



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Nelson Silva Machado

**Turismo e Urbanismo: uma relação
(des)conhecida na Póvoa de Varzim**



Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Nelson Silva Machado

**Turismo e Urbanismo: uma relação
(des)conhecida na Póvoa de Varzim**

Dissertação de Mestrado em Património e Turismo Cultural

Trabalho efetuado sob orientação do

Professor Doutor José Manuel Lopes Cordeiro

DECLARAÇÃO

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA DISSERTAÇÃO, APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho, 31 de Outubro de 2012

Assinatura: _____

[Nelson Silva Machado]

Agradecimentos

Dirijo as primeiras palavras ao Professor Doutor José Manuel Lopes Cordeiro, orientador desta dissertação, pelas sugestões oportunas, pronta disponibilidade, apoio prestado e enorme confiança depositada no meu trabalho.

No Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim encontramos todo o apoio, disponibilidade e simpatia por parte dos seus funcionários, a quem dirijo o meu obrigado, principalmente ao Miguel. Aos funcionários da Biblioteca Rocha Peixoto, estamos igualmente gratos pela incansável colaboração.

À Sara Torres pelo profissionalismo que depositou na revisão do texto e pelas preciosas sugestões que fez, que constituíram verdadeiros momentos de aprendizagem.

Ainda uma palavra de apreço a todos aqueles com quem tenho a oportunidade e prazer de conviver e aprender.

À Paula pela compreensão e apoio incondicional em momentos de menos autoconfiança. O meu profundo obrigado.

Finalmente, o agradecimento especial ao João e à Lara, pela inspiração e partilha de gargalhadas espontâneas em momentos de profunda harmonia e bem-estar.

Resumo

Onde a terra acaba e o mar começa, local de fronteira onde a água e a terra se encontram, espaço de conquista, mas também de resistência que marca os traços sociais e as feições culturais da população que se instalou e aprendeu a viver em simbiose com a terra e o mar. A Póvoa de Varzim, à semelhança de outros aglomerados, radica a sua origem nas proximidades da água que inevitavelmente influencia o seu desenvolvimento.

A dissertação visa buscar a relação entre a evolução urbanística e os fluxos turísticos que têm como destino a Póvoa de Varzim. O estudo faz um enquadramento da cidade na segunda metade do século XX e procura analisar os processos de planificação de expansão da cidade, bem como a remodelação do antigo casco urbano. Em última análise, discute a apropriação e ocupação do espaço inserida nas políticas urbanas do município e os múltiplos fatores que enquadram as ações urbanísticas. Levantam-se questões julgadas pertinentes relativamente aos planos de urbanização concebidos para o período cronológico em análise, delimitados pelos diplomas legais que os institucionalizam.

Palavras-chave: Turismo, evolução urbanística, plano geral de urbanização, Póvoa de Varzim.

Abstract

Where the land ends and the sea begins, the border line where water and land meet, space of conquest but also of the resistance that establishes the social traits and cultural features of the people who settled there and learned how to live in symbiosis with land and sea. Póvoa de Varzim, like other population centres has its roots near water which inevitably influences its development.

The dissertation seeks the relation between urban development and the tourist flows that find their way to Póvoa de Varzim. The study presents the framework of the city through the second half of the twentieth century (20th century) aiming to analyse the planning processes of expansion as well as the remodelling of the old urban frame. Ultimately, it discusses the appropriation and occupation of space under the urban policies of the city as well as the several aspects that rule urban actions. Relevant issues have been raised on what concerns the urban planning conceived for the chronological period in analysis, defined by the legal measures that institutionalise them.

Key words: Tourism, urban development, general urbanisation plan, Póvoa de Varzim.

Índice Geral

Agradecimentos.....	iii
Resumo.....	v
Abstract.....	vii
Índice Geral.....	ix
Abreviaturas e siglas.....	xi
Índice de Figuras.....	xiii
Apresentação.....	17
Fontes e metodologia.....	20
Capítulo I – A cidade da Póvoa de Varzim.....	22
1.1. Aspetos de ocupação territorial.....	22
1.2. Póvoa balnear.....	25
1.2.1. Origem dos fluxos turísticos.....	27
1.2.2. Comissão Municipal de Turismo.....	29
1.2.3. Entretenimento e jogo.....	31
1.2.4. A génese da Empresa de Turismo Praia Póvoa de Varzim.....	34
1.2.5. O projeto do Casino.....	35
1.2.6. A criação da SOPETE – Sociedade Poveira de Empreendimentos Turísticos.....	37
Capítulo II – Turismo e Urbanismo: uma relação (des)conhecida na Póvoa de Varzim....	41
Capítulo III – Aspetos legais do urbanismo português do século XX.....	58
Capítulo IV – Póvoa de Varzim: intervenções urbanísticas no século XX.....	67
4.1. Contextualização.....	67
4.2. O projeto de Ezequiel Campos de 1920.....	71
4.3. Antepiano de Urbanização de 1947.....	72
4.3.1. Enquadramento legal.....	72
4.3.2. O Contrato com os urbanistas.....	77
4.3.3. Conceção e elaboração do (ante)plano.....	82
4.3.4. Propostas de alteração apresentadas pela Câmara.....	91

4.3.5. Parecer da Junta Autónoma das Estradas	93
4.3.6. Ecos do plano de urbanização na imprensa local e na opinião pública	93
4.3.7. Reclamações apresentados pelos munícipes	95
4.3.8. Parecer do Conselho Superior de Obras Públicas	98
4.3.9. Alterações ao Plano de Urbanização.....	103
Capítulo V – Crescimento urbanístico pós antepiano 1947	105
5.1. Decreto-Lei n.º 560/71 de 17 de dezembro.....	105
5.2. Zonas de expansão.....	106
5.3. Expansão da cidade face à procura turística	107
5.4. Póvoa: segunda habitação	109
5.5. Infraestruturas de lazer e divertimento	111
5.6. O Plano de Urbanização da Zona Norte	113
5.7. O Plano Geral de Urbanização dos anos oitenta.....	114
5.8. O Plano Diretor Municipal de 1995	116
Considerações Finais.....	119
Legislação consultada.....	125
Bibliografia	126

Abreviaturas e siglas

A - Autoestrada

AMP – Área Metropolitana do Porto

AMPV – Arquivo Municipal da Póvoa de Varzim

BMRP – Biblioteca Municipal Rocha Peixoto

CMPV – Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

CSOP – Conselho Superior de Obras Públicas

DGSU – Direção Geral dos Serviços de Urbanização

EN – Estrada Nacional

ETPPV – Empresa de Turismo Praia Póvoa de Varzim

IC – Itinerário Complementar

INE – Instituto Nacional de Estatística

PDM – Plano Diretor Municipal

PGU – Plano Geral de Urbanização

PGUPV – Plano Geral de Urbanização da Póvoa de Varzim

SOPETE – Sociedade Poveira de Empreendimentos Turísticos

Índice de Figuras

Figura 1 – Vista aérea da Póvoa de Varzim.....	22
Figura 2 – Casino e Grande Hotel (anos 50).....	36
Figura 3 – Avenida dos Banhos (PVz).....	42
Figura 4 – Expansão da cidade para norte.....	49
Figura 5 – Avenida dos Banhos	53
Figura 6 – Ocupação de terrenos agrícolas por edifícios de habitação (zona norte).....	54
Figura 7 – Contrato realizado entre a Câmara e os urbanistas (última página).	77
Figura 8 – Carta do antepiano de urbanização de 1947	90
Figura 9 – Ofício que acompanhou o parecer da DGSU	99
Figura 10 – Resultados definitivos para a freguesia da Póvoa de Varzim (elaboração do autor).	109

“O despertar de uma cidade, seja entre névoa ou de outro modo, é sempre para mim uma coisa mais enternecedora do que o raiar da aurora sobre os campos. [...] Uma aurora no campo faz-me bem; uma aurora na cidade bem e mal, e por isso me faz mais que bem. [...] A manhã do campo existe; a manhã da cidade promete. Uma faz viver; a outra faz pensar. E eu hei sempre de sentir, como os grandes malditos, que mais vale pensar que viver.”

Fernando Pessoa, *Livro do Desassossego*

Apresentação

São cada vez mais numerosos os estudos no campo da história urbana, cuja conveniência é por demais reconhecida, não só no sentido de permitir um melhor conhecimento da época abordada, mas também por fornecer orientações para o presente, esclarecendo e apoiando as atuais linhas de intervenção urbanística. A escolha do tema prende-se pois, com uma vontade de contribuir para o esclarecimento deste período incontestável de desenvolvimento urbano e marcante das obras públicas, valorizando-o como o arranque para a formação da Póvoa balnear, como hoje a conhecemos e, ao mesmo tempo, proporcionar um entendimento dos espaços e formas novecentistas, no seu carácter de memória e valor enquanto património. Também a Póvoa de Varzim, à semelhança de outros aglomerados, radica a sua origem nas proximidades da água que inevitavelmente influencia o seu desenvolvimento. Ligado à atividade piscatória ou turística, o tecido urbano expande-se, refletindo as circunstâncias temporais e os interesses públicos e particulares do momento.

O objeto de estudo, a Póvoa de Varzim na segunda metade do século XX, centra-se nas questões do crescimento urbano e sua relação com os fluxos turísticos, num enquadramento institucional, socioeconómico e demográfico. Nas últimas três décadas do século XX, a Póvoa experimentou uma forte atividade imobiliária que produziu uma alteração profunda na morfologia da cidade, situação originada por uma forte expansão demográfica, impulsionada pelo forte crescimento económico. Atrevemo-nos a afirmar que foi uma etapa determinante para a atual configuração urbana, ainda que o desenvolvimento urbanístico, durante este período, se tenha revelado precipitado, incongruente e testemunhado a ausência de planificação, ou incapacidade de aplicar o plano previamente concebido e aprovado por parte das entidades municipais, que deixaram nas mãos dos privados a iniciativa, que por inerência lhe competia. Neste contexto, a cidade foi adquirindo uma configuração desequilibrada, sem harmonia e sem atender aos interesses públicos.

Foi uma opção que não integrou o estudo da arquitetura, pois não se trata de um estudo do edificado, mas antes perceber que papel teve a legislação e os planos urbanísticos, produzidos no período em epígrafe, na expansão da urbe originada por uma forte pressão turística, oriunda principalmente dos concelhos limítrofes do interior do país.

Entendemos fundamentais, como suporte de um trabalho de história urbana, a abordagem do comportamento demográfico ao longo do período em questão, assim como o investimento, relativamente alargado, na definição dos pilares da economia. Conhecer quem habita no espaço e quais as atividades desenvolvidas permitem compreender melhor a ocupação urbana desse mesmo espaço. Procuramos, assim, encontrar os traços específicos e os ritmos que caracterizaram os aspetos dinâmicos – a população, o crescimento económico e a expansão urbana, movidos, essencialmente, pelo setor turístico, aquele que nos interessa aqui realçar.

Ao tratarmos da expansão urbanística, procuramos perceber quais os sentidos da ocupação do solo e os ritmos desse crescimento. Preocupamo-nos em conhecer o perfil físico da povoação, através da conjugação dos vários elementos que compõem a paisagem urbana: a rede viária, a tipologia e forma do edificado e outras infraestruturas, orientando o nosso estudo para a (re)constituição da evolução do espaço urbano e para a aproximação ao cenário do aglomerado e aos percursos então existentes. Assim, dedicamos especial atenção ao plano geral de urbanização de 1947, baseado numa análise aprofundada da realidade local, que fundamentou todas as propostas apresentadas pelos urbanistas responsáveis, mas que, ou nunca chegaram à prática, ou muito tardiamente foram executadas. Exemplos dessa tardia execução foram o parque da cidade e a variante à EN 13, abertos ao público já na primeira década do século XXI. Pretendia aquele plano ordenar o crescimento da cidade e simultaneamente planear previamente a expansão urbana para os espaços ainda vazios.

As barreiras cronológicas definidas encontram a sua justificação na profunda transformação estrutural, ao nível da fisionomia da cidade, que implicou uma substituição e/ou remodelação das atividades existentes, com repercussões no tecido social, profissional e demográfico. Paralelamente, assiste-se ao aumento

do consumo de bens e serviços relacionados com a atividade turística e de espaços rurais/naturais que agora são alvo de forte especulação tendo em vista operações urbanísticas.

Fontes e metodologia

Para realizar o presente estudo, foram empregues os seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica, revisão documental e análise estatística. Ainda, com a intenção de apreender o quotidiano e a realidade da área estudada, realizaram-se visitas de campo durante as quais foi possível realizar entrevistas e conversas informais com alguns atores locais, além de registos fotográficos.

Para documentar o crescimento urbano entre os limites cronológicos demarcados, partimos do levantamento sistemático e exaustivo dos planos de urbanização, bem como da documentação legal que suporta as iniciativas da Câmara. Neste domínio, o nosso estudo incidiu, inicialmente no plano geral de urbanização de 1947¹, e nos diplomas legais, Decreto-Lei 24 802 de 21 de dezembro de 1934 e posteriores, já da década de quarenta, Decreto-Lei n.º 33 921 de 5 de setembro de 1944, e o Decreto-Lei 35 931 de 4 de novembro de 1946, ambos revogados pelo Decreto-Lei 560/71 de 17 de dezembro. A nossa principal intenção foi, a partir destes registos, conhecer as linhas e políticas orientadoras em termos urbanísticos do município da Póvoa, dentro do perímetro urbano.

Outras fontes manuscritas, impressas e datilografadas foram utilizadas, como as atas das vereações², atas da Repartição de Turismo³, o registo de correspondência recebida⁴ e expedida⁵ pelo Serviço de Cultura e Turismo da Câmara, o registo dos rendimentos eventuais da zona de turismo⁶, registo de casas de arrendamento⁷, contratos de espetáculos (do Casino e Teatro Garrett)⁸ e programas de espetáculos públicos⁹. A sua leitura de conjunto permitiu-nos tecer o quadro dos aspetos mais predominantes da vida do

¹ PT/AMPV/PVz/CMPV/LA.01

² PT/AMPV/PVz/CMPV/B/B.01

³ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.01

⁴ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.04

⁵ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.03

⁶ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.10

⁷ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.12

⁸ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.23

⁹ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.19

aglomerado ao nível da atividade turística e urbanística experimentadas na cidade.

Algumas limitações relacionadas com as fontes foram surgindo da investigação, levando-nos a enveredar por caminhos diversos daqueles que inicialmente tínhamos apontado, nomeadamente ao nível do estudo da evolução do preço do arrendamento das casas, na medida em que não conseguimos traçar um retrato contínuo das casas de uma mesma rua. Por outro lado, os planos de urbanização cuja conceção e elaboração decorreram durante e após os anos setenta, não constam do arquivo municipal, estando eventualmente, nas mãos de particulares ou perdidos.

O volume de texto encontra-se dividido em cinco capítulos que não são, nem podem ser num estudo desta natureza, estanques. No primeiro, é feito um esboço dos aspetos de natureza demográfica e socioprofissional e ainda económico, privilegiando o aspeto turístico. Para tal servimo-nos dos censos do INE e dos estudos setoriais elaborados e publicados pela Câmara Municipal. O segundo capítulo define o quadro relacional entre o turismo e o urbanismo. Para a redação deste capítulo foi feita uma recolha bibliográfica sobre o tema, da qual destacamos aquela produzida por especialistas que se debruçaram sobre o litoral alicantino, na vizinha Espanha. O terceiro capítulo pretende delinear o quadro legal que enquadra as práticas urbanísticas em Portugal, durante o século XX. Para tal socorremo-nos dos diplomas que consideramos mais paradigmáticos promulgados durante este período. No capítulo quarto é traçado um retrato da Póvoa balnear desde a segunda metade do século XIX, data em que se começa a afirmar no panorama nacional enquanto praia mais procurada do norte de Portugal, até à sua consolidação, já no século XX. O capítulo quinto aborda a temática do urbanismo. O tema começa com uma abordagem da prática urbanista em Portugal na segunda metade do século XX, buscando as influências e os diplomas que institucionalizam as práticas, e posteriormente pretende delinear a expansão urbanística, tratando os vários núcleos do aglomerado e caracterizar as políticas urbanas e seus constrangimentos encetadas pelo poder local. O último capítulo aborda, socorrendo-se dos vários diplomas legais, as normas e práticas urbanísticas a partir dos anos setenta, que determinaram a atual configuração da cidade.

Capítulo I – A cidade da Póvoa de Varzim¹⁰

1.1. Aspetos de ocupação territorial

O concelho da Póvoa de Varzim situa-se no norte de Portugal, na periferia da AMP, sendo o município situado mais a norte. É delimitada pelos municípios de Esposende a Norte, Vila do Conde a Sul, Barcelos a Noroeste, Famalicão a Este e a Oeste pelo Oceano Atlântico. Das doze freguesias que compõem o concelho, apenas cabe neste estudo fazer a análise da ocupação territorial da Póvoa de Varzim. Fazemos referência à freguesia de A Ver-o-Mar, visto delimitar a norte a cidade da Póvoa e ser uma zona de forte expansão urbanística.



Figura 1 – Vista aérea da Póvoa de Varzim
Fonte: Google Earth

Os dados estatísticos apresentados coincidem com os censos¹¹, com os relatórios setoriais publicados pela Direção Regional do Norte do Instituto Nacional de Estatística e com os estudos setoriais publicados pela CMPV, em 2001.

É nas últimas três décadas que assistimos à massificação do turismo na Póvoa de Varzim, fruto do desenvolvimento económico e social verificado após a abolição do Estado Novo. A cidade comportava 31 657, 31 600 e 38 648 residentes permanentes nos censos de 1981, 1991 e 2001, respetivamente. No entanto, há que considerar também a sua função turística. Durante o período balnear, o número de residentes, permanentes e ocasionais pode atingir os 100 mil. É uma cifra por estimativa, na medida em que não existe nenhum estudo que permita aferir o número real.

¹⁰ Póvoa foi elevada a cidade em 1973 pelo decreto n.º 310/73.

¹¹ Censos 1981, 1991 e 2001 por serem aqueles que melhor refletem o período da expansão do turismo de massas na Póvoa de Varzim.

O relatório da Direção Regional do Norte, do INE¹², refere que cerca de 82% da população empregada trabalhava dentro das fronteiras do concelho, registando-se apenas algumas ligações com Vila do Conde. Em relação aos fluxos inter concelhios, é de realçar os que ocorrem com Vila do Conde, visto que cerca de 87% das viagens acontecem dentro do concelho.

Relativamente à ocupação da população ativa, 11,6% trabalha no setor primário, com especial incidência nas zonas norte e interior do concelho. Por sua vez, o setor secundário destaca-se claramente no conjunto das atividades económicas, empregando 47% da população ativa. Finalmente, o setor terciário encontra-se sub-representado, sobretudo no que respeita aos serviços e, em menor grau, ao comércio. O alojamento e a restauração, apesar de idêntica à da AMP, é pouco significativa comparativamente com cidades com características idênticas às da Póvoa, como Espinho e Figueira da Foz.

No quadro da AMP, o concelho da Póvoa de Varzim apresentava, nos censos de 1991, algumas especificidades: era o concelho com menor média de divisões por fogo, registava o valor de renda médio mais elevado apresentava a menor percentagem de residências habituais. Estes itens revelam a ligação que a cidade da Póvoa mantém com os fluxos turísticos durante o período balnear.

De acordo com o estudo setorial da AMP publicado pelo INE, tendo por base os censos 1991, é junto à costa, ao longo da Avenida dos Banhos e Passeio Alegre que se concentra grande parte das infraestruturas relacionadas com o turismo. É também nesta zona da cidade que se verifica uma maior concentração de grandes edifícios, com mais de cinco pisos e com mais de cinco alojamentos. Relativamente à tipologia de edifícios, predominam os de alojamento familiar ocupados sobretudo no período de veraneio e ainda emigrado/ausente do país. No oposto desta situação, encontramos alojamentos de pequena dimensão ocupados para residência habitual. São as freguesias da Póvoa e ainda Aver-o-Mar onde a densidade de grandes edifícios é maior, conjugada por uma utilização dos alojamentos familiares ocupados como

¹² INE, *Mobilidade Casa-Trabalho da População Empregada Residente na Área Metropolitana do Porto (2000)*, publicado em 2003.

residência não habitual¹³. A nível socioprofissional, a população da cidade da Póvoa caracteriza-se por desempenhar funções predominantemente no setor terciário e com instrução média e superior. Esta característica é corroborada pelo parecer de que as aglomerações urbanas são essencialmente centros terciários, especializadas nos serviços (SALGUEIRO, 1992:126), fazendo alusão à função cultural, religiosa e turística. Do exposto neste período de texto, podemos concluir que é a zona próxima da costa que regista maior densidade populacional e de alojamentos familiares de ocupação não habitual. É ainda esta área da cidade que concentra a população com mais habilitações e que desempenha funções maioritariamente no setor terciário.

Ao nível das acessibilidades, fator determinante para cativar os fluxos turísticos, a Póvoa é servida pela Estrada Nacional 13, que atravessa a cidade de norte a sul, sendo basilar no seu desenvolvimento económico e social. Este eixo permitiu, tal como hoje, a ligação rodoviária ao Porto e para o Norte de Portugal e Espanha. Atualmente, a A28 veio desempenhar estas funções, tornando-se o principal eixo de circulação automóvel. Ainda importante para os fluxos turísticos, que asseguram as ligações entre o interior e o litoral, salientem-se as estradas nacionais n.º 205 e 206, que ligam a Póvoa a Barcelos e Vila Nova de Famalicão, respetivamente.

Como alternativa aos eixos rodoviários, a Póvoa dispôs, durante a segunda metade do século XX, de duas linhas ferroviárias que ligavam este aglomerado urbano ao Porto, desde 1875, e a Famalicão, desde 1881. Desativadas na década de noventa do século passado, atualmente a ligação Póvoa-Porto faz-se por Metro de superfície, que utiliza o mesmo itinerário usado pelo comboio. Em tempos passados, era o comboio o meio de transporte mais utilizado pelos veraneantes para se deslocarem à Póvoa para aqui fruírem do seu tempo livre. Devido à importância que assumiu a ligação ferroviária à Póvoa, o município criou um trajeto, durante o período balnear, entre a estação da CP e a praia, no sentido de tornar mais cómoda a viagem dos veraneantes¹⁴. Esta linha férrea Póvoa-Porto teve uma importância expressiva para a própria Zona de Jogo da Póvoa de Varzim. Prova disso é a carreira disponibilizada pelo Casino às 03:00

¹³ Censos 1991: *Tipologia Socioeconómica da Área Metropolitana do Porto*. INE

¹⁴ MARQUES, Armando (2012), *O Turismo na Póvoa de Varzim: Século XVIII-XXI, conversa promovida pelo AMPV no dia 18 de Abril*.

horas, que o ligava à estação ferroviária, para que as pessoas regressassem ao Porto¹⁵.

A Póvoa é ainda servida pelo Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, que dista, a sensivelmente, trinta quilómetros, trajeto que pode ser feito, de forma rápida e cómoda, por auto-estrada. Finalmente, a Póvoa dispõe de uma marina que alberga barcos de recreio de pequeno porte.

1.2. Póvoa balnear

As origens da Póvoa de Varzim encontram-se ligadas ao mar. Este, desde sempre, exerceu influência nas atividades económicas e culturais da localidade. Desde a pesca e a indústria a ela associada, passando pelo comércio marítimo e mais recentemente como centro balnear, o mar foi uma constante na vida das populações deste aglomerado, garante do seu sustento e motor do seu florescimento. A pesca e atividades correlativas, como as conservas e salga de peixe, estão na origem do desenvolvimento e crescimento da Póvoa (SALGUEIRO, 1992:132). Em finais do século XIX, à semelhança de outros aglomerados do litoral, a Póvoa vê progressivamente associar à sua função de porto de pesca, a função de veraneio. Esta evolução beneficiou da moda de ir a banhos de mar, tendo motivado a procura da praia da Póvoa durante a época estival. Antes de se transformar no local de veraneio de eleição da região Norte de Portugal, já era um dos maiores portos de pesca, onde afluíam comerciantes que faziam chegar o pescado às regiões do interior.

Os primeiros documentos que registam a frequência “*dos banhos da Póvoa*”¹⁶ datam da primeira metade do século XVIII, quando os monges, por motivos de saúde, aqui se deslocavam para sarar as suas maleitas (SMITH, 1965:239). Mas, é a partir da centúria seguinte, que a Póvoa se afirma enquanto estância balnear, procurada por milhares de veraneantes que tinham a pretensão de ir a banhos, moda definitivamente instalada entre a sociedade portuguesa. Durante o período da guerra civil, que opôs liberais e miguelistas, o negócio terá tido

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ *Esta informação encontra-se nos livros de gastos da enfermaria do Mosteiro de S. Martinho de Tibães, e compreende o período entre 1725-1789.*

uma quebra, porém logo se refez, a tal ponto que, em 1838, o negócio dos “*banhos quentes*”¹⁷ era já uma prática corrente (AMORIM, 1991:297). Localidade piscatória e agrícola, não estava dotada de infraestruturas e condições de salubridade para receber os turistas que aqui convergiam. Atenta à situação, a Câmara, na década de quarenta do século XIX, tendo em vista o bem-estar e progresso da Póvoa, impôs um regulamento onde eram contemplados temas variados como a higiene, a mobilidade, a construção urbana, a moral, entre outros (AMORIM, 1991:298).

Já na segunda metade do século, a Póvoa afirma-se como a grande centro balnear do Norte de Portugal. Vislumbrava-se um sucesso económico-social, que teve por base os extensos areais e as águas ricas em iodo procuradas por gentes com pretensões terapêuticas, fruindo de banhos de sol e mar e da prática do jogo clandestino em diversas casas. A vila, durante o período de veraneio “*está atulhada de banhistas. [...] De manhã, praia; de tarde, passeio no paredão, ou ver as pescarias; depois o delírio do jogo. [...] De agosto a outubro concorrem aqui vinte e duas mil pessoas*”¹⁸. A principal rua da vila – Junqueira – que ligava “*a praça em que se acha a casa da Câmara, a administração e o mercado, com a praia está desde pela manhã cedo até alta noite coalhada de moscas e de gente*” (ORTIGÃO, 2001:65).

Consequência do aumento da procura foi o aparecimento de hotéis, restaurantes, esplanadas e outras infraestruturas de apoio aos veraneantes que anualmente visitavam a Póvoa e que foram crescendo nas proximidades da linha de costa. Situavam-se na zona norte da cidade, designado de bairro balnear. Paralelamente, na zona sul, desenvolveu-se o bairro piscatório, com edificações mais modestas, muitas vezes insalubres e de fraca qualidade. Quer a zona sul, quer a zona norte da cidade estenderam-se ao longo da linha de costa (SALGUEIRO, 1992:159) em quarteirões regulares, no entanto com características socioeconómicas bem diferentes (FERNANDES, 2002:185).

A partir de 1875, a Póvoa conheceu maior dinamismo, fruto da ligação ferroviária que a ligava ao Porto (BORGES, 2003) e, a partir da década seguinte, da ligação com Famalicão. O aumento da mobilidade e comodidade

¹⁷ Os banhos quentes consistiam no aquecimento, em recipientes de cobre, de água do mar. Em locais próprios – balneários – os banhistas pagavam pelo serviço.

¹⁸ Testemunho de D. António da Costa, citado por AMORIM, 1991:302-303.

das viagens trouxe um número cada vez maior de visitantes à procura de momentos de lazer e divertimento. Referimo-nos, além da praia dos banhos que se vai modernizando e equipando com infraestruturas sedutoras para os veraneantes, também à sua zona de jogo oficial e regimentada sediada no casino, edifício com características monumentais. Foram estes elementos que permitiram à Póvoa afirmar-se como um dos pontos mais importantes da Costa Verde e do Norte de Portugal, sendo procurado por praticantes de vilegiatura oriundos de um quadro geográfico e social diversificado.

1.2.1. Origem dos fluxos turísticos

O período balnear, entre agosto e outubro, na Póvoa de Varzim era bem diferente dos restantes meses do ano. A Póvoa foi “*o caravançaraí dos habitantes do Minho em uso de banhos ou de ar do mar*” (ORTIGÃO, 2001:65). A multidão que aqui concorria e a agitação que se vivia durante a estação quente contrastava com um período de quietação e de práticas económicas diferentes, assentes na agricultura e pesca. Os poveiros que recebiam os banhistas em sua casa tinham fama de gente séria, muito limpa e religiosa (AMORIM, 1991:302), o que constituiu um fator de escolha da praia da Póvoa para os banhos de mar. Além da relação que se estabelecia entre os residentes e os veraneantes, a segurança oferecida aos banhistas tê-los-á influenciado e concorrido para o mesmo fim. As praias da Póvoa de Varzim dispunham de cordas e pipas colocadas na água para que os menos experientes se sentissem seguros durante a ida ao banho. A praia dispunha ainda de banheiros profissionais, com indumentária poveira que acompanhavam os banhistas aquando do mergulho no mar.

A receção dos banhistas começava a ser preparada depois da Páscoa, momento a partir do qual as casas eram arranjadas para albergar os inquilinos temporários. A Câmara Municipal todos os anos levava a efeito um conjunto de obras tendo como objetivo maior comodidade e bem-estar dos veraneantes. Após parecer da CMT sempre positivo, as novidades incidiam sobre iluminação

pública (gás e posteriormente eletricidade), pavimentação de ruas, serviço de transportes, saneamento básico, canalização de água potável entre outros¹⁹.

Os banhistas chegavam de várias zonas do país²⁰. O maior número chegava do Minho e de Trás-os-Montes e procurava os benefícios dos banhos de mar e a diversão, o jogo e em último grau os que pretendiam negociar (AMORIM, 1991:302). Por questões de comodidade, instalavam-se em alojamentos próximos da praia, onde os valores a pagar eram significativamente mais caros, ainda que dependessem da qualidade da casa. Ramalho Ortigão faz uma descrição pormenorizada dos viajantes que circulam e vêm a banhos na Póvoa de Varzim. Vê-se o pequeno lavrador, os morgados rurais, as senhoras provincianas, todos os juizes, delegados presidentes de câmara das comarcas e das municipalidades circunvizinhas. Gentes provenientes de Guimarães, Fafe, Santo Tirso, Famalicão, Barcelos e viajantes do Porto que chegam de comboio e ainda os *touristes*. Refere-se ainda aos jogadores que chegam da província e de todo o reino (ORTIGÃO, 2001:66-67). A Póvoa é o destino de gentes de todo o norte de Portugal e das mais variadas classes sociais, desde as mais abastadas, que *compravam propriedades na zona balnear para uso fruto próprio e dos familiares* (AMORIM, 1991: 311), até aquelas com menos recursos económico-financeiros. Estas praias eram ainda muito populares entre os agricultores de Entre Douro e Minho, que após a safra, principalmente da cebola, se deslocavam à Póvoa para o merecido descanso. Estas deslocações coincidiam já com a fase final da época balnear, quando os preços praticados eram mais acessíveis a este grupo social.

Do outro lado da fronteira, da Galiza, também chegavam anualmente praticantes de vilegiatura. Consciente da sua importância a CMT disponibilizava verbas para publicidade radiofónica²¹ no programa “*La Voz de Vigo*” durante um mês consecutivo. Para fazer face à procura galega de locais de alojamento, a Zona de Turismo da Póvoa, nos anos sessenta do século XX (maio de 1961), disponibiliza um subsídio²² no valor de 211 470 \$00 para aquisição de um terreno para o parque de campismo para servir a comunidade

¹⁹ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.01

²⁰ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.01. A CMT disponibilizava verbas para publicidade em várias publicações nacionais e regionais. Cf. Ata da CMT de 20-05-1965.

²¹ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.01.

²² PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.10.

galega que converge à Póvoa. Relativamente à origem, notamos que é muito diversificada. Situação semelhante é vivida em Espinho que recebia “*espanhóis de Salamanca, beirões, lisboetas e portuenses. São lavradores, burgueses, funcionários da administração, nobres, juízes [...]*” (MARTINS L. P., 1989:50).

1.2.2. Comissão Municipal de Turismo

Datam da Primeira República as preocupações com atividades relacionadas com o turismo. A Lei n.º 1152 de 23 de Abril de 1921²³ é reflexo disso, tendo como objetivo a criação de organismos locais, designados de comissão de iniciativa.

O objetivo da criação das comissões de iniciativa prendia-se com a promoção do desenvolvimento das localidades turísticas, levando a efeito um conjunto de diligências de interesse geral, com o objetivo de fomentar a atividade turística.

Para cumprir os objetivos, cobravam uma taxa de turismo²⁴ que recaía sobre os estabelecimentos diretamente relacionados com a atividade, nomeadamente hotéis, pensões, restaurantes, cafés, pastelarias, casas de aluguer, entre outros.

A Comissão de Iniciativa e Turismo da Póvoa de Varzim²⁵ reúne, pela primeira vez em 15 de março de 1923, no gabinete do Administrador do Concelho. Esta comissão era composta pelo Administrador do Concelho; por um Delegado do Município; por um delegado da Junta de Freguesia; pelo subdelegado de saúde; por representante da Sociedade de Propaganda de Portugal; pelo capitão do porto; pelo chefe de conservação das obras públicas, por um hoteleiro e por um representante dos proprietários. A última reunião acontece em 8 de janeiro de 1937, em virtude da entrada em vigor do novo Código Administrativo, que a extinguiu em 31 de dezembro de 1936. O seu presidente, Dr. Joaquim Graça entrega todos os valores e bens à Câmara.

²³ Fonte: http://www.csarmento.uminho.pt/amac_341.asp. Acedido em 13 janeiro 2012.

²⁴ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.10.

²⁵ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.01

Durante o Estado Novo, surgem as CTM que coincidem com a sede de Concelho²⁶. A sua relação com os órgãos do Poder Central faz-se pela estreita colaboração com o Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, seguindo as suas instruções.

A CTM da Póvoa de Varzim foi instalada em fevereiro de 1937, para a tomada de posse, tendo os seus membros reunido pela primeira vez, no dia 10 de abril. Esta alteração é imposta com a entrada em vigor do novo Código Administrativo, que prevê a substituição das Comissões de Iniciativa e Turismo, como determina do artigo 117º.

As CTM têm lugar quando nos concelhos existissem “*praias, estâncias hidrológicas ou climatéricas, de altitude, de repouso ou de recreio, ou monumentos e lugares de nomeada*”. A iniciativa para a criação das Comissões poderia partir da Câmara Municipal ou dos Serviços Centrais de Turismo.

De acordo com o artigo 122, a CTM tem a seguinte composição: Presidente (Vereador designado pelo Presidente da Câmara); um representante da Comissão de Arte e Arqueologia (onde houver); um Delegado de Saúde; um hoteleiro eleito pelos proprietários dos hotéis da zona; um comerciante; o Capitão do Porto ou Delegado Marítimo (onde houver).

O artigo 124 estabelece as competências da CTM, definindo-a como um órgão com atribuições de colaboração com a Câmara Municipal para o estabelecimento de políticas de turismo conducentes à divulgação e promoção turística do concelho. Assim, deve colaborar na preparação do plano anual de atividade turística; dar parecer sobre quaisquer projetos de obras de interesse turístico; sugerir o que entender por conveniente ao melhoramento das condições turísticas da zona; dar parecer sobre o orçamento dos serviços de turismo; deliberar sobre propaganda, despendendo das verbas que para esse efeito lhes seja atribuído no orçamento municipal. No que respeita aos serviços de Secretaria da CTM, estes serão assegurados, de acordo com o artigo 125, diretamente pelo pessoal de carreira da Câmara Municipal.

²⁶ Artigo 117º do Código Administrativo de 1936-1940

Este organismo reunia²⁷ duas a três vezes por ano com a finalidade de aprovar o plano de atividades turísticas e orçamento. Era chamada ainda, a título consultivo, a pronunciar-se sobre assuntos relacionados com o turismo, que de acordo com a leitura das atas²⁸ das reuniões, enquadravam temas relacionados com trânsito, construção de edifícios, urbanização da zona norte da Póvoa, negociações para a manutenção das fronteiras do norte de Portugal abertas à noite durante a época balnear, sinalização de trânsito e de praia, entre outros. Na reunião, de 18 de janeiro de 1965, presidida pelo vereador Germano Alexandre Sá, foi nomeada a Comissão Municipal de Iniciativa e Propaganda da Póvoa de Varzim, constituída por Ana Maria de Azevedo Martins da Costa; Dra. Maria da Glória Azevedo Martins da Costa, Alípio da Silva Oliveira, António de Azevedo Duarte, José António Ribeiro de Azevedo e Maria da Silva Mendes.

Enquanto organismo consultivo, muitas medidas eram aprovadas pela Câmara antes de ouvir o parecer da comissão. Tal situação levou um dos seus elementos, Artur Monteiro, a pedir demissão do cargo, na reunião de maio de 1968, por considerar que a Câmara Municipal desconsiderava o papel da comissão e que a postura da municipalidade era contrária ao artigo 124 (competências) do Código Administrativo. A demissão tornou-se efetiva no final desse ano.

A constituição destas comissões, além de se enquadrarem na promoção turística das regiões, tinha ainda em mente a exaltação da cultura popular, enfatizando os ideais nacionalistas, apanágio do regime em vigor.

1.2.3. Entretenimento e jogo

“De manhã, praia; de tarde, passeio no paredão, ou a ver as pescarias; depois o delírio do jogo. No coração da villa, onde se acham os hotéis, os três botequins, e as três casas publicas de jogo, difícil é o transito à tardinha e à

²⁷ Existem, no entanto, hiatos temporais durante os quais a comissão não se reuniu. Entre 5 de dezembro de 1938 e 15 de setembro de 1947; entre esta data e 20 de fevereiro de 1952; entre 21 de março de 1952 e 14 de maio de 1959; entre esta data e 11 de maio de 1962 e entre 6 agosto de 1962 e 7 de dezembro de 1964.

²⁸ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR (01-02).

noite”. É esta a descrição feita, em 1873, por D. António Costa²⁹ da Póvoa estival. Também Ramalho Ortigão, nas Praias de Portugal³⁰, descreve a Póvoa durante a estação quente como um local onde convergem, além de banhistas, viciados em jogo, artistas, mercadores ambulantes, entre outros.

Conhecedoras da necessidade de manter entretidos os veraneantes, as entidades municipais e os responsáveis pelo turismo, promoviam anualmente, um plano que contemplava uma panóplia de atividades, ou a atribuição de verbas, sob a forma de subsídios, a organismos que promoviam a animação turística durante a época balnear. Tal preocupação ficou registada nas atas da Repartição de Turismo³¹ da vila. Além deste plano, que era discutido e aprovado pela CTM, os subsídios serviam para financiar as festas de verão, as festas desportivas³², a banda musical da Póvoa³³, ficando esta obrigada a dar concertos públicos durante o inverno e no verão às quintas-feiras à noite no Passeio Alegre.

Outros eventos, de iniciativa particular, aconteciam durante a época balnear. O casino³⁴ organizava um programa a realizar principalmente durante o período estival, que contemplava artistas nacionais e estrangeiros. Tal calendário atendia espetáculos de variedades, fado, revista à portuguesa, bailes temáticos, bailado, ilusionismo entre outros. Segundo ORTIGÃO (2001:69) os “*bailes organizavam-se por subscrição entre banhistas*”, que alugavam um espaço onde pudessem decorrer.

Todos os anos, coincidindo com a época balnear, passava pela Póvoa de Varzim o circo³⁵. Várias são as empresas circenses que aqui instalam arraiais, tais como o *Circo Anastasia*, o *Circo Transmontano*, o *Circo Afra*, o *Circo Nacional*, para citar alguns. Quer o Póvoa Cine, quer o Teatro Garrett projetavam filmes diariamente às 16:00 e às 21:45 horas. Na tentativa de alargar o seu leque de oferta, desde 1959, o Cinema Garrett promovia, diariamente, programas infantis a partir das 14 horas. Serviço inovador que

²⁹ Citado por AMORIM (1991).

³⁰ ORTIGÃO, Ramalho (1991), *As Praias de Portugal – Guia do Banhista e do Viajante* [conforme 1ª edição – 1876], Lisboa: Frenesi, pp. 65-82.

³¹ PT/AMPV/PVz/TUR.01 (01-02)

³² PT/AMPV/PVz/TUR.01 (01-02).

³³ *Idem*

³⁴ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR.19 (01-18).

³⁵ *Idem*.

acompanha as necessidades de uma sociedade em evolução, libertando os pais para atividades de lazer e divertimento.

O maior e mais concorrido espetáculo organizado na Póvoa de Varzim era a tourada. As corridas tauromáquicas eram organizadas, na sua maioria, pelo Casino. Ainda hoje, diz a voz do povo que em dias de tourada o trânsito automóvel era intenso e caótico. As pessoas acorriam aqui às centenas só para assistir ao espetáculo tauromáquico. Em nenhuma época do ano se via acontecimento igual. Para organizar e fazer a gestão do trânsito eram requeridos, os já extintos, polícias sinaleiros à municipalidade do Porto. Outro tipo de espetáculo de tauromaquia, também com muitos aficionados, era a garraiada.

As provas desportivas eram outra atração. Provas oficiais, organizadas a nível local, regional ou mesmo nacional decorriam nesta localidade. Exemplo disso são as provas de automóveis, karting, hóquei em patins e futebol.

A Póvoa organiza ainda festivais de ranchos populares e, desde 1979 pela empresa SOPETE, o Festival Internacional de Música da Póvoa de Varzim – Costa Verde³⁶.

A título individual, eram vários os estabelecimentos comerciais que levavam a cabo atividades recreativas e de divertimento. Os cafés e hotéis promoviam espetáculos de ilusionismo, concursos de dança, bailes, espetáculos de fado e outros espetáculos de diversões. Na Rua da Junqueira, nos cafés de luxo³⁷ atuavam bailarinas espanholas ou italianas (ORTIGÃO, 2001:68) e músicos contratados para animar, à noite, a multidão que ali se juntava. Camilo Castelo Branco foi um apreciador assíduo destes salões (AMORIM, 1991:360).

O jogo atraiu, desde o século XIX, homens de várias regiões e de vários grupos socioprofissionais. Organizado clandestinamente e de difícil controlo por parte das autoridades, foi considerado, em 1876, como “o mais lamentável flagelo”³⁸

³⁶ Este festival foi proposto pelo pianista Sequeira Costa. Organizado desde 1979 pela empresa SOPETE, a partir de 1994 dividiu a responsabilidade de organização com o município. Em 2003 a organização e gestão do festival foram entregues à Associação Pró-Música da Póvoa de Varzim.

³⁷ Os casos mais emblemáticos da Póvoa são o Café Chinês, o Café Universal e o Salão-Concerto Luso-Brasileiro. Todos iniciaram atividade em finais do século XIX.

³⁸ Ramalho Ortigão propõe, como forma de evitar a calamidade, decretar a liberdade de jogo sob várias condições: ser inteiramente público; que a polícia tenha acesso, quando julgar conveniente, ao recinto de jogo; que os proprietários das casas de jogo, por um lado estejam inscritos nos registos de escritvães, e por outro, que sejam obrigados a uma contabilidade regular e fiscalizada pelas entidades competentes.

(ORTIGÃO, 2001:69-71). Era prática em todos os cafés haver um compartimento secreto e com uma entrada oculta onde se jogava. Os jogos mais apreciados eram o *monte* e a *roleta*.

O Decreto-Lei número 14 643, de 3 de Dezembro de 1927, que legaliza o jogo em Portugal, criou duas zonas de jogo permanente e quatro sazonais. A Póvoa viria a conquistar, pela ação de um grupo de ilustres poveiros, uma zona de jogo sazonal que pertencia, pelo decreto, a Viana do Castelo. Nos anos oitenta, o Decreto-Lei n.º 249/81 de 18 de agosto, veio instituir a zona de jogo permanente da Póvoa de Varzim.

1.2.4. A génese da Empresa de Turismo Praia Póvoa de Varzim³⁹

No seguimento da criação, pelo decreto-lei número 14 643 de 3 de Dezembro de 1927, de seis zonas de jogos em Portugal, duas permanentes, no Estoril e na Madeira, e quatro sazonais, em Viana do Castelo, Espinho, Figueira da foz e Praia da Rocha, no concelho de Portimão, a Póvoa viu-se, sem compreender porque excluída do decreto governamental, preterida por Viana do Castelo, que não possuía qualquer experiência neste tipo de atividade. Sem iniciativa empresarial e, talvez por falta de capitais, a cidade de Viana viu a Póvoa conquistar-lhe esse lugar.

Nestas circunstâncias, um punhado de individualidades da Póvoa de Varzim apoiados pela municipalidade solicitaram às entidades competentes a criação de uma zona de jogo sazonal nesta localidade/vila por troca com Viana (RAINHA, 1984:8). O projeto passava pela criação de uma empresa de turismo que administraria a zona de jogo. A concessão da zona de jogo obrigava à construção a empresa concessionária a edificar infraestruturas de apoio à dita zona, destacando-se nesta matéria o Casino e um Hotel, cuja capacidade não deveria ser inferior a 100 quartos e de primeira categoria.

A E.T.P.P.V. foi oficialmente constituída por escritura pública, pela mão do notário Dr. Paulino Pinto Coelho em 30 de Janeiro de 1929. Ulteriormente, os

³⁹ Sobre este tema cf. (RAINHA L. d., 1984).

seus estatutos foram alterados pela Assembleia Geral Extraordinária de 30 de Novembro de 1930 e homologados em 30 de Dezembro do mesmo ano (RAINHA, 1984:8). A primeira sede ficou instalada, ainda que provisoriamente, na Rua Tenente Valadim. Em 1928 o jogo funcionou no salão da antiga Assembleia Povoense, e entre 1929 e 1933 nos salões do Café Chinês, no atual Largo Dr. David Alves.

O primeiro passo passou pela definição do local de implementação do Casino e do Grande Hotel, construções de maior envergadura e consideradas de extrema importância para o bom funcionamento da zona de jogo.

A localização do Casino foi aquela que mais celeuma havia de provocar. Foi difícil reunir concordância em relação ao local da sua edificação. Das propostas, amplamente debatidas pela imprensa local, prevaleceu aquela junto ao parque arborizado e limitado pelo Largo Cego do Maio, Avenida Cidade de Braga e Rua Tenente Valadim.

Edificados em terrenos pertencentes à autarquia, esta considerou que deveria salvaguardar os interesses municipais, tendo por isso vendido o terreno onde foram edificados o Casino e o Hotel por uma quantia de 200 contos, como atesta a escritura de 8 de Dezembro de 1930. Ambos gozaram de isenção do imposto de sisa, conforme decreto 18.483 de 18 de Junho de 1930.

1.2.5. O projeto do Casino

Iniciada a construção em inícios de 1930, por ele passaram vários arquitetos e engenheiros até à sua finalização. Em finais de 1931 estavam terminadas as obras por grosso. Passou-se de seguida ao trabalho de acabamentos. Também estes trabalhos passaram por várias mãos até à sua finalização. Com as obras quase concluídas em finais de 1933, é aberto o concurso para a sua decoração. Várias são as empresas envolvidas nesta fase dos trabalhos e sediadas em diferentes pontos do país. Os projetos apresentados ficaram expostos no Salão Nobre da Câmara Municipal, saído vencedor o apresentado

pelos Armazéns Venâncio Nascimento, por ser este que apresentava mais garantidas quanto à sua execução no prazo inicialmente traçado.

A fim de respeitar o calendário definido para a concessão da zona de jogo, no dia 1 de Junho de 1934 o Casino abre as portas da sala de jogos ao público. No entanto, a sua inauguração oficial só acontece no dia 10 do mesmo mês. No dia seguinte (domingo) a imprensa faz eco do evento, merecendo honras de primeira página. A importância de tal facto ficou marcada pela presença o então Ministro da Guerra, Major Luís Alberto de Oliveira em representação do governo. No primeiro ano que se seguiu à inauguração, o Casino da Póvoa foi visitado por várias personalidades ligadas à vida política de então.

Com a missão de projetar o Casino foi convidado o arquiteto de Lisboa, José Coelho. O projeto ao estilo neoclássico, de influência francesa, previa a criação de amplos terraços que nunca foram construídos. No ano seguinte foi substituído pelo arquiteto Rogério de Azevedo, que projetou a fachada principal e lateral, bem como a cobertura. O projeto do Grande Hotel também é da autoria deste arquiteto.



Figura 2 – Casino e Grande Hotel (anos 50)

Fonte: BMRP – Fundo Local

Rogério dos Santos Azevedo nasceu a 25 de junho de 1898, no Porto onde cursou arquitetura na Academia de Belas Artes, que concluiu em 1926. Ainda nos anos vinte assinou algumas obras modernistas que lhe permitiram adquirir prestígio. Na década de trinta, o arquiteto, recebeu com frequência

encomendas oficiais do regime, efetuadas pelo então ministro das obras públicas, Duarte Pacheco. Neste sentido, enveredou por uma linguagem nacionalista e conservadora, ao gosto do regime ditatorial. Em 1936, ingressou na Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, tendo coordenado o restauro dos edifícios do norte do país, dos quais salientamos a igreja de S. Pedro de Rates e o Paço dos Duques de Bragança em Guimarães. No início da década de quarenta foi cofundador e presidiu à Secção do Norte do Sindicato Nacional dos Arquitetos. Dedicou-se ainda à investigação e docência. Rogério de Azevedo morreu em 1983.

1.2.6. A criação da SOPETE – Sociedade Poveira de Empreendimentos Turísticos

Decorridas quase duas décadas após a concessão da zona de jogo, a autarquia, que era a acionista maioritária, precedeu à transação dos títulos de que era detentora. A estrutura original da E.T.P.P.V., de capitais locais, perdeu-se totalmente quando a quase totalidade dos acionistas poveiros também procederam à alienação dos seus títulos. A atividade empresarial relacionada com a E.T.P.P.V. é agora gerida e dominada por profissionais do setor e por capitais privados.

Adjudicada em 1928 por um período de trinta anos, a zona de jogo temporário da Póvoa de Varzim terminara com o fim da época balnear de 1958. Foram, então desenvolvidas todas as formalidades legais tendo em vista a concessão por um período de dez anos, no caso das zonas de jogo temporário, onde estava incluída a Póvoa.

Por falta de propostas a concurso, esteve eminente a cessação da zona de jogo da Póvoa. No ano de 1959 “*a Póvoa entrou em pânico, na medida em que o eventual encerramento do Casino seria uma catástrofe local, em termos sócio-económicos e turísticos*” (RAINHA, 1984:23). Por iniciativa do edil do município, Major António José da Mota, é constituído um grupo de personalidades, do qual fazia parte o antigo concessionário, Adriano Aires, que rumam a Lisboa para reivindicarem a manutenção da zona de jogo da Póvoa

garante da sua continuidade económica. Após negociações com os titulares que detinham a concessão, ao qual não esteve alheia uma orientação emanada da Presidência do Concelho, o *“antigo concessionário, Adriano Aires, aceitou a concessão dada por dez anos. Apenas a favor da Póvoa e para salvaguarda económica desta”* (RAINHA, 1984:24).

A seguir a 1959, por incapacidade de Adriano Aires, os títulos da E.T.P.P.V. são cedidos aos empresários Nuno Salvação Barreto e Adolfo Vieira de Brito, que a partir de então passaram a controlar a empresa concessionária da zona de jogo. Porém, diferendos entre os sócios despoitou ações judiciais de ambas as partes. Tal facto trouxe consequências gravosas para a empresa concessionária da zona de jogo, mas também para a Póvoa, enquanto pólo turístico, visto, por um lado, não terem sido feitos investimentos necessários em infraestruturas, e por outro assiste-se à degradação das já existentes.

Em meados da década de sessenta a Póvoa toma consciência da necessidade de *“criação de uma sociedade com capitais poveiros, que viessem por termo a semelhante «stato-quo»”* (RAINHA, 1984:25). Surge neste domínio a Sociedade Poveira de Empreendimentos Turísticos (SOPETE).

Em 1968, após elaboração do projeto dos Estatutos, é divulgado o primeiro documento oficial da SOPETE, que se dirige a personalidades da Póvoa e da região circundante. Nele se definiam os objetivos da sociedade, bem como o conjunto de ações a empreender no sentido de dinamizar o setor turístico da Póvoa de Varzim. O documento define ainda as condições de admissão dos futuros acionistas, quanto ao número de ações a adquirir.

Após recrutamento de subscritores e reunião do capital necessário para a constituição da sociedade, nunca inferior a 6.000 contos, é lavrada escritura pública no dia 20 de setembro de 1968 na Secretaria Notarial da Póvoa de Varzim. Foi primeiro Presidente do Conselho de Administração o economista poveiro, Dr. Álvaro Gomes Ferreira.

Finda a concessão em finais de 1968, a administração central, através do Decreto-Lei n.º 48 913, veio definir as novas condições do concurso público para atribuição das concessões das zonas de jogo temporário por um período de cinco anos (1969-1974). Das propostas apresentadas, o projecto da

SOPETE foi o escolhido. Do plano faziam parte a remodelação interior do Casino, a construção de uma “*unidade hoteleira de 4 estrelas (Hotel Vermar), duas estalagens (Santo André e S. Félix) e a construção de um complexo comercial, habitacional e turístico no coração da zona balnear da Póvoa de Varzim*” (RAINHA, 1984:29). O contrato foi assinado em 17 de junho de 1969 e publicado em Diário do Governo de 27 do mesmo mês. Para além do cumprimento do acordado no contrato de concessão, a SOPETE procedeu à aquisição de bens imobiliários, dos quais destacamos em 1970 a compra do Grande Hotel, que se encontrava encerrado e em elevado estado de degradação, que após obras de remodelação foi reaberto ao público.

Findo o primeiro contrato de concessão, foi aberto novo concurso público (Decreto-Lei n.º 334/73 de 4 de julho), agora por um período de quinze anos, a terminar em 1988. Das várias propostas apresentadas, foi escolhido o projecto da SOPETE, dado a conhecer em outubro de 1973 por despacho do Conselho de Ministros de 5 de fevereiro de 1974. A mudança de regime, através do Decreto-Lei n.º 259/74 de 29 de junho, do Iº Governo Provisório, chefiado por Palma Carlos, veio anular o concurso anterior e reconhecia poderes ao Secretário de Estado do Comércio Externo e Turismo para prorrogar até final do mesmo ano a concessão da zona de jogo temporário da Póvoa de Varzim.

O Decreto-Lei n.º 140/75 de 19 de março oficializa a abertura do concurso público para a concessão da zona de jogo temporário da Póvoa de Varzim, cujo término é o ano de 1988. A Póvoa ficou a conhecer a atribuição da concessão da zona de jogo temporário à SOPETE em 3 de dezembro de 1975. A execução do contrato de concessão, consubstanciado nas diversas obrigações, começou a ser cumprido no ano seguinte. Destacamos neste domínio a reconstrução do Casino, que sofreu uma intervenção profunda ao nível do seu interior: novas divisões, substituição dos elementos de madeira, novos meios acusticos, decoração mais moderna e de acordo com as necessidades de momento, entre outras ações. Ainda durante este período de concessão, a SOPETE realizou várias obras no domínio da habitação social, e da hotelaria, dos quais destacamos o Hotel Santa Ana, em Vila do Conde, os Hotéis de Ofir e Hotel Parque, em Braga. A SOPETE proceu ainda à informatização dos serviços de exploração dos jogos, medida pioneira em Portugal.

O Decreto-Lei n.º 249/81 de 18 de agosto, publicado em Diário da República do mesmo mês, veio institucionalizar a passagem de zona temporária de jogo da Póvoa de Varzim, a zona permanente.

Para finalizar, fazemos referência à aposta da SOPETE, na criação do jogo de Bingo. Projeto pioneiro em Portugal e instalado na Póvoa de Varzim, nas instalações do Casino.

Capítulo II – Turismo e Urbanismo: uma relação (des)conhecida na Póvoa de Varzim

O meio natural exerce uma influência decisiva sobre o desenvolvimento do turismo numa determinada região. A localização e os recursos são elementos fundamentais na afirmação do destino turístico, como tal *“el hombre a través del turismo actúa sobre el medio natural, crea interferencias y condiciona una degradación ambiental e un despilfarro de los recursos naturales, sobre todo cuando la utilización o el aprovechamiento es intensivo y falta una gestión y planificación”*⁴⁰ (REBOLLO J. F., 1990:60).

A Póvoa de Varzim sofreu, principalmente na segunda metade do século XX, uma profunda transformação ao nível da fisionomia e da estrutura económica, social e demográfica. Verificou-se uma mudança na utilização e ocupação do solo, resultado do fomento de uma atividade turística cada vez mais dominante na organização da Póvoa. Esta alteração está relacionada com o aumento da procura de alojamento, durante o período estival, das populações vindas do interior em busca de momentos junto do mar. Esta circunstância fomentou a construção e venda ou arrendamento de habitações, geralmente próximas da linha de praia. A venda e arrendamento de alojamento⁴¹ constituiu uma fonte de rendimento dos proprietários, em período balnear, pelos elevados valores que são praticados, impulsionados pelos movimentos migratórios *“relacionados más estrechamente con el consumo, dentro de las cuales se incluirían los traslados a las segundas residencias”*⁴² (HUETE & MANTECÓN, 2010:783).

Socorremo-nos de estudos já realizados, nomeadamente no sul de Espanha, para esclarecer aquilo que alguns autores apelidam de turismo residencial, outros de residência secundária. Estes estudos servem-nos apenas como ponto de partida e como modelo teórico para o enquadramento do presente trabalho. Ressalvamos que o perfil do turista é distinto daquele que procura a

⁴⁰ “O homem age por meio do turismo sobre o meio ambiente, cria interferência e influencia a degradação ambiental e um desperdício de recursos naturais, especialmente quando o uso ou a exploração é intensivo e exige uma gestão e planeamento” (tradução nossa).

⁴¹ Por motivos fiscais, nenhum proprietário assume os valores realmente praticados (informação obtida em conversas informais com proprietários de imóveis para arrendamento durante o período balnear).

⁴² [...] Mais estreitamente relacionado com o consumo, no qual se incluem as transferências/mudanças para as residências secundárias. (Tradução nossa).

Póvoa de Varzim. Por outro lado, o alojamento não é, de todo, semelhante ao implementado na costa mediterrânica de Espanha. Pretendemos, então, caracterizar o tipo de alojamento procurado pelos veraneantes que frequentam a cidade costeira da Póvoa de Varzim, durante o período de férias ou fins-de-semana, para momentos de ócio e divertimento.

Mazón (2006) define o turismo residencial como o movimento de indivíduos da sua residência habitual para outro local onde compraram ou arrendaram uma habitação. O mesmo investigador (2005) faz referência à residência secundária como propriedades de lazer, o imóvel próprio ou arrendado por uma família, cuja residência habitual se situa num outro local. Mazón e Aledo apelidam de turismo residencial a atividade económica que se dedica à urbanização, construção e venda de vivendas turísticas residenciais que compõem o setor extra-hoteleiro, cujos proprietários usam como alojamento de veraneio ou residência de forma permanente ou semipermanente (MAZÓN & ALEDO, 2005:18-19). Abreu (2007) utiliza o conceito de segunda habitação para fins turísticos, relacionada com atividades de lazer e o ócio. O estudo setorial publicado pela CMPV (2001) faz alusão ao alojamento de uso sazonal, cuja ocupação evidencia o carácter turístico-balnear, facto que demonstra um tipo de residência não habitual, dito de outra forma, é utilizado de forma esporádica ou temporária, como é o caso das férias ou fins-de-semana.

Do exposto anteriormente, a Póvoa é, sem dúvida, um destino pretendido por pessoas que procuram uma evasão temporária à rotina diária, gozando o seu tempo livre fora do seu local de residência habitual, em alojamento próprio ou arrendado



próximo da praia/mar. Foi esta prática que promoveu o desenvolvimento do

Figura 3 – Avenida dos Banhos (PVz)

Fonte: BMRP – Fundo Local

turismo da Póvoa de Varzim e contribuiu para o seu desenvolvimento económico e social. A tipologia de alojamento diretamente relacionada com o

turismo (hotéis, apartotéis, *resorts*, pensões entre outros), não é significativo, em termos de número, no contexto do alojamento da Póvoa.

Sendo o turismo uma prática que compreende as atividades desenvolvidas por pessoas fora do seu ambiente habitual, por um certo período de tempo, e por um motivo diferente que não seja exercer uma atividade remunerada no local visitado (OMT, 1991), a Póvoa assume-se como um destino turístico, cujo produto mais procurado é a praia e os seus extensos areais. O elevado fluxo de veraneantes, que anualmente afluem à Póvoa, contribuiu para o fomento de negócios orientados para a satisfação da procura turística. Consequência do desenvolvimento da sociedade, o turismo assume-se como “*un componente clave de la cultura de consumo de las sociedades desarrolladas*”⁴³(ANTON CLAVÉ, 1996:18), e, portanto, setor em constante desenvolvimento.

Desde sempre, o homem teve necessidade de se deslocar no território, quer devido à prática de uma economia recoleitora, quer quando se formaram os primeiros aglomerados urbanos, em virtude do desenvolvimento da atividade comercial. No entanto, a necessidade e disponibilidade para viajar cresceram de forma significativa durante e após a Revolução Industrial (consequência do desenvolvimento económico e do progresso tecnológico), quer por motivos profissionais, quer por tempo livre (as viagens por motivo profissional compreendem tempo livre e há quem trabalhe durante as férias). Note-se que viajar por motivo de férias só foi possível devido ao aumento do rendimento disponível e do tempo livre. Esta alteração comportamental assume especial relevo, em termos de número, a partir do momento em que os trabalhadores têm direito a férias pagas⁴⁴. Acrescentamos, ainda, o embaratecimento dos transportes e as ações de promoção dos locais de destino, como fatores de crescimento dos movimentos migratórios com a finalidade de descanso e lazer.

As viagens turísticas estão ligadas ao processo de massificação e sazonalidade do tempo livre, momento de descanso da população ativa e reformada (BRITO, 2010:12). Esta massificação terá ocorrido no pós Segunda Guerra Mundial, devido a fatores “*políticos, económicos, culturales e tecnológicos*” e o desejo de viajar “*se extiende entre la clase obrera y las*

⁴³ *Um componente chave da cultura de consumo das sociedades desenvolvidas. (Tradução nossa).*

⁴⁴ *É o governo da Frente Nacional em França, que na década de trinta do século XX, legisla, pela primeira vez, em favor do direito de todos os trabalhadores a um mínimo de 15 dias anuais de férias pagas.*

nuevas creces medias [...]”⁴⁵ (MAZÓN, HUETE, & MANTECÓN, 2009:13). Neste contexto, o acréscimo da procura obriga os destinos a dotarem-se de estruturas capazes de responder às necessidades que os visitantes procuram ver satisfeitas e que foram o motivo da sua deslocação.

Recentemente, o turismo destaca-se como um fenómeno de massas capaz de gerar profundas transformações sociais, culturais, ambientais e económicas nos locais onde é atividade predominante. Nesta perspetiva, ocorrem transformações na estrutura urbana, decorrentes dos fluxos turísticos, que alteram a configuração, isto é, a forma e a aparência da cidade.

*“La urbanización turística hace referencia, pues, a los procesos por los cuales se han desarrollado áreas urbanas con la finalidad fundamental de producir, vender y consumir servicios y bienes que producen placer a residentes temporales”*⁴⁶ (ANTON CLAVÉ, 1996:25).

O predomínio do setor turístico produz consequências visíveis em termos urbanísticos, na medida em que é exigida uma orientação no sentido da criação de estruturas capazes de responder eficazmente à procura específica dos turistas, que buscam nas suas viagens momentos de lazer e divertimento. Assim, a transformação do espaço decorre de necessidades que ocorrem fora do espaço onde são edificadas, não se verificando qualquer interferência dos seus consumidores em todo o processo. Estes apenas usufruem do bem ou serviço.

Desde o início da Revolução Industrial que a cidade deixou de ser um conjunto de edifícios dispostos em ruas e cercada por um muro, comumente designado por muralhas. Atualmente, é difícil ou quase impossível determinar os limites espaciais da cidade (LAMAS, 2010:64), devido à constante fixação de novos residentes, na medida em que *“a cidade sempre foi completamente caracterizada pela residência”* (ROSSI, 1972:90).

⁴⁵ [...] *Políticos, económicos, culturais e tecnológicos* [...] difunde-se entre a classe operária e as novas classes médias. (Tradução nossa).

⁴⁶ “A urbanização turística decorrente do processo pelo qual se desenvolvem áreas urbanas com a finalidade fundamental de produzir, vender e consumir bens e serviços que produzem prazer aos residentes temporários” (Tradução nossa).

O progresso tecnológico multiplicou os problemas da cidade: o crescimento populacional, condições de habitação, mobilidade no interior e para o exterior, entre outros. Destes problemas nasce o urbanismo⁴⁷ (moderno), que se pretende uma ciência e desenvolvida por técnicos altamente qualificados. Fruto do trabalho de especialistas, geralmente arquitetos⁴⁸, a cidade vai ganhando valor funcional e estético, respondendo às necessidades dos seus residentes e da população flutuante que a ela converge. A cidade apresenta-se como um fenómeno físico e construído (LAMAS, 2010:38).

As dimensões e forma das cidades mudam, transformando-se, alterando-se fisicamente, refletindo mutações demográficas, económicas, tecnológicas, políticas, etc.. Para captar e entender a dinâmica de crescimento e as mudanças morfológicas dos aglomerados, servimo-nos de representações gráficas: desenhos e projetos feitos ao longo do tempo com recurso a várias técnicas e suportes. Os projetos de novas cidades ou apenas planos de intervenção e de expansão, são reflexo do momento, estando inseridos em contextos históricos, (fatores políticos, ideológicos, sociais e económicos) diferentes. Assim, *“as cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano”* (JACOBS, 1961:5). Os planos permitem-nos fazer uma leitura de cada período da história do aglomerado e do seu processo de urbanização. Como polos de atração de gentes variadas, *“são locais fantásticamente dinâmicos”* (JACOBS, 1961:13) e como tal expostos a um conjunto de mudanças e transformações sistemáticas.

O planeamento apresenta-se como solução para cuidar da aparência da cidade e simultaneamente dotá-la de infraestruturas capazes de satisfazer as necessidades dos seus residentes habituais ou sazonais, contribuindo, assim, para o seu bem-estar físico, psicológico e social. No entanto, sabemos que tal máxima nem sempre corresponde à realidade. Influenciado por vários fatores, é muitas vezes esquecido de forma intencional para atender a determinados *“lobbies”* que pretendem ser favorecidos em detrimento do benefício público⁴⁹.

⁴⁷ Segundo Choay (2005:2), o conceito de urbanismo “está carregado de ambiguidades” e terá surgido fruto da expansão da sociedade industrial como “uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores pelo seu caráter reflexivo e crítico, e pela sua pretensão científica”.

⁴⁸ “O urbanista não é outra coisa senão um arquiteto”, Le Corbusier. Citado por CHOAY, 2005:18

⁴⁹ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR (01-02). Em reunião da CMT no dia 23-05-1966, o vogal Sr. Aparício Mariz reforça o pedido à Câmara Municipal no sentido de esta rever o Plano de Urbanização no capítulo relativo ao número de andares

Naturais polos de atração, as cidades crescem de forma desenfreada, deixando as entidades públicas sem resposta atempada e adequada para todas as solicitações que surgem. Influenciados por pressões externas, sucedem-se os projetos que desvirtuam o rigor das normas urbanísticas, tendendo a impor espaços desestruturados, atrofiados e fragmentados em relação à restante malha urbana. Esta situação é mais evidente quando a cidade assiste, pelos mais variados motivos, a um forte crescimento demográfico, e não está preparada para tal. Este padrão de crescimento é mais evidente à medida que nos afastamos do centro urbano em direção à periferia, visto ser aqui onde se encontra espaço desocupado.

Cada indivíduo vê e interpreta a cidade de forma diferente, que varia em função do período histórico e do grupo social (ANTON CLAVÉ, 1996:19), sendo influenciado pelas imagens que vai guardando da experiência real ou através de imagens disponibilizadas nos mais variados formatos: fotografias, postais, folhetos, mapas, filmes, para citarmos alguns. A cidade torna-se detentora de um conjunto de ideias, figuras, formas e imagens, logo, é suscetível de ser representada. Tais representações podem ser encontradas junto dos seus habitantes, na imprensa, na publicidade turística e demais contextos. Assim, a imagem da cidade turística vai sendo construída, quer através de notícias, quer de propaganda turística:

“Así, buen número de folletos, mapas, planos, fotografías, tarjetas postales, posters, despleables, logotipos e incluso anuncio publicitarios, películas de vídeo y programa de televisión por cable se encargan, cada vez más, de definir y difundir la esencia perceptiva de la ciudad [...]”⁵⁰ (ARRIBA, 2002:35).

Porém, os habitantes da cidade interpretam e representam o espaço em que vivem baseados na sua experiência, isto é, nas relações que estabelecem no seu quotidiano⁵¹. Opinião que é corroborada por ARRIBA (2002:39) quando,

a construir na Avenida dos Banhos, pois afirma ter conhecimento de requerimentos à Câmara nesse sentido e outros que se seguirão. É da opinião que a Póvoa sairá prejudicada se a cêrcea não for alterada.

⁵⁰ “Assim, bom número de folhetos, mapas, planos, fotografias, cartões postais, pôsteres, prospectos, logotipos e inclusive anúncio propagandistas, filmes de vídeo e programa de televisão por cabo encarregam-se, cada vez mais, de definir e divulgar a essência perceptiva da cidade [...]. (Tradução nossa).

⁵¹ “A Imagem e a memória da cidade”, conversa com António Leite Ramalho, promovida pelo AMPV no dia 16 de Maio de 2012.

afirma que *“La significación de la ciudad va más allá de sus formas materiales y arquitectónicas, atañe a los usos y a los modos de vida sociales”*⁵².

Para o visitante da Póvoa de Varzim, a praia (também o mar) será o grande referencial, mas não o único, para a construção da imagem que o sujeito tem da cidade. No entanto, a praia e o mar são usados das mais variadas formas pelas entidades municipais e responsáveis pelo turismo, como forma de publicidade turística e como elemento identificativo da Póvoa e do poveiro. É, portanto, a imagem mais “vendida”, sendo ainda o produto mais procurado e motor de alavancagem da cidade, a partir do momento em que a atividade turística começa a substituir as atividades tradicionais, como era o caso da pesca e da indústria conserveira, cujo aparecimento ocorreu nos finais do século XIX (AMORIM S. A., 2004:111). Terão sido estas atividades que, fruto do seu dinamismo e importância, estiveram na origem das melhorias de infraestruturas e acessos que proporcionaram o desenvolvimento do turismo na Póvoa de Varzim. Esta mutação do modelo económico reflete-se na estruturação do espaço, que se transforma para responder à constante procura de bens e serviços relacionados com a atividade turística.

Durante o século XIX, a Póvoa de Varzim vê o seu crescimento acelerado devido ao turismo. Motivados pela procura dos banhos de mar, com benefícios para a saúde (AMORIM, 1991:297), multidões vindas, principalmente, do Minho e Trás-os-Montes afluem a esta praça durante o período estival. É neste período que o turismo na Póvoa se começa a afirmar como um dos principais motores da economia local. Os poveiros, pela mão das entidades municipais, movidos pelo lucro que obtêm deste setor, promovem várias iniciativas no sentido de proporcionar a melhor estadia aos seus visitantes sazonais⁵³. Paralelamente, assiste-se na Póvoa a uma reconversão socioprofissional, isto é, as atividades tradicionais, como a pesca, são abandonadas em favor do turismo ou de dinâmicas com ele relacionadas.

Preocupada com a receção aos veraneantes e a sua comodidade, a municipalidade intervém, obrigando os residentes a proceder a um conjunto de

⁵² “O significado da cidade vai além de suas formas materiais e arquitetónicas, refere-se aos usos e aos modos de vida sociais. (Tradução nossa).

⁵³ Anualmente era elaborado pela Câmara o Plano de Atividade Turística ao qual a CMT emitia um parecer.

alterações na sua vida diária. Em consequência disso, a Câmara publicou, em 1840, um regulamento que estabelecia um conjunto de regras, com destaque para a limpeza, o trânsito, a tranquilidade, a moral, o exercício do comércio, e a construção de habitações para serem utilizadas no período dos banhos de mar, tendo criado, para o efeito, o policiamento da vila para verificar o cumprimento do mesmo (AMORIM, 1991:298).

A Póvoa assiste, já no século XX, principalmente na segunda metade, à consolidação da sua função turística e de lazer, que, fruto da sua vitalidade, influenciou diretamente toda a estrutura económica e social da vila. Este fator foi determinante na transformação paisagística orientado para a prestação de serviços de ócio e tempo livre. Neste sentido, são feitas várias intervenções ao nível da estrutura urbana, por um lado capacitando a vila para albergar um número cada vez maior de visitantes, por outro, tornando-a mais aprazível através de vários arranjos estéticos. Verifica-se uma relação entre o desenvolvimento turístico e o número de visitantes que, anualmente, escolhem a Póvoa como destino de férias.

As entidades responsáveis pelo turismo da Póvoa⁵⁴, conscientes das potencialidades que as imagens dos postais ilustrados e cartazes têm em promover o destino, disponibiliza anualmente, uma verba para a sua elaboração e distribuição em várias regiões do país⁵⁵. Estes instrumentos publicitários, portadores daquilo que a Póvoa tem de melhor para oferecer a quem procura lazer e ócio, são enviados para os locais de origem dos potenciais visitantes “*que vinham colher os benefícios do mar*” (AMORIM, 1991:297) nos meses de agosto, setembro e outubro. É a praia que, pelo poder que exerce sobre a cidade, impulsiona as transformações que ocorrem no tecido urbano, nomeadamente no uso e ocupação do território, bem como na sua dinâmica económica e social.

MULLINS (1991:331) argumenta que atividades relacionadas com o turismo e o lazer têm influenciado todo o processo de ocupação do território que define

⁵⁴ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR (01-02). A Comissão de Iniciativa e Turismo da Póvoa de Varzim reúne pela primeira vez em 15 de março de 1923. A partir de 1937 é substituída pela Comissão Municipal de Turismo, consequência da entrada em vigor do novo Código Administrativo. Esta reúne pela primeira vez em Fevereiro de 1937 para a tomada de posse dos seus elementos.

⁵⁵ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR (01-02). O Sr. João Camacho Pereira de Lisboa solicita o envio de mapas e postais. Tal não é possível por falta de verba para a sua elaboração. Ata de 23-06-1966 da CMT.

como urbanização turística. Este tipo de organização do espaço responde a uma prática urbana singular, funcional e estruturalmente diferenciada da cidade convencional (ANTON CLAVÉ, 1996:28), orientada para o consumo de um tipo específico de bens e serviços.

Certo é que a pressão demográfica, principalmente nos meses de verão, influenciou o desenho da cidade, tendo desencadeado o seu crescimento para zonas, até ao momento desocupadas, nomeadamente para norte⁵⁶. Naturalmente que a primeira zona a ocupar e a urbanizar foi a orla marítima, tornando a estada dos veraneantes



Figura 4 – Expansão da cidade para norte
Fonte: BMRP – Fundo Local

mais cómoda, evitando as deslocações em direção à praia e contribuindo para a materialização do imaginário de homens e mulheres que se vinham instalar temporariamente na Póvoa para ver e usufruir das qualidades do mar.

Fruto da vitalidade do sector turístico que influencia diretamente a organização da Póvoa, a edilidade manifestou preocupações urbanísticas, pretendendo dotar o aglomerado de infraestruturas capazes de albergar o aumento da procura durante o período balnear, tornando-a atraente para os visitantes e simultaneamente aumentando a sua mobilidade. Enquadrado no Plano Geral de Melhoramentos, datado de 1865, o plano de urbanização de 1920, da autoria do engenheiro Ezequiel Campos, propõem-se responder às necessidades emergentes. O plano traçado,

“Privilegia a circulação, propondo um sistema de eixos viários [...] estabelecendo uma ligação franca [...] com os pequenos pólos periféricos. [...] Propõem também a abertura de uma série de novas ruas [...] facilitando a circulação interior”. (LÔBO, 1995:31)

É, ainda, na primeira metade do século XX, que a Póvoa vê nascer o Casino, a Praça de Touros, o Diana Bar e o Guarda Sol, o Grande Hotel e a concessão

⁵⁶ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR (01-02). A CMT emite um parecer favorável ao plano de urbanização da zona norte da Póvoa. No entanto, duas opiniões se definem: uma defende que a Câmara deveria comprar os terrenos, urbanizá-los e vendê-los, posição defendida por Artur Moreira; outra defende que deveria ser uma empresa privada a comprar os terrenos com a obrigação de executar o plano, posição defendida por António Augusto e Aparício Mariz.

da zona de jogo, que acentuam a importância que o turismo adquiriu nesta localidade como pólo dinamizador económico-social.

Na década de trinta, Duarte Pacheco, ministro da Obras Públicas e Comunicações propunha, através do Decreto-Lei 24 802 de 21 de dezembro de 1934, que fossem levadas a efeito várias intervenções ao nível do urbanismo em localidades que fossem sedes de município e ainda em localidades com mais de 2500 habitantes que entre dois censos consecutivos acusassem um aumento populacional de 10 por cento e finalmente, em centros urbanos com interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico a designar pelo Governo.

Nos anos quarenta, a Póvoa leva a efeito os trabalhos preliminares⁵⁷ com o objetivo de ser traçado, por técnicos qualificados e autorizados pelo poder central, o seu Plano Geral de Urbanização⁵⁸. Da autoria do engenheiro Miguel Resende e do arquiteto Agostinho Ricca Gonçalves com quem a Câmara Municipal assinou um contrato, ficou concluído em 1947, e submetido a apreciação dos serviços da administração central. A implementação do plano decorreu como previsto, até à década de setenta do século passado. Na década de sessenta, a Póvoa viu nascer as primeiras construções em altura⁵⁹, símbolo da modernidade, na opinião de alguns, mas sem dúvida marca o início da descaracterização do tecido urbano tradicional.

Somos da opinião que, na segunda metade do século XX, com a expansão das atividades relacionadas com o turismo, os espaços urbanos sofreram uma transformação baseada “*no lazer e no consumo*” (HENRIQUES, 2003:164). Em nome do fomento turístico, ocupam-se zonas e constroem-se edifícios em locais sedutores com o objetivo de atrair mais turistas, provocando profundas alterações ao nível da ocupação do espaço.

Consequência da crescente procura turística, a Póvoa avança em várias direções por forma a responder à crescente procura de alojamento. A tendência para a “*dispersão da urbanização*” (SUCENA & SANTOS, 2006:26) é

⁵⁷ Levantamento topográfico.

⁵⁸ O Plano Geral de Urbanização da Póvoa de Varzim será tratado num capítulo próprio.

⁵⁹ PT/AMPV/PVz/CMPV/TUR (01-02). A CMT, em ata de 01-02-1966 dá parecer favorável, por unanimidade, ao pedido do senhor Mário da Silva Mendes para construir um edifício de r/c e nove andares na Avenida Heróis da Grande Guerra.

visível, principalmente a partir do momento que assistimos à massificação do turismo. Esta *“dispersão de edificações e o uso alargado do território”* (FIGUEIRA, 1996-97:411) produziu alterações profundas na configuração do tecido urbano poveiro, suscitando a edificação de *“novas infraestruturas viárias”* (SUCENA & SANTOS, 2006:26), quer no interior da urbe, quer nas ligações com as regiões limítrofes.

A Póvoa de Varzim foi palco de um importante desenvolvimento a partir dos anos setenta. Tal crescimento esteve relacionado com a massificação do turismo balnear, principalmente após a revolução dos cravos e a maior mobilidade e poder económico dos portugueses. Este crescimento refletiu-se no aumento do número de residentes e de alojamentos. Para fazer face a esta situação, a cidade cresce em todas as direções, mas sobretudo para norte, ao longo da costa e para nascente. No setor norte da cidade e na freguesia de Aver-o-Mar, a paisagem altera-se radicalmente, *“a linha dunar e os campos, progressivamente, e ao longo dos últimos anos, vão sendo substituídos por altos condomínios”* (FIGUEIRA, 1996:416).

Por observação direta, constata-se que se trata de construções de iniciativa privada e conseqüentemente de grande diversidade tipológica, sem a preocupação de um planeamento de conjunto, sendo a atribuição do município unicamente de aprovar novos alvarás de construção e onde as soluções técnicas foram limitadas pela atuação de *“grupos de pressão, proprietários, políticos, promotores y, más recentemente, grupos de defensa del meio y de la identidade regional”*⁶⁰ (REBOLLO J. F., 1990:34). A ausência de planos permitiu a ocupação do espaço sem critérios racionais, apenas assente na dinâmica de mercado e do lucro. Apesar que os *“ planos não resolvem tudo, podem contribuir significativamente para a qualificação do território e da vida urbana”* (FIGUEIRA, 1996:406). No antigo casco urbano assistiu-se, nos últimos anos, a demolições de edifícios e à sua substituição por outros de maior altura como forma de colmatar a falta de espaço e em benefício de maior rentabilidade imobiliária. Estas intervenções, iniciativa de particulares,

⁶⁰ [...] Grupos de pressão, proprietários, políticos, promotores e, mais recentemente, grupos de defesa do meio e da identidade regional. (Tradução nossa).

procuram satisfazer a crescente procura turística que busca, na Póvoa de Varzim, momentos de descanso e lazer relacionados com a praia e o mar.

É junto à linha de costa que encontramos maior concentração urbanística, ocupada essencialmente por equipamentos ligados à restauração, alojamentos para segundas residências, comércio, equipamentos de lazer e de apoio ao turista. Fruto desta transformação provocada pela procura turística, a linha de costa assume-se como nova centralidade da Póvoa, pois é nesta zona da cidade que se situam as principais infraestruturas de apoio ao turista. Este facto permite-nos concluir que na cidade com características turísticas *"pierde interés la lógica de la centralidade y ganan interés otros elementos como las perspectivas sobre o mar o el paisaje"*⁶¹ (ANTON CLAVÉ, 1996:27).

Naturalmente, o crescente número de população flutuante conduziu a um aumento de postos de trabalho relacionados, direta ou indiretamente com a atividade turística. Nesta medida, a cidade que era atrativa para os turistas em virtude das suas praias, passou também a fixar populações vindas do interior para aqui trabalharem, opinião testemunhada por Rebollo (1986:38) quando se refere ao *"[...] papel de atracción de los espácios de ocio litorales como mercado de trabajo para las poblaciones interiores [...]"*⁶². Partilhamos da opinião que o dinamismo demográfico da Póvoa comprova que *"nas regiões que registam nos últimos decénios, ou mesmo anteriormente, afluxos turísticos volumosos, verifica-se forte correlação entre o desenvolvimento do turismo e a demografia"* (CAVACO, 1979:1). É consensual que o turismo passou a ocupar o lugar das atividades económicas tradicionais e a imprimir marcas bem visíveis no território poveiro, moldando-o conforme as novas necessidades geradas pela atividade turística, visto que o *"turista é o paradigma do consumidor"* (ANTON CLAVÉ, 1996:18-19).

Foi a partir da década de setenta, consequência da intensa atividade turística sazonal, que mais se notaram as transformações da paisagem urbana.

"Dispostos aparentemente de modo aleatório, os vários tipos de edifícios aparecem implementados de forma solta, desordenada, de

⁶¹ *"Perde interesse a lógica de centralidade, ganhando interesse outros elementos como as vistas sobre o mar e a paisagem"* (Tradução nossa).

⁶² *"[...] Papel de atração dos espaços de ócio costeiros como mercado de trabalho para as populações do interior."* (Tradução nossa).

difícil articulação entre si, isolados do contexto urbano e favorecendo o isolamento dos moradores. [...] Não se percebe qualquer critério de implantação, nomeadamente porque se confrontam cêrceas diferentes [...] ” (SUCENA & SANTOS, 2006:30).

É no sentido de prover a procura e acompanhar as tendências de mercado, que entidades municipais e promotores turísticos locais se empenham em dotar a Póvoa de todas as comodidades que agradem e seduzam o turista, como restaurantes, bares, esplanadas, casas de divertimento noturno, entre outros, que funcionam como lugares de sociabilidade, na ausência de espaços verdes⁶³, cuja construção foi preterida em relação ao alojamento, por ser considerado mais lucrativo. A intensa atividade comercial, consequência da intensa atividade turística, foi mais um elemento de peso no uso e ocupação do solo. A proliferação de áreas comerciais, consequência do aumento da procura, contribuíram para a valorização do solo e para a reestruturação económica, agora assente no comércio e na prestação de serviços e bens relacionados com o ócio.

⁶⁴ Assim, as velhas formas coexistem com as novas, umas mudam de função, sendo reestruturadas para comportar atividades relacionadas com o setor turístico, outras são destruídas⁶⁵ para a construção de novas estruturas, enfim, é criado todo um ambiente de lazer e divertimento para hospedar e agradar aos turistas de modo a satisfazer a sua vontade de consumo de bens não essenciais, proporcionando-lhes experiências inesquecíveis.



Figura 5 – Avenida dos Banhos

Fonte: BMRP – Fundo Local

⁶³ O Parque da Cidade, um projeto do arquiteto paisagístico Sidónio Pardal, começou a ser projetado em 1997. Note-se, no entanto, que o antepiano de 1947 previa a construção a norte de um parque florestal para abrigar a Póvoa dos ventos dominantes.

⁶⁴

⁶⁵ O caso mais recente foi a demolição da fábrica Quintas & Quintas para dar lugar a um condomínio.

A urbanização da Póvoa compreendeu sobretudo a construção de alojamentos, nas proximidades da praia, quer para os residentes permanentes, quer como segunda habitação⁶⁶ ou habitação de aluguer. Com a intensificação da construção, constata-se uma maior especulação imobiliária devido à procura deste tipo de imóveis. Em consequência, os férteis terrenos de cultivo foram urbanizados e ocupados por novos residentes, quer permanentes, quer estivais, estabelecendo novas interações e transformando o antigo equilíbrio ambiental. Daqui



resultam consequências que podem ser negativas, quer do ponto de vista estético, quer nos impactos sobre os ecossistemas.

Figura 6 – Ocupação de terrenos agrícolas por edifícios de habitação (zona norte).

Fonte: BMRP – Fundo Local

Na Póvoa de Varzim a procura é sazonal, isto é, conhece picos de afluência provocados pela ação conjugada de vários fatores: clima, organização do trabalho e comportamento humano. Este aumento da procura acarretou um conjunto de ações urbanísticas individuais, que contribuíram para a deterioração do meio dada a falta de planificação de ocupação do solo. A massificação da procura durante a época balnear obrigou a alterações significativas na dinâmica urbanística. Como resposta, os promotores turísticos e investidores locais, para fazerem face à crescente procura de alojamento, enveredaram por projetos pouco planeados e especulativos, sem que “a *Administração Local, com competências no domínio do planeamento urbanístico, assumisse uma posição eficaz no controlo do solo urbano*” (SUCENA & SANTOS, 2006:36). Este solo, onde se cultivavam produtos de qualidade que abasteciam a cidade, é agora alvo de um processo de especulação imobiliária muito intensa. O alto valor pago pela terra força o pequeno produtor e simultaneamente proprietário a ceder ao mercado imobiliário.

⁶⁶ Recorremos a Bernardo Secchi citado por FIGUEIRA (1996-97:411) para ilustrar esta situação, “trabalhamos num lugar, temos residência fixa num outro, e temos ainda noutra lugar uma casa de férias, ou de família, que frequentamos com regularidade”

“Desde el momento en que surgen las expectativas de urbanización el solo pierde su estima como factor de producción, de acuerdo con sus posibilidades agrarias, y se atribuye un precio dependiente de las condiciones de mercado y, naturalmente, de los elementos indicados como definidores de un consumo de espacio selectivo”⁶⁷ (REBOLLO J. F., 1990:33).

Por esta via, extensas áreas rurais caem nas mãos de investidores do mercado imobiliário, que posteriormente loteiam, das quais obtêm altos rendimentos. A ocupação e uso do solo são reorientados para a produção de lugares voltados para o consumo e lazer, característico das cidades com elevado pendor turístico, cujo processo de urbanização assume características singulares (ANTON-CLAVÉ, 1996:25).

O desenvolvimento assente no setor turístico refletiu-se no crescimento urbano de forma bem vincada. A sedução pela construção em altura, sinal da modernidade e fruto da forte especulação imobiliária, foi o caminho a seguir para dar resposta ao aumento da procura de imóveis por parte da população flutuante que visitava a Póvoa de Varzim. O modelo de desenvolvimento turístico e urbanístico assenta na promoção, construção e venda, em muitos casos, de segundas habitações, o que torna a Póvoa, à semelhança de outros locais um *“núcleo vocacional de turismo residencial estival”*⁶⁸ (MAZÓN & HUETE, 2005:112). Por isso não será de estranhar que esta tipologia de edifícios se concentre próximo da praia e com vistas sobre o mar. Os edifícios de vários pisos apoderaram-se de todas as zonas da cidade, nascendo como cogumelos para albergar o elevado número de veraneantes que aqui afluem na estação quente do ano.

Face ao crescimento urbano sem um plano de conjunto, a entidade municipal, quer por falta de recursos ou objetivos mobilizadores e ainda de instrumentos reguladores (CARVALHO, 2003 b:18), limitou-se a emitir alvarás de construção. Assim, nota-se falta de um planeamento urbanístico global e de

⁶⁷ *Desde que surgen expectativas de urbanización, o solo perde o seu valor como fator de produção, de acordo com as suas potencialidades agrícolas e atribui-se um preço dependente das condições de mercado, e naturalmente, dos elementos indicados como definidores de um consumo de espaço seletivo. (Tradução nossa).*

⁶⁸ *[...] Núcleo vocacionado para o turismo residencial estival. (Tradução nossa).*

investimento em infraestruturas públicas capazes de responder de forma cabal a tal crescimento.

No período correspondente a este estudo, segunda metade do século XX, a Póvoa registou um acentuado e contínuo crescimento demográfico, tendo a sua população residente aumentado quase para o dobro, como atestam os números publicados pelo INE. Mas para explicar o aumento demográfico, não podemos empolar apenas o fator turismo. Outros motivos terão concorrido para esse aumento. Falamos, concretamente, das boas acessibilidades, de transportes públicos regulares (Metro e autocarros) e da sua posição estratégica em relação ao Porto e ao eixo viário A28, sucessor do Itinerário Complementar número 1. No entanto, ao nível do emprego, a Póvoa regista um elevado grau de integração e autonomia com reduzida mobilidade de mão-de-obra face a outros concelhos da AMP, com exceção de Vila do Conde (Estudo Setorial – atividades socio-económicas, 2001:98).

O caos urbanístico só começa a ser controlado, na Póvoa de Varzim, a partir do momento em que são definidos instrumentos que determinam as normas de ocupação e uso do solo. O enquadramento é feito pelo Plano de Ordenamento da Orla Litoral e pelo Regulamento do Plano Diretor Municipal promulgado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/95 de 22 de setembro. Estes diplomas permitem e obrigam a pensar e atuar de forma diferente sobre o espaço. Embora já tivéssemos assistido à descaracterização do tecido urbano, foram estes instrumentos legais que permitiram à edilidade intervir racionalmente na forma de ocupação do território, promovendo um planeamento global e cuidado que contemplasse estudos, projetos, prazos de execução, etc., sem desvirtuar o espaço ambiental. Contudo, os efeitos nefastos, fruto da acumulação de erros ao longo de décadas, são visíveis em todas as direções da cidade.

No entanto, Póvoa continua muito dependente da sazonalidade proporcionada pela procura de sol e praia, tendo ocorrido um processo de especialização neste setor do tecido empresarial. Facto que demonstra que [...] *“algumas cidades desempenham funções especializadas porque determinada atividade ganha maior expressão sobre as demais [...]”* (SALGUEIRO, 1992:123). Atualmente, a Póvoa tende a diversificar cada vez mais a sua oferta no sentido

de responder às crescentes solicitações da procura, pois os turistas procuram mais do que praias, restaurantes, bares. As entidades responsáveis pelo setor devem ter consciência de que o turista tem a capacidade de opção de escolha, comparando um, dois ou mais locais para passar os seus momentos de ócio e lazer. Esta competência é tanto mais usual, quanto maior é o acesso às tecnologias de informação e comunicação.

Por outro lado, sem um leque diversificado de oferta turística, a Póvoa continua atrelada ao desenvolvimento do turismo e dos serviços, orientada para o consumo de diversão, prazer e divertimento durante o período estival. Apesar deste quadro, *“os proprietários de uma segunda habitação visitam várias vezes por ano o destino onde possuem uma segunda habitação, em períodos de menor procura turística, o que permite reduzir os índices de sazonalidade do destino”* (ALMEIDA, 2009:11). Registe-se, no entanto, que é visível a desocupação de casas durante a maior parte do ano, visto que grande número de alojamentos funciona como segunda residência ou residência para arrendamento no período estival. Neste contexto, é cada vez *“más difícil distinguir entre los movimientos turísticos y las migraciones residenciales por motivos de ócio”*⁶⁹ (MAZÓN, HUETE, & MANTECÓN, 2009:13).

⁶⁹ [...] Mais difícil distinguir entre os fluxos turísticos e as migrações residenciais por motivos de ócio. (Tradução nossa).

Capítulo III – Aspetos legais do urbanismo português do século XX

Nas últimas décadas, assistimos, em Portugal, a um crescimento sem precedentes das cidades, principalmente de Lisboa e Porto e em toda a região litoral. A procura de oportunidades imprimiu uma dinâmica nas migrações que tinham como destino os centros urbanos, principais postos empregadores e símbolo da modernidade e, por isso, locais recetores do deslocamento populacional. A expansão da área urbana é, portanto, consequência do crescimento económico, demográfico e tecnológico verificado no período em análise. Porém, este crescimento trouxe consigo alguns desajustamentos a nível ambiental e social (desemprego, violência étnica, criminalidade ...). Nesta medida, nos principais aglomerados recetores, o número de alojamentos necessários para suprir a procura aumentou consideravelmente, levando à busca de novos espaços e à sua consequente valorização. Esta situação veio alterar os limites das cidades, que se moldaram de acordo com as exigências, e obrigaram a um planeamento urbanístico, quando ocorre, mas nem sempre materializado, decorrente das várias transformações e pretensões.

A sobrecarga demográfica, a incapacidade de respostas das entidades administrativas e interesses dominantes deram origem a um crescimento onde se denota a inexistência de um planeamento adequado às necessidades provocadas pelos intensos fluxos migratórios. Por outro lado, o desequilíbrio entre a oferta e a procura habitacional deu origem ao aparecimento de bairros de barracas. Este rápido desenvolvimento leva-nos a concluir que *“cresceram muito, mas cresceram mal, muitas vezes de forma caótica e pouco estruturada”* (CARVALHO, 2003 b: 17). Isto é, o crescimento não foi acompanhado por um planeamento que se impunha e articulado com a edificação de infraestruturas imprescindíveis⁷⁰, capazes de promover melhores condições de vida e bem-estar aos seus residentes, quer permanentes, quer aqueles que procuram as cidades por um curto período de tempo. No entender de Carvalho (2003 b:17) *“o processo de transformações urbanas ocorrido nestas últimas décadas foi, de facto, dominada pelos interesses fundiários e ocorreu sem que, na maior parte*

⁷⁰ Referimo-nos aos equipamentos sociais: equipamento escolar, de saúde, cultural e tempos livres e desportivo, além da distribuição de água potável, saneamento, rede pública de iluminação, rede viária e de transportes.

dos casos, a administração pública assumisse uma atitude eficaz de planeamento". Esta situação deve-se à falta de instrumentos reguladores eficazes que permitissem aos órgãos competentes uma gestão eficiente da ocupação e uso do espaço, ou por incúria e omissão da aplicação das normas vigentes. Por outro lado, a pressão imobiliária e de privados conduziu a uma situação de crescimento desordenado, sem a necessária preocupação em termos de planeamento e da aplicação das regras urbanísticas mais elementares, cujos municípios, principais entidades fiscalizadoras, descuraram.

Em Portugal, a intervenção na malha urbana verificada ao longo do século XX aparece legalizada em documento oficial pelo Decreto-Lei n.º 10 de 13 de janeiro de 1865, que pretende aplicar a diferentes localidades um Plano Geral de Melhoramentos. Após leitura atenta deste diploma, notamos que atribui especial importância à rede viária, interna e externa, das localidades, assumindo-as *"do domínio público e imprescritíveis"*. Elege, desta forma, a mobilidade como elemento fundamental e imprescindível enquanto motor do desenvolvimento, associado que estava ao programa de desenvolvimento do país estimulado pela Regeneração. Outra preocupação dos Planos Gerais de Melhoramentos, à semelhança do que se passava no resto da Europa, ia ao encontro das questões relacionadas com a higiene e salubridade, bem como da circulação e segurança da sua população. O artigo 34º, relativo à cidade de Lisboa, refere que o plano geral de melhoramentos deve atender às *"ruas, praças, jardins e edificações existentes, é à construção e abertura de novas ruas, praças, jardins e edificações, com as condições de hygiene, decoração, comodo alojamento e livre trânsito do publico"*. De forma a garantir a execução do plano, o diploma já prevê regras de gestão do solo, bem como as formas de financiamento. Para Margarida Souza Lôbo (1995:16), *"o conceito de planeamento subjacente é incipiente, limitando-se a um pré-urbanismo regulamentar"*, visto a sua maior preocupação apenas estar relacionada com questões de circulação e higiene.

Resultado das influências de outros países, o urbanismo institucional em Portugal desenvolve-se a partir da década de trinta, do século passado, e vai-se fortalecendo no decorrer de várias etapas (LÔBO, 1995: 37). O seu precursor foi Duarte Pacheco, ministro das Obras Públicas e Comunicações

entre 1932-36 na sua primeira passagem pelo governo de Salazar. Quando o ministro decide intervir na zona compreendida entre Lisboa e Cascais, contrata o urbanista francês Donat Alfred Agache de credenciais firmadas para fazer o estudo preliminar da urbanização. Agache foi a personalidade mais influente do urbanismo francês e ao tempo era vice-presidente da Société Française d'Urbanistes. A sua intervenção em Portugal foi mais além do que o estudo e execução de projetos de urbanização. A sua influência nota-se na preparação do enquadramento legal das intervenções a este nível. Na sua *“primeira estadia em Portugal são preparados dois diplomas, um sobre Planos Gerais de Urbanização e um outro sobre o Plano de Urbanização da Costa do Sol”* (LÔBO, 1995:38). Os diplomas visavam estabelecer as regras da gestão fundiária e o sistema administrativo que orientasse a elaboração dos respetivos planos. O ano de 1938, após ausência na ação governativa, dita o regresso de Duarte Pacheco ao Ministério das Obras Públicas, porém na impossibilidade de Agache dar continuidade ao trabalho iniciado, Etienne de Gröer, professor no Instituto de urbanismo de Paris, é o escolhido para intervir na zona oeste de Lisboa. No Porto, a elaboração de planos parciais foi entregue a Marcello Piacentini e Giovanni Muzio. Foram estes urbanistas que chamaram a si a elaboração dos planos das cidades mais importantes e influenciaram nas formas e processos aqueles que com eles trabalharam, nomeadamente os gabinetes de urbanização das respetivas câmaras. Desta forma, as correntes de planeamento urbano europeu entraram em Portugal, influenciando os urbanistas portugueses⁷¹.

Apesar do seu desaparecimento precoce, em 1943, Duarte Pacheco deixou uma extensa obra no domínio do urbanismo em Portugal. A ele se deve o Decreto-Lei n.º 24 802 de 21 de dezembro de 1934, que permitiu o enquadramento legal e processual de um conjunto de melhoramentos urbanísticos levados a efeito em diversas localidades portuguesas, a começar pelas sedes de concelho. O então ministro pretendeu uma atuação similar em todas as intervenções levadas a efeito na procura de propostas e ações para colmatar necessidades futuras dentro de uma realidade social e económica, de

⁷¹ *Com formação em arquitetura, que pelas provas dadas são chamados à tarefa de planeamento urbano, passando a fazer parte do pequeno rol de urbanistas. Note-se ainda que no período em questão, o urbanismo é um prolongamento da arquitetura (GARCIA, 1998:41).*

modo a oferecer melhores condições de vida à cidade, como preconiza o artigo primeiro do referido decreto. Nos anos quarenta, outros decretos se seguiram no sentido de regimentar e obrigar as sedes dos municípios a promoverem a elaboração de planos de urbanização⁷².

Só na década de quarenta, e depois da guerra, é que se começa a notar a influência inglesa no urbanismo português. Tal facto deve-se não só à participação nos congressos da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo (FIHU), como também à formação de engenheiros e arquitetos portugueses em Inglaterra e à divulgação de trabalhos ingleses em Portugal (LÔBO, 1995:42). A presença de Miguel Resende, um dos elementos da equipa responsável pela elaboração do antepiano⁷³ de urbanização da Póvoa de Varzim, no Congresso de Urbanização de Hastings, está documentada por um requerimento⁷⁴ dirigido ao Presidente da Câmara a solicitar o adiamento da entrega, por um mês, do referido anteprojecto, alegando a deslocação oficial do governo ao referido congresso. De acordo com Margarida S. Lôbo (1995), é nesta década que se começa a desenhar uma clivagem entre os urbanistas portugueses de formação anglo-saxónica e os de influência francesa relativamente aos métodos e critérios de análise e fundamentação utilizados na elaboração dos projetos.

A atividade de produção de planos atinge o apogeu entre os anos de 1944-1947, *“coincidindo com o período de grande afirmação de uma arquitetura de pendor nacionalista (...) e de toda uma imagem urbana que havia que cuidar, porque nela se afirmava e consolidava um regime político”* (LÔBO, 1995:46). Tendência que diminui na década seguinte, perdendo o seu significado nos anos sessenta. No sentido de harmonizar os critérios de elaboração dos planos, é criado um plano-tipo no qual estão envolvidos quadros técnicos do CSOP. Esta medida decorreu da heterogeneidade de métodos e critérios utilizados na elaboração dos planos pelos diferentes urbanistas. A materialização dos planos não beneficiou, de igual forma, todas as localidades

⁷² Referimo-nos ao Decreto-Lei n.º 33 921 de 5 setembro de 1944 e o Decreto-Lei n.º 35 931 de 4 de novembro de 1946. Aquele obriga as autarquias a proceder a levantamentos topográficos e à elaboração do plano geral de urbanização. Cria ainda a Direção Geral dos Serviços de Urbanização. Ambos os decretos viriam a ser revogados pelo Decreto-Lei n.º 560/71 de 17 de dezembro.

⁷³ A figura do antepiano é institucionalizada pelo Decreto-Lei n.º 35 931 de 4 de novembro de 1946.

⁷⁴ PT/AMPV/PVz/CMPV/L/A.01. Requerimento já transcrito neste estudo.

abrangidas pelo diploma de Duarte Pacheco, pois a falta de preparação técnica dos responsáveis, bem como perspectivas e diferentes formas de abordagem produziram resultados diferentes na elaboração do plano, associado à incapacidade financeira dos municípios levou ao facto de ter que ser a “*administração central a dinamizar todo o processo*” (LÔBO, 1995:40). Tal facto promoveu ainda uma maior centralização e controle por parte do Ministério, que colocou à disposição dos municípios os seus recursos técnicos e humanos.

Contudo, a necessidade de urbanistas que procederam à conceção e elaboração de tão elevado número de planos provocou um aumento de profissionais, sem no entanto haver uma relação direta com a qualidade do trabalho realizado. Oriundos da área da arquitetura ou de engenharia, os urbanistas aperfeiçoavam a sua formação⁷⁵ na área através do contacto direto com urbanistas mais experientes, como colaboradores, ou frequentando cursos no estrangeiro e participando em congressos. A falta de profissionais deu azo a que o mesmo urbanista procedesse em simultâneo a estudos e planos de vários aglomerados⁷⁶. A elaboração de planos começa a esmorecer a partir da década de cinquenta, perdendo todo seu significado na década seguinte, ao qual não seria indiferente a guerra colonial que absorvia grande parte dos recursos do país.

Na década de sessenta⁷⁷, além da guerra colonial, Portugal vive um forte êxodo rural, movimento irreversível que traz às cidades, principalmente às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, um elevado número de população, que aqui se fixa. Tal movimento provoca um aumento contínuo de habitações e impõe o alargamento dos trabalhos de urbanização e de instalações sociais. O desequilíbrio entre oferta e procura permite uma larga especulação e dificulta a execução de empreendimentos necessários. O aparecimento de loteamentos e bairros ilegais prolifera pelo território nacional, sem que o Estado implemente qualquer medida legislativa que contrarie esta ação promovida por particulares.

⁷⁵ É o caso do engenheiro Miguel Resende, autor do PGU da Póvoa de Varzim que trabalhou com Giovanni Muzio no plano do Porto. O mesmo engenheiro participou oficialmente, em 1947, no congresso de Hastings - Inglaterra.

⁷⁶ Cf. Lôbo, 1995: 261-270.

⁷⁷ Em finais da década de sessenta a legislação urbanística resumia-se ao Decreto-Lei 33921/44; à Lei 2030/48; ao Decreto-Lei 38382/52 e ao Decreto-lei 46673/65 (CARVALHO, 2003 b:341).

O Decreto-lei n.º 576/70 de 24 de novembro constitui-se como a primeira lei dos solos, que vem revogar a Lei 2030 de 22 de julho de 1948, que permite a expropriação quando existam interesses públicos. Este decreto veio disponibilizar à administração pública ferramentas que lhe permitiram levar a efeito projetos públicos de grande importância.

No ano seguinte, foi publicado o Decreto-Lei n.º 560/71 de 17 de dezembro sobre os planos gerais de urbanização, que pretendia simplificar e agilizar o processo, e o Decreto 561/71, que os regulamenta. Pretendeu o legislador adaptar os planos já existentes às novas necessidades dos aglomerados e fomentar o planeamento urbanístico de conjunto que entretanto tinha caído em desuso por circunstâncias financeiras e também políticas. Para combater a expansão dos bairros e construções clandestinas⁷⁸, o governo promulga a lei do loteamento⁷⁹, Decreto-Lei 289/73. Após o 25 de abril de 74 é publicada a nova lei dos solos (Decreto-Lei 794/76 de 5 de novembro), que pretendeu definir *“os princípios e normas fundamentais sobre a política dos solos, e concentrar e sistematizar dispositivos dispersos por leis avulsas”*, e dotar os organismos responsáveis pela gestão territorial de instrumentos⁸⁰ eficazes por forma a evitar a especulação imobiliária e facilitar a resolução da questão habitacional.

Apesar da legislação existente no âmbito da administração e planificação⁸¹ urbanística, criada ao longo dos anos, os municípios continuaram a carecer de instrumentos de gestão territorial eficazes que lhes permitissem uma ação equilibrada e pautada por regras processuais transparentes e do conhecimento público. Em 1982, a administração central promove legislação que cria a figura do Plano Diretor Municipal⁸². O Decreto-Lei 208/82 de 26 de maio vem reconhecer às autarquias a necessidade de participação no processo de planeamento territorial, tendo em vista o desenvolvimento harmonioso,

⁷⁸ *“A habitação ilegal é um indicador de perturbações no mercado de solos e de desajustamentos patológicos entre a oferta e a procura”* (LOBO, CORREIA, PARDAL, & LÔBO, 1990):103.

⁷⁹ O Decreto-Lei 804/76 pretendeu reconverter os loteamentos ilegais, legalizando-os.

⁸⁰ *O artigo 7 do presente diploma refere medidas preventivas “destinadas a evitar alteração das circunstâncias e condições existentes que possa comprometer a execução do plano ou empreendimento ou torna-la mais difícil ou onerosa”.*

⁸¹ *Jorge Carvalho denomina “planos de gaveta” aqueles planos que apesar de elaborados nunca foram publicados por opção dos municípios, ou por ação da administração central* (CARVALHO, 2003 b:344)

⁸² *A figura do Plano Diretor Municipal é introduzida pela primeira vez em 1977, pela Lei 79/77 de 25 de outubro (Lei das atribuições das autarquias e competências dos respetivos órgãos). O PDM é um plano estruturante que pretende criar um modelo de ordenamento do território para enquadrar todas as operações que visem o desenvolvimento municipal.*

adotando políticas de acordo com as características locais e simultaneamente dotar os municípios de um instrumento de ordenamento e gestão do território.

Na década de noventa, foi publicado o Decreto-Lei 69/90, de 2 de março, que veio regular a elaboração, aprovação e ratificação dos planos municipais de ordenamento do território (Plano Diretor Municipal, Plano de Urbanização e Plano de Pormenor) e impor, para efeitos de expropriação, que os municípios promovessem a elaboração e aprovação de planos diretores municipais até 31 de dezembro de 1991. Os primeiros PDM, cuja conceção obedeceu ao Decreto-Lei 69/90, têm a natureza de regulamentos administrativos e estabelecem uma estrutura espacial para o território que abrangem, a classificação do uso do solo e os índices urbanísticos. Os objetivos destes planos, que devem ir ao encontro das características locais, incidem sobre as carências habitacionais⁸³, a distribuição racional das atividades económicas, os equipamentos e a rede de transportes e comunicações. O Decreto-Lei 29/92 veio obrigar as autarquias a *“avançarem com os PDM, condicionando apoios financeiros à sua existência”* (CARVALHO, 2003 b:344), o que provocou uma disseminação rápida destes planos a nível nacional.

Ao nível das autarquias, a inexistência de instrumentos regulamentares e operativos que permitam uma eficaz administração do espaço urbano produz resultados deficientes, originando, por um lado, a destruição de áreas verdes e agrícolas, por outro, os preços da habitação, consequência de uma forte especulação, tornam-se incontroláveis. Daqui resulta a pertinência do PDM enquanto regulamento administrativo, que além de constituir uma orientação da ocupação e gestão do território, pretende uniformizar os critérios de administração do solo e dotar de maior transparência os processos urbanísticos encetados. Conquanto, *“não terem contribuído, tanto como se esperava, para clarificar e simplificar as relações público/privado; não diminuírem significativamente a burocracia e os longos procedimentos administrativos do licenciamento; não desaparecerem muitas das tutelas de serviços da Administração Central relativamente às autarquias [...]”* (CARVALHO, 2003 b:365). Contudo, a intervenção dos municípios ao nível da

⁸³ A questão habitacional é um dos principais fatores que leva à transformação do território (LOBO, CORREIA, PARDAL, & LÓBO, 1990:102).

gestão do solo ocorre, essencialmente, pelo licenciamento de iniciativas privadas e investimentos em infraestruturas e equipamentos, que, em alguns casos, pressupõem a aquisição prévia dos terrenos.

A Lei 48/98 de 11 de agosto, veio estabelecer as bases da política de ordenamento do território e urbanismo, *visando a adequada organização e utilização do território nacional*, com o intuito de promover o *desenvolvimento económico, social e cultural integrado, harmonioso e sustentável das diferentes regiões e aglomerados urbanos*. Pretendeu dotar os organismos oficiais de instrumentos de gestão e regulação no domínio da política de ordenação do território e urbanismo, bem como definir as relações entre os diferentes níveis da administração pública, e desta com os privados. Procede à classificação do solo⁸⁴, distinguindo solo rural e solo urbano, definindo ainda, conforme o artigo 9º, os vários instrumentos de gestão territorial para as várias hierarquias intervenientes no processo.

O Decreto-Lei 380/99 de 7 de setembro, veio estabelecer o regime jurídico de coordenação dos âmbitos nacional, regional e municipal do sistema de gestão territorial e delimitar as responsabilidades do Estado, das autarquias e dos particulares relativamente ao modelo de ordenamento do território. Decreta, ainda, o regime geral do uso do solo e o regime de elaboração, aprovação, execução e avaliação dos instrumentos de gestão territorial. Deste diploma resultou a definição do regime aplicável aos instrumentos de gestão territorial criados ou já existentes no âmbito da lei de bases⁸⁵ e clarifica, de acordo com o artigo 9º alínea 3, a alteração da classificação do solo, fazendo-a depender da *comprovação da respetiva indispensabilidade económica, social e demográfica*. Entre outros diplomas, este decreto-lei vem revogar o decreto-Lei 69/90 de 2 de março, referido anteriormente.

O manancial de legislação relacionada com o tema não significa verdadeiramente que todas as situações estejam acauteladas e que as entidades responsáveis pela gestão territorial apliquem as normas de forma transparente e isenta. Além disto, a dependência em relação a vários

⁸⁴ Solo rural ao qual é reconhecida vocação para as atividades agrícolas, pecuárias, florestais ou minerais, assim como o que integra os espaços naturais de proteção ou de lazer e solo urbano ao qual é reconhecida vocação para o processo de urbanização e de edificação (artigo 15).

⁸⁵ Lei 48/98 de 11 de agosto.

organismos públicos quer da administração central, quer local torna qualquer processo moroso, burocrático e sujeito a várias aprovações durante o decurso. Por outro lado, a legislação e instrumentos existentes para a referida gestão não acautelam situações especiais e pontuais, visto tudo depender de um plano oficial pouco flexível.

Capítulo IV – Póvoa de Varzim: intervenções urbanísticas no século XX

4.1. Contextualização

A Póvoa localiza-se junto ao mar, radicando as suas origens em comunidades de pescadores, que desde cedo se instalaram na zona sul do atual aglomerado. Segundo SALGUEIRO (1992:212), as *“cidades junto do litoral exibem, com frequência a forma de faixa ao longo da costa”*, como sucede com a Póvoa de Varzim. Isto é, a partir de uma artéria paralela à costa desenvolve-se toda a estrutura urbana, acompanhando a forma da orla marítima. A Póvoa está *“implementada numa área aplanada, sublinhe-se a estruturação do núcleo piscatório numa malha tendencialmente ortogonal paralela à linha de costa”* (FERNANDES, 2002:188-189). Foi a partir daqui que se ergueram os edifícios e se consolidou a primitiva malha urbana, ao longo da costa e do cais, que com o passar do tempo deu origem a dois núcleos com características bem diferentes: a sul, o bairro piscatório, virado para as atividades marítimas e a norte, um bairro com atividades vocacionadas para o setor agrícola e, num período mais recente, para as atividades turísticas. O seu crescimento é influenciado pela linha de costa, a partir da qual se construíram eixos paralelos e quarteirões regulares que acolheram as estruturas edificadas ao longo dos tempos. Quando resultado de um planeamento precedente à sua fundação, assume um traçado muito regular, em quadrícula, no entanto grande parte do desenvolvimento urbano é espontâneo, consequência de vicissitudes várias que não decorrem de uma deliberação consciente (SALGUEIRO, 1992:161). Nesta medida, as formas que resultam do planeamento urbano não são simples *“concepções estéticas, ideológicas, culturais ou arquitetónicas, mas estão indissociavelmente ligadas a comportamentos e apropriação e utilização do espaço”* (LAMAS, 2010:28).

À semelhança dos outros núcleos urbanos, o crescimento da Póvoa foi influenciado por fatores económicos, sociais, culturais e também políticos. É um dado adquirido que determinado contexto histórico acarreta uma determinada organização urbana. Neste contexto, ao longo da sua história, a Póvoa apresenta-se como resultado de um processo ao longo de diferentes

períodos, cujos elementos que a compõem têm a capacidade de se adaptar, modificar e transformar. É, portanto, feita de “*fragmentos*” (SUCENA & SANTOS, 2006:17) que reflectem os critérios de várias épocas. Resultado de processos de urbanização temporalmente distintos, assume-se como um palimpsesto⁸⁶, que caracteriza a ação do homem sobre o espaço. Ao longo da história, a organização do espaço urbano poveiro obedeceu às concepções veiculadas pela sociedade que a compunha, sendo fruto da ação do homem, refletindo ainda, a sua forma de pensar, atuar e interagir com o meio. Sendo resultado de planeamento, ou de crescimento espontâneo, a marca do homem e do seu tempo é um facto inerente à cidade.

A cidade que aqui pretendemos aprender reflete a evolução ao longo do tempo e a forma de pensar e ocupar o espaço por parte das populações. Pois, os vários períodos históricos deixaram a sua marca, mais ou menos visível, com aspetos mais ou menos positivos que identificamos através da leitura da composição dos seus diferentes elementos e formas. Apesar das formas urbanas poveiras serem o resultado das marcas de vários períodos, neste estudo singimo-nos, apenas, à segunda metade do século XX. Segundo Lamas (2010), a compreensão total da forma urbana e do seu processo de formação é mais completa quando a abordagem que é feita abrange mais áreas do conhecimento, portanto aquela que melhor traça a sua imagem e evolução. Neste sentido, pretendemos fazer uma análise transdisciplinar que trace uma imagem abrangente, tanto quanto possível.

No século XVIII, o desenvolvimento urbano da Póvoa já se fazia através de vias traçadas no sentido norte/sul, paralelamente à linha de costa. Inicialmente relacionada com a atividade piscatória e industrial (SALGUEIRO, 1992:79), principais fontes de rendimento deste período, que acumula, desde finais do século XIX, com a vocação de centro turístico motivado pela procura dos banhos⁸⁷ de mar como fator terapeutico preventivo de doenças de foro respiratório e dermatológico. É a partir de finais desta centúria que a atividade turística começa a ganhar visibilidade no tecido empresarial e social poveiro e a ser o motor do seu desenvolvimento.

⁸⁶ André CORBOZ, “*Le territoire come palimpseste*”, citado por SUCENA & SANTOS, 2006.

⁸⁷ Situação idêntica se registava em Espinho. Sobre Espinho cf. (CASTRO, 2005).

No decorrer do século passado, a Póvoa de Varzim afirma-se como uma das vilas mais importantes do Norte do país, não só pela sua extensão e número de edificações, mas também pela sua numerosa população, cuja densidade atinge uma cifra muito próxima das principais cidades provinciais, excedendo-a em alguns meses do ano, cuja população flutuante atinge um número notável. A preferência turística que recai sobre as suas praias de mar contrasta com as construções e arruamentos de algumas zonas da vila com aspeto desolador. O bairro piscatório é um exemplo da falta de salubridade e higiene. Neste contexto, com o intuito de transformar a Póvoa num centro turístico aprazível e moderno, são levados a cabo pelas entidades públicas planos de melhoramentos e de urbanização, cuja conceção obedece e reflete formas diferentes de pensar a cidade.

Vários são os documentos que atestam as várias intervenções de melhoramentos urbanísticos na Póvoa de Varzim. As atas da Comissão de Turismo⁸⁸ e das reuniões camarárias são exemplo disso e demonstram o apanágio da edilidade e das gentes poveiras em apresentar algo de novo em cada nova época balnear⁸⁹. Esta faceta é veiculada na imprensa local, que dá voz ao orgulho que os poveiros sentem quando é concluída mais uma obra no sentido de engrandecer a Póvoa e capaz de cativar a atenção dos turistas. Consequência de uma intensa atividade turística, a Póvoa é, durante todo o século XX, palco de um forte crescimento urbano como forma de responder ao aumento da procura de alojamento durante o período balnear, desde o século XIX.

No entanto, o grande surto urbano poveiro ocorre a partir da segunda metade do século XX. Situação idêntica ocorre a nível nacional, na medida em que, fruto de um forte êxodo rural, a população urbana começa a sobrepor-se à população rural, e as cidades são centros privilegiados de emprego e de produção de bens e prestação de serviços (SALGUEIRO, 1992). Foram os centros urbanos localizados no litoral que registaram um crescimento mais significativo. A esta situação não é alheio o fomento dos transportes e vias de

⁸⁸ *Organismo municipal com caráter consultivo.*

⁸⁹ *Da leitura das atas constata-se a preocupação da edilidade em dotar a Póvoa de equipamentos capazes de proporcionar conforto e bem-estar aos veraneantes, exemplo disso é o embelezamento e alargamento da Avenidas dos Banhos e Passeio Alegre, a eletrificação das principais ruas da vila, o fornecimento de água potável, a pavimentação das ruas, a rede de transportes internos, entre outros.*

comunicação que facilitaram a mobilidade dos portugueses e o aumento do nível de vida proporcionado pelo desenvolvimento económico.

Consequência desta forte atração, os centros urbanos crescem de forma espontânea e pouco planeada, situação com especial incidência nas zonas periféricas onde ainda existe solo disponível para ocupação. Incapaz de responder a este aumento de procura, as entidades municipais que administram o território entregam aos privados a iniciativa da construção de alojamento.

Neste contexto, a atividade urbano-turística afirma-se como fator chave na dinâmica económica da Póvoa, mas está condicionada por determinados fatores, nomeadamente a disponibilidade de solo, o desenvolvimento de infraestruturas e as oportunidades que o mercado oferece. Reunidas estas condicionantes, o processo de urbanização entra na fase de aceleração, capaz de modificar toda a faixa litoral. No entanto, a ausência de um controle eficaz provoca problemas relacionados com a ocupação e gestão do solo disponível, a degradação ambiental e a insuficiência ou falta de infraestruturas e equipamentos que facilitem a mobilidade e proporcionem bem-estar à população. A carência de um planeamento integrado, assente em princípios urbanísticos, por parte de quem gere a ocupação do solo, é condição fundamental para um desenvolvimento sustentado do aglomerado. Consciente da necessidade de planeamento, a edilidade poveira, quer por iniciativa própria, quer por imposição de administração central, promove estudos e elaboração de projetos no sentido de colmatar o problema da gestão e ocupação do solo e simultaneamente proceder à reordenação urbanística. Apesar de demonstrar preocupações com o crescimento da cidade, nem sempre fez uso das atribuições legalmente imputadas para fazer uma gestão eficaz, que promovesse um crescimento assente em princípios lógicos tendo em vista o bem comum dos munícipes. Conquanto, tal situação tenha sido corrigida na última década do século XX, a partir do momento em que as entidades municipais passaram a contar com instrumentos legais que lhes permitiram administrar o uso e ocupação do solo. Referimo-nos, obviamente, ao Plano Diretor Municipal. É claro que, no período antecedente, os instrumentos existiam, porém a sua aplicação não se verificava de forma

incisiva, ou por inoperância dos serviços responsáveis, ou por falta de vontade política.

4.2. O projeto de Ezequiel Campos de 1920

A edibilidade da Póvoa de Varzim evidencia preocupações urbanísticas desde o início do século XX. O setor turístico, que se vinha a afirmar como motor da economia poveira, funcionou como estímulo ao planeamento urbano da vila, na medida em que exigia infraestruturas viárias e de lazer, alojamento e arranjos estéticos apelativos para os seus visitantes durante a estação balnear. Por outro lado, motivado pelo progresso que a vila vem registando, assiste-se à fixação definitiva de população por razões profissionais relacionadas com a atividade comercial e funcionalismo público. Neste contexto, urge mediar o crescimento da Póvoa com um modelo urbanístico planeado e integrado⁹⁰, capaz de responder às solicitações da população, quer permanente, quer flutuante.

O diploma de 1865, que enquadrada legalmente os Planos Gerais de Melhoramentos⁹¹, sustenta devidamente o projeto idealizado para a Póvoa de Varzim, em 1920, apresentado por Ezequiel Campos⁹². Influenciado pelas ideias vindas além-fronteiras, privilegia a mobilidade, quer no interior do aglomerado, quer na sua ligação com os polos periféricos e o edificado, nomeadamente o alinhamento e as cérceas. Em suma, coloca especial ênfase na facilidade de circulação e na salubridade do edificado e arruamentos. Para tal, propõe a construção de um conjunto de infraestruturas relacionadas com o abastecimento de água potável, luz, ventilação e esgotos. Aponta ainda a definição e delimitação de novas ruas a integrar no tecido já existente aumentando a capacidade de mobilidade e ligando os elementos mais

⁹⁰ *De acordo com as regras urbanísticas vigentes na época.*

⁹¹ Com Decreto-Lei n.º 10 de 19 de janeiro, o Estado tinha como objetivos fomentar a limpeza e salubridade das localidades e facilitar a fluidez dos tráficos.

⁹² O engenheiro Ezequiel Pereira de Campos (1874-1965), oriundo da freguesia de Beiriz, Póvoa de Varzim, formou-se em engenharia civil de obras públicas em 1898 na Academia Politécnica do Porto. Desempenhou funções de engenheiro em S. Tomé e Príncipe até 1911. Quando regressou a Portugal assumiu funções na Assembleia Nacional Constituinte e desempenhou outros cargos de relevo durante a Primeira República. Exerceu docência, como professor catedrático, no Instituto Superior de Comércio e na Universidade do Porto.

significativos da Póvoa de Varzim, que passa, obviamente, pela praia de banhos. Esta intervenção pretendeu dotar a Póvoa de novas infraestruturas capazes de responderem às novas necessidades decorrentes da expansão do setor turístico, que se afirmava cada vez mais no tecido económico e empresarial da vila, e responder às necessidades prementes da população residente.

Decorrente da afirmação do setor turístico, no final da década de vinte, a Póvoa reivindica a sua inclusão no regulamento de jogo, “*visto ser a praia mais concorrida do norte da Figueira*”⁹³. Em dezembro de 1927, um grupo de personalidades da Póvoa, com o apoio da edilidade, foi criou Empresa de Turismo e Praia da Póvoa de Varzim, também ligada ao jogo. Esta postura evidencia o facto de a Póvoa ser uma das maiores vilas turísticas do norte de Portugal. Na década seguinte, ocorrem as construções mais emblemáticas relacionadas com a atividade turística e do jogo, como o Casino e o Palácio Hotel. Paralelamente sucedem-se as edificações particulares para proporcionar abrigo e divertimento à população flutuante vinda de diversos pontos do norte de Portugal à procura dos benefícios dos banhos de mar e sorte no jogo.

4.3. Antepiano de Urbanização de 1947

4.3.1. Enquadramento legal

A partir dos anos trinta do século passado, Duarte Pacheco⁹⁴, ministro das Obras Públicas e Comunicações, tomou a iniciativa de promover um conjunto de transformações a operar nos aglomerados urbanos com o objetivo de promover uma imagem “*com que o regime se identificasse*” (LÔBO, 1995:35) e simultaneamente promover o progresso e o hábito entre as entidades locais de proceder a um planeamento urbanístico de conjunto antes de qualquer

⁹³ PT/AMPV/PVz/CMPV/B/A.01. Ata da Câmara de 1 de março de 1927

⁹⁴ Duarte Pacheco (1900-1943) foi licenciado em engenharia. Diretor do Instituto Superior Técnico com apenas 25 anos levou a efeito um conjunto de arranjos urbanos que o notabilizaram. Convidado para ocupar o cargo de ministro das Obras Públicas e Comunicações, em 1934, promove legislação no sentido de concretizar um conjunto de melhoramentos locais e vulgarizar a planificação urbanística como prática dominante na transformação e gestão do solo.

intervenção no terreno. A legislação produzida permitia às câmaras assumir um papel ativo na ocupação e gestão do solo, orientado para o desenvolvimento e progresso que respondesse às necessidades futuras. No seguimento do Decreto-Lei n.º 24 802 de 21 de dezembro de 1934, a autarquia poveira promoveu, na década de quarenta, a elaboração do Plano Geral de Urbanização da sede de concelho. Este desfasamento temporal esteve relacionado com a falta de recursos técnicos (materiais e humanos) capazes de imprimirem uma dinâmica de execução dos projetos a curto prazo. Na maior parte dos aglomerados urbanos, sedes de concelho, o levantamento topográfico, necessário para elaborar os estudos e propor transformações, só teve início na década seguinte à publicação do decreto de 1934. Exemplo disso é a Póvoa de Varzim. Tal facto provocou atrasos no início dos trabalhos de melhoramentos na rede urbana proposta pelo diploma assinado por Duarte Pacheco.

O diploma tinha como objetivos, além de promover “*melhoramentos locais de natureza vária em todo o País*”, propunha-se ainda combater o flagelo do desemprego⁹⁵ que assolava o país, e fomentar junto dos municípios o interesse e necessidade de elaborar planos de urbanização que atendessem às “*condições locais e das necessidades futuras*” e observasse as “*melhores regras de higiene e da conveniência das aglomerações urbanas*”. O governo de então acreditou que, no futuro, “*nenhuma obra de urbanização se realizará que não seja parte integrante de um plano geral de urbanização devidamente concebido.*”

De acordo com o artigo 1º, todas

“As câmaras municipais do continente e ilhas adjacentes são obrigadas a promover o levantamento de plantas topográficas e a elaboração de planos gerais de urbanização das sedes dos seus municípios, em ordem a obter a sua transformação e desenvolvimento segundo as exigências da vida económica e social, da estética, da higiene e da viação, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes”

⁹⁵ O Comissariado do Desemprego disponibilizou verbas para compartilhar os planos de urbanização às autarquias que o solicitassem e não reunissem as condições financeiras para o efeito.

Apesar de a Póvoa já preencher este requisito (sede de concelho), as duas alíneas do artigo 2º reforçavam a necessidade de ser elaborado um plano de urbanização para a vila, senão vejamos:

“Serão igualmente elaboradas plantas topográficas e planos gerais de urbanização:

- a) das localidades com mais de 2:500 habitantes⁹⁶, que entre dois recenseamentos oficiais consecutivos, acusem um aumento populacional superior a 10 por cento;*
- b) dos centros urbanos ou zonas de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico designados pelo Governo em relação a publicar pelos Ministério do Interior e das Obras Públicas e Comunicações”.*

O mesmo artigo faz referência à “*organização das plantas e dos planos*” que são da competência das câmaras municipais, exceto “*quando o Governo dêles tome a iniciativa*”. Assim, coube à Câmara, conforme o artigo 3º, desencadear o processo com o objetivo da elaboração do respetivo Plano Geral de Urbanização, a começar pelo levantamento das plantas topográficas à escala de 1:500, ou excepcionalmente 1:1000. A Câmara era a responsável pela elaboração ou atualização das referidas plantas, bem como por todos os custos inerentes a esta prática. Este terá sido um obstáculo que as câmaras tiveram dificuldade em ultrapassar na medida em que, por um lado, não possuíam o levantamento topográfico referente a toda a área da sede de concelho, sujeita ao plano, por outro, não possuíam pessoal técnico especializado em número suficiente para levar a cabo tal tarefa num curto período de tempo⁹⁷, e ainda por falta de recursos financeiros. No entanto, prevendo já a eventualidade de ausência de recursos humanos especializados, o legislador prevê a “*assistência técnica do Estado*”, de modo a que nenhuma localidade ficasse de fora deste empreendimento primordial, no entender do governo.

⁹⁶ De acordo com os censos de 1920 e 1930 a Póvoa registava 12 362 e 14 117 residentes permanentes, respetivamente.

⁹⁷ Assunto abordado na correspondência trocada entre os técnicos responsáveis da Câmara Municipal e os Serviços de Melhoramentos Urbanos da Direção Geral de Urbanização.

Era da incumbência das câmaras a elaboração dos projetos de urbanização que abriram concursos “*entre architectos e engenheiros civis portugueses, ou fá-los-ão executar pelos seus serviços técnicos de urbanização*”. O governo poderia ainda admitir, nos concursos, urbanistas estrangeiros. A abertura dos concursos da responsabilidade da câmara, cujo “*anúncio, o programa [...] serão publicados no Diário do Govêrno e, pelo menos, em três jornais: um do respectivo distrito, outro de Lisboa e o terceiro do Pôrto*”.

De acordo com o artigo 4º, os planos deveriam compreender,

- ja) As zonas já edificadas;*
- jb) As zonas a urbanizar no interior ou na periferia das localidades;*
- jc) As artérias de ligação às redes de viação ordinária e acelerada e a quaisquer centros próximos de recreio, cura, repouso ou de interêsse turístico.”*

As câmaras eram obrigadas pelo decreto a

“submeter à apreciação do Govêrno, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, no prazo de três anos, a contar da data da conclusão das respectivas plantas topográficas, os planos gerais de urbanização.”

Este prazo poderia, quando autorizado pelo governo, ser alterado, desde que devidamente fundamentado.

Promulgado em 5 de setembro 1944, o Decreto-lei 33 921 pretendia “*determinar a obrigatoriedade de as Câmara Municipais promoverem o levantamento de plantas topográficas e elaborarem planos de urbanização*” (MENDES, 1990:167), e dotar as câmaras de meios legais que permitissem a materialização dos planos aprovados pela administração central, permitindo a expropriação.

As exigências do crescimento urbano obrigaram à produção de “*projectos com carácter sumário – os antepanos – que, por promulgação da Lei 35 931, [...] adquiriram carácter vinculativo*” (MENDES, 1990:168). Deste modo, os municípios abrangidos pelo diploma estavam obrigados a elaborar um antelpano, que depois de aprovado serviria de modelo para o plano definitivo.

Este plano deveria considerar as propostas de alteração feitas pelo Conselho Superior de Obras Públicas, organismo que em última instantância apreciava os planos submetidos à Administração Central, antes de serem encaminhados para despacho ministerial.

Em 9 de junho de 1944⁹⁸, a Secção de Melhoramentos Urbanos informa a Câmara que *“já se encontrava aprovada a planta topográfica da vila de Póvoa de Varzim”*, e portanto, segundo o Decreto n.º 24 802 de 21 de setembro de 1934, *“encontrava-se a decorrer o prazo de 3 anos”* para a apresentação do respectivo *“Plano de Urbanização à aprovação do Governo”*. A mesma entidade comunica que o ministro, *“a pedido das entidades interessadas, tem dispensado a abertura de concursos públicos”* para a elaboração de tais planos, podendo assim, ser encarregados *“técnicos especializados a propor pelas câmaras ou indicados pelo governo”*. No último parágrafo do documento, o engenheiro Diretor da Secção informa o Presidente de Câmara de que o governo poderá ainda participar nas *“despesas resultantes daquela elaboração até ao limite de 50%, desde que lhe seja solicitado e as dificuldades financeiras das câmaras o justifiquem”*.

Dois meses depois, a Câmara da Póvoa solicita àquela Secção a participação do Estado nas despesas resultantes da elaboração do PGU. Os argumentos são suficientemente convincentes para arrecadar uma resposta positiva, na medida em que expõe os elevados custos com encargos de melhoramentos em curso e futuros de *“manifesta urgência”*, pois a Póvoa é uma importante zona turística do norte do país e *“os cofres municipais dificilmente poderão suportar tais encargos”*. No mês seguinte, a Câmara é informada do despacho do Subsecretário de Estado das Obras Públicas, de 31 de agosto, que atribuía uma participação do Estado igual a 50% do valor das despesas com a elaboração do PGU, e a contratação dos urbanistas.

Aprovada a planta topográfica e concedida a participação do Estado, estavam reunidas as condições necessárias para que a Câmara despoletasse o processo que iria terminar, numa primeira fase, com a submissão do antepiano de urbanização à Administração Central para apreciação. Após esta

⁹⁸ PT/AMPV/PVz/CMPV/LA.01. Correspondência remetida pela Secção de Melhoramentos Urbanos.

conjugação de forças, o primeiro passo era a contratação de técnicos especializados que se encarregassem da empreitada.

4.3.2. O Contrato com os urbanistas

Após conclusão dos levantamentos topográficos e obtida a comparticipação financeira, seguir-se-ia a organização de concursos para a seleção de urbanistas que seriam incumbidos da elaboração dos planos. No entanto, a escassez de pessoal técnico “qualificado nesta matéria acabou por encaminhar para a discricionariedade do convite

a eleição do urbanista” (LÔBO, 1995:40). Na falta de técnicos com formação específica para a execução dos planos, surgem nomes homologados pelo ministério, que desempenham funções profissionais relacionadas com o urbanismo nas Câmaras de Lisboa e do Porto. Desta forma, o concurso público previsto pelo artigo 9 do Decreto-Lei 24 802 de 21 de dezembro de 1934 deixa de ter efeitos práticos. Este procedimento permite ao governo, através do respetivo ministério, centralizar e controlar o acesso dos profissionais à elaboração dos planos, uma vez que carecia da aprovação superior. Postura do agrado do regime em vigor.

A concordância com os nomes propostos pela Câmara Municipal chega no dia 5 de setembro de 1944. A Secção de Melhoramentos Urbanos informa a Câmara que por

“despacho de 31 do mês findo, Sua Ex^a. o Sub-secretário de Estado das Obras Públicas se dignou a concordar em que sejam encarregados da elaboração do Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim o Engenheiro Miguel Rezende e o Arquitecto Agostinho Rica Gonçalves, sob a condição de ser previamente submetida à

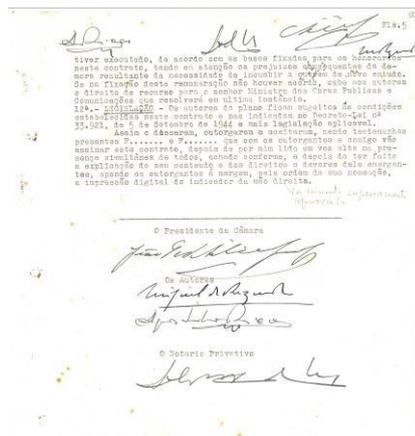


Figura 7 – Contrato realizado entre a Câmara e os urbanistas (última página).

Fonte: PT/AMPV/PVz/CMPV/LJA:01

aprovação de Sua Ex^a. o Ministro a minuta do respectivo contrato".⁹⁹

A conceção e elaboração do Plano Geral de Urbanização ficaram a cargo do engenheiro Miguel Resende¹⁰⁰ e do arquiteto Agostinho Ricca Gonçalves¹⁰¹, contratados diretamente pela Câmara ao abrigo do n.º 15 do artigo 51 do Código Administrativo em vigor que dispensa a abertura de concurso público¹⁰².

Constituiu-se uma equipa interdisciplinar que tinha como objetivo a criação de um projeto integrado e capaz de responder às necessidades presentes e preocupações futuras da localidade, lançando-a no caminho da modernidade. No 21 de março de 1945, a Câmara envia a Miguel Resende a minuta definitiva do contrato a lavrar entre as partes. O mesmo sobrescrito é portador de uma missiva do Presidente de Câmara onde nota que o engenheiro riscou, na minuta anterior, o nome do arquiteto Ricca Gonçalves, temendo que isso "*trará alguma complicação*", visto que o despacho do subsecretário de Estado das Obras Públicas "*concordou em que sejam encarregados pela elaboração do referido plano V. Ex^a. e aquele arquitecto*". O contrato¹⁰³ entre as partes foi assinado no dia 2 de maio pelas 14 horas, conforme comunicação da Câmara à equipa de urbanistas¹⁰⁴. Apesar de a Câmara assinar contrato com estes dois técnicos, toda a correspondência e informação remetida à equipa de urbanistas tem como destinatário o engenheiro Miguel Resende, facto que não é alheio à posição ideológica do arquiteto Ricca Gonçalves, que por motivos políticos foi afastado da Escola Superior de Belas Artes do Porto entre 1959 e 1977, ano em que foi readmitido.

⁹⁹ PT/AMPV/PVz/CMPV/L/A.01.

¹⁰⁰ *Cursou engenharia civil na Universidade do Porto. Desempenhou funções na secção de urbanismo da Câmara do Porto, tendo-se ocupado, além do projeto da Póvoa de Varzim, dos planos de Gondomar, Ovar e Famalicão, Vila do Conde, entre outros. Colaborou com Giovanni Muzio na elaboração do Plano da Cidade do Porto, tendo-se deslocado a Milão entre 27 de Abril e 19 de setembro de 1941 para elaborar, conjuntamente, com aquele arquiteto um estudo da zona do Campo Alegre e uma planta da rede viária.*

¹⁰¹ *Nasceu em 9 julho de 1915 e faleceu em 17 janeiro de 2010. Cursou arquitetura na Escola Superior de Belas Artes do Porto. Trabalhou no gabinete de urbanismo da Câmara Municipal do Porto, tendo colaborado com o professor arquiteto Giovanni Muzio no primeiro Plano de Urbanização da Cidade do Porto. Entre 1953-59 exerceu funções de docente na Escola Superior de Belas Artes do Porto, tendo sido readmitido em 1977. Foi membro fundador da Organização dos Arquitetos Modernos.*

¹⁰² *A dispensa da abertura de concurso público foi de acordo com o artigo 14 do Decreto n.º 33 921 de 5 de setembro de 1944.*

¹⁰³ *A minuta do contrato foi enviada pela Câmara, em 28 de março de 1945, ao diretor geral dos Serviços de Urbanização para aprovação, que informa o mesmo diretor que "está em redigida de harmonia com a minuta-tipo (impresso) fornecida por essa Direcção Geral". No dia 6 de abril do mesmo ano a DGSU comunica a aprovação da minuta enviada "podendo ser celebrado o respectivo contrato".*

¹⁰⁴ *Na resposta, Miguel Resende confirma a sua presença e a "de que fiz ciente o meu colaborador Arquitecto Agostinho Rica Gonçalves".*

A importância acordada no valor de cem mil escudos, a pagar em cinco prestações iguais e a liquidar desde a assinatura do contrato até à aprovação do plano definitivo. Na minuta do contrato¹⁰⁵, datada de 2 de maio de 1945, fica estabelecida ainda a natureza do plano, que deverá ser constituído pelo antepiano¹⁰⁶ ou plano regulador e pelo plano definitivo. O contrato obrigava ainda os urbanistas a prestar assistência técnica à Câmara sobre todos os assuntos relacionados com a urbanização da Póvoa.

A Câmara deveria fornecer aos projetistas, além das plantas topográficas à escala anteriormente mencionada, um conjunto de informações referentes à localidade. Essas informações¹⁰⁷ compreendiam estatísticas demográficas, dados climáticos, os serviços públicos prestados aos munícipes (saneamento, recolha de lixo, iluminação ...), arquitetura características da região, áreas verdes, edifícios públicos, zonas industriais e comerciais, regulamentos urbanos, obras em curso e qualquer outra informação considerada pertinente. Estes dados deveriam ser analisados pelos projetistas e serviriam como enquadramento e justificação para as opções tomadas e propostas apresentadas.

A organização e elaboração do Plano Geral de Urbanização da responsabilidade dos técnicos contratados compreendia um antepiano ou plano regulador e um plano definitivo. O antepiano devia ser composto:

- a) pela memória descritiva e justificativa (análise da área a urbanizar);
- b) pela planta da região com a indicação das artérias de maior movimento;
- c) pela planta de conjunto, à escala de 1:1000 ou 1:2000, com a indicação das zonas (residenciais, comerciais, industriais, centro cívico...);
- d) pela planta de trabalho (com as artérias a conservar ou modificar/projetar);
- e) pela planta de urbanização, com a indicação das diferentes zonas a cores convencionais;

¹⁰⁵ PT/AMPV/PVz/CMPV/L/A.01. O contrato é composto por doze cláusulas descritas em cinco páginas datilografadas.

¹⁰⁶ A figura do antepiano (artigo 9º) surge na medida em que as câmaras que fizessem executar o plano pelos serviços técnicos de urbanização do município poderiam “submeter previamente à apreciação do Ministério das Obras Públicas e Comunicações um anteprojecto sumário do plano a estabelecer”.

¹⁰⁷ A recolha das informações obedecia a um inquérito sob a forma de questionário feito à população e instituições da vila. O questionário pretendeu traçar uma imagem mais próxima da realidade, sendo constituído por oito títulos, a saber: situação (elementos geográficos, geológicos e climatológicos); história; demografia; higiene; funções públicas e sociais; função económica e circulação; arquitetura e estética locais e projetos antigos e modernos.

- f) pelos regulamentos das diferentes zonas e indicação das suas características;
- g) pelos perfis longitudinais dos principais arruamentos; e
- h) pelos perfis transversais-tipo das diferentes artérias.

O antepiano deveria ser entregue dez meses após a data de entrega dos elementos que compõem o inquérito base de trabalho, para apreciação por parte da Câmara e parecer dos Serviços Centrais. Deveria ser apresentado em triplicado. Os urbanistas tinham ainda a obrigação de entregar uma fotografia do plano de apresentação cujas dimensões seriam de 30x25.

Por sua vez, o plano definitivo deveria ser entregue seis meses a contar da data em que a Câmara Municipal recebesse a aprovação do antepiano pela Direção Geral dos Serviços de Urbanização. O plano definitivo deveria ser composto por:

- a) memória descritiva e justificativa da orientação e metodologia adotada, acompanhada de regulamentos que viriam a ser publicados;
- b) planta geral, em escala reduzida, com a indicação dos traçados convencionais dos arranjos e traçados projetados;
- c) mesma planta transformada em plano de apresentação, dando a impressão do projeto realizado;
- d) planta geral, designada “planta de trabalho”, onde constam os trabalhos dos arruamentos projetados;
- e) planta geral, designada “planta de urbanização”, onde com cores convencionais, estão indicadas as ruas, os jardins, os edifícios públicos, etc.;
- f) plantas esquemáticas dos sistemas de drenagem de águas pluviais e esgotos;
- g) plantas esquemáticas da rede de abastecimento de água e iluminação pública; e
- h) perfis longitudinais dos principais arruamentos;

Competia aos autores do projeto a conceção e organização do mesmo, com base nas informações fornecidas pela Câmara e nos estudos realizados. As

conclusões e propostas apresentadas deveriam evidenciar a maneira como os vários fatores incidiam na vida do aglomerado e estabelecer um programa que aludisse aos procedimentos a realizar no sentido de melhorar as condições de progresso¹⁰⁸. De acordo com o contrato assinado entre a Câmara e os projetistas, estes ficavam sujeitos a efetuar, dentro dos prazos acordados com a edilidade, ouvida a DGSU, as alterações ou correções indicadas pelas entidades oficiais.

Caso se verificassem atrasos na apresentação dos trabalhos do plano de urbanização, conforme o estabelecido pelo contrato, a câmara poderia aplicar multas sob a forma de abatimentos sobre os honorários. O valor dependia conforme se tratasse do antepiano ou plano definitivo, sendo o desconto sobre cada dia de demora, até um limite máximo de 120 dias, desde que devidamente justificado o atraso. Quando este atraso não é justificado, poder-se-ia optar pela rescisão do contrato, sem direito a qualquer tipo de indemnização. O contrato assinado entre as duas partes coloca a hipótese de rescisão, quando o autor do projeto não justifique devidamente o atraso perante a DGSU.

O pagamento dos honorários, no valor de 100.000\$00, compartilhado em 50% pela Administração Central, foi repartido por cinco prestações,

- 1ª. após assinatura do contrato;
- 2ª. após a entrega do antepiano;
- 3ª. após a aprovação do antepiano;
- 4ª. após a entrega do plano definitivo;
- 5ª. após a aprovação do plano definitivo.

Finalmente, à Câmara reservava-se o direito de, em qualquer momento e em definitivo, rescindir o contrato ouvida a DGSU, se este organismo reconhecesse que os autores do projeto não satisfaziam as condições para desempenhar satisfatoriamente as obrigações que lhes incumbia a elaboração do Plano Geral de Urbanização. Assim, os honorários a receber pelos autores seria proporcional ao trabalho realizado até ao momento da rescisão. Quer no caso da imposição de multas pelo não cumprimento dos prazos, quer na

¹⁰⁸ Conforme o artigo 17º do Decreto-Lei 33 921 de 5 de setembro de 1944.

rescisão do contrato por iniciativa da Câmara, os autores, se assim o entendessem, poderiam recorrer da decisão para o Ministro da Obras Públicas e Comunicações.

A assinatura do contrato determinou o início dos trabalhos, que numa primeira fase, incidiram sobre a recolha de informação tendo em vista a elaboração de um diagnóstico das características e particularidades da vila. Para reunir toda a informação necessária, a Câmara enviou aos vários corpos públicos e privados da Póvoa, com pedido de urgência, um conjunto de questões relacionadas com a sua atividade/função.

4.3.3. Conceção e elaboração do (ante)plano

Os autores dividem o trabalho em doze capítulos, num total de 110 páginas onde fazem a análise dos diferentes aspetos da vila, terminando cada um deles com as respetivas conclusões. A elaboração do plano exigiu o levantamento e análise das características da vila, para o melhor adequar à realidade. Neste sentido, exigia-se o levantamento das características físicas¹⁰⁹ e demográficas, funções do aglomerado, história, características e organização da vila, entre outros, com o objetivo de traçar um quadro, tanto quanto possível, próximo da realidade. À margem deste estudo ficou o levantamento do número de fogos só ocupados durante a época estival, uma vez que este valor era importante e interferia, certamente, no programa a estabelecer para a resolução do problema do alojamento durante o referido período. Nesta medida, a estimativa apresentada pelos autores do plano para os trinta anos seguintes apenas se propunha resolver a questão do alojamento¹¹⁰ para a população permanente.

Após ter dado início ao processo, e ter fornecido toda a informação considerada necessária, a Câmara deixou nas mãos do Engenheiro Miguel Resende e do Arquiteto Agostinho Ricca Gonçalves a incumbência de conceber e organizar o Plano Geral de Urbanização da Póvoa de Varzim. A elaboração do projeto deveria estar conforme o Decreto-Lei que criava a figura

¹⁰⁹ Elementos geográficos, hidrográficos, climáticos e geológicos.

¹¹⁰ Para um período de desenvolvimento de trinta anos o antepiano previa um programa de alojamento para 440 famílias de pescadores, 440 famílias de operários e 440 de classe média e abastada.

do Plano Geral de Urbanização, isto é, deveria cumprir as imposições legais¹¹¹. A sua conceção e organização exigiam, aos urbanistas, um conhecimento profundo da realidade poveira nos seus múltiplos aspetos, para poder dar respostas às exigências que eram impostas pelo próprio desenvolvimento económico, social, demográfico e turístico, e, em última análise, pelo próprio diploma do ministério de Duarte Pacheco.

Na análise dos dados, os urbanistas constatam que a vila se tem desenvolvido para norte, zona onde se situam as construções com carácter residencial permanente e principalmente os alojamentos de verão. Na parte sul, concentram-se residências de ocupação permanente e unidades fabris. Para nascente, o desenvolvimento é menos significativo, no entanto, a vila expande-se ao longo de duas linhas de caminho-de-ferro que ligam a Póvoa ao Porto e a Famalicão. Esta situação ficou a dever-se à falta de eixos viários que facilitassem os acessos a esta zona e estimulassem o seu desenvolvimento urbano.

Do ponto de vista económico, constatam a decadência das atividades produtivas ligadas à pesca e à indústria conserveira¹¹², principalmente a salga de peixe que deixa de ter significado económico a partir dos anos sessenta, em detrimento do predomínio cada vez mais vincado da atividade relacionada com o consumo de serviços e bens ligada ao ócio e lazer. O declínio da pesca¹¹³ obrigou à reorientação da economia da Póvoa, que aproveitou os recursos naturais existentes, a praia¹¹⁴ e os banhos de mar, como fatores de alavancagem de desenvolvimento. Em parte, a decadência da pesca foi compensada pela consolidação desta atividade, sem a qual a Póvoa teria caído no marasmo económico por falta de alternativas. Da investigação concluem que os estabelecimentos comerciais vivem do negócio que realizam na época balnear, por ser neste período em que o volume de negócio é maior.

¹¹¹ O Governo Civil do Porto relembra, em 11 de fevereiro de 1950, através de uma circular que fez chegar à Câmara, a obediência em relação aos diplomas legais.

¹¹² A indústria conserveira compreendia também a secagem e salga de peixe que depois era exportado para as terras de Trás-os-Montes, Minho, Douro e Beiras.

¹¹³ O declínio esteve relacionado com a continuação de métodos de pesca tradicionais, que não acompanharam o progresso, tornando-se pouco competitiva; com o desenvolvimento dos transportes que permitiam transportar o peixe mais rápido até ao seu destino a partir do momento em que o pescado chegava ao porto e, finalmente, a falta de um porto de abrigo capaz de dar respostas às dificuldades de estrada/saída na barra quando o mar estava mais crispado. A ausência do porto obrigou os pescadores e emigrarem para outras paragens, nomeadamente, para Matosinhos e para a pesca do bacalhau.

¹¹⁴ Na memória descritiva do Plano de Urbanização a praia da Póvoa é apontada como a segunda do norte de Portugal, atrás de Figueira da Foz e acima da de Espinho.

Simultaneamente registam as ruas com características mais comerciais, Rua Almirante Reis, Rua Pedro Barreto, Rua 5 de Outubro e Praça do Almada, que os autores denominam de “ *caminho natural da praia*”¹¹⁵. Todavia apenas uma pequena percentagem de poveiros lucrava com a atividade comercial e com o arrendamento de casas durante a estação balnear.

Posteriormente, os autores do plano de urbanização evidenciam o papel do Casino como a instalação mais importante dedicada ao recreio e distração, onde afluíam indivíduos provenientes dos concelhos limítrofes. Apontam ainda a existência de um teatro (Garrett) e um cinema (Póvoa-cine), além dos cafés-bares¹¹⁶ que funcionam junto à praia. Referem a existência de uma pequena biblioteca e de um pequeno museu pertença da sociedade “Filantrópica”. Neste domínio, registam ainda a existência do Museu Etnográfico Municipal dedicado às lides marítimas¹¹⁷, sediado numa casa solarenga (Solar dos Carneiros), cujo espólio proveio duma exposição sobre as lides marítimas poveiras organizada pelo Casino. O parágrafo dedicado aos aspetos culturais e recreativos termina referindo-se à necessidade de apetrechar a Póvoa com instalações de distração e lazer, nomeadamente de campos de jogos para crianças e adolescentes, de um parque florestal a norte da vila e de zonas verdes no interior do aglomerado, de uma piscina e escolher os locais apropriados para a edificação de um novo cineteatro e uma praça de touros.

Do ponto de vista administrativo, consideram que a Câmara Municipal tem desempenhado um papel importante na promoção do turismo na vila¹¹⁸, mas que o melhoramento do pavimento das ruas não é suficiente. A este respeito, a edilidade deve, segundo os autores do plano, resolver o problema do abastecimento de água potável, do saneamento e da habitação, com maior brevidade e assim contribuir para o desenvolvimento do turismo.

A mobilidade automóvel foi uma preocupação evidente, pois é fundamental que as vias de comunicação permitam uma rápida ligação à praia e ao casino,

¹¹⁵ Nesta zona predominam os hotéis, as pensões, as confeitarias, os restaurantes e os estabelecimentos de utilidades.

¹¹⁶ Destacamos o Diana-bar e o Guarda-sol, que os autores do plano pretendem ver demolidos por questões estéticas e higiénicas. Defendem que na praia só devem existir edificações com carácter temporário, isto é, durante a época de banhos.

¹¹⁷ O espólio do museu constituiu-se a partir de uma exposição de pesca realizada no casino.

¹¹⁸ Note-se que na Póvoa de Varzim funcionava, com carácter consultivo, uma Comissão Municipal de Turismo presidida por um vereador, que anualmente elaborava um plano de atividades turísticas, que a Câmara executava. Neste contexto, a Câmara tinha um papel mais ativo na atividade turística do que os autores do plano fazem querer.

locais de interesse turístico de excelência. Assim, além da necessidade de estudos sobre novos arruamentos, tornou-se imperativo alinhar e alargar os já existentes por forma a permitir maior fluidez do trânsito. O caso mais emblemático é o prolongamento da Avenida dos Banhos para sul, até Vila do Conde. Por motivos profissionais, o engenheiro Miguel Resende propôs à Câmara realizar apenas o projeto parcial. Pretendeu-se construir uma artéria marginal com grande interesse turístico. Ainda relacionado com a circulação e transportes, foi feita a análise da EN 13¹¹⁹, artéria que rasga ao meio a vila no sentido norte-sul. O estudo concluiu que é um itinerário com trânsito saturado, na medida em que além de servir o tráfego local de veículos e peões, é um ponto de passagem para o trânsito de longo curso, quer para norte em direção à Espanha, quer para sul, em direção ao Porto. Constataram, ainda, que é ao longo deste eixo que se localizam os organismos públicos da Póvoa e, portanto, mais um fator de congestionamento de trânsito. No sentido de disciplinar o estacionamento de autocarros, que durante a estação balnear circulam em grande número, foi proposta a construção de duas estações de camionagem¹²⁰, uma nas proximidades da praia e outra no centro da vila. Igualmente necessária se afirmava a construção de parques para automóveis, principalmente junto à praia e ao Casino, os dois principais recursos turísticos da Póvoa. Devido à exiguidade e deficiência das instalações, é proposta a construção de uma nova estação de caminho-de-ferro, visto ser este um importante ponto de entrada de pessoas e mercadorias na Póvoa. Finalmente, no campo dos transportes, o plano de urbanização refere o aeroporto de Pedras Rubras que dista desta localidade cerca de vinte quilómetros, e portanto em boas condições de se poderem utilizar os seus serviços.

De acordo com o Plano Geral de Urbanização, a estimativa da população sazonal, nos meses de agosto e setembro, seria de 10 mil e 6 mil, respetivamente. O censo de 1940 acusa 14 664 residentes permanentes, aos quais se deve acrescentar os pescadores que se instalam em Matosinhos durante a safra da sardinha, pelo que o número de população deve rondar os 17 mil habitantes permanentes. Foram estes os valores populacionais que

¹¹⁹ No interior da Póvoa a EN 13 assume o topónimo de Rua Almirante Reis.

¹²⁰ Designada no plano de urbanização de auto-gares.

serviram de base para elaborar o plano e fazer uma estimativa do crescimento populacional para prever as necessidades futuras. No entanto, constata-se um aumento contínuo da população, sendo em determinados períodos mais significativo. Este crescimento deve-se ao aumento natural da população residente, mas também à fixação de muitas famílias que aqui sediam o seu domicílio permanente, por motivos profissionais¹²¹ ou pelas características climático-ambientais¹²² da Póvoa.

O setor dos serviços é o que mais se desenvolve ao longo todo o século XX. No entanto, esta tendência já assume valores significativos, desde finais do século XIX, isto é, a partir do momento em que se encontra em funcionamento a linha férrea que liga esta localidade ao Porto¹²³. Outro momento marcante para a atividade turística da Póvoa é a concessão da zona de jogo temporária, que mobiliza, vindos da região do Porto, um número significativo de visitantes cujo objetivo é frequentar o casino.

Após o estabelecimento de um programa urbanístico abrangente para a vila, era chegado o momento de apresentar soluções. No entanto, o incumprimento das disposições legais que incidiam sobre a realização dos planos de urbanização e a necessidade de uniformizar os critérios a adotar leva a Direção Geral dos Serviços de Urbanização, através da Direção do Porto a emitir a circular 2/50 de 11 de fevereiro¹²⁴ (de 1950) que evidencia as disposições relativas a esta matéria. A circular entrou na secretaria da Câmara no dia 13 de fevereiro de 1950 com o registo n.º 413, sendo apresentada na reunião camarária de 22 de fevereiro do mesmo ano. Relativamente à elaboração do plano, recorre ao n.º 5 do art.º 10 do Dec. Lei 33 921 de 5 de Setembro de 1944 para relembrar que *“nos planos aprovados não poderão ser feitas pelos municípios quaisquer alterações sem a prévia homologação do Governo, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas”*. Nota ainda que a execução dos planos de urbanização deve ter em conta o interesse público e as possibilidades financeiras do município. A avaliação feita pela Administração

¹²¹ Os motivos estão relacionados com o exercício de funções em organismos públicos (tribunal, quartel militar, Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública, liceu, escola profissional).

¹²² Este processo também se verificou em Espinho. Cf. CASTRO, 2005.

¹²³ Ramalho Ortigão na obra: *“As praias de Portugal – Guia do banhista e do viajante”*, publicado pela primeira vez em 1876, faz referência às multidões que chegavam de comboio vindas do Porto com bilhete de ida e volta.

¹²⁴ PT/AMPV/PVz/CMPV/LA.01

Central aos recursos financeiros da Câmara da Póvoa mostra-se favorável à realização do plano de urbanização. Apesar desta indicação por parte dos Serviços Centrais, a Câmara da Póvoa debate-se com questões financeiras, a tal ponto de recorrer ao Fundo de Desemprego¹²⁵, institucionalizado em 1932, para a consecução do plano.

No que diz respeito à aprovação dos anteplos de urbanização, a mesma circular socorre-se do Decreto-Lei n.º 35 931 de 4 de novembro de 1946 para confirmar que,

“os ante-planos de urbanização aprovados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações [...] 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 [...]”.

Os projetistas consideraram como elementos fundamentais para a planificação do plano, a implementar até à década de setenta, em primeiro lugar o zonamento geral, depois os eixos viários e finalmente os edifícios de interesse público.

Relativamente ao zonamento distingue as seguintes partes:

- a) zonas residenciais;
- b) zonas mistas de comércio e indústria;
- c) centros comerciais;
- d) zona balnear;
- e) zona portuária;
- f) zona industrial;
- g) zonas de armazém e artesanato;
- h) zona ferroviária;
- i) centro desportivo;
- j) zona agrícola;

¹²⁵ *Tinha como objetivo combater a crise de emprego que se abatia em Portugal, reflexo da crise de 1929.*

Dando continuidade ao núcleo urbanizado, as novas zonas residências foram projetadas para norte, nascente e sul. A zona residencial a norte¹²⁶ – zona balnear¹²⁷ – prevê habitações¹²⁸ de caráter socialmente indiferenciado, onde coabitam famílias de classe média e abastadas. As edificações, segundo os autores do plano, deveriam possuir até quatro pisos, para fazer disfrutar a um maior número de pessoas a presença direta da praia e do mar e para dar ao local uma melhor representação urbana. Na zona nascente da vila instalar-se-iam principalmente a classe operária, tendo em conta que o valor do solo nesta é mais baixo e, portanto, mais acessível a este grupo socioeconómico¹²⁹. Por outro lado, como se encontra próximo do centro da vila, não exige grandes deslocamentos dos operários que ali trabalham.

As zonas mistas de comércio e residência estão distribuídas pelos arruamentos do centro da vila, junto à linha de costa e ainda ao longo da EN 13. Atendendo aos interesses particulares sobre este setor da vila e ao valor mais elevado do solo, os projetistas são da opinião que os edifícios deverão ter obrigatoriamente dois pisos, e três os que marginam o Passeio Alegre. Os centros comerciais deverão ficar sediados nas novas praças que serão abertas junto à estação e no extremo norte da Avenida dos Banhos. Outro elemento fundamental do plano são as vias de comunicação. Neste plano, a atenção prende-se com a construção de uma nova artéria junto à linha de costa, que serviria o foco de expansão residencial para norte.

O plano de urbanização prevê a edificação em locais estratégicos, de acordo com o zonamento, de edifícios públicos e infraestruturas de apoio aos cidadãos, quer os residentes permanentes, quer a população flutuante. Por razões de natureza turística, as infraestruturas de apoio aos veraneantes situam-se nas proximidades da linha de costa. Pretendeu-se ainda afastar das proximidades da zona turística e balnear todos os edifícios e atividades que contribuíssem negativamente para a imagem do turismo poveiro, nomeadamente o mercado do peixe pelo cheiro que exalava e pela quantidade de insetos que reunia à sua volta. A construção das centrais de camionagem

¹²⁶ Livre de construções e com boas condições de salubridade.

¹²⁷ É considerada zona balnear toda a faixa de areia que fica a cima do molhe norte do porto de pesca.

¹²⁸ As edificações nesta zona da vila privilegiaram as habitações próprias para a época balnear, principalmente na linha de costa.

¹²⁹ Considera-se que os habitantes da zona leste não têm necessidade de estar em contacto com a praia.

previstas localizar-se-ia de acordo com a população a que se destinavam servir, assim, no topo norte da vila localizar-se-ia a central de camionagem destinada a servir a população flutuante, enquanto no centro da vila seria edificada a central destinada a servir os habitantes residentes. A construção de dois parques de estacionamento de veículos ligeiros pretendia ver resolvido o problema de espaço devido à aglomeração de veículos durante a época balnear, romarias e festas. A sua localização situar-se-ia junto ao Casino e na zona da Avenida Mousinho de Albuquerque, próximo do Passeio Alegre. Quer um quer outro situavam-se no interior da zona balnear, próximos da praia, principal destino da população flutuante.

Por fim, concedeu-se especial atenção ao estudo da localização das infraestruturas de lazer e divertimento. A fixação deste tipo de equipamento pretendeu conciliar a atividade turística, a população que pretendia servir e o espaço disponível para a sua construção – zona norte da vila. Neste contexto, a praça de touros seria edificada no novo eixo situado a norte da Avenida dos Banhos¹³⁰, a norte da vila, nas proximidades do centro desportivo e, portanto, com fácil acesso à população balnear. Na confluência da Avenida dos Banhos e a nova transversal que viria a atravessar o novo bairro residencial, situar-se-ia o novo cineteatro¹³¹. Na mesma zona, a norte da Avenida dos Banhos, mas sobre a praia edificar-se-ia a piscina. Finalmente, era intenção dos autores do plano dotar a Póvoa, em especial as novas zonas residenciais, de espaços verdes, atenuando, desta forma, a sua ausência nas áreas já edificadas. A área total deveria corresponder ao “standard” de cinco metros por habitante, cifra considerada suficiente num aglomerado à beira mar. A construção de um parque florestal, a norte, tinha ainda a vantagem de proteger a vila dos ventos dominantes de norte.

¹³⁰ Atualmente Avenida Vasco da Gama.

¹³¹ Das várias conversas mantidas com residentes da Póvoa, durante a realização deste estudo, nenhum localizou este cineteatro, apenas referiam, em sítio incerto, a existência de um clube privado no topo de um edifício.



Figura 8 – Carta do antepiano de urbanização de 1947

Fonte: PT/AMPV/PVz/CMPV/L/A.01

Em traços gerais, o plano, elaborado por Miguel Resende e Ricca Gonçalves, prevê a construção de edifícios e infraestruturas para usufruto dos habitantes permanentes e para os veraneantes. Desse leque fazem parte um bairro com características balneares junto à praia de banhos; conclusão da rede de abastecimento de água; realização, o mais breve possível, do sistema de esgotos que abranja todo o aglomerado; dotar a vila de mais espaços verdes públicos¹³²; construir uma praça de touros, um cineteatro, uma piscina, novos centros comerciais, uma nova estação da CP, parques de estacionamento, principalmente junto à praia; duas centrais de camionagem e uma biblioteca; e, realizar o prolongamento da Avenida dos Banhos para sul e uma nova ligação da estação da CP à praia. Da conclusão do plano resulta, em linhas gerais, o alinhamento e alargamento de algumas ruas e ampliação dos diversos largos/praças. A execução implica a demolição de muitas fachadas, cujo aspeto é desolador, onde as futuras construções terão de obedecer a normas de estética que o município indicará. Pretende-se, desta forma, melhorar o aspeto da vila, imprimindo-lhe características modernas e resolver o problema do trânsito de veículos que na época balnear é bastante intenso e de difícil

¹³² Esta medida prevê a construção de um parque florestal a norte para quebrar a incidência dos ventos predominantes.

controlo visto que as ruas, na sua maioria são estreitas e de um só sentido, obrigando os veículos a efetuarem longos percursos para atingirem os locais que procuram.

Após a receção, a Câmara expôs a prancheta com o antepiano na montra de uma farmácia, para que os munícipes pudessem tomar conhecimento e avaliar o trabalho desenvolvido.

No dia 9 de maio de 1947, o Presidente da Câmara, Silveira Campos informou o engenheiro diretor geral dos Serviços de Urbanização de que “*o ante-plano foi entregue pelos seus autores, em 29 de abril findo*”. O presidente deu ainda a conhecer que irá promover, nos Paços do Concelho, uma reunião “*a que devem assistir certas entidades oficiais e pessoas de categoria da terra, juntamente com os autores e a Câmara*”. Pretendeu, desta forma, criar uma ideia base para o inquérito público que se seguiu e simultaneamente formar, a partir das elites locais, uma ideia favorável junto dos munícipes. Efetivamente, no dia 12 de maio de 1947 a Câmara Municipal promoveu uma reunião nos Paços do Concelho, para a qual são convidados pessoas em nome individual e entidades públicas e privadas para apreciarem o plano. Nesta reunião estiveram presentes os autores do plano, que expuseram o plano e responderam às questões levantadas.

As licenças para construção ou transformação de prédios nas áreas urbanizadas ou urbanizáveis abrangidas pelos planos foram condicionadas pelo cumprimento rigoroso dos planos e regulamentos, cabendo à Câmara Municipal embargar as obras em caso de transgressão. No entanto, o plano aprovado previa a possibilidade de alterações ao traçado, desde que devidamente fundamentado e aprovado pela Administração Central.

4.3.4. Propostas de alteração apresentadas pela Câmara

Em reunião de 18 de julho de 1947, a câmara discute e aprova um conjunto de alteração a fazer ao projeto apresentado pelos urbanistas responsáveis pelo PGUPV. As propostas, em número de doze, são posteriormente enviadas com

o parecer da Câmara para a DGSU como elementos constitutivos do antepiano e para os autores do plano¹³³ a fim de procederem, quando aprovadas superiormente, à sua inclusão no plano definitivo.

A Câmara pretende que seja previsto o prolongamento até à Avenida dos Banhos, da travessa António Graça, cujo projeto participado pelo Estado se encontra na primeira fase de execução. Pretende desta forma evitar a cessação da participação do Estado em obras de interesse municipal e aprovadas por organismos da Administração Central. É, ainda, da opinião que deve ser realizado o prolongamento da Rua da Cordoaria até à Rua Pereira Azurar, e desta para nascente entre as duas fábricas que aqui laboram, cuja última a ser construída, do lado norte, tem a fachada voltada para o planeado prolongamento. Propõe a ampliação do parque florestal, entre a EN 13 e a EN 205, e do largo Dr. David Alves para descongestionamento do trânsito automóvel. Esta medida pressupõe a demolição total dos prédios situados a poente. Pretende, ainda, que se mantenha a travessa que liga a Rua Dr. Caetano de Oliveira com a Avenida dos Banhos, cujo desaparecimento se ficou a dever ao lapso do desenhador, como afirmou o autor do antepiano. A Câmara pretende manter a Rua de Trás-os-Quintais, proceder ao alargamento da Rua Luiz de Camões, entre a Avenida Mousinho de Albuquerque e o beco nela existente e alinhar a Rua do Amadinha. Deseja que o plano preveja mais um mercado de peixe, para servir o centro e norte da vila e um local para erguer um monumento ao escritor Eça de Queirós. Finalmente quer ver reduzida a dois e três andares, em vez do três e quatro, respetivamente, a previsão de construção de prédios em certas artérias, não especificando quais. Não é de estranhar que todas as propostas apresentadas e aprovadas em reunião camarária incidem sobre o tecido urbano já consolidado, pois é esta zona da vila que requer uma atenção redobrada em virtude de se pretender resolver os problemas da mobilidade e das edificações.

¹³³ *Em 25 de agosto de 1947, Miguel Resende, em correspondência enviada ao Presidente da Câmara, acusa a receção das alterações propostas pela Câmara. Informa ainda que "no momento oportuno, isto é, quando me for comunicado o parecer das restantes entidades oficiais e ouvida a DGSU, e conseqüentemente se entrar na fase final da elaboração do plano definitivo, considerar a possibilidade da sua satisfação, de harmonia com outras correcções ou modificações (clausula 7 do contrato)."*

4.3.5. Parecer da Junta Autónoma das Estradas

Parte integrante do PGU e enviado aos Serviços Centrais, faz referência à rede de comunicações que serve a Póvoa, nomeadamente a EN 13, itinerário principal vindo do Porto que segue para norte, a EN 205 com origem na Póvoa, junto ao mercado municipal em direção a Barcelos, Amares, Póvoa de Lanhoso e Cabeceiras de Bastos. Relativamente à EN 13, faz uma descrição bastante pormenorizada do traçado dentro da vila: com uma extensão de 1 500 metros, é um dos seus principais arruamentos e por isso, o trânsito enfrenta grandes dificuldades, quer o tráfego local, quer para os veículos de passagem. Esta condição justifica a construção da variante¹³⁴ proposta no antepiano. No que diz respeito à EN 205, julga a Junta Autónoma da Estradas que será suficiente para satisfazer as necessidades, visto que “*o seu trânsito não é intenso*”¹³⁵.

Além de traçar o perfil destes eixos viários, equaciona um conjunto de medidas, como o alinhamento para as futuras construções e a construção de unidades fabris¹³⁶ com acesso direto à EN 13, também elas sujeitas a parecer da DGSU.

4.3.6. Ecos do plano de urbanização na imprensa local e na opinião pública

A imprensa¹³⁷ local, adscrita ao regime ou independente (porém estrangida pela censura), faz eco da apresentação à população do Plano Geral de Urbanização, no dia 12 de maio de 1947, nos Paços do Concelho. Da sua leitura podemos inferir o clima de entusiasmo vivido pela população poveira em torno do projeto e a esperança nele depositada para lançar a Póvoa na direção do progresso e da modernidade.

¹³⁴ Aberta ao tráfego no início do século XXI.

¹³⁵ PT/AMPV/PVz/CMPV/L/A.01

¹³⁶ Medida prevista pelo antepiano.

¹³⁷ Além da presença dos diretores dos jornais *Ideia Nova* e *Comércio da Póvoa*, estiveram ainda presentes os correspondentes do *Jornal de Notícias*, do *Jornal o Século*, do *Diário de Notícias*, do *Jornal Novidades*, do *Jornal Voz e Diário da Manhã* e *Comércio do Porto*.

A “Ideia Nova”, órgão do partido União Nacional, cuja redação e administração estava sediada na Avenida Mousinho de Albuquerque número 32, na publicação de 17 de maio de 1947, faz referência à reunião realizada na noite do dia 12 do mesmo mês com *“as forças vivas da Póvoa, que a convite do Sr. Presidente ali acorreram, a fim de devidamente apreciarem o anteprojecto do Plano de Urbanização da vila”*¹³⁸. No final da sessão, o Presidente da Câmara anunciou que, por um período de trinta dias, se encontraria em exposição a planta do plano e que aceitava todas as reclamações, desde que fossem entregues dentro dos prazos estabelecidos. A notícia termina a fazer alusão ao clima de satisfação demonstrado à saída pelos presentes, que não deixaram de *“felicitar o Sr. Presidente da Câmara e o Engenheiro Miguel Rezende”*.

No mesmo dia, 17 de maio de 1947, o “Comércio da Póvoa de Varzim”, cujo diretor, editor e proprietário era Manuel Agonia Frasco, publica um artigo que mostra a opinião favorável da opinião pública acerca do anteprojecto de urbanização. O redator que esteve presente na reunião a convite da Câmara reconhece o difícil trabalho do projetista, pois declara que *“traçar um plano de urbanização é tarefa demasiado ingrata; por mais moral e lógico que seja o critério adoptado”*, pois haverá sempre descontentes, *“os insatisfeitos, os lesados e os maldizendes de profissão”*. O autor termina expondo a sua opinião, declarando-se convencido com os argumentos apresentados *“salvo pequenos senãos, que deverão resolver-se com a satisfação para todos os poveiros, o plano é bom e deve transformar a Póvoa num dos primeiros centros urbanos do nosso país”*.

Pela opinião manifestada pela imprensa local e pelo reduzido número de reclamações que deram entrada na Secretaria da Câmara durante o período de discussão pública, leva-nos a concluir que o plano proposto pelos urbanistas foi, na generalidade, bem aceite pelos munícipes que viram no projeto a forma de resolver os problemas urbanísticos da vila.

¹³⁸ PT/AMPV/PVz/CMPV/LA.01

4.3.7. Reclamações apresentados pelos munícipes

Concluído o antepiano, segue-se a apreciação e parecer da Câmara e do Conselho Municipal. A exposição num local conhecido e bastante frequentado e a discussão pública faziam parte dos trâmites normais dum projeto público. Com a finalidade de tornar público o projeto e de esclarecer eventuais dúvidas, a Câmara promove no dia 12 de maio de 1947, nos Paços do Concelho uma reunião¹³⁹ entre os autores do projeto e uma plateia de convidados, que compreendia personalidades distintas, coletividades da vila e imprensa. Os presentes tiveram a oportunidade de ouvir dos projetistas todos os esclarecimentos às questões levantadas, bem como propor eventuais alterações, antes do antepiano ser enviado aos serviços centrais a fim de ser aprovado.

No entanto, durante o período de discussão pública deram entrada na Secretaria da Câmara Municipal¹⁴⁰ da Póvoa de Varzim quatro reclamações que versavam o antepiano de urbanização da Póvoa de Varzim. Desta forma, queriam os reclamantes defender os interesses sobre os imóveis que passaram a ser alvo de expropriação em virtude da implementação do referido plano de urbanização.

A proprietária do prédio n.º 19 da Rua Visconde, que de acordo com o antepiano, será totalmente demolido para dar lugar ao alargamento da Rua Amadinha, Maria da Costa e Silva Oliveira vem lembrar “*que o referido prédio além de nele estar instalada uma indústria é o prosseguimento natural da Rua da Igreja, pela qual já está alinhado, ao contrário do que lhe fica oposto, do lado sul, que está fora de todo e qualquer alinhamento*”, pelo que entende que deveria ser esse o prédio a sacrificar-se. Argumenta, mais à frente, que neste edifício está sediada uma indústria, difícil de transferir para outro local e com elevadas perdas económicas para a Póvoa. Termina o documento a solicitar ponderação do “*distinto urbanista*”.

¹³⁹ Da lista constam 83 nomes individuais e instituições/organizações da vila, tendo comparecido 39. Os convocados em nome individual foram os que menos estiveram presentes

¹⁴⁰ Agostinho Francisco Cadilhe, chefe da secretaria da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, acusa a receção e validação das exposições apresentadas, em 18 de junho de 1947, ao abrigo do 2º parágrafo do art.º 10 do Dec.-Lei 33 921 de 5 de Setembro de 1944.

A reclamação apresentada pela Confraria de S. José de Ribamar, datada de 6 de junho de 1947, e assinada pelo pároco, Manuel da Costa Gomes, reivindica tratamento igual entre a igreja de S. José de Ribamar e a igreja de Sagrado Coração de Jesus, isto é, pretende uma zona de proteção do lado sul de 15 metros, caso se venha a construir qualquer tipo de edifício. O documento apresentado à Câmara Municipal não apresenta qualquer tipo de argumento, referindo apenas que *“devido ao conhecimento que V. Ex.^a tem das condições desta igreja, a confraria dispensa-se de fundamentar esta sugestão”*.

Com a data de 14 de julho de 1947, Manuel Faria Gonçalves faz chegar um documento datilografado, em papel azul de 25 linhas com o objetivo de *“reclamar contra o ante-plano de urbanização mandado elaborar pela Exma. Câmara”*. O reclamante apresenta-se como *“coherdeiro de seu falecido pai [...] e, como tal, interessado e possível proprietário de um terreno”*, que devido à abertura de novos arruamentos, para valorização da zona onde está situada a igreja do Sagrado Coração de Jesus e dar continuidade a Rua Patrão Lagoa, será parcialmente expropriado. O documento faz uma descrição pormenorizada do terreno, bem como as respetivas confrontações e apresenta sugestões no sentido de minimizar o dano, isto é, dividir *“em partes iguais o sacrifício por três confrontantes”*¹⁴¹. Para tal, diz o autor da reivindicação *“bastaria alargar um pouco o raio do prolongamento da Rua Patrão Lagôa e reduzir na mesma proporção o raio da outra, de forma a deslocar para norte a junção das duas”*.

Finalmente, a quarta reclamação, da autoria de vários cidadãos¹⁴², incide sobre a *“criação de um parque-auto junto à Avenida Mousinho de Albuquerque, em terrenos situados entre esta artéria principal e as ruas Patrão Lagôa, Elias Garcia e António Graça”*. O parque projetado cuja área é de 178x84 metros e lotação de aproximadamente 450 lugares seria implementado em terrenos pertencentes a estes homens e mulheres, que assim se veem expropriados. A primeira reivindicação relaciona-se com a existência de parques de estacionamento junto ao Casino e estádio Gomes de Amorim, que seriam

¹⁴¹ Os confrontantes a que o autor da reclamação se refere são os herdeiros de Francisco Luís Gonçalves, a empresa Quintas & Quintas e João Pedro da Silveira Campos.

¹⁴² Assinaram esta reclamação Teresa Amorim Cunha; Gorgina C. Gonçalves Mendes de Amorim; Maria Amélia Sarmento; Manuel C. Teixeira; Francisco José Fernandes Troina; Manuel Fernandes Troina; Francisco Ismael dos Santos.

suficientes para comportar o volume de tráfego, desde que devidamente melhorados. Ressalvam, no entanto, que durante o período balnear não são suficientes, porém, apontam as construções particulares que são feitas no sentido de colmatar essa falta. Neste sentido, apresentam uma proposta de redução das dimensões do parque de estacionamento, alegando que, além do *“objectivo estético e funcional”* que se obteria, não seriam destruídos *“jardins a que atribuem valor estimativo [...] estufas e construções de interesse particular que [...] constituem bons complementos das respectivas vivendas”*.

A necessidade de um parque de estacionamento amplo para a estação balnear é uma aspiração que a Póvoa persegue desde o início do século. A facilidade, ao nível da expropriação, permitida pelo diploma que institucionaliza os planos de urbanização é a oportunidade para proceder à construção de um parque de estacionamento capaz de acolher o elevado número de viaturas que aqui aflui nos meses de julho, agosto e setembro. Tinha sido encontrada a forma de ordenar o estacionamento caótico durante estes meses.

Foi preocupação evidente dos autores do antepiano, aos quais a Câmara enviou cópias das reclamações e da edilidade em atender às reivindicações de todos os cidadãos, promovendo as alterações necessárias para conciliar os interesses dos munícipes sem desvirtuar o projeto já concluído. Neste contexto, os urbanistas responsáveis, após aprovação do plano enviado, para apreciação dos serviços centrais do Estado e, após terem tomado conhecimento do parecer, procederam a alterações que tiveram em conta as propostas apresentadas pelos munícipes, quer em nome individual, quer coletivamente, atendendo às sugestões propostas.

4.3.8. Parecer do Conselho Superior de Obras Públicas

Apresentado pelos autores em março 1947, após um pedido de adiamento¹⁴³, para apreciação das entidades municipais, Câmara Municipal e Conselho Municipal, é posteriormente enviado para os serviços da Administração Central. Assim, após parecer favorável da Direção-Geral dos Serviços de Urbanização que considerou que o antepiano “*reunia condições de poder servir de base à elaboração do plano definitivo*”, foi enviado ao Conselho Superior de Obras Públicas, tendo ficado registado na Secretaria deste organismo sob o processo n.º 1 908, ficando a sua análise e apreciação a cargo da 1ª Subsecção da 4ª Secção presidida por Francisco Homem de Melo¹⁴⁴.

O processo compreendia o antepiano de urbanização com várias plantas e gráficos, um ofício do autor do antepiano datado de 6 de dezembro de 1947, remetendo à DGSU uma planta do porto de pesca da Póvoa de Varzim, cinco certidões passadas pela Secretaria da Câmara relativas ao inquérito público sobre o antepiano (uma respeitante à publicação dos editais e quatro das reclamações apresentadas), certidão de parte da ata da reunião da Câmara Municipal, de 18 de Junho de 1947 que alude às quatro reclamações apresentadas e as alterações propostas, certidão de parte da ata da reunião da Câmara de 10 de Setembro de 1947 em que foi deliberado o parecer favorável ao referido antepiano, certidão de parte da ata da reunião do Conselho Municipal, de 15 de Setembro de 1947, que deliberou por unanimidade dar o seu parecer favorável ao antepiano, planta do estado atual da vila à escala de 1:2500, planta de trabalho à escala de 1:2500 e parecer da Comissão de Revisão da Direção Geral dos Serviços de Urbanização.

¹⁴³ Transcrição do requerimento dirigido ao Presidente da Câmara datado de 20 de novembro de 1946 (entra na secretaria dia 13-12-1946 com o n.º 1169). “Miguel Rezende, engenheiro civil encarregado da elaboração do Plano Geral de Urbanização da Vila da Póvoa de Varzim cuja face do ante-plano deveria ser entregue no fim do corrente mês, vem muito respeitosamente pedir a V. Exª a prorrogação do prazo para entrega do respectivo elemento até ao fim do próximo mês de março atendendo a que.

A) Teve de se deslocar a Inglaterra, em missão oficial do Governo para tomar parte no Congresso de urbanização de Hastings, durante 1 mês.

B) Certos problemas relativos à elaboração do ante-plano, como o prolongamento da Avenida dos Banhos até ao limite sul do Concelho e a solução a dar à futura estação dos caminhos-de-ferro (não dependendo somente dos seus estudos pessoais, antes envolvendo a interferência obrigatória de várias entidades oficiais) obrigaram a imprevisíveis demoras na sua definição.”

¹⁴⁴ Faziam parte da equipa que apreciou o Plano Geral de Urbanização da Póvoa de Varzim, além do presidente da 1ª Subsecção da 4ª Secção Francisco Homem de Melo, os vogais António Passos de Oliveira Valença, Eduardo Rodrigues de Carvalho, Fernando Galvão Jácome de Castro, Jorge Arsénio de Oliveira Moreira, Manuel Duarte de Sá e Melo, Manuel Tavares Cardoso, Eduardo de Arantes e Oliveira e Luís Cristino da Silva.

Posteriormente, em ofício n.º 1 213 de 13 de Maio de 1948, a DGSU enviou os seguintes documentos¹⁴⁵:

- Ofício n.º 2 558 de 30 de agosto de 1947, da Direção Geral dos Serviços Hidráulicos, enviando plantas gerais das obras executadas no porto da Póvoa de Varzim;

- Ofício n.º 1 090, de 20 de abril de 1948, da Direção Geral dos Serviços Hidráulicos, remetendo uma 2ª via do ofício 671 de 18 de março do mesmo ano;

- Ofício n.º 2 966 de 25 de novembro de 1948, da Direção Geral dos Serviços de Urbanização, a informação prestada pela Junta Autónoma das Estradas e constante no ofício n.º 296 de 23 de novembro.

Em 31 de dezembro de 1948, entrou na Secretaria da Câmara a comunicação¹⁴⁶ dirigida ao Presidente da Câmara, enviada no dia anterior, pela DGSU com uma cópia do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, sobre o Antepiano de Urbanização da Póvoa de Varzim.

“Para os devidos efeitos, tenho a honra de enviar a V. Ex^a. uma cópia do parecer 1908, do Conselho Superior de Obras Públicas relativo ao Ante-plano de Urbanização da Póvoa de Varzim, no qual se encontra exarado o seguinte despacho: Homologado.”¹⁴⁷

A informação contida no documento era objetiva e ia ao encontro das expectativas dos habitantes da Póvoa de Varzim, pois constituía uma mais-valia relativamente à ordenação e modernização urbanística da vila. O mesmo documento recomendava um *“estudo muito cuidado da urbanização em torno do novo liceu”*, cuja construção teria início a curto prazo. Solicitava, ainda ao Presidente de Câmara o envio de seis exemplares da planta de trabalho para serem

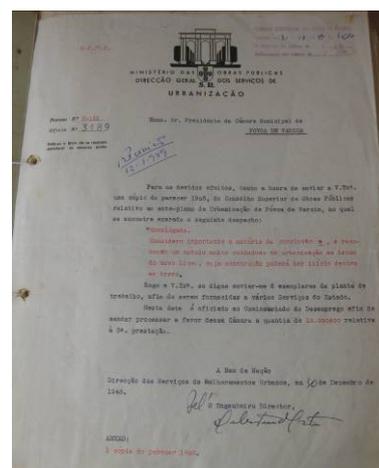


Figura 9 – Ofício que acompanhou o parecer da DGSU

Fonte: PT/AMPV/PVZ/CMPV/L/A.01

¹⁴⁵ Estes documentos não constam no acervo documental sobre o Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim, no entanto são referenciados no parecer emitido pelo Conselho Superior de Obras Públicas.

¹⁴⁶ Registada com o número da secretaria 4510.

¹⁴⁷ PT/AMPV/PVZ/CMPV/L/A.01

distribuídos pelos vários serviços do Estado. Tal facto denota, por um lado a ingerência dos vários organismos do Estado no PGU, e, por outro, o elevado pendor burocrático do Estado Novo. A Câmara era ainda informada que o Comissariado do Desemprego se preparava para processar, em favor da Câmara, a quantia de *“10.000\$00 relativos à 3ª prestação da participação atribuída à autarquia para suportar os gastos da elaboração do antepiano”*.

O parecer favorável do Conselho Superior de Obras Públicas foi aprovado por unanimidade em 9 de dezembro de 1947, sendo de seguida enviado para despacho ministerial, que entretanto enviava uma cópia do parecer à Câmara. No entanto, o parecer da equipa que compunha a “comissão de apreciação” deixou um conjunto de recomendações que deveriam ser atendidas aquando da elaboração do plano definitivo.

A apreciação feita pela Direção Geral dos Serviços de Urbanização e do Conselho Superior de Obras Públicas começa com referência à forma como o antepiano foi concebido e elaborado, que *“corresponde na sua generalidade às normas que estes Serviços julgam mais convenientes”*. Daqui se conclui que os elementos do inquérito e sua análise serviram de suporte para propor e justificar as soluções apresentadas no plano. Neste contexto, os Serviços Centrais apenas apontam as *“observações que julgam necessárias para uma possível melhoria da qualidade do trabalho”*, isto é, a maneira como o plano foi concebido está em *“condições de poder servir de base a estudos ulteriores”*.

A apreciação começa por elogiar a análise profunda feita pelos urbanistas relativamente à caracterização física, demográfica e social da vila. Noutros tópicos, esse desenvolvimento já não é tão marcado, no entanto ressalva que são *“suficiente para uma boa compreensão do trabalho elaborado”*. Depois prende-se com a estimativa demográfica feita pelos autores do projeto até ao ano de 1970, data do término de implementação do plano. Esta temática revela-se importante na medida em que o cálculo do número de habitantes permanentes e população flutuante está diretamente relacionada com o número de alojamentos disponíveis. A questão levantada por este organismo central prende-se com a não inclusão nas estimativas dos pescadores e *“de suas famílias que se deslocam para Matozinhos durante a safra da sardinha”* e portanto, alteraria de imediato o número de fogos a construir. Por outro lado, ao

não considerar as habitações só ocupadas durante a época balnear, atendendo que a população de banhistas é de cerca de 10 000, para o mês de agosto e de 6 000 para setembro, desvirtua o índice de ocupação, que será maior. Sendo a proposta dos autores a construção de 1320 moradias¹⁴⁸, onde se abriga a população de banhistas que anualmente visita à Póvoa durante os meses de verão. Sabe-se que apenas uma pequena percentagem de veraneante que visita a Póvoa utiliza os serviços das unidades hoteleiras, ficando sediada em hotéis e pensões. Um segundo conjunto de banhistas fica instalado em “*prédios de aluguer, que só o são durante a época balnear*” estando fechados durante o resto do ano. Por último, sublinha a importância do arrendamento de partes de casas a famílias de banhistas. Estes sujeitam-se a frequentar instalações impróprias na medida em que apenas precisam delas para dormir e tomar as refeições. Por outro lado, os proprietários durante a temporada vivem em compartimentos exíguos e com poucas condições, na mira da obtenção do lucro que esses arrendamentos proporcionam.

Posteriormente aponta para a necessidade da realização de um estudo que faça o levantamento não só dos habitantes temporários na estação de veraneio, mas também o número de fogos existentes só ocupados neste período do ano. Aos resultados obtidos devem ser adotadas as soluções adequadas à extensão da vila. Neste contexto, preconiza a delimitação de uma zona especialmente destinada para habitações de verão, assim como devem ser previstos locais para a construção de alojamento hoteleiro, os quais só são utilizados ou mais procurados na época balnear.

O assunto seguinte que retém a atenção dos serviços de avaliação do antepiano relaciona-se com a expansão da vila. Neste item questionam se o espaço existente na parte nascente da Póvoa delimitado pela variante que “*forma uma espécie de linha de cintura*” é suficiente para acolher as construções projetadas até 1970. Apesar dos Serviços considerarem plausível o espaço disponível, enfatizam a falta de uma justificação, “*como se torna necessário*”. Para norte, a expansão da vila não pode ir além do projetado, na medida em que, por um lado se encontra afastado do centro, por outro está projetado para aquela zona um parque florestal.

¹⁴⁸ 440 habitações para pescadores, 440 para operários e 440 para gente abastada e bastante remediada.

Os elementos que compõem a “comissão de apreciação” reclamam a necessidade de efetuar o cálculo de desenvolvimento da vila tendo por base, além da população residente, a população de banhistas para assim adotar “*as soluções correspondentes à extensão da vila, de harmonia com o resultado daquele cálculo*”. A DGSU preconiza ainda que seja feito um estudo relativo à população residente só no verão e a delimitação de uma área “*especialmente destinada a habitação de verão*”. Aconselha, ainda, que sejam previstos locais para a construção de unidades hoteleiras, “*os quais quase só são utilizados na época balnear*”. Este órgão propõe ainda a criação de uma zona de reserva convenientemente dimensionada e localizada, por forma a assegurar o desenvolvimento da Póvoa para além do período do plano. Para concretizar esta proposta, os autores do plano foram impelidos a rever o traçado da variante da EN 13. A comissão previne para a necessidade de efetuar estudos pormenorizados relativos às propostas apresentadas durante o período de discussão pública do antepiano, quer as apresentadas pela própria Câmara, quer por particulares. Neste contexto, deixa o alerta relativo à redução no número de andares, proposta apresentada pela Câmara, em determinadas artérias, pois pode deixar de “*haver alojamento para umas tantas famílias*”.

Enaltassem o compromisso assumido pelos autores em registar as alterações e reclamações “*para em ocasião oportuna*” considerar a possibilidade de satisfação. Para além do registo das lacunas ou omissões encontradas, o Conselho Superior de Obras Públicas considerou que os eixos viários de “*penetração e ligação de vários elementos da vila forma projetados em boas condições*” e portanto satisfaziam o fim em vista. Da análise realizada ao antepiano o CSOP concordou que o espaço disponível para as edificações propostas no plano permite a execução das mesmas e que a Câmara detém os recursos financeiros necessários para a realização das obras planeadas. Como ponto negativo, aponta a falta de calendarização para as diferentes fases do projeto, especialmente “*no que se refere às zonas residenciais*”.

Em jeito de síntese, o CSOP considerou que os autores do plano deviam focar a sua atenção, aquando da elaboração do plano definitivo, nos pontos identificados como omissões e que passamos a transcrever do parecer emitido por aquela entidade:

- a. Revisão do cálculo do desenvolvimento provável da Póvoa de Varzim, tendo em atenção a população só residente durante a época balnear, adaptando aos resultados obtidos as soluções respeitantes à extensão da vila;*
- b. Consideração de uma zona de reserva convenientemente dimensionada e localizada;*
- c. Revisão do traçado da variante da E.N. nº. 13, tendo em atenção as observações constantes das alíneas anteriores;*
- d. Definição mais precisa da zona balnear, devendo atender-se à conveniência de se preverem locais para a construção de hotéis e pensões;*
- e. Subordinação das características das futuras construções na Avenida Marginal a um estudo geral de conjunto;*
- f. Indicação das diferentes fases de realização, em especial, no que se refere às zonas residenciais.*

Após homologação por parte do ministério, coube à Câmara a concretização do plano enquanto promotor das obras, mas também enquanto entidade fiscalizadora da aplicação das regras que o plano obrigava. De realçar que o antepiano da Póvoa foi elaborado durante o período que coincidiu com a “*grande afirmação de uma arquitetura de pendor nacionalista*” (LÔBO, 1995:46), que compreende os anos de 1944-1947 e que pretendia mostrar a grandeza do regime vigente.

4.3.9. Alterações ao Plano de Urbanização

A evolução económica, social, demográfica e turística da Póvoa produziu efeitos no plano de urbanização elaborado e aprovado em finais dos anos quarenta do século passado. A sua “inadequação” à evolução da realidade poveira obrigou as entidades a proceder à sua revisão fazendo as adaptações corretas e necessárias à sua consecução. A crescente procura de alojamento quer como residência permanente, quer como residência sazonal esteve na

origem dessas modificações que se foram sucedendo por iniciativa camarária e por diligência e pressão dos privados.

A primeira referência encontrada relativa à revisão do antepiano data de 22 de março de 1960 numa resposta do engenheiro municipal ao ofício número 1418/60 da DGSU. Na resposta, o engenheiro municipal afirma que “os serviços nada sabem de concreto sobre quaisquer revisão do Ante-plano existente”. Mais à frente informa aqueles serviços que o levantamento geral da vila, das novas construções e arruamentos tem sido feito “*embora esteja muito atrasado não só porque nada existia praticamente à data da nossa entrada para estes Serviços, como também porque o pessoal é muito reduzido para se poder manter uma permanente actualização das construções realizadas*”. Uma semana depois, o Vice-Presidente da Câmara, Dr. António Sampaio de Araújo informa o Diretor dos Serviços de Melhoramentos Urbanos que o atraso “*na revisão do ante-plano é devido ao movimento de serviço na repartição técnica da Câmara e à exiguidade do pessoal.*”

Em 1966 é proposta a alteração da cércea na Avenida dos Banhos devido aos vários requerimentos que entraram na Câmara para esse fim. Em reunião camarária, a proposta é aceite. Aliás, as alterações propostas para as várias zonas da cidade incidem principalmente sobre a cércea. Daí para a frente as propostas de alteração sucedem-se e na maior parte delas não é atendido o benefício público. Todas as alterações ao projeto eram legalmente reconhecidas desde que submetidas à aprovação superior, como prevê o Decreto-Lei que cria a figura do plano.

A partir dos anos setenta, data limite de execução do plano, a Póvoa vive um período de desordem e desequilíbrio em termos urbanísticos e arquitetónicos. As edificações emergem sem qualquer tipo de plano de conjunto, desconfigurando a malha urbana já consolidada. Até aos anos noventa a desordem urbanística impera. É o PDM, aprovado em finais desta década, que vem pôr termo a esta situação e promover regras ao desenvolvimento regular da cidade, sendo esta vista como um todo orgânico.

Capítulo V – Crescimento urbanístico pós antepiano 1947

5.1. Decreto-Lei n.º 560/71 de 17 de dezembro

O Decreto-lei 560/71 de 17 de dezembro veio criar condições que tornaram possível a “*revisão dos planos vigentes e a organização de novos planos por forma a dotar os centros urbanos e outras localidades ou zonas do País com indispensáveis instrumentos de disciplina e promoção urbanística e da aplicação da política dos solos legalmente estabelecida*”¹⁴⁹. Pretendeu o governo estabelecer medidas tendentes a aperfeiçoar e a simplificar os procedimentos subjacentes ao processo dos planos gerais de urbanização. A simplificação do processo passa ainda pela aprovação pelos municípios, de acordo com o artigo 7, de *planos de pormenor relativos a sectores urbanos de áreas já abrangidas por planos gerais ou parciais de urbanização aprovados*. Tal postura, por parte do poder central, pretendeu conferir maior autonomia aos municípios, que, no entanto dependiam das verbas oriundas de Lisboa.

Por outro lado, os planos existentes, muitos deles datados dos anos quarenta, não respondiam às reais necessidades, mostrando-se incapazes de resolver os problemas existentes fruto do crescimento económico e demográfico registado a partir dos anos sessenta. Para responder às necessidades emergentes, o diploma prevê a revisão do plano num prazo de cinco¹⁵⁰ anos, ou num período de tempo mais curto, quando indicado pelo Ministro responsável. Este diploma reconhece, ainda, como planos gerais ou parciais de urbanização todos os antepianos, conforme o caso, *aprovados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 35 931 de 4 de novembro de 1946, que agora é revogado*¹⁵¹.

O decreto vem agilizar todo o processo vigente e simultaneamente requerer a integração dos planos num contexto mais amplo, *integrando-se nas directrizes de planeamento regional estabelecidas pelo Governo*¹⁵², ficando as câmaras, uma vez mais, sujeitas às orientações emanadas pelo executivo central. No sentido de fomentar e inculir a sua elaboração, o governo permitiu a associação de municípios, para conjuntamente elaborarem planos de

¹⁴⁹ *Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 560/71*

¹⁵⁰ *Alínea 6 do art. 3º*

¹⁵¹ *Art. 16º*

¹⁵² *Art. 8º*

urbanização de zonas comuns¹⁵³, e aumentou o valor da comparticipação do Estado, que agora é de 75% do custo do levantamento topográfico e elaboração dos planos gerais ou parciais de urbanização, bem como as revisões levadas a efeito, e de 50% para os planos de pormenor¹⁵⁴. Com o objetivo de aligeirar a apreciação do plano de urbanização, o legislador altera as disposições que regulam a intervenção dos serviços centrais no processo, fixando um prazo para a emissão dos pareceres¹⁵⁵. Quando expirado o prazo, sem no entanto ter havido uma resposta, o plano de urbanização é considerado aprovado. De realçar, ainda, que o decreto torna obrigatória a audiência pública dos *interessados, mediante aviso público*, em todas as propostas sujeitas à aprovação superior, conferindo maior participação da população no produto final. Apesar da tentativa de descentralização, a DGSU continuava com um peso indiscutível em todo o processo, pois, além de proceder ao levantamento topográfico, competia-lhe *acompanhar a elaboração dos planos*¹⁵⁶, bem como emitir o parecer definitivo.

Em suma, o diploma vem agilizar o processo de elaboração dos planos de urbanização, conferindo mais autonomia aos municípios e abrindo à discussão públicas as propostas apresentadas à apreciação da DGSU. Este organismo continua a deter demasiado peso no produto final, pois é o decisor em última instância, visto que qualquer alteração requer a sua aprovação.

5.2. Zonas de expansão

Na origem da expansão da Póvoa está o crescimento natural da população permanente, e, a partir da segunda metade do século XIX, a procura de alojamento por parte de uma massa de população que se desloca, dos concelhos vizinhos interiores, para aqui usufruir do seu período de descanso anual nas proximidades do mar. Na ausência de espaço no seu interior, a cidade procura novas zonas de edificação para satisfazer o aumento da procura de habitação. As zonas de expansão, sem um plano urbanístico de

¹⁵³ Art. 5º

¹⁵⁴ Art. 9º

¹⁵⁵ Art. 12º

¹⁵⁶ Art. 6º

conjunto, crescem pela mão dos particulares que estão mais interessados no proveito que advém da atividade imobiliária, em detrimento de um espaço ordenado segundo as regras mais elementares da urbanística.

Bloqueado o crescimento a poente por ação do mar, restam três direções, isto é, norte, nascente e sul. A sul, o crescimento da Póvoa está condicionado pela existência do aglomerado de Vila do Conde, também sede de concelho e sujeita a plano de urbanização. São portanto as zonas norte e nascente as potenciais áreas de expansão e que registam o maior índice de crescimento urbano. A existência de solo disponível seduziu os promotores imobiliários e valorizou os terrenos com um elevado potencial agrícola, para fins urbanísticos. Foi e continua a ser atualmente nestas zonas onde se regista a maior densidade populacional, consequência da construção de grandes blocos residenciais que alojam um elevado número de famílias. É principalmente a norte, junto à praia, onde se localizam as segundas habitações, só ocupadas durante a época balnear e mais recentemente, resultado da maior mobilidade e melhores vias de comunicação, durante o fim de semana.

5.3. Expansão da cidade face à procura turística

Como já foi dito anteriormente, a cidade estrutura-se, paralelamente, ao longo da linha de costa, facto que não é alheio a influência do mar e das atividades com ele relacionadas. Do casco já consolidado, corresponde a zona central da cidade (zona compreendida entre a Praça do Almada, Matriz e Rua da Junqueira), com edifícios maioritariamente de dois ou três pisos, dispostos ao longo dos eixos viários de forma contínua com função habitacional e comercial. A zona sul, na fronteira com Vila do Conde, situa-se o bairro piscatório, disposto segundo uma estrutura ortogonal. As habitações de tipo unifamiliar, com um ou dois pisos, estão implementadas ao longo dos eixos viários de forma contínua. Além da função residencial, que é maioritária, encontramos espaços dedicados ao comércio. A escassez de espaço nestas zonas e a barreira oceânica a poente, obrigou a cidade a expandir-se para norte e para nascente, cujo limite é a A28. Inicialmente com características rurais, estas

zonas tendem a assumir-se como novas centralidades onde predominam as funções residencial (permanente e sazonal) e comercial.

O bairro norte, também com características ortogonais, era inicialmente constituído por edifícios com dois ou três pisos, com função habitacional, mas apenas durante o período balnear. Com o decorrer do tempo e a pressão dos privados, que procuram rentabilizar ao máximo o espaço num período de expansão da atividade turística, estas construções foram sendo substituídas por edifícios com vários pisos, alojando no seu interior várias famílias. Neste facto, radica o início da descaracterização do urbanismo poveiro, que privilegia a construção em altura a pensar no alojamento para veraneantes vindos das regiões do interior. Constatam-se, por observação direta, que os edifícios foram pensados e construídos de forma isolada, sem obedecer a planeamento global, em que o uso e ocupação do espaço estivessem de acordo com as regras mais elementares do urbanismo. Por este motivo, o espaço público¹⁵⁷ disponível é cada vez menor, visto os promotores privados apenas estarem preocupados na rentabilização do solo e a edibilidade, sem instrumentos de controlo, ou por inoperância foi aprovando os vários projetos particulares que foram surgindo.

O aumento populacional e a procura cada vez maior durante o período balnear provocaram o crescimento da cidade. A falta de espaço no antigo casco urbano levou a cidade a crescer para nascente e norte¹⁵⁸, a zona mais densamente povoada. Nesta zona onde predominam os terrenos agrícolas que, devido à especulação, e com o decorrer do tempo são substituídos, gradualmente, por lotes urbanizáveis. O parque habitacional edificado nesta zona da cidade, ao nível da qualidade da construção, não acompanha o valor final reclamado pelos seus promotores. A zona norte-poente, no espaço contíguo ao mar é o mais densamente urbanizado. Nesta zona da cidade predominam os blocos habitacionais multifamiliares com vários pisos, a maior parte deles de ocupação sazonal.

Ao longo da EN13, na direção de Esposende, também fortemente urbanizada com construções desligadas umas das outras, onde predominam as

¹⁵⁷ Na zona junto à praia o espaço público disponível consta apenas dos eixos viários, notando-se uma ausência de áreas arborizadas.

¹⁵⁸ Para oeste, em virtude do oceano, não é possível construir e a cidade de Vila do Conde é fronteira com o bairro piscatório, situado na zona sul da Póvoa.

construções de dois/três pisos. As construções erguidas ao longo deste eixo rodoviário destinam-se ao alojamento e comércio, onde o ramo da restauração é dominante.

5.4. Póvoa: segunda habitação

Evolução demográfica e habitacional da Póvoa de Varzim (1961-2001)

Anos	População H-M	Famílias	Edifícios	Alojamentos
1961	17696	4156		
1971	21165	4286	3763	4824
1981	23729	6241	4210	7491
1991	23670	6985	4791	11661
2001	26682	9383	5307	15980

Figura 10 – Resultados definitivos para a freguesia da Póvoa de Varzim (elaboração do autor).

Fonte: INE

De acordo com os dados estatísticos da população e habitação publicados pelo INE, relativos à freguesia da Póvoa de Varzim, durante o período em análise, isto é, segunda metade do século XX, a tendência geral é para um aumento em todas as variáveis em análise. O aumento demográfico registado entre 1971 e 1981 terá estado relacionado com o crescimento natural da população e o retorno de emigrantes das antigas colónias, consequência da independência das mesmas. Salientamos, no entanto, a pequena quebra demográfica ocorrida entre os censos de 1981 e 1991. O concelho de Vila do Conde, para o mesmo período regista 20 226 e 21 755, respetivamente, o que perfaz um aumento de 1 529 indivíduos. Em nosso entender, esta quebra demográfica esteve relacionada com a saturação da oferta imobiliária, que provocou um decréscimo na construção e os movimentos migratórios para a Europa, em particular para a Suíça. Apesar disso, o número de edifícios e o número de alojamentos aumentou. Tal facto está, em nosso entender, relacionado com a

procura de alojamento por parte de população dos concelhos vizinhos da Póvoa que aqui vêm sediar a sua residência durante o período estival, com objetivos de ócio e divertimento. Da análise comparativa dos valores fornecidos pelo quadro, das variáveis edifícios e alojamentos, sobressai ainda o facto de as edificações serem constituídas por vários pisos e alojamentos. O aumento mais significativo é registado pela variável alojamento, o que pressupõe construções em altura, como forma de aumentar o lucro e colmatar a falta de espaço, principalmente junto à linha de costa, zona mais procurada para a compra ou arrendamento de alojamento.

O aumento registado entre 1991 e 2001 esteve, com certeza, relacionado com a posição geográfica da Póvoa de Varzim, as boas acessibilidades e o serviço de transportes públicos com carreiras regulares (Metro e autocarros). Este dinamismo demográfico assenta ainda na característica de recreio e descanso que a Póvoa veio a assumir ao longo do século passado e que contribuiu para a fixação temporária da população dos concelhos limítrofes do interior.

De acordo com o estudo setorial sobre alojamento publicado pela Câmara em 2001, existiam na cidade 6880 edifícios e 15771 alojamentos, o que perfaz 2,3 alojamentos por edifício. Conquanto, predominem os edifícios de pequena dimensão, as construções de grande dimensão¹⁵⁹ assumem um valor significativo comparativamente com a AMP. Enquanto nesta representam 4,0% do total dos edifícios, na Póvoa representam 8,1%, ou seja, o dobro do valor. Relativamente à ocupação dos alojamentos, na AMP 82,4% são de residência habitual e 5,1% de uso sazonal. Por outro lado, na Póvoa os alojamentos permanentes representam 56,4%, enquanto 29,1% são alojamentos de uso sazonal. Os números fornecidos pelo mesmo estudo revelam que a ocupação dos alojamentos evidencia o carácter turístico-balnear.

Também publicado pela Câmara, o estudo setorial das atividades económicas nota que, em finais dos anos noventa, a percentagem de população que residia e trabalhava no concelho era de 87%. Apenas uma pequena percentagem se desloca para o exterior do concelho para exercer a sua atividade profissional. Daqui se depreende que apenas uma pequena percentagem da população

¹⁵⁹ Construções a partir de cinco pisos.

residente na Póvoa se desloca, por motivos profissionais, para fora do concelho. O mesmo estudo revela que a Póvoa ocupa uma posição de destaque quando comparada com outros concelhos da região norte de Portugal e Galiza, nomeadamente quanto aos índices de “desenvolvimento tipo urbano” (147,9), dinamismo demográfico, registando 112,6 e especificidade turística, 106,8. Note-se, no entanto, que os valores apresentados dizem respeito à área do plano de urbanização da Póvoa de Varzim, enquanto o objeto de estudo é apenas a freguesia da Póvoa. Apesar disso, os valores servem para ilustrar as ocorrências que aqui pretendemos descrever e explicar.

5.5. Infraestruturas de lazer e divertimento

A expansão da malha urbana obrigou à abertura de novos arruamentos e ao melhoramento dos existentes como forma de facilitar a mobilidade no interior e para o exterior da cidade. A população migrante que diariamente procura a Póvoa de Varzim, durante o período balnear, tem um único objetivo: a praia. Neste âmbito, toda a vida económica, social e cultural está orientada para dar resposta a este tipo de procura, embora seja sazonal. De iniciativa privada, os locais de consumo e lazer ocupam os pisos inferiores dos edifícios ao longo das principais ruas, junto à linha de costa, facto não é alheio a praia, principal recurso turístico.

Recentemente, por ação da câmara, a cidade vem sendo dotada de todas as infraestruturas básicas, motivadas pela crescente exigência, que asseguram o conforto da população que aqui tem sediada a sua residência quer permanente, quer temporária. A zona ao longo da costa, com elevado potencial turístico, que compreende a Avenida dos Banhos e o Passeio Alegre tem sido alvo de melhoramentos estéticos e funcionais, no sentido de poder proporcionar comodidade e bem-estar aos caminhantes que utilizam estes eixos. Ainda nesta zona da cidade, o edifício Diana Bar foi requalificado e transformado num espaço de convívio que oferece aos visitantes momentos de leitura e lazer com vista privilegiada sobre a praia e o mar. Nas proximidades

do Diana Bar, também edificado sobre a praia, o Guarda Sol¹⁶⁰ funciona desde a década de vinte, sendo um estabelecimento muito procurado quer por turistas, quer por locais. No extremo norte da Avenida dos Banhos, ainda edificados sobre a praia encontra-se a piscina¹⁶¹, uma mais-valia em termos turísticos. A praça de touros¹⁶², uma reivindicação antiga dos poveiros, veio a ser edificada nos terrenos a nascente do estádio Gomes de Amorim.

Os espaços verdes escasseiam numa cidade que privilegia o betão, vendo-se à distância os grandes blocos de cimento que se encavalitam uns nos outros e que, na quase totalidade, só são ocupados nos meses de verão. Nota-se, por toda a Póvoa que não existe equipamento cultural e recreativo de apoio. A oposição na Câmara, nomeadamente a Aliança Povo Unido, esforçou-se por denunciar a situação, promovendo sessões de debate e esclarecimento sobre o Plano de Urbanização da Zona Norte, zona onde com beneplácito da Câmara e rotulado com fins culturais e turísticos, a ganância de promover urbanizações feias, sem serviços nem espaços verdes, com blocos habitacionais altos e nada estéticos.

Previsto no plano de urbanização dos anos quarenta do século passado, para abrigar o aglomerado urbano dos ventos dominantes de norte, o parque da cidade começou a ser projetado em finais da década de noventa, pelo arquiteto Sidónio Pardal, tendo sido inaugurado dia 27 de junho de 2009. Situado a nordeste da cidade, a oeste do A28 é um espaço amplo, sem árvores de grande porte e apetrechado de equipamentos de lazer e divertimento. Pretendeu a edilidade criar um espaço de repouso e recreio, e educar os poveiros a servirem-se dele como lugar de retemperamento físico e mental.

Se durante o dia, os praticantes de vilegiatura procuram sol e mar e todo o tipo de serviço de apoio de praia, à noite buscam o divertimento em espaços

¹⁶⁰ *“Este lindo e interessante estabelecimento, situado no areal da praia de banhos sob um monumental guarda-sol de 10 metros de diâmetro, tendo produzido no animo dos nossos banhistas a mais agradável impressão. (...) A mais interessante novidade que apresentamos esta época e significado ainda muito que pode conseguir, quando bem norteada (...)”*. In *Comércio da Póvoa de Varzim* de 13 de julho de 1924.

¹⁶¹ *“Inauguração da piscina: a Póvoa conta desde sábado com mais um elemento de vida e de propaganda turística – uma formosíssima piscina construída pelos mais modernos processos (...). Numa cerimónia muito simples mas de grande significado pelo que representa para a nossa vida balnear”*. In *Comércio da Póvoa de Varzim* de 7 abril 1956.

¹⁶² *“A praça de touros vai ser um facto na próxima época balnear, (...) que será levantada nos campos que para esse efeito vão ser expropriados e que se encontram situados a nascente do campo do Varzim. A Empresa Concessionária do Jogo dirigida pelo espírito dinâmico e empreendedor de Artur Aires, vai assim preencher uma lacuna na nossa terra que carecia em absoluto duma praça de touros condigna.”* In *Comércio da Póvoa de Varzim* de 14 de janeiro de 1949

fechados, que predominam junto à linha de costa. Neste domínio o Casino assume-se como o ponto forte da Póvoa. Inaugurado em 1934¹⁶³ para dar cumprimento ao contrato assinado entre a autarquia e o governo aquando da concessão da zona de jogo temporário. Além do jogo, o Casino proporcionava espetáculos, com especial incidência durante a época balnear, com artistas de renome, quer nacionais quer internacionais. O Póvoa-Cine¹⁶⁴ e o Teatro Garrett funcionaram como salas de espetáculos teatrais e cinema, com sessões diárias durante o período de veraneio.

5.6. O Plano de Urbanização da Zona Norte

Nos anos oitenta é elaborado um projeto de expansão da zona norte, espaço compreendido entre os complexos desportivos do Varzim e do Desportivo da Póvoa e o início de Aver-o-Mar, cujo diretor é o engenheiro Humberto Moreira. Pretendia-se disciplinar a vaga construtiva imbuída de forte especulação imobiliária. É sobre este plano que as forças da oposição e cidadãos em nome individual concentram as suas energias no sentido de combater aquilo que denominavam de compadrio e gestão danosa dos bens públicos por parte do executivo camarário. A imprensa local faz eco das iniciativas promovidas com o objetivo de denunciar a situação e “obrigar” o governo municipal a mudar de rumo. Para justificar o plano, a Câmara desdobrava-se em explicações relacionadas com o turismo e a resolução dos problemas habitacionais do concelho, que em nada convenciam os mais céticos. Os mais radicais questionavam qual teria sido o objetivo da Câmara ao encomendar tal projeto: resolver os problemas habitacionais? Salvar os terrenos em causa de uma urbanização anárquica? Tais questões pretendem denunciar a falta de

¹⁶³ “O novo casino foi inaugurado ontem: ontem, sexta-feira, inaugurou a sua sala de jogos e restaurante o novo casino da nossa praia, o qual, pelas suas comodidades e grandiosidade, é, sem dúvida o primeiro da península. A inauguração do casino, com ricos salões de baile de restaurante, de teatro, de fumo, de jogo, etc. foi ontem e oficialmente será em 16 de Junho por ocasião da visita ministerial à exposição do Palácio de Cristal (...)”. In *Comércio da Póvoa de Varzim* de 2 de junho de 1934.

¹⁶⁴ “«Póvoa-Cine» - é o título dum novo cinema que vai ser construído na nossa praia pela distinta família Evaristo. Foi-nos dado a observar o projecto que já tem aprovação superior da Direcção Geral de Espectáculos, e podemos constatar que é elegante e de linhas modernas, dando ao local onde vai ser construído, no antigo café chinês, um aspecto soberbo e encantador (...)”, in *O Comércio da Póvoa de Varzim* de 6 de novembro de 1937

transparência com que o projeto foi conduzido, colocando à margem de todo o processo o debate público e a opinião dos cidadãos poveiros.

Na realidade, tratava-se de uma faixa descontínua de urbanização que nada tinha a ver com a cidade ou com Aver-o-Mar. Por outro lado, traria consequências consideradas nefastas para a cidade e para a população¹⁶⁵, em resultado do elevado número que aqui se pretendia fixar. Além disso, ultrapassou o limite máximo de habitantes por hectare superiormente estabelecido, que à altura era de 350 moradores. Além das repercussões socioeconómicas e culturais a nível local, a imagem da cidade, local aprazível para viver, estaria em causa, visto ser um exemplo de como não deve ser uma atividade urbanística, porquanto não contribui de forma harmoniosa para a integração dos aglomerados da Póvoa e de Aver-o-Mar. Além disso, não garantiu o equipamento cultural e recreativo mínimo necessário à população que aqui se pretendia instalar. Neste contexto, conclui-se que este plano apenas favoreceu os proprietários dos terrenos¹⁶⁶, as construtoras e os promotores imobiliários envolvidos, sobrepondo-se os interesses particulares aos interesses da comunidade. Quer as forças da oposição, quer a opinião pública acusam a Câmara de fazer “vista grossa”, às várias iniciativas de construtoras e particulares, demonstrando não souber acautelar os interesses da cidade e da sua população.

5.7. O Plano Geral de Urbanização dos anos oitenta

A inexistência de um plano geral de urbanização levou a Câmara a entregar à equipa chefiada pelo Arquiteto Carvalho Dias a sua elaboração. Em novembro de 1982, no salão nobre da Câmara, são apresentados os estudos que estiveram na base do referido plano. Pretendia a edilidade “acabar com a confusão” que então se vivia no plano urbanístico da cidade e resolver as questões mais prementes com que a esta se debatia – habitação e rede viária.

¹⁶⁵ Pretendia a Câmara, com este plano, instalar nesta zona da cidade cerca de 12 000 habitantes, no momento quase metade da população da cidade.

¹⁶⁶ Referido em várias tiragens da imprensa local e motivo de conversas entre amigos era o facto dos terrenos desta zona da cidade pertencerem a familiares dos vereadores, que desta forma em momento de deliberações favoreciam os proprietários.

Apresentado como peça fulcral e definidor da cidade, era o instrumento legal que orientaria a ação da Câmara no sentido de disciplinar a desordem urbanística que imperava por toda a urbe. A abertura ao debate público das propostas da equipa responsável conferia-lhe flexibilidade e abertura a modificações desejáveis e atualização permanente dos seus princípios orientadores. Era a forma encontrada pela Câmara para se reconciliar com os munícipes, que sentiam os seus interesses lesados.

As propostas apresentadas eram justificadas pelas conclusões dos estudos realizados em setores como os solos e sua capacidade agrícola, a rede viária, a demografia, as zonas verdes existentes, o parque industrial e desportivo, a mobilidade e habitação.

Em linhas gerais, o plano propunha resolver a questão viária, isto é, as acessibilidades e mobilidade. Uma vez mais, à semelhança do plano de 1947, propunha a construção, a nascente, de uma estrada variante¹⁶⁷ à EN 13, que corta a cidade a meio no sentido norte/sul. Propunha, ainda, a construção de mais uma estrada, ainda no sentido norte/sul, indispensável para ajudar a disciplinar a rede viária existente que funcionaria como uma “via circular interna”¹⁶⁸. O plano definiu também novas zonas residenciais em áreas de expansão, com o objetivo de suprir as carências existentes em matéria de habitação permanente, inclusivamente para realojamento de famílias que viviam em condições insalubres. Obviamente, a atividade turística não foi esquecida pelo plano. Neste âmbito, apresentou uma proposta para a localização do novo casino da Póvoa. O plano situava-o nas instalações desportivas do Varzim e do Desportivo, abarcando ainda o espaço onde se encontra a tourada, numa área de cinco hectares.

Em sessão da Assembleia Municipal de 28 de novembro de 1983, é apreciado o estudo prévio do plano geral de urbanização da cidade. O assunto é de primordial importância para a vida urbana da Póvoa e para o seu desenvolvimento equilibrado, pois pretende disciplinar a «arrogância» e o «descaramento» de investidores e/ou especuladores. A discussão travou-se em torno das propostas preliminares de intervenção no planeamento da cidade.

¹⁶⁷ Denominada de Via B.

¹⁶⁸ Designada de Via C.

A necessidade do plano corresponder aos verdadeiros interesses dos poveiros passava pela ampla divulgação dos seus objetivos e pela participação daqueles na discussão da sua cidade. Das intervenções críticas do plano destacam-se as dos arquitetos António Cardoso Lima e Silva Garcia. Este propôs que a metodologia a seguir na elaboração do plano fosse revista. Solicitava que se encontrassem mecanismos que permitissem uma maior participação da população, quer individual, quer em grupos de referência, em todo o processo de conceção do plano. Só assim, afirmava o arquiteto, se definiam os meios e os princípios e se encontrariam as bases das opções corretas a adotar.

O Partido Socialista, na mesma sessão, propôs uma moção no sentido de tornar todo o processo mais transparente, e que fossem tomadas em linha de conta todas as propostas apresentadas. O mesmo documento propunha que o plano, depois de concluído, fosse presente à Câmara Municipal e posteriormente à Assembleia Municipal para aprovação.

5.8. O Plano Diretor Municipal de 1995

A regulamentação do uso e ocupação do espaço surge, na década de noventa, com a aprovação e implementação da figura do PDM¹⁶⁹. Uma exigência legal imposta pela Administração Central, que a Câmara teve que organizar, tendo-se tornado no principal instrumento de gestão do território que permitiu ao executivo municipal atuar sobre a forma de uso e ocupação do solo. A existência de um plano diretor deveria “*garantir o desenvolvimento harmonioso*” e deveria ainda assegurar a “*preservação do equilíbrio ecológico, a defesa do ambiente e a qualidade de vida*”. De acordo com o Decreto-lei n.º 208/82 de 26 de maio, as disposições do PDM são vinculativas e, portanto, devem ser observadas pela administração e pelos governados. Desta forma, era garantido um desenvolvimento urbano mais de acordo com as regras urbanísticas, impondo uma disciplina urbanística à expansão da cidade.

¹⁶⁹ Aprovado em 7 de abril de 1995 e ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/95 de 22 de setembro.

Em novembro de 1991, a equipa que constitui o Gabinete do Plano, vinculado ao Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, que assessoria a Câmara nesta matéria, apresentou as zonas de intervenção e as áreas a privilegiar pelo plano. Para a equipa, chefiada pelo arquiteto Domingos Tavares, era a derradeira tentativa de pôr ordem à desordem estabelecida. Opinião partilhada por muitos poveiros, que depositavam neste plano as últimas esperanças para ordenar o crescimento urbanístico da Póvoa e travar a ação de construtoras, imobiliárias e proprietários dos terrenos.

Os estudos que sustentaram as opções do plano basearam-se nas solicitações do quotidiano, através da *“inquirição das necessidades e vontades ao nível local através da auscultação das Juntas de Freguesia e da identificação dos principais problemas pelo trabalho de campo”*¹⁷⁰. Foi através delas que a equipa do Gabinete do Plano pôde detetar o tipo de problemas que existiam por todos os cantos da cidade. O diagnóstico feito por este grupo de profissionais encontrou a cidade completamente desequilibrada sob o ponto de vista urbanístico, com uma carga excessiva de construções sobre o mar, onde predomina a construção em altura. Neste meio desarticulado, a qualidade de vida deixa muito a desejar, não só pela falta de qualidade das edificações, como pela ausência de espaços públicos de lazer. Neste contexto, os princípios orientadores do plano deviam favorecer a conservação das características arquitetónicas da parte da cidade já consolidada.

Para o bairro piscatório situado na zona sul da cidade, com características próprias e de grande tradição, portanto importante sob o ponto de vista histórico, é recomendada a sua conservação. Para tal, é elaborado um regulamento de ocupação do solo e de volumetrias com o objetivo de manter as suas características fundamentais. A segunda zona a privilegiar é a da Matriz, onde se inclui a Praça do Almada. Foi a zona que escapou à descaracterização das décadas anteriores, mantendo o seu edificado a traça original. A zona comercial, que compreende a Rua da Junqueira e artérias adjacentes, deveria manter as cérceas utilizadas até ao momento para não descaracterizar o edificado já existente. A zona norte mereceu especial atenção da equipa responsável pelo plano. Urbanização verdadeiramente

¹⁷⁰ (CMPV U. d., 1992:1)

caótica e desequilibrada em virtude de não respeitar o plano que havia sido elaborado, tendo-se permitido todo o tipo de construções em locais reservados para espaços verdes. Neste sentido, o Gabinete do Plano sugere uma nova gestão dos espaços exteriores ainda vazios. Como primeira ação propõe a implementação de vegetação onde ainda há terra disponível. Aponta ainda para esta zona a construção de uma pérgula¹⁷¹ que organize um percurso ao longo dos espaços ainda vazios. Para os terrenos situados a norte da Avenida Vasco da Gama, entre a Rua Repatriamento dos Poveiros e a EN 13, além da intenção de arborizar a área, projetou-se uma zona residencial de grande qualidade.

No domínio da rede viária, a Via B que ligaria o futuro Parque da Cidade ao limite sul do concelho, afirmava-se como o grande projeto do plano. Situada a nascente da cidade, tinha como objetivo permitir maior fluidez na circulação automóvel e ordenar o crescimento da cidade para esta zona.

Em suma, o PDM permitiu adotar medidas importantes ao nível da política local, nomeadamente na definição da zona industrial, situada na freguesia de Laúndes, prever a construção do futuro Parque da Cidade e delimitar a área do plano de urbanização do centro urbano.

¹⁷¹ *Espécie de passeio com cobertura em forma de ramada decorativa.*

Considerações Finais

Apreender a cidade nos seus múltiplos aspetos afirma-se uma tarefa de difícil concretização, ainda que se apresentem vários os caminhos a percorrer que nos permitem entendê-las melhor. Crescer de uma forma planeada ou espontânea, a cidade é sempre reflexo de uma época, espelhando a organização política, social, económica, cultural e mental das suas populações e administradores, portanto, enquanto agente interventivo sobre o meio, o homem molda-o à sua maneira. Nesta medida a cidade apresenta-se enquanto um mosaico de várias épocas que se agregam num conjunto mais ou menos homogéneo, com características singulares, podendo ser considerado um objeto de estudo e reflexão imbuído de grande complexidade.

Pretendeu este estudo aprender a cidade da Póvoa de Varzim, na segunda metade do século XX, e a sua estreita relação com as atividades relacionadas com o mar, nomeadamente o turismo de sol e praia, bem como a sua influência sobre a cidade e as ações urbanísticas promovidas por entidades públicas e particulares de configuraram a sua atual fisionomia.

A Póvoa teve a sua origem e desenvolveu-se ligada à água, quer enquanto aglomerado piscatório, quer enquanto vila/cidade recetor de fluxos turísticos, cuja frente urbana virada ao mar se articula e assume um papel emblemático não só para os residentes, como para aqueles que se deixam fascinar por ela, fazendo dela um ponto de passagem de retemperamento físico e mental. Esta relação com o mar e todas as atividades com ele relacionadas reflete-se ao nível da cultura e património local, funcionando como elemento de união da identidade e memória coletiva dos poveiros. Neste espaço de fronteira, a água e a terra assumiram, ao longo do tempo, uma relação de ambivalência, que favoreceu a fixação de população e contribuiu para o seu crescimento.

Os fluxos turísticos tiveram um papel importante na transformação do espaço da Póvoa de Varzim, pois enquanto lugar de consumo espacializado e destinado a este setor, outros se desenvolveram como atividades subsidiárias. É, portanto, um setor da economia que se fortalece, enquanto arrasta consigo as demais atividades com ele relacionadas. Paralelamente a este crescimento,

o espaço desfigura-se e/ou reconstrói-se à medida da procura e da ação dos agentes que lidam com as atividades turísticas. O turismo, prática difícil de definir sem ambiguidades, (re)ordena a paisagem e influencia os atores locais que se organizam para atender à demanda, muitas vezes forjando as expectativas e interesses dos habitantes locais, gerando conflitos de interesses, onde normalmente a utilidade pública e o bem comum são preteridos. Movidos pela especulação, os interesses imobiliários apoderam-se da cidade, principalmente na zona norte, junto à orla costeira com vistas sobre a praia e o mar, onde o edificado aumentou significativamente e alterou a morfologia urbana. Pelas suas características, assume-se como a zona da cidade mais densamente povoada e edificada.

A edilidade da Póvoa desde o início do século XX, por influência da sua principal característica – turístico-balnear, manifestou preocupações urbanísticas. O reflexo desse cuidado é o plano urbanístico de 1920, da autoria do engenheiro Ezequiel Campos, cuja mobilidade, edificado e salubridade são as suas preocupações primordiais. Após a concessão da zona de jogo temporária, que um punhado de ilustres poveiros reivindicou por troca com Viana do Castelo, a Póvoa viu, a abrigo do contrato, erguer o Casino, que por motivo de jogo provocou o aumento do fluxo de entradas na vila. Ao abrigo das receitas do jogo, a Câmara pode promover um conjunto de intervenções urbanísticas de embelezamento e estruturas funcionais (iluminação, rede de esgotos, abastecimento de água pública, pavimentação dos arruamentos) capazes de estimular o bem-estar das populações, quer dos residentes quer de visitantes ocasionais e cativar o interesse destes.

Nos anos quarenta, por imposição do decreto de Duarte Pacheco, a Póvoa leva a efeito o plano geral de urbanização da autoria do engenheiro Miguel Resende e do arquiteto Agostinho Ricca Gonçalves, nomes ratificados pelo Ministro da Obras Públicas. Pretendia aquele governante dotar os aglomerados com mais de 2500 habitantes, e outros por indicação do governo de planos que ordenassem o seu crescimento urbano, e simultaneamente incutisse nos governos autárquicos o hábito de um planeamento de conjunto da sua cidade ou vila. O plano de urbanização de 1947 pretendeu ordenar e modernizar as estruturas urbanas da Póvoa, lançando a vila para o progresso e modernidade.

Por outro lado pretendia planear o crescimento urbano, consequência do crescimento demográfico e económico, para as zonas ainda vazias, passíveis de serem urbanizáveis. Porém, este processo não foi tranquilo, pois a Câmara não dispunha de recursos técnicos e humanos capazes de levar a bom porto tal missão a curto prazo. Desde logo pela inexistência de cartografia atualizada que permitisse demonstrar graficamente todas as propostas a operar. Tal facto originou um atraso na conceção e organização do plano¹⁷², que começou na década seguinte à publicação do Decreto-Lei n.º 24 802 de 21 de dezembro de 1934. Reflexo do poder instituído funcionou como um elemento de controlo do poder central sobre os municípios e da sociedade em geral, na medida em que lhe retirava todo o poder de decisão, desde a sua conceção até à sua aprovação dos planos, e dispensava a participação pública, pois qualquer proposta ou alteração carecia de aprovação superior. Entregue, em 1947, para análise das entidades municipais (Câmara e Conselho Municipal), o antepiano mereceu aprovação por unanimidade, sendo posteriormente enviado à administração central para apreciação. Do exame realizado pelos serviços centrais, primeiramente a DGSU e posteriormente do CSOP, sobressai a aprovação dos meios e processos utilizados na sua conceção. No entanto estes organismos deixam algumas sugestões a ter em conta aquando da elaboração do plano definitivo, das quais destacamos a elaboração de um cronograma que defina as diferentes fases de realização do plano, a definição de uma zona de reserva, a revisão do traçado da variante da EN 13 e ainda a definição precisa da zona balnear que deve incluir locais para a construção de infraestruturas turísticas, nomeadamente hotéis e pensões.

Com o objetivo de promover a discussão pública do plano, o Presidente da Câmara promoveu, nos Paços do Concelho, uma sessão de esclarecimento da opinião pública poveira na qual estiveram presentes entidades oficiais e personalidades ilustres. O plano mereceu a aprovação dos poveiros a ver pelas quatro reclamações que sobre ele incidiram. Também a imprensa local faz eco do agrado com que os poveiros receberam as propostas e indicações do plano, pois estavam convictos das suas potencialidades modernizadoras e do

¹⁷² Que havia de ser regulamentado por mais dois decretos: Decreto-Lei n.º 33 921 de 5 de setembro de 1944 e Decreto-Lei n.º 35 931 de 4 de novembro de 1946.

progresso que traria à vila. Apesar desta iniciativa, Presidente da Câmara e urbanistas lembraram que todas as propostas de alteração apresentadas seriam tomadas em conta, no devido momento (entenda-se após a aprovação pelos serviços centrais), mas ressalvando que todas elas careciam de aprovação e acompanhamento governamental. Desde a sua aprovação, o antepiano foi alvo de várias alterações, adaptando-se às realidades emergentes, visto a sua durabilidade caducar nos inícios dos anos setenta. Por iniciativa camarária ou particular, as propostas foram aprovadas pela Câmara e homologadas pelo poder central. Os planos que se seguiram não cumpriram os objetivos a que se propunham, na medida em que a sua implementação foi contrariada pelos interesses das construtoras e agentes imobiliários, que se apressaram em contornar as lacunas legais para operar conforme os seus interesses e benefício. Situação só modificada a partir de finais da década de noventa, aquando a implementação do PDM.

A partir do antigo casco, a cidade da Póvoa de Varzim expande-se principalmente para norte, junto à linha de costa, onde se regista elevada densidade de construção e ocupação, e posteriormente para nascente, cujo limite é o A28. Parece evidente que o processo de urbanização vivido durante o período que delimita o nosso estudo marcou de forma incisiva a configuração atual da cidade, que sofreu uma importante mutação relativamente à sua morfologia e tipologia do edificado. Com esta transformação a cidade perdeu a harmonia em relação ao edificado anterior, pois a ocupação dos novos espaços, sem obedecer a um plano de conjunto, operou-se de forma pouco racional, isto é, movido pela especulação imobiliária e conforme os interesses individuais. Apesar da constante mutação e de uma intensa atividade imobiliária, a cidade não foi dotada de estruturas necessárias e correspondentes a este impulso urbanístico. Referimo-nos à ausência de escolas, postos de assistência médica, espaços verdes, parque de estacionamento, entre outros que servissem a população dos novos espaços urbanizados. Em suma, os locais destinados ao exercício de cidadania e socialização – espaços públicos, foram preteridos em relação à edificação de construções habitacionais. Tal facto é ilustrado pela urbanização inscrita a norte da cidade, junto à linha de costa. Constata-se que o plano idealizado para

esta zona da cidade, ainda que muito contestado pela opinião pública poveira e pelos partidos da oposição com representação na Assembleia Municipal, não foi totalmente executado. A imprensa local acusa os vereadores de atenderem aos interesses particulares e familiares em momentos de deliberação camarária.

O que se passou durante este período? Como se chegou a esta situação? Porque se tolerou? Quem são os responsáveis? Há soluções? As respostas, em boa medida, podem ser encontradas nas diversas irregularidades em matéria urbanística registadas nas últimas três décadas do século XX. Devendo-se ainda à administração camarária que por incúria da aplicação das normas legais, ou por não saber traçar uma política urbana que previsse, de forma racional, a futura expansão da cidade. O desenvolvimento urbanístico registado, consequência do aumento da procura de alojamento sazonal, e a ausência de uma política urbana consistente, isto é, ao sabor dos diversos agentes imobiliários e políticos de momento determinou, em nossa opinião, efeitos irreversíveis. A atração pelo mar e pela praia esteve na origem deste fenómeno especulativo. O turismo de massas provocou no setor da construção grande desenvolvimento por forma a satisfazer a enorme procura. Relacionados com a construção, outras atividades registaram enorme crescimento. Associado ao crescimento dos fluxos turísticos desenvolveu-se o comércio e a prestação de serviços relacionados com o turismo, que se afirmou como setor chave da economia poveira. Efeito do aumento da procura, a especulação imobiliária apoderou-se dos recursos fundiários disponíveis, cujos proprietários, movidos pelo lucro fácil se libertaram das suas propriedades para construção. Na ânsia de obtenção de lucros elevados, os promotores imobiliários recorreram a soluções se desvirtuam o edificado tradicional, optando pela construção de grandes blocos de apartamentos, que surgem de forma quase espontânea e ocupando a quase totalidade do espaço disponível. É evidente que os promotores imobiliários, com as suas operações, contribuíram de forma determinante para a modificação da morfologia da cidade, ao serem eles os responsáveis diretos pela quase totalidade das edificações construídas durante o período em epígrafe.

Só uma mudança na política da gestão urbana poderia colocar cobro a tal situação. Os anos noventa, período em que assistimos a uma viragem na gestão urbana em Portugal, testemunham essa alteração, quando nas eleições autárquicas de 94, a chefia do executivo municipal muda de mãos. O novo governo do município, pela mão do seu Presidente, desde o momento em que se apresenta ao eleitorado, se propõem reabilitar em termos urbanísticos a cidade, apresenta em finais 2002, o plano de urbanização da Póvoa de Varzim. Em comunicação feita aos concidadãos, refere que pretende “*preparar a cidade do futuro – a cidade policêntrica e polinuclear*”. No seguimento desta postura, desafia os poveiros a deixarem a sua contribuição durante o período de discussão pública, com propostas devidamente justificadas e que obedeçam a valores que privilegiassem o interesse coletivo. Do desenho da cidade sobressaem como principais vetores a rede viária, a estrutura verde, os equipamentos e as novas centralidades. As propostas já apresentadas no plano da década de quarenta são finalmente concretizadas, no entanto adaptadas à nova realidade cultural e social. Referimo-nos essencialmente à Via B (Avenida 25 de abril), variante à EN 13 e ao Parque da Cidade, um amplo espaço verde, situado a nordeste da cidade e que pretende ser um local de lazer e educação ambiental. Ambos os projetos foram materializados na primeira década do século XXI.

A imagem de cidade congestionada por um edificado implementado de forma aleatória no espaço, onde a única atração é a praia, e sobretudo a desordem urbanística “autorizada” até inícios dos anos noventa, procura agora buscar a harmonia e sedução perdida, objetivos da edilidade, que cativou milhares de veraneantes em tempos idos. Alvo de inúmeros incumprimentos e arbitrariedades urbanísticas, o crescimento da Póvoa pautou-se pela iniciativa privada que marcou a fisionomia da cidade durante as três últimas décadas do século XX. Submetida a um processo de renovação, mas principalmente de expansão, a Póvoa assistiu, na zona norte da cidade, ao aparecimento de novos imóveis em estilo diferente, que privilegia a altura, e constitui um horizonte demasiado agressivo, que impede a visibilidade do seu elemento mais simbólico – o mar.

Legislação consultada

- Decreto-Lei n.º 10/1865 de 13 de janeiro
- Decreto-Lei n.º 14 643/27 de 3 de dezembro
- Decreto n.º 18 483/30 de 18 de junho
- Decreto-Lei n.º 24 802/34 de 21 de dezembro
- Decreto-Lei n.º 33 921/44 de 5 setembro
- Decreto-Lei n.º 35 031/46
- Lei 2030/48 de 22 de julho
- Decreto-Lei n.º 38382/51 de 7 agosto
- Decreto-Lei n.º 576/70 de 24 de novembro
- Decreto-Lei n.º 560/71 de 17 de dezembro
- Decreto-Lei n.º 561/71 de 17 de dezembro
- Decreto-Lei n.º 289/73 de 6 de junho
- Decreto-Lei n.º 334/73 de 4 de julho
- Decreto-Lei n.º 259/74 de 29 de junho
- Decreto-Lei n.º 140/75 de 19 de março
- Decreto-Lei 794/76 de 5 de novembro
- Decreto-Lei n.º 249/81 de 18 de agosto
- Decreto-Lei 208/82 de 26 de maio
- Decreto-Lei 69/90 de 2 de março
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/95 de 22 de setembro
- Lei n.º 48/98 de 11 de agosto
- Decreto-Lei 380/99 de 22 de setembro

Bibliografia

ABREU, D. (1978). *Estudo Estatístico de Algumas Características do Povoamento em Portugal*. Lisboa: Cadernos da «Faculdade de Letras», n.º 7 (policopiado).

ABREU, E. (2007). *Imobiliário Turístico e Hotelaria. Tendências e modelos de negócio*. In, *Conferência Comercialização e Venda do Imobiliário Turístico*. Lisboa.

ALMEIDA, C. M. (2009). *Aeroportos e Turismo Residencial. Do Conhecimento às Estratégias*. Aveiro: Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Turismo, obtido em 11 de novembro de 2011 de <http://ria.ua.pt/handle/10773/1851>.

AMARAL, D. F. (1989). *Direito do Urbanismo*. Oeiras: INA.

AMARAL, D. F. (1989). *Opções Políticas e Ideológicas Subjacentes à Legislação Urbanística*. Oeiras: Direito do Urbanismo, I.N.A.

AMORIM, M. (1991). *Camilo e Sena Freitas: uma amizade que a Póvoa viu nascer*. *Boletim Cultural CMPV*, p. 297-323.

AMORIM, S. A. (2004). *Vencer o mar, ganhar a terra*. Póvoa de Varzim: CMPV.

ANTON-CLAVÉ, S. (1998). *La Urbanización Turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística*. *Documents D'anàlisi Geogràfica* 32, pp. 17-43. Obtido em 11 de novembro de 2011 de www.revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/.../2307.

ARRIBA, C. G. (2002). *Ciudad e imagen: un estudio geográfico sobre las representaciones sociales del espacio urbano de Santander*. Cantabria: Servicio de publicaciones de la Universidade de Cantabria.

AYMONINO, C. (1975). *O Significado das Cidades*. Lisboa: Editorial Presença.

BAPTISTA, M. (1990). *O Turismo na Economia - Uma Abordagem Técnica, Económica, Social e Cultural*. Edição do Instituto Nacional de Formação Turística.

- BENÉVOLO, L. (1995). *A Cidade na História da Europa*. Lisboa: Editorial Presença.
- BENÉVOLO, L. (1981). *As Origens da Urbanística Moderna*. Lisboa: Editorial Presença.
- BORGES, J. A. (2003). *Paisagem Poveira*. Póvoa de Varzim: Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.
- BRITO, S. P. (2010). *Sustentabilidade, Ordenamento do Território e Ambiente*. Porto: Sociedade Portuguesa de Inovação.
- CAETANO, M., & Outros. (1970). *A Rede Urbana do Continente. Hierarquia e Funcionamento*. Lisboa: Centro de Estudos de Planeamento.
- CAMPOS, V. (1993). *Negociação Urbanística, Modernização Administrativa e Licenciamento Municipal*. Lisboa: LNEC.
- CARVALHO, C. J. *Póvoa de Varzim - Plano de Urbanização*. Póvoa de Varzim: Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.
- CARVALHO, J. (2003 a). *Formas Urbanas*. Coimbra: Minerva.
- CARVALHO, J. (2003 b). *Ordenar a Cidade*. Coimbra: Quarteto.
- CASTRO, C. M. (2005). *Morfologia Urbana Espinhense (1863-1913)*. Porto: Dissertação apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para a obtenção do Grau de Mestre em Geografia. Obtido em 11 de novembro de 2011 de <http://hdl.handle.net/10216/15216>.
- CAUPERS, J. (1995). Estado do Direito, Ordenamento do Território e Direito da Propriedade. *Revista Jurídica do Urbanismo e do Ambiente*.
- CAVACO, C. (1979). *Turismo e Demografia no Algarve*. Lisboa: CEG.
- CHOAY, F. (2005). *O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia* (6ª ed.). São Paulo: Editora Perspectiva S.A.
- CMPV (2006). *Diagnóstico Social do Concelho da Póvoa de Varzim*. Póvoa de Varzim: CMPV.
- CMPV - Departamento de Gestão Urbanística e Ambiente. (2001). *Plano de Urbanização: Alojamento (Estudo Setorial)*. Póvoa de Varzim: CMPV.

- CMPV, E. d. *Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim*. Departamento de gestão Urbanística e Ambiente. Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.
- CMPV, U. d. (1992). *Plano Diretor Municipal da Póvoa de Varzim - Relatório*. Póvoa de Varzim: CMPV.
- Comissão-Europeia. (1990). *Livro Verde do Meio Urbano*. Bruxelas: CEE.
- CORREIA, A. (1989). *O Plano Urbanístico e o Princípio da Igualdade*. Coimbra: Almedina.
- CUNHA, L. (1997). *Economia e Política do Turismo*. McGraw-Hill.
- DELFANTE, C. (1997). *A Grande História da Cidade (Da Mesopotâmia aos Estados Unidos)*. Lisboa: Instituto Piaget.
- FERNANDES, E., & CACHINHO, H. (1985). *Crescimento e Estrutura Urbana de Tavira*. Lisboa: C.E.G./I.N.I.C., Estudos de Geografia Humana e Regional, série C, n.º 12.
- FERNANDES, M. G. (2002). *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal: Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança: 1852/1926*. Porto: Edição do Autor.
- FERREIRA, A. D. (1995). *Aspectos da Organização do Espaço Português*. Porto: FAUP Publicações.
- FIGUEIRA, J. F. (1996-97). Desenhar a Cidade Alargada - O Litoral da Póvoa de Varzim: uma hipótese interpretativa e operativa. *Boletim da Póvoa de Varzim - Vol.XXXIII*, pp. 405-439.
- FRASCO, A. F., & FRASCO, E. N. (2004). *Um instante com cem anos*. Póvoa de Varzim: Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.
- GARCIA, S. S. (1998). *O Desenvolvimento urbano e o processo de planeamento de Vila do Conde*. Porto: Tese de Mestrado em Planeamento e Projeto do Ambiente Urbano apresentada à Univesidade do Porto.
- GIRÃO, A. A. (1945). Origens e Evolução do Urbanismo em Portugal. In *Revista do Centro de Estudos Demográficos, n.º 1* (pp. 39-77). Lisboa: I.N.E.
- GOITIA, F. C. (2008). *Breve História do Urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença.

- GONÇALVES, F. (1986). A Propósito dos Projectos de Urbanização do Estado Novo: Projectos Urbanísticos ou Regulamentos Policiais? Porto: In Sociedade e Território.
- GONÇALVES, F. (1989). Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988). In *Direito do Urbanismo* (pp. 225-268). Oeiras: I.N.A.
- GONÇALVES, F. (1994). *Sistematização e Informatização da Legislação Urbanística Portuguesa*. Lisboa: LNEC.
- GUIMARÃES, E. A. (1984). Póvoa de Varzim - Ano 2000. *Boletim da Póvoa de Varzim - Vol. XXIII* , pp. 289-303.
- HALL, P. (1992). *Urban & Regional Planning*. New York: Routledge.
- HUETE, R. (2010). *Opiniones y actitudes ante el turismo residencial en le sur de la Comunidad Valenciana*. Obtido em 12 de 10 de 2011, de <http://hdl.handle.net/10045/14598>
- HUETE, R., & MANTECÓN, A. (2010). Los límites entre el turismo y la migración residencial. Una tipología. *Papers*, pp. 781-801.
- HUETE, R., MANTECÓN, A., & MÁZON, T. (2008). La percepción de los impactos del turismo residencial por parte de la sociedad receptora: <http://hdl.handle.net/10045/14453>. Obtido em 12 de 09 de 2011
- INE. (2003). *Mobilidade Casa-Trabalho da População Empregada Residente na Área Metropolitana do Porto (2000)*. Porto: INE.
- INE. (2000). *Pressão Construtiva - Áreas Metropolitanas*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- INE. Censos 1960, 1970,1980,1990 e 2000.
- JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- LAMAS, J. M. (2010). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade (5ª Edição)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- LOBO, M. C., CORREIA, P. V., PARDAL, S. C., & LÔBO, M. S. (1990). *Normas Urbanísticas - Vol I*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.

- LÔBO, M. S. (1995). *Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP Publicações.
- LÓPES-DE-LUCIO, R. (1993). *Ciudad e Urbanismo a Finales del Siglo XX*. Valencia: Servei de Publicaciones Universitat.
- LYNCH, K. (1996). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.
- MANTECÓN, A. (2007). *La Experiencia del Turismo. Una investigación cualitativa sobre la legitimación del desarrollo turístico-residencial en las sociedades receptoras*. Obtido em 12 de 10 de 2011, de <http://hdl.handle.net/10045/13220>
- MARTÍN, A. (1991). *El Espacio Interior de la Ciudad*. Síntesis.
- MARTINS, L. P. (1989). Banhistas de mar no século XIX: um olhar sobre uma época. *Revista da Faculdade de Letras - Geografia* , Vol. V, pp. 45-58.
- MARTINS, L. P. (1993). *Lazer, férias e turismo na organização do espaço no noroeste de Portugal*. Porto: Faculdade de Letras do Porto.
- MARTINS, L. P. (2004). *Turismo e Desenvolvimento*. Porto: FLUP.
- MATOS, C. (1976). Algumas reflexões sobre uma cidade em crescimento: a Póvoa de Varzim. *Boletim da Póvoa de Varzim - Vol.XV-2* , pp. 167-195.
- MATTEUCCI, X. (2010). *Turismo de segunda residencia: Balance de un desarrollo en la costa Pacífico Sur de Nicaragua*. Obtido em 12 de 10 de 2011, de <http://hdl.handle.net/10045/18094>
- MAZÓN, T. (2006). Inquiring into residential tourism: The Costa Blanca case. *Tourism and Hospitality Planning & Developmente* , Vol.3, 89-97.
- MAZÓN, T. (1991). *La Configuración del paisaje urbana de Alicante (1960-1990)*. Alicante: Tesis Doctoral de la Universidad de Alicante. Obtido em 11 de novembro de 2011 de <http://hdl.handle.net/10045/3729>.
- MAZÓN, T., & ALEDO, A. (2005). *El dilema del turismo residencial: turismo o desarrollo inmobiliário?* Alicante: Aguaclara.
- MAZÓN, T., & HUETE, R. (2005). Turismo Residencial en el Litoral Alicantino. In T. Mazón, & A. Aledo, *Turismo residencial y cambio social. Nuevas perspectivas teóricas y empíricas* (pp. 105-138). Alicante: Aguaclara.

- MAZÓN, T., HUETE, R., & MANTECÓN, A. (2009). *Turismo, urbanización y estilos de vida. Las nuevas formas de movilidad residencial*. Obtido em 12 de 10 de 2011, de <http://hdl.handle.net/10045/19874>
- MENDES, M. C. (1990). *O Planeamento Urbano na Comunidade Europeia - Evolução e Tendências*. Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- MULLINS, P. (1991). Tourism urbanization. *International Journal of Urban Regional Research* , pp. 326-342.
- MUMFORD, L. (1982). *A Cidade na História. Suas Origens, Transformações e Perspectivas*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- NEVES, A. (1998). Os Planos Directores Municipais. *Planos Directores Municipais - Que Planos para a Próxima Década?* Coimbra: CCRC.
- OLIVEIRA, J. M. (1980). Análise Comparativa dos Centros Urbanos de Portugal. Ensaio Metodológico. In *Revista da Universidade de Coimbra* (pp. 113-08). Coimbra.
- ORTIGÃO, R. (2001). *As Praias de Portugal - Guia do Banhista e do Viajante [conforme a 1ª edição em 1876]*. Lisboa: Frenesi.
- PANERAI, P. (1999). *Analyse Urbaine*. Marseille: Editions Parenthèse.
- PANERAI, P., DEPAULE, J.-C., DEMARGON, M., & VEYERENCHE, M. (1983). *Elementos de Analisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Admonistracion Local.
- PITSCHILLER, J., & ABREU, S. (1989). Enquadramento Geral das Intervenções Urbanísticas. *Direito do Urbanismo* , pp. 45-54.
- RAINHA, L. d. (1984). *No Cinquentenário do Casino*. Póvoa de Varzim.
- REBOLLO, J. F., & CASTIÑEIRA, C. J. (2010). *Renovación y Reestructuración de los Destinos Turísticos Consolidados del Litoral: las Prácticas Recreativos en la Evolución del Espacio Turístico*. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* , N.º 53, pp. 329-353.
- RODRIGUES, J. (2005). O Sentido da Vida e Obra do Arquitecto Agostinho Ricca. *Revista Episteme* .
- ROSENAU, H. (1983). *A Cidade Ideal - Evolução Arquitectónica na Europa*. Lisboa: Editorial Presença.

- ROSSI, A. (1972). *A Architectura da Cidade*. Lisboa: Edições Cosmos.
- SÁ, M. F. (1970). Os Problemas e a Prática do Urbanismo em Portugal. *Direito do Urbanismo* , pp. 45-54.
- SALGUEIRO, T. B. (1992). *A Cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Edições Afrontamento.
- SMITH, R. C. (1965). Os Banhos de Mar, na Póvoa de Varzim, no século XVIII. *Boletim Cultural da CMPV1965* , IV, pp. 239-244.
- SOLÀ-MORALES, M. (1997). *Las Formas de Crescimento Urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.
- SUCENA, S., & SANTOS, J. C. (2006). *A Influência da Carta de Atenas na Póvoa de Varzim - Três Fragmentos Urbanos, Três Casos de Estudo*. Obtido em 11 de 11 de 2011, de <http://hdl.handle.net/10284/1881>.