

FERNANDO JORGE ROCHA DOS SANTOS

MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA
ANÁLISE E FACTOS DE UMA EVOLUÇÃO ENTRE O SÉC. XVIII E OS NOSSOS DIAS

UNIVERSIDADE FERNADO PESSOA

Faculdade de Ciências e Tecnologia

Porto

MARÇO 2013

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias

FERNANDO JORGE ROCHA DOS SANTOS

MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA
ANÁLISE E FACTOS DE UMA EVOLUÇÃO ENTRE O SÉC. XVIII E OS NOSSOS DIAS

UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA

Faculdade de Ciências e Tecnologia

Porto

MARÇO 2013

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias

FERNANDO JORGE ROCHA DOS SANTOS n.º 17 684

MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA
ANÁLISE E FACTOS DE UMA EVOLUÇÃO ENTRE O SÉC. XVIII E OS NOSSOS DIAS

Trabalho apresentado à
Universidade Fernando Pessoa
como parte dos requisitos para obtenção
do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

SUMÁRIO

Face às elevadas transformações urbanísticas sofridas por Leça da Palmeira, principalmente nos últimos 100 anos, entendemos ser útil e necessário analisar e compreender essa evolução através das alterações da respetiva morfologia. Tomámos como base a análise de um conjunto de plantas que recuam no tempo, abrangendo os últimos cerca de 250 anos, à qual adicionámos alguns factos que entendemos mais relevantes, possivelmente explicativos ou, pelo menos, de enquadramento dos momentos de metamorfose identificados.

Debruçámo-nos, nessa análise, sobre os aspetos da formação e modificação do tecido urbano, dos quarteirões por abertura de vias, do parcelamento e da edificação, comparando-os com os processos de crescimento urbano definidos por Solà-Morales. Dos resultados obtidos, salientamos a influência do Planeamento ao longo do tempo, a construção do Porto de Leixões, a praia e a proximidade à cidade do Porto. Retivemos ainda a importância da função habitacional e os diversos modos e formas de expansão nos diferentes períodos considerados.

Cremos, no final, poder afirmar que Leça da Palmeira é um caso paradigmático do processo de crescimento e transformação de muitas cidades portuguesas, com um somatório de intervenções mais ou menos distantes no tempo e em conformidade com o pensamento urbano da época. O resultado último, contudo, entendemo-lo como mais harmonioso em termos de morfologia em geral e de imagem, proporcionando um elevado nível de qualidade de vida quando comparado a muitas delas.

Palavras-Chave:

Morfologia Urbana, Imagem da Cidade, Evolução Urbana, Análise Morfológica

ABSTRACT

In face of the many urban transformations undergone by Leça da Palmeira, mainly in the last 100 years, we thought it useful and necessary to analyse and understand that evolution through the changes in its respective morphology. As a basis for analysis, we chose a set of charts that go back in time, encompassing around the last 250 years, to which we added some facts we considered relevant, possibly explanatory or, at least, contextualized the identified moments of metamorphosis.

In said analysis, we poured over the aspects of city block formation and modification by the opening of lanes, subdivision and edification, in comparison to the urban development processes as defined by Solá-Morales. From the results obtained, we would like to point out the influence of Planning throughout time, the construction of Leixões harbour, the beach and the proximity to the city of Oporto. Also relevant is the housing function and diverse ways and forms of development in the different periods considered.

We believe it can be said, in the end, that Leça da Palmeira is a paradigmatic case of the development and transformation process of many Portuguese cities, the sum of several interventions, more or less distant in time and conforming to those times' urban schools of thought. The final result, however, we see as more harmonious in terms of morphology in general and image-wise, providing a higher quality of life when compared to most others.

Keywords:

Urban Morphology; City Image; Urban Evolution; Morphological Analysis.

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, à minha mulher e ao
meu filho, pois cada um em seu tempo
me ajudaram a chegar aqui.

AGRADECIMENTOS

Quero aqui deixar o meu sinal de gratidão àqueles que mais diretamente contribuíram para que este trabalho pudesse atingir os objetivos a que nos propusemos.

À Professora Doutora Sara Sucena agradeço toda a sua disponibilidade, orientação e motivação para que os objetivos fossem alcançados. Agradeço também os ensinamentos transmitidos nas diferentes disciplinas ministradas durante o curso.

À Câmara Municipal de Matosinhos através do Vereador Fernando Rocha, do Dr. Joel Cleto, do Arqt.º Luís Berrance. À Biblioteca Municipal Florbela Espanca – Matosinhos, na pessoa da sua Diretora Dr.^a Ofélia Brandão, Dr.^a Margarida Mota e Ivone, do Arquivo Fotográfico, pela disponibilidade para auxílio nas pesquisas efetuadas.

À Administração dos Portos do Douro e Leixões, através da Dr.^a Alice Lima e da Arqt.^a Joana Azevedo, pela colaboração prestada.

Aos Arquivos por onde passei, Histórico Municipal e Distrital do Porto e Fundação Marques da Silva.

Aos meus pais, já falecidos, e aos meus irmãos pelo auxílio na minha formação.

À minha mulher, Maria Manuela e ao meu filho Miguel, pelo que me auxiliaram, incentivaram e se sacrificaram com a minha ausência, para que fosse possível eu chegar aqui.

Às minhas colaboradoras, Maria Fernanda e Vânia Lima, e à minha amiga Ana Costa, por tudo quanto fizeram para que este trabalho, graficamente, se apresentasse o melhor possível.

A todos aqueles que aqui não mencionados mas que de alguma forma me auxiliaram, o meu muito obrigado.

ÍNDICE

SUMÁRIO.....	v
ABSTRACT	vi
DEDICATÓRIA.....	vii
AGRADECIMENTOS	viii
ÍNDICE.....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
ÍNDICE DE QUADROS	xvi
ÍNDICE DE PLANTAS	xvii
SIGLAS E ABREVIATURAS	xviii
I INTRODUÇÃO	19
1.1 – Objeto	19
1.2 – Objetivo	19
1.3 – Metodologia.....	20
1.4 – Resultados Esperados	22
1.5 – Estrutura do trabalho.....	22
II ELEMENTOS REFERENCIAIS DAS FORMAS DE CRESCIMENTO URBANO	24
2.1 – Tecidos Urbanos	30
2.1.1 – Vias	31
2.1.2 – Parcelas	32
2.1.3 - Edifícios.....	33
2.1.4 – Articulação inter-elementar.....	33
2.2 – Tipologias Estruturais do Crescimento Urbano.....	35
2.3 – Modelos Urbanos Paradigmáticos	39
2.3.1 – O Plano de Cerdá para Barcelona	39
2.3.2 – A Cidade Industrial de T. Garnier.....	43
2.3.3 – A Cidade-Jardim (de E. Howard).....	45
2.3.4 – A Cidade Moderna (dos CIAM)	48
2.3.5 – A Cidade Pós-Movimento Moderno	51
2.3.6 – A Cidade Contemporânea	53

2.4 – Aspectos de Síntese	55
III LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA E SUA EVOLUÇÃO	57
3.1 – Legislação do Período Monárquico	57
3.2 – Legislação do Período do Estado Novo.....	58
3.3 – Legislação Urbanística do Regime Democrático	61
3.4 – Aspectos de Síntese	65
IV ESTUDO DE CASO – Evolução morfológica de Leça da Palmeira (séc. XVIII-XXI)	68
4.1 – Introdução	68
4.1.1 – As Origens de Leça da Palmeira. Alguns apontamentos históricos.....	68
4.2 – Análise de Plantas e factos históricos.....	72
4.2.1 – Planta do século XVIII.....	73
4.2.2 – Planta de 1880	75
4.2.3 – Planta de 1915	82
4.2.4 – Planta de 1925	87
4.2.5 – Planta de 1944/1952.....	89
4.2.6 – Planta de 1963	94
4.2.7 – Planta de 1983	107
4.2.8 – Planta de 2003	109
4.2.9 – Planta de 2012.....	113
4.3 – Aspectos de Síntese	116
V INTERPRETAÇÃO DAS FORMAS URBANAS	117
5.1 – Zona Antiga	117
5.2 – Zona de Expansão em Quadrícula	118
5.3 – Zona de Expansão em Loteamentos	120
5.4 – Núcleos de Génese Ilegal.....	139
5.5 – Zona Industrial e de Serviços	140
5.6 – Núcleos de Génese Rural Persistente.....	141
5.7 – Equipamentos	142

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias

5.8 – Aspetos de Síntese	144
VI CONCLUSÕES	146
BIBLIOGRAFIA	149
ANEXOS 1	155
ANEXOS 2	156

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Planta de localização: Leça da Palmeira assinalada com círculo verde.....	19
Figura 2 - Elementos compositivos da imagem da cidade.....	26
Figura 3 - Tipologias de crescimento urbano e operações urbanísticas.....	38
Figuras 4 - 5 - Diretrizes Básicas do Plano de Cerdá para Barcelona.....	40
Figura 6 - Plano de Rovira i Trias, vencedor do concurso, para Expansão de Barcelona...40	
Figura 7 - Plano Urbano de Cerdá para Barcelona.....	42
Figura 8 - Maqueta do Plano de Barcelona.....	42
Figura 9 - Cidade Industrial Tony Garnier 1904.....	45
Figuras 10 - 11 - Esquema da Cidade-Jardim de E. Howard (1898).....	46
Figura 12 - “Cidade Social”.....	47
Figura 13 - Projeto de Letchworth (1904).....	48
Figura 14 - Vista Aérea do Castro do Monte Castêlo (Guifões para Leça).....	69
Figura 15 - Ponte do Castro do Monte Castêlo.....	69
Figura 16 - Planta do Castro do Monte Castelo.....	70
Figuras 17 - 18 - Casas do Castro do Monte Castêlo e Ruínas Atuais.....	70
Figura 19 - Arruamentos de Leça da Palmeira, em 1758.....	73
Figura 20 - Ponte de Pedra, entre Leça da Palmeira e Matosinhos.....	74
Figura 21 - Casa da Campanuda.....	74
Figuras 22 - 23 - Rua Direita e Rua Central (atual Rua Dr. A. Cardia Pires), em Leça....75	
Figura 24 - Planta com os lugares de Leça (sublinhado de cor não constante no documento original).....	76
Figuras 25 - 26 - 27 - Palacetes de Leça da Palmeira.....	77
Figura 28 - Praia do Farolim ou Miramar.....	77
Figura 29 - Frente Ribeirinha de Leça da Palmeira (± 1900).....	78
Figura 30 - A “Sala de Visitas”.....	79
Figura 31 - Projeto da Alameda de Leça da Palmeira.....	79

Figura 32 - Alameda de Leça.....	80
Figura 33 - Plano Hydrographico de Leixões, (1890).....	81
Figura 34 - Titã - Construção do Anteporto de Leixões.....	81
Figura 35 - Primeira intervenção na marginal de Leça.....	83
Figuras 36 - 37 - Plantas de Abastecimento de Água à Vila de Matosinhos e a Leça.....	83
Figura 38 - Ponte do comboio sobre o rio Leça.....	84
Figura 39 - Estação do Caminho de ferro de Leça.....	84
Figura 40 - Ponte de Madeira entre Matosinhos e Leça., Construída em 1881.....	85
Figura 41 - Ponte de Madeira entre Leça e Matosinhos.....	85
Figura 42 - Ponte do Elétrico.....	86
Figura 43 - Ponte do Elétrico.....	86
Figuras 44 - 45 - Moradias nos cruzamentos da Rua Fresca com Hintze Ribeiro e Heróis de África.....	87
Figura 46 - Farol da Boa Nova, ainda sem a existência da estrada marginal.....	88
Figura 47 - Planta da década de 40.....	89
Figura 48 - Vista Aérea do Porto de Leixões.....	90
Figura 49 - Demolições para ampliação do Porto de Leixões.....	90
Figuras 50 - 51 - Escavação do porto de Leixões.....	91
Figura 52 - Avenida Marginal (Avenida dos Centenários).....	91
Figura 53 - Antepiano da Vila de Matosinhos (Leça da Palmeira).....	93
Figuras 54 - 55 – Linha do Elétrico e Elétrico junto à praia de Leça da Palmeira.....	93
Figura 56 - Jardim do Corpo Santo.....	93
Figura 57 - Novos Arruamentos, ladeando o Porto Comercial de Leixões.....	94
Figura 58 - Plano Regulador do Espaço Portuário de Leixões.....	95
Figuras 59 - 60 - 61 - Passagem de peões/ciclistas e Arqt.º F. Távora explicando a solução do Viaduto do Leça.....	95
Figura 62 - Viaduto do Leça.....	95
Figuras 63 - 64 - Ponte Móvel Primitiva.....	96

Figuras 65 - 66 - Entrada da Ponte Móvel e caminho de peões.....	97
Figuras 67 - 68 - Planta da Quinta de Santiago e Ex-líbris da Família Santiago de Carvalho.....	97
Figuras 69 - 70 - Planta da Quinta da Conceição e Lago Romântico antes da intervenção	98
Figuras 71 - 72 - Projeto Inicial para a Quinta da Conceição e Pavilhão do Ténis do Arqt.º F. Távora.....	98
Figura 73 - Plano da Marginal de Leça de 1964, da autoria do Eng.º Miguel Rezende...	100
Figura 74 - Plano Regional do Noroeste Português – Porto.....	101
Figura 75 - Plano da Marginal de Leça, de 1964, da autoria do Arqt.to Arménio Losa....	102
Figura 76 - Plano da Zona Industrial de Leça de 1964, da autoria do Arqt.º Arménio Losa.....	103
Figura 77 - Plano da Zona Industrial de Leça, de 1964, da autoria do Arqt.º Arménio Losa.....	103
Figura 78 - Plano Geral Regulador do Concelho de Matosinhos, Arqt.º A. Losa (1966).	104
Figura 79 - Projeto para a Marginal de Leça.....	105
Figuras 80 - 81 - Casa de Chá da Boa-Nova (1958/63) e Piscina de Marés (1961/66), do Arqt.º Siza Vieira.....	105
Figura 82 - Antiga Fábrica FACAR.....	106
Figura 83 - Leça da Palmeira nos anos 70.....	106
Figuras 84 - 85 - Marina e Terminais de Contentores e Cerealífero.....	108
Figura 86 - Prédios nos terrenos da antiga fábrica FACAR.....	109
Figuras 87 - 88 - Nova Ponte Móvel.....	115
Figuras 89 - 90 - Quinta de Santiago - Sala do Piano e Palacete (Museu).....	118
Figuras 91 - 92 - Parque Municipal da Quinta da Conceição - Claustro e Tanque de S. João.....	118
Figuras 93 - 94 - Fábricas junto à antiga E.N. 107 - atual Rua Óscar da Silva.....	120
Figura 95 - Unidade de Gestão Urbanística 1 (Paço da Boa-Nova).....	123
Figura 96 - Unidade de Gestão Urbanística 2.....	124
Figura 97 - Unidade de Gestão Urbanística 3.....	125

Figura 98 - Unidade de Gestão Urbanística 4.....	126
Figura 99 - Unidade de Gestão Urbanística 5.....	126
Figura 100 - Unidade de Gestão Urbanística 6.....	127
Figura 101 - Unidade de Gestão Urbanística 7.....	128
Figuras 102 - 103 - Unidade de Gestão Urbanística 8.....	128
Figuras 104 - 105 - Unidade de Gestão Urbanística 9.....	129
Figuras 106 - 107 - Unidade de Gestão Urbanística 10.....	130
Figuras 108 - 109 - Unidade de Gestão Urbanística 11.....	130
Figura 110 - Unidade de Gestão Urbanística 12.....	131
Figuras 111 - 112 - Unidade de Gestão Urbanística 13.....	131
Figuras 113 - 114 - Unidade de Gestão Urbanística 14.....	132
Figuras 115 - 116 - Unidade de Gestão Urbanística 15.....	133
Figuras 117 - 118 - Unidade de Gestão Urbanística 16.....	133
Figuras 119 - 120 - Unidade de Gestão Urbanística 17.....	134
Figura 121 - Unidade de Gestão Urbanística 18.....	135
Figuras 122 - 123 - Unidade de Gestão Urbanística 19.....	135
Figuras 124 - 125 - Unidade de Gestão Urbanística 20.....	136
Figuras 126 - 127 - Unidade de Gestão Urbanística 21.....	136
Figuras 128 - 129 - Unidade de Gestão Urbanística 22.....	137
Figura 130 - Unidade de Gestão Urbanística 23 - Terrenos da antiga FACAR.....	138
Figuras 131 - 132 - Unidade de Gestão Urbanística 24.....	139
Figuras 133 - 134 - Áreas Urbanas de Génese Ilegal da Bateria e Monte Espinho.....	140
Figuras 135 - 136 - Zonas industrial (Jomar S.A.) e de Serviços (MAR Shopping) marginando a A28.....	141
Figuras 137 - 138 - Zona de Serviços e Comércio (à Exponor).....	142
Figuras 139 - 140 - Núcleo Rural de Camosinhos.....	142
Figuras 141 - 142 - Núcleo Rural de Gonçalves.....	142
Figura 143 - Imagem de Leça da Palmeira, em 2012.....	146

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Tipologias de Crescimento Urbano, operações subjacentes e planeamento...38

ÍNDICE DE PLANTAS

Planta n.º 1 - Planta de Leça da Palmeira do Século XVIII.....	74A
Planta n.º 2 - Planta de Leça da Palmeira em 1880.....	81A
Planta n.º 3 - Planta de Leça da Palmeira em 1915.....	86A
Planta n.º 4 - Planta de Leça da Palmeira em 1925.....	88A
Planta n.º 5 - Planta de Leça da Palmeira em 1944/1952.....	93A
Planta n.º 6 - Planta de Leça da Palmeira em 1963.....	106A
Planta n.º 7 - Planta de Leça da Palmeira em 1983.....	108A
Planta n.º 8 - Planta de Leça da Palmeira em 2003.....	112A
Planta n.º 9 - Planta de Leça da Palmeira em 2012.....	115A
Planta n.º 10 - Planta de U.G.U. na Zona de Expansão em Loteamentos.....	146A
Planta n.º 11 - Planta de Síntese das Zonas de Expansão	146B

SIGLAS E ABREVIATURAS

- A.H.M.M. – Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos
A.P.D.L. – Administração dos Portos do Douro e Leixões
AUGI – Área de Urbanização de Génese Ilegal
B.B.P.M.M. – Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos
B.N.B. – Biblioteca Nacional do Brasil
C.M.M. – Câmara Municipal de Matosinhos
C.M.P.A.H. – Comissão Municipal do Património Arquitectónico e Histórico
CIAM – Congresso Internacional de Arquitectura Moderna
D.P.G.U. – Divisão de Planeamento e Gestão Urbanística
FACAR – Fábrica Nacional de Tubos Metálicos
O.E. – Ordem dos Engenheiros
PDM – Plano Diretor Municipal
U.G.U. – Unidade de Gestão Urbanística

I INTRODUÇÃO

1.1 – Objeto

Este trabalho tem como objeto de estudo a morfologia urbana de Leça da Palmeira, analisada em momentos da sua evolução desde o século XVIII, às transformações ao longo dos séculos XIX e XX, até aos dias de hoje. O interesse pelo desenvolvimento do tema da presente tese surgiu, sobretudo, pela necessidade de explorar e aprofundar conhecimento na área do urbanismo e pela vontade de obter um saber estruturado, aliado a uma paixão – a coleção de elementos para o estudo e divulgação da história e património local, desde há muito uma preocupação, gosto e prática do autor.

1.2 – Objetivo

Leça da Palmeira é uma das dez freguesias do concelho de Matosinhos e uma das duas (Matosinhos e Leça da Palmeira) que formam a cidade com este mesmo nome. Tem uma área de 5,97km², uma população de 18502 habitantes, pelos censos de 2011, e situa-se no lado norte do Porto de Leixões, ficando a escassos dez quilómetros da cidade do Porto.



Figura 1 – Planta de localização: Leça da Palmeira assinalada com círculo verde
Fonte: Instituto Geográfico Português (Extrato da Carta à escala 1/500.000).

Leça da Palmeira, conjuntamente com Matosinhos, constituíram-se Vila em 1853, sendo elevadas à categoria de cidade pela Lei n.º 10/84, de 28 de Junho. Embora pertencendo à mesma unidade territorial, as duas freguesias sempre estiveram separadas, primeiro pelo Rio Leça, agora pelo Porto de Leixões. Apresentando diferenças substanciais, mais

vincadas em épocas antigas, Leça foi sempre ligada à lavoura, acolhendo na sua zona ribeirinha a burguesia e os ingleses oriundos da cidade do Porto, sendo hoje uma zona habitacional; Matosinhos, embora também habitacional, foi sempre mais industrial, marcada pela presença de fábricas.

O objetivo geral do presente trabalho consiste na compreensão do processo de formação e desenvolvimento da área territorial em estudo para melhor perceber o sentido das partes que compõem esse todo urbano e a imagem geral do conjunto.

Essa compreensão será procurada através da análise e interpretação dos principais elementos morfológicos da cidade, sendo o período estudado iniciado no século XVIII (planta mais antiga encontrada) e prolongado até à atualidade, quando o tecido urbano já se encontra totalmente consolidado. Para além deste objetivo, um outro está subjacente – o da sistematização de um conjunto vasto de informação dispersa de diverso tipo (cartográfica, escrita, fotográfica e falada) recolhida em diferentes arquivos e fontes e que apoia o conhecimento da transformação/evolução da forma urbana de Leça e do próprio concelho ao longo do tempo.

O propósito é, portanto, o de analisar o percurso evolutivo da morfologia da cidade através da identificação de cada um dos conjuntos dos seus *elementos de forma* em diferentes momentos temporais: rede viária, parcelamento e edificação; e é também o de perceber a dinâmica dos processos que permitiram a construção da sua história até à forma atual, isto é, as inter-relações entre os elementos constitutivos dos tecidos urbanos ao longo de diferentes épocas.

1.3 – Metodologia

A metodologia utilizada para a realização deste estudo recorreu a diferentes técnicas, nomeadamente: observação, entrevistas não estruturadas – para recolha de diversos testemunhos passados verbalmente, principalmente por familiares idosos, mas também por técnicos da Câmara Municipal –, trabalho de campo – visita ao local e recolha de elementos fotográficos – e análise de documentos. Entre estes últimos, destacam-se a

leitura de livros e outras publicações relacionadas com a história local, a consulta de planos, cartografia e fotografias.

No contexto do trabalho relativo ao estudo de caso, a análise de plantas, ao longo de diferentes períodos, fundou-se na seguinte cartografia:

– Para enquadramento e localização de Leça da Palmeira, uma carta de Portugal Continental à escala 1/500.000, do Instituto Geográfico Português.

– Para análise dos diferentes períodos, extratos de diferentes plantas de diferentes origens, as quais foram uniformizadas para a escala 1/10.000.

- Planta, à escala 1/100.000, da Direção Geral dos Trabalhos Geodésico do Reino, para o ano de 1880;
- Planta, à escala 1/50.000, da Direção Geral dos Trabalhos Geodésico e Topográficos, para o ano de 1915, com trabalhos de campo de 1911;
- Planta, à escala 1/5.000, da C.M.M., para o ano de 1925;
- Plantas, à escala 1/1.000, da C.M.M., para os anos de 1944/52, 1963, 1983 e 2003.
- Planta, à escala 1/1.000, da C.M.P.A.H. da C.M.M., para a atualização relativa a 2012.

Pontualmente, e como auxiliares, utilizaram-se plantas à escala 1/25.000 publicadas pelo Instituto Geográfico do Exército, da Série M 888 – Folhas 109, 110, 122, 1.^a, 2.^a e 3.^a edição, respetivamente de 1950, 1987 e 1998.

Uma das dificuldades sentidas quando iniciámos o processo de trabalho foi a de encontrar elementos desenhados a escalas que permitissem uma análise adequada do tema. A dada altura, sobretudo no que se referia a registos mais antigos que permitissem estabelecer e basear o ponto de partida dessa análise e, a partir dela, a comparação cartográfica, encontrámos uma planta datada de 1880, à escala 1/100.000 que fornecia indicação de vias e de algumas manchas de construção; embora estas estivessem mal definidas, este documento permitiu-nos trabalhar de modo a elaborar uma planta à escala 1/10.000 para a zona do estudo de caso. Finalmente, utilizou-se uma planta da costa portuguesa entre Vila do Conde e a Foz do Rio Douro¹, obtida já no decurso da

¹ Carta Hydraugraphica da Costa Portuguesa desde Villa do Conde até à Foz do Douro, autor desconhecido, séc. XVIII, B.N.B.

análise cartográfica, a qual tem representada com bastante pormenor a área objeto de estudo.

A partir do início da construção do Porto de Leixões (1884-1892) aparecem plantas da morfologia existente, correspondentes aos respetivos levantamentos topográficos, sobre as quais foi sendo desenhada a ampliação para o porto de abrigo e, mais tarde, para o porto comercial, no que concerne aos primeiros cinquenta anos do século XX.

Após a da segunda metade do século XX, obtêm-se mais sistematicamente elementos oriundos do Instituto Geográfico do Exército e da secção de topografia da Divisão de Urbanismo e Planeamento da Câmara Municipal de Matosinhos, nomeadamente alguns planos que, embora elaborados, não foram concretizados, pelo menos na sua totalidade, e que, não sendo superiormente aprovados, serviram de orientação para os licenciamentos entretanto efetuados.

1.4 – Resultados Esperados

Os resultados esperados relativamente a esta pesquisa visam principalmente a compreensão do crescimento urbano de Leça da Palmeira. Adicionalmente, pretende-se dar a conhecer informação não registada através da recolha de memória de pessoas, que a têm vindo a passar verbalmente, de modo a que não se perca. Trata-se de salvar testemunhos que permitam compreender a evolução urbana da localidade de Leça da Palmeira, que ao longo do tempo tem vindo a sofrer grandes transformações, e colmatar lacunas na informação oficialmente registada.

1.5 – Estrutura do trabalho

A dissertação está estruturada em seis capítulos e vários subcapítulos. O primeiro capítulo é dedicado a uma introdução onde se apresenta o tema e se enfatiza a sua relevância, se estabelecem os objetivos, se referem a metodologia e os resultados esperados. O segundo capítulo contém o enquadramento teórico, apresentando-se os *elementos de forma urbana*, isoladamente e em conjunto, de que nos serviremos no desenvolvimento do estudo de caso, assim como os modelos urbanos mais marcantes

que suportaram o pensamento sobre a forma/organização da cidade desde meados do século XVIII. No terceiro capítulo faz-se uma leitura seletiva da legislação urbanística nacional que entendemos aplicável no processo explicativo do estudo de caso, a qual organizamos segundo três períodos: Monárquico, Estado Novo e Regime Democrático. No quarto capítulo desenvolve-se o estudo de caso através da análise das diferentes plantas, correspondentes às épocas estabelecidas. No quinto capítulo faz-se a interpretação das formas urbanas, sendo a cidade utilizada como objeto empírico de análise, abordando-se aspetos da sua morfologia delineados ao longo do seu quadro evolutivo. Apresentam-se, por último, as conclusões do trabalho onde se exporá o resultado obtido nomeadamente no que se refere à forma como evoluiu o aglomerado urbano de Leça da Palmeira nos seus aspetos morfológicos.

Em complemento desta abordagem, no final do trabalho escrito, apresentam-se dois conjuntos de anexos, um primeiro constituído por cópias/extrato que deram origem às plantas de análise que elaborámos, e um segundo constituído pelos planos que referimos no texto desta tese.

II ELEMENTOS REFERENCIAIS DAS FORMAS DE CRESCIMENTO URBANO

As cidades transportam consigo uma forte componente histórica na sua composição espacial, tipificando o produto de diferentes épocas da sociedade humana. Nelas, a forma física surge como a expressão visível dessas diversas épocas e representa os processos por que passaram, mostrando como nesses diferentes tempos se fazia cidade, aglomerando-se edifícios e ruas.

De acordo com Aymonimo e Rossi (1966), ambos pertencentes à Escola de Veneza, analisar uma cidade começando pelo estudo do seu crescimento é um dos meios de “captá-la” de forma global. Ver o todo permite ter uma ideia das partes. Os autores referem também que a forma urbana é resultado de um processo contínuo e que, embora se possa descrevê-la e caracterizá-la num determinado período, não se pode compreendê-la sem ter em conta os períodos anteriores que contribuíram e/ou condicionaram o seu desenvolvimento. Estes dois arquitetos concedem um lugar central, nos estudos urbanísticos, ao vínculo entre tipologias construtivas e morfologia urbana – o projeto arquitetónico, se desenvolvido em escala urbana, exige a compreensão profunda dos elementos das construções históricas.

Quanto ao crescimento urbano, na perspetiva de Lamas (2010), podemos organizar os modos como esse ocorre em dois grandes grupos quanto à sua localização na estrutura espacial urbana, ou seja, como sendo interno ou periférico, em relação à malha urbana existente. O crescimento interno geralmente ocorre sob a forma de densificação, sendo caracterizado pela substituição dos elementos do ambiente construído e por uma intensificação na ocupação de áreas usualmente centrais através do preenchimento de áreas vazias no interior da malha urbana. O crescimento externo situa-se em áreas periféricas e consiste num processo que ocorre por extensão, baseado na conversão de espaços para uso urbano e na adição de novos elementos de tecido urbano junto à estrutura existente.

No que concerne ainda ao crescimento urbano, Panerai et al. (2009) referem que o crescimento por extensão pode ser classificado, em função da sua relação com o tecido

pré-existente, em *contínuo* – aquele que, em cada etapa da expansão urbana, ocorre como um prolongamento do existente; ou *descontínuo* – aquele que apresenta uma fragmentação relativamente à área urbanizada, tendo áreas não edificadas alternadas com edificadas. O crescimento, normalmente, ocorre ao longo de *linhas de crescimento*, sendo que o sistema viário atua, assim, como um suporte à ocupação edificada que se desenvolve ao longo do seu traçado, podendo ser “orgânico” quando estas linhas são anteriores à edificação, e “artificial” quando estas vias são projetadas (Panerai et al., 2009).

Lamas (2010) considera a forma urbana como objeto final de toda a conceção, conjuntamente com o desenho, ou seja, com as linhas, espaços, volumes, geometrias, planos e cores, que constituem a arquitetura da cidade. Refere quatro aspetos para analisar a forma da cidade: quantitativo, de organização funcional, qualitativo e figurativo. Quanto aos aspetos quantitativos, são todos os aspetos da realidade urbana que podem ser quantificáveis – densidades, superfícies, fluxos, etc. Os aspetos de organização funcional relacionam-se com as atividades humanas – habitar, instruir-se, tratar-se, comércio, etc., ou ainda com o uso de uma área, espaço ou edifício, isto é, o tipo de uso do solo. Os aspetos qualitativos referem-se ao tratamento dos espaços, ao conforto e à comodidade do utilizador – nos edifícios poderão ser a insonorização, o isolamento térmico ou a correta insolação; no meio urbano, o estado dos pavimentos, a acessibilidade, etc. Finalmente, os aspetos figurativos relacionam-se com a comunicação estética. Ainda segundo Lamas, a forma é apreendida como uma *entidade* tendo em vista o seu aspeto exterior identificado através da leitura visual. Este autor escreve que a primeira leitura da cidade será sempre ao nível “físico-espacial e morfológico”, pois só esta pode mostrar a singularidade de cada espaço e de cada forma, e ainda “explicar as características de cada parte da cidade” (Lamas, 2010, p.31).

Lamas tem, na verdade, um entendimento similar ao que Lynch descreveu ainda nos anos 60. Em “A Imagem e a Cidade” expõe que a forma urbana é normalmente vista como o ambiente físico das cidades e seus elementos constituintes, afirmando: “A forma tem, de certo modo, que ser não comprometedor, moldável aos propósitos e às percepções dos cidadãos.” (Lynch, 2009, p.95). Para este autor, a imagem da cidade é aquilo que é perceptível e individualizado pelos seus habitantes, sendo nesse sentido

clara a grande importância do contributo da morfologia urbana, ou seja, da inter-relação entre elementos morfológicos.

Como obra arquitetónica, refere Lynch, a cidade é uma construção no espaço em grande escala, só percebida no decorrer de longos períodos de tempo e sendo, por isso, o seu desenho uma arte temporal. Nada é vivenciado em si mesmo, mas sempre em relação ao que a envolve, às sequências de elementos, à lembrança de experiências passadas. Cada habitante estabelece várias associações com alguma parte da sua cidade pelo que ele faz também parte desse cenário.

Lynch (2009) destaca a maneira como percebemos a cidade e as suas partes constituintes baseando-se num estudo de três cidades norte-americanas, no qual os habitantes foram questionados sobre a sua perceção da cidade, como estruturavam a imagem que tinham dela e como se orientavam. A imagem urbana será pois, segundo este autor, a soma das diferentes perceções e interpretações dos seus habitantes.

Lynch concluiu também que a perceção da cidade é feita aos poucos, já que é impossível apreendê-la toda de uma só vez nesse processo de apreensão. O tempo é, portanto, um elemento essencial. Além disso, verificou que nada é experimentado individualmente, e sim em relação à sua envolvência – elementos semelhantes, porém localizados em contextos diferentes, adquirem significados também diferentes – e ainda que cada cidadão tem determinadas associações com partes da cidade, sendo a imagem que faz destas impregnada de memórias e significados.

Neste estudo, Lynch identificou os elementos que as pessoas utilizam para estruturar a sua imagem da cidade, os quais agrupou em cinco grandes tipos: vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes, conforme representado, pela ordem respetiva, na figura que se segue:

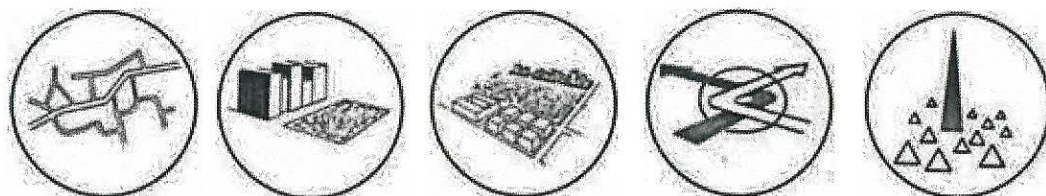


Figura 2 - Elementos compositivos da imagem da cidade
Fonte: Lynch (2009), p.52 e 53.

O autor acima referido definiu estes elementos urbanos da seguinte maneira:

- **Vias** – são canais de circulação ao longo dos quais o observador se move de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, passeios, linhas de trânsito, canais ou caminhos-de-ferro, sendo, para muitas pessoas, os elementos predominantes na imagem que referiram da cidade. Algumas vias podem adquirir especial relevância por concentrarem um tipo especial de uso (como as ruas intensamente comerciais), apresentaram qualidades espaciais diferenciadas (muito largas ou muito estreitas), possuírem algum tratamento intenso de vegetação, serem visíveis desde outras partes da cidade, possibilitarem campos visuais alargados para outras áreas ou terem origem e destino bem claros.
- **Limites** – são elementos lineares não usados ou entendidos como vias pelo observador, configurando quebras lineares na continuidade: praias, margens de rios, lagos, etc., construções, muros e paredes. São referências laterais, mais do que eixos coordenados, podendo ser também considerados barreiras (rios, estradas, viadutos, etc.) ou como elementos de ligação (praças lineares, caminhos pedonais, etc.).
- **Bairros** – são partes razoavelmente grandes da cidade dotadas de extensão bidimensional na qual o observador “entra”, e que são percebidas como possuindo alguma característica comum, identificadora. São também usados como referência externa quando vistos de fora.
- **Cruzamentos** – são pontos estratégicos na cidade, por onde o observador pode entrar, pontos estratégicos para os quais ou a partir dos quais, o mesmo, se desloca. Podem ser junções de várias vias, locais de interrupção de um transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura para outra. Alguns desses cruzamentos são o foco e a síntese de um “bairro”, sobre o qual a sua influência se irradia e do qual são um símbolo.
- **Pontos Marcantes** – são outro tipo de referência, mas, neste caso, o observador não entra neles: o observador é externo. Podem ser de diversas escalas, tais como torres, edifícios, esculturas, sinal, loja ou montanha. O seu uso implica a escolha de um elemento a partir de um conjunto de possibilidades. Alguns desses pontos marcantes são distantes, vistos de muitos ângulos e distâncias, acima do ponto mais alto de elementos menores e usados como referências radiais, podendo ou não estar dentro da cidade.

Para além destes *elementos de forma* que Lynch tão claramente sistematiza, interessamos ainda destacar um dos conceitos básicos trabalhados – a *legibilidade*. Esta é referida relativamente às partes da cidade que podem ser facilmente reconhecidas e organizadas num padrão coerente, que é proveniente dos aspetos visuais da cidade; ou seja, não leva em consideração esquemas não visuais. A consequência, segundo o autor, é a de que um ambiente legível oferece segurança e possibilita uma experiência urbana mais intensa.

À noção de *legibilidade*, Lynch acresce que a perceção ambiental pode ser analisada segundo três componentes: estrutura, identidade e significado. A identificação de um objeto implica a sua distinção em relação a outras coisas, o seu reconhecimento como uma entidade separada, ou seja, a sua *identidade*. Além disso, a imagem da cidade deve incluir o padrão espacial ou a relação do objeto com o observador e com os outros objetos, a que Lynch chamou *estrutura*, argumentando, ainda, que o objeto deve ter algum *significado* para o observador, seja prático ou emocional.

Outro conceito importante de Lynch (2009) é a *imageabilidade*, entendida como uma qualidade inerente ao objeto físico que concede, a qualquer observador, a possibilidade de o evocar com uma forte imagem. Este conceito, portanto, está ligado ao conceito de *legibilidade*, uma vez que imagens “fortes” aumentam a probabilidade de construir uma visão clara e estruturada da cidade.

Referindo-se ao desenho do espaço urbano, Panerai (1994) introduz a dimensão normativa do planeamento e defende que o espaço público é de uso público. Sendo domínio público, diferencia-se, juridicamente, das propriedades (privadas ou estatais) disponíveis para edificação, renováveis a um ritmo mais acelerado do que o espaço público. Panerai (1994, p.80) ressalta que o carácter do espaço público não se resume às suas dimensões e propõe inverter a lógica e pensar o espaço público “como um elemento positivo do projeto e não como um vazio residual a organizar por último; ele não deve estar isolado das construções suscetíveis de virem a edificar em seus limites (...)”. A relação espaço público/espaço privado deve ser regulada de maneira a potencializar o primeiro. Os parâmetros de ocupação devem ser utilizados para garantir a qualidade ambiental da edificação e contexto envolvente, destacando-se os parâmetros

relativos à implantação da edificação no terreno, como afastamentos e índices de ocupação, além da definição de alturas máximas.

Quando se analisa a forma urbana é fundamental falar de dimensão e de escala, uma vez que, como afirma Lamas (2010, p.73), “a compreensão e concepção das formas urbanas ou do território coloca-se a diferentes níveis, diferenciados pelas unidades de leitura e de concepção”. No que se refere às escalas, este autor considera existirem três dimensões espaciais na morfologia urbana: a dimensão sectorial – a escala da rua, a dimensão urbana – a escala do bairro, e a dimensão territorial – a escala da cidade. Analisar o crescimento das cidades nas diferentes alternativas da forma exige, assim, uma vasta investigação em diferentes áreas de conhecimento que resulta da inter-relação das formas físicas com os aspetos sociais, económicos, políticos, culturais, e a leitura dos elementos urbanos; isto é, uma visão sistémica do seu crescimento.

Ao nível da escala, Lynch pressupõe o emprego da escala ampliada da cidade, da escala capaz de evidenciar a importância da imagem espacial como elemento da concepção urbanística. Depreende-se, portanto, que a leitura da cidade deverá ser feita simultaneamente a diversas dimensões e escalas, ou seja, em diversos níveis. Neste contexto multidimensional, o presente trabalho incidirá, essencialmente, na inter-relação de três elementos constituintes da forma da cidade, em torno dos quais se organizará a análise do crescimento do tecido urbano: vias, parcelas e edifícios. A sua apresentação detalhada far-se-á no subcapítulo seguinte.

Resumidamente, podemos dizer que enquanto Rossi e Panerai utilizam ferramentas de análise tipológica, Lamas propõe uma visão da cidade segundo escalas de observação da forma, utilizadas para hierarquizar os elementos identificados na análise morfológica e auxiliar a alternância de pontos de observação da cidade (escalas de rua, do bairro e da cidade); e os estudos de Lynch permitem, não só o entendimento da forma da cidade e dos seus elementos, mas também a apreensão e leitura do urbano, pelo homem.

2.1 – Tecidos Urbanos

O *tecido urbano* apresenta-se com um duplo significado: o de uma visão local que, momentaneamente, parece esquecer o conjunto – o esqueleto – para se interessar pelo preenchimento, pela substância; o de um conjunto de elementos entre os quais existe uma interdependência de adaptação, modificação e transformação (Panerai et al. 2009). Panerai et al. (2009) afirmam que as cidades antigas apresentavam coesão do tecido, não havendo rua sem edifícios, o que deixa de ocorrer nas cidades de hoje, com o domínio do automóvel e o traçado a ele submetido. Os mesmos autores referem ainda que, aplicado à cidade, o termo *tecido urbano* evoca continuidade, renovação, permanência e variação. E assim, segundo eles, pode-se definir tecido urbano como a sobreposição ou interligação de três elementos essenciais: rede viária, parcelamento ou lote e edificação, sendo que também o relevo e as suas características têm importância.

Solá-Morales (1997) apresenta um entendimento semelhante, apesar da sua preocupação principal recair sobre o estudo do crescimento das formas da cidade. Nesta, aqueles elementos são as unidades da forma – entre elas as ruas, lotes e edifícios –, a qual está intimamente relacionada com os “*processos*”, ou seja, os mecanismos de ação, construção, propriedade, usos e transformação ao longo do tempo. Das múltiplas formas de combinar as ações de parcelamento, infraestruturação e edificação é que se origina a riqueza morfológica das cidades, influenciada pelos seus conteúdos sociais e económicos.

Na perspectiva de Lamas (2010), do ponto de vista urbanístico, a morfologia pode ser definida como o estudo da forma urbana, ou o estudo dos aspetos exteriores do meio urbano, através do qual se coloca em evidência a paisagem e estrutura desta. Lamas propõe que esse estudo seja feito a partir da análise dos elementos morfológicos – as “unidades ou partes físicas que, associadas e estruturadas, constituem a forma”, sendo que esses elementos devem ser articulados entre si e vinculados ao conjunto que define o *espaço urbano* (Lamas, 2010, p.38).

Conclui-se, assim, que a análise do tecido urbano se faz pela identificação de cada um dos elementos mencionados supra – na verdade, conjuntos de elementos – da sua lógica e das suas inter-relações.

2.1.1 – Vias

O estudo das *vias urbanas* reveste-se de um carácter complexo, embora muitas vezes seja limitado unicamente ao estudo de fenómenos associados com a mobilidade que estas proporcionam. A complexidade deste estudo emerge da multifuncionalidade presente em qualquer via de um meio urbano, geralmente associado a elevadas densidades demográficas e taxas de ocupação de solo, e em que ela representa um dos fatores mais importantes para o bom funcionamento das cidades, regiões e países. Obviamente, as exigências impostas pela tipologia e funcionamento do contexto em que as vias estão inseridas variam, consideravelmente, consoante se trate de um ambiente tipicamente rural ou urbano.

Para Solà-Morales (1997), o traçado viário é o elemento que resume e expressa a organização conjunta do solo, representando uma imagem permanente e memorável da cidade: “Así la fuerza figurativa del proyecto se sitúa en el momento del proceso donde las decisiones están más concentradas, en el momento inicial y más permanente: en el traçado.” (Solà-Morales, 1997, p.20).

Segundo Panerai et al. (2009), o traçado das vias, até muito recentemente, correspondia ao plano da cidade ou do quarteirão e o conjunto da rede viária constitui o espaço público – espaço do público, coisa pública – em contraposição com os terrenos privados para edificação. Estes autores consideram que a hierarquia das vias tem um papel importante na estruturação da forma urbana, diferenciando as situações em que o território é servido diretamente pela via (as parcelas que a ladeiam) das que é servido indiretamente (a partir das vias secundárias e as parcelas a elas ligadas).

De acordo com Lamas (2010, p.100), o traçado das vias é o fator regulador da “*disposição dos edifícios e quarteirões*”, estando diretamente ligado com o nascimento e/ou formação da cidade de modo hierarquizado (M. Poète cit. in Lamas 2010, p.100),

tendo em conta a importância da mobilidade de pessoas, bens e ideias. Ainda segundo o mesmo autor, o traçado das vias define o plano, organizando a forma urbana em diferentes níveis. Refere ainda que existe uma inter-relação entre as hierarquias dos traçados e as escalas de forma urbana.

Na malha urbana, em certos aspetos equiparável ao papel das vias, nomeadamente enquanto domínio público e elemento potencialmente organizador da forma urbana, é igualmente importante referir as praças, praças ou largos e, ainda, os cruzamentos que influenciam também a parte funcional da morfologia urbana em termos sociais ou de circulação viária.

2.1.2 – Parcelas

De acordo com Solà-Morales (1997), o *Parcelamento* entende-se como o ato de transformação de solo rústico em urbano, o que se traduz na divisão da propriedade.

Já Panerai et al. (2009), ao referirem-se ao Parcelamento, introduzem os termos agrupamento, homogeneidade e heterogeneidade. Para os autores, a observação de uma porção de território urbano revela um agrupamento de parcelas servidas por vias e nesta observação uma primeira aproximação à análise ao parcelamento consiste em identificar, numa planta, famílias de lotes, geralmente agrupados e com dimensões próximas, as medidas como a largura e a profundidade, o afastamento que o separa da via ou como condicionam o construído.

A partir dessa identificação inicial, várias questões se podem colocar tais como, a existência apenas de uma ou várias famílias de parcelas, se o agrupamento de parcelas semelhantes está distribuído pelo tecido ou ligado a determinadas vias, e quais, e se a diferença de dimensões entre famílias de parcelas é pequena ou grande.

As respostas a tais questões permitem estabelecer uma fisionomia do sector estudado mais rica do que um mero mapa viário. Vias antigas e a sua ocupação marginal distinguem-se de loteamentos recentes, vestígios de velhos arredores alternam-se com

retificações ou alargamentos de ruas que ocasionaram uma redistribuição do parcelamento.

Os mesmos autores realçam a importância do parcelamento como base da edificação, assim como o papel da tipologia, que, com o elemento apresentado seguidamente – edifícios –, se clarificará.

Na abordagem de Lamas (2010, p.86), o lote ou parcela fundiária correspondente ao solo que o edifício ocupa é “*o princípio essencial da relação entre os edifícios com o terreno*”, sendo a forma do lote condicionadora não só da forma da edificação como da cidade, separando o público do privado.

2.1.3 - Edifícios

Os edifícios constituem-se como um dos elementos mais expressivos da morfologia urbana, isto é, como parte integrante da forma física da cidade; mas tal como os restantes elementos morfológicos previamente apresentados, têm de ser estudados a partir da inter-relação com esses, do modo como se organizam entre si. A riqueza do elemento “edifício” decorre muito especialmente de ser a base do quarteirão o qual, em termos genéricos, resulta de um contínuo de edifícios que, por sua vez, se pode multiplicar e organizar em *bairros* com diferentes funções: habitação, comércio, serviços, etc.

A melhor forma de analisar este elemento, ainda que os planos urbanísticos nos possam esclarecer sobre o tipo de edifícios, é a sua visualização direta, a qual nos permite perceber, não só a forma da sua planta, como os materiais empregues, a área, a decoração, etc. A propósito, podemos identificar alguns critérios para os analisar, tais como: a localização no lote, a sua altura, tipologia, a linha do horizonte, a sua maior ou menor dimensão, a escala, a luz e a cor.

2.1.4 – Articulação inter-elementar

Após a breve apresentação dos três elementos-base constituintes do tecido urbano, importa relevar alguns aspetos conjuntos, a partir das palavras dos autores em que nos temos vindo a apoiar – Solà-Morales, Panerai et al. e Lamas.

Solà-Morales (1997) considera o processo de construção do tecido urbano como resultando da combinação no tempo de três operações (etapas do crescimento urbano) – *Parcelamento, Infraestruturação e Edificação* – as quais define como:

- **Parcelamento** – morfologia de ocupação do solo que se traduz na divisão da propriedade (P);
- **Infraestruturação** – construção das infraestruturas urbanas (U);
- **Edificação** – construção dos edifícios (E).

Por seu lado, Panerai et al. (2009) afirmam que, para se compreender as lógicas que atuam na constituição dos tecidos urbanos e nas suas transformações, é necessário, considerar as articulações entre os três conjuntos de elementos – rede viária, parcelamentos e edifícios –, destacando que dentro do conjunto do tecido urbano, o interesse maior se prende com o estudo do espaço público, que engloba “(...) ruas e vielas, boulevards e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, mas também rios e canais, margens e praias”, organizados em rede a fim de permitir a distribuição e a circulação (Panerai, 2009, p.78). Tendo sempre presente a visão de conjunto, o estudo do espaço público deve ainda indagar sobre a adequação ou o desencontro entre a configuração de tal espaço e o restante da cidade.

Para Lamas (2010), a morfologia urbana é o estudo da forma do meio urbano tendo em atenção os seus elementos morfológicos, a sua génese e transformação ao longo do tempo, acentuando que esse estudo deve ocupar-se, não só da articulação dos elementos morfológicos entre si, como destes com os lugares que constituem os espaços urbanos. Este autor propõe a identificação dos elementos morfológicos pelo conhecimento das “partes” da forma da cidade e do modo como se estruturam nas diferentes escalas identificadas. Ao entender que a leitura e a composição formal urbana são essencialmente arquitetónicas, Lamas propõe aplicar ao espaço da cidade os mesmos métodos interpretativos da arquitetura, apontando como básicos os seguintes elementos da morfologia urbana: solo, edifícios, lote, quarteirão, fachada, logradouro, traçado da rua, praça, monumento, árvore e vegetação e mobiliário urbano.

2.2 – Tipologias Estruturais do Crescimento Urbano

A abordagem tipológica da arquitetura foi disseminada no Séc. XX, a partir da década de 60, especialmente por Aldo Rossi e Giulio Argan.

O *tipo*, visto como princípio gerador da intencionalidade do arquiteto, será apresentado pelo uso que se particulariza em projetos de arquitetos como os de Aldo Rossi ou Siza Vieira (a casa-pátio do Projeto Habitacional da Malagueira – Évora), entre outros. O *tipo* vai-se constituindo de acordo com as necessidades e com as aspirações estéticas, sendo variável em sociedades diferentes; é, porém, único em determinada manifestação cultural, sendo indissociável da forma e do modo de vida (Rossi, 1976).

Na morfologia, em síntese, pode-se talvez dizer que se existir uma diferença entre morfologia e tipologia, esta será referente ao método. No estudo da morfologia, seleciona-se um tecido urbano e procede-se à análise de todos os elementos morfológicos que o compõem (o solo, os edifícios, o lote, os quarteirões, as fachadas, etc.), articulando-os entre si e vinculando-os ao conjunto que definem. No estudo da tipologia, seleciona-se um elemento morfológico (um tipo de construção, de espaço livre ou de componente do espaço livre), investigando-se as suas variações, hierarquias e a sua relação com o contexto urbano, o período histórico e a sociedade que o produziu (Aymonimo cit. in Panerai et al., 2009, p.111).

Rossi (1976) refere-se ao *tipo* como a própria ideia da arquitetura, aquilo que está mais próximo da sua essência. Ao contrário do *modelo*, não está identificado com uma forma arquitetónica específica, embora todas as formas arquitetónicas, por uma operação lógica inerente ao projetar, possam ser reduzidas a tipos.

O tipo é, pois, constante, e apresenta-se com características de necessidade; mas embora sendo determinadas, estas reagem dialeticamente com a técnica, com as funções, com o estilo, com o carácter coletivo e o momento individual do facto arquitetónico. (Rossi, 1976, p.80)

Relacionado com o crescimento urbano, o tipo e a sua importância clarificam-se através da contribuição de Panerai et al (2009). Referindo que o crescimento urbano pode representar uma expansão da forma urbana ou apenas transformá-la, os autores expõem

que é fundamental considerar o contexto local da aglomeração, ao invés de proceder a uma simples comparação entre diferentes estruturas urbanas.

Panerai distribui o crescimento urbano por três tipologias diferentes, classificando-o como:

- **Contínuo** – quando as extensões de crescimento resultam do prolongamento de partes construídas, não alterando a coesão do conjunto;
- **Descontínuo** – quando o crescimento se caracteriza por uma rutura da forma do aglomerado pré-existente;
- **Linear** – quando as referidas extensões de crescimento ocorrem ao longo de uma “linha”, isto é, de um modo mais regular.

Já Solà-Morales (1997) define seis tipologias de crescimento urbano, baseadas nas múltiplas formas de combinar as três ações referidas anteriormente – parcelamento, infraestruturização e edificação:

- **Expansão em quadrícula** – forma convencional de crescimento urbano com planeamento prévio. Numa primeira fase, surge o *parcelamento*, muito pela ação do sector público que aprova os planos; depois, as *infraestruturas*, que podem ser realizadas de forma fragmentada e com a participação conjunta do sector público e privado; e, finalmente, devidamente diferenciada, a *edificação*, que pode ser conduzida pela iniciativa privada.

Este crescimento caracteriza-se por ser devidamente planeado/programado, tal como referido, apresentando, na generalidade, malha ortogonal com grande homogeneidade tipológica dos edifícios.

- **Eixos de crescimento suburbano** – forma habitual de crescimento apoiado nas vias de comunicação. A primeira parte do processo inicia-se com a construção de infraestruturas – *urbanização* – e só posteriormente se procede ao *parcelamento* e à *edificação*, devidamente escalonados.

Esta forma de crescimento caracteriza-se por apresentar uma implantação em linha, com uma edificação e organização também lineares em que, por vezes, coexistem tipologias e usos diferenciados (indústria e habitação unifamiliar, por exemplo). É frequente encontrar algumas adaptações de habitação rural à cidade. Numa fase inicial, esta forma de crescimento pode surgir sem planeamento prévio; contudo, é viável a sua reabilitação, através da elaboração de planos.

- **Cidade-jardim** – forma de crescimento extensivo baseado na vivenda isolada. Nesta tipologia de crescimento as *infraestruturas* e o *parcelamento* são simultâneos, surgindo, posteriormente, a *edificação*.

Esta forma urbana caracteriza-se pelo aparecimento de bairros residenciais baseados na imagem da cidade-jardim, adaptados à topografia e com condições cadastrais diversificadas.

- **Polígono** – forma de crescimento residencial intensivo. O *parcelamento*, a *infraestruturação* e a *edificação* são simultâneos, numa só operação.

Nesta forma de crescimento integra-se a promoção pública de habitação, nomeadamente dos chamados bairros sociais.

- **Urbanização marginal (clandestina)** – forma de crescimento em que o *parcelamento* é seguido pela *edificação*, constituindo a resposta espontânea da população às necessidades de habitação, assumindo um carácter ilegal, em que os proprietários constroem as suas habitações sem qualquer regra.
- **Barraca** – forma de crescimento que se caracteriza apenas pela *edificação*. Não existem *infraestruturas*, nem sequer títulos de propriedade sobre a superfície ocupada. Construídas pelos seus próprios habitantes, abrigam uma população com dificuldades de integração na coletividade e, por vezes, com vivências marginais.

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias

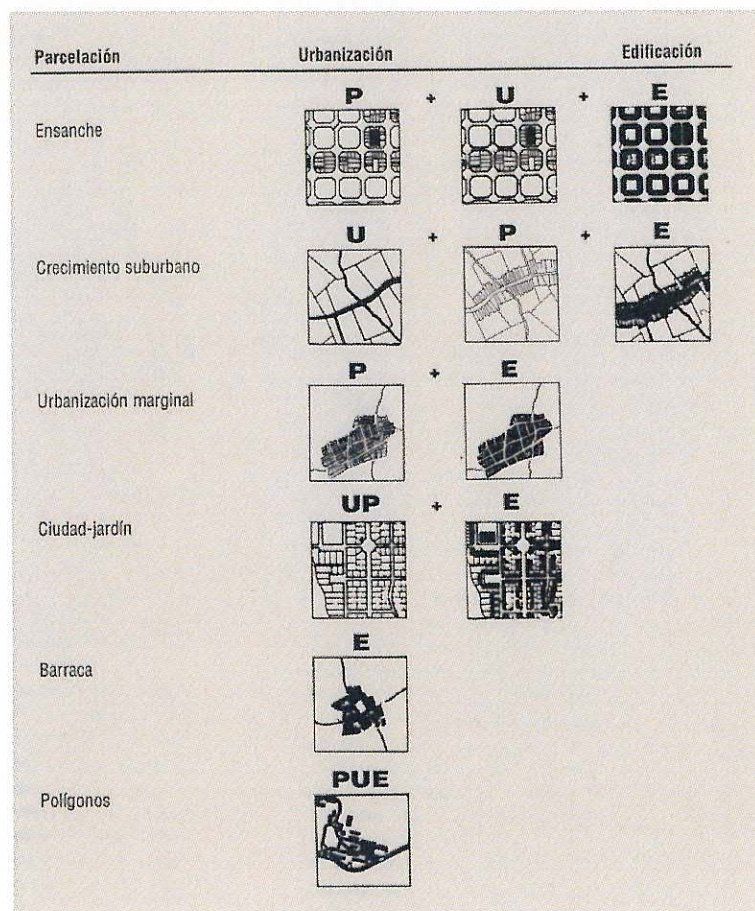


Figura 3 – Tipologias de crescimento urbano e operações urbanísticas
Fonte: Solá-Morales, 1997, p.21.

Os tipos de crescimento supra expostos, relacionados com a condição prévia de planeamento, apresentam-se esquematicamente na tabela seguinte:

Tipo de crescimento	Tipologia	Processo/Ocupação
Crescimento Urbano submetido a Processo de Planeamento	• Expansão em quadrícula	P + U + E
	• Eixos de Crescimento suburbano	U + P + E
	• Cidade-Jardim	UP + E
	• Polígono	PUE
Crescimento Urbano não submetido a Planeamento	• Urbanização marginal	P + E
	• Barraca	E

Quadro 1 - Tipologias de Crescimento Urbano, operações subjacentes e Planeamento
Fonte: Elaborado pelo autor sob interpretação de Solá-Morales (1997, p.19 e 21).

Resumidamente, apesar das diferenças entre os vários autores, a análise do crescimento urbano segundo algumas referências tipológicas fornece contributos que permitem a leitura mais rica das transformações sucessivas ao longo do binómio tempo/espço dos aglomerados, das extensões ou ruturas, entre outros.

2.3 – Modelos Urbanos Paradigmáticos

A compreensão dos subcapítulos anteriores clarifica-se agora com a referência a alguns dos modelos urbanos mais paradigmáticos da história do Urbanismo.

A denominada “Revolução Industrial” veio provocar uma transformação radical nas cidades, nomeadamente, ao nível do crescimento demográfico na população urbana. À medida que aumenta o número de habitantes, muda a sua distribuição no território como efeito das transformações tecnológicas e económicas. A fortificação das cidades torna-se desnecessária, e as áreas urbanas rompem as barreiras físicas e expandem-se. Os jardins, *boulevards* e parques passam a compor a paisagem urbana. O quarteirão torna-se sistemático e elaborado, organizando os loteamentos e o aumento das concentrações populacionais. Neste período surgem os bairros e os espaços públicos destinados ao lazer. O século XIX marca, assim, formalmente muitas cidades europeias e norte americanas, como ilustram os exemplos descritos seguidamente (Benévolo, 1996).

2.3.1 – O Plano de Cerdá para Barcelona

A revolução industrial veio trazer novos usos, funções e estruturas diferenciadas também à cidade de Barcelona. No interior do perímetro fortificado, a consequência mais evidente é a do início de um processo de verticalização e de densificação, esta muito concentrada. E assim, o *Ayuntamiento* de Barcelona decide, em 1840, proceder ao estudo para a expansão da cidade.

A primeira dúvida surge logo quanto à manutenção das muralhas, a qual justificou o lançamento de um concurso sob o tema “(...) que vantagens traria para Barcelona e especialmente para a indústria a demolição das muralhas que circundam a cidade (...)”, (Alvarez, 2009, p.56). Apenas na sequência deste é lançado pelo município de Barcelona, em 1859, o concurso para a elaboração do plano de expansão urbana, tendo

saído vencedor o arquiteto municipal Rovira i Trias. Entretanto, desenvolvia igualmente um plano para a cidade, a convite da Rainha, o Engenheiro Ildefonso Cerdá, a quem já tinha sido entregue, em 1855, o levantamento topográfico dos arredores de Barcelona com vista à elaboração do Projeto de Expansão.

O desentendimento espoletado entre o Governo Regional e o do Reino sobre o plano a implementar decide-se por Ordem Real e o projeto é entregue a Cerdá e aprovado em 1860.

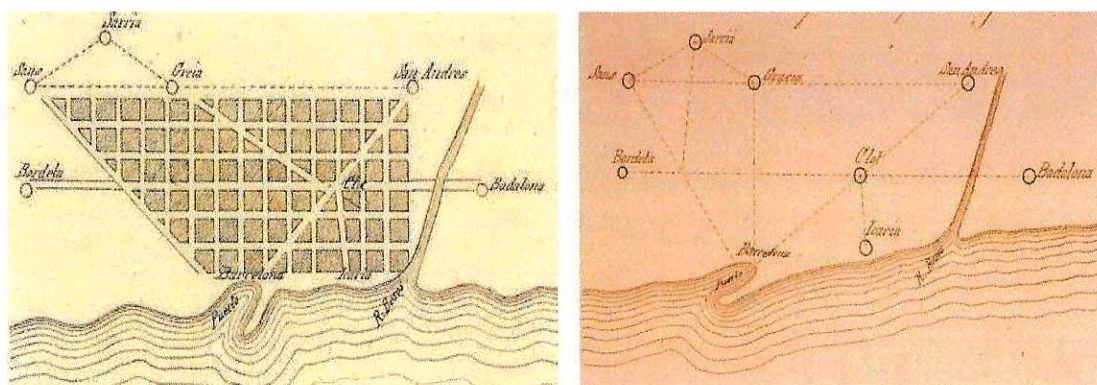


Figura 4 - 5 – Diretrizes Básicas do Plano de Cerdá para Barcelona

Fonte: <http://planocerdá.blogspot.pt> (consultado em 13.02.2012).

O plano de Cerdá teve em consideração a oportunidade de adotar uma solução unindo Barcelona com os núcleos secundário exteriores traçando duas diagonal, as Avenidas da Meridional ligando a Santo André e da Diagonal, tangente a Gracías. O ponto de cruzamento faz-se numa grande praça, das Glórias, concebida talvez como o novo centro ideal da cidade, ou como simples resultante geométrica (Sica, 1981, p.362).

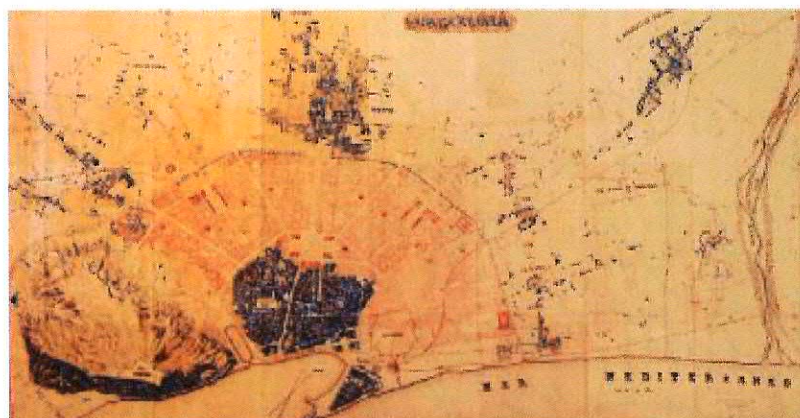


Figura 6 - Plano de Rovira i Trias, vencedor do concurso, para Expansão de Barcelona

Fonte: Alvarez, 2009.

Conceptual e formalmente, os dois projetos, o de Rovira e o de Cerdá, eram diferentes: o primeiro era radial concentrando todas as vias nas imediações da zona antiga, o de Cerdá propõe as vias em quadrícula conjuntamente com duas diagonais incorporadas ligando aos bairros periféricos – um sistema misto radial e quadrícula – com os quarteirões com os cantos chanfrados e praças (Álvarez, 2009).

Concretamente em relação à proposta de Cerdá, o principal objetivo do plano foi o de aumentar a área total da cidade, permitindo a sua expansão para além dos limites da antiga muralha, fornecendo uma alternativa mais ordenada das ruas e quarteirões, em comparação com a malha urbana “dispersa” do centro histórico da cidade. A sua proposta de espaço público assentava em ruas com larguras de 20 e 60m. Cerdá tinha como finalidade melhorar as condições de vida de toda a sociedade (ideologia higienista), assim como a fluidez dos transportes e mobilidade dos cidadãos. Às qualidades visíveis do projeto somam-se outras, de não menos importância, como a drenagem das águas pluviais.

A base do plano proposto por Cerdá organiza a expansão do município a partir de um sistema de vias e quarteirões, segundo uma quadrícula que se poderia estender indefinidamente, à medida que a cidade fosse crescendo. O traçado urbano é modulado ortogonalmente em quarteirões de 113m de lado e vias de 20 de perfil, criando, Cerdá, uma hierarquia viária em que pequenas ruas ligam a ruas maiores, que por sua vez derivam em grandes avenidas. Os quarteirões são os espaços contidos entre as vias e desta forma Cerdá reforça a noção de que quarteirões e vias formam uma estrutura única e interdependente. A otimização da homogeneidade do tecido urbano, portanto, propicia uma boa ligação com o exterior da cidade, tanto ao nível rodoviário como marítimo e ferroviário, outro dos seus objetivos. Esta malha em quadrícula é cortada por duas vias diagonais gerando largos e praças ao longo da cidade.

A maior inovação proposta por Cerdá é a flexibilidade de ocupação da malha quadriculada (Álvarez, 2009). A primeira possibilidade corresponde à ocupação periférica do quarteirão em apenas dois lados, com edifícios implantados paralelamente, sendo o espaço entre eles preenchido por corredores arborizados. Na segunda possibilidade, os edifícios seriam implantados em “L”, com os vértices cortados, numa

disposição espacial que favorece a proposição de praças no cruzamento das vias. Em ambas as hipóteses é prevista a criação de centros cívicos em cada quarteirão.

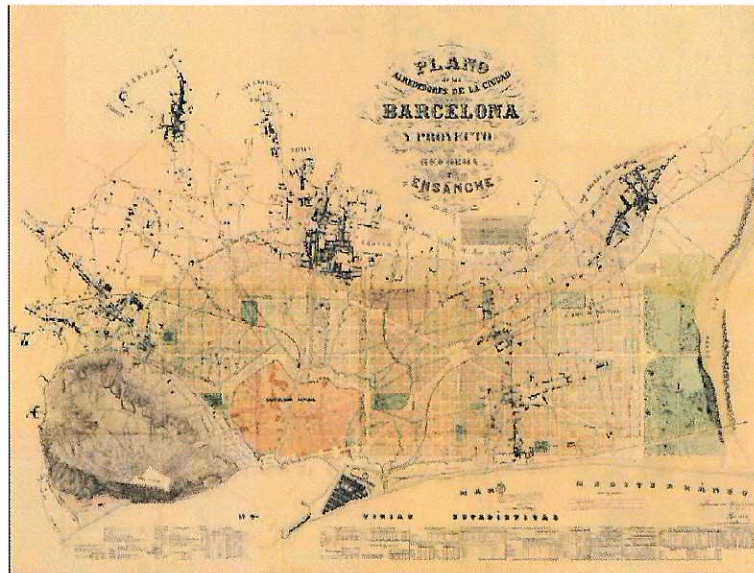


Figura 7 - Plano Urbano de Cerdá para Barcelona
Fonte: Álvarez, 2009.

Cerdá não compreende a quadrícula como parte de um loteamento ou divisão cadastral, mas sim como suporte de vivência, interligando o físico, a sua funcionalidade, os aspetos económicos, administrativos e sociais. A sua visão é, portanto, a de cidade multisistémica, onde se inclui a presença de diversos equipamentos públicos e zonas arborizadas que refletem preocupações em resolver problemas de funcionalidade, salubridade, habitabilidade, circulação e ainda com futuras expansões urbanas controladas e eficientes, sem ruturas.

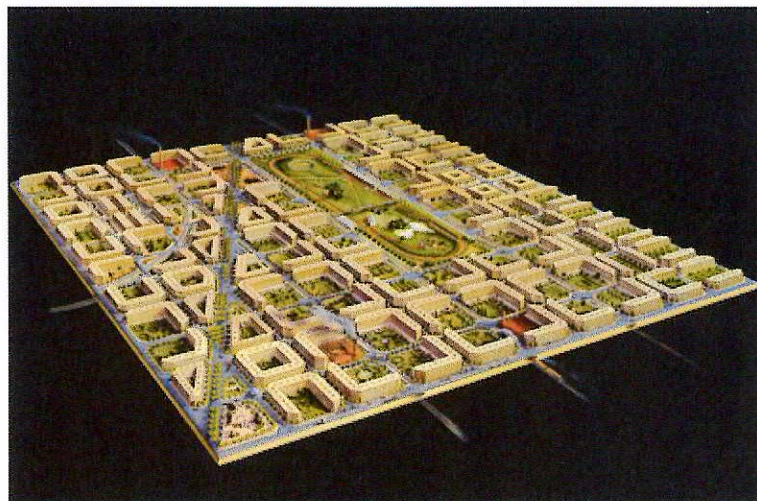


Figura 8 - Maqueta do Plano de Barcelona
Fonte: <http://planocerda.blogspot.pt> (consultado em 13.02.2012).

2.3.2 – A Cidade Industrial de T. Garnier

Conforme já mencionado, a industrialização alterou profundamente as cidades. Após 1850, a população mundial quadruplica e a população urbana multiplica-se por dez. O grande crescimento da população urbana surge como consequência dos progressos científicos e técnicos realizados a partir da segunda metade do século XVIII e muito especialmente das pessoas que procuram oportunidade de emprego e melhores condições de vida. À medida que aumenta o número de habitantes, muda a sua distribuição no território, sendo que as primeiras transformações dizem sobretudo respeito à organização do trabalho, criando as premissas para uma mudança completa da técnica produtiva, acelerando o desenvolvimento e a concentração do novo sistema económico (Benévolo, 1996).

Porém, as cidades não estavam preparadas para receber esses contingentes de pessoas vindas do campo, pois não tinham planeamento que contemplasse uma tão grande afluência de pessoas. Não havia onde morar, e os novos habitantes acumularam-se em espaços vazios disponíveis dentro dos bairros antigos, ou em novas construções erigidas na periferia, que rapidamente se multiplicaram formando bairros novos e extensos em redor dos núcleos primitivos, a maioria das vezes, sem condições de higiene, com esgoto a céu aberto, lixo e abastecimento de água inadequado (Benévolo, 1996).

“Une Cité Industrielle”, da autoria de Tony Garnier, é uma obra editada em 1917, embora a sua maior repercussão surja a partir de 1922. Nela referem-se três fatores que vão revolucionar a estrutura das cidades: a grande indústria, o betão armado e o socialismo.

Segundo Choay:

Uma cidade industrial tem como princípios diretores a análise e a separação das funções urbanas, a exaltação dos espaços verdes que desempenham o papel de elementos isoladores, a utilização sistemática dos materiais novos, em particular do betão armado. (Choay, 2005, p.163)

Garnier advoga a separação de funções, a utilização do betão e a valorização dos espaços verdes, bem como a construção de prédios uniformizados. Sem visionar uma rutura com a cidade tradicional, propunha a sua evolução e adaptação, e por isso essa é

deixada à margem da proposta, não entrando no desenvolvimento urbano. “Une Cité Industrielle” diz, portanto, respeito à cidade em expansão.

A cidade industrial, de Tony Garnier apresenta uma estrutura baseada em traçados, eixos e quadrículas, tendo organizações físicas e funcionais diferenciadas, fragmentando a cidade em áreas distintas. Além da área funcional e de materiais modernos, o modelo tinha preocupações sanitárias e paisagísticas (Benévolo, 1996).

A proposta exibia características lineares em planta, distinguindo-se: o espaço verde, que separava a zona residencial da comercial; a distribuição ordenada de atividades, dividindo a cidade em áreas distintas; e o sistema de transportes, o que caracteriza os eixos de ligação por meio de avenidas (Benévolo, 1996).

A respeito das ruas da cidade de Garnier, Choay (2005, p.164-166) refere:

A cidade compreende uma rede de ruas paralelas e perpendiculares. A rua mais importante parte da estação da estrada de ferro e vai de leste para oeste. As ruas norte-sul têm 20 metros de largura e são arborizadas dos dois lados; as ruas oeste-leste têm 13 ou 19 metros de largura, as de 19 metros são arborizadas somente do lado sul, as de 13 metros não são arborizadas.

Os bairros residenciais são formados por quarteirões com 150 x 30 m (sentido leste-oeste e norte-sul, respectivamente), subdivididos em lotes de 15 x 15 m com um dos lados virado para a rua (Choay, 2005).

De acordo com Lamas (2010), Garnier propõe a permanência da relação rua/lote/edifício, sendo o espaço organizado pela arquitetura. Estabelece que no centro da cidade deverá existir um espaço destinado ao que ele denomina “*estabelecimentos públicos*” (serviços administrativos, assembleias, museus, bibliotecas, etc), que as escolas primárias deverão estar espalhadas pelos bairros em locais devidamente escolhidos, enquanto que as secundárias deverão ocupar o extremo nordeste da cidade. A estação deverá estar localizada no cruzamento da avenida que sai da cidade com as ruas que se dirigem à cidade velha (Choay, 2005).

Embora faça parte do Movimento Progressista (Choay, 2005), Garnier ainda mantém a relação rua/lote/edifício, como acima dito. A figura seguinte ilustra a cidade que se tem vindo a descrever.

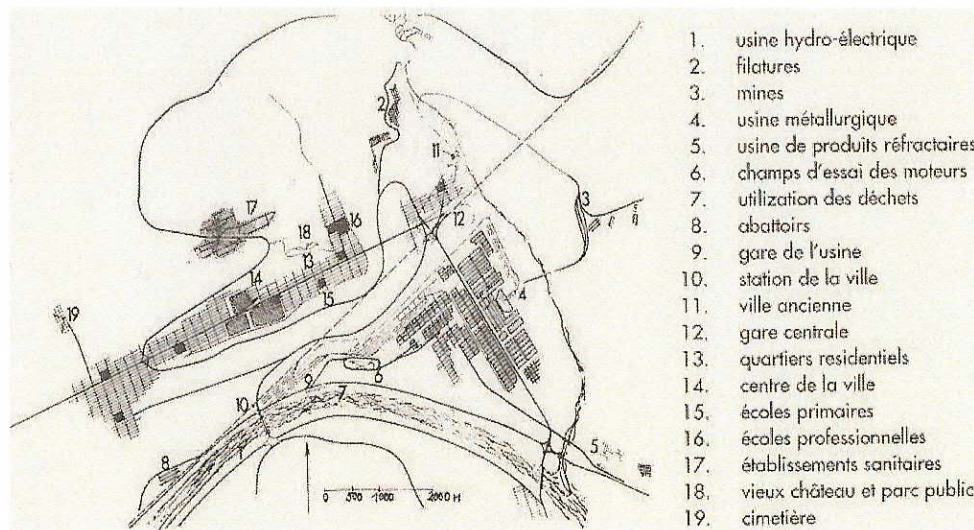


Figura 9 - Cidade Industrial Tony Garnier 1904
Fonte: Lamas (2010, p.269).

2.3.3 – A Cidade-Jardim (de E. Howard)

As cidades transformadas pela Revolução Industrial, conforme mencionado anteriormente, evoluíram sem direção, junto das indústrias e sob o interesse especulativo da construção massiva para as classes trabalhadoras, com falta de espaços públicos e jardins, marcadas pela insalubridade e má qualidade dos edifícios (Benévolo,1996).

Visando melhorar o problema das cidades industriais, Ebenezer Howard propõe o seu modelo de cidade “ideal” – a cidade-jardim. O diagrama dos Três Ímanes, referido no seu livro “*Garden Cities of Tomorrow*” (1902), analisa as vantagens e as desvantagens da cidade e do campo. As vantagens da primeira são as oportunidades de emprego, os salários mais elevados, a acessibilidade a serviços urbanos, a iluminação das ruas, etc., e as suas desvantagens, o ambiente/natureza pobre ou o excesso de horas de trabalho. No campo funcionariam em sentido inverso. O terceiro íman, no diagrama de Howard, propõe a cidade-jardim: a fusão das vantagens da cidade e do campo, não havendo, portanto, lugar a desvantagens (Choay, 2005).

Na figura abaixo podem analisar-se alguns dos esquemas de organização do tipo de cidade mencionada.

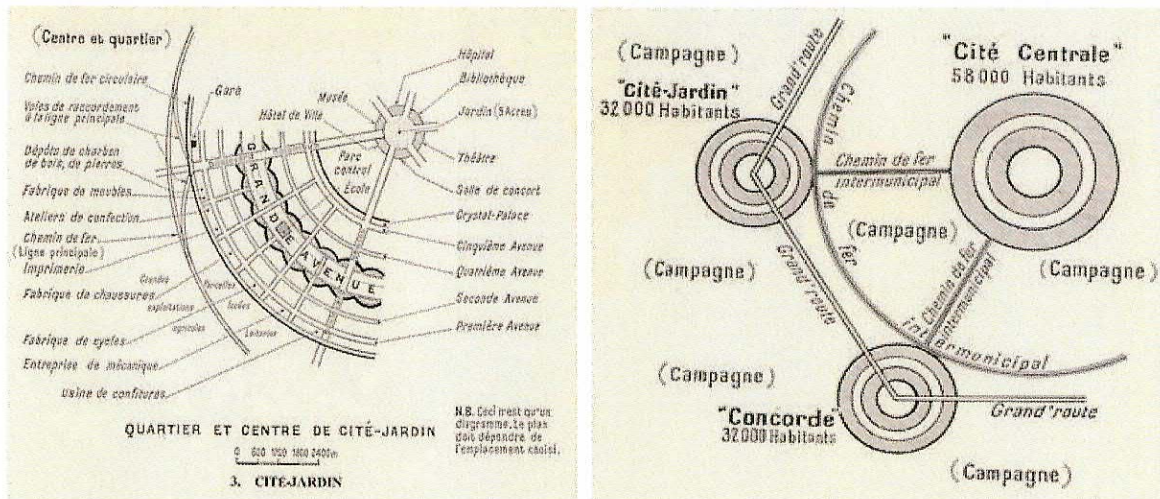


Figura 10 - 11 - Esquema da Cidade-Jardim de E. Howard (1898)
Fonte: www.urbanidades.com (consultado em 13.02.2012).

A cidade-jardim consiste numa comunidade concentrada e autossuficiente com cerca de 30.000 pessoas na cidade e 2.000 na área agrícola (Choay, 2005). É estruturada a partir de um novo conjunto de alternativas configurativas, sendo a grande inovação morfológica a criação de espaços semipúblicos chamados “Closes”, aberturas no interior dos quarteirões compostas por agrupamentos de edifícios. Os “Closes” reinterpretem os espaços de convivência com prática social no “miolo” do quarteirão. Na cidade-jardim, a rua torna-se apenas local de circulação, desvinculando-se das habitações, os quarteirões perdem a forma fechada e compacta e são incentivados grandes conjuntos de espaços arborizados (Choay, 2005).

A cidade-jardim deveria ser construída numa área que compreenderia, no total, 2400 hectares, sendo 400 hectares destinados à cidade propriamente dita e o restante às áreas agrícolas. O esquema proposto para a cidade assume uma estrutura radial, sendo composto por 6 avenidas de 36 metros de largura que atravessam desde o centro até a periferia, dividindo-a em 6 partes iguais. No centro estava prevista uma área de aproximadamente 2,2 hectares, com um jardim, sendo que na sua periferia estariam dispostos os edifícios públicos e culturais (teatro, biblioteca, museu, galeria de arte) e o hospital. O restante desse espaço central destinar-se-ia a um parque público de 56

hectares com grandes áreas de recreação, lazer e fácil acesso (Choay, 2005). No centro do anel desenvolve-se o Parque Central que ocupa uma área de 58 hectares e inclui pátios de recreio com fácil acesso a toda a população. O Parque é limitado pelo Palácio de Cristal – arcada envidraçada aberta para o parque, zona de comércio, exposição e jardim. No anel exterior da cidade estão colocadas as indústrias e armazéns ao longo de um caminho-de-ferro circular que, por sua vez, se liga a uma linha férrea de maior dimensão (Choay, 2005).

Howard propunha que, quando a cidade crescesse até ao limite estabelecido, deveriam ser criadas outras pequenas cidades, rodeando a cidade principal, mantendo as suas características e a pouca distância da mesma, tendo denominado este sistema de “Cidade Social” (Choay, 2005) o qual se ilustra com a figura seguinte:

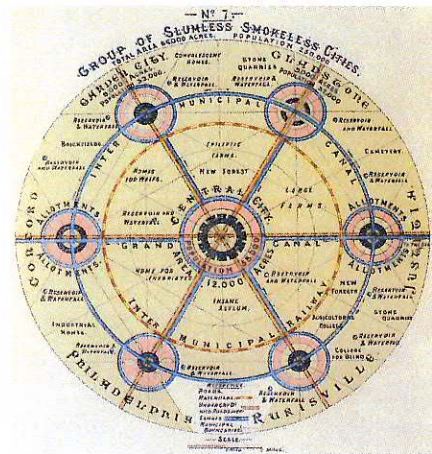


Figura 12 - “Cidade Social”

Fonte: <http://www.projctblog.com.br> (consultado em 13.02.2012).

A primeira Cidade-Jardim, Letchworth (Fig. 11), foi projetada, em 1903, por B. Parker e R. Unwin, com um traçado simples, claro e informal, sem as configurações geométricas rigorosas de tradição clássica renascentista, não seguindo a distribuição esquematizada (diagrama) por ter sido adaptada a um território específico. Tinha um centro urbano elevado, composto por árvores de porte e edifícios municipais, próximo à estação. Essa cidade foi dividida em áreas de 5 000 habitantes com as suas próprias infraestruturas. As habitações para as diferentes classes sociais formavam blocos isolados entre si, recuados face ao alinhamento do terreno, com jardins fronteiros. As ruas tinham um acesso secundário com “cul de sac” e passeios com relva, arbustos e árvores, dando continuidade ao verde dos espaços públicos. Além destes aspetos, a

cidade foi pensada para ser autossuficiente em termos de indústria e terras agrícolas, uma ideia diferente da de subúrbio (Sica, 1982).

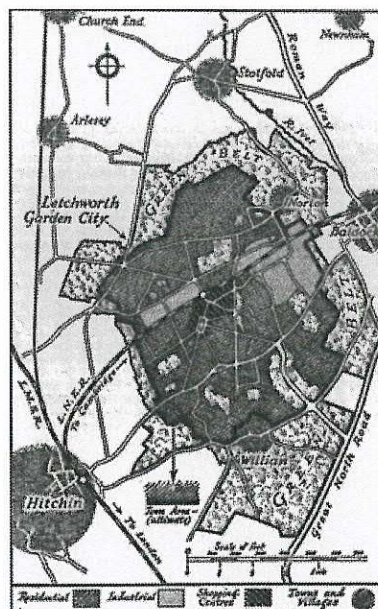


Figura 13 - Projeto de Letchworth (1904)
Fonte: <http://urbanidades.arq.br>. (consultado em 13.02.2012).

2.3.4 – A Cidade Moderna dos CIAM

O modelo urbano associado ao Movimento Moderno é progressista (Choay, 2005), sendo amplamente difundido a partir de 1928, através dos C.I.A.M. (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna). Do IV Congresso decorrido em Atenas, em 1931, sob o tema “A Cidade Funcional”, decorre a elaboração da Carta de Atenas, que viria a ser publicada apenas em 1943. Neste documento, onde se expressam e definem os pressupostos progressistas, tendo-se em consideração o sol, o espaço e o “verde”, apresenta-se o desenvolvimento da cidade Moderna que assentava em quatro pressupostos base:

- *Habitar* – assegurar ao ser humano alojamentos sãos, lugares em que o espaço, o ar puro e o sol estivessem assegurados.
- *Trabalhar* – organizar os lugares de trabalho de modo a que este, em vez de ser penoso, recuperasse o seu carácter de atividade humana natural.
- *Recrear-se* – conceber as instalações necessárias para uma boa utilização das horas livres, criando-as e beneficiando-as.
- *Circular* – estabelecer o vínculo entre as funções anteriores por meio de uma rede circulação que assegurasse os intercâmbios sem deixar de respeitar as prerrogativas de cada uma delas (Choay, 2005).

Na Carta de Atenas são ainda veiculados alguns princípios:

- *A apologia da destruição da cidade antiga a partir da desadaptação das estruturas antigas* sustentada no
- *Zonamento e na especialização dos lugares*, através da prévia definição da estrutura funcional da cidade.
- *A organização científica – funcionalismo*, em que a cidade funciona como uma máquina perfeitamente sincronizada.
- *A defesa da teoria rígida e simples do ordenamento urbano*, tendo por base as preocupações com a desordem e o caos nas cidades (Ascher, 1998).

Resumindo, para a cidade funcionalista:

- A cada função corresponde a sua área de solo exclusiva;
- A área residencial ocupa lugar principal, enquanto a circulação deverá ter um carácter organizativo da cidade;
- A boa circulação assenta em vias hierarquizadas que privilegiem a deslocação e separem os percursos entre o pedestre e o automóvel.

Le Corbusier, arquiteto e membro do CIAM, é o grande divulgador da Carta de Atenas, redigindo o seu texto final (Lamas, 2010). A cidade moderna, apoiada nas quatro funções referidas, tinha os seguintes objetivos:

- *Descongestionar os centros das cidades.*
- *Aumentar a densidade populacional do centro da cidade*, construindo em altura (defendia-se uma densidade populacional de 1200 pessoas por hectare, quando, na época, o centro de Paris agregava apenas 300 pessoas por hectare).
- *Melhorar a circulação de tráfego*, substituindo as estradas estreitas e sinuosas por longas e largas vias de comunicação, pois a malha viária devia ser a máquina do tráfego.
- *Aumentar os espaços abertos*, considerando que os edifícios altos exigiriam apenas cerca de 5% de área coberta, contra os 90% que se verificavam no centro de Paris.
- *Oferecer uma variedade de vistas e perspetivas.*
- *Beneficiar as unidades de edifícios produzidos em massa*, assente nos pressupostos fordistas da produção industrial.

A “*Cité radieuse*” antecipa os conceitos da Carta de Atenas. A cidade assumia uma forma geométrica, regular, alta e homogénea, que funcionava como uma máquina perfeitamente sincronizada. O centro era constituído por altas torres que albergavam as funções administrativas, escritórios, negócios e hotéis. Ao lado, existiam torres de habitação, edifícios de apartamentos igualmente altos que permitiam a disponibilidade de superfícies de terreno livres, necessárias para a recreação e objetivos comunitários.

Em termos de arquitetura, estes edifícios eram construídos sobre pilares (permitindo a circulação pela parte inferior), dispensando as paredes de suporte. As “unidades de habitação” elevam-se a 50 metros de altura, ocupando 25 hectares de solo, com afastamento, entre elas, de 150 a 200 metros e sendo envolvidas por espaços públicos e jardins. Os edifícios poderiam dispor de jardins nas coberturas e nas varandas e eram normalmente construídos em betão, com uma faixa de janelas a todo comprimento do edifício (Choay, 2005).

Na *cidade radiosa* é valorizado o uso de espaços verdes, a separação entre circulação pedonal da do automóvel e a articulação das diferentes funções localizadas na cidade. Na periferia, afastada pela mancha verde, localizar-se-ia a indústria. Le Corbusier reprova a construção de vivendas individuais na cidade, pois considera-as um desperdício de espaço para além de dificultarem o convívio e o contacto entre a população (Choay, 2005).

No que concerne à rede viária, Corbusier defende a rapidez de circulação, através da especialização e geometria das vias (linhas retas). Propõe três tipos de rua: no subsolo – destinadas aos transportes pesados, que circularão rodeados de espaço verde; ao nível do primeiro piso – destinadas aos automóveis, bicicletas e peões; e a um nível sobrelevado (viadutos), com os sentidos norte-sul e este-oeste – destinadas aos veículos rápidos (Choay, 2005)

Sumariamente, pode-se dizer: Na cidade tradicional, a dimensão e a organização do alojamento resultam da forma do edifício, e esse da forma do lote e da sua posição no quarteirão; para o urbanismo moderno:

- a célula habitacional é o elemento-base da formação da cidade.
- as relações da cidade tradicional entre *lote*, *quarteirão* e *cidade* são substituídas pela relação entre *alojamento*, *edifício*, *bairro* e *cidade*.
- o potencial dos espaços urbanos é menosprezado para a vida coletiva.

2.3.5 – A Cidade Pós-Movimento Moderno

Ao longo dos séculos as cidades foram sofrendo várias reformulações e transformações, resultantes dos diferentes processos de modernização das sociedades. Nas últimas décadas do Séc. XX inicia-se uma nova “crise” da modernidade à qual a cidade, mais uma vez, não fica alheia, agora tentando libertar-se do racionalismo simplista até aí vigente. Os pós-modernos asseguram uma nova linha programática que destaca as intervenções pontuais e fragmentadas no espaço urbano, recuperando os valores da história, da cultura popular e da "criatividade" coletiva.

Uma das correntes pós-movimento moderno surge em Itália, a Escola de Veneza (Grupo La Tendenza), e dela fazem parte arquitetos como Carlo Aymonimo e Aldo Rossi, entre outros. Reintroduzem os conceitos de *tradição*, *história* e *monumento*, terminologia quase banida durante o Movimento Moderno, procurando constituir uma relação teórica entre análise urbana e projeto arquitetónico. Carlo Aymonimo (2000, p.145) refere:

Os instrumentos da morfologia urbana e da tipologia servem para análises – comparativas ou não – do “existente” (compreendem também as soluções não realizadas ou realizadas parcialmente, como parte integrante de uma história urbana) mudando substancialmente o seu valor até ao desaparecimento total do seu carácter ordenador se a hipótese “a ser realizado” é aplicada.

O importante, assim, segundo este autor, é que a relação entre tipologia construtiva e morfologia urbana se mantenha como parâmetro de referência, unindo o passado e o presente.

Aldo Rossi (2001, p.1), por sua vez, no livro “A Arquitetura da Cidade”, afirma:

A cidade, objeto deste livro, é nele entendida como uma arquitetura. Ao falar de arquitetura não pretendo referir-me apenas à imagem visível da cidade e ao conjunto das suas arquiteturas, mas antes à arquitetura como construção. Refiro-me à construção da cidade no tempo. Considero que esse ponto de vista (...) remete ao dado último e definitivo da vida da coletividade: a criação do ambiente em que esta vive.

A arquitetura, sob este ponto de vista, é construção inseparável da vida civil e da sociedade. Há um regresso à forma e ao desenho, depois de um período em que os processos científicos puseram em causa as ferramentas tradicionais do arquiteto, incluindo um novo olhar sobre a comunicação simbólica e o desenho, atentando na realidade concreta.

Reconhecendo a complexidade e diversidade urbanas, também Kevin Lynch (2009), do outro lado do Atlântico, propõe a valorização da cidade existente, onde se fortaleça a identidade do cidadão relacionada com o lugar. Igualmente para este arquiteto, o vínculo que estabelecemos com a cidade depende tanto da sua constituição física, quanto da representação mental que fazemos dela. No seu livro “A Imagem da Cidade” essa representação adquire um valor social e comunicacional, posto que ela pode servir não apenas como dispositivo de orientação, mas também como “um vasto sistema de referências, um organizador das atividades, da crença ou do conhecimento” (Lynch, 2009, p.5).

O movimento pós-moderno constitui-se como uma crítica ao Movimento Moderno na arquitetura e no urbanismo que, principalmente após a segunda guerra mundial, ficou centrado em soluções racionalistas e na busca da funcionalidade na cidade, inspiradas na Carta de Atenas (embora não exatamente como nela previsto). A cidade setorizada, que passou a ser criticada como a cidade do anonimato, gerou também a segregação socio-espacial.

É uma cidade que se caracteriza por ser compacta, de zonamento social estanque e de limites precisos, cujo centro evidencia uma relativa homogeneidade social, que dá lugar a um conjunto de fragmentos distintos onde os efeitos de coesão, de continuidade e de legibilidade urbanística conduzem a formações territoriais mais complexas, marcadas por enclaves territoriais descontínuos relativamente à estrutura socio-espacial envolvente (Salgueiro, 1998).

2.3.6 – A Cidade Contemporânea

A era da globalização, da liberalização, das novas formas de organização socioeconómica e de vida, das novas tecnologias e da aceleração da mobilidade são, certamente, muito responsáveis pela nova forma de organização do espaço, transformação das formas urbanas e diminuição das distâncias, aproximando as pessoas e relativizando a palavra *lugar*.

François Ascher, sociólogo francês, constitui-se como uma das vozes que mais tem contribuído para a discussão sobre a cidade e o urbanismo contemporâneos. O seu pensamento concentra-se na cidade “hipermoderna”.

Ascher (2010) defende a hipótese da emergência de uma terceira fase de modernização da sociedade, terceira revolução urbana², que abandona o racionalismo simplista e as certezas da anterior fase e assenta numa sociedade mais *racional*, mais *individualista* e mais *diferenciada*, que o autor caracteriza:

- por uma complexidade crescente a qual promove a reflexividade da vida social em vez da crença ou da tradição;
- pela emergência de novos paradigmas científicos que o autor considera não o indício da crise da razão moderna, mas o sinal do seu desenvolvimento reflexivo;
- pela construção social do risco que cresce com o processo de modernização, mas que é passível de ser identificado e gerido, necessitando de novas regras de ação como o princípio de precaução;
- pela autonomia crescente em relação aos condicionalismos espaciais e temporais, resultantes dos novos meios de transporte e armazenamento de pessoas, bens e informações, em que o local deixa de ser o lugar imprescindível das práticas sociais, com as possibilidades de escolha acrescidas de deslocação, telecomunicação, localização de residência e de trabalho;
- por uma individualização cada vez mais forte, a multiplicidade de escolhas conduzindo a perfis de vida e consumo cada vez mais diferenciados e singulares,

² Antes desta terceira revolução urbana, a primeira virá da Idade Média até à Revolução Industrial e, a segunda, desta última até à emergência das novas cidades atuais.

explosão de tipologias, que dificulta a categorização social apesar das determinantes económicas e socioprofissionais;

– por uma diferenciação social cada vez mais complexa que se acentua com a divisão do trabalho e a globalização económica – as práticas tendem a ser mais homogéneas mas a paleta das escolhas alarga-se, as estruturas familiares transformam-se e os papéis, desempenhados por cada um dos seus elementos, diversificam-se, a mobilidade social aumenta, a multi-pertença, os comportamentos e os sistemas de valores resultam de socializações e circunstâncias variadas.

A terceira fase de modernização é ainda, segundo Ascher (2010), caracterizada pela sociedade hipertexto resultante de uma mudança de natureza, diversificação, maior fragilidade mas também maior elasticidade dos laços sociais; marcada por uma estrutura social em redes interligadas que asseguram uma mobilidade crescente entre pessoas, bens e informações, fundando novas solidariedades mais reflexivas assentes na consciência de pertença a sistemas de interesses coletivos, numa multiplicidade de pertenças sociais em que, como as palavras num hipertexto, os indivíduos dão sentido aos distintos textos-campos sociais a que pertencem interagindo com os restantes indivíduos.

Ascher (2010), no seguimento desta terceira fase de modernização, refere o conceito de *metapolização* – no nosso entendimento, a cidade contemporânea – que resulta da absorção de cidades, vilas, aldeias, cada vez mais afastadas, diluindo os limites entre cidade e campo. As cidades mudam de escala e de forma. A *metapolis* assenta numa estrutura de redes de transportes rápidos que ligam as pequenas às grandes cidades, em que a transformação do sistema urbano das mobilidades e o desenvolvimento das tecnologias de transportes e comunicações não puseram ainda em causa a concentração metropolitana, mas podem levar a modificações na localização de comércio e bens (embora não substituindo o comércio tradicional), pondo em causa antigos sistemas de centralidade, multiplicando as polarizações. Assiste-se à recomposição social das cidades com a individualização do espaço-tempo, à flexibilização e personalização crescente dos horários de trabalho e à emergência de novos tipos de serviços públicos adaptados à diversificação das necessidades sociais, como o caso de transportes públicos mais individualizados no conjunto dos territórios metropolitanos.

Uma outra particularidade da terceira revolução urbana, sublinhada por Ascher (2010), é a redefinição das relações entre interesses individuais, coletivos e gerais. Entre outros aspetos, com o desenvolvimento das novas tecnologias e o aumento do leque de escolhas surgem novas formas de segregação social e de fragmentação espacial (condomínios privados com muros) que põem em causa a coesão social e urbana, obrigando a repensar as questões de miscigenação e diversidade social, e também as conceções do político e a construção das decisões públicas.

Perante a complexidade que as palavras de Ascher transmitem, concluímos com as de Álvaro Domingues (2006, p.19) que nos parecem talvez reter o mais determinante na emergência da cidade contemporânea ao afirmar as infraestruturas, sistemas e tecnologias de mobilidade, como principais elementos de rutura no crescimento da cidade histórica:

(...) os investimentos recentes nas vias arteriais rodoviárias (...) e o aumento da capacidade de consumo e do uso do automóvel, modificaram drasticamente as formas de habitar o urbano. O efeito de proximidade deu lugar à facilidade de relação; o tempo, a velocidade diminuíram o atrito territorial; a possibilidade de escolha aumentou a liberdade de movimentos (...). À proximidade e contiguidade físicas, deve acrescentar-se, agora, a relação e a distância-tempo, a fluidez, enquanto fatores (...) que comandam as lógicas do habitar, da escolha dos trajetos, dos meios de locomoção, dos fatores de localização de atividades e de prioridades de infraestruturização do território.

2.4 – Aspetos de Síntese

A Revolução Industrial veio alterar profundamente a estrutura e forma da cidade tradicional que, não se encontrando preparada para as mudanças ocorridas, iniciou um processo de crescimento descontrolado, devido ao aumento da densidade populacional, ocupando os espaços verdes disponíveis e conduzindo a condições de vida precária, problemas de cariz higienicista e sociais. Surgem, assim, deste contexto, diversos modelos alternativos que procuravam resolver as problemáticas geradas pela cidade industrial.

Na presente tese destacou-se a obra de Ildefonso Cerdá, em Barcelona, que desenha a cidade tendo em atenção a sua globalidade de modo a que no seu conjunto formasse uma estrutura: rede viária, cruzamentos, nós, quarteirões, edifícios, equipamentos e

espaços verdes. Salientámos seguidamente a proposta de Tony Garnier para a nova *cidade industrial*, que cerca de meio século mais tarde defende a segregação funcional – a habitação alinhada pelos eixos viários, formando uma malha paralela e perpendicular e o espaço verde a enquadrar os edifícios ao longo do quarteirão. Sensivelmente na mesma altura – apenas alguns anos antes – Ebenezer Howard, com o conceito de cidade-jardim, preconiza a relação ideal entre cidade/campo de modo a alcançar o equilíbrio entre ambos, propondo limites para a dimensão e população da cidade, para além de lhe dar um sentido de continuidade e proximidade em função da sua forma concêntrica que também lhe confere segregação funcional. Mas são os CIAM e a Carta de Atenas, no arranque da década de 30 do séc. XX, que definitivamente defendem a fragmentação funcional e a sectorização da cidade, recusando a rua como elemento organizador, preconizando a construção em altura e considerando o património segundo uma perspetiva muito seletiva.

Abordamos, em sequência, a cidade Pós-Movimento Moderno que, através de Aymonimo e Rossi, recupera os conceitos de *tradição*, *história* e *monumento*. É a cidade fragmentada e diversificada que aposta na *conservação*, *renovação*, *regeneração*, *recuperação* e *requalificação* do tecido urbano e que Lynch propõe que se valorize e onde se fortaleça a identidade do cidadão relacionada com o lugar. Finalmente, com Ascher (2010), chegamos à cidade contemporânea e ao que denomina “*sobremodernidade*” – o novo urbanismo, as metápoles e a metapolização. Tal como a globalização, a metapolização induz ao mesmo tempo homogeneização e diferenciação, maior contacto entre o global e o local, mais debate, parceria e negociação entre os atores económicos globais e locais. A transformação do sistema urbano das mobilidades e o desenvolvimento das tecnologias de transportes e comunicações, apesar de não terem ainda posto em causa a concentração metropolitana, põem em causa os antigos sistemas de centralidade, multiplicando as polarizações. Corroborando isto mesmo, Domingues (2006) destaca que o surgimento *de novas centralidades*, novas polaridades, dispersa a aglomeração funcional, afirmando que há uma nova forma de viver a cidade que é indissociável das novas tecnologias de mobilidade, das vias mais rápidas e das atividades mais espalhadas no espaço que agora é descontínuo, ou percecionado como tal.

III LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA E SUA EVOLUÇÃO

Neste capítulo, relativo à Legislação Urbanística, pretende-se referir, resumidamente, a evolução da legislação portuguesa mais importante no contexto do planeamento urbanístico de modo a, também aqui, encontrarmos eventual justificação para o modo como se deu a expansão/transformação de Leça da Palmeira ao longo do período de tempo estudado e o que a motivou. Assim, para uma mais fácil explanação, dividimo-lo em três subcapítulos: Legislação do Período Monárquico, do Estado Novo e do pós 25 de Abril de 1974, ou do período democrático.

3.1 – Legislação do Período Monárquico

Nas primeiras situações relacionadas com o urbanismo em Portugal é importante o Plano de Reconstrução da Cidade de Lisboa, após o terramoto de 1755, na medida em que a esse acontecimento se deve o aparecimento do Plano Geral de Melhoramentos, em 1865. Este marca o início do Urbanismo em Portugal (Lobo, 1995, p13).

O Plano Geral de Melhoramentos, criado pelo Decreto-Lei n.º 10, de 19 de Janeiro de 1865, privilegia a regulamentação do espaço público através da infraestruturização viária, nomeadamente, ruas, praças e jardins, transmitindo preocupações com a facilidade de circulação através da definição de declives máximos e larguras mínimas das vias, e indicações relativamente ao edificado, com a obrigatoriedade de alinhamentos, estabelecimento de cérceas, e também de salubridade, com as questões de luz, ventilação e esgotos.

Esta lei, prevendo, talvez, a necessidade de controlar possíveis desejos de especulação resultantes da abertura de

(...) canais de ligação e circulação”, estabelece: “(...) condicionamentos práticos ao nível da gestão de solos, referindo a expropriação, acerto de propriedade, obrigatoriedade de construção dentro de prazos e segundo alinhamentos estabelecidos” (Garcia, 1998, p.25).

Esta referência à gestão dos solos permite aceitar uma preocupação com a imagem da cidade, mas não apenas isso, pois pela introdução de princípios higienistas subjacentes

às condições de iluminação e ventilação do edificado, justifica-se a demolição de alguns bairros medievais, que pelas suas reduzidas dimensões são considerados insalubres, facto que marcará, igualmente, muitas das teorizações e algumas intervenções de autores estrangeiros sobre território urbano ao longo do séc. XIX (Garcia, 1998, p.26).

O cumprimento do Plano Geral de Melhoramentos, não sendo imposto pelo Governo, como se depreende da leitura do respectivo Decreto-Lei, não fez notar a sua influência na generalidade do território. Dado que a vontade de intervir na área do seu município era dificultada pela falta de meios económicos e técnicos, a maioria das câmaras acabará por se preocupar mais com aspetos sociais e culturais, o que vem a traduzir-se no facto da abertura de ruas e a melhoria da rede viária não constar das suas preocupações (Garcia, 1998, p.26).

3.2 – Legislação do Período do Estado Novo

Em 1934, Duarte Pacheco, Ministro do Comércio e das Comunicações, do Ministério de Obras Públicas e Comunicações, cria, através do Decreto-Lei n.º 24802, de 21 de Dezembro, os Planos Gerais de Urbanização. A este Ministro se deve a entrada de Portugal num período de grande desenvolvimento urbanístico, marcado pelas intervenções nas obras públicas, sobretudo na infraestruturização do país e também por um intenso índice de edificação (Garcia, 1998, p.33).

O Decreto-Lei n.º 24802, de 21 de Dezembro, conforme se pode ler no seu Art.º 1.º, obrigava as câmaras municipais a promover o levantamento de plantas topográficas e a elaborar os planos gerais de urbanização das sedes dos seus municípios, bem como das localidades com mais de 2500 habitantes e dos centros urbanos com interesse turístico designados pelo governo, em ordem a obter a sua transformação e desenvolvimento segundo as exigências da vida económica e social, da estética, da higiene e de viação, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes.

Relativamente ao conteúdo, o Decreto estipulava que os planos de urbanização se aplicariam a zonas já edificadas e a zonas a urbanizar, no interior ou na periferia das localidades, e que as Câmaras Municipais podiam associar-se – sob aprovação do

Ministério do Interior – para elaborarem os planos de urbanização das zonas que compreendessem terrenos comuns. Estes planos deveriam ser submetidos à aprovação do Ministério das Obras Públicas e Comunicações no tempo limite de três anos, após a conclusão das plantas topográficas das respectivas áreas.

Uma década mais tarde, em 1944, é criado o Plano Geral de Urbanização e Expansão, pelo Decreto-Lei n.º 33921, de 5 de Setembro de 1944, o qual revoga o de 21 de Setembro de 1934. Reúne-se nesse documento

(...) a legislação que estava em vigor, dispersa por vários diplomas, sobre levantamentos topográficos e planos de urbanização das cidades, vilas e outras localidades do país, ficando o andamento dos processos sob a responsabilidade da Secção de Melhoramentos Urbanos a nível nacional (Costa Lobo, 2005, p.2).

Com este Decreto-Lei ficam as Câmaras Municipais obrigadas a promoverem os Planos Gerais de Urbanização e Expansão das sedes do município, usando como base os levantamentos topográficos às escalas 1/1.000 e 1/2.000, conforme a importância e extensão das localidades. Estes planos abrangem áreas urbanizadas e urbanizáveis, sendo as plantas existentes submetidas a verificação por parte do serviço competente do estado e atualizadas quando necessário.

Em 1946 é criada a figura do Antepiano de Urbanização, com a publicação do Decreto-Lei n.º 35931, de 4 de Novembro, o qual determina no seu Artigo único que:

Os antepianos de urbanização aprovados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações sobre parecer do Conselho Superior de Obras Públicas serão obrigatoriamente respeitados em todas as edificações, reedificações ou transformações de prédios e no traçado de novos arruamentos, nas áreas das sedes de concelho e demais localidades ou zonas por eles abrangidas, sendo-lhes aplicáveis as disposições do artigo 29 do decreto-lei n.º 33921, de 5 de Setembro de 1944, e do artigo 61.º do Código Administrativo.

Este decreto, ao mesmo tempo que institucionalizou a figura de Antepiano de Urbanização, implementou um complexo e interminável processo de revisão de antepianos, culminando, na generalidade dos casos, na sua aprovação condicionada, o que obrigava a que todas as intervenções urbanísticas tivessem que ser aprovadas superiormente, assim contribuindo para o desinteresse de todos os intervenientes –

população, urbanistas e municípios – por não se conseguir chegar à aprovação dos estudos finais.

Para além deste conjunto de legislação concernente ao Planeamento que brevemente se apresentou, em 1951, um novo decreto de extrema importância, pela sua vigência prolongada no tempo, é publicado – o Decreto-Lei n.º 38382, de 7 de Agosto, o qual consubstancia o Regulamento Geral das Edificações Urbanas. Este Decreto-Lei surge com base no trabalho elaborado pela comissão nomeada para estudar a atualização das disposições do Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, aprovado pelo Decreto de 14 de Fevereiro de 1903, a qual veio a receber a incumbência mais vasta de preparar um projeto de regulamento geral das edificações, motivado por uma larga evolução tanto nas ideias acerca da intervenção dos serviços oficiais nas atividades relacionadas com as edificações, como nas técnicas que lhe eram aplicáveis.

Tendo vindo a formar-se, pelo País, aglomerados habitacionais criados sem sujeição a qualquer disciplina, os quais prejudicavam ou contrariavam os planos oficiais, o governo publica o Decreto-Lei n.º 46673, de 20 de Novembro de 1965, com o qual se pretende facultar às autoridades administrativas responsáveis os meios legais que as habilitassem a exercer eficiente intervenção nas operações de loteamento urbano. Assim, no Art.º 1.º, este Decreto define loteamento urbano como sendo:

(...) a operação ou o resultado da operação que tenha por objeto ou efeito a divisão em lotes de um ou vários prédios fundiários, situados em zonas urbanas ou rurais (...), e destinados à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais.

Analisando o seu preâmbulo, percebe-se que o Decreto pretende contrariar a criação de núcleos habitacionais que não respeitem o racional desenvolvimento urbano do território, sem que previamente estejam asseguradas as indispensáveis estruturas urbanísticas, assim referindo:

(...) criam para as câmaras municipais sérios problemas de ordem financeira, pois mais cedo ou mais tarde elas serão chamadas a realizar importantes obras de urbanização, impostas pela necessidade de se dotarem os referidos núcleos habitacionais com os indispensáveis acessos, redes de abastecimento de água e de drenagem de esgotos, espaços livres, etc., e procederem à sua conservação, assumindo encargos que não têm qualquer compensação e que, na maior parte dos casos, não podem ser suportados pelo erário municipal sem prejuízo dos seus programas normais de atividades.

1971 foi o ano de regresso às preocupações explícitas com o Planeamento, publicandose legislação inovadora relativa aos Planos de Urbanização, designadamente o Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro, o qual visa definir mais claramente uma hierarquia dos Planos de Urbanização e conferir aos planos sujeitos à aprovação do Ministério das Obras Públicas um carácter mais geral e menos rígido, instituindo maior e melhor agilidade no sistema.

Referido principalmente a Planos de Urbanização, este Decreto caracteriza ainda os Planos Gerais, os Planos Parciais e os Planos das Áreas Territoriais: os Planos Gerais de Urbanização são elaborados para localidades com mais de 2500 habitantes que entre dois recenseamentos oficiais consecutivos acusem um aumento populacional apreciável e das localidades e das zonas de interesse turístico; os Planos Parciais referem-se a determinadas zonas a abranger pelos Planos Gerais, e os Planos de Áreas Territoriais são aqueles em que a estrutura urbana justifica planos de conjunto abrangendo vários centros urbanos e zonas rurais intermédios ou envolventes. Adicionalmente, este Decreto destaca-se ainda por nele serem atribuídos aos municípios poderes que lhes permitem a aprovação dos Planos de Urbanização e de Pormenor relativos a áreas urbanas integradas em Planos Gerais ou Parciais já aprovados.

Como legislação complementar à anterior, ainda em 1971 é publicado, a 17 de Dezembro, o Decreto-Lei n.º 561/71, o qual define os requisitos de ordem técnica a que deveriam obedecer os planos gerais de urbanização e os planos de pormenor previstos no Decreto-Lei n.º 560/71. Considerando estes dois elementos e a preocupação do legislador em, através deles, simplificar procedimentos, o que se verificará, contudo, é que essa simplificação não ocorre, mantendo-se toda a complexa teia burocrática na aprovação de loteamentos urbanos e tendo como consequência o aparecimento de inúmeros loteamentos clandestinos.

3.3 – Legislação Urbanística do Regime Democrático

Após a Revolução de 25 de Abril de 1974, com a consolidação do Poder Local, surgiu um conjunto de leis baseadas num quadro de autonomia administrativa e financeira dos órgãos do poder local consagrado na Constituição Portuguesa de 1976.

A nova Constituição vai ao encontro da vontade dos órgãos do poder local, consagrando uma maior autonomia às autarquias, surgindo, em 1977, a Lei n.º 79/77, de 25 de Outubro, que define as *Atribuições das Autarquias e competências dos respectivos órgãos*, reconhecendo a importância do papel daquelas na estruturação e satisfação da comunidade local, aproximando, legalmente, o poder à população. O alargamento das competências das freguesias, podendo as câmaras delegar-lhes algumas das suas competências, e a institucionalização dos conselhos municipais, onde os municípios têm representatividade, são medidas que os tornam mais participantes.

Porém, a concretização das atribuições das autarquias e competências dos respectivos órgãos só se torna efetiva com a Lei n.º 1/79, de 2 de Janeiro, regulamentando o novo sistema de Finanças Locais, a qual não será muito consensual, pois, de imediato lança a questão de delimitação, em matéria de investimento, das competências dos municípios e da administração central uma vez que assenta na descentralização da maioria daquelas.

A Lei n.º 1/79 revela-se, ainda assim, num instrumento inovador uma vez que, por um lado, impõe uma nova estruturação das relações com o poder central, acabando com o sistema de subsídios e participações vigentes anteriormente, por outro, assume o princípio da descentralização, colocando nas mãos do município a capacidade de decisão relativamente à maioria das ações a desenvolver sobre o território local. Sobre esta Lei e a anterior, poderemos dizer que se a primeira foi de aceitação pacífica, pois se absolve da delicada questão financeira, remetendo-a para legislação posterior, já o segundo diploma, sobre a estruturação do sistema de finanças locais, constituiu um processo mais longo e complexo (Garcia, 1998, p.73).

Em 1982, a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 208/82, de 28 de Maio, cria o Plano Diretor Municipal, figura, de resto, introduzida pela Lei n.º 79/77, de 25 de Outubro, na sequência da definição das atribuições das autarquias e da competência dos seus órgãos consagrados na lei, sendo uma delas a sua participação no processo de planeamento territorial, de forma a assegurar o desenvolvimento harmonioso e a coordenação das políticas sectoriais nacionais, regionais e locais. Este Decreto define-se nas suas linhas mestras como instrumento de ordenamento do território, dentro de um tratamento

específico destinado a torná-lo operacional, esclarecendo a respectiva posição perante os demais tipos de plano.

O objetivo geral do Plano Diretor Municipal, tal como mencionado no Art.º 1.º, é a definição das metas a alcançar nos domínios do desenvolvimento económico e social do município, nas suas relações com o ordenamento do território, constituindo um instrumento de planeamento da ocupação e transformação do território concelhio pelas diferentes componentes sectoriais das atividades nele desenvolvidas, assim como um instrumento de programação das realizações e investimentos municipais que, respeitando as normas urbanísticas existentes, constituirá um meio de coordenação dos programas municipais com os projetos de incidência local nos departamentos da administração central e regional, articulando-se com os planos ou estudos de carácter nacional e regional.

No âmbito geográfico, o Plano Diretor Municipal abrange o território do município a que respeita, sendo concebido para um horizonte temporal de longo prazo, compreendendo entre 5 e 12 anos, e apresentado às escalas 1/10.000 e 1/25.000, na dependência da área do município e da pormenorização exigida (Costa Lobo, 2005). Quanto ao seu conteúdo, o Plano Diretor define as bases da Administração Urbanística do Município e regulamenta o regime geral da edificação e parcelamento da propriedade, a transformação eventual da rede urbana e das condições de acessibilidades aos aglomerados.

As características técnicas foram estabelecidas pela Portaria n.º 989/82, de 21 de Outubro, que definia, nomeadamente, como devia ser feito o Zonamento para o período de vigência do Plano Diretor Municipal, discriminando as áreas destinadas às redes de infraestruturas, bem como as áreas para fins agrícolas, florestais e industriais; a delimitação dos aglomerados existentes e respetivas expansões e também de zonas ou parques industriais; a criação de novos aglomerados urbanos e a identificação de áreas de clandestinos a recuperar, áreas de conservação e proteção da paisagem e da natureza e ainda zonas de proteção do património histórico e cultural.

Oito anos mais tarde, nova legislação-charneira surge com o Decreto-Lei n.º 69/90, de 2 de Março, que tem por objetivo regular a elaboração, aprovação e ratificação dos planos municipais de ordenamento do território, abreviadamente designados por planos municipais – os planos diretores municipais, que abrangem todo o território municipal; os planos de urbanização, que abrangem áreas urbanas e urbanizáveis intermédias ou envolventes daqueles; e os planos de pormenor, que tratam, em detalhe, áreas referidas nas alíneas anteriores.

Um outro Decreto-Lei que importa ressaltar, ainda em 1990, é o Decreto-Lei n.º 302/90, de 26 de Setembro, que determina o nascimento dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC). Este Decreto estabelece os princípios a que deveria obedecer a ocupação, uso e transformação da faixa costeira portuguesa, a qual é definida como a banda ao longo da costa marítima, cuja largura é limitada pela linha de máxima praia-mar de águas vivas equinociais e pela linha situada a 2 km daquela para o interior.

Interessa ainda relevar da legislação do período em estudo a que se refere à Reconversão de Áreas Clandestinas e Degradadas que proliferaram nos anos 60 e 70 do século passado. Na verdade, diversa legislação foi sendo publicada desde 1971 relativamente às Áreas Clandestinas, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 278/71, de 23 de Junho (regulamentado pela portaria n.º 398/72, de 21 de Junho), no qual o Governo impunha a expropriação de prédios construídos ilegalmente; e o Decreto-Lei n.º 8/73, de 8 de Janeiro, que incumbia o Fundo de Fomento da Habitação e as Câmara Municipais de elaborarem planos de urbanização e de pormenor para essas áreas, em qualquer dos casos sem efeitos práticos na transformação efetiva destas zonas.

Em 1995, porém, vieram a ser criadas condições para aquela transformação através da publicação da Lei n.º 91/95, de 2 de Setembro, que veio estabelecer o processo de reconversão de Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI) – áreas definidas como aquelas em que existia uma acentuada percentagem de construções efetuadas sem licença legalmente exigida, incluindo as realizadas em terrenos loteados sem o respetivo alvará.

Através desta Lei as Câmaras Municipais passaram a ser obrigadas a delimitar o perímetro e a fixar a modalidade de reconversão da AUGI existente na área dos municípios, cabendo aos proprietários e comproprietários o dever de proceder à reconversão urbanística do solo e à legalização das respetivas construções, conformando os prédios que integram a AUGI com o alvará de loteamento ou com o plano de pormenor de reconversão, nos termos e prazos a estabelecer pela Câmara Municipal, bem como o dever de participar nas despesas de reconversão.

3.4 – aspetos de Síntese

Procurou-se neste capítulo efetuar uma análise, ainda que sucinta, à que considerámos ser a principal legislação publicada influente nas transformações urbanísticas que seguidamente se analisarão na relação com o Estudo de Caso, sendo de referir o seguinte:

No contexto dos Planos Urbanísticos, começámos por apresentar o Decreto-Lei n.º 10, de 19 de Janeiro de 1865, pelo qual é criado o Plano Geral de Melhoramentos, que, não sendo obrigatório e (talvez por isso mesmo), não tendo tido impacto na transformação territorial, denota cuidados higienicistas e define regras que podem ter influenciado as entidades administrativas, em geral, nas suas decisões.

Referimos seguidamente o Decreto-Lei n.º 24802, de 21 de Dezembro de 1934, o Decreto-Lei n.º 35031, de 14 de Novembro de 1946, e ainda o Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro, focados nos Planos Gerais de Urbanização. Do primeiro destacamos a obrigação das Câmaras Municipais em promover o levantamento de plantas topográficas e elaborar os Planos Gerais de Urbanização. Do segundo relevamos a criação do quadro legal que permitiu à Administração Central classificar como Anteplanos muitos dos Planos então elaborados, na sequência dos levantamentos topográficos terem ficado prontos num número significativo de localidades apenas em 1943 e do surgimento, por isso de diferenciar relativamente aos Planos Gerais de Urbanização entretanto concluídos. Do terceiro salientamos o estabelecimento da hierarquia dos Planos Gerais de Urbanização, atribuindo aos municípios mais poderes para aprovação de Planos de Urbanização de Pormenor desde que fazendo parte de

planos gerais ou parciais já aprovados, mas também o primeiro olhar sobre o território municipal como objeto de Planeamento através dos Planos Territoriais, os quais compreendem os planos diretores municipais, os planos de urbanização e os planos de pormenor.

Já no período democrático, apresentámos o Decreto-Lei n.º 208/82, de 26 de Maio, que consagra a figura de Plano Diretor Municipal na legislação urbanística portuguesa, logo no seu Art.º 1.º definido como “instrumento de Planeamento de ocupação, uso e transformação do território municipal”. Segue-se o Decreto-Lei n.º 69/90, de 2 de Março, que revoga o contexto jurídico vigente e procura dar resposta a uma certa incoerência presente entre os anteriores decretos, precisando o Plano Diretor Municipal, na relação com o sistema dos restantes planos municipais – o Plano de Urbanização e o Plano de Pormenor – articulados entre si num esquema hierárquico e dependente.

Ainda no âmbito do Planeamento, mas já sobre planos de escala supra municipal mencionámos o Decreto-Lei n.º 302/90, de 26 de Setembro, que cria o Plano de Ordenamento da Obra Costeira e estabelece os princípios a que deve obedecer a ocupação, uso e transformação da faixa costeira. Este Decreto-Lei foi complementado pelo Decreto-Lei n.º 309/93, de 2 de Setembro, o qual regula a elaboração e a aprovação dos referidos planos.

Adicionalmente à legislação urbanística previamente apresentada, referimos ainda a importância do Decreto-Lei n.º 38382, de 7 de Agosto de 1951, que publica o Regulamento Geral de Edificações Urbanas (RGEU), o qual interessa, em primeiro lugar, aos serviços do Estado e aos corpos administrativos, pela função diretiva e disciplinadora que através desse instrumento legal lhes cabe exercer sobre as atividades relacionadas com as diferentes espécies de edificação, dando aos núcleos urbanos e rurais um desenvolvimento correto. Este documento, ao fixar uma série de parâmetros tais como áreas, espessuras, secções, distâncias, pés-direitos, número de pavimentos, etc., tem em vista a salvaguarda dos interesses da sociedade, impondo respeito pela vida e haveres da população e pelas condições estéticas do ambiente local.

Finalmente destacámos a Lei n.º 91/95, de 20 de Setembro, que estabelece o regime excepcional para a Reconversão das Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI), a qual visa munir as Câmaras Municipais de um instrumento legal que lhes permita a legalização e ordenamento das áreas onde foram efetuadas operações de loteamento e construção de edifícios sem planeamento nem a supervisão oficial e licenciamento necessário.

A referência específica a esta legislação virá a ser feita, como antes dito, nos subcapítulos relativos ao Estudo de Caso.

IV ESTUDO DE CASO – Evolução morfológica de Leça da Palmeira (séc. XVIII-XXI)

4.1 – Introdução

O espaço urbano que escolhemos como objeto do Estudo de Caso corresponde sensivelmente à área de Leça da Palmeira. Uma das dez freguesias do concelho de Matosinhos, Leça situa-se na orla marítima, a norte da cidade do Porto, a escassos dez quilómetros, constituindo o lado norte do porto de Leixões, onde também se localizam as suas instalações administrativas e oficinas. Tem uma área de 5,97km² e uma população de 18502 habitantes, segundo os censos de 2011.

No presente capítulo, recordando o que antes escrevemos (V. Cap. I-1.3), a metodologia utilizada para a realização do Estudo de Caso recorreu a diferentes técnicas, nomeadamente: observação, entrevistas não estruturadas – para recolha de diversos testemunhos passados verbalmente, principalmente por familiares idosos, trabalho de campo, recolha de elementos fotográficos e análise de documentos. Entre estes últimos, para além da bibliografia técnica/científica, destaca-se a leitura de livros e outras publicações relacionadas com a história local, como também, relacionada com esta, a consulta de planos, cartografia e fotografias.

Definidas as plantas a analisar, como descrevemos no âmbito da metodologia apresentada no 1.º capítulo, e uniformizada a respectiva escala, partiu-se para a observação e descrição de cada uma delas, representativas de vários momentos temporais e dos factos históricos contemporâneos. Antes, porém, dessa apresentação, far-se-á uma retrospectiva da evolução de Leça da Palmeira até ao período da primeira planta a observar, século XVIII, assinalando alguns aspetos mais marcantes da sua formação.

4.1.1 – As origens de Leça da Palmeira. Alguns apontamentos históricos.

Leça da Palmeira está situada na margem direita do rio Leça, próximo da sua foz, numa zona que foi ocupada por povos primitivos, conforme comprovam os achados arqueológicos verificados ao longo da costa até Angeiras. Estes levam a admitir que a

sua origem estará na implantação de um Castro agrícola e piscatório, ainda por encontrar, mas que teria uma ligação ao Castro de Guifões, cujos vestígios existem e se localizam a nascente, um pouco mais para o interior do rio Leça³, na margem esquerda.



Figura 14 - Vista Aérea do Castro do Monte Castelo (Guifões para Leça):
ao centro na parte inferior

Fonte: Revista “Titan” nº 33 (A.P.D.L., capa).

Este Castro localizava-se, inicialmente, no cimo de um monte, tendo-se deslocado os ocupantes, progressivamente, para a base do mesmo, em correspondência com a romanização, para passar a ocupar a terra fértil dos vales. A ligação a Leça fazia-se pelo Lugar de Gonçalves, através de uma pequena ponte de pedra sobre o rio Leça, existente até 1983.



Figura 15 - Ponte do Castro do Monte Castelo
Fonte: Arquivo Histórico Municipal da C.M.M. (s/d).

³ O documento mais antigo que se conhece onde Leça vem referida está datado do ano 1032 e refere-se à doação de dois “talhos de salinas”; daí em diante há várias referências, nomeadamente relacionadas com a igreja, como o testamento de D. Mafalda, filha de D. Sancho I (Felgueiras, 1958).

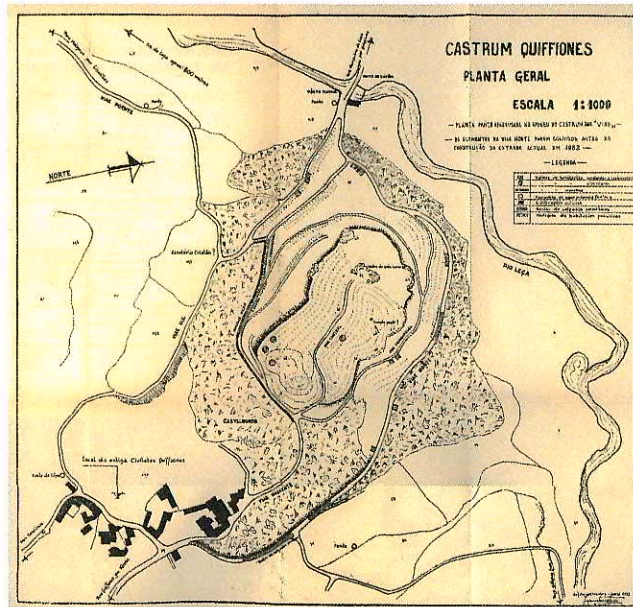


Figura 16 - Planta do Castro do Monte Castelo
Fonte: Santos, J., 1955, planta extra texto.

Terão sido as condições naturais do estuário do Leça, usufruindo do abrigo natural proporcionado pela cadeia rochosa (leixões) que se formava em arco ao longo da costa e da sua foz, que influenciaram a fixação progressiva da população ao longo da margem uma vez que o rio Leça, em tempos, era navegável até ao sopé do Monte Castelo (onde se localiza o Castro de Guifões), privilegiando a exploração dos recursos naturais e a atividade comercial.

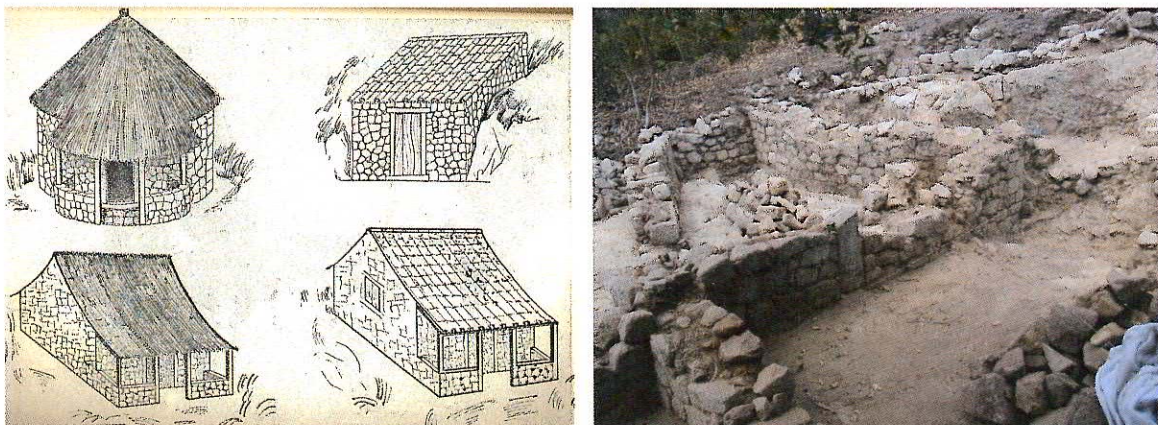


Figura 17 – 18 - Casas do Castro do Monte Castelo e Ruínas Atuais
Fonte: Figura 17 - Santos, J. (1955, p.63) e Figura 18 - Autor (2011).

Para além do Castro, consideramos significativo um conjunto de outras edificações, algumas representadas na primeira planta que será objeto de análise individual no

subcapítulo seguinte. Dela destacamos como construções mais significativas as seguintes:

- Capela da Boa Nova, antigo Oratório de S. Clemente das Penhas, onde, em 1392⁴, se fixaram os Clérigos da Ordem dos Frades Menores de São Francisco, da Observância, na Província de Portugal.
- Capela de Santa Catarina, mandada construir no século XV pela mulher de João Gonçalves Zarco, descobridor da Ilha da Madeira, Constança Rodrigues de Almeida e Sá.
- Convento da Conceição, mandado edificar em 1475, para instalação dos frades Franciscanos que até aí tinham ocupado o Oratório de S. Clemente das Penhas, na Boa-Nova.
- Capela do Corpo Santo, mandada construir pela tripulação de uma nau de nome “Senhora da Conceição” que, em 2 de Novembro de 1557, quando se preparava para demandar a barra do Douro, se viu de repente sob um furacão que a pôs sobre os penedos (leixões) ao largo da foz do rio Leça. Implorando “Corpo Santo, salvai-nos!”, a tripulação viu-se a salvo e livre da penedia, aportando em segurança, e nos anos seguintes cumpriu a promessa de construção da dita Capela.
- Capela de Sant’Ana⁵, já mencionada no “Catálogo e História dos Bispos do Porto”, data do ano 1625.
- Forte de Nossa Senhora das Neves (Castelo de Leça), mandado construir pelo Conde de Lippe, em 1651, para substituição de um outro existente junto à foz do rio Leça.
- Capela da Senhora da Piedade, ou do Espírito Santo, referida no “Livro das Visitações” do ano 1676, já seria propriedade paroquial há vários anos, tendo anteriormente integrado uma grande propriedade agrícola.
- Capela de S. Francisco, o que resta dos tempos monásticos do Convento da Conceição, foi construída, entre 1743 e 1747, por Nicolau Nasoni.
- Igreja Matriz de Leça da Palmeira, existente já no século XIII. Apesar das dúvidas sobre a sua exata localização, trabalhos recentes de reabilitação permitiram encontrar vestígios de um templo anterior que corresponderia à atual capela-mor, havendo registos

⁴ Embora esta seja a data oficial de fixação dos frades no Oratório existe um registo de um inventário de 1369, manuscrito pelo vigário Frei Rodrigo de Arruda, relativo aos bens existentes.

⁵ Queremos aqui registar, somente por curiosidade, que na capela de Sant’Ana existe uma cadeira obstétrica, utilizada nos partos, peça rara e antiquíssima.

de que teria sido mandada construir por D. Sebastião, dizendo respeito talvez à ampliação ou a alguma reconstrução.

Revisitados estes factos históricos, passamos à análise individual das plantas consideradas como representativas de momentos marcantes da evolução de Leça da Palmeira.

4.2 – Análise de Plantas e factos históricos

Leça da Palmeira encontra-se registada em diversa cartografia e outra documentação, ao longo dos anos, tendo sido também designada como S. Miguel de Palmeira, ou S. Miguel de Moroça. Desse modo – como S. Miguel da Palmeira – é referido na planta do século XVIII, que adiante consta deste trabalho, e no “Livro dos Capítulos ou das Visitações de S. Miguel da Palmeira”, de 1744, como mencionado por Godinho Faria na Monografia de Bouças (1899, p.237).

O presente subcapítulo concentra a análise de diversas Plantas referentes ao Estudo de Caso. Começamos com o estudo da Planta do século XVIII, que admitimos ser aproximadamente de 1780, como explicamos de seguida; avançamos para as de 1880, 1915, 1925, 1944/1952, 1963, 1983, 2003, terminando com uma planta atualizada de 2012.

O primeiro passo de preparação para a análise cartográfica que empreendemos relaciona-se com a uniformização dos elementos selecionados. Assim, atendendo a que os originais das plantas encontradas apresentam escalas diferentes uniformizámo-las para a 1/10.000 e redesenhámo-las, marcando, em cada uma delas, as novas vias, e procurando descrever o que de mais relevante nelas surge relativamente ao período anteriormente considerado – o que aparece de novo. Focamo-nos, em particular, nos aspetos de forma urbana, nomeadamente nos alinhamentos de fachadas, quarteirões, edifícios e sua relação com o lote. Referiremos ainda os principais factos históricos relacionados com a época específica de cada uma das Plantas, os quais contextualizam e ajudam a compreender algumas das transformações operadas.

4.2.1 – Planta do século XVIII

A planta designada por “*Carta Hydraugrafica da Costa Portuguesa, desde Vila do Conde até à Foz do Douro*” é do século XVIII, sem que seja possível a determinação exata do ano em que foi elaborada. Interessa-nos, no entanto, fixá-la como registo primordial da análise que iniciamos na medida em que apresenta um grande rigor e semelhança com a descrição feita no “Livro das Visitações de S. Miguel da Palmeira”, de 1758, e no Registo Paroquial consta a petição para construção do escadório da Via-Sacra da Capela de Sant’Ana nela representada, em 1768. Assumimos, portanto, a planta, neste trabalho, como sendo de cerca de 1780 embora tenhamos optado por a designar como do “século XVIII”.

Nesta planta encontra-se definido um aglomerado a nascente do Castelo, este designado por Forte de Matosinhos, em nítido sentido defensivo, ocupando a margem direita do Rio Leça. Daí é estabelecida a ligação direta pela Rua Direita, entre o Lugar de Leça, mais ribeirinho, à Igreja Matriz (também designada por S. Miguel), no Lugar da Amorosa, a povoação da lavoura. Ao longo desse arruamento, e de ambos os lados, faz-se a ocupação habitacional. Nota-se também a existência de diversos arruamentos – alguns desenhando os primeiros quarteirões – que se identificarão na planta a partir da leitura do livro das Visitações de 1758.

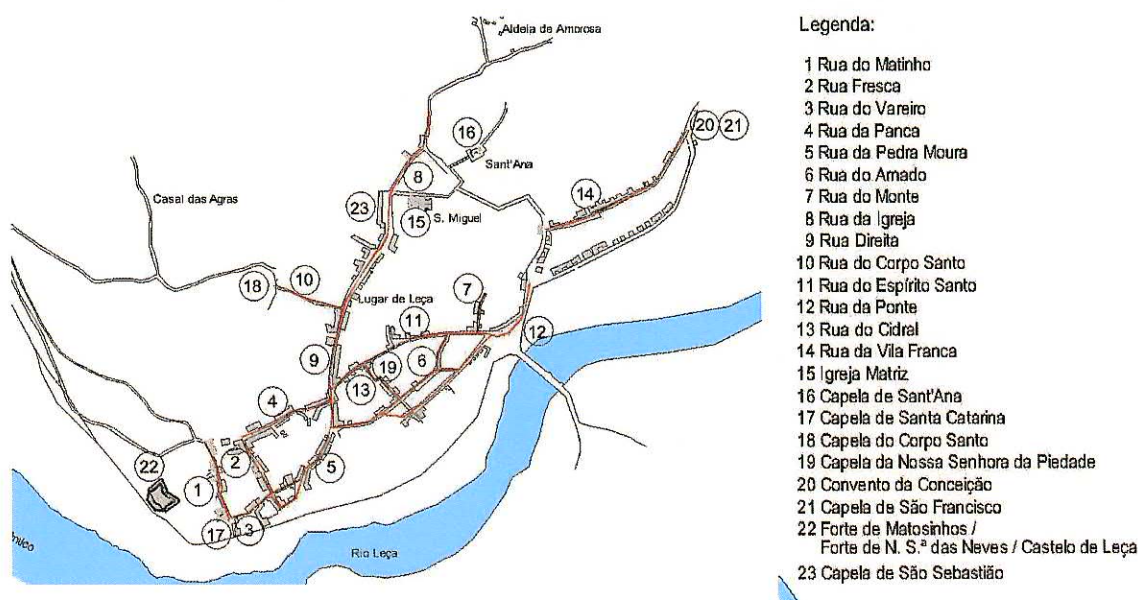


Figura 19 - Arruamentos de Leça da Palmeira, em 1758

Fonte: Elaborado pelo autor a partir da planta do séc. XVIII e do Livro das Visitações.

A ligação para norte fazia-se pela continuidade dos caminhos mencionados: para nascente, através da Vila Franca para Santa Cruz do Bispo (lugar vizinho); e, para sul, atravessando a Ponte de Pedra existente, e que tinha continuidade pela Rua de Conde Alto Mearim, atravessando Matosinhos, e ligando à cidade do Porto, mais tarde vindo a dar origem à Estrada Nacional n.º 107, como se verá da análise da planta seguinte (1880).



Figura 20 - Ponte de Pedra, entre Leça da Palmeira e Matosinhos
Fonte: Autor desconhecido (Arquivo do Autor).

Neste período, os arruamentos formam já alguns quarteirões com uma orientação de conjunto que tende para norte-sul e nascente-poente, demonstrando uma ordenação, talvez espontânea, mas que reflete alguma preocupação com a organização do lugar. Como antes referimos, o cruzamento de caminhos configura, pois, quarteirões de dimensão variada e irregular, e os edifícios parecem alinhar-se por eles.


Dos edifícios do séc. XVIII destacamos a Casa da Campanuda situada perto da Ponte de Pedra e assim descrita por A. Júnior (1962, p.5):

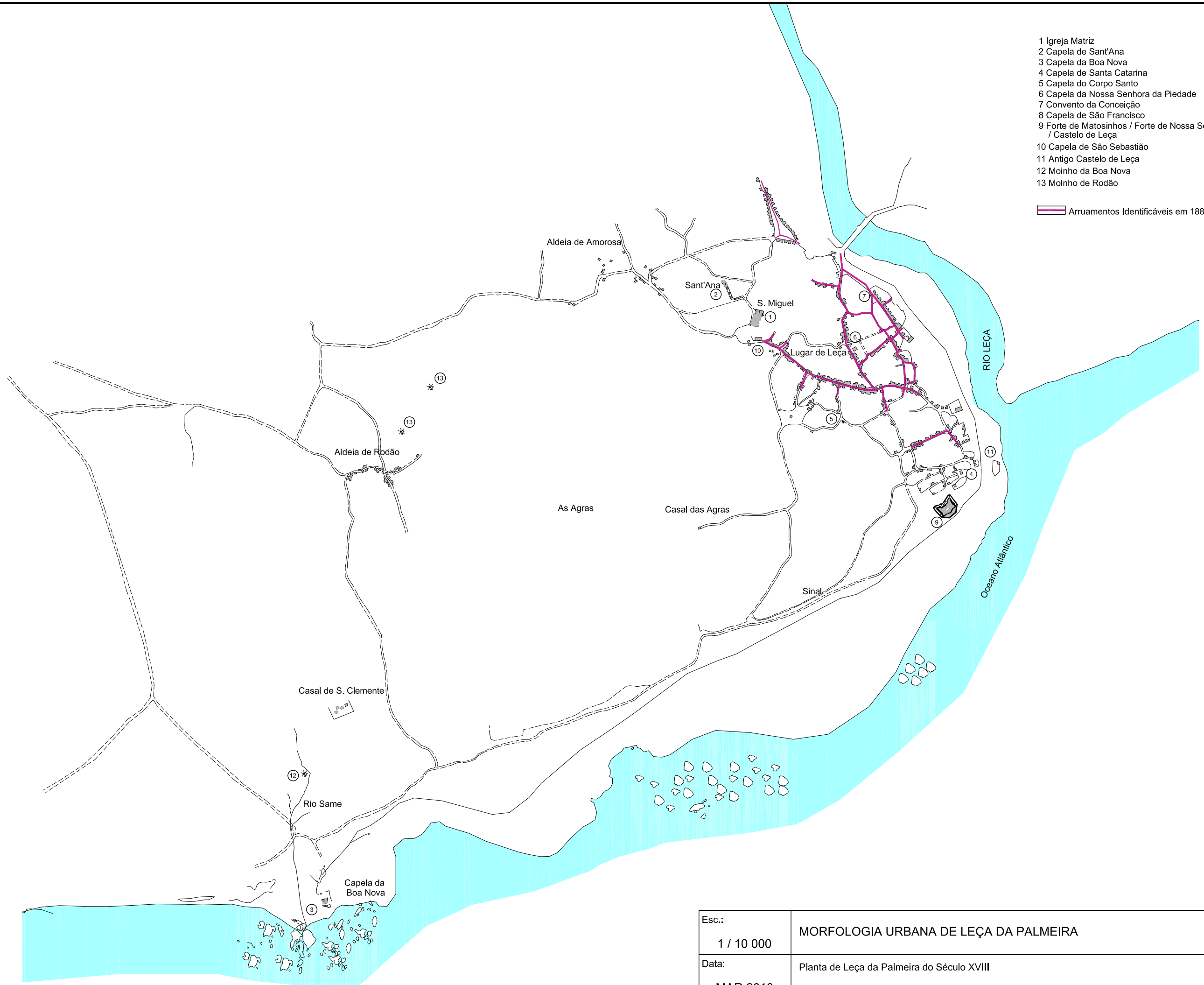
(...) a bem equilibrada fachada do século XVIII da Casa da Campanuda, com suas largas sacadas de óticas redondas e triangulares (...). Serviu esta casa, onde se encontravam belos silhares de azulejos, de quartel às tropas do General Sout, e mais tarde às tropas Legitimistas [D. Miguel] aquando do cerco do Porto.




Figura 21 – Casa da Campanuda
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.

- 1 Igreja Matriz
- 2 Capela de Sant'Ana
- 3 Capela da Boa Nova
- 4 Capela de Santa Catarina
- 5 Capela do Corpo Santo
- 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
- 7 Convento da Conceição
- 8 Capela de São Francisco
- 9 Forte de Matosinhos / Forte de Nossa Senhora das Neves / Castelo de Leça
- 10 Capela de São Sebastião
- 11 Antigo Castelo de Leça
- 12 Moinho da Boa Nova
- 13 Moinho de Rodão

 Arruamentos Identificáveis em 1880



Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 1	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira do Século XVIII Fonte : Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos	Página: 74 A	

4.2.2 – Planta de 1880

A planta de 1880 mostra o aglomerado de Leça desenvolvendo-se ao longo de caminhos transformados em arruamentos de terra batida, sem infraestruturas e estreitos, como nos diz Godinho Faria na monografia de 1899:

(...) Recuemos até 1840 e voltemo-nos para traz a observar o passado.

Caminhos de 4 a 8 metros de largura, seguindo todas as acidentações do solo, e de leito na maior parte o mais baixo como rasgão na terra que as enxurradas dos invernos mais e mais iam aprofundando; aqui de pizo regular, ali cheios de atoleiros, dos quaes os pioneiros fugiam pelos terrenos lateraes e d'onde lá conseguiam safar-se a muito labutar as pernas das alimárias dos carvalheiros e de carga, e mais modernamente os machos enchocalhados das liteiras; acolá pavimentados a pedra tosca e grande a desafiar ossos à multiplicação; nos outros pontos, cortados pelos regatos que o viandante atravessava em passadouras de pedra e as azémulas em refresco e lavagem de patas, estacadas por vezes à espera que a enxurrada passasse – eis o que eram as estradas reaes até 1830 em que o systema de Mac-Dam se iniciou em Portugal (...).

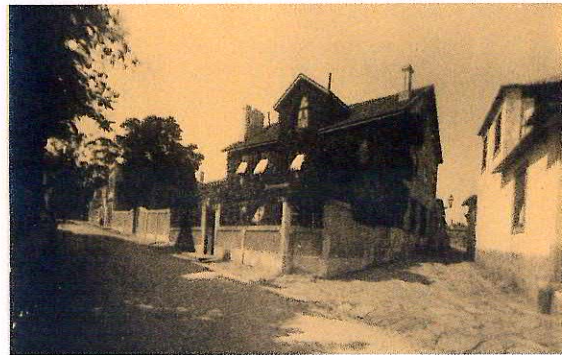


Figura 22 – 23 - Rua Direita e Rua Central (atual Rua Dr. A. Cardia Pires), em Leça
Fonte: Figura 22 - Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos; Figura 23- Arquivo do Autor.

E ao longo da frente ribeirinha até a foz do Rio Leça, como refere Antero de Figueiredo (1918, p.295):

Leça é uma vilinha marítima, cheia de luz, de casas brancas, postas de um lado, num areal de oiro, de outro, um rio azul, Cheira à maresia dos sargaços e ao sol da roupa a secar. Pequeninina, num labirinto de ruas estreitas, quebradas silenciosas.

A zona em análise é delimitada, a sul, pelo rio Leça e atravessada por uma estrada que liga o Porto à Póvoa de Varzim (posteriormente E.N. 107), a qual passa o rio através de uma ponte em pedra, com dezanove arcos, sendo o quinto maior, aquele que dá

passagem aos barcos. Um outro arruamento começa a norte da saída da ponte e, por Santa Cruz do Bispo, faz a ligação a Pedras Rubras. Aquela estrada, no limite da freguesia de Leça da Palmeira, bifurca para Perafita. Uma outra rua, a Direita, liga a zona ribeirinha à igreja, ou seja, a zona da foz do Rio Leça à zona dos campos e da lavoura, marcando o seu aspeto estruturante.

As características morfológicas revelam-nos, para além de pequenos aglomerados rurais com as casas dispostas ao longo dos caminhos, rodeadas por extensos terrenos, a zona mais antiga que apresenta características habitacionais formando uma malha de arruamentos irregular, com pequenos quarteirões, onde as construções, de um ou dois pisos, se dispõem na sua periferia, ocupando lotes, em geral, de pequenas dimensões.

A planta apresenta ainda diversas construções religiosas e militares, e outras haveria, das quais sabemos por referências escritas, mas que não estão representadas. Algumas destas casas, principalmente no interior rural, são características de um povoamento disperso, constituindo núcleos dedicados à lavoura, como acontece com as aldeias de Gonçalves, Rodão, Amorosa, Camposinhos, S. Clemente, Sardoal e Pedras de Novais.

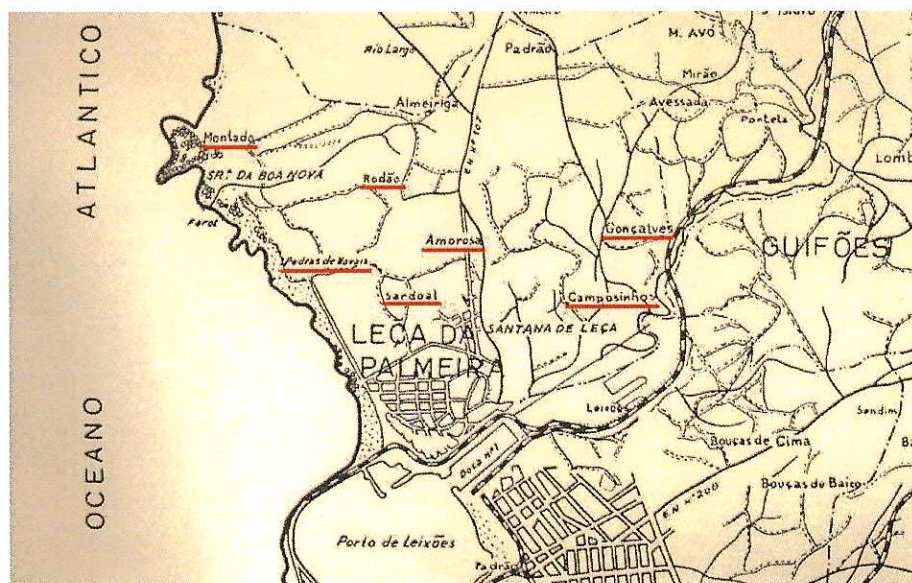


Figura 24 - Planta com os lugares de Leça (sublinhado de cor não constante no documento original)

Fonte: Lima, M., 1963, p.extra texto.

É nesta segunda metade do século XIX que, em Leça, se começam a instalar as famílias inglesas ligadas à exportação do vinho do Porto e as famílias burguesas da cidade do Porto que, primeiro, em casas alugadas, acabam, depois, por construir palacetes condizentes com a sua posição social.

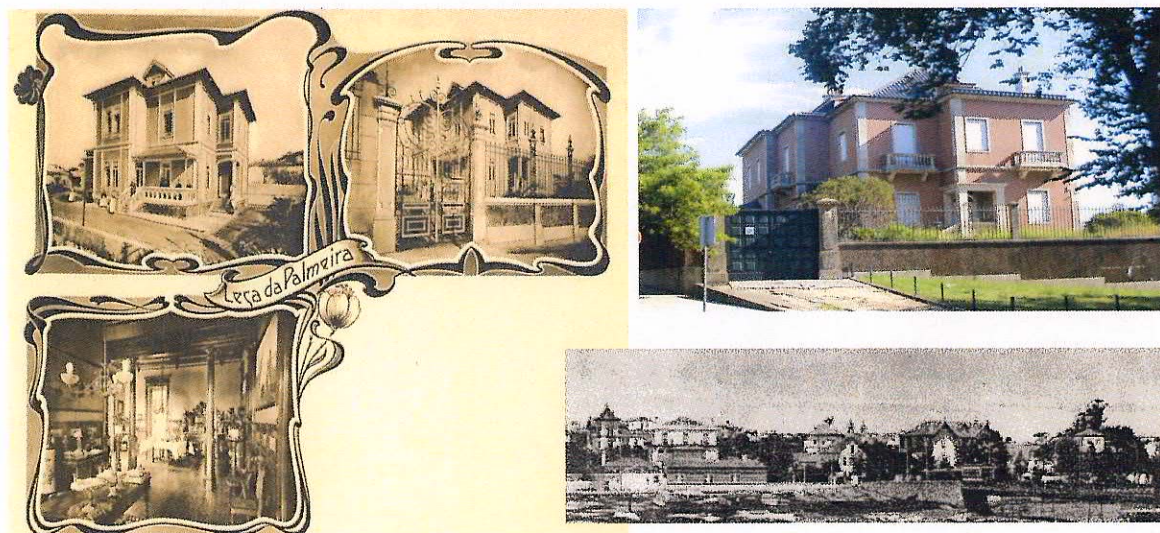


Figura 25 - 26 - 27 – Palacetes em Leça da Palmeira

Fonte: Arquivo do Autor.

Os ingleses pretendiam usufruir do sossego de Leça e da possibilidade dos banhos, inicialmente de rio e depois de mar, estando a praia de banhos instalada na foz do rio Leça – a Praia do Farolim ou do Miramar.



Figura 28 - Praia do Farolim ou Miramar

Fonte: Santos, F. (2012, p.145).

Aí fixados, transformaram as casas, como descreve A. Figueiredo (1918, p.295):

Esta gente [os ingleses] prática e elegante, foi-se às velhas casas, baixas, de miúdas janelas, e caíram-nas muito bem caiadas como a Ripolin; pintaram-se de branco os caixilhos, de vermelho os beirais (...).

Procurando o mesmo usufruto, também os burgueses vinham a banhos, que entretanto desfrutavam não só como terapia mas igualmente como moda. Fruto desta atração, a frente ribeirinha, que terminava junto à foz do rio, era então uma rua designada por “Sala de Visitas”, tal como refere Augusto Nobre (1946 p.28) no livro “Recordações de Leça de há 60 anos”:

Assim se designava a pequena rua que existia na frente das casas da beira-mar, compreendida entre o antigo Hotel Estefânia, a Red-House, e a praia do Castelo. Era nesta rua que se reuniam às tardes as famílias que veraneavam em Leça e outros também da vila.

Estas casas tinham passeios com degraus em redondo, onde se sentavam as meninas, com rapazes, que namoravam e ouviam versos. As senhoras sentavam-se em cadeiras entre os intervalos dos degraus e os homens passeavam-se com os políticos e comerciantes.



Figura 29 - Frente Ribeirinha de Leça da Palmeira (± 1900)

Fonte: Foto A. Vieira / Propriedade do Autor.

A “Sala de Visitas” representava no final do século, então, um passeio público improvisado, o que levou à criação de um verdadeiro alguns anos mais tarde. Definitivo e devidamente organizado, o novo passeio público ocupou um espaço localizado junto à ponte de pedra, a designada Alameda de Leça ou Praça Mouzinho de Albuquerque, tendo os trabalhos de abertura e pavimentação sido iniciados em Setembro de 1899, numa altura em que o “passeio público” estava já a ser empurrado para o litoral norte.

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias



Figura 30 - A "Sala de Visitas"
Fonte: Santos, F. (2012, p.8).

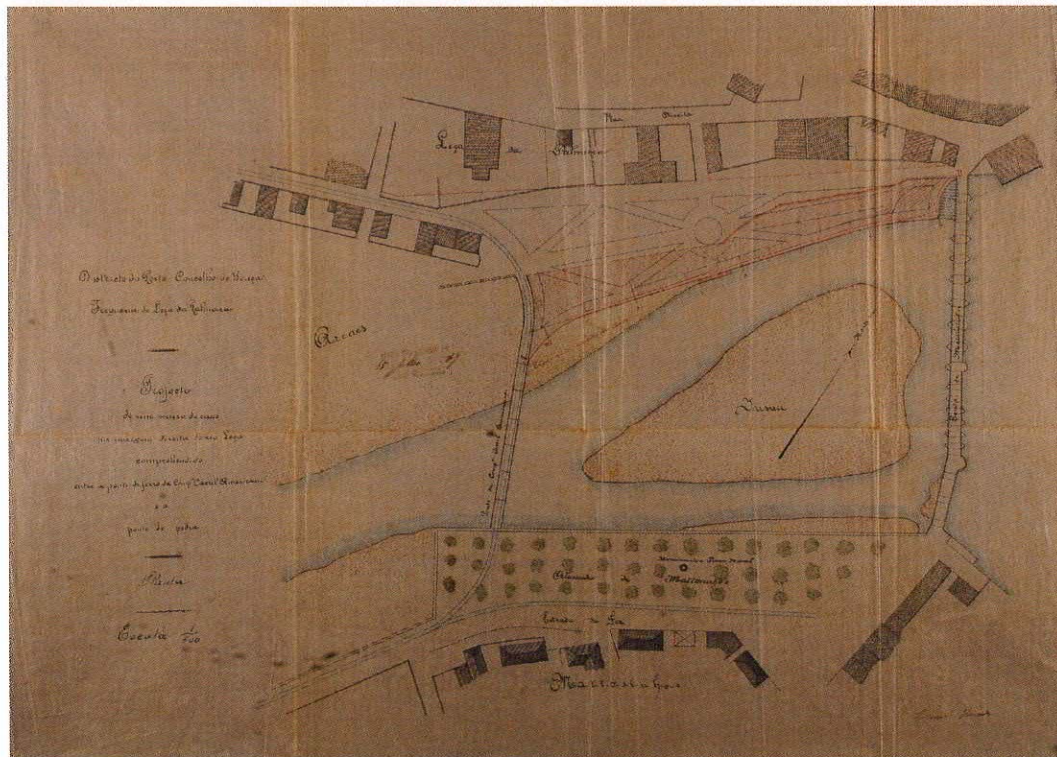


Figura 31 - Projeto da Alameda de Leça da Palmeira
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.



Figura 32 - Alameda de Leça
Fonte: Arquivo do Autor.

Em 1852 ocorre o naufrágio do vapor Porto, na Foz do Douro, que não conseguindo entrar na Barra do Douro origina a morte de um elevado número de pessoas da alta sociedade portuense. Em consequência desta tragédia, a rainha D. Maria Pia ordena o estudo para a construção de um porto de abrigo a fim de salvaguardar a espera em segurança quando verificadas condições adversas.

A escolha do local para novo Porto recaiu na foz do Rio Leça⁶, para onde vinham sendo levantadas várias hipóteses e feitos diversos estudos aproveitando a cadeia semicircular de rochedos situados à sua frente. Começa então a construção dos dois molhes formando o anteporto, em 1884, terminando em 1892, uma situação que provocou uma concentração elevada de operários, que se alojaram em prédios existentes – em más condições –, constituindo os designados *cortiços*.

⁶ A outra hipótese que alguns defendiam era a foz do rio Cávado, em Esposende, aproveitando o abrigo dos penedos Cavalos de Fão.

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias

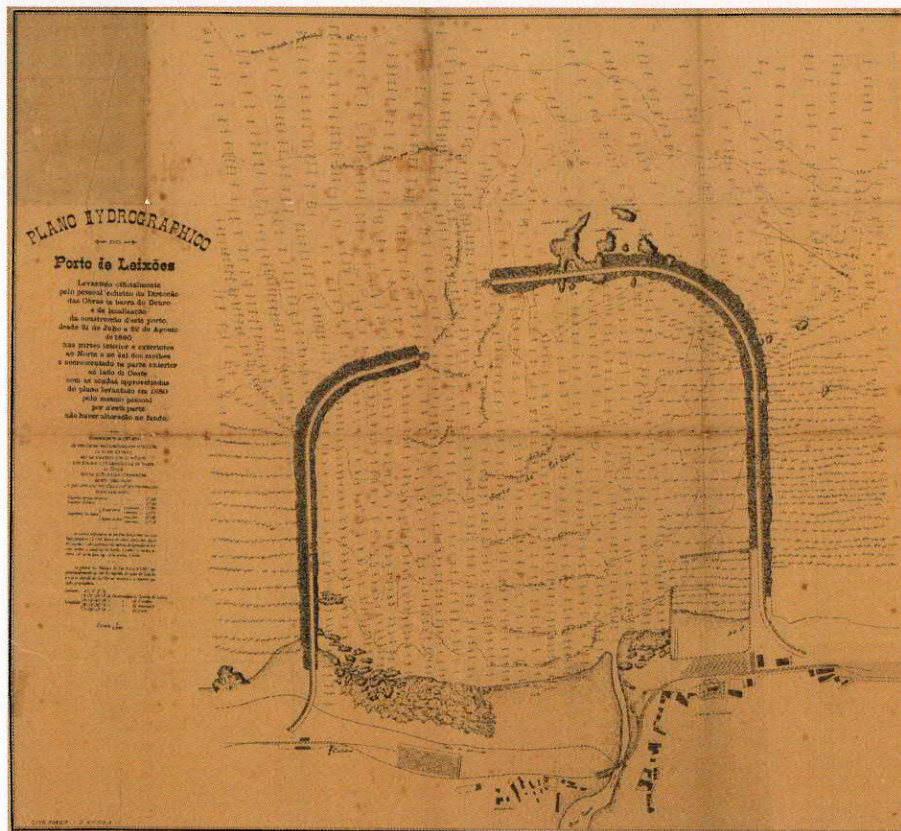


Figura 33 - Plano Hydrographico de Leixões (1890)

Fonte: Arquivo do Autor.

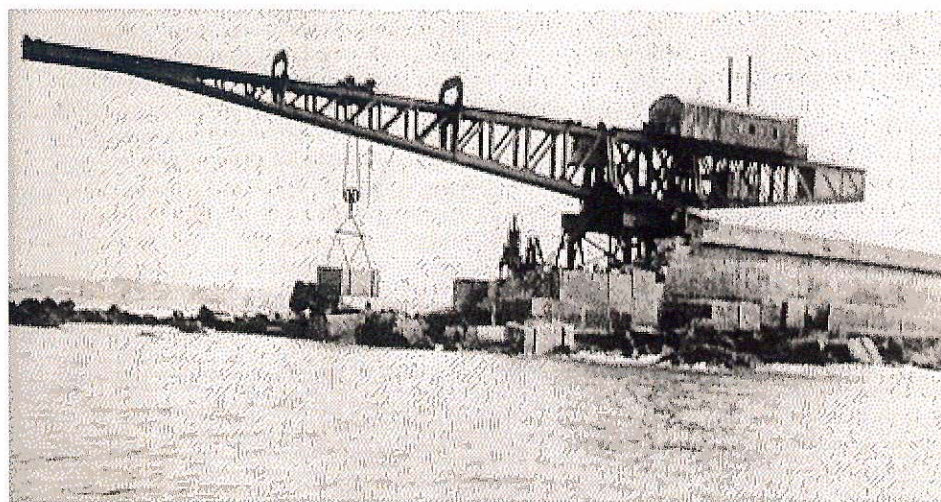
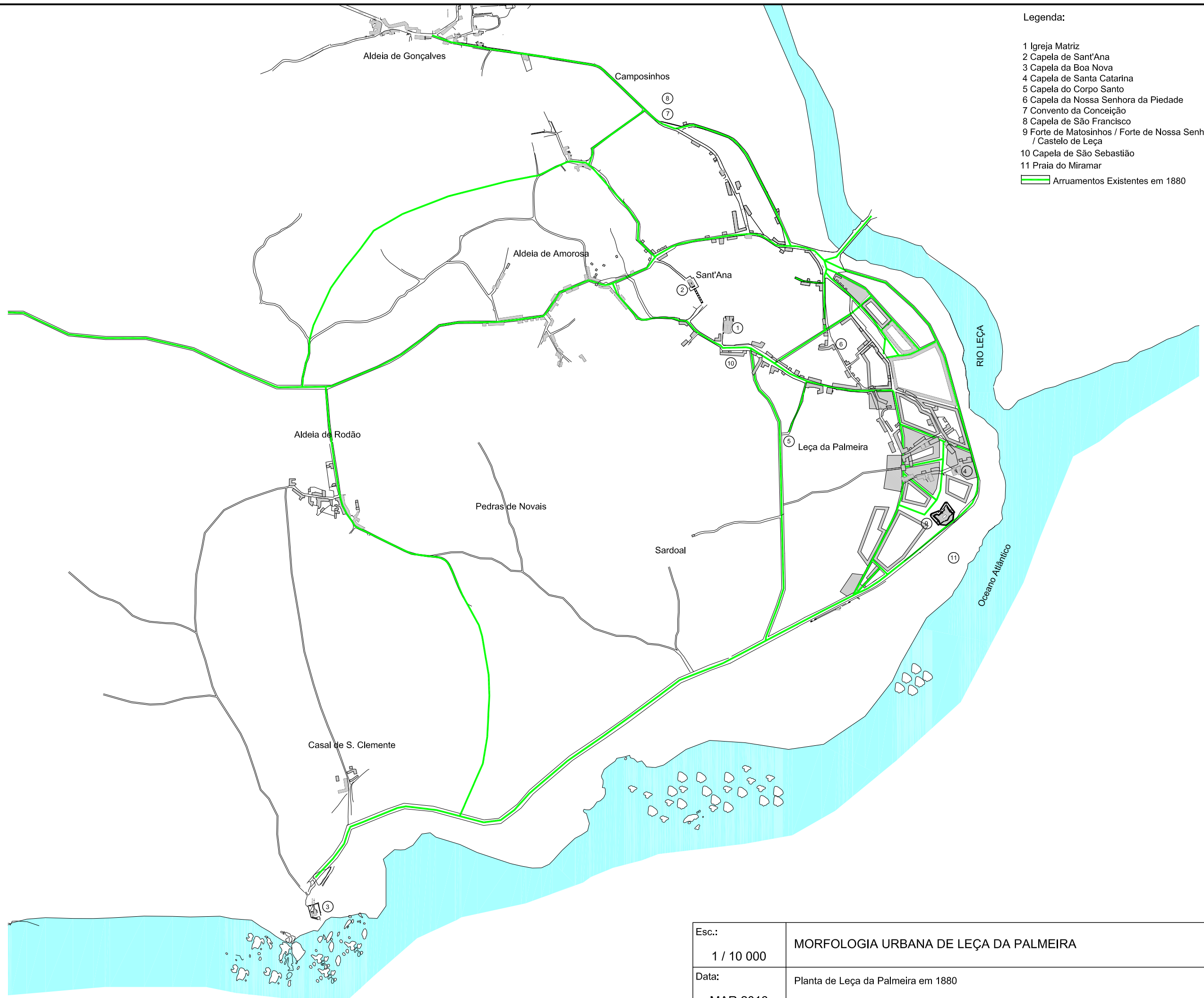



Figura 34 - Titã – Construção do Anteporto de Leixões (1884 – 1892)

Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.



Legenda:

- 1 Igreja Matriz
- 2 Capela de Sant'Ana
- 3 Capela da Boa Nova
- 4 Capela de Santa Catarina
- 5 Capela do Corpo Santo
- 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
- 7 Convento da Conceição
- 8 Capela de São Francisco
- 9 Forte de Matosinhos / Forte de Nossa Senhora das Neves / Castelo de Leça
- 10 Capela de São Sebastião
- 11 Praia do Miramar
- Arruamentos Existentes em 1880

Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 2	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira em 1880 Fonte : Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos	Página: 81 A	

4.2.3 – Planta de 1915⁷

Na planta de 1915 aparece já representado o Porto de Abrigo de Leixões, constituído por dois molhes em pedra que entram mar adentro tal como dois braços agarrados à penedia acolhendo as embarcações que aguardavam entrada na barra do Douro. Dando também abrigo aos barcos de pesca, esta infraestrutura veio a ter grande influência nas transformações verificadas em Leça da Palmeira nos anos seguintes.

A importância do Porto de Leixões aumenta de tal modo o seu movimento de cargas e de passageiros – pois estávamos no auge da imigração para o Brasil que, de 1885 a 1915, atingira um quinto da população portuguesa (Pinto, 1996, p.80) – que fez sentir a falta de cais acostáveis para funcionar como porto comercial. A construção destes provocará uma grande transformação urbana, nomeadamente a reestruturação de vias e dos meios de transporte.

Nesta planta nota-se já a expansão da malha urbana para norte, com os arruamentos formando quarteirões geométricos, sobressaindo duas novas vias a norte do núcleo antigo que correspondem a um outro conceito urbano, tendo em conta o alinhamento e a sua largura. Respeitam, provavelmente, preocupações e princípios higienistas, atendendo à sua orientação que favorece a ventilação e iluminação. Os quarteirões assim formados têm a forma rectangular de tamanho desigual e os edifícios correntes implantados, em geral, à face do lote. Contudo, as construções apalaçadas afastavam-se desses alinhamentos.

Na sequência da construção do Porto, a praia de banhos, que até aí se localizava na foz do rio, passou a estar no interior da nova infraestrutura sofrendo degradação das condições das águas devido à lavagem dos navios, o que levou à sua deslocação para fora do paredão norte. Esta mudança originou a melhoria quer dos arruamentos de acesso, quer da própria praia que, sendo pedregosa, exigiu novas condições (Faria, 1899, p.82).

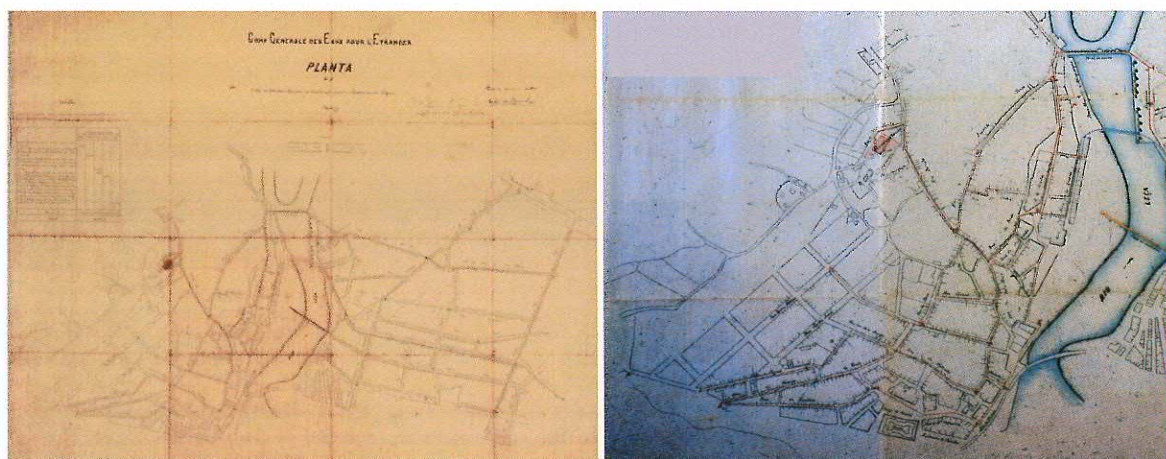
⁷ Tal como referido na própria planta, os trabalhos de campo – portanto a realidade apresentada – correspondem ao ano de 1911.

Morfologia Urbana de Leça da Palmeira
Análise e factos de uma evolução entre o séc. XVIII e os nossos dias



Figura 35 - Primeira intervenção na marginal de Leça
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.

Com o Anteporto de Leixões em funcionamento, começam a surgir as infraestruturas, chegando o abastecimento de água em 1896 (Marçal, 1968).



Figuras 36 - 37 - Plantas de Abastecimento de Água a Matosinhos/Leça e a Leça da Palmeira
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.

Outro facto infraestruturante foi a instalação, em 1884, para a construção do Porto de Leixões, de uma linha de caminho de ferro, pela Empreza Construtora do Porto de Leixões, desde as pedreiras de S. Gens, em Custóias. Esta linha veio, mais tarde, em 1893, a ser aproveitada como ramal, fazendo a ligação à linha Porto-Póvoa e Famalicão, a partir da estação da Senhora da Hora, e exigiu a construção da necessária ponte para atravessamento do rio (Marçal, 1968).



Figura 38 - Ponte do comboio sobre o rio Leça
Fonte: Arquivo do Autor.



Figura 39 - Estação do Caminho de ferro de Leça
Fonte: Arquivo do Autor.

A iluminação pública teve início em Janeiro de 1884, com a instalação de candeeiros a petróleo, adaptados, quatro anos mais tarde, para o funcionamento a gás, fornecido por um gasómetro instalado na margem sul do rio (Faria, 1899, p.137 e 138).

Ainda outro facto infraestruturante foi a ligação viária de Leça para sul que se fazia, preferencialmente, pela Ponte de Pedra, seiscentista, sendo o transporte tradicional de passageiros entre Leça e o Porto feito pelo “carroção”, que nos anos 70 do século XIX foi substituído pelo “americano”⁸.

Esta linha terminava inicialmente na Alameda de Matosinhos, utilizando os passageiros na passagem para Leça uma grande barca⁹, sendo que, para maior comodidade dessa travessia, a Companhia Carris de Ferro mandou construir, em 1881, uma ponte em madeira (Marçal, 1972, p.279), substituindo uma outra existente com poucas condições.

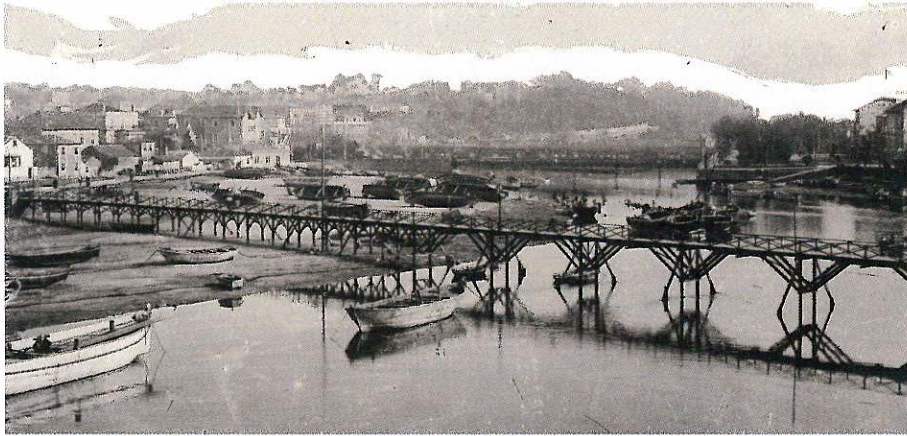


Figura 40 - Ponte de Madeira entre Matosinhos e Leça, construída em 1881
Fonte: Marçal (1965, estampa nº3).

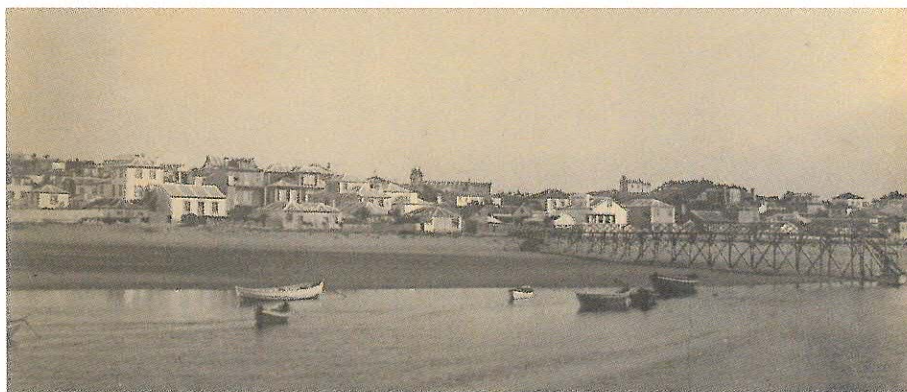


Figura 41 - Ponte de Madeira entre Leça e Matosinhos, primitiva
Fonte: Arquivo do Autor.

⁸ O “americano” era um meio de transporte composto por uma carruagem puxada, sobre carris, por um ou dois muares.

⁹ Esta barca era designada por “chata”, por não ter quilha (Marçal, 1965, p.27).

Uma outra ponte veio a ser construída, em 1887, pela “Companhia Carril Americano”, permitindo a passagem do “americano” para Leça, tendo carris ao meio e dando passagem a peões, por passadiços laterais. Após a fusão das duas Companhias referidas, o transporte passou a tração eléctrica chegando a Leça em 1890. Estando inicialmente previsto pouco mais do que o atravessamento do rio – até ao Largo do Arnado –, veio a ser prolongado, terminando junto ao Castelo.



Figura 42 - Ponte do Elétrico
Fonte: Arquivo do Autor.

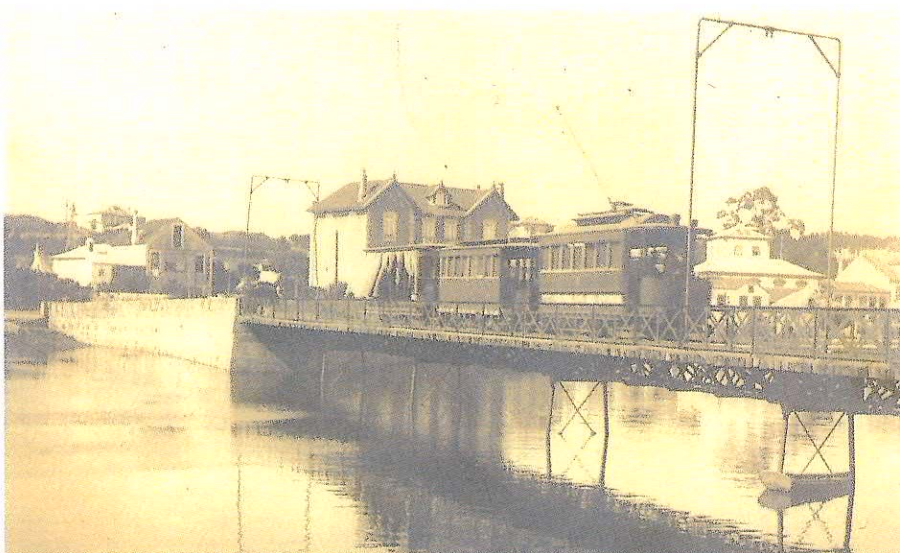
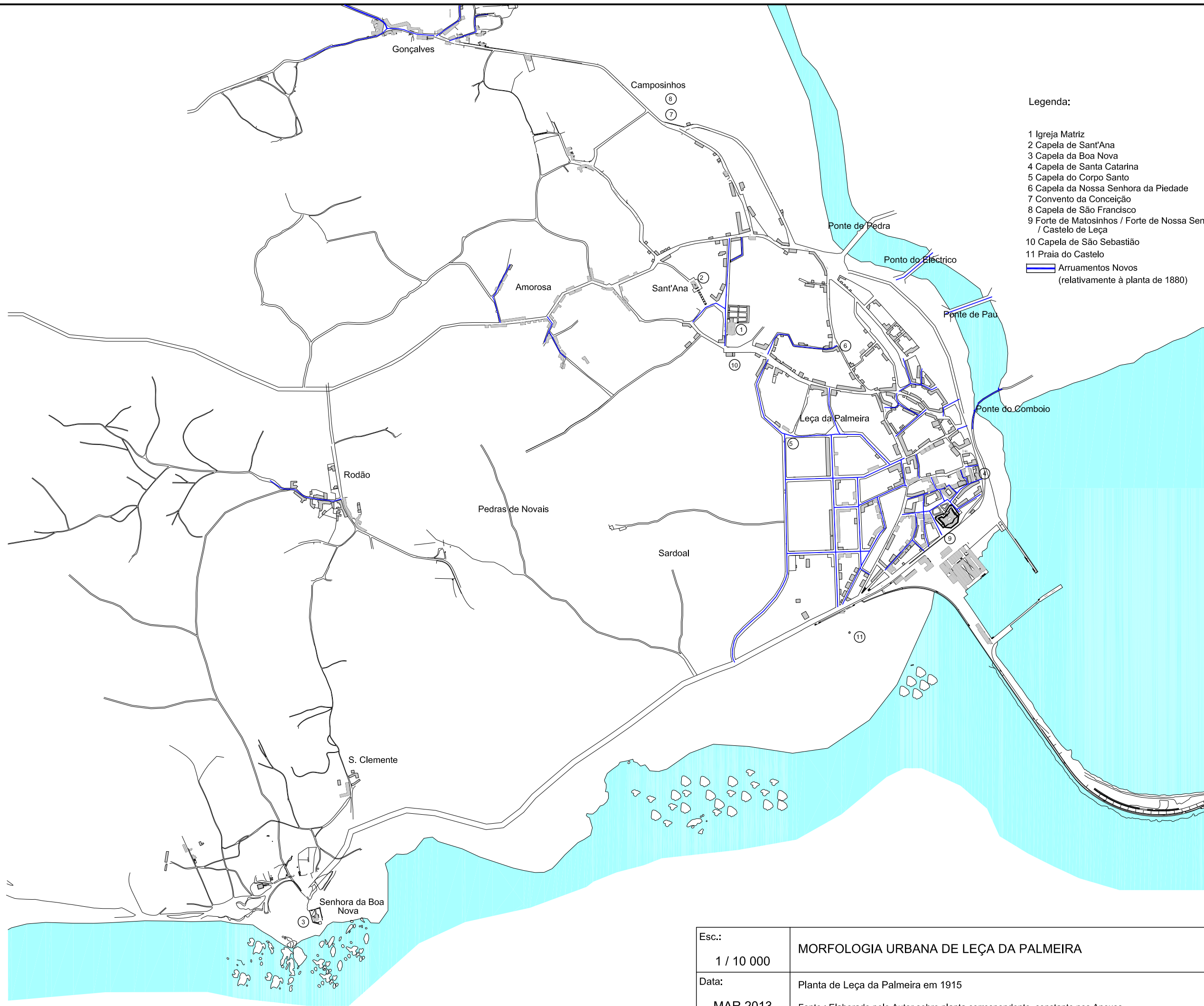



Figura 43 - Ponte do Elétrico
Fonte: Arquivo do Autor.



Legenda:

- 1 Igreja Matriz
- 2 Capela de Sant'Ana
- 3 Capela da Boa Nova
- 4 Capela de Santa Catarina
- 5 Capela do Corpo Santo
- 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
- 7 Convento da Conceição
- 8 Capela de São Francisco
- 9 Forte de Matosinhos / Forte de Nossa Senhora das Neves / Castelo de Leça
- 10 Capela de São Sebastião
- 11 Praia do Castelo
- Arruamentos Novos (relativamente à planta de 1880)

Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 3	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira em 1915 Fonte : Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos	Página: 86 A	

4.2.4 – Planta de 1925

Na planta de 1925 verifica-se a continuação da expansão do aglomerado de Leça para norte, com o aparecimento de novos arruamentos, ligando o litoral ao interior e tornando notória a malha geométrica anteriormente adotada. Esta malha de arruamentos com a largura de doze metros forma quarteirões retangulares de diferentes dimensões em que estas parecem justificar-se pela adaptação ao emaranhado irregular dos arruamentos do núcleo original.

À margem destes novos arruamentos, as construções são implantadas na frente dos quarteirões, à face da rua, em lotes de frentes estreitas, como se verifica pelas manchas representadas, seguindo as características dos da zona antiga, mas agora de modo ordenado. Entre os edifícios deste período estão alguns dos conotados com a burguesia.



Figuras 44 - 45 - Moradias nos cruzamentos da Ruas Fresca com Hintze Ribeiro e Heróis de África
Fonte: Autor (2012).

Verifica-se também a subdivisão dos quarteirões a norte na área de recente expansão, regularmente mais geométricos do que os anteriores, por abertura de um novo arruamento no sentido nascente-poente (Rua Heróis de África).

Nesta década entrou em funcionamento o farol da Boa Nova, em 1927, cuja decisão de construção havia sido tomada em 1915, na sequência do grande naufrágio do navio inglês “Veronese”, ocorrido nas proximidades e que vitimou dezenas de pessoas.



Figura 46 - Farol da Boa Nova ainda sem a existência da estrada marginal

Fonte: Arquivo do Autor.


A moda dos banhos de mar e a atmosfera marítima associada a objetivos terapêuticos, assim como a facilidade de transporte de ligação ao Porto fizeram com que os burgueses da cidade viessem construir as suas habitações em Leça. Estas construções primeiro preencheram os espaços vazios do núcleo antigo e depois passaram a ocupar o perímetro dos novos quarteirões com alinhamentos e cêrceas bem definidas, sendo estas normalmente de rés-do-chão e andar e ficando os logradouros para utilização agrícola ou como jardim, aliás, como já era hábito local.

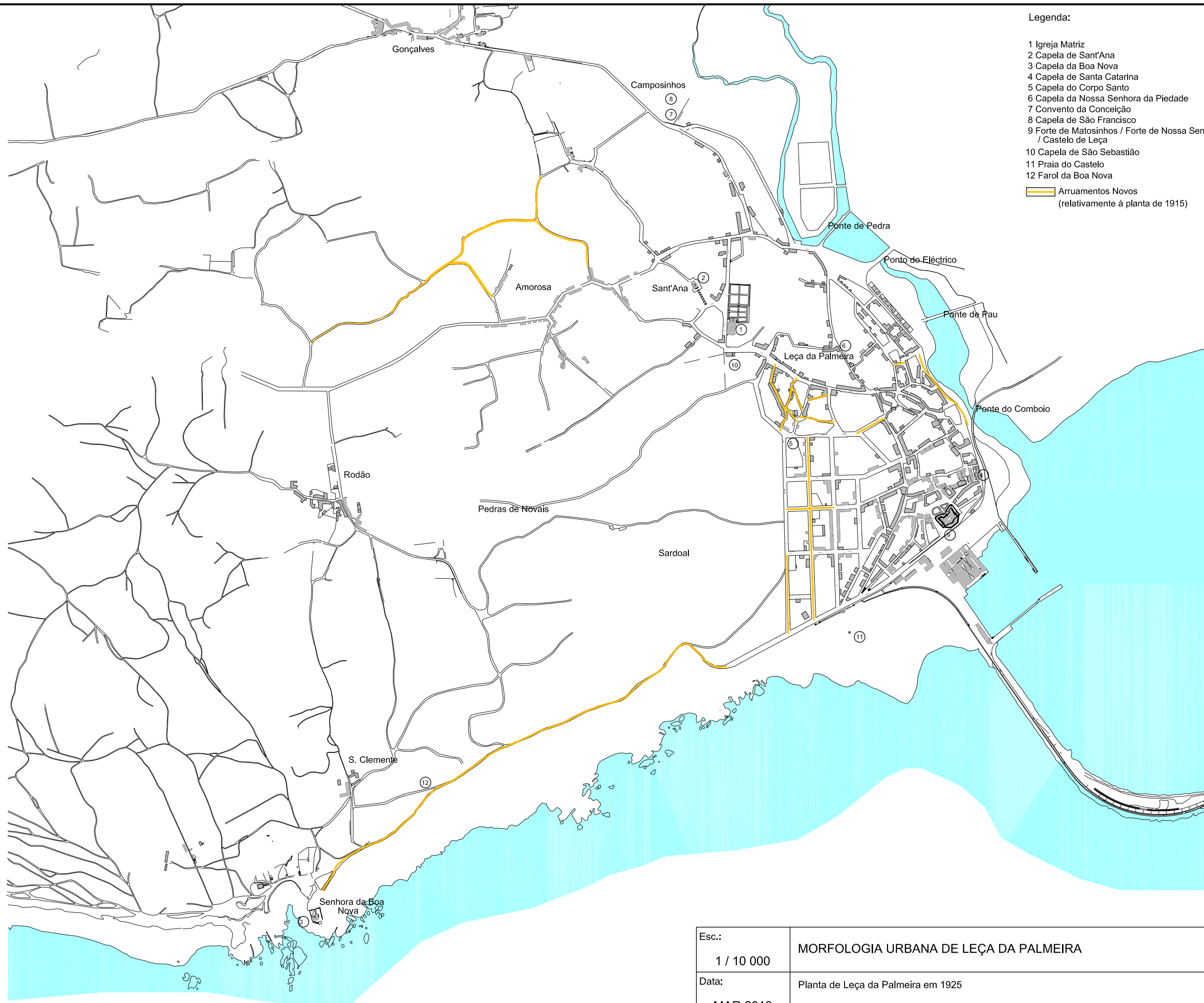
Este movimento da cidade do Porto para Leça foi fortemente influenciado pelo desenvolvimento industrial e comercial daquele centro urbano que provocou uma grande afluência de trabalhadores, rapidamente fazendo nascer e crescer bairros e “ilhas” de operários. Um outro fator para esta implantação dos burgueses em Leça, para além da fuga ao ambiente acima descrito, foi o preço dos terrenos que eram muito mais baratos do que na cidade do Porto, mesmo na Foz. Assim, esses burgueses, tal como já acontecera com os ingleses, podiam viver em Leça e acompanhar de perto os seus negócios no Porto, regressando ao fim do dia ao ambiente familiar.


É com base nos factos referidos sobre os ingleses e os burgueses do Porto relativamente a Leça da Palmeira, associados à presença simultânea de grandes personagens das artes e das letras¹⁰, que a transformação social e económica se dá.

¹⁰ Como António Ramalho, António Carneiro, Veloso Salgado e Agostinho Salgado (pintores), Óscar da Silva e Guilhermina Suggia (músicos), e António Nobre, Alberto de Oliveira, Alberto Pimentel, Ramalho Ortigão, Camilo Castelo Branco e Florbela Espanca (escritores), entre outros.

Legenda:

- 1 Igreja Matriz
 - 2 Capela de Sant'Ana
 - 3 Capela da Boa Nova
 - 4 Capela de Santa Catarina
 - 5 Capela do Corpo Santo
 - 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
 - 7 Convento da Conceição
 - 8 Capela de São Francisco
 - 9 Forte de Matosinhos / Forte de Nossa Senhora das Neves / Castelo de Leça
 - 10 Capela de São Sebastião
 - 11 Praia do Castelo
 - 12 Farol da Boa Nova
-  Arruamentos Novos
(relativamente à planta de 1915)



Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 4	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira em 1925 Fonte : Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos	Página: 88 A	

4.2.5 – Planta de 1944/1952

A planta aqui adotada para representar o período de 1944/1952 corresponde aos levantamentos topográficos ordenados por Duarte Pacheco para as sedes de concelho (V. Cap. III-3.2), como é o caso em apreço, mas que, no caso da Vila de Matosinhos, se estendem a todo o concelho.

Antes de prosseguirmos para a análise da planta de 1944/1952, queremos registar a existência de uma outra que se datou como sendo de 1940, face aos elementos representados, designadamente porque nela ainda não aparece a avenida que liga a Igreja Paroquial à praia e cujo projeto é de 1947. A grande curiosidade desta planta está, então, na representação que a mesma já possui da ampliação do Porto de Leixões para nascente correspondente à atual doca n.º 2, com todas as infraestruturas a que a referida infraestrutura deu origem, nomeadamente os arruamentos periféricos, bem como a previsão da travessia sobre o Porto de Leixões, incluindo uma alternativa de traçado, que veio a ser o traçado definitivo para a atual A28.

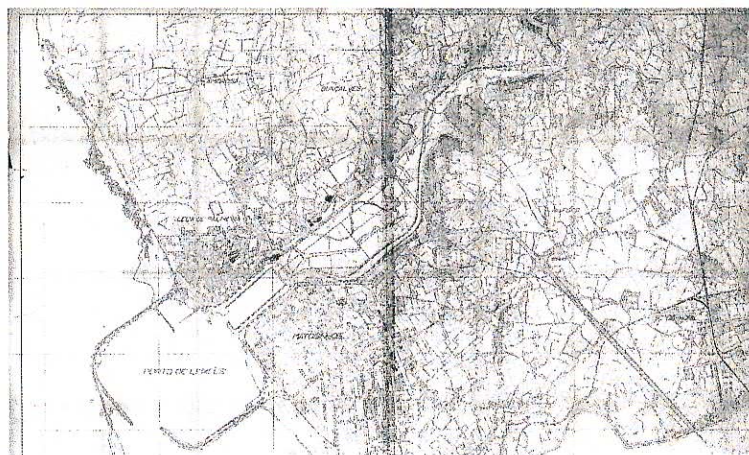


Figura 47 - Planta da década de 40
Fonte: Autor desconhecido/Arquivo do Autor.

Iniciando agora a análise da planta de 1944/1952, nesta é evidente a presença de diversos arruamentos novos para norte da Igreja, desenvolvidos segundo traçados rectilíneos e largura constante, definindo quarteirões de forma geometrizada, ainda que diversa, e dimensão irregulares.

Os lotes apresentam configurações desiguais, estando neles implantadas construções de pequenas dimensões, à face do lote, com cerca de dois pisos. Ao longo dos arruamentos existentes aparecem novas construções de tipologia idêntica à descrita anteriormente. Destaca-se também a representação do Farol da Boa Nova, construído em 1927, e a Estação Radiotelegráfica, no Sardoal, sendo também de assinalar a grande infraestrutura que constitui o porto comercial de Leixões.



Figura 48 - Vista Aérea do Porto de Leixões
Fonte: Espólio do Arqt.º F. Távora/ Fundação Marques da Silva.

O porto artificial de Leixões veio fazer desaparecer para sempre a velha Leça ribeirinha que ao longo dos anos cresceu junto ao rio, como nos diz Júnior (1966 p. 8):

(...) Mas continuando na nossa digressão, entremos na vasta região em ruínas que se estendia até à ponte do caminho de ferro. Zona de tufões, ou vila bombardeada, nos parecia a devastada Leça Ribeirinha, pelas demolições para as futuras obras do Porto Comercial e que se arrastaram até 1932 (...).



Figura 49 - Demolições para ampliação do Porto de Leixões
Fonte: Catálogo da Exposição “Leixões: Identidade e Memória de um porto” (2003, p.9).



Figuras 50 - 51 - Escavação do Porto de Leixões
Fonte: Arquivo do Autor.

Por pressão da Direção dos Faróis foi construída a avenida litoral – Avenida dos Centenários –, que dava acesso não só ao farol mas também à estação radiotelegráfica, facilitando igualmente os socorros a náufragos. Esta avenida fazia nascer a concretização de um sonho dos leceiros, organizados através da Comissão de Turismo de Leça da Palmeira, que ambicionavam construir uma estrada marginal de Leça a Vila do Conde e, mais tarde, de ligação à Póvoa e a Viana do Castelo¹¹.



Figura 52 - Avenida Marginal (Avenida dos Centenários)
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.

¹¹ A construção desta estrada marginal aproveitou toda a terra procedente da escavação do Porto de Leixões, oferecida pela Companhia Construtora da Doca, conforme refere A. Pires (1935, p.2).

Durante o período a que se refere a planta em análise, mais precisamente em 1944, surge o Antepiano de Moreira da Silva. Iniciado em 1943, este plano, por recomendação da Seção de Melhoramentos Urbanos, deveria “harmonizar-se com os estudos que o Eng.º Almeida Garrett estava a fazer para a cidade e para a região do Porto”, mas “Matosinhos recusa a designação de satélite da cidade vizinha e repudia a eventual integração administrativa na grande urbe (...)”, facto que provocou alguma polémica, vindo a ser recusada tal harmonização com os estudos para a cidade do Porto (Lobo, 1995, p.155).

O plano de Moreira da Silva mostra que a expansão reticulada existente em Leça da Palmeira foi aceite pelo seu autor, sendo reinterpretada pelo modo como a malha urbana é ampliada. Para além do núcleo existente, extensos traçados “*ondulados*” cobrem uma grande área e definem quarteirões sempre diferentes (excetuando talvez os da linha de costa), numa irregularidade que parece querer integrar as preexistências. Para esta zona de expansão, Moreira da Silva preconiza a “habitação unifamiliar, isolada e agrupada”, com frequência definindo impasses, bem como diverso equipamento que viria a servir a vertente turística e balnear para a qual Leça da Palmeira sempre esteve vocacionada.

Importando conhecê-lo um pouco melhor, citamos Lobo (1995, p. 155):

Este plano (...) é bem acolhido pela Administração. Todavia, dadas as necessidades de articulação com outras entidades interessadas no plano a recém-criada Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização propõe ao ministro da tutela a nomeação de uma comissão presidida por esta Direcção-Geral e integrando representantes dos Caminhos de ferro, da Junta Autónoma das Estradas, da Administração dos Portos do Douro e Leixões e da Câmara Municipal de Matosinhos. O parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, datado de Fevereiro de 1945, reputa o plano de muito completo e conscientemente elaborado, acrescentando, todavia, que “só pode considerar-se em condições de servir de base ao projeto definitivo depois de debatidos problemas essenciais com entidades competentes”, para além da conveniência de se proceder com urgência à elaboração do Plano Regional. Sugere ainda que, depois de entendimento com outras entidades, se delimite a zona onde a concessão de licenças de construção é possível.

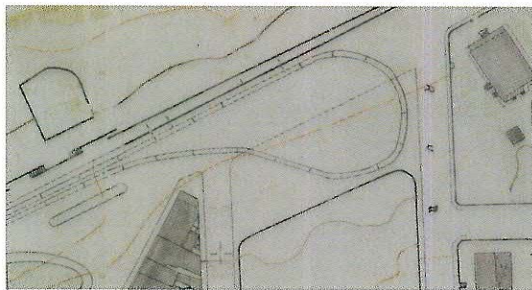
Na sua solução, Moreira da Silva resolvera o problema da ligação entre Matosinhos e Leça com um túnel por baixo da doca. O Conselho, dada a dificuldade de qualquer das soluções de atravessamento da doca, seja ponte, seja túnel, recomenda que sejam criadas condições para que os dois aglomerados possam ter vida própria, funcionando independentemente um do outro.

A revisão do plano, determinada no despacho ministerial de homologação do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, por dificuldades de coordenação com as diversas entidades envolvidas nunca se chega a realizar.



Figura 53 - Anteplano da Vila de Matosinhos (Leça da Palmeira)
Fonte: Lobo, M. (1995, p.155).

Verificamos ainda nesta planta de 1944/1952 a existência da linha dos carros elétricos até à praia, que veio a terminar em Janeiro de 1959¹².

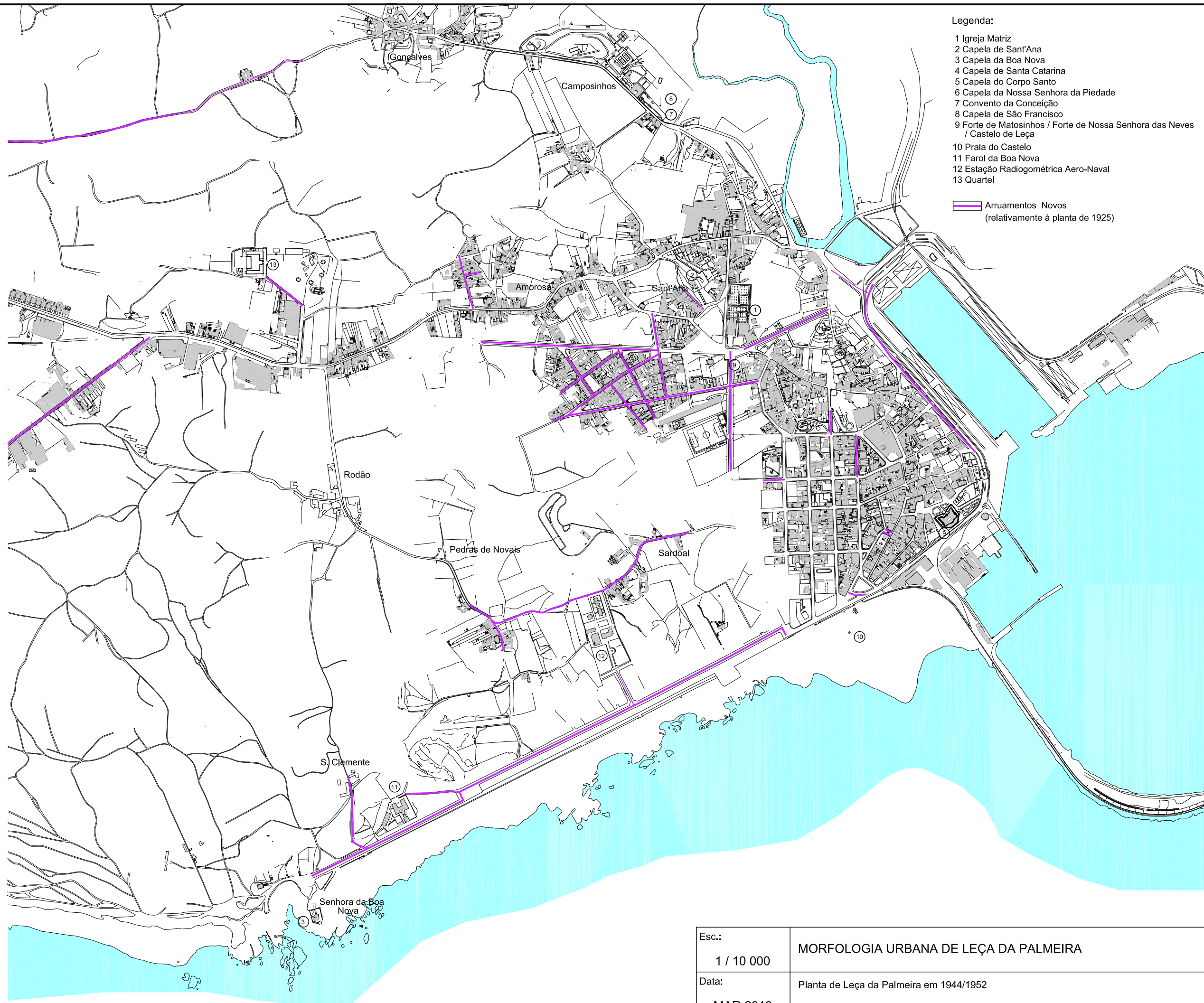


Figuras 54 - 55 – Linha do Elétrico e Elétrico junto à praia de Leça da Palmeira
Fonte: Figura 54 - Extrato da Planta de 1944/52/D.P.U.C.M.M; Figura 55 - A.H.M.M.




Figura 56 – Jardim do Corpo Santo
Fonte: Arquivo do Autor.

¹² Iam a Leça quatro linhas de carros elétricos, duas davam a volta na praia, a 1 e a 5, porque por vezes traziam atrelado. As outras duas faziam agulha junto ao quartel dos bombeiros de Leça (Monterey, 1972, p.266 e 288).



- Legenda:
- 1 Igreja Matriz
 - 2 Capela de Sant'Ana
 - 3 Capela da Boa Nova
 - 4 Capela de Santa Catarina
 - 5 Capela do Corpo Santo
 - 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
 - 7 Convento da Conceição
 - 8 Capela de São Francisco
 - 9 Forte de Matosinhos / Forte de Nossa Senhora das Neves / Castelo de Leça
 - 10 Praia do Castelo
 - 11 Farol da Boa Nova
 - 12 Estação Radiométrica Aero-Naval
 - 13 Quartel
- Arruamentos Novos
(relativamente à planta de 1925)

Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 5	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira em 1944/1952	Página: 93 A	
	Fonte: Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos		

4.2.6 – Planta de 1963

A planta de 1963, elaborada com base na planta topográfica à escala 1/1 000, foi feita já a partir de um levantamento aerofotogramétrico, o primeiro do concelho de Matosinhos.

Esta planta apresenta as vias estruturantes originadas pelo Porto Comercial de Leixões, com características diferentes e inovadoras relativamente às até aí existentes. As iniciais eram estreitas, sinuosas e sem passeios, as seguintes já possuem um traçado rectilíneo e, agora, estes novos arruamentos, para além de duas faixas de rodagem em cada sentido, apresentam um separador central ajardinado, caminhos para peões e pistas para ciclistas.



Figura 57 - Novos Arruamentos, ladeando o Porto Comercial de Leixões
Fonte: Autor (2012).

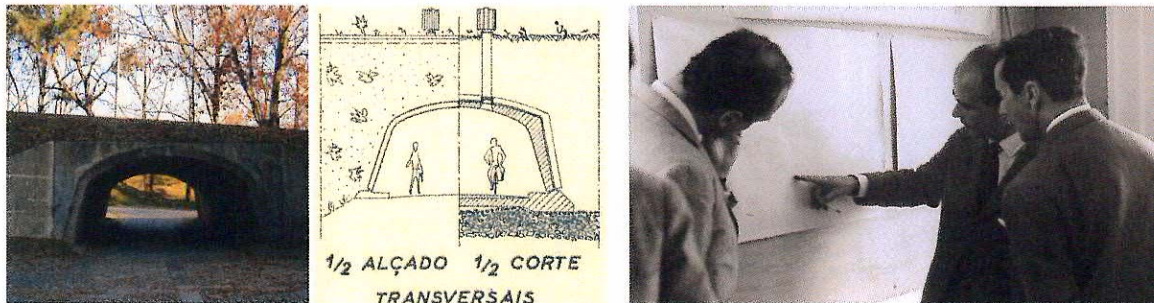
A estrada de ligação ao Aeroporto, atual A28, aparece já definida e construída nesta planta de 1963, dela se destacando o nó de ligação com a estrada que margina o Porto Comercial de Leixões. Este nó, cujo projeto é da autoria do Arquiteto Fernando Távora, constitui uma nova peça viária, pois para além da inserção desnivelada das faixas de rodagem, apresenta a passagem dos caminhos para ciclistas por túneis, prevendo ainda parques de estacionamento e, integrando este conjunto num arranjo paisagístico constituído por espécies arbóreas autóctones, da autoria do Arqt.º Paisagista Ilídio Alves de Araújo.

A envolvente do Porto de Leixões foi objeto do “Plano Regulador do Espaço Portuário de Leixões” da autoria dos Arqt.ºs Fernando Távora e Francisco Figueiredo, no qual

foram consideradas as ligações às redes ferroviárias – vias larga e estreita –, e rodoviárias às zonas norte e sul do Porto de Leixões



Figura 58 - Plano Regulador do Espaço Portuário de Leixões
Fonte: Arquivo F. Távora/Fundação Marques da Silva.

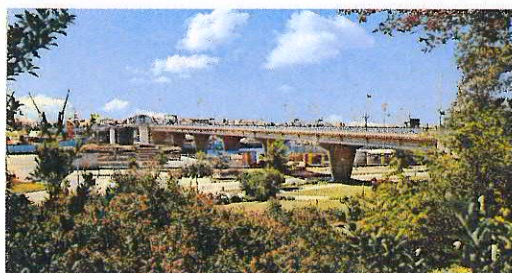


Figuras 59 – 60 - 61 – Passagem de peões/ciclistas e Arqt.º F. Távora explicando a solução do viaduto do Leça
Fonte: Figuras 59 - 60 – Arquivo do Autor; Figura 61 - Arquivo do Arquiteto António Meneres.



Figura 62 - Viaduto do Leça
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos.

Uma outra ligação que, embora de menor dimensão, é de vital importância para a localidade e respetiva população, surge com a ponte Móvel de Leixões, cujas características de abertura afirmam o seu carácter inovador, a permitir a passagem dos navios entre as duas docas, ao mesmo tempo que mantém a anterior ligação para sul. No entanto, a preservação desta acaba com a possibilidade de circulação do carro elétrico que durante sessenta anos ligou Leça da Palmeira ao Porto.



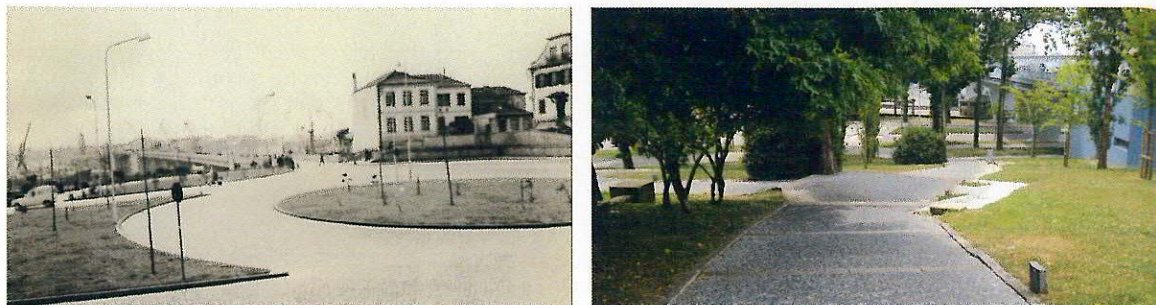
Figuras 63 - 64 - Ponte Móvel Primitiva

Fonte: Arquivo do Autor.

A planta em análise mostra ainda a ligação desde a Igreja de Leça à doca, concluindo uma via no sentido norte-sul, até aí interrompida por dificuldades de expropriação dos terrenos necessários. Com a concretização da abertura desse arruamento completa-se também a ligação da chegada da ponte móvel, em Leça, à praia.

Uma outra via que se apresenta concluída é a que liga a Igreja supra mencionada à Praia, a qual, com projeto de 1947, prolongou a sua construção até aos anos 50 do século passado. É um arruamento de traçado rectilíneo, nascente-poente, onde vêm ligar todos os outros já existentes no desenvolvimento em quadrícula e com o sentido sul-norte.

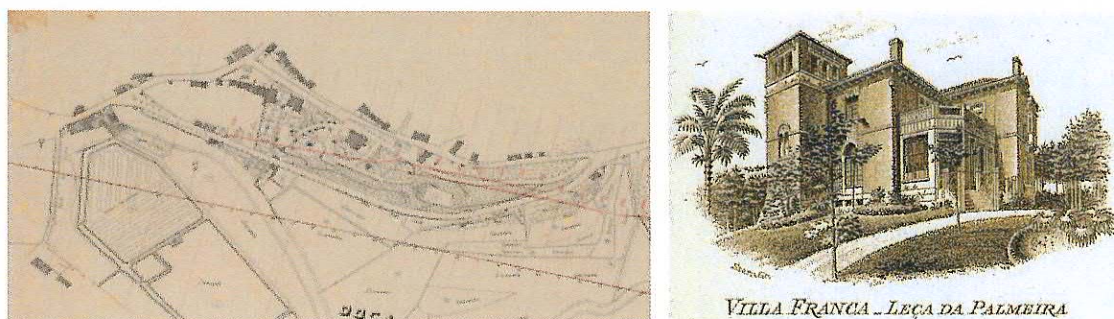
É de salientar que todos os nós de ligação aos novos arruamentos, para a praia, para norte e para o arruamento marginal ao Porto de Leixões, têm passeios para peões e pistas para ciclistas, fazendo-se as respetivas inserções por amplas placas ajardinadas e arborizadas, sendo os terrenos sobrantes equipados com zonas de paragem e lazer. Os projetos das Pracetas de inserção da ponte móvel na malha urbana foram elaborados pelos Arqt.ºs Maria José Marques da Silva e David Moreira da Silva.



Figuras 65 - 66 - Entrada da Ponte Móvel e caminho de peões

Fontes: Figura 65 – Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos; Figura 66 – Autor (2012).

Assinala-se ainda a presença de duas quintas, como parte remanescente das expropriações para ampliação do Porto de Leixões, como referido por Horácio Marçal (B.B.P.M.M. n.º 5, p.8) – a de Santiago e a da Conceição¹³, ambas em Leça da Palmeira. Após a sua aquisição pela Câmara Municipal de Matosinhos, em finais dos anos 50 do século passado, a segunda é convertida em Parque Municipal, segundo projeto do Arquiteto Fernando Távora, que aqui deixou vincadas as suas convicções na Arquitetura Moderna através do Pavilhão do Ténis, construído em 1957, no qual está expressa a ligação entre o moderno e o tradicional.



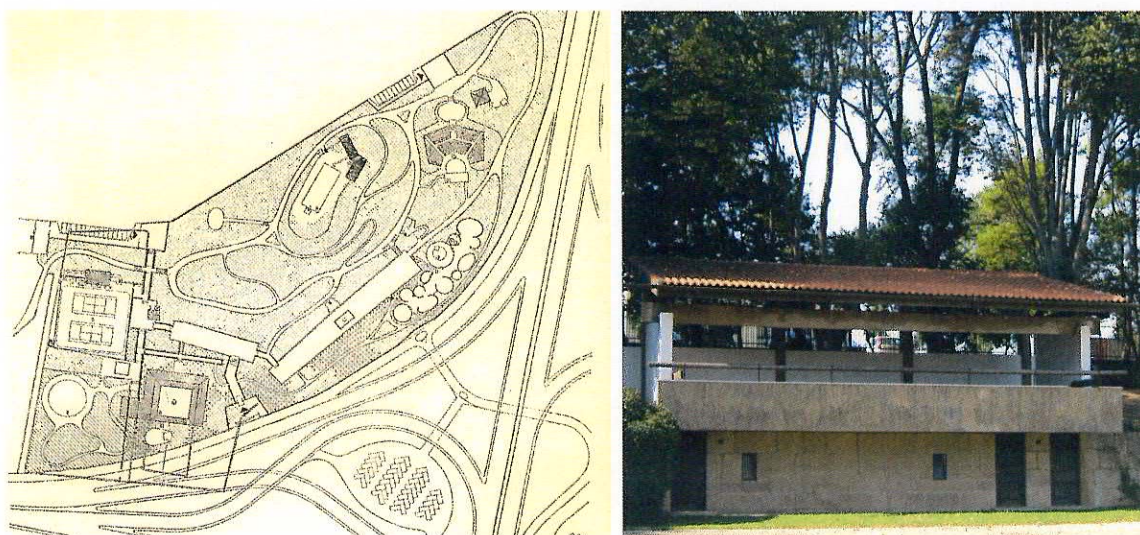
Figuras 67 - 68 – Planta da Quinta de Santiago e Ex-líbris da Família Santiago de Carvalho.

Fontes: Figura 65 – Arquivo da A.P.D.L. (Extrato da Planta de 1904); Figura 66 - Pinto, 2003, p.7.

¹³ A Quinta da Conceição foi vendida a um particular aquando da extinção das Ordens Religiosas, em 1837



Figuras 69 – 70 - Planta da Quinta da Conceição e Lago Romântico antes da intervenção
Fontes: Figura 69 - Arquivo da A.P.D.L. (Extrato da Planta de1904); Figura 70 - Arquivo do Autor.



Figuras 71 - 72 – Projeto Inicial para a Quinta da Conceição e Pavilhão do Ténis do Arqt.º F. Távora
Fontes: Figura 71 – Marçal H. (1958. p.71); Figura 72 - Autor (2012).

A oportunidade de implantação pública desta infraestrutura essencial à fruição e bem-estar da população foi forçada pela construção do Porto de Leixões e aproveitada pelo Presidente da Câmara à data, Eng.º Fernando Pinto de Oliveira, que oriundo, também ele, de Leça da Palmeira, procurou de imediato realçar e fazer o aproveitamento turístico das condições naturais da sua terra natal, contrariando situações anteriores em que determinados bens, ficando na posse sucessiva de privados, acabam por ter um fim menos digno.

A Quinta de Santiago, atual Museu e antes designada por Quinta de Vila Franca, foi construída, em 1896, para residência da família Santiago de Carvalho, com projeto de

um arquiteto italiano residente em Portugal, Nicola Bigalia. Trata-se de um edifício de arquitetura civil residencial, revivalista e eclética, misturando neomedievais, neomanuelinos, neorrenascentistas e neobarrocos; é, pois, uma fusão de elementos diversos, sublinhada pelo ecletismo do século XIX (Pinto, 2003).

A propriedade viria a ser adquirida, primeiro, pela A.P.D.L. aos descendentes da família Santiago de Carvalho e, em 1968, pela Câmara Municipal àquela entidade. O Arqt.º Fernando Távora dirige as obras de restauro e, em 1996, a Casa de Santiago abre ao público como espaço museológico (Pinto, 2003).

Sustentado na premissa de valorizar as potencialidades apresentadas pela orla marítima, o Eng.º Pinto de Oliveira, o já referido Presidente da Câmara, manda, então, desenvolver um conjunto de planos de pormenor, dois dos quais para a zona norte de Leça da Palmeira: um, da autoria do Arqt.º Arménio Losa, que parte do último arruamento existente (Avenida dos Combatentes da Grande Guerra – Igreja à Praia) e se estende até ao Farol da Boa-Nova; e outro, da autoria do Eng.º Miguel Rezende, desde o Farol da Boa-Nova até Angeiras. Ambos os planos, de 1964, tinham como objetivo evitar a expansão de infraestruturas de armazenagem e indústrias ligadas ao Porto de Leixões para essa zona marginal, bem como evitar o fluxo de veraneantes para sul facilitado pela recente abertura da Ponte da Arrábida. Este desiderato não veio, contudo, a ser conseguido, pois foi imposta a construção da Refinaria da Petrogal, com que Fernando Pinto de Oliveira sempre discordou.

O Plano Regulador da Faixa Marginal a norte de Leça da Palmeira, da autoria do Eng.º Miguel Rezende, teve como objetivo o arranjo urbanístico, de feição regional, dos terrenos da costa marginal Atlântica, a norte de Leça da Palmeira, sendo promovido por iniciativa da Câmara Municipal de Matosinhos, com o propósito de os valorizar para efeitos turísticos e balneares e de os ordenar devidamente, como é referido na respectiva memória descritiva:

A finalidade do plano é, portanto, a de não deixar perder, ao Concelho de Matosinhos, como contrapartida da sua boa posição actual e ainda melhor posição previsível no complexo industrial do País, as suas possibilidades no campo do turismo e das amenidades a que legitimamente aspira e que são de importância plenamente justificável no quadro regional.

Previa este Plano para a área do Estudo de Caso:

(...) a construção dum Hotel ou duma Pousada e de alguns restaurantes; proteger devidamente o grande conjunto da Colónia de férias da F.N.A.T. (em construção) para o seu desejável isolamento, eventuais ampliações e reserva da zona de praia que lhe deve corresponder; e defender a faixa marginal de ocupações de carácter industrial, a estabelecer provavelmente para nascente, no interior, em conformidade com as soluções do Plano Regional do Porto e do Plano de Arranjo do Espaço Portuário de Leixões (ambos em estado adiantado de elaboração).

Para Leça da Palmeira previa: a construção do prolongamento da Avenida dos Centenários até ao limite do concelho, como 1.^a fase de uma futura ligação marginal a Vila do Conde; a valorização da praia da Boa Nova e da Casa de Chá aí prevista e já projetada; a construção de um Campo de Golf de 18 buracos e ainda de um Hipódromo e de um Centro de Campismo.



Figura 73 - Plano da Marginal de Leça de 1964, da autoria do Eng.º Miguel Rezende
Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos.

Este Plano da Marginal de Leça veio depois a ser integrado no “Plano Regional do noroeste Português (Porto)”, da autoria do Eng.º Antão de Almeida Garrett, em 1964¹⁴. Tratava-se de um Plano que contemplava as Zonas Rurais de Proteção, as quais, em função dos diferentes escalões de estudos, tinham em vista a defesa das condições de alojamento e convivência das populações urbanas e rurais. As zonas de proteção, envolventes dos aglomerados urbanos, seriam limitadas nos respectivos estudos, tendo

¹⁴ Este Plano delimitava uma “zona rural de proteção”, que envolvia todos os concelhos limítrofes ao do Porto, determinando o seu limite setentrional, litoral, na Boa Nova. Contudo, extravasando-o, alargou-o às áreas próximas a norte.

em vista garantir a expansão urbana futura nas melhores condições, prever o abastecimento do aglomerado como fonte de produção agrícola e pecuária, impedir o crescimento desordenado do aglomerado.

Na relação com Leça da Palmeira este Plano tem influência porque se propõe que o território em torno da cidade constituísse, com os núcleos periféricos dos aglomerados principais que nele se situam, uma zona urbano-rural de tipo especial. Seria assim possível estabelecer uma *linha verde* limite pelo norte de Leça da Palmeira, impondo-se que o zonamento desse território, entre as unidades residenciais, definisse as parcelas necessárias à horticultura, aos bosques de utilidade coletiva, aos parques de campismo, garantindo que no futuro nada contrariasse irremediavelmente uma boa estruturação.

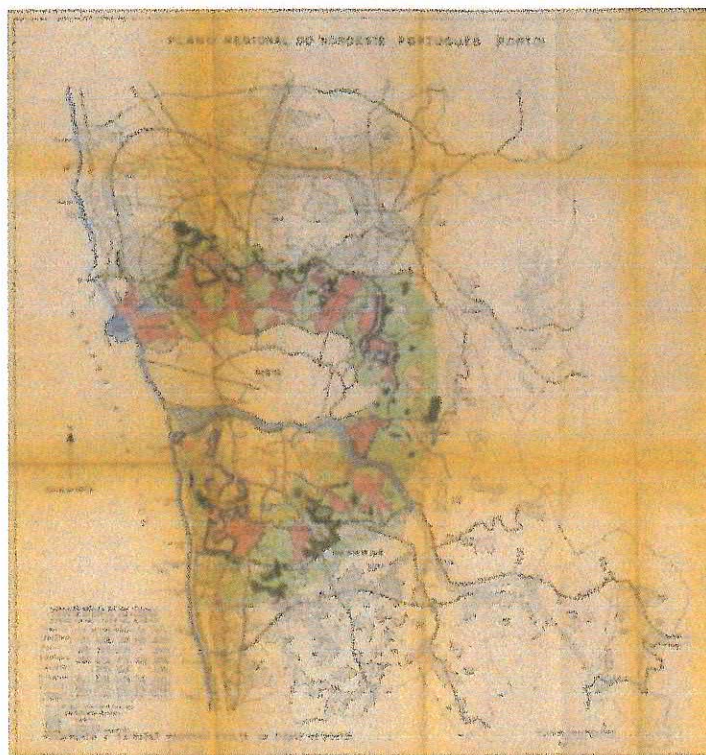


Figura 74 - Plano Regional do Noroeste Português – Porto
Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da C.M.M.

Um outro plano, o Plano Parcial de Urbanização da Zona entre Leça da Palmeira e o lugar da Boa Nova, teve a autoria do Arqt.º Arménio Losa, destinando-se à área compreendida entre a Avenida da Igreja, à Praia (a sul), à costa marítima (a poente), um curso de água – o ribeiro de Same – (a norte) e a E.N. 107 (a nascente). Este plano, sugerido à Câmara Municipal de Matosinhos pela Direção Geral dos Serviços de

Urbanização, face ao elevado número de construções que estava a ser pedido para a zona, teve como objetivo o estudo da faixa costeira e os investimentos de valorização turística.

O Plano do Arqt.º Arménio Losa tomou em consideração um sistema viário que tivesse seguimento no Plano previsto para os terrenos a norte da área em estudo – Plano do Eng.º Miguel Rezende –, e baseou-se na criação de zonas que considerassem a valorização da zona turística costeira. Os edifícios da Capela da Boa Nova, a Casa de Chá e a Piscina de Marés, aí compreendidos, foram integrados numa zona de interesse paisagista e balnear, como elementos de carácter fundamental para o ordenamento da zona.

As zonas distintas no Plano com diferentes cores têm como funções: turística, mista de comércio e habitação, non aedificandi. Demarcavam-se ainda núcleos habitacionais (para os quais se preconizava a elaboração de planos parciais), e núcleos pré-existentes.



Figura 75 - Plano da Marginal de Leça, de 1964, da autoria do Arq.to Arménio Losa
Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da C.M.M.

Ainda outro plano encomendado pelo já referido Presidente da Câmara Municipal à época – Eng.º Pinto de Oliveira – tratava da implantação de uma zona industrial a nascente da freguesia de Leça da Palmeira, hoje atravessada pela A28, que faria a

ligação entre as duas freguesias, de Leça da Palmeira e de Santa Cruz do Bispo, o qual se desenvolveu em duas fases e para dois locais diferentes.

Estes planos parciais desenvolvem e organizam os traçados a que se impunha dar imediata realização, ou seja, a reposição da circulação rodoviária para Santa Cruz do Bispo, a qual havia sido interrompida pela abertura da então nova E.N. 107 (atual A 28). Aproveitava-se assim a oportunidade para a estruturação de uma primeira fase da urbanização definida no Plano Geral Regulador do Concelho que a Câmara Municipal havia submetido à aprovação superior.

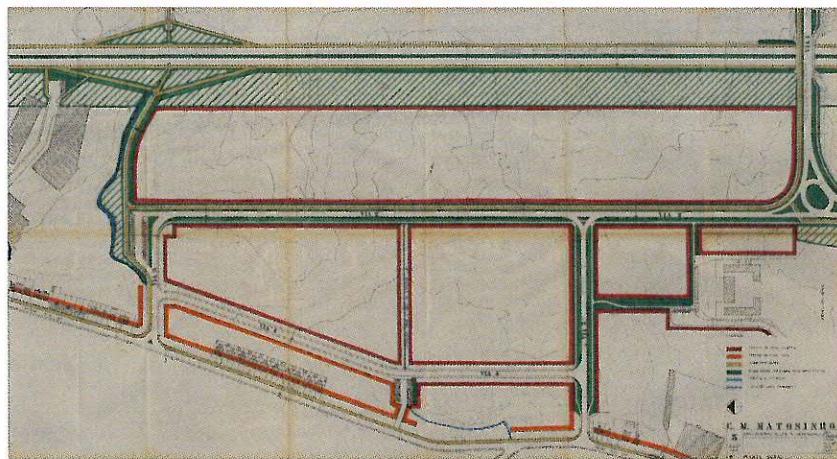


Figura 76 - Plano da Zona Industrial de Leça de 1964, da autoria do Arqt.º Arménio Losa
Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos.

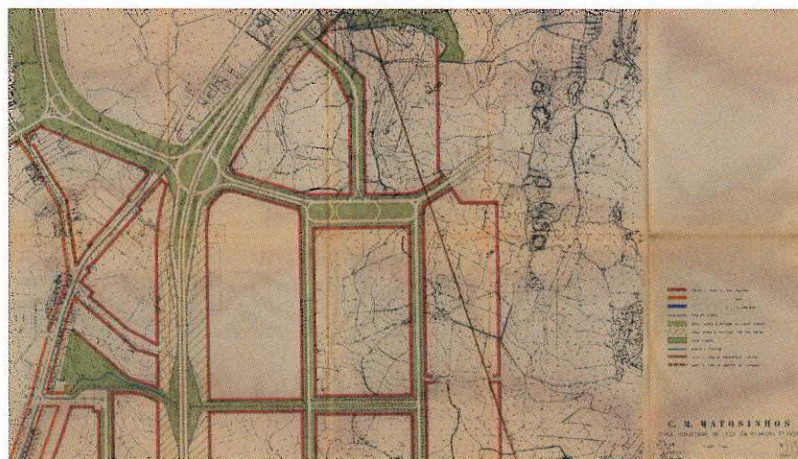


Figura 77 - Plano da Zona Industrial de Leça, de 1964, da autoria do Arqt.º Arménio Losa
Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos

Do mesmo autor dos anteriores, o Arqt.º Arménio Losa elabora, em 1966, o “Plano Geral Regulador do Concelho (Matosinhos)”, onde inclui o Plano Regulador da Faixa

Marginal a norte de Leça da Palmeira, o Plano da Marginal de Leça entre a Avenida da Igreja e o Farol da Boa Nova e as duas fases do Plano da Zona Industrial de Leça da Palmeira. Trata-se de um Plano que, definindo zonas de ocupação, se prolonga para norte até ao limite do Concelho, para sul até à Estrada de Circunvalação, e para Santa Cruz do Bispo.

Para efeito de aplicação, o Plano Geral Regulador do Concelho é dividido nas seguintes zonas: residenciais, mistas, industriais, de armazéns, verdes e especiais. As zonas mistas são de duas espécies: de habitação dominante e com habitação tolerada. Quanto às zonas industriais subdividem-se em: industrial especial, indústria pesada e indústria geral. As zonas de armazém compreendem: zonas de combustíveis líquidos e zona de armazenagem ligada à atividade portuária. O Plano prevê também Áreas Verdes a Integrar, Non Aedificandi, bem como a circulação e o estacionamento.

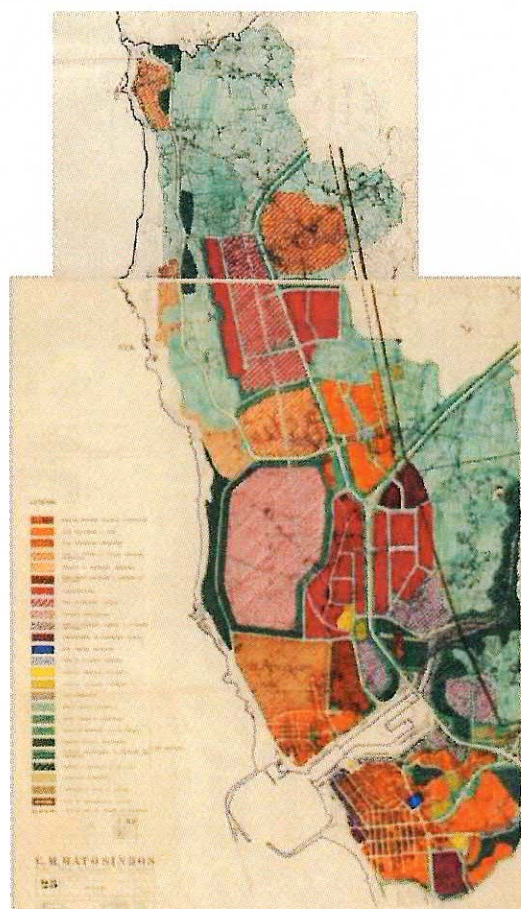


Figura 78 - Plano Geral Regulador do Concelho de Matosinhos, Arqt.º A. Losa (1966)
Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da C.M.M.

Entretanto, outros estudos se desenvolveram para a marginal de Leça da Palmeira, integrados num programa de valorização turística de zona costeira. Um destes é elaborado pelo Arqt.º A. Siza Vieira, em 1963, com o qual se pretendia valorizar os percursos marginais, tanto o motorizado como o pedonal, não alterando as características naturais do lugar, e vocacionando-os para o lazer e turismo. Outros planos preconizavam o melhoramento de infraestruturas tendo criado o contexto, nomeadamente para o aparecimento da Casa de Chá da Boa-Nova, em 1958/63, e da Piscina de Marés, em 1961/66, ambas projeto do mesmo arquiteto.

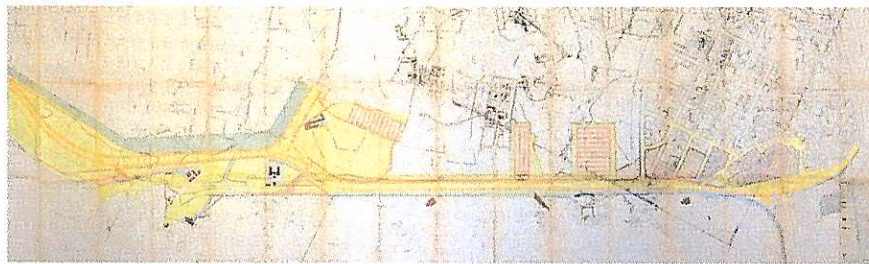


Figura 79 - Projeto para a Marginal de Leça
Fonte: Salgado, J. (2005, p.154).



Figuras 80 - 81 - Casa de Chá da Boa-Nova (1958/63) e Piscina de Marés (1961/66) do Arqt.º Siza Vieira
Fonte: Arquivo do Autor.

Durante os anos 60, o elevado crescimento industrial trouxe para Leça diversas pequenas indústrias, que se implantaram no tecido urbano existente. Uma delas, a FACAR – Fábrica Nacional de Tubos Metálicos, localizada a nascente da E.N. 107, tornou-se notória porque tomou uma dimensão relevante com impacto urbano, pela área que ocupava, operários que empregava e pelo aumento de tráfego que gerou.

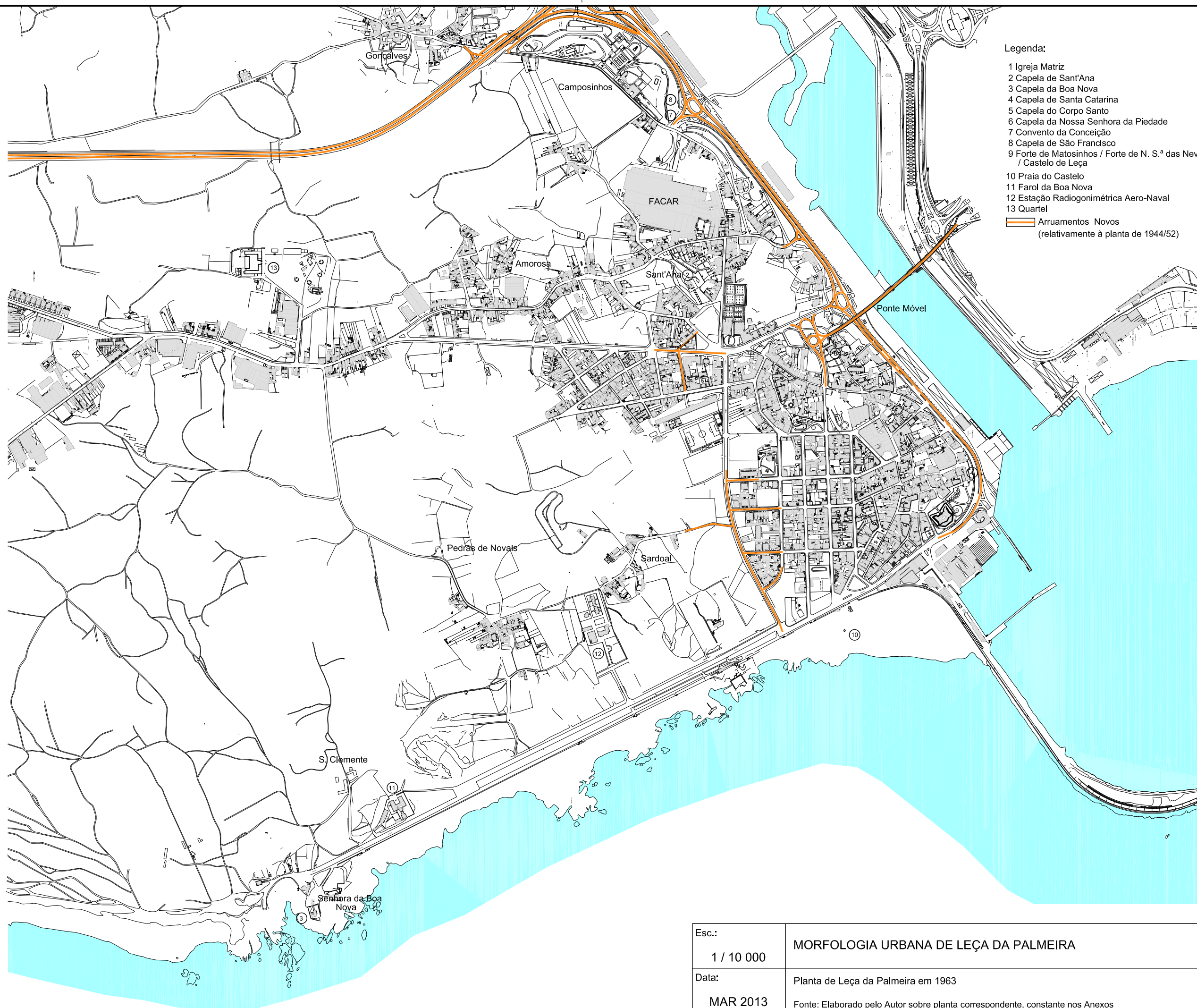


Figura 82 - Antiga Fábrica FACAR
Fonte: Carvalho, A., 1994. pp 4e5.

De modo a fazer a transição da análise de plantas de 1963 para 1983 apresentamos abaixo uma fotografia da zona para onde Leça da Palmeira se expandiu, a sul da Refinaria da Petrogal que há data apresentava apenas os dois núcleos, do Sardoal e de Pedras de Novais, e a Estação Radiogoniométrica Aero-Naval.



Figura 83 - Leça da Palmeira no início dos anos 70
Fonte: Arquivo do Autor.



- Legenda:**
- 1 Igreja Matriz
 - 2 Capela de Sant'Ana
 - 3 Capela da Boa Nova
 - 4 Capela de Santa Catarina
 - 5 Capela do Corpo Santo
 - 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
 - 7 Convento da Conceição
 - 8 Capela de São Francisco
 - 9 Forte de Matosinhos / Forte de N. S.ª das Neves / Castelo de Leça
 - 10 Praia do Castelo
 - 11 Farol da Boa Nova
 - 12 Estação Radiogonimétrica Aero-Naval
 - 13 Quartel
- Arruamentos Novos
 (relativamente à planta de 1944/52)

Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 6	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira em 1963	Página: 106 A	
Fonte: Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos			

4.2.7 – Planta de 1983

Na planta de 1983 evidencia-se a transformação da zona envolvente à refinaria de petróleos, com a requalificação das respetivas vias existentes a sul e a poente, frente de mar, que passam a ter duas vias de circulação para cada sentido de tráfego e placa ajardinada separatória.

A via marginal, a poente da refinaria, agora requalificada com novo perfil, dá seguimento à estrada anteriormente existente até ao Farol, ligando Leça da Palmeira, pela marginal, às freguesias a norte. Os quarteirões onde aquelas novas habitações se implantaram – Cooperativas Habitacionais e outros empreendimentos –, têm uma forma regular com construções à face das novas vias e cêrcea de dois pisos, formando edifícios de habitação unifamiliar em banda.

A via nascente-poente, delimitando a refinaria de petróleos pelo sul, para além de estruturar os núcleos mais antigos, faz a ligação do litoral às freguesias a nascente, abrindo frentes de construção e permitindo o aparecimento de novas edificações, essencialmente de cariz industrial e de serviços.

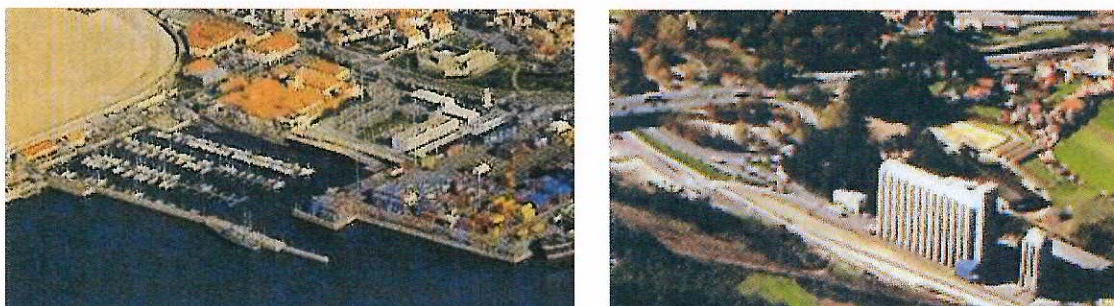
A nascente das instalações da refinaria e até à A28 (estrada do Aeroporto) desenvolveram-se construções de origem clandestina, desde a década de 70, apoiadas em antigos caminhos. A sul desta infraestrutura, na continuidade das vias e das construções existentes, nascem novas unidades habitacionais em conjuntos de génese predominantemente cooperativa, como antes dissemos integrando o que resta dos dois núcleos agrícolas antigos (Sardoal e Pedras de Novais). Aquelas apoiam-se em novos arruamentos e noutros existentes, entretanto requalificados e infraestruturados, implantando-se em terrenos que durante muitos anos estiveram sob reserva, dizia-se, para proteção de um aquartelamento militar localizado nas proximidades.¹⁵

¹⁵ Nos documentos do plano da autoria do Arqt.º Américo Losa para essa zona refere-se, que os planos a aprovar deveriam merecer também a aprovação da Administração do Porto de Leixões, entendendo-se que esta poderia necessitar desses terrenos para expansão do equipamento do Porto.

Os terrenos onde se implantaram as Cooperativas Habitacionais, constituem quarteirões regulares com as construções à face das novas vias e a cércea de dois pisos, formando edifícios de habitação unifamiliar em banda.

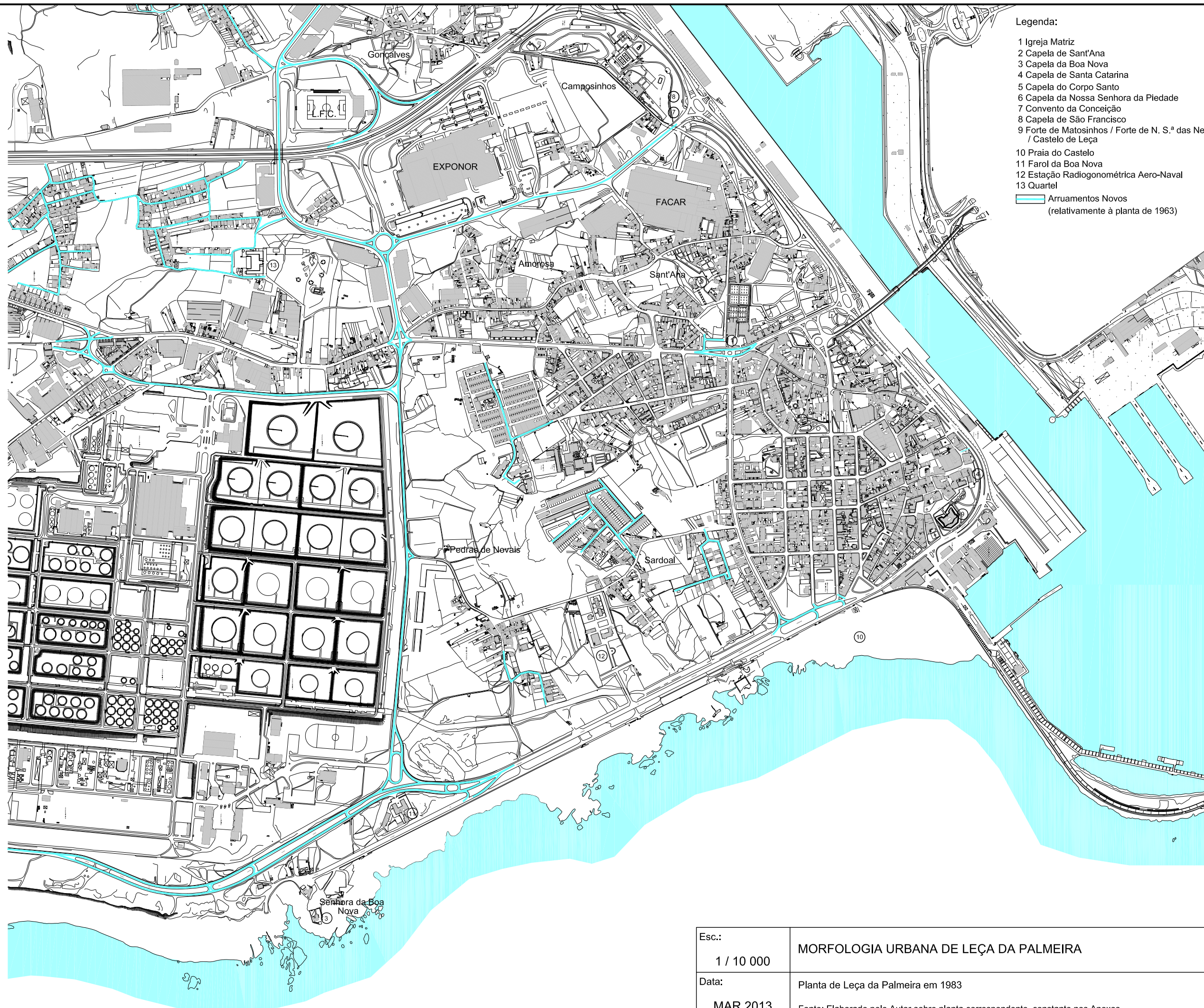
Pela sua dimensão, é de salientar a representação nesta planta das instalações da Exponor, recinto de feiras e exposições, construída em antigos terrenos de exploração agrícola, a qual influenciou o ordenamento viário e o tipo de uso dos edifícios na zona envolvente àquela em que se insere, abrindo novas frentes de construção suportadas pelos novos arruamentos que ligavam a zona industrial, a nascente da refinaria à A28, ao arruamento circundante ao Porto de Leixões.

Embora não sendo objeto de análise específica deste trabalho pela sua localização externa à área de estudo, mas pelo seu impacto nas infraestruturas existentes e na malha urbana, será de referir o aparecimento dos terminais de petroleiros, contentores e cerealífero, situados aqueles no interior do Porto de Leixões e este junto ao nó de saída da A28 para Leça da Palmeira, no seu conjunto provocando o incremento de trânsito e desenvolvimento comercial ligado a cada um dos ramos.



Figuras 84 - 85 – Marina e Terminais de Contentores e Cerealífero
Fonte: Revista da O.E. (Set. 2011, capa).

Reconhecendo toda a evolução da freguesia e face ao conjunto de infraestruturas que foram criadas, em 1983, a Vila de Matosinhos, de que Leça da Palmeira faz parte conjuntamente, é elevada a cidade.



Legenda:

- 1 Igreja Matriz
 - 2 Capela de Sant'Ana
 - 3 Capela da Boa Nova
 - 4 Capela de Santa Catarina
 - 5 Capela do Corpo Santo
 - 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
 - 7 Convento da Conceição
 - 8 Capela de São Francisco
 - 9 Forte de Matosinhos / Forte de N. S.ª das Neves / Castelo de Leça
 - 10 Praia do Castelo
 - 11 Farol da Boa Nova
 - 12 Estação Radiogonométrica Aero-Naval
 - 13 Quartel
- Arruamentos Novos
 (relativamente à planta de 1963)

Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 7	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira em 1983 Fonte: Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos	Página: 108 A	

4.2.8 – Planta de 2003

A planta de 2003 apresenta duas alterações substanciais relativamente à anteriormente analisada, as quais trarão uma transformação profunda à rede viária entre a refinaria de petróleo, a norte, o aglomerado existente, a sul, e a A28, a nascente, assim como à forma deste pelo aparecimento de novas edificações das mais diversas tipologias.

O primeiro facto de alteração é o desaparecimento da Fábrica FACAR e a transformação dos respetivos terrenos em zona habitacional constituída por diversos blocos de cêrcea entre onze e vinte e dois pisos, uma dimensão dissonante relativamente aos existentes até essa data.



Figura 86 - Prédios nos terrenos da antiga fábrica FACAR.
Fonte: Autor (2012).

O segundo facto foi o desenvolvimento da zona industrial e de serviços, para tal fim destinada desde os planos próprios já referidos na análise à planta de 1963, ou seja, nos terrenos marginais à atual A28, assim conformando um dos pólos do eixo Rotunda da Boavista, na cidade do Porto, Aeroporto, na Maia.

Para além destes factos, um terceiro que importa igualmente destacar refere-se ao preenchimento da maioria dos terrenos ainda disponíveis com novos prédios, em resultado do seu custo, mais baixo do que na vizinha cidade do Porto, e pelas condições de proximidade do mar.

Centrando agora a atenção na forma geral do aglomerado, desde 1983, este evolui a partir de uma série de novas vias que se desenvolvem sem qualquer ordem aparente, apenas servindo as novas zonas de construção, algumas delas adaptadas a partir de caminhos existentes e subsistentes, agora requalificados.

Os quarteirões definidos pelos novos arruamentos encerram, muitos deles, unidades de gestão urbanística¹⁶ onde se desenvolve habitação de origem cooperativa, cujo princípio de implantação geral é o da localização de edifícios de habitação coletiva junto à via principal, com a cércea de quatro/cinco pisos, e no interior do quarteirão, habitação unifamiliar em banda, com dois pisos, situados à face dos arruamentos e logradouro na parte posterior das construções.

Na frente de mar desenvolvem-se construções de maior dimensão, com cércea de cinco pisos e rés-do-chão comercial, formando alguns condomínios fechados. A orientação dos edifícios apresenta uma predominância norte/sul. O mesmo tipo de ocupação do terreno verifica-se também no que se refere à Exponor que mantém o seu crescimento no interior do super-quarteirão que lhe está destinado¹⁷.

Em 1992 é publicado o Plano Diretor Municipal de Matosinhos, elaborado por técnicos municipais, o qual foi constituído de acordo com o conjunto dos objetivos definidos pela Câmara, caracterizadores do modelo socioeconómico pretendido para o concelho, do qual destacamos: potenciar o Concelho de Matosinhos como área estratégica na estrutura urbana do Porto; atenuar as características e os aspetos de subúrbio através de um constante melhoramento do quadro de vida dos matosinhenses; sustentar o aumento do fator “dormitório”; relevar as questões ambientais respeitantes aos recursos naturais, nomeadamente reabilitar o Rio Leça e apoiar as atividades de recreio e lazer e incentivar o desenvolvimento cultural (entre outras metas que, embora também significativas, não dizem respeito diretamente à área do Estudo de Caso).

¹⁶ Designação dada pela D.P.G.U. da C.M.M. a um conjunto de áreas no Plano de Belchior Robles (1997).

¹⁷ Junto do porto marítimo e do aeroporto, as funções de referência caracterizam-se pela presença de um grande parque de exposições (a Exponor, onde se incluem também serviços centrais da Associação Empresarial de Portugal), de atividades relacionadas com a logística internacional, de hotelaria, e de conjuntos residenciais de grande densidade (ocupando também os terrenos de antigas instalações industriais).

Face a uma expansão rápida num período curto – década de 90 –, a Câmara Municipal de Matosinhos, em 1997, incumbe um dos seus técnicos dos Serviços de Planeamento, o Arqt.º Luís Bérance, de elaborar o Plano de Urbanização para Leça da Palmeira entre a Rua Belchior Robles – que delimita a refinaria de petróleo pelo sul – e a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra – que delimita a zona de expansão em quadrícula pelo norte; ou seja, cobrindo toda a área que no capítulo seguinte designamos por “Expansão em Unidades de Gestão Urbanística”, não incluindo a zona industrial e de serviços, a nascente.

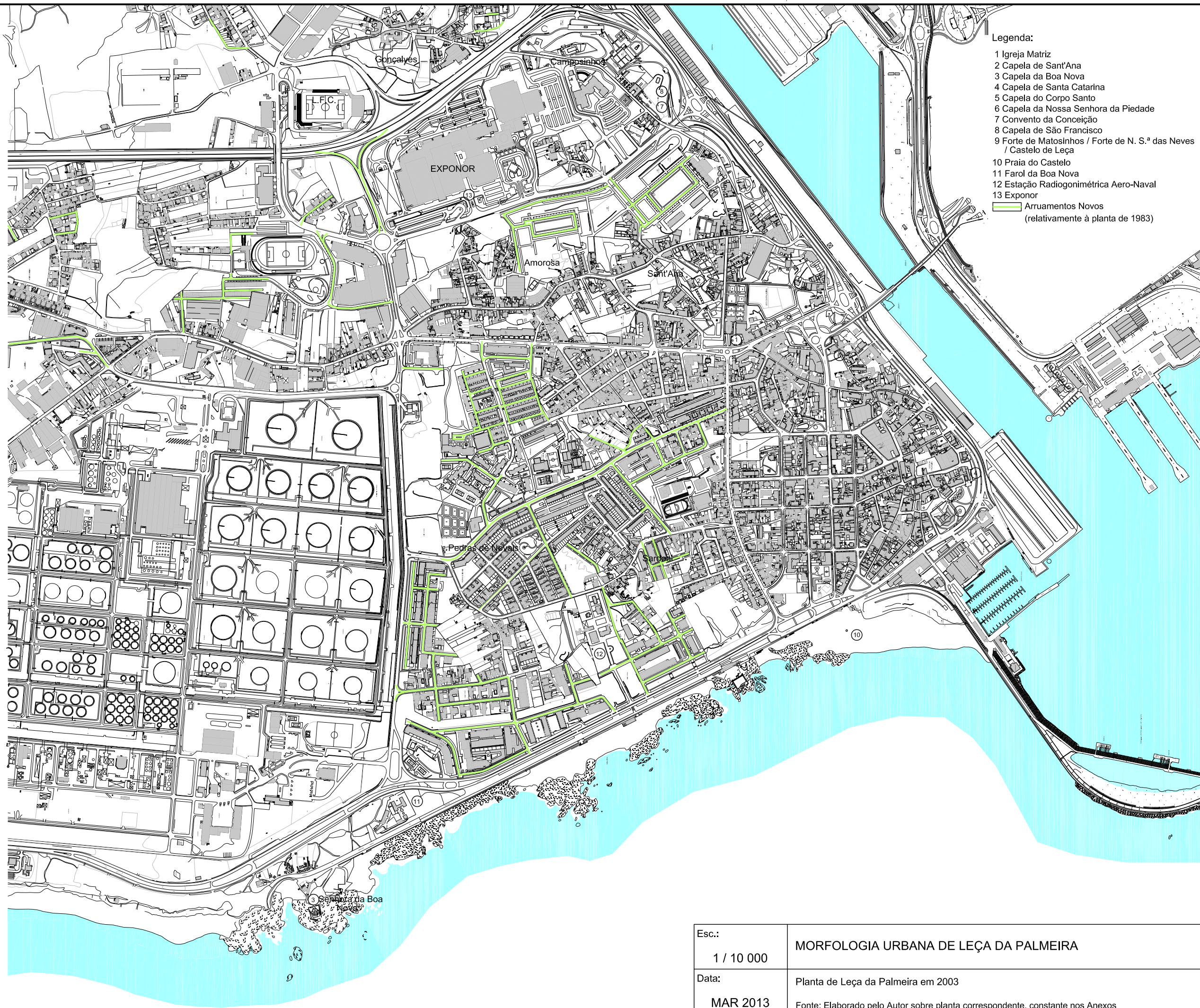
O Relatório do Plano de Belchior Robles (Bérance, 1997) menciona nos seus objetivos pretender definir regras claras e lógicas para as propriedades públicas e privadas, através de uma visão de conjunto, designadamente definindo os critérios gerais da forma urbana, os parâmetros urbanísticos, o destino das construções, os locais destinados a equipamento, os espaços livres e o traçado esquemático das infraestruturas e da rede viária.

O autor deste Plano teve ainda o cuidado de equacionar os problemas e procurar cerzir os acontecimentos urbanos compatibilizando as soluções: eliminar a promoção imobiliária com base na casuística, sem visão de conjunto e de estruturação; criar zonas de comércio de pequena e média dimensão, com restaurantes e esplanadas em piso térreo, essencialmente no sector poente em frente às praias, e zona de comércio de apoio local nas restantes áreas com o objetivo de servir as populações ocupantes dos novos edifícios.


Relativamente às vias, houve a preocupação de dotar os novos arruamentos com perfis largos, com estacionamento automóvel e arborização, com passeios de boas larguras e de articular a malha de arruamentos existentes com os propostos de modo a que a sua concretização fosse de possível realização pelos investidores, com o mínimo de intervenção financeira municipal.

Leça da Palmeira, recordamos, caracterizou-se, no final do século XIX e princípio do século XX, por uma elevada frequência de população que procurava os banhos de mar,

então tornados moda, por motivos medicinais mas também de convívio social. No final do século XX e princípio do século XXI, Leça volta a ter uma grande procura pela sua qualidade ambiental e social, revelando, como consequência, uma ocupação já quase total da área disponível, essencialmente com habitação.



- Legenda:
- 1 Igreja Matriz
 - 2 Capela de Sant'Ana
 - 3 Capela da Boa Nova
 - 4 Capela de Santa Catarina
 - 5 Capela do Corpo Santo
 - 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
 - 7 Convento da Conceição
 - 8 Capela de São Francisco
 - 9 Forte de Matosinhos / Forte de N. S.ª das Neves / Castelo de Leça
 - 10 Praia do Castelo
 - 11 Farol da Boa Nova
 - 12 Estação Radiogonimétrica Aero-Naval
 - 13 Exponor
 - Arruamentos Novos (relativamente à planta de 1983)

Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 8	
Data: MAR 2013	Planta de Leça da Palmeira em 2003	Página: 112 A	
Fonte: Elaborado pelo Autor sobre planta correspondente, constante nos Anexos			

4.2.9 – Planta de 2012

A planta de 2012 subjulice foi elaborada pelo autor tendo por base a Planta Síntese atualizada pela Comissão do Património Arquitetónico e Histórico da Câmara Municipal de Matosinhos, para organização do processo de levantamento e classificação dos Bens Imóveis de Interesse Municipal da freguesia de Leça da Palmeira.

Neste período, em comparação com o anteriormente analisado, verifica-se que novos arruamentos foram abertos na zona a nascente da A28, delimitando o núcleo de construções aí existente e criando um novo quarteirão de grandes dimensões onde se desenvolveu a edificação de uma grande superfície comercial, o Marshopping. Aparte esses, alguns outros – poucos e de carácter pontual – justificam-se na sequência de nova edificação e ligam-se aos existentes. Os novos edifícios construídos a nascente da A28 constituem grandes pavilhões, de aspeto exterior monolítico, mas interiormente divididos em vários pisos, albergando um elevado número de lojas ou grandes superfícies comerciais, onde estão concentradas diversas unidades multifuncionais.

Em 2008 a Câmara Municipal mandou elaborar o “Plano de Urbanização da Zona Antiga de Leça da Palmeira”, entre a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra (a norte), a Avenida Dr. Antunes Guimarães (a sul), a Avenida Dr. Fernando Aroso (a nascente) e a Avenida da Liberdade (a poente). Este plano corresponde a toda a zona a sul do Plano de Belchior Robles até ao Porto de Leixões, anteriormente mencionado, tratando-se de uma área que, segundo o Enquadramento Territorial da Área de Intervenção do dito Plano, é:

(...) constituída por uma topografia quase plana, em “casco antigo” e um traçado urbanístico dos anos 40/50, de grelha octogonal, com arruamentos de perfil muito apropriado para área residencial de baixa densidade, apresenta indiscutível qualidade urbana. Trata-se de uma zona com uma história profundamente ligada às residências de veraneio, sendo conotada como zona habitacional de lazer, de artistas, com um planeamento urbano cuidado.

Da ocupação urbana destaca-se a existência de uma grande quantidade de edifícios construídos até aos anos 60, que fazem com que esta área ainda tenha uma matriz vincadamente residencial de lazer e de baixa densidade de ocupação do solo que interessa preservar e reabilitar.

Os parâmetros urbanísticos em equação e a implantação deste Plano devem perspetivar a preservação do património arquitetónico existente e uma densidade baixa da ocupação pormenorizando a estratégia do Plano Diretor de Matosinhos ao consolidar esta área com a atividade predominantemente residencial.

A área de intervenção apresenta características urbanísticas com grande qualidade para a atividade residencial apoiada com diversas atividades complementares e que o Plano Diretor decidiu consolidar ao programar esta área com o uso predominantemente residencial (CMM, 2008, p.1 e 2).

Como Objetivos Programáticos do mesmo Plano pretende-se:

- Preservar a estrutura urbana existente que é constituída por avenidas, ruas, travessas, largos, jardins públicos e o vasto património edificado e arquitetónico.
- Criar regras de edificabilidade mais pormenorizadas e adequadas às características da zona, que as definidas no PDM.
- Salvaguardar a qualidade ainda existente da vocação residencial e urbana da área e criar medidas de qualificação urbana, e eventualmente propor medidas corretivas para algumas áreas.
- Identificar o vasto conjunto de imóveis já considerados e a considerar com valor arquitetónico propondo parâmetros urbanísticos e regras de edificabilidade adequadas às características da zona (CMM, 2008, p. 4).

Com base neste enquadramento e objetivos, o Plano propõe o levantamento do conjunto de imóveis com valor arquitetónico e histórico, sendo a proposta apresentada não só para os prédios individuais como também para os conjuntos em que se encontram inseridos, estando atualmente em fase de aprovação.

Quanto aos vários núcleos de edifícios clandestinos presentes na área do Estudo de Caso, a Câmara Municipal de Matosinhos, com base na legislação específica, e num esforço conjunto com os respectivos proprietários, no ano de 2012, tinha mais de 90% desses núcleos com os processos de loteamento aprovados e Alvarás emitidos. Há, no entanto, um senão: o dos proprietários não serem obrigados a regularizar a situação das construções, apenas ficando com os terrenos loteados, e portanto individualizados, mas não dando oportunidade a uma requalificação controlada, o que faz com que na zona em estudo ainda existam algumas situações – poucas – onde a qualidade ambiental e outras não é a ideal.

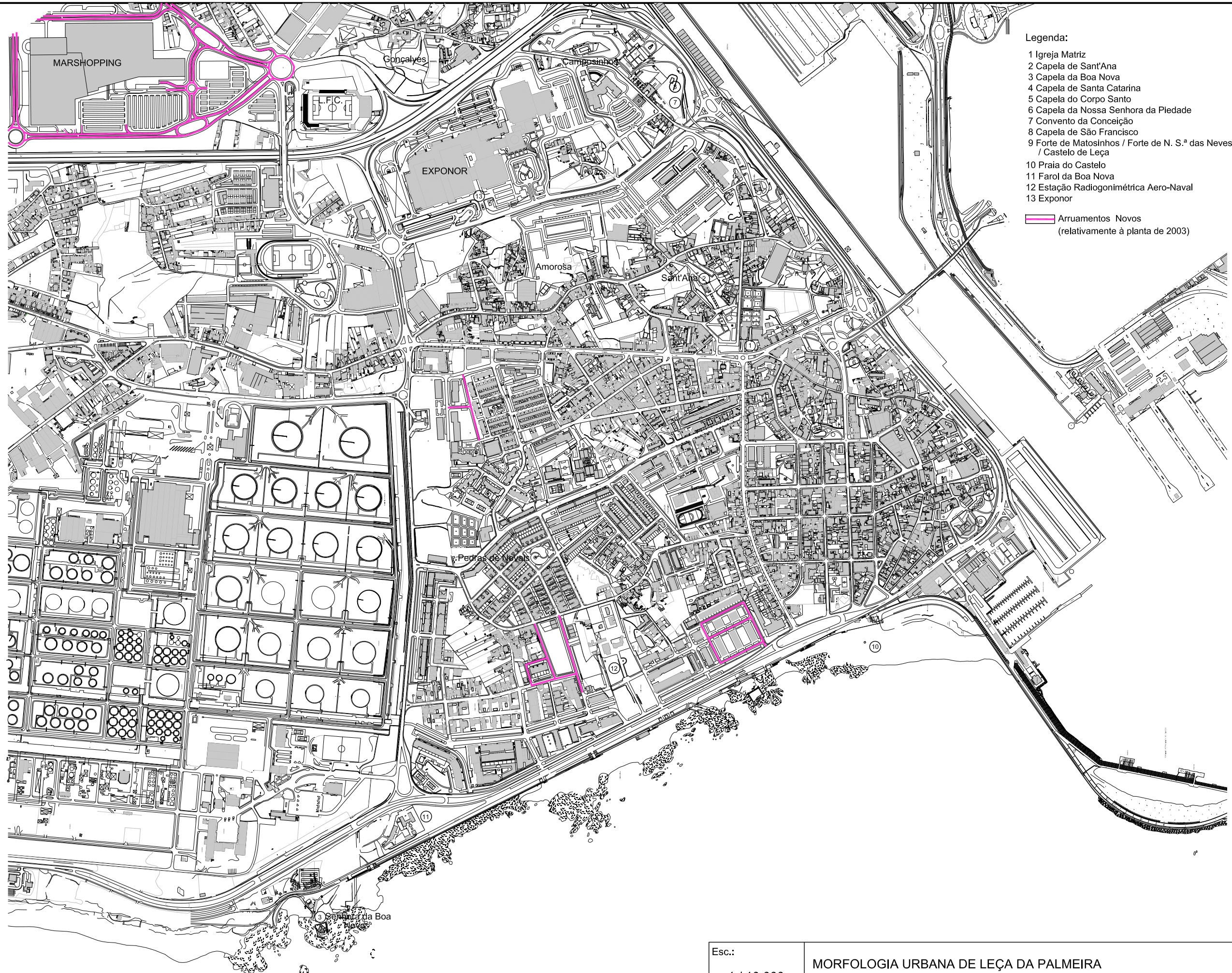
Nas zonas definidas para análise: zona antiga, de expansão em quadrícula, de loteamentos, e de indústria e serviços prossegue a construção de edifícios, por preenchimento dos espaços vazios ou por reorganização e transformação de construções existentes. Uma das grandes intervenções foi a construção de um novo equipamento

onde previamente existia a E.B. 1, mas verifica-se também a transformação/ampliação da Escola Primária da Praia, esta deixando livre um terreno anexo destinado a um hotel com frente de mar.

No sentido de melhorar a passagem de navios entre docas, a de peões de uma forma mais resguardada e a de viaturas permitindo o acesso embarcações de maior tonelagem, bem como a circulação de pequenos autocarros, foi substituída a Ponte Móvel construída em 1958 por uma outra vencendo maior vão e com outro aspeto arquitetónico.



Figuras 87 - 88 – Nova Ponte Móvel
Fonte: Autor (2012).



- Legenda:**
- 1 Igreja Matriz
 - 2 Capela de Sant'Ana
 - 3 Capela da Boa Nova
 - 4 Capela de Santa Catarina
 - 5 Capela do Corpo Santo
 - 6 Capela da Nossa Senhora da Piedade
 - 7 Convento da Conceição
 - 8 Capela de São Francisco
 - 9 Forte de Matosinhos / Forte de N. S.ª das Neves / Castelo de Leça
 - 10 Praia do Castelo
 - 11 Farol da Boa Nova
 - 12 Estação Radiogoniométrica Aero-Naval
 - 13 Exponor
- Arruamentos Novos
(relativamente à planta de 2003)

Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	9
1 / 10 000			
Data:	Planta de Leça da Palmeira em 2012	Página:	115 A
MAR 2013	Fonte: Elaborado pelo Autor sobre planta síntese do património cultural edificado, actualizada		



4.3 – Aspetos de Síntese

Da análise do conjunto de plantas definidas concluímos que Leça da Palmeira se desenvolveu das margens do Rio Leça para norte, inicialmente de uma forma orgânica, constituindo-se assim o núcleo antigo, o qual veio a sofrer uma grande alteração com as demolições a que foi sujeito para a construção do Porto de Leixões, restando atualmente uma parte reduzida do que efetivamente existiu.

Com o início dos banhos de mar, Leça começa a receber veraneantes, entre eles burgueses do Porto e ingleses ligados ao negócio do vinho do Porto, os quais foram mandando construir as suas casas, começando a dar-se a expansão de uma forma organizada com a abertura de ruas de traçado geométrico e orientação nascente/poente, onde entre as décadas de 20 e 80 do século passado foram sendo construídos edifícios para habitação, em geral, moradias de dois pisos implantadas inicialmente à face da via pública e posteriormente no interior dos terrenos.

A partir de meados da década de 80, nos terrenos da zona norte da área de estudo até à refinaria de petróleo, surgem construções nos terrenos livres, muitas delas impulsionadas por movimentos cooperativos, formando conjuntos ou unidades com características semelhantes. A nascente desta zona e até ao limite da freguesia, efetuando a transição para a freguesia vizinha de Santa Cruz do Bispo e dando alguma continuidade à “interrupção” provocada pela estrada A28, foram construídos grandes empreendimentos destinados a centros de negócios, como a Exponor, e centros comerciais, como o IKEA e o MAR Shopping, desenvolvendo-se nas suas proximidades outras unidades destinadas a comércio e serviços, dando um certo prolongamento ao eixo Boavista-Aeroporto.

Entende-se, assim, que, efetuada a análise planta a planta desde o século XVIII, com uma planta do século XIX (1880), várias no século XX, referentes aos anos de 1915, 1925, 1944/52, 1963 e 1983, e duas no XXI, para os anos de 2003 e 2012, estamos em condições de efetuar a interpretação das formas urbanas no desenvolvimento urbano de Leça da Palmeira, num período amplo e rico em elementos novos e acontecimentos, a que daremos corpo e sentido no capítulo seguinte.

V INTERPRETAÇÃO DAS FORMAS URBANAS

Analisada individualmente cada uma das plantas estabelecidas a uma escala uniformizada de 1/10.000, cuja descrição consta do capítulo anterior, elaborou-se subsequentemente uma planta-síntese, que consta do presente capítulo, com as diferentes áreas em que se considerou dividido o Estudo de Caso. Serão estas que agora se descrevem a partir da organização geral dos elementos morfológicos que julgamos estruturantes das diferentes formas urbanas – arruamentos, quarteirões, lotes e edificado – e dos processos definidos por Solá-Morales, notando os tempos das várias operações de transformação do solo, que ocorrem simultaneamente, subsequentemente, e sendo algumas delas suprimidas, ou seja, não acontecem (V. Cap. II).

5.1 – Zona Antiga

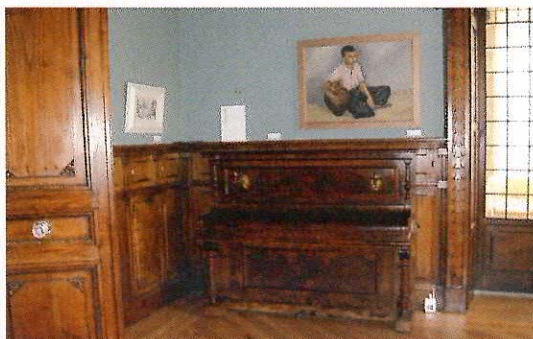
A Zona Antiga, formalmente, remete para os núcleos históricos das cidades mais antigas, no caso vertente, o aglomerado primitivo que se estende ao longo da margem direita do Rio Leça, em direção à foz.

O processo de crescimento assenta numa relação sequencial entre o parcelamento, a infraestruturação e a edificação, os três momentos identificados por Solá-Morales. Trata-se de um aglomerado denso, onde a infraestruturação surge naturalmente a partir de caminhos que são transformados em ruas de percurso sinuoso e estreitas, sendo em fases posteriores dada atenção a tal facto delineando-se as novas ruas de forma mais geométrica e de largura adequada, o que se verifica após o início do século XX. A pavimentação foi sendo melhorada com o aparecimento do macadame e, mais tarde, com a aplicação de paralelepípedos e asfalto.

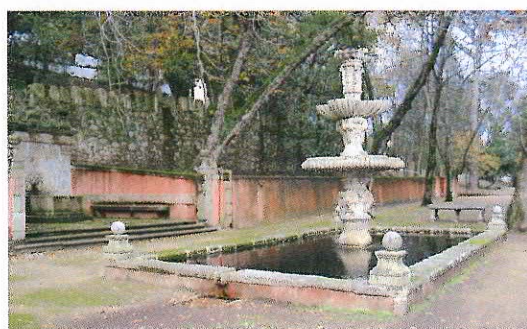
As vias existentes no núcleo mais antigo acompanhavam a topografia do terreno, tendo na sua forma e evolução passado a desenvolver-se segundo a direção nascente-poente com as transversais em direção aos campos, no sentido norte-sul. Formam, assim, uma malha que delimita quarteirões de forma irregular, com as construções, geralmente, de dois pisos, à face do arruamento, algumas das quais com estabelecimentos no rés-do-chão e habitação no piso superior, mas sendo a maioria destinada exclusivamente a

residência. O interior dos logradouros é normalmente utilizado como jardim ou horta de subsistência.

Existem ainda alguns casos de edifícios dos finais do século XIX, princípio do século XX, os quais eram correntes na zona ribeirinha que foi completamente demolida para construção da Doca n.º 1 – Porto Comercial de Leixões –, e mais tarde para sua ampliação – Doca n.º 2. Genericamente aqueles implantavam-se em grandes áreas de terreno, localizando-se a edificação quer no interior do lote com maior ou menor afastamento, quer à face do arruamento. Duas destas edificações são atualmente acessíveis ao público pois, expropriadas para ampliação do Porto de Leixões, deram origem, uma, ao Museu da Quinta de Santiago e, outra, ao Parque Municipal da Quinta da Conceição.



Figuras 89 - 90 - Quinta de Santiago - Sala do Piano e Palacete (Museu)
Fonte: Autor (2012).



Figuras 91 - 92 - Parque Municipal da Quinta da Conceição – Claustro e Tanque de S. João
Fonte: Autor (2012).

5.2 – Zona de Expansão em Quadrícula

Esta zona corresponde ao desenvolvimento verificado entre o início do século XX e finais dos anos 70, do século passado, onde pontificam construções dos anos 30/40.

Os arruamentos tomam uma forma linear com uma largura constante de cerca de 6m, mais tarde devidamente infraestruturados, formando uma quadrícula regular correspondente a quarteirões fechados, com os cantos chanfrados, de geometria tendencialmente retangular e dimensões próximas, que procuram uma certa relação.

Os lotes apresentam uma frente de dimensão variável, pois correspondem ao corte efetuado pelo traçado dos novos arruamentos, abertos por vezes por proposta dos respectivos proprietários à Câmara Municipal¹⁸. As construções desenvolvem-se em dois pisos, na periferia dos quarteirões; mais tarde, nos novos parcelamentos efetuados durante e a partir da década de 60 do século XX – início da Rua de Santos Lessa e Avenida dos Combatentes da Grande Guerra – apresentam um recuo, com um afastamento regular relativamente ao limite do lote.

O limite da Zona da Expansão em Quadrícula é o lado norte do arruamento que liga a Igreja à praia – Avenida dos Combatentes da Grande Guerra –, onde as construções são constituídas por moradias geminadas, mantendo a característica do recuo relativamente ao limite do lote e a cêrcea de dois pisos. Aquela via contorna todo o miolo mais antigo, permitindo o acesso direto a outros eixos viários mais importantes.

Como situação excecional, de origem mais recente, e em contraponto com a regra corrente, regista-se a presença de alguns prédios de habitação multifamiliar, em altura. Igualmente se verifica a existência pontual na malha urbana de alguns armazéns antigos, cuja construção se terá justificado, provavelmente, em função das necessidades de armazenamento provocada pela proximidade ao Porto de Leixões e aos eixos viários que entretanto se desenvolveram.

¹⁸ Constatação resultante de consulta a atas de reuniões C.M.M. consultadas pelo autor a propósito de outros trabalhos.

Desta mesma época de grande expansão do Porto de Leixões, mas com implantação mais afastada da zona habitacional, a nascente das Instalações da Petrogal, surgem construções industriais (fábricas de conservas e outras indústrias), cuja localização aparece francamente associada ao eixo viário que constituía a antiga Estrada Nacional 107.



Figuras 93 - 94 – Fábricas junto à antiga E.N. 107- Atual Rua Óscar da Silva.
Fontes: Figura 93 - Autor (2012); Figura 94 - PDM Matosinhos (1992, p.30).

O enquadramento teórico deste crescimento, no que se refere aos processos definidos por Solá-Morales, assenta no que esse autor designa como “ensanche” para o bairro geométrico, onde primeiro se faz o parcelamento, ou divisão da parcela em lotes, depois a infraestruturização e só posteriormente a edificação (P+U+E). O processo de expansão ao longo da Estrada Nacional 107 será o correspondente a um crescimento suburbano, onde primeiro surgiu a infraestruturização, no caso a via, seguindo-se-lhe o parcelamento e, por fim, a edificação (U+P+E).

5.3 – Zona de Expansão em Loteamentos

A partir do início dos anos 80 a grande transformação da ocupação urbana de Leça da Palmeira ocorreu em resultado da pressão urbanística sobre a única grande área livre que assim se manteve por ser uma área de reserva dependente da possível necessidade de expansão da zona de armazenagem do Porto de Leixões. A zona delimitada pelas instalações da Petrogal, a norte, cuja localização havia sido para aí imposta nos finais dos anos 60; pela avenida construída ainda nos anos 50, do século passado, da Igreja ao Mar – Avenida dos Combatentes da Grande Guerra –, a sul; pela auto estrada A28, a nascente, e o Oceano Atlântico, a poente, será alvo de uma ocupação que se faz de acordo com o proposto pelo Plano Diretor de Matosinhos, quanto a índices e uso, para

além de respeitar as diretrizes de um plano específico – o Plano de Belchior Robles –, desenvolvido para quase toda esta zona, delimitada a Nascente pela antiga Estrada Nacional 107.

Nesta área vários movimentos cooperativos de habitação tiveram lugar, construindo diversos conjuntos habitacionais em terrenos adquiridos com a intervenção da Câmara Municipal de Matosinhos, alguns deles cedidos às respetivas cooperativas. Quanto à sua implantação, muitas das vias deram seguimento a caminhos existentes tomando, as principais, uma forma mais orgânica, e, as interiores, formando malhas reticuladas, essencialmente com a orientação norte-sul. As ruas interiores ou transversais são abertas nas extremidades, isto é, fazem a ligação aos arruamentos principais e, mesmo aqueles que dão acesso a garagens individuais, não permitindo a circulação automóvel, servem de passagem de peões, funcionando em cada conjunto como unidades com características próprias. As construções apresentam duas tipologias, a habitação unifamiliar, em banda ou isolada, e a habitação multifamiliar em edifícios com número de pisos variável.

Os vários conjuntos cooperativos têm como característica comum a construção de blocos multifamiliares à face da via pública, estando inseridos em zonas ajardinadas, com cêrcea de cinco pisos, em alguns deles existindo estabelecimentos comerciais no rés-do-chão. No interior do quarteirão são construídas habitações unifamiliares em banda, com garagem junto à via pública, cêrcea de dois/três pisos e pequenos logradouros. Em algumas destas unidades verifica-se também a existência de construções (moradias) isoladas no interior do lote, caso em que este é de maiores dimensões que os anteriores.

Como já referido, as vias principais têm um sentido norte-sul, dando continuidade e ligando a outras já existentes, sendo a relação dos edifícios com as mesmas direta, pois mesmo as habitações unifamiliares que se apresentam, em geral, recuadas estão relacionadas com o arruamento para seu acesso, e os prédios multifamiliares não apresentam qualquer vedação, sendo o afastamento da rua feito por zonas ajardinadas, e sempre com saída direta para as ruas.

Nesta Zona de Expansão em Loteamentos referimos ainda a subsistência de núcleos de origem rural, formando unidades próprias, designadamente dois abrangidos pelo Plano de Belchior Robles – Sardoal e Pedras de Novais –, um outro a sul da Exponor – Camposinhos – e ainda outro a nascente da A28 – Gonçalves. Os dois primeiros, já com previsão de absorção pelo Plano em que se encontram integrados, são caracterizados por pequenas habitações rústicas circundadas por pequenas parcelas de terreno de cultivo. Já os segundos, de Camposinhos e de Gonçalves, estão classificados como de Interesse Patrimonial Concelhio pretendendo-se mantê-los, pois na sua generalidade apresentam as características das habitações rurais, ou seja de antigas casas de lavoura.

Após esta descrição geral passa-se a uma observação unitária para o que descreveremos as divisões efetuadas. A Zona de Expansão em Loteamentos, segundo os elementos anteriormente apresentados, é subdividida em 24 unidades – que se designarão por Unidade de Gestão Urbanística¹⁹ (U.G.U.) – de acordo com cada uma das intervenções urbanísticas individualizadas, ou seja, com cada loteamento, identificando-se a parcela – mãe e as subunidades internas, quando for o caso²⁰.

5.3.1 – Unidade de Gestão Urbanística 1 (U.G.U.1)

A Unidade de Gestão Urbanística 1 ocupou um terreno remanescente após retificação e requalificação da avenida marginal e da construção do canal do “pipe line”, de condução dos produtos petrolíferos do respetivo terminal, no Porto de Leixões, para a Refinaria da Petrogal, entretanto desativado e mudado. Aquela operação/ocupação integra duas fases: uma primeira composta por três edifícios de habitação multifamiliar com cércea variável, entre quatro e sete pisos, dois com orientação nascente-poente e outro, entre eles, com a orientação norte-sul, bem como um conjunto de construções com cércea variável entre um e dois pisos, destinada a equipamentos, comércio e serviços; e uma segunda fase que se desenvolve em condomínio fechado com equipamento desportivo privado, num só prédio de habitação multifamiliar com cércea

¹⁹ Esta designação, Unidade de Gestão Urbanística, foi a adotada pela Divisão de Planeamento da Câmara Municipal de Matosinhos.

²⁰ Para maior rigor na delimitação de cada Unidade de Gestão, o autor percorreu a zona acompanhado por um dirigente de uma das cooperativas de habitação, fotografou-a e confirmou o resultado junto da Divisão de Planeamento e Urbanismo da C.M.M.

variável entre cinco e oito pisos. Como característica comum a ambas as fases, os edifícios apresentam o revestimento exterior a granito e o mesmo tipo de fenestração.

Os edifícios desta unidade apoiam-se em novos arruamentos infraestruturados os quais se localizam no interior, paralelos aos principais, e dão acesso às garagens e aos estabelecimentos comerciais, cumprindo o Plano de Pormenor local. As avenidas marginal e de delimitação da refinaria, bem como a restante malha urbana que entretanto se foi desenvolvendo, constituem os arruamentos principais.

Confrontando o período de referência da construção com as plantas analisadas, a mesma só aparece representada na planta de 2003, tendo sido concluída em finais da década de noventa do século passado.



Figura 95 - Unidade de Gestão Urbanística 1 (Paço da Boa-Nova)

Fonte: Catálogo de Promoção Comercial / Arquivo do Autor.

5.3.2 – Unidade de Gestão Urbanística 2 (U.G.U.2)

A Unidade de Gestão Urbanística 2 foi construída num terreno delimitado pela Avenida Marginal, pelo canal do “pipe line” petrolífero e por uma construção existente a sul, o

que fez com que tivesse havido o cuidado de efetuar a transição para esse edifício com um outro que lhe desse seguimento quanto a cêrcea e alinhamento, com a orientação norte-sul. Para além deste, desenvolvem-se ainda três edifícios de oito pisos para habitação multifamiliar e o rés-do-chão destinado a estabelecimentos comerciais, com a orientação nascente-poente. O comprimento dos edifícios é variável de modo a corresponder às dimensões do lote, mas as características de revestimento exterior e fenestração são comuns. Esta unidade conformou-se com os arruamentos previstos no respectivo Plano (Belchior Robles), nomeadamente quanto a estacionamento e infraestruturas.

Relacionando o período de construção com as plantas analisadas, esta unidade só aparece representada na planta de 2003.

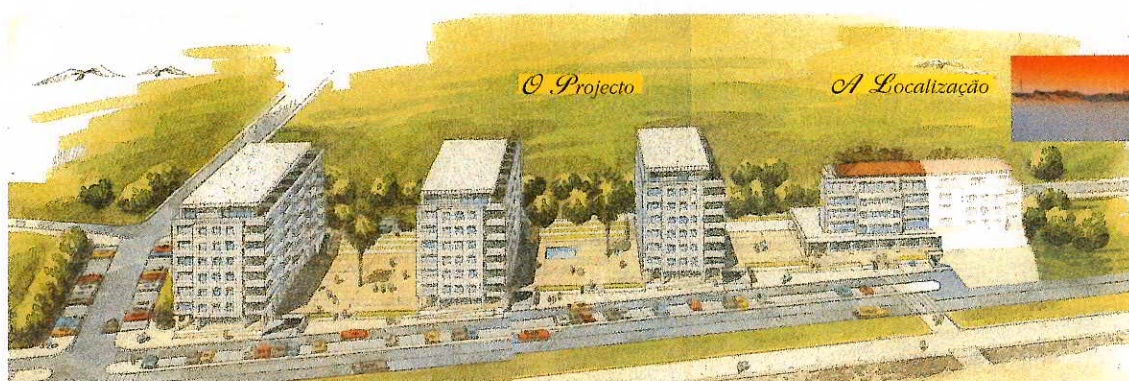


Figura 96 - Unidade de Gestão Urbanística 2
Fonte: Catálogo Comercial /Arquivo do Autor.

5.3.3 – Unidade de Gestão Urbanística 3 (U.G.U.3)

A Unidade de Gestão Urbanística 3 tem origem numa parcela delimitada pela Estação Radiogoniométrica Aero-Naval, a norte, um núcleo de moradias existentes, a nascente, a avenida marginal, a poente, e uma parcela que deu origem à U.G.U.4, a sul.

No Plano de Belchior Robles esta unidade é atravessada por um arruamento, que terá continuidade para norte, prevendo-se também a construção de um arruamento interior, paralelo à avenida marginal, e com estacionamento, definindo-se um novo alinhamento das construções desse lote para sul (U.G.U.3, U.G.U.4 e U.G.U.5).

Tendo o lote inicial ficado subdividido em dois, no primeiro desenvolveram-se dois edifícios com orientação norte-sul, com o mesmo comprimento, paralelos à avenida marginal, de habitação multifamiliar, com cinco pisos, sendo o rés-do-chão destinado a serviços. No segundo desenvolveu-se um edifício de menor comprimento, paralelamente aos dois anteriores e igualmente com cinco pisos, sendo o do rés-do-chão destinado a estabelecimentos comerciais e de serviços. Todos eles apresentam como característica comum, o revestimento exterior a tijolo refratário e fenestranças do mesmo tipo.



Figura 97 - Unidade de Gestão Urbanística 3
Fonte: Autor (2012).

5.3.4 – Unidade de Gestão Urbanística 4 (U.G.U.4)

A Unidade de Gestão Urbanística 4 ocupa um lote de terreno cujos arruamentos, tal como previsto no plano local, o dividem em quatro parcelas independentes. Em dois deles estão implantados dois edifícios retangulares de habitação multifamiliar com a cerca de quatro pisos sendo o rés-do-chão destinado a estabelecimentos comerciais, com a orientação nascente-poente. Nos outros dois espaços estão implantados edifícios de planta quadrada, de seis pisos sendo o rés-do-chão para estabelecimentos comerciais. O conjunto dos quatro edifícios, embora pertencendo à mesma unidade, não apresenta características comuns.



Figura 98 - Unidade de Gestão Urbanística 4
Fonte: Autor (2012).

5.3.5 – Unidade de Gestão Urbanística 5 (U.G.U.5)

A esta Unidade de Gestão Urbanística 5 ocupa uma parcela de terreno onde se desenvolvem cinco edifícios, três com planta rectangular com cêrcea de cinco pisos e dois com planta quadrada e seis pisos destinados a habitação unifamiliar, e o rés-do-chão a estabelecimentos comerciais. Nos extremos nascente e sul está, implantado um conjunto de moradias unifamiliares em banda, com dois pisos (apenas parcialmente edificado).

O conjunto de três edifícios tem a sua implantação perpendicular à avenida marginal, portanto com a orientação nascente-poente. O conjunto de dois edifícios de implantação de secção quadrada, localizam-se à face do arrumamento que passa na parte posterior dos edifícios retangulares e no alinhamento dos intervalos entre eles.



Figura 99 - Unidade de Gestão Urbanística 5
Fonte: Autor (2012).

5.3.6 – Unidade de Gestão Urbanística 6 (U.G.U.6)

A Unidade de Gestão Urbanística 6 integra um lote de terreno que foi dividido em parcelas adaptadas à morfologia do terreno e constituídas por moradias unifamiliares isoladas, de dois pisos, de características arquitetónicas semelhantes, com um alinhamento dominante mas não rígido, apresentando uma forma de planta variável. Apoia-se em arruamentos que se executaram previamente, devidamente infraestruturados, dando continuidade a outros exigidos em intervenções urbanísticas contíguas.



Figura 100 - Unidade de Gestão Urbanística 6
Fonte: Autor (2012).

5.3.7 – Unidade de Gestão Urbanística 7 (U.G.U.7)

A Unidade de Gestão Urbanística 7 tem como acesso principal a via circundante a sul das instalações da Refinaria, desenvolvendo-se em três edifícios paralelos à mesma, com orientação nascente-poente, e um quarto perpendicular, com cércea variável entre seis e oito pisos, destinados a habitação multifamiliar com estabelecimentos comerciais no rés-do-chão. Fazendo frente para um outro arruamento que dá acesso ao interior do quarteirão onde paralelamente àqueles edifícios desenvolvem-se moradias unifamiliares em banda, com cércea variável entre dois e três pisos.

O elemento característico comum entre os diferentes edifícios desta unidade é os revestimentos e cores exteriores, bem como as respetivas características arquitetónicas, nomeadamente a fenestração.



Figura 101 - Unidade de Gestão Urbanística 7
Fonte: Catálogo de Promoção Comercial / Arquivo do Autor.

5.3.8 – Unidade de Gestão Urbanística 8 (U.G.U.8)

A Unidade de Gestão Urbanística 8 corresponde a uma intervenção desenvolvida em sistema cooperativo tendo a Câmara Municipal intervindo na aquisição dos terrenos. É constituída por quatro edifícios de habitação multifamiliar, com cinco pisos habitacionais, e um edifício de dois pisos de utilização comercial, todos marginando o arruamento existente com orientação, aproximada, norte-sul. Na parcela restante desenvolvem-se moradias, que no conjunto a nascente se configuraram em banda, paralelamente ao arruamento, e num outro conjunto, a poente da unidade, se constituem moradias isoladas de implantação afastada do arruamento e perpendicularmente a este.

As construções nesta unidade têm como característica comum o revestimento exterior, em tijolo refratário de cor castanha. Entre as moradias existe ainda a característica de cada garagem individual ficar à face dos arruamentos que as servem, formando um corpo em betão.



Figuras 102 - 103 - Unidade de Gestão Urbanística 8
Fonte: Autor (2012).

5.3.9 – Unidade de Gestão Urbanística 9 (U.G.U.9)

A Unidade de Gestão Urbanística 9, tal como a anterior, concretizou um conjunto cooperativo desenvolvendo-se em dois edifícios multifamiliares. De planta retangular e implantados paralelamente à via principal, com orientação norte-sul, têm cêrcea de cinco pisos destinados a habitação, tendo entre eles uma construção de rés-do-chão para estacionamento. As construções nesta unidade têm como característica comum o tipo de projeto com entradas individuais e diretas a partir da via pública, assim como os revestimentos exteriores.



Figuras 104 - 105 - Unidade de Gestão Urbanística 9
Fonte: Autor (2012).

5.3.10 – Unidade de Gestão Urbanística 10 (U.G.U.10)

A Unidade de Gestão Urbanística 10 desenvolveu-se, tal como as anteriores, em sistema cooperativo tendo existido intervenção da Câmara Municipal de Matosinhos. É constituída por cinco conjuntos de moradias unifamiliares em banda, com dois pisos implantando-se paralelamente aos arruamentos que os servem, sendo que quatro daqueles são paralelos entre si, com a orientação nascente-poente e o quinto perpendicular aos restantes, na direção norte-sul, todos mantendo um afastamento relativamente ao arruamento. No extremo nascente desta unidade existe um pequeno centro comercial com estabelecimentos de comércio de proximidade e serviços.

As construções em cada conjunto apresentam como característica comum o tipo de projeto, a fenestração e os acabamentos exteriores.



Figuras 106 - 107 - Unidade de Gestão Urbanística 10

Fonte: Autor (2012).

5.3.11 – Unidade de Gestão Urbanística 11 (U.G.U.11)

A Unidade de Gestão Urbanística 11 constitui um conjunto de dois edifícios multifamiliares com a cêrcea de cinco pisos, sendo o do rés-do-chão destinado a estabelecimentos comerciais. Têm a forma de dois UU, voltados um para o outro, deixando no seu interior um logradouro que é utilizado como estacionamento. Esta construção tem como elemento uniformizador a configuração exterior do conjunto de edifícios.



Figuras 108 - 109 - Unidade de Gestão Urbanística 11

Fonte: Autor (2012).

5.3.12 – Unidade de Gestão Urbanística 12 (U.G.U.12)

A Unidade de Gestão Urbanística 12 surge na sequência da expropriação do campo desportivo do Leça Futebol Clube, para a construção da Escola Secundária E.B.2.3 de Leça da Palmeira (Escola da Boa-Nova). Como terreno sobrannte, nele se desenvolve conjuntos de habitações unifamiliares isoladas, geminadas e em banda, sendo este

conjunto de orientação norte-sul e os restantes formando quarteirões com a frente das construções para os arruamentos que as servem e mantendo um afastamento constante relativo ao mesmo.



Figura 110 - Unidade de Gestão Urbanística 12
Fonte: Autor (2012).

5.3.13 – Unidade de Gestão Urbanística 13 (U.G.U.13)

A Unidade de Gestão Urbanística 13 resulta de uma iniciativa cooperativa tendo a intervenção da câmara municipal na aquisição dos terrenos. É constituída por um conjunto de dez edifícios multifamiliares, de quatro pisos, em que alguns deles têm estabelecimentos de comércio de proximidade no rés-do-chão, dispendo-se paralelamente aos arruamentos entretanto abertos e dando sequência à malha urbana prevista no respectivo Plano. É característica comum deste conjunto de edifícios o tipo de projeto, a sua forma exterior, o revestimento e as cores.



Figuras 111 - 112 - Unidade de Gestão Urbanística 13
Fonte: Autor (2012).

5.3.14 – Unidade de Gestão Urbanística 14 (U.G.U.14)

A Unidade de Gestão Urbanística 14 constitui uma das intervenções de natureza cooperativa levada a efeito no local, com intervenção da câmara municipal na aquisição do terreno, e é composta por um conjunto de seis edifícios de habitação multifamiliar com quatro pisos, sendo quatro deles, os da extremidade norte e nascente, de planta igual e os dois restantes de planta diferente. No restante do terreno, e com orientação norte-sul, desenvolvem-se conjuntos de moradias unifamiliares em banda, paralelas entre si e aos edifícios multifamiliares descritos, com garagens independentes à face da via pública. Na parte central do conjunto existe um pequeno parque público onde, nos pisos de rés-do-chão que o contornam por norte e nascente, se situam diversos estabelecimentos de apoio. Os arruamentos dão seguimento aos existentes integrando-se na malha urbana prevista no plano respectivo. São características comuns, o projeto e o tipo de revestimento e cores.



Figuras 113 - 114 – Unidade de Gestão Urbanística14
Fonte: Autor (2012).

5.3.15 – Unidade de Gestão Urbanística 15 (U.G.U.15)

A Unidade de Gestão Urbanística 15 ocupa um pequeno quarteirão composto por um edifício em L e um outro de implantação em forma de quadrado, ambos destinados a habitação multifamiliar, com cêrcea variável entre cinco e seis pisos, tendo no rés-do-chão estabelecimentos comerciais e de serviços. No interior deste conjunto forma-se uma pequena praceta.

Os arruamentos principais ficam paralelos, por norte e nascente, a dois lados do quarteirão, ligando aos mesmos os arruamentos secundários, interiores. Sendo o

conjunto formado por dois edifícios completamente diferentes na sua forma exterior. Não existem elementos comuns, a não ser o tipo de material de revestimento que é igual.



Figuras 115 - 116 - Unidade de Gestão Urbanística 15
Fonte: Autor (2012).

5.3.16 – Unidade de Gestão Urbanística 16 (U.G.U.16)

A Unidade de Gestão Urbanística 16 ocupa um quarteirão constituído por duas parcelas de terreno. Numa destas foi construído um prédio de cinco pisos destinado a habitação multifamiliar, e o rés-do-chão a estabelecimentos comerciais. Na outra parcela, a norte, foi efetuada uma construção para a uma média superfície comercial (supermercado Pingo-Doce), apenas de rés-do-chão, tendo sido efetuados os arrumamentos previstos no respectivo plano, ligando a via principal ao arruamento interior. Os revestimentos exteriores são idênticos embora os edifícios nada tenham em comum.



Figuras 117 - 118 - Unidade de Gestão Urbanística 16
Fonte: Autor (2012).

5.3.17 – Unidade de Gestão Urbanística 17 (U.G.U.17)

A Unidade de Gestão Urbanística 17 resultou da cedência do terreno necessário à construção do Centro de Saúde de Leça da Palmeira, sendo que uma parcela se destinou a este fim, uma outra, do lado nascente, deu origem a um edifício de habitação multifamiliar com cinco pisos, tendo o rés-do-chão destinado a estabelecimentos de comércio e serviços, e a última parcela, no extremo sul, alberga sete moradias em banda com a cércea de dois pisos, para habitação unifamiliar com igual projeto e acabamentos exteriores. As vias que servem esta unidade partem das existente e dão cumprimento ao previsto para o local.

As três unidades construídas apresentam características correspondentes ao fim a que se destinam, com carácter ajustado à respectiva função. É o caso do Edifício do Centro de Saúde com projeto adequado à sua utilização. Do conjunto de moradias uniforme e de projeto idêntico. E do edifício multifamiliar com fenestração regular e revestimento igual.



Figuras 119 - 120 - Unidade de Gestão Urbanística 17
Fonte: Autor (2012).

5.3.18 – Unidade de Gestão Urbanística 18 (U.G.U.18)

A Unidade de Gestão Urbanística 18 é composta por um edifício com orientação norte-sul, destinado a habitação multifamiliar, com cinco pisos, construído num sistema de compropriedade²¹.

²¹ Um conjunto de pessoas organizou-se adquirindo o terreno, mandaram construir o edifício, constituíram-no em propriedade horizontal e dividiram entre si as respectivas frações dando por extinto o regime em que foi construído, o qual só foi útil para a obtenção de benefícios fiscais.

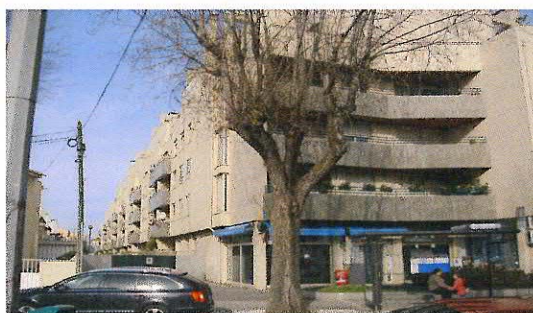
Tem como acesso a via principal, cumprindo o afastamento à mesma pelo alinhamento definido para o local. Apresenta revestimentos e fenestração que lhe dão carácter de uniformização da unidade.



Figura 121 - Unidade de Gestão Urbanística 18
Fonte: Autor (2012).

5.3.19 – Unidade de Gestão Urbanística 19 (U.G.U.19)

A Unidade de Gestão Urbanística 19, construída no mesmo sistema que a anterior, em compropriedade, é constituída por um edifício multifamiliar com quatro pisos, com orientação norte-sul, e que funciona em regime de condomínio fechado, tendo no rés-do-chão do extremo sul estabelecimentos comerciais. Apresenta como característica geral o revestimento exterior e a fenestração que lhe conferem a uniformização. Este edifício substituiu uma construção anteriormente existente, destinada ao fabrico de cordas (Quintas & Quintas, Ld.^a).



Figuras 122 - 123 - Unidade de Gestão Urbanística 19
Fonte: Autor (2012).

5.3.20 – Unidade de Gestão Urbanística 20 (U.G.U.20)

A Unidade de Gestão Urbanística 20 é constituída por moradias geminadas, de dois pisos, cumprindo um alinhamento de afastamento da via pública e orientando-se

paralelamente aos arruamentos que os servem. Não apresentam nenhuma característica particular ou especial que lhe dê qualquer tipo de uniformidade, a não ser a tipológica.



Figuras 124 - 125 - Unidade de Gestão Urbanística 20
Fonte: Autor (2012).

5.3.21 – Unidade de Gestão Urbanística 21 (U.G.U.21)

A Unidade de Gestão Urbanística 21 é constituída por quatro edifícios de habitação multifamiliar, com quatro pisos, tendo dois deles, um a norte e outro a poente, o rés-do-chão destinado a estabelecimentos comerciais. Os quatro edifícios têm a orientação nascente-poente, e estão implantados perpendicularmente à via principal. Os arruamentos que servem estes edifícios integram-se na rede viária prevista para o local. Os edifícios construídos têm como característica comum apenas a sua tipologia.



Figuras 126 - 127 - Unidade de Gestão Urbanística 21
Fonte: Autor (2012)

5.3.22 – Unidade de Gestão Urbanística 22 (U.G.U.22)

A Unidade de Gestão Urbanística 22 apenas foi considerada como uma parcela no contexto do presente trabalho/tese por assim se apresentar no Plano de Pormenor de Belchior Robles pois, na realidade, trata-se de terrenos de diferentes proprietários que têm vindo a ser objeto de intervenção urbanística com a construção de infraestruturas e sequentemente os prédios. Quatro dos edifícios que a compõem com cinco pisos têm a orientação nascente-poente, e destinam-se a habitação multifamiliar. Um quinto edifício mais antigo, com a orientação norte-sul, também com cinco pisos para habitação multifamiliar, sendo o rés-do-chão destinado a estabelecimentos comerciais, com um edifício de rés-do-chão comercial ligando a um dos prédios do conjunto a nascente. Os arruamentos foram sendo construídos, como se disse, sequencialmente aos edifícios e integrando-se no previsto no plano respectivo.



Figuras 128 - 129 - Unidade de Gestão Urbanística 22
Fonte: Autor (2012).

5.3.23 – Unidade de Gestão Urbanística 23 (U.G.U.23)

A Unidade de Gestão Urbanística 23 surge na sequência da falência de uma das grandes indústrias locais, a FACAR – Fábrica Nacional de Tubos Metálicos²². Trata-se de uma unidade predominantemente destinada a habitação e serviços, cuja edificação é feita através de seis blocos, dois com cerca de vinte e um pisos e quatro com onze pisos. A

²² A fábrica, após diversos problemas laborais, foi tomada em dação pelo Banco Português do Atlântico que, a pretexto de garantir os direitos dos trabalhadores – salários em atraso e despedimentos com indemnização –, defende junto da Câmara Municipal um plano de ocupação para o terreno da antiga fábrica que irá ser considerado controverso pelas elevadas cêrceas e índices de ocupação.

sua implantação faz-se em torno de uma praça rectangular definida pelos arruamentos de acesso, sendo as partes remanescentes da parcela, com forma irregular, integradas nas zonas ajardinadas envolventes.

Os dois edifícios de vinte e um pisos têm como características comuns o projeto, os revestimentos exteriores e a fenestração, e diferentes dos outros quatro edifícios. Estes têm de comum entre si, os revestimentos exteriores e a tipologia.

Nesta unidade estão ainda integrados dois outros edifícios, um de cinco pisos onde funciona um hotel e, outro, localizado numa parcela a norte, com a cerca de rés-do-chão, onde funciona uma média superfície do ramo alimentar.



Figura 130 - Unidade de Gestão Urbanística 23 – Terrenos da antiga FACAR
Fonte: Autor (2012).

5.3.24– Unidade de Gestão Urbanística 24 (U.G.U.24)

A Unidade de Gestão Urbanística 24 constituiu-se com a parcela ocupada pela Exponor, parque de feiras e exposições, a qual fica delimitada por um arruamento de acesso à A28, a norte, pela A28 a nascente, pelo Parque Municipal da Quinta da Conceição, a sul e por uma nova via, a poente, servindo objetivamente de acesso à própria Exponor. As construções que a compõem grandes pavilhões de dimensão proporcional ao fim a que se destinam, para além de todos os outros elementos¹ de apoio, nomeadamente

instalações sociais, auditórios, parques de estacionamento, etc. Têm como característica comum os revestimentos exteriores.



Figuras 131 - 132 - Unidade de Gestão Urbanística 24
Fonte: Autor (2012).

5.4 – Núcleos de Génese Ilegal

Os núcleos designados como de *génese ilegal* desenvolveram-se a partir do princípio dos anos 70 do século passado em zonas afastadas dos centros habitacionais, em terrenos interiores mas muito próximos de vias principais, como a Estrada Nacional 107 e a Estrada para Santa Cruz do Bispo.

Os lotes apareceram por divisão espontânea dos proprietários de cada terreno em copropriedade, em avos, sem possibilidade de definição de parte, tendo como acesso os caminhos existentes que permitiam chegar aos campos ou às bouças, pavimentados em terra batida sem qualquer infraestruturção básica. Aquando do loteamento e da construção das casas, na generalidade, os proprietários procuraram definir um alinhamento para as futuras ruas, tendo os edifícios habitacionais, geminados, isolados no lote, ou em banda (em menos casos), as cêrceas de um e/ou dois pisos.

Posteriormente, em 1995²³, a autarquia liderou o processo de legalização destas construções de génese ilegal promovendo a execução das infraestruturas e o loteamento efetivo e cobrando a comparticipação a cada um dos proprietários. Contudo, e conforme a lei permite, não era obrigatória a legalização das habitações ficando o processo

²³ A C.M.M teve como base para a sua atuação a Lei 91/95, de 2 de Setembro que estabelece um processo de reconversão de Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI).

interrompido, pois apenas fica legal o loteamento e o lote. Ainda assim, estes núcleos estão hoje enquadrados na malha urbana da cidade.



Figuras 133 - 134 – Áreas Urbanas de Génese Ilegal da Bataria e do Monte Espinho
Fonte: Autor (2012).

5.5 – Zona Industrial e de Serviços

Desde os anos 60, a nascente da Área de Estudo, começou a tomar forma uma zona industrial e de serviços. Apoiada num importante eixo viário que veio a concretizar-se na A28, em alternativa à EN107, foram inicialmente os planos de Arménio Losa, quer gerais quer de pormenor, que previram instalações industriais, para os terrenos que lhe são adjacentes ou próximos. Mais tarde juntaram-se a Exponor, Hotéis, a ponte e a nascente, e mais recentemente uma grande superfície, o Centro Comercial “MAR Shopping”, bem como uma cadeia internacional de mobiliário e decoração, o “Ikea”, em substituição de indústrias existentes. Paralelamente a estas construções verifica-se também a presença de diversas unidades de serviços e pequenas indústrias, de menor dimensão (como as já mencionadas numa unidade anterior), média superfície e um outro hotel. Embora mais afastadas estas não deixam também de integrar este conjunto industrial e de serviços que toma como suporte o grande eixo viário que é a A28.

Para acesso a estas construções desenvolveram-se eixos viários paralelos à A28 com uma largura razoável, passagem desnivelada, rotundas de ligação e inversão de marcha e zonas arborizadas entre vias e entre estas e os edifícios.



Figuras 135 - 136 – Zonas industrial (Jomar S.A.) e de Serviços (MAR Shopping) marginando a A28
Fonte: Autor (2012).



Figuras 137 - 138 – Zona de Serviços e Comércio (à Exponor)
Fonte: Autor (2012).

5.6 – Núcleos de Génese Rural Persistente

Na zona em estudo subsistem dois núcleos que entendemos designar como de génese rural persistente na medida em que mantêm, essencialmente, as suas casas de lavoura características, sendo o rés-do-chão ocupado com as lojas onde os lavradores preparavam o vinho e o guardavam, bem como as tulhas do milho, a salgadeira da carne de porco e a talha das azeitonas. O andar de habitação tem a porta principal de acesso direta à sala para onde abriam um ou dois quartos, – quando havia um terceiro já era junto ao acesso à cozinha –, localizando-se esta na parte posterior da casa, com ligação à sala através de um pequeno corredor. Sobressaindo na cobertura da casa, que era revestida a telha cerâmica, a grande chaminé que dava saída à respectiva saia, que de um lado ou outro de uma das paredes da cozinha ficava por cima do forno, a um canto, e da lareira, onde eram confeccionadas as refeições e onde se dependurava o fumeiro dos enchidos em varas de loureiro. Lateralmente à casa, um largo portão de acesso ao quinteiro com um coberto, e alguns com um banco lateral, que dava, outrora, entrada aos carros de bois cujas cortes ficavam no logradouro, o qual tinha como cobertura uma ramada.

Os grandes terrenos agrícolas em seu torno desapareceram, e deram origem aos empreendimentos cuja descrição fez parte dos capítulos anteriores. Mantêm agora pequenas parcelas que continuam a ser cultivadas já não produzindo carros de milho, mas como hortas de produtos de consumo corrente e de época, as chamadas novidades.

Os dois núcleos aqui referidos são o de Camposinhos, de pequena dimensão, encravado no lote da Exponor, e o de Gonçalves, com maiores dimensões, com casas bem conservadas e em maior número. Ambos os conjuntos estão classificados como património de interesse público.



Figuras 139 - 140 – Núcleo Rural de Camposinhos
Fonte: Autor (2012).



Figuras 141 - 142 - Núcleo Rural de Gonçalves
Fonte: Autor (2012).

5.7 – Equipamentos

Os equipamentos presentes nesta área integram-se na malha urbana, tendo vindo a ser implantados de acordo com a expansão dos núcleos ribeirinho (Leça) e o de lavoura (Amorosa), procurando corresponder ao aumento populacional, nomeadamente escolas

para os diferentes níveis de ensino, centro de saúde, locais de desporto e de lazer e parques públicos.

Após a demolição dos edifícios que funcionavam como escolas primárias à saída da Ponte de Pedra, para ampliação do Porto de Leixões, surgem, no período do Estado Novo, dois edifícios escolares, um para rapazes (a da Praia) e outro para raparigas (a do Corpo Santo), ambos localizados, de forma central na zona de expansão em quadrícula, no interior dos lotes, afastados do alinhamento da vedação de delimitação; e um outro conjunto geminado, com duas escolas também primárias, uma feminina e outra masculina (na Amorosa), localizam-se na zona mais rural junto à EN107, de modo a servir um polo de grande concentração populacional.

Quando surgiram as Escolas Secundárias, estas tiveram que se localizar no extremo das zonas habitacionais existentes, nas áreas que designámos como de *expansão em quadrícula*. Em termos de características de implantação, os edifícios situam-se no interior da parcela, afastados da via pública, mas com uma entrada direta a partir desta.

O equipamento desportivo surgiu por influência do Leça Futebol Clube, primeiro, com as suas instalações em terrenos limítrofes à *zona de expansão em quadrícula*, e, hoje, já com o seu estádio e pavilhão gimnodesportivo do lado oposto ao recinto da Exponor, do lado nascente da A28. Entretanto a Câmara Municipal, substituindo um quartelamento militar – B.A.A.F.L. – desativado e localizado entre a E.N. 107 e a A28, a norte da Exponor, construiu um outro complexo desportivo com campo de futebol com piso sintético e um pavilhão gimnodesportivo. De referir também o Centro Hípico de Leça da Palmeira junto ao nó da A28.

Quanto a espaços verdes, a primeira tentativa de construir espaço organizado foi a da Alameda Mouzinho de Albuquerque, desaparecida com a ampliação do Porto de Leixões. Depois foi a vez da zona envolvente ao Castelo de Leça, onde se fizeram diversas intervenções, umas melhor sucedidas do que outras, e mais tarde o jardim do Corpo Santo, espaço público já bem delineado, integrando a respectiva Capela e

incluindo um monumento a um médico local, Dr. José Domingos de Oliveira²⁴. Com outra dimensão, o Parque Municipal da Quinta da Conceição, no extremo nascente de Leça da Palmeira e na sua continuidade, para poente, a Quinta de Santiago (Museu), constituem um pulmão local. Mais recentemente registam-se dois outros espaços verdes, um parque público do lado norte da Igreja Matriz (Parque Eng.º Fernando Pinto de Oliveira), no início do escadório/calvário de Sant'Ana, e um outro central a um conjunto de edifícios na *zona de expansão em loteamentos*, enquadrado pelas construções levadas a efeito.

Os equipamentos mais antigos foram sendo localizados de forma a corresponder à evolução da expansão urbana de Leça da Palmeira, como é o caso da Igreja Matriz e Capelas, o Castelo de Leça, o próprio cemitério, a Estação Radiogoniométrica Aero-Naval e o Farol da Boa Nova, que, pela especificidade, se situaram em zonas isoladas e estão hoje absorvidos pela expansão da construção. Outros elementos, como a Casa de Chá da Boa-Nova, a Piscina de Marés e a Estação de Passageiros, surgiram como elementos valorizando determinados locais, como a marginal, e, conseqüentemente, correspondendo a uma valorização turística.

Para além dos equipamentos destacados, existem, ainda outros, integrando todas as zonas consideradas, mas que não conseguiremos isolar em determinadas características, pois em geral preenchem vazios quer na Zona Antiga, quer na Zona de Expansão em Quadricula.

5.8 – Aspetos de Síntese

Com a análise das plantas seleccionadas concluiu-se que o território de Leça da Palmeira – Estudo de Caso –, se desenvolveu a partir não só das condições naturais mas das infraestruturas implantadas no seu interior como o Porto de Leixões, a Petrogal ou a Exponor, mas também dos eixos viários entretanto construídos.

²⁴ O Dr. J. Domingos de Oliveira foi um estudioso das doenças cancerígenas oferecendo o primeiro elemento de rádio ao Hospital de Santo António.

Assim, Leça da Palmeira cresceu essencialmente ao longo do Rio Leça e do troço da antiga Estrada Nacional 107 que a atravessa, aqui um caso típico de *crescimento suburbano* em que primeiro surge a infraestrutura depois dá-se o parcelamento e só depois a edificação. Com a construção do Porto de Leixões, a Zona Antiga foi bastante reduzida, fazendo-se a partir daí a expansão para norte.

Esse crescimento deu-se através de uma Expansão em Quadrícula, isto é, abriram-se ruas segundo uma malha ortogonal, com condições de iluminação e ventilação, desenvolvendo-se o parcelamento, seguido pelas infraestruturas e só depois a edificação. De modo semelhante ao designado “*ensanche*” identificado por Solà-Morales, esta Expansão enquadra a zona antiga, dando seguimento aos seus arruamentos.

Dessa zona de Expansão em Quadrícula para norte, até às instalações da Petrogal, a expansão faz-se segundo um processo de “*cidade-jardim*” em que as parcelas existentes são infraestruturadas surgindo quase em simultâneo os edifícios. Em alguns casos entendemos ser de classificar o crescimento urbano como em “*polígonos*” onde as três operações ocorrem em simultâneo, o parcelamento, a infraestruturção e a edificação. É o caso das Unidades de Gestão Urbanística onde se desenvolveram as construções em sistema cooperativo (U.G.U. 8, 9, 10, 13 e 14).

A nascente desta zona de crescimento e de ambos os lados da A28 desenvolveram-se dois grandes pólos, um comercial e/ou de serviços (IKEA-MAR Shopping) e outro de negócios (Exponor), ambos baseados no grande eixo viário existente que liga com facilidade e rapidez a cidade do Porto ao aeroporto. É este desenvolvimento uma das expressões da Cidade Contemporânea onde a força dos novos meios de comunicação, os metatextos, se torna evidente.

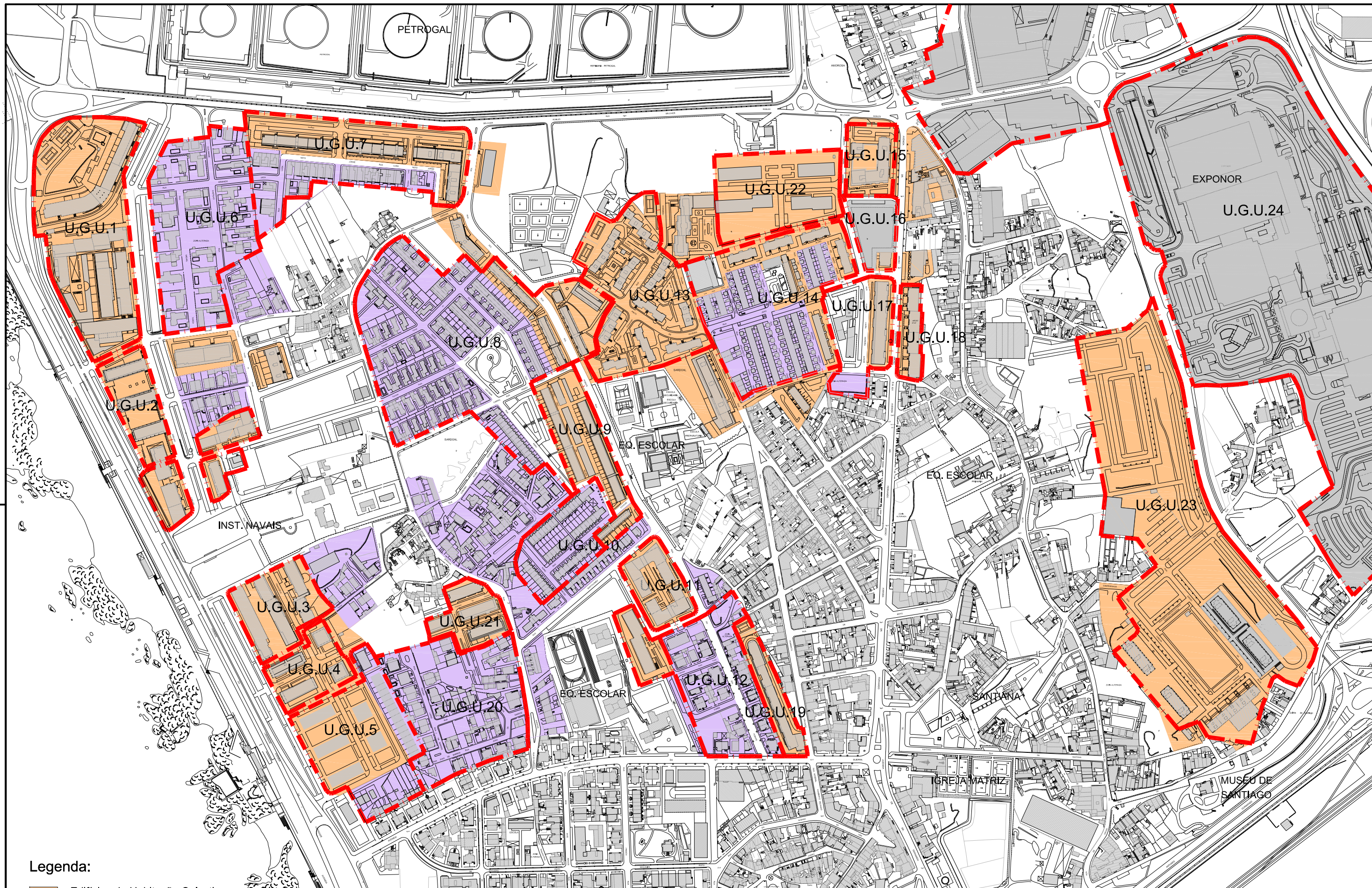
Dos núcleos rurais da freguesia, o do Sardoal e o de Pedras de Novais serão absorvidos pela expansão da construção, tal como já definido no plano de urbanização local. Os de Camposinhos e Gonçalves, mais para nascente, têm prevista a salvaguarda, integrando a Carta de Património Classificado.

Os núcleos de construção clandestina desenvolvidos ao longo dos anos 60 e 70 do século passado têm vindo a ser legalizados, licenciados e infraestruturados. Na sua génese, contudo, constituem um caso de crescimento urbano não submetido a planeamento – *urbanização marginal*, segundo a caracterização de Solà-Morales – por se efetuar primeiro o parcelamento e depois a edificação.

Leça da Palmeira é um somatório de todos estes processos de crescimento urbano e operações urbanísticas. E apenas isso bastaria para a justificar como caso de estudo, relembrando-se que se escolheu estudar Leça da Palmeira porque se queria percebê-la nos aspetos que não nos aparecem claros ou evidentes sob o ponto de vista da sua morfologia geral, e que se acreditou que uma leitura/fragmentação no tempo tornaria mais inteligível.



Figura 143 – Imagem de Leça da Palmeira, em 2012
Fonte: Revista O.E. (set 2012, capa)

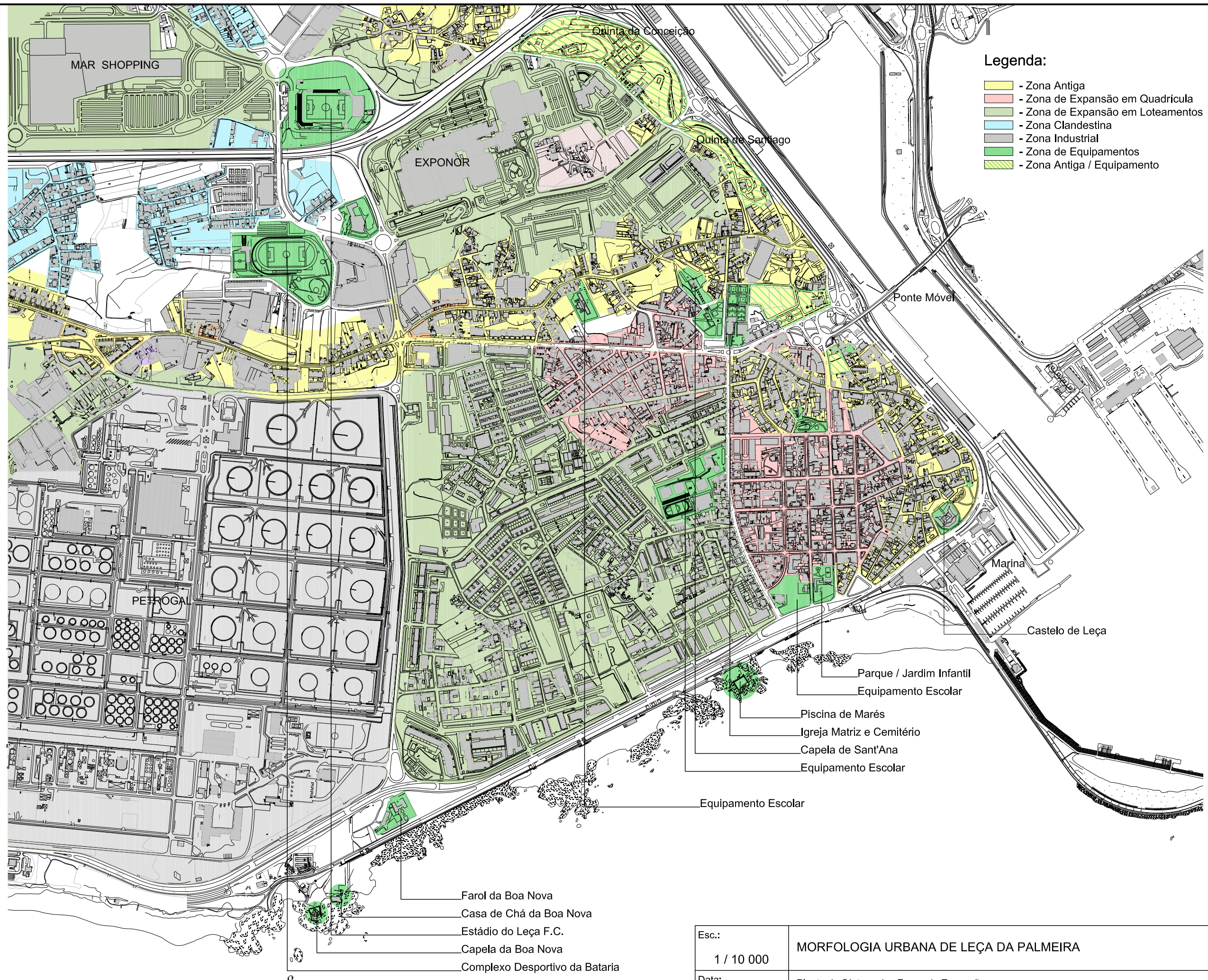


Legenda:

- Edifícios de Habitação Colectiva
- Edifícios Unifamiliares

Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:
	1 / 5 000	10
Data:	Planta de U.G.U. - Entre as Ruas de Belchior Robles e Av.ª dos Combatentes da Grande Guerra, A28 e Av.ª Marginal	Página:
MAR 2013	Fonte: Elaborado pelo Autor sobre planta actualizada (2012)	146 A





- Legenda:**
- Zona Antiga
 - Zona de Expansão em Quadrícula
 - Zona de Expansão em Loteamentos
 - Zona Clandestina
 - Zona Industrial
 - Zona de Equipamentos
 - Zona Antiga / Equipamento

- Farol da Boa Nova
- Casa de Chá da Boa Nova
- Estádio do Leça F.C.
- Capela da Boa Nova
- Complexo Desportivo da Bateria

Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	11
1 / 10 000			
Data:	Planta de Síntese das Zonas de Expansão	Página:	146 B
MAR 2013	Fonte: Elaborado pelo Autor sobre planta actualizada (2012)		



VI CONCLUSÕES

Propusemo-nos, no presente trabalho, estudar a Morfologia Urbana de Leça da Palmeira, tendo procedido a uma recolha intensiva de elementos, que fizemos ao longo da vida, de imagens e textos, e, ultimamente de cartografia que se encontrava dispersa.

Assim, após análise de estudos teóricos de referência orientados para o enquadramento do caso em estudo, nomeadamente o Plano para Barcelona de Cerdá, a Cidade-Jardim de Ebenezer Howard e a Cidade Industrial de Tony Garnier, também sistematizámos, brevemente, a Cidade Moderna, Pós-Movimento Moderno e Contemporânea. No conjunto procurámos referir os aspetos morfológicos mais característicos de cada um dos “modelos” ou tempos da *cidade*.

Antes desta descrição analítica, centrámo-nos em autores vários que nos permitiram debater os *elementos de forma*, entre outros aspetos importantes relativamente ao tecido urbano, como a escala e os processos de crescimento da urbanização. Neste contexto, foi dado especial ênfase ao trabalho de Manuel de Solà-Morales no que se refere à síntese dos processos de crescimento urbano, a partir das operações de parcelamento, urbanização/infraestruturação e edificação, os quais utilizámos na compreensão do crescimento de Leça da Palmeira, objeto no nosso Estudo de Caso.

A revisão da Legislação, seletivamente escolhida desde o período Monárquico até ao Regime Democrático atual, foi elaborada visando outro nível de entendimento da realidade estudada, o da identificação do quadro legal que justificasse, através da sua gestão, a forma do território.

Quanto ao Estudo de Caso, concluímos pelos elementos, coligidos e analisados que Leça da Palmeira deve ter tido origem num povoado castrejo situado na zona onde veio a desenvolver-se o Parque Municipal da Quinta da Conceição e que foi conhecido pelo Lugar do Castro, a partir do qual a população se movimentou em sentido descendente, fixando-se ao longo da margem direita do Rio Leça.

Verificámos pela planta mais antiga que encontrámos – século XVIII – que Leça da Palmeira cresceu principalmente junto à foz do Rio Leça, existindo alguns núcleos rurais localizados para o interior onde se agregavam principalmente casas de lavoura com o seu movimento próprio.

Mais tarde, com a construção do Anteporto de Leixões, verificou-se a chegada, primeiro de elevado número de operários, posteriormente, de homens de negócios ligados ao movimento de mercadorias, os burgueses e ingleses da cidade do Porto, aumentando, assim, a necessidade de construção de habitações.

Inicialmente, para corresponder ao aumento dessa necessidade habitacional, foi-se preenchendo a malha urbana existente que, tendo-se tornado insuficiente, deu origem ao crescimento para norte, através da abertura de novos arruamentos, já com características geométricas e outras condições de higiene, salubridade e facilidade de circulação. Estas ruas foram, ao longo do tempo, sendo objeto de melhoramento, nomeadamente, no que se refere à instalação de redes de água, saneamento e iluminação. Também a implantação dos edifícios, quer na sua relação com o lote, quer com a via, se foi alterando e transformando a imagem do aglomerado.

Esta fase ocorreu, aproximadamente, durante os primeiros oitenta anos do século XX, altura a partir da qual se desenvolve a construção nos terrenos para norte, dedicados, até aí, à lavoura. Primeiro, com a construção da Petrogal, nos finais dos anos 60, depois com a construção da Exponor, acompanhada pela falência de uma das maiores fábricas empregadoras local, a FACAR; e pela libertação dos terrenos a sul da refinaria, fruto da aprovação do PDM para o concelho de Matosinhos.

Além do referenciado, acresce, ainda, o “boom” da construção que, atraída pela orla marítima, se desenvolve em edifícios de diferentes tipologias, em habitação multifamiliar, junto ao mar, e moradias no interior, com a particularidade dos lotes, ocupados por construção cooperativa, terem, junto aos arruamentos, prédios de habitação multifamiliar e no interior, moradias em banda.

Num período mais recente, surgem as construções junto à A28, correspondendo ao dinamizar da cidade contemporânea.

Podemos dizer que Leça da Palmeira cresceu, não só com uma imagem próxima da Cidade-Jardim, com a presença da casa unifamiliar e logradouros ajardinados, mas também da Cidade Moderna, com os edifícios em altura, ainda que, na sua maioria, relacionados com o espaço público e, em particular, a malha viária, quer existente, quer projetada com a sua construção (e, por isso, distanciada da organização, funcionalmente fragmentada preconizada na Carta de Atenas).

Mais recentemente, o crescimento de Leça da Palmeira corresponde-se com as características da Cidade Contemporânea, representada pela zona da Exponor e IKEA-MAR Shopping, numa interação de proximidade com cidades de vária dimensão e facilidade de comunicação, justificada não só pelos eixos viários, mas também pela internet e tecnologia atual.

Em síntese, cremos poder afirmar que Leça da Palmeira é um caso paradigmático do *processo* de crescimento e transformação de muitas cidades portuguesas, também ela um somatório de intervenções mais ou menos distantes no tempo e conformes com o pensamento urbano desse tempo. O resultado final, contudo, entendemo-lo mais harmonioso em termos da sua morfologia geral e da sua imagem, proporcionando uma qualidade de vida superior a muitas delas e, neste sentido, não (tão) paradigmático da *imagem* desse crescimento e transformação.

BIBLIOGRAFIA

Álvarez, Javier (2009). *La Modernidad de Cerdá: Más Allá del “Ensanche”*, *Algunos Apuntes de Ingeniería y Cultura*. Madrid, Fundacion Esteyco.

Ascher, F. (1998). *Metapólis, Acerca do futuro da cidade*. Oeiras, Celta.

Ascher, F. (2010). *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico*. Lisboa, Livros Horizonte.

Aymonimo, C. e Rossi A. (1966). *La Citta di Padova, saggio di analisi urbana*. Roma, Officina Ed.

Benevolo, L. (1996). *História da arquitetura moderna*. São Paulo, Perspectiva.

Câmara Municipal de Matosinhos (1992). *Município de Matosinhos, Plano Director Municipal*. Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos.

Carvalho, A. (1999). *História da FACAR*. Leça da Palmeira, Athena Editora.

Catálogo da Exposição. (2003). *“Leixões: Identidade e Memória de um Porto”*. APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.

Choay, F. (2005). *O Urbanismo: utopias e realidades. Uma Antologia*. São Paulo, Editorial Perspectiva.

Costa, Lobo, M. (2005). *Administração urbanística. Evolução legal e sua prática*. Lisboa, IST PRESS.

Domingues, A. (2006). *Cidade e Democracia*. Lisboa, Argumentum Edições.

Faria, G. (1899). *Monographia do Concelho de Bouças*. Matosinhos, S/L.

Felgueiras, G. (1958). *Monografia de Matosinhos*. Matosinhos, Edição da Câmara Municipal de Matosinhos.

Figueiredo, A. (1918). *Jornadas em Portugal*. Lisboa, S/L.

Garcia, S. S. (1998). *O Desenvolvimento Urbano e o Processo de Planeamento em Vila do Conde*. Tese de Mestrado. Porto, FEUP.

Guido, M. (1972). *O Porto – Origem, Evolução e Transportes*. Porto, Edição do Autor.

Júnior, A. (1962). *Velha Leça*. Separata de “Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos”, n.º 9, Matosinhos.

Lamas, J. (2010). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.

Lima, M.A. (1963). *Matosinhos – Contribuição para o Estudo da Linguagem, Etnografia e Folclore do Concelho*. Separata da Revista Portuguesa de Filologia Vols. XI, 1961 e XII, 1962-1963. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

Lobo, M. (1995). *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. Porto, FAUP Publicações/DGOTDU.

Lynch, K. (2009). *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.

Marçal, H. (1958). Quinta da Conceição, de Matosinhos. In *Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos*. Matosinhos, pp.66-73.

Marçal, H. (1965). *A Barra do Douro e O Porto de Leixões*. Separata do Boletim da Biblioteca Municipal de Matosinhos n.º 12. Matosinhos.

Marçal, H. (1968). *O Abastecimento de Água À Cidade do Porto e À Vila de Matosinhos*. Separata do Boletim da Biblioteca Municipal de Matosinhos n.º 15. Matosinhos.

Nobre, A. (1945). *Leça da Palmeira: Recordações e estudos de há sessenta anos*. Porto, S/L.

Ortigão, R. (1876). *As Praias de Portugal – guia do banhista e do viajante*. Porto, Livraria Universal.

Panerai, P. (1994). O Retorno à cidade: o espaço público como desafio do projeto urbano. *Projeto*, 173, pp. 78-82.

Panerai, P., Depaule, J.C. e Demorgon, M. (2009). *Analyse Urbaine*. Marseille, Editions Parenthèses.

Pinto, A. e Gomes, P. (2003). *A Casa de Santiago em Vila Franca – Leça da Palmeira no final do século XIX*, Matosinhos, Edições Afrontamento/Câmara Municipal de Matosinhos.

Pires, C. (1936). *A Avenida Marginal de Leça da Palmeira a Vila do Conde e Póvoa*. Tese apresentada à III Secção do I Congresso Nacional de Turismo. Lisboa, S/L.

Revista da Ordem dos Engenheiros, Trimestral/JUL2011, Capa.

Rossi, A. (2001). *A Arquitectura da Cidade*. Chamusca. Edição Cosmos.

Salgado, J. (2005). *Álvaro Siza em Matosinhos*. Matosinhos, Edições Afrontamento/Câmara Municipal de Matosinhos.

Santos, F.J.R. (2011). *Espelhos de Mão – Matosinhos em Bilhetes Postais*. Matosinhos, Edições Quidnovi.

Santos, J.N. (1955). *Castro Quiffions*. Matosinhos, Edição do Autor.

Solà-Morales, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona, Edicions UPC.

Sica, P. (1981). *História del Urbanismo, el siglo XX*. Madrid, Instituto de Estudios de Administracion Local.

LEGISLAÇÃO

Diário do Governo (1865) – Decreto-Lei n.º 10 – Plano Geral de Melhoramentos.

Diário do Governo (1934) – Decreto-Lei n.º 24802 – Plano Geral de Urbanização.

Diário do Governo (1944) – Decreto-Lei n.º 33921 – Plano Geral de Urbanização (Revisão).

Diário do Governo (1946) – Decreto-Lei n.º 35931 – Anteplos de Urbanização.

Diário do Governo (1951) – Decreto-Lei n.º 38382 – Regulamento Geral de Edificações Urbanas.

Diário do Governo (1965) – Decreto-Lei n.º 46673 – Requisitos Técnicos dos Loteamentos.

Diário do Governo (1971) – Decreto-Lei n.º 560/71 – Operações de Loteamento.

Diário do Governo (1971) – Decreto-Lei n.º 561/71 – Requisitos de Ordem Técnica dos PGU e PP.

Diário da República (1977) – Lei 79/77 – Atribuições das Autarquias.

Diário da República (1979) – Lei 1/79 – Finanças Locais.

Diário da República (1982) – Decreto-Lei n.º 208/82 – Plano Diretor Municipal.

Diário da República (1982) – Portaria n.º 989/82 – Conteúdo Técnico do PDM.

Diário da República (1990) – Decreto-Lei n.º 69/90 – Planos Municipais.

Diário da República (1990) – Decreto-Lei n.º 302/90 – Plano de Ordenamento da Orla Costeira.

Diário da República (1995) – Decreto-Lei n.º 91/95 – Reconversão de Áreas Urbanas de Génese Ilegal.

Pesquisas na Internet:

Câmara Municipal de Matosinhos, [em linha]. Disponível em: <http://www.cm-matosinhos.pt> [consultado em 20 de Novembro de 2012].

Cidade-Jardim [em linha]. Disponível em <http://www.projctblog.com.br/2012/ebenezer-howard-e-a.cidadejardim> [consultado em 13 de Fevereiro de 2012].

Cidade-Jardim [em linha]. Disponível em: <http://www.tumblr.com/tagged-ebenezer%20howard> [consultado em 13 de Fevereiro de 2012].

Cidade-Jardim [em linha]. Disponível em <http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens-displayimage.php?album=5&pos=2>. [consultado em 13 de Fevereiro de 2012].

Instituto Geográfico Português, [em linha]. Disponível em: <http://www.scrif.igeo.pt/2004/mapasGooglepeter.asp> [consultado em 10 de Maio de 2011].

Plano Cerdá [em linha]. Disponível em <http://planocerda.blogspot.pt/2007/05/0-plano-cerd-nova-barcelona-proposta-29.html> [consultado em 13 de Fevereiro de 2012].

Planos

A.P.D.L. (1958) – Plano Regulador do Espaço Portuário de Leixões.

C.M.M. (1960) – Plano Regulador da Faixa Marginal Costeira a norte de Leça da Palmeira.

C.M.P. (1964) – Plano Regional do Noroeste Português (Porto).

C.M.M. (1964) – Plano Regulador do Litoral de Leça da Palmeira.

C.M.M. (1966) – Plano Regulador do Concelho de Matosinhos.

C.M.M. (1992) – Plano Diretor Municipal de Matosinhos.

C.M.M. (2000) – Plano de Urbanização de Belchior Robles, Leça da Palmeira.

ANEXOS 1

Planta n.º 1, século XVIII

Planta n.º 2, ano de 1880

Planta n.º 3, ano de 1915

Planta n.º 4, ano de 1925

Planta n.º 5, ano de 1944/1952


Planta n.º 6, ano de 1963

Planta n.º 7, ano de 1983

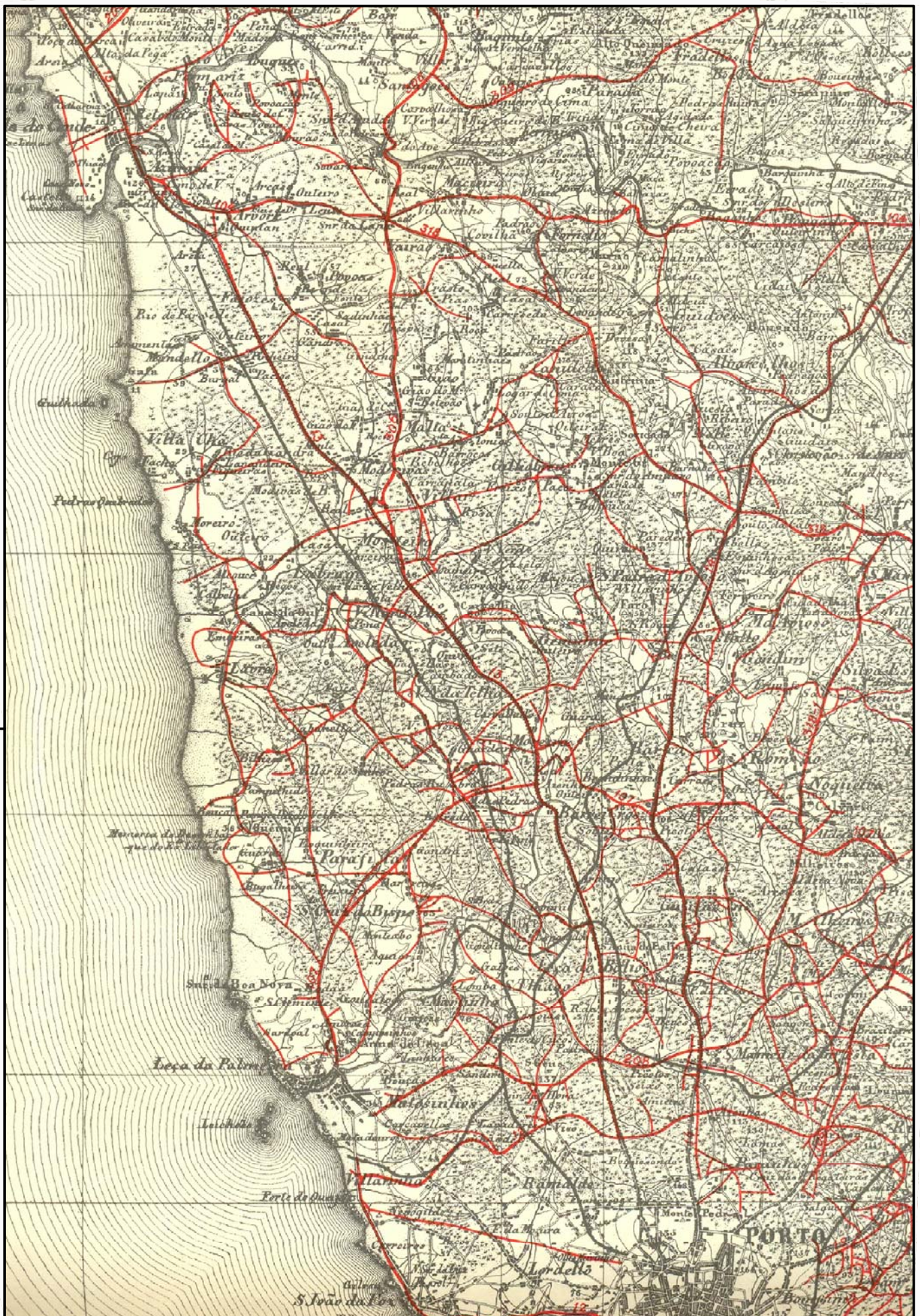
Planta n.º 8, ano de 2003


Planta n.º 9, ano de 2012

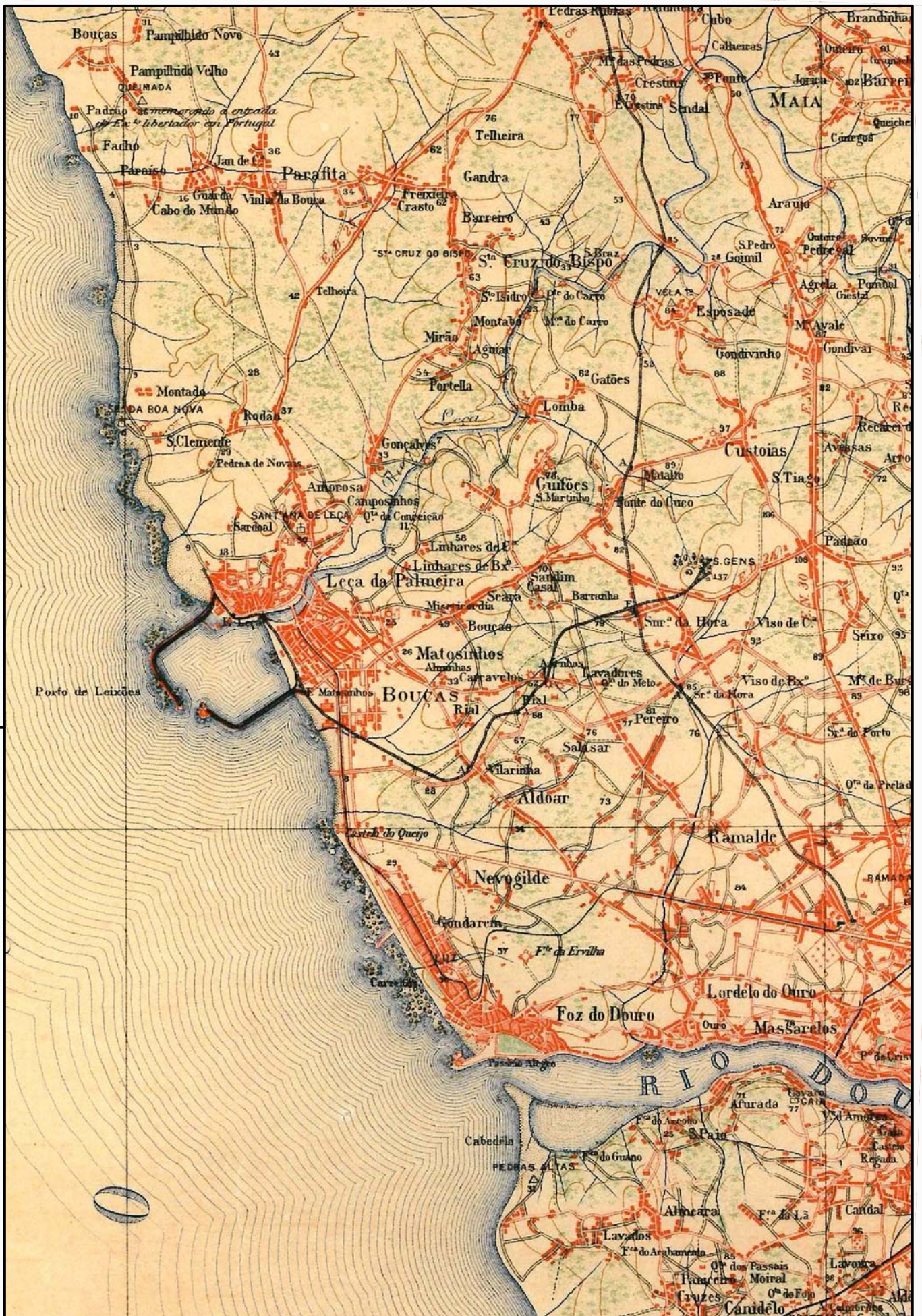



Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	1	
	1 / 10 000			
Data:	Extracto de Planta de Leça da Palmeira no século XVII, ampliada para a escala 1/10 000			
	MAR 2013	Fonte : Biblioteca Nacional do Brasil - Rio de Janeiro		

88 5. ABC 33.11.22




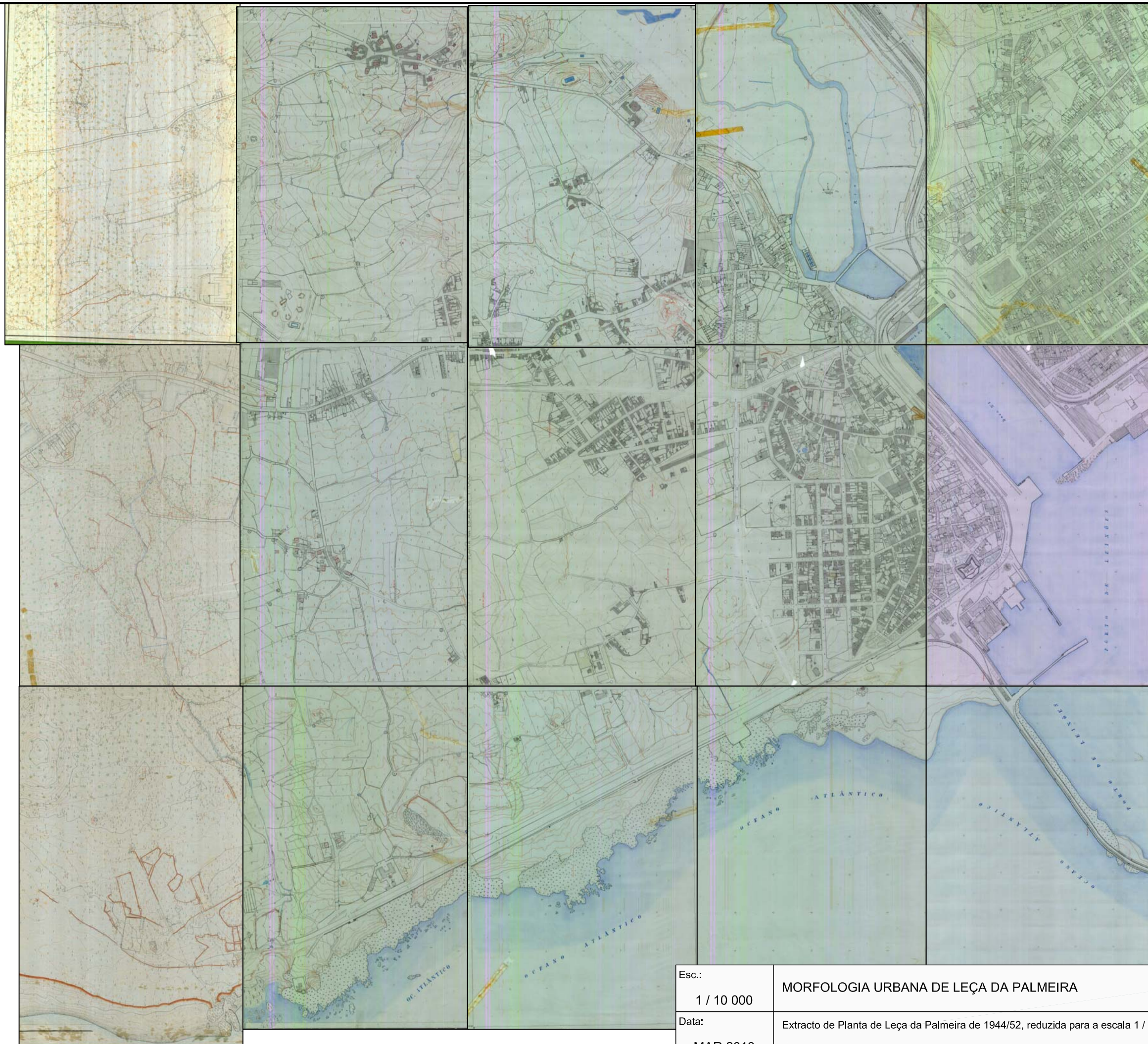
Esc.: 1 / 100 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 2	
Data: MAR 2013	Extracto de Planta de Leça da Palmeira em 1880 Fonte : Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino		




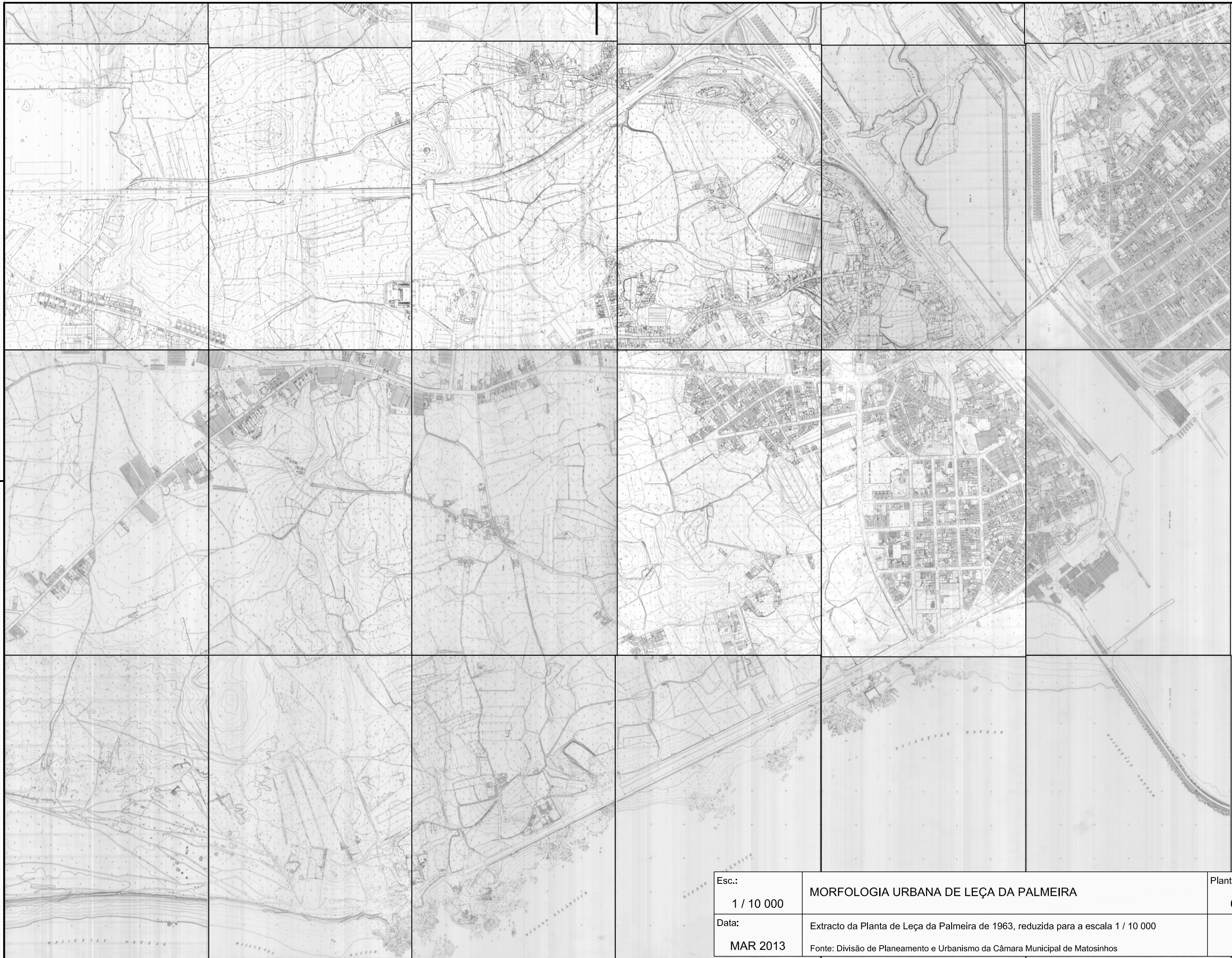
Esc.: 1 / 50 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 3
Data: MAR 2013	Extracto da Planta de Leça da Palmeira em 1915 Fonte : Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos	




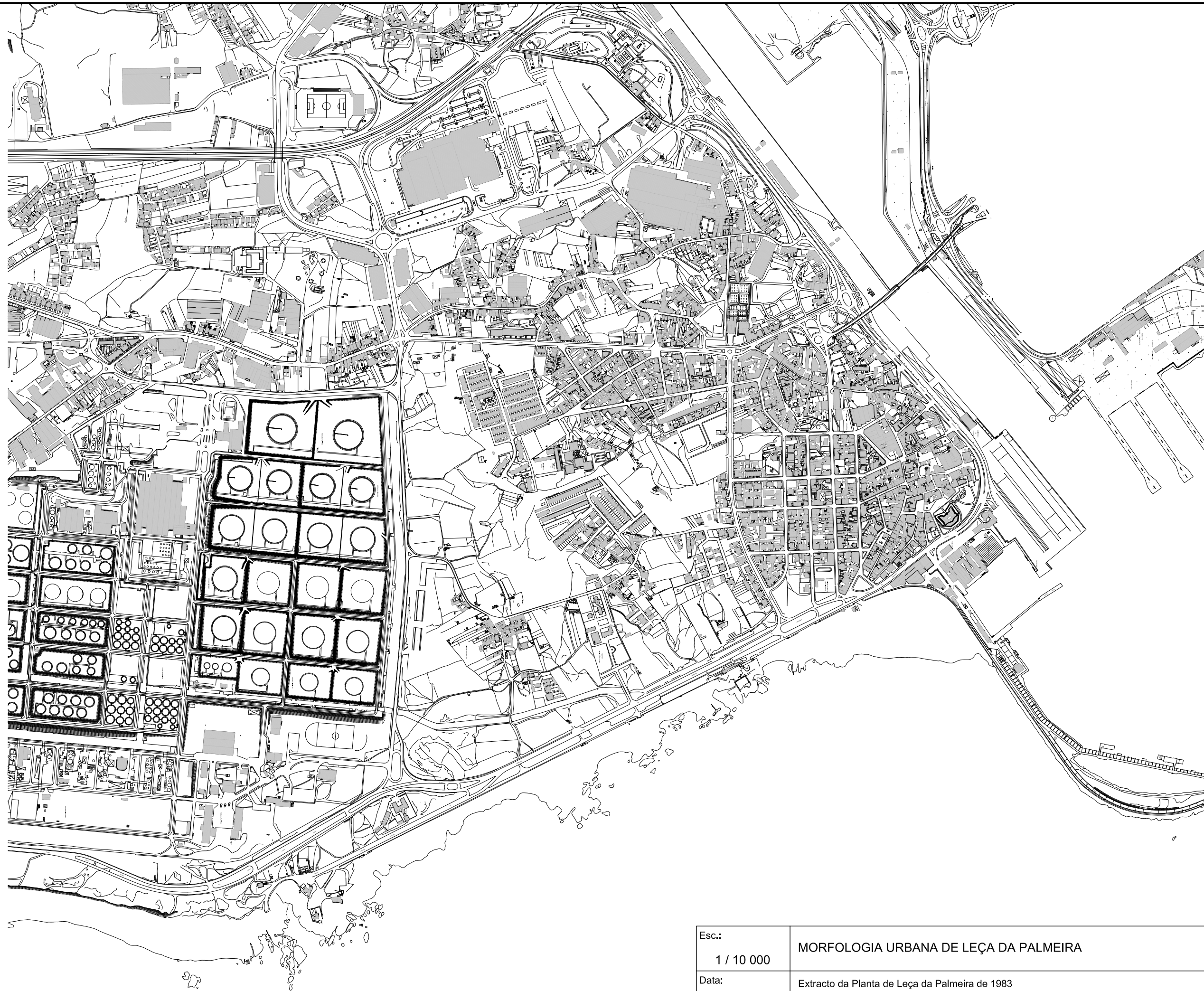
Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	
1 / 10 000		4	
Data:	Extracto da Planta de Leça da Palmeira em 1925, reduzida do original para a escala 1 / 10 000		
MAR 2013	Fonte : Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos		




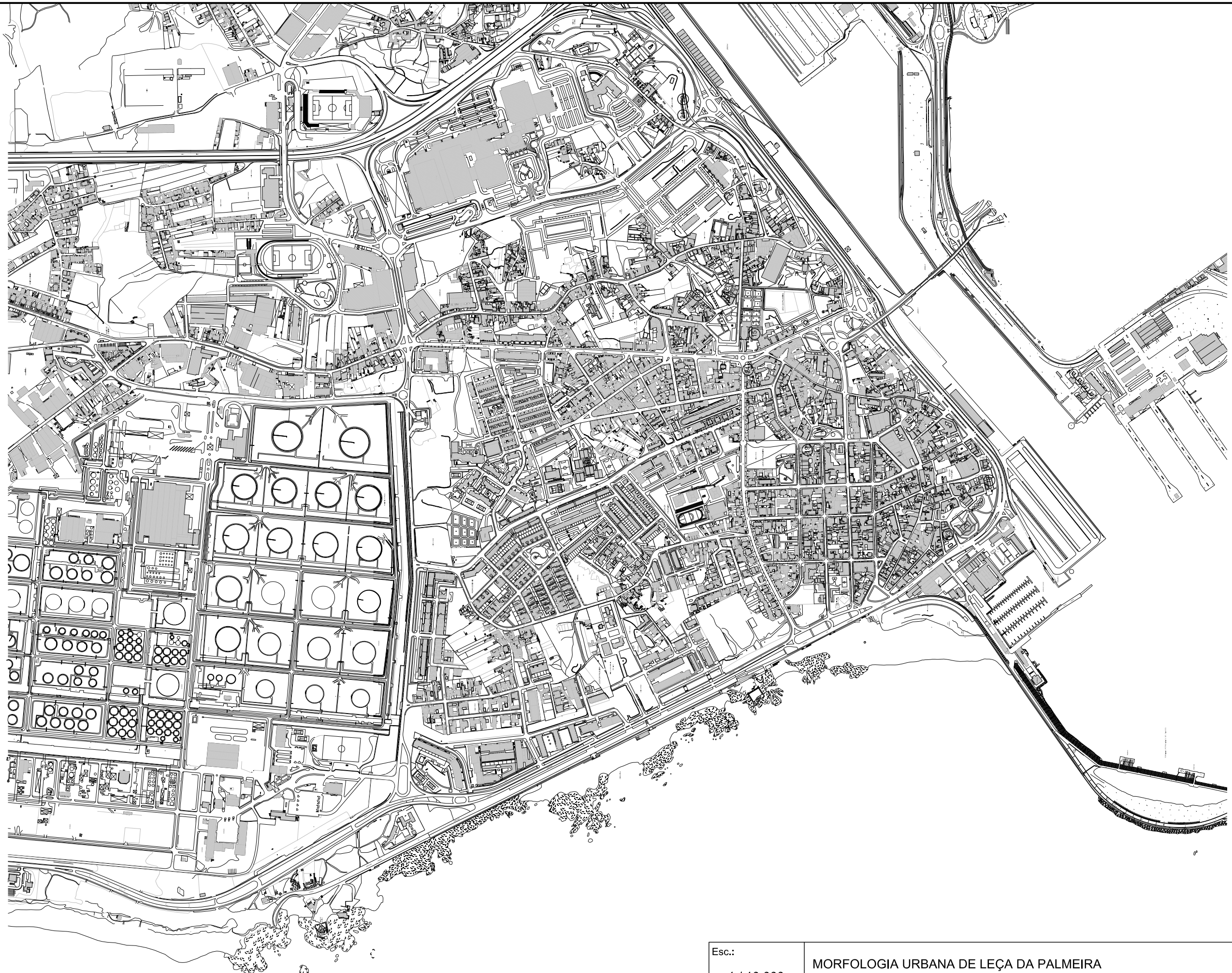
Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	
1 / 10 000		5	
Data:	Extracto de Planta de Leça da Palmeira de 1944/52, reduzida para a escala 1 / 10 000		
MAR 2013	Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos		




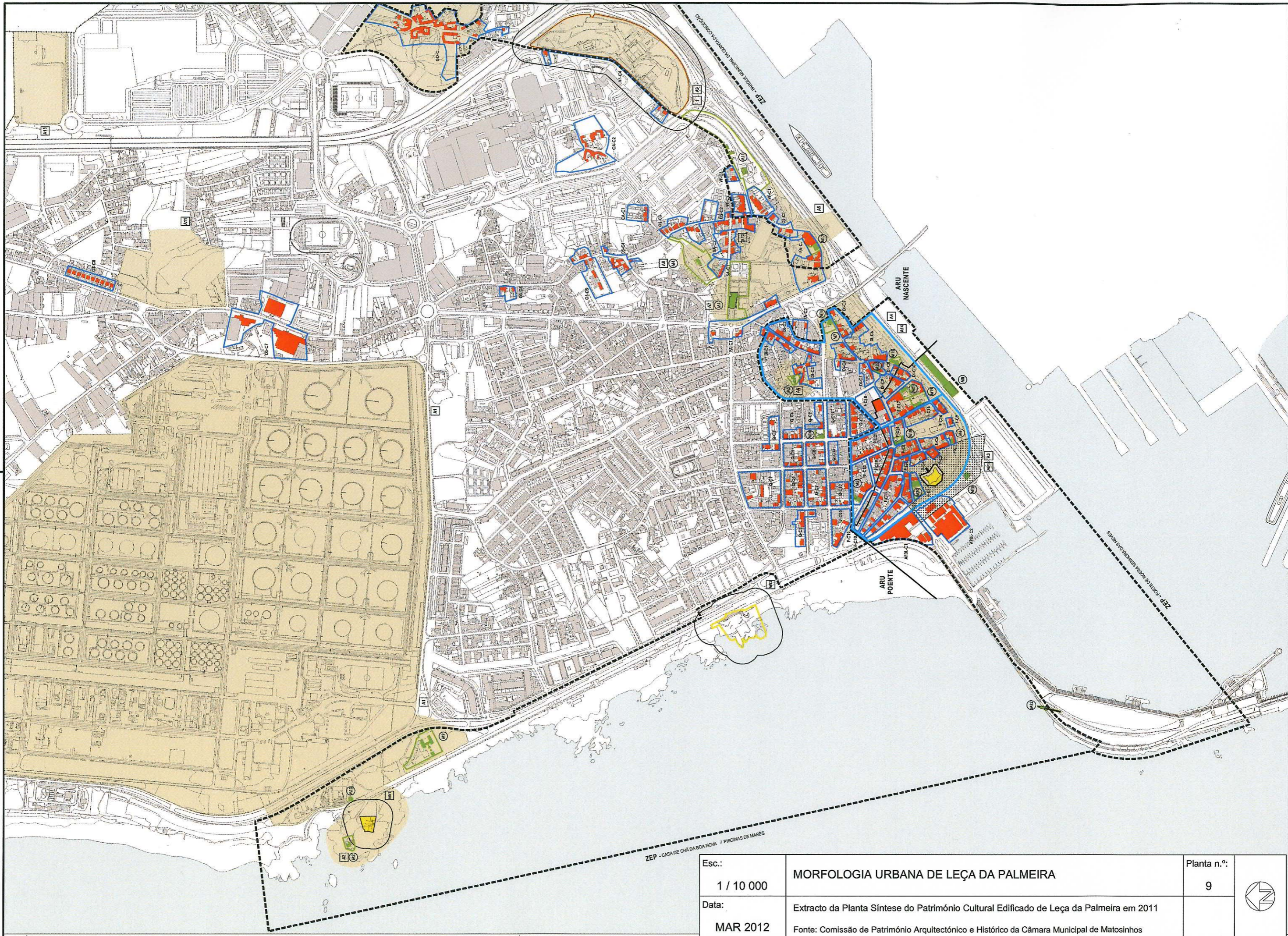
Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 6	
Data: MAR 2013	Extracto da Planta de Leça da Palmeira de 1963, reduzida para a escala 1 / 10 000 Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos		




Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 7	
Data: MAR 2013	Extracto da Planta de Leça da Palmeira de 1983 Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos		



Esc.: 1 / 10 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 8	
Data: MAR 2013	Extracto da Planta de Leça da Palmeira de 2003 Fonte: Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos		



Esc:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:
1 / 10 000		9
Data:	Extracto da Planta Síntese do Património Cultural Edificado de Leça da Palmeira em 2011	
MAR 2012	Fonte: Comissão de Património Arquitectónico e Histórico da Câmara Municipal de Matosinhos	

ANEXOS 2

Planta n.º 1 – Plano Regulador do Espaço Portuário de Leixões

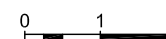
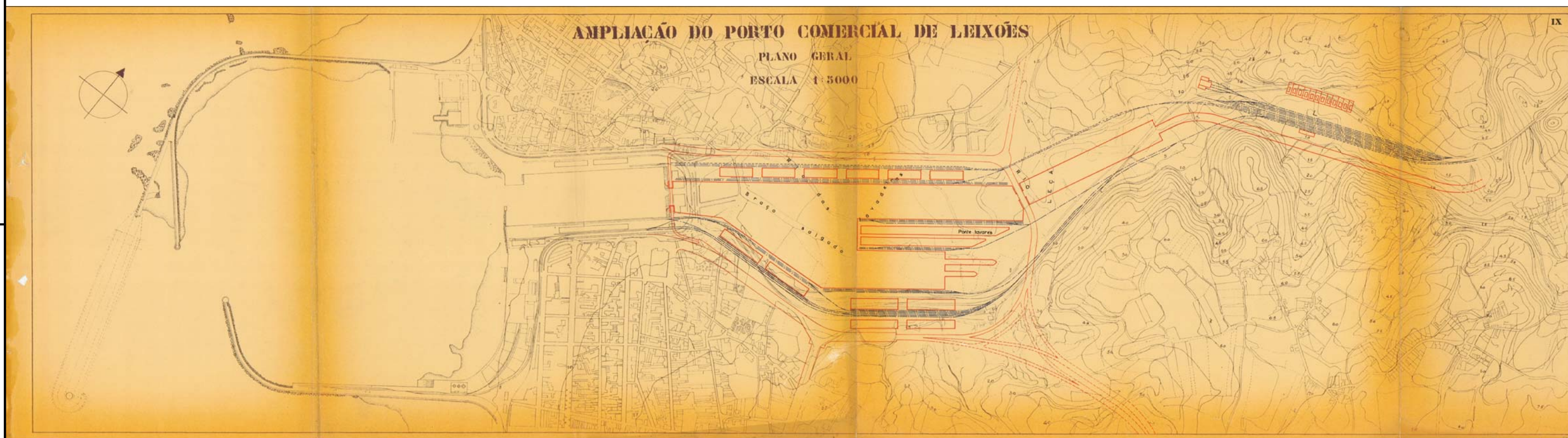
Planta n.º 2 – Plano Regulador da Faixa Marginal Costeira a norte de Leça da Palmeira


Planta n.º 3 – Plano Regional do noroeste Português – Porto

Planta n.º 4 – Plano Regulador Litoral de Leça da Palmeira


Planta n.º 5 – Plano Regulador do Concelho de Matosinhos

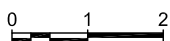
Planta n.º 6 – Plano de Belchior Robles



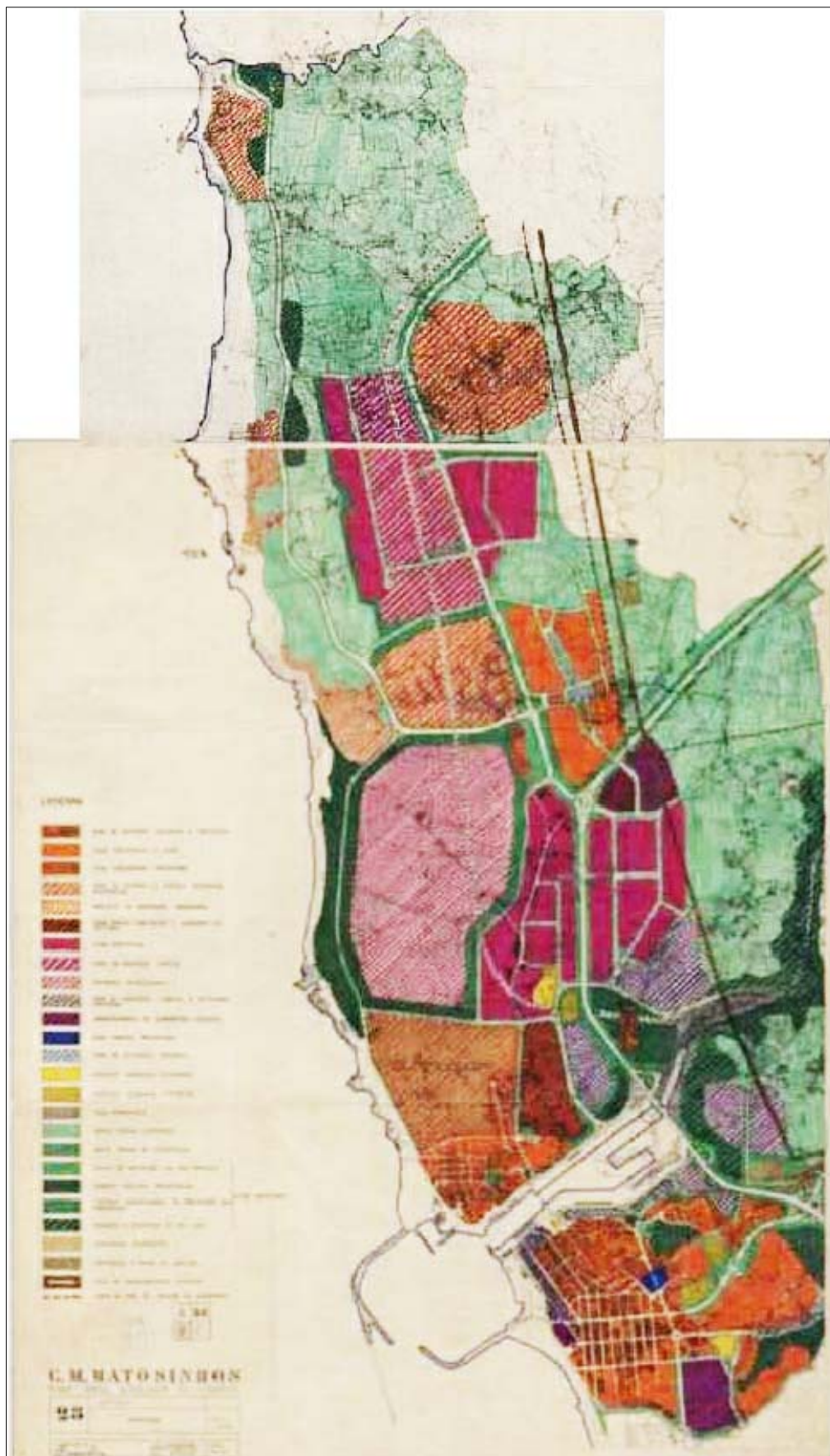
Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	
Sem Escala		1	
Data:	Plano Regulador do Espaço Portuário de Leixões		
MAR 2013	Fonte : Divisão do Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal Matosinhos		




Esc:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	
1 / 25 000		2	
Data:	Plano Regulador da Faixa Marginal Costeira a norte de Leça da Palmeira		
MAR 2013	Fonte : Direcção - Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano		



Esc.:	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	3	
Sem Escala				
Data:	Plano Regional do Noroeste Português (Porto)			
MAR 2013	Fonte : Divisão do Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos			



Esc.: 1 / 50 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º: 5	
Data: MAR 2013	Plano Regulador do Concelho de Matosinhos, Fonte : Divisão do Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos		



- ■ ■ ■ ■ ÁREA DE INTERVENÇÃO
- EDIFÍCIO EXISTENTE CONDICIONANTE E IMPLANTAÇÃO APROVADA
- IMPLANTAÇÃO DE CONSTRUÇÃO PROPOSTA
- ÁREA LIVRE AJARDINADA / ARBORIZADA PÚBLICA
- OUTRAS ÁREAS LIVRES AJARDINADAS / ARBORIZADAS
- ■ ■ ■ ■ ÁREA DE EQUIPAMENTO
- F.S. FORÇAS DE SEGURANÇA
- S. CENTRO DE SAÚDE
- P.I. POSTO DE COMBUSTÍVEIS
- — — — — TRACADO ESQUEMÁTICO DO CONJUNTO DAS REDES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA, ELECTRICIDADE, ÁGUAS PLUVIAIS E SANEAMENTO (EXISTENTE E PREVISTO)
- C - COMÉRCIO
- G - GARAGEM
- SE - SERVIÇOS
- PC - HABITAÇÃO COLECTIVA
- PU - HABITAÇÃO TIPO UNIFAMILIAR

Sistema de Projecção - Gauss

Esc.:	1 / 5 000	MORFOLOGIA URBANA DE LEÇA DA PALMEIRA	Planta n.º:	6
Data:	MAR 2013	Plano de Urbanização Belchior Robles		
		Fonte : Divisão de Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos		

