

# **O Impacto do Programa Polis na Frente Marítima de Vila do Conde**

**Sara Mafalda Monteiro Oliveira**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
**Arquitetura**  
(mestrado integrado)

Orientador: Prof. Doutor João Paulo Fialho de Almeida Pereira Delgado

**Setembro de 2020**



A mim.  
Aos meus.



## Agradecimentos

Esta dissertação, desenha-se para mim como um fim para atingir um meio. É aqui que dou por concluída a etapa mais longa e ambígua da minha vivência, enquanto Ser pensante e racional. É aqui que finalmente fecho um baú de memórias, repleto de experiências e conhecimentos, que contribuíram para o meu desenvolvimento pessoal e profissional.

Assim, agradeço ao meu orientador, Professor Doutor João Paulo Fialho de Almeida Pereira Delgado, pela oportunidade que me proporcionou com a abordagem deste tema, por depositar toda a confiança nas minhas capacidades para o desenvolver e sobretudo, pelos esclarecimentos, sugestões e apoio incansável, prestados ao longo destes vários meses de trabalho.

Os meus agradecimentos são direcionados também à Câmara Municipal de Vila do Conde, à data com a Presidente Dr.<sup>a</sup> Maria Elisa Ferraz, que me concedeu diversas facilidades para a elaboração desta dissertação. Não menos importantes, refiro ainda os funcionários do setor do Urbanismo da Câmara Municipal e o Senhor Sérgio Palhares do Arquivo Municipal de Vila do Conde, que demonstraram desde sempre vontade e cuidado em colaborar.

Agradeço também a todos os anónimos que aceitaram participar livremente no inquérito online, colaborando para o desenvolvimento do presente estudo.

À minha família e aos meus amigos, a quem subtraí tempo de convívio e dedicação para poder concretizar a tarefa a que me propus. Em especial à minha mãe, que além da pressão constante ao longo desta etapa, demonstrou ser também o meu maior apoio. Ao meu irmão gémeo, que mesmo estando longe tenta acompanhar todas as minhas conquistas e vibra orgulhosamente cada uma delas. Ao meu irmão mais novo, por perceber a importância desta fase da minha vida no núcleo familiar. Aos meus amigos especiais e aos meus amigos de curso, pelo acompanhamento e palavras de incentivo, pelos abraços e gargalhadas partilhadas, pelo carinho, pelo orgulho, pela saudade.

Agradeço ainda, a todos aqueles que se cruzaram no meu caminho em qualquer momento e que, direta ou indiretamente me fizeram ter a certeza de que a nossa vida é sempre aquilo que nós quisermos fazer dela.



## **Resumo**

No contexto dos novos paradigmas de desenvolvimento, as preocupações com as cidades têm ganho visibilidade sobretudo nas últimas décadas, assistindo-se a uma reorganização do território que tem causado mudanças que conduzem a uma recomposição dos aglomerados urbanos. Na procura de uma estratégia para combater os problemas apresentados pelas cidades, são elaborados planos de intervenção que visam completar continuamente as cidades e transformá-las consoante as necessidades dos habitantes, tornando-as mais atrativas para novos habitantes e investimentos.

O programa Polis surge nesse âmbito e refere-se assim ao lado político da cidade, à sua estrutura e organização. As suas intervenções entendem-se como um novo estrato, de um determinado tempo e de um modo de pensar que lhe é característico, acumulando-se na história e futuro de cada uma das cidades participantes. Desta vez, não se trata da forma da cidade, mas em como essa forma contém o espaço habitável. Refere-se menos ao modo em como se propõe ou planeia novas áreas a construir e mais à construção dos espaços que poderiam existir, a partir dos espaços já construídos. O Polis surge assim como um mote para “pensar o modo de viver as cidades”.

Pelo valor paisagístico e pela importância histórica e identitária, as frentes ribeirinhas ou marítimas de algumas cidades, constituíram elementos de referência, com carácter diferenciador, cuja necessidade de valorizar foi identificada como uma linha estruturante do Programa Polis. Em Vila do Conde foi dada primazia à requalificação urbana e ambiental da orla costeira através de um conjunto de operações que visam reforçar a identidade da cidade, quer-se por isso, analisar o impacto que o Programa Polis teve nesta cidade e no seu quotidiano através de um ensaio sobre o desenvolvimento da Frente Marítima / Parque Atlântico de Vila do Conde.

## **Palavras-chave**

Plano Estratégico; Programa Polis; Vila do Conde; Parque Atlântico; Frente Marítima



## **Abstract**

In the context of the new development paradigms, concerns about cities have gained visibility especially in the last decades, witnessing a reorganization of the territory that has caused changes that lead to the recompositing of urban agglomerations. In the search for a strategy to combat the problems presented by the cities, intervention plans are drawn up which aim to continuously complete the cities and transform them according to the needs of the inhabitants, making them more attractive to new inhabitants and investments.

The Polis program arises in this context and thus refers to the political side of the city, its structure and organization. His interventions are understood as a new stratum, of a determined time and a way of thinking that is characteristic of him, accumulating in the history and future of each of the participating cities. This time, it is not about the shape of the city, but about how that shape contains the habitable space. It refers less to the way in which it proposes or plans new areas to be built and more to the construction of spaces that could exist, based on spaces already built. Polis appears as a motto to “think the way cities live”.

Due to the landscape value and the historical and identity importance, the riverside or maritime fronts of some cities, constituted elements of reference, with a differentiating character, whose need to value was identified as a structuring line of the Polis Program. In Vila do Conde, the urban and environmental requalification of the coastline was given priority through a series of operations that aim to reinforce the city's identity. Therefore, we want to analyze the impact that the Polis Program had on this city and on its daily life through of an essay on the development of the Maritime Front / Vila do Conde Atlantic Park.

## **Keywords**

Strategic plan;Polis Program;Vila do Conde;Atlantic Park;Seafront



# Índice

## VOLUME I

Pág.

<b>2</b>	<b>. Introdução</b>
	<b>I. PROGRAMA</b>
<b>7</b>	<b>. Programa Polis – Requalificação e Valorização de Cidades Portuguesas</b>
11	. Origem e Enquadramento
13	. Objetivos e Princípios orientadores do Programa Polis
17	. Gestão e Financiamento do Programa Polis
	<b>II. TRANSFORMAÇÃO</b>
<b>24</b>	<b>. Vila do Conde e o Programa Polis</b>
24	. Ocupação e Evolução do território
54	. O Programa na Cidade
58	. Do Plano Estratégico à intervenção
<b>69</b>	<b>. O Mar como principal foco da Intervenção</b>
69	. Caracterização geral da zona de Intervenção
70	. Eixos da intervenção
110	. Traçado e características das vias
115	. Modelação do Terreno
123	. Pavimentos
128	. Infraestruturas de Apoio e Equipamentos
131	. Equipamento e Mobiliário Urbano
136	. Adição de Elementos Verdes na Marginal de Vila do Conde
141	. Incidência das Intervenções Polis na Cidade

### III. IMPACTO – CONSIDERAÇÕES FINAIS

<b>144</b>	<b>. O Impacto do Programa Polis na Frente Marítima de Vila do Conde</b>
144	. Apreciação Global da Intervenção
149	. Perceção do Impacto da intervenção na População
159	. Avaliação do Impacto do Programa na Cidade
<b>169</b>	<b>. Conclusão</b>
<b>174</b>	<b>. Bibliografia</b>
<b>181</b>	<b>. Anexos</b>
182	. A1 Inquérito online sobre o Impacto do Programa Polis na Frente Marítima de Vila do Conde

### VOLUME II

01	. Planta de Implantação do Programa Polis na Cidade / 1:4000
02	. Planta de Localização Avenida Infante D. Henrique / 1:2000
03	. Planta de Localização Avenida do Brasil e Parque Atlântico / 1:2000
04	. Perfis Transversais Z1 – Avenida Infante D. Henrique / 1:100
05	. Perfis Transversais Z2 – Avenida Infante D. Henrique / 1:100
06	. Perfis Transversais Z3 – Avenida Infante D. Henrique / 1:100
07	. Perfis Transversais Z4 – Avenida Infante D. Henrique / 1:100
08	. Perfis Transversais Z5 – Avenida Infante D. Henrique / 1:100
09	. Perfis Transversais Z6 – Avenida do Brasil / 1:100
10	. Perfis Transversais Z7 – Avenida do Brasil / 1:100
11	. Planta de Evolução / 1:4000
12	. Perfil Transversal Z6 / 1:50
13	. Pormenor Construtivo Pavimento / 1:20



## Lista de Figuras

Nota: As fotografias e/ou desenhos que não constem nesta lista são da inteira responsabilidade da autora.

**Figura 1** | Imagem de publicidade ao conceito do Programa, 2000

Trabalho de Ana Vieira, Disponível em:  
<http://palepinkpantone.blogspot.com/2010/08/programa-polis.html>  
[consultado em Julho de 2020]

**Figura 2** | Localização das 39 cidades abrangidas pelo Programa Polis

Expresso, Fevereiro 2009. Disponível em:  
<https://expresso.pt/redeexpresso/programa-polis-fora-do-prazo=f499791>  
[consultado em Fevereiro de 2020]

**Figura 3** | Mapa dos limites de Vila do Conde, século XVI

Elaboração própria com base sobre figura de POLÓNIA, A.

**Figura 4** | Núcleo Urbano em desenvolvimento, século XVI

Elaboração própria com base sobre figura de POLÓNIA, A.

**Figura 5** | Planta mais antiga do núcleo em desenvolvimento, século VXI

Disponível em: <https://viladoconde.com/mapa-seculo-xvi-analise-e-datacao/> [consultado em Março de 2020]

**Figura 7** | Documento original, de 26 de Março de 953 d.C.

Disponível em: <https://viladoconde.com/o-dia-de-vila-do-conde/?fbclid=IwARorTwxkodyXT5wVPpTYnVgtCXP6xiXwTtdKGYlg1zjjW-eiETCwVBuNkg>, [consultado a Março de 2020]

**Figura 8** | Monte Mosteiro – Castro de S. João Baptista

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

**Figura 9** | Praça Velha

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

**Figura 10** | Capela do Socorro

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

**Figura 11** | Vista Nascente da Capela da Nossa Senhora da Guia, século XVIII/XIX

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

- Figura 12** | Capela da Nossa Senhora da Guia, século XVIII/XIX  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 13** | Estrutura viária em Vila do Conde, século XVI  
Elaboração própria com base cartográfica fornecida pela CMVC
- Figura 14** | Igreja Matriz  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 15** | Praça Nova  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 16** | Paços do Concelho  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 17** | Localização da Ermida de Nossa Senhora da Guia, século XVI  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 18** | Forte S. João Baptista, século XVII/XVIII  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 19** | Estaleiros e margem direita do Rio Ave, século XVIII  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 20** | Margem do direita do Rio Ave, século XVIII  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 21** | Margem direita do Rio Ave e área adjacente, século XVIII  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 22** | Praça da República  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 23** | Ponte de Madeira provisória  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

- Figura 24** | Ponte metálica definitiva e Praça da República, século XIX  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 25** | Ponte Ferroviária a nascente  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 26** | Linha Ferroviária na zona nascente da localidade  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 27** | Estrutura viária em Vila do Conde, Finais do séc. XIX e início do séc. XX  
Elaboração própria com base cartográfica fornecida pela CMVC
- Figura 28** | Praia da Senhora da Guia e estrada de acesso, século XVIII/XIX  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 29** | Praia da Senhora da Guia, junto à foz do rio Ave, século XVIII/XIX  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 30** | Enrocada da Praia da Senhora da Guia  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 31** | Avenida Bento de Freitas, início século XX  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 32** | Jardim da Avenida Júlio Graça  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 33** | Praia dos Banhos nos anos 30  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 34** | Praia dos Banhos nos anos 60  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]
- Figura 35** | Abertura da Avenida do Brasil – sentido sul, 1911  
Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

**Figura 36** | Avenida do Brasil, 1911

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

**Figura 37** | Cartaz publicitário a uma corrida de cavalos, início do século XX

Disponível em: <https://carioca-carioca.blogspot.com/2010/08/hippodromo.html>, [consultado em Abril de 2020]

**Figura 38** | Capa do livro: Memórias do Circuito de Vila do Conde – volume I

Disponível em: <https://manueldinis.blogs.sapo.pt/memorias-do-circuito-de-vila-do-conde-441413>, [consultado em Abril de 2020]

**Figura 39** | Corridas de Cavalos, 1921

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Abril de 2020]

**Figura 40** | Avenida do Brasil – Reta da meta com a curva Castelo ao Fundo, 1931

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Abril de 2020]

**Figura 41** | Corrida de automóveis na Avenida do Brasil com a curva Castelo

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Abril de 2020]

**Figura 42** | Estrutura viária em Vila do Conde, início do século XX até 1975

Elaboração própria com base cartográfica fornecida pela CMVC

**Figura 43** | Avenida Brasil, início do século XX

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

**Figura 44** | Avenida Brasil – praia do Turismo, século XX

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

**Figura 45** | Estrutura viária em Vila do Conde, 1975 até à atualidade

Elaboração própria com base cartográfica fornecida pela CMVC

**Figura 46** | Artigo para apresentação Pública dos Planos de Pormenor

Biblioteca Municipal Vila do Conde

**Figura 47** | Zona do Cais da Alfândega, século XVIII

Disponível em: <https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

- Figura 49** | Construção da réplica da Nau quinhentista, século XXI  
Disponível em:  
<https://www.facebook.com/viladoconde/photos/a.10152525587695985/10156080510500985> , [consultado em Abril de 2020]
- Figura 51** | Início das obras para o Centro de Monitorização e Interpretação ambiental, 2005  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 52** | Proposta para o Parque Urbano, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 53** | Início das Obras de Requalificação do Parque Atlântico, 2005  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 54** | Axonometria Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 55** | Corte transversal  
NPS Arquitetos. Disponível em:  
<https://www.npsarquitectos.com/?p=275#item1>
- Figura 56** | Ruínas da antiga “Casa de Risco”, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 58** | Planta do Plano de Pormenor da Seca do Bacalhau, 2004  
Diário da República – II série. Nº208 – 3 de Setembro de 2004.  
Disponível em: [https://www.cm-viladoconde.pt/cmviladoconde/uploads/document/file/1272/P. P. SECA\\_BACALHAU LEGISLA O.pdf](https://www.cm-viladoconde.pt/cmviladoconde/uploads/document/file/1272/P. P. SECA_BACALHAU LEGISLA O.pdf), [consultado a Abril de 2020]
- Figura 59** | Plano Geral da Proposta para a Seca do Bacalhau, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 60** | Seca do Bacalhau, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 62** | Vista Aérea Parque Urbano, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 63** | Vista Aérea Parque Urbano, 2005  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 64** | Vista Aérea Parque Urbano, 2020  
Imagem do Google Earth
- Figura 65** | Vista para o Mosteiro desde a Margem do Rio Ave, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 67** | Margem do Rio Ave, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde

- Figura 69** | Perspetiva proposta para a Avenida Infante Dom Henrique, 2003  
Biblioteca Municipal de Vila do Conde
- Figura 70** | Proposta para a Avenida na Zona da Igreja Sr. Dos Navegantes, 2003  
Biblioteca Municipal de Vila do Conde
- Figura 71** | Esquício e Maquete final da piscina do Arq<sup>o</sup> Siza Vieira, 2002  
Biblioteca Municipal de Vila do Conde
- Figura 72** | Proposta para a Planta de Implantação da piscina e restantes serviços sociais, 2003  
Biblioteca Municipal de Vila do Conde
- Figura 73** | Proposta de Requalificação do Parque Atlântico, 2003  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 74** | Proposta para a Discoteca no Parque Atlântico e respetivo interior, 2003  
Biblioteca Municipal de Vila do Conde
- Figura 75** | Proposta para o Bar no Parque Atlântico e respetivo interior, 2003  
Biblioteca Municipal de Vila do Conde
- Figura 76** | Entrada da Cidade pela vizinha Póvoa de Varzim – Área 1, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 78** | Área 1 – Sentido Norte, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 80** | Área 2 – Sentido Norte, 2002  
Arquivo Municipal
- Figura 82** | Área 2 – Sentido Sul, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 84 e 86** | Área 3 – Sentido Norte, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 88** | Área 4 – Sentido Norte, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 90** | Área 4 – Sentido Sul, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 92** | Área 5 – Sentido Norte, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 94** | Área 5 – Sentido Sul, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde

**Figura 96 e 98** | Passeios junto à Praia, 2006

Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

**Figura 100** | Laje sem muro com apoios em colunas de JET GROUTING, 2006

Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

**Figura 104** | Rampas de acesso à praia com grande desnível, 2006

Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

**Figura 105** | Rampa em Estrutura metálica com estrados de Madeira, 2006

Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

**Figura 106** | Colunas de JET sob a capa de enrocamento, 2006

Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

**Figura 107** | Início da Rampa de acesso na Laje, 2006

Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

**Figura 111** | Avenida do Brasil, Zona Dunar – Sentido Sul, 2002

Arquivo Municipal de Vila do Conde

**Figura 113** | Avenida do Brasil, Zona Dunar -Sentido Norte, 2002

Arquivo Municipal de Vila do Conde

**Figura 115** | Antiga Avenida Marques Sá da Bandeira – Sentido Norte, 2002

Arquivo Municipal de Vila do Conde

**Figura 117** | Antiga Avenida Marques Sá da Bandeira – Sentido Sul, 2002

Arquivo Municipal de Vila do Conde

**Figura 119** | Antiga “Reta da Meta” – Avenida do Brasil, 2002

Arquivo Municipal de Vila do Conde

**Figura 121** | Dunas Parque Atlântico, 2002

Arquivo Municipal de Vila do Conde

- Figura 123** | Vista das Dunas Parque Atlântico e “Reta da Meta”, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 125** | Tardoz Forte S. João Baptista e envolvente, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 127** | Forte S. João Baptista e envolvente, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 129** | Forte S. João Baptista, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 133** | Esquiço e Maquete final do Parque Atlântico do Arqº Siza Vieira, 2002  
Biblioteca Municipal de Vila do Conde
- Figura 134** | Cruzamento da Rua António Pereira Cadeco, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 136** | Rua António Pereira Cadeco, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 138** | Rua António Pereira Cadeco – Sentido Frente Atlântica, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 140** | Vista Aérea Parque Atlântico, 2002  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 141** | Vista Aérea Parque Atlântico e antiga Avenida Marques Sá da Bandeira, 2020  
Jornal Vilacondense
- Figura 142** | Profundidade do firme na situação de muro novo, 2003  
Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]
- Figura 143** | Tímpanos de 5 em 5 metros, 2003  
Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]
- Figura 144** | Tímpanos afundados diretamente em rocha, 2003  
Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]
- Figura 145** | Parede contraventada por tímpanos, 2003  
Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

- Figura 146** | Colunas de JET GROUTING com micro estacas no seu interior, 2003  
Disponível em: <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]
- Figura 147** | Trabalhos de abertura das caixas de pavimentos, 2003  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 148** | Trabalhos de escavações para remoção de solos, 2003  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 149** | Trabalhos de abertura dos caboucos para fundações, 2003  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 150** | Trabalhos de reposição de solo, 2003  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 151** | Trabalhos de colocação das bases, 2003  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 152** | Trabalhos de aplicação dos pavimentos, 2003  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 155** | Caleira com grelha contínua metálica  
Disponível em: <https://www.nicolaurosa.com/img/cms/cms/tabela-em-pdf/183.pdf>, [consultado em Julho de 2020]
- Figura 156** | Trabalhos de aplicação das Caleiras  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 157** | Sistema de Iluminação, 1994  
Calendário do Partido Socialista de Vila do Conde
- Figura 165** | Praça com Parque Infantil, 2001  
Arquivo Municipal de Vila do Conde
- Figura 169** | Parque Atlântico – Dunas, 2003  
Jornal Dos Arquitectos, nº 210, página 28
- Figura 170** | Parque Atlântico – Dunas, 2010  
Jornal Dos Arquitectos, nº 210, página 28



## Lista de Tabelas

### **Quadro 1** | Síntese das Componentes e linhas de Intervenção do Programa

Adaptado do Diário da República n.º 112/2000, Série I-B de 2000-05-15.  
Disponível em: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/274224/details/maximized>, [consultado em Março de 2020]

### **Quadro 2** | Lista de ações a desenvolver no Polis

Adaptado do Artigo: Viver Vila do Conde, Programa Polis – Plano Estratégico de Vila do Conde, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 2000. [Obtido na Biblioteca Municipal de Vila do Conde]

### **Quadro 3** | Planos de Pormenor a desenvolver no Polis

Adaptado do Artigo: Viver Vila do Conde, Programa Polis – Plano Estratégico de Vila do Conde, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 2000. [Obtido na Biblioteca Municipal de Vila do Conde]

### **Quadro 4** | Disposição das instalações da piscina

Adaptado de : VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva – Polis Vila do Conde. Parque Atlântico. Piscina [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]



## Lista de Acrónimos

GRP	Gabinete de Relações Públicas
UBI	Universidade da Beira Interior
OT	Ordenamento do Território
IGT	Instrumentos de Gestão Territorial
PRU	Programa de Reabilitação Urbana
GTL	Gabinetes Técnicos Locais
PRAUD	Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas
MAOT	Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território
RECRIA	Programa de Regime Especial de Participação na Recuperação de Imóveis Arrendados
PROSIURB	Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional e de Apoio à Execução dos Planos Diretores Municipais
URBAN	Programa de Iniciativa Comunitária URBAN
REHABITA	Programa de Regime de Apoio à Recuperação Habitacional em Áreas Urbanas Antigas
RECRIPH	Regime Especial de Participação e Financiamento na Recuperação de Prédios Urbanos em Regime de Propriedade Horizontal
POLIS	Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das cidades
PROSIUB	Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional
QCA	III Quadro Comunitário de Apoio
PP	Planos de Pormenor
PNDES	Plano Nacional de Desenvolvimento Económico
AMP	Área Metropolitana do Porto
CMVC	Câmara Municipal de Vila do Conde
DL	Decreto-Lei
PDM	Planos Diretores Municipais
CIIMAR	Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental
CMIA	Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental
POOC	Planos de Ordenamento da Orla Costeira
PDM	Plano Diretor Municipal





“[...]

*Vila do Conde espraiada  
Entre pinhais rio e mar...  
Lembra-me Vila do Conde  
Já me ponho a suspirar.*

*Bom cheirinho dos pinheiros,  
Sei de um que quase te vale!  
É o cheiro da maresia,  
- Sargaços, névoas e sal -  
A que cheira toda a Vila  
Nas manhãs de temporal!  
Ai mar de Vila do Conde,  
Ai mar dos mares, meu mar!  
Se me não vens cá buscar,  
Nenhum remédio me vale,  
Nenhum remédio me vale,  
Nem chega a remediar.*

*Abria de manhãzinha,  
As vidraças de par em par.  
Entrava o mar no meu quarto  
Só pelo cheiro do ar.  
Ia à praia e via a espuma  
Rolando pelo areal,  
Espuma verde e amarela  
Da noite de temporal!  
Empurrado pelo vento,  
Que em sonhos ouço ventar.  
Ia à praia e via a espuma  
Pelo areal a rolar.*

[...]

*Vila do Conde espraiada  
Entre pinhais rio e mar...  
Lembra-me Vila do Conde  
Já me ponho a suspirar.*

[...]”

Romance de Vila do Conde, José Régio

# Introdução

## Objetivos e Metodologia do Trabalho

A presente dissertação elaborada para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura pela Universidade da Beira Interior, tem como principal objetivo avaliar “O Impacto do Programa Polis na Frente Marítima de Vila do Conde”, procurando as principais vantagens e desvantagens desta ação, uma vez que o sucesso, destas intervenções de requalificação urbana têm um papel importante no processo de evolução das cidades Portuguesas.

Vila do Conde até ao início do século XX era uma vila estabilizada em termos de crescimento físico e estável do ponto de vista social e económico. A valorização da praia garantiu-lhe uma mais valia na sua posição geográfica e justificou o interesse sazonal que deu início a um século com grandes alterações na sua estrutura. O dinamismo que marcou o século XX atingiu não só a cidade como todo o território nacional e é neste sentido que surge o interesse de avaliar o percurso da evolução da cidade, estabelecendo comparações por semelhança ou diferença. Em Portugal, a década de 2000 surge como um período fundamental na transição da estrutura económica e consequentemente na reorganização do território. Por isso, a procura pela coesão das cidades ganha um ritmo verdadeiramente marcante, na evolução e reorganização de espaços sociais que possam contribuir para a qualidade da vida urbana, através da capacidade de valorização de elementos ambientais.

Estas intervenções são já cada vez mais frequentes ao nível das frentes marítimas, dado que são consideradas um fator chave para a atração da população e consequentemente para a implantação de atividades novas, que refletem uma oportunidade para o desenvolvimento social ao nível da competitividade entre cidades. É neste contexto social que incide a investigação, no sentido em que o potencial desta zona em termos ambientais e paisagísticos atribui um valor identitário à cidade, que decorre das alterações físicas e funcionais do espaço, relacionadas com o papel fundamental que o mar assume perante a dinâmica do sistema urbano. Por esta circunstância, constitui também como objetivo da presente dissertação, descobrir a relação que a cidade de Vila do Conde criou com o mar ao longo da sua evolução e de que forma, a intervenção Polis na Frente Marítima, o manteve como principal foco criando uma relação de proximidade com a restante cidade. Deste modo, surge igualmente a necessidade de se perceber de

que maneira a paisagem urbana interfere na vida dos habitantes locais, de forma a avaliar a eficiência da intervenção na frente marítima, através das satisfações e críticas dos cidadãos.

Por conseguinte, quer-se abordar a requalificação e reperfilamento da Frente Marítima de Vila do Conde, apresentando essa reabilitação urbana sob uma perspetiva de análise comparativa, a fim de se compreender de que forma as Sociedades Polis contribuíram para a melhoria de uma cidade à beira mar plantada, analisando as potencialidades da intervenção.

Não só devido à relevância deste programa no panorama europeu, mas também pelo momento evolutivo que Portugal enfrenta nesta década, procura-se evidenciar esta iniciativa como um sinal de poder e vitalidade da cultura arquitetónica portuguesa. Deste modo, importa a partir da proposta realizada, caracterizar o modo como os arquitetos portugueses envolvidos retratam os espaços sociais e os tornaram funcionais alargando horizontes. Sendo este um projeto originalmente realizado em parceria pelos arquitetos Alcino Soutinho e Álvaro Siza, julga-se que reflete a evolução sociocultural e económica que a cidade sofreu ao longo dos últimos anos. É agora um projeto completamente integrado tanto numa vida urbana sazonal como permanente, tendo sido também o mote para o constante progresso da malha urbana da zona costeira.

Numa lógica de planear uma análise adequada, fundamentada e devidamente informada, seguiu-se uma linha cronológica iniciada com a fundação da cidade até à pesquisa global do referido projeto urbano. Este tipo de intervenção que procura a introdução de novos critérios conceptuais, cujo o objetivo não é apenas uma alteração, mas sobretudo uma evolução, pode assim ser caracterizada como: transformação urbana.

Com o intuito de criar a partir desta análise uma síntese operativa e evolutiva, organiza-se esta dissertação em três partes distintas (PROGRAMA; TRANSFORMAÇÃO; IMPACTO – CONSIDERAÇÕES FINAIS) e complementares entre si, apresentando-se organizadas cronologicamente. Posto isto, o primeiro capítulo debruça-se na caracterização geral do programa em causa, iniciando-se com uma abordagem sobre a valorização das cidades portuguesas, relatando a importância do espaço urbano que surge relacionado com o desenvolvimento das cidades e promove diversos desafios perante a evolução da sociedade e das culturas. No segundo, contextualiza-se a cidade e a resposta do programa na mesma, não só através de um plano descritivo, mas também relacional: para além de se revelar as propostas, a leitura vai também no sentido de as

relacionar com a sua transformação e evolução. É ainda neste capítulo que se aprofunda o ponto fulcro da dissertação, desde a caracterização da zona de intervenção à evolução sofrida a todos os níveis na Marginal de Vila do Conde, pelo meio de uma comparação gráfica que nos transporta para uma apreciação visual das mudanças concretizadas. O terceiro e último capítulo, além de sintetizar o impacto da intervenção na vida da população residente e do modo de viver a cidade, sumariza este percurso de transição pela abordagem dos agentes locais através de um inquérito online, com vista a se perceber se o Programa Polis correspondeu às expectativas e se trouxe realmente mais vantagens para a vida destes. Ao longo desse desenvolvimento e de forma a tirar partido da comparação gráfica a partir de fotografias antigas e recentes, optou-se por criar uma linha de diferenças alicerçada no tom e cor das mesmas. Isto é, ao longo da caracterização histórica foram usadas fotografias de postais antigos que se mantiveram com as cores originais. Já as fotografias relativas à parte da zona em estudo da cidade antes da intervenção, são representadas a preto e branco a fim de nos transportar com mais facilidade a um passado não tão longínquo. Estas são colocadas em parilha com reproduções fotográficas das mesmas, atualmente e a cores, com o intuito de criar uma ligação mais próxima entre o passado e o presente. Por fim, e seguindo a mesma lógica que no caso anterior, fazem também parte desta representação gráfica, fotografias durante e logo após o fim da intervenção que são representadas igualmente a cores, no entanto com um tom de saturação menos evasiva.

As propostas realizadas, encontram-se depositadas no Arquivo Municipal de Vila do Conde. Foi portanto neste local que a investigação se substanciou, uma vez que com a passagem dos últimos dezassete anos os técnicos e responsáveis pelo acompanhamento e desenvolvimento do Programa Polis no concelho, já não se encontram a exercer funções na Câmara Municipal. De resto, contribui para esta investigação as memórias descritivas dos arquitetos, bem como uma bibliografia sobre o espaço e o desenho urbano das cidades – os livros, os artigos e as teses – consultados ao longo do processo e devidamente referenciados sempre que seja pertinente, com o intuito de sustentar as reflexões.

Com a consciência de que uma cidade/tecido urbano é sensível e espelha alterações exigidas pelas necessidades dos habitantes, esta intervenção torna-se um ato de compatibilizar as especificidades do espaço, integrando-as num contexto onde podem ser potencializadas ou atenuadas. Assim, a pesquisa centrada na cidade de Vila do Conde, aparece como motor de uma investigação que assenta na descoberta do seu passado, da sua evolução e da sua presente imagem.



## **I. PROGRAMA**



Fig. 1 | Imagem Inicial do conceito do PROGRAMA, 2000

## **PROGRAMA POLIS – Requalificação e Valorização de Cidades Portuguesas**

Ao longo dos anos, a maioria das cidades europeias tem vivido em confronto com o crescimento populacional e económico gerando um conjunto de problemas ambientais. Desde então, Portugal tem implementado um vasto número de Programas e medidas de apoio ao desenvolvimento urbanístico e sustentável. As cidades em Portugal apresentam vários aspetos que favorecem o seu progresso urbano.

Este desenvolvimento deve-se a fatores de carácter morfológico, geográfico e cultural, e a uma posição do país natural que garante proximidade a linhas e frentes de água, que se entendem como recurso e meios de ligação a outros destinos, bem como a existência de elementos de interesse histórico, patrimonial e turístico (PAIVA, 2012).

Algumas das cidades portuguesas depois de se assumirem como polos de atração e fixação preferenciais por se localizarem no litoral, sofreram processos de desenvolvimento mais rápido e acentuado que as cidades do interior do país. Esta dispersão da ocupação do território comprometeu a qualidade do ordenamento e a coesão do espaço territorial português. A expansão das cidades do litoral começou a

revelar-se um problema cada vez mais evidenciado a partir de 1974, transformando-se num objeto de discussão interna e externa que levou à produção de diversos planos, programas e estratégias que originaram na alteração do panorama urbano nacional, de forma a qualificar o sistema territorial numa perspetiva nacional e de enquadramento europeu (IDEM).

Em 1985 foi constituído um Programa de Reabilitação Urbana (PRU), com o intuito de apoiar financeiramente a criação de planos de reabilitação e requalificação de áreas urbanas das autarquias (SILVA, 2011). Foram também criados Gabinetes Técnicos Locais (GTL) como centros de planeamento e projeto urbano, pois a grande dificuldade sentida até então pelas Câmaras, passava pela falta de técnicos capazes de reconhecer os problemas das cidades, ganhando a possibilidade de conhecer as opiniões dos habitantes. (MADEIRA, 2009)

Com a reformulação do PRU, em 1988, a grande prioridade deste programa converge na revitalização dos centros históricos e áreas urbanas com sinais de depressão e degradação, problemas de declínio económico e urbano, desemprego e deterioração da qualidade de vida, sendo agora denominado por (PRAUD) Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas, regulado pelos Despachos nº1/88, de 5 de Janeiro e nº23/90, de 21 de Novembro (Administração Local e do Ordenamento do Território) (SILVA, 2011).

Após este e ao longo da evolução das áreas urbanas no país, foram aplicados diversos programas de políticas de cidade, nomeadamente o RECRUA, o PROSIURB, URBAN, REHABITA, RECRIPH, EXPO'98 e o mais recente POLIS, tendo sempre como objetivo a requalificação urbana das cidades portuguesas, muitos destes incentivados e financiados pela União Europeia (SILVA, 2011).

A requalificação urbana e a valorização ambiental das cidades constituem, portanto, uma das áreas prioritárias da intervenção do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território. Este tema surge como um dos principais objetivos revestidos com importância estratégica para o desenvolvimento do País. Pela primeira vez em Portugal, houve a constituição de um Ministério dedicado exclusivamente ao Ambiente e ao Ordenamento, criando assim condições exponenciais à mudança (QUEIRÓS & VALE, 2005).

*Em síntese, “(...) o Programa Polis pretendeu investir no futuro, apostando por um lado na qualidade urbana com intervenções profundas nas cidades*

*portuguesas, e por outro lado na proximidade com o cidadão, fomentando o exercício da cidadania. No mundo contemporâneo, o crescente e diversificado processo cultural socializou o espaço de vivências, conferindo-lhes imagens que o identificam com os anseios, valores e rituais dos indivíduos.”<sup>1</sup>*

Uma vez que, para se chegar ao Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades em Portugal, foi necessária uma procura constante através de várias ações tomadas pelo meio de documentos, relatórios e programas aplicados, quer-se neste primeiro capítulo dedicado à apresentação do mesmo, contextualizar de forma geral o programa, enunciando a sua origem e objetivos, e abordando os meios de financiamento do programa.

---

<sup>1</sup> CORREIA, N. (2002). *O Polis e a arte urbana*. IN *Projetos de referência – Programa Polis – Viver as cidades*. Lisboa: Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, p.3



Fig. 2 | Localização das 39 cidades abrangidas pelo Programa Polis

## Origem e Enquadramento

Tentando contrariar os efeitos perversos do crescimento das cidades, o PROGRAMA POLIS – Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, pretendeu responder a problemas de abandono e degradação dos centros históricos das cidades aos quais não se verificavam incentivos à reabilitação (MAOT,2000a). A criação do Programa, surge na sequência do PROSIUB (Programa de consolidação do sistema urbano nacional), baseado nas disponibilidades financeiras do III Quadro Comunitário de Apoio<sup>2</sup>, visa ser um programa mobilizador e potenciador das iniciativas que tenham como objetivo a qualificação dos meios urbanos.

Foi um Plano de Desenvolvimento Regional preparado por um Grupo de Trabalho, criado a 18 de Novembro de 1999, sob alçada do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, liderado por José Sócrates tendo início formal a 15 de Maio de 2000, segundo a Resolução do Conselho de Ministros nº26/2000. (QUEIRÓS & VALE, 2005)

Este programa, destinado primeiramente a 39 cidades do País (fig.2), representou um papel importante naquelas que foram as iniciativas que visam reabilitar as cidades. O objetivo destas iniciativas partem do interesse de tornar as cidades mais habitáveis criando melhor qualidade de vida para os seus habitantes. É através do Plano Nacional de Desenvolvimento Económico – PNDES – que o programa Polis se baseia, prometendo a requalificação das cidades, a melhoria das suas competitividades, o reforço da organização do território e a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes, intervindo com isto, tanto na vertente urbanística e ambiental, como na melhoria da atratividade e competitividade dos polos urbanos relevantes na estruturação do sistema urbano nacional (MOURA, 2014).

Neste ponto, cabe referir como origem primordial deste programa, o ambiente das cidades como fulcral para a prosperidade económica do país, pois a qualidade de vida urbana e ambiental é transversalmente atrativa para investidores. (QUEIRÓS & VALE, 2005)

---

<sup>2</sup> Documento que enquadrou o conjunto da ajuda estrutural comunitária a Portugal nos períodos de programação 2000-2006 (QCA III). O QCA foi resultado de um processo de negociação entre a Comissão Europeia e as autoridades nacionais e assentou nas propostas apresentadas à Comissão Europeia, no âmbito do Plano de Desenvolvimento Regional, elaborado em estreita articulação com um processo de planeamento mais vasto, consubstanciado no Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES). Tendo por base o objetivo geral do acréscimo de produtividade, enquanto condição necessária para a recuperação do atraso estrutural de Portugal, foram definidos para o QCA III três domínios prioritários de intervenção: a valorização do potencial humano, o apoio à atividade produtiva e a estruturação do território. Disponível em: <http://www.qren.pt/np4/3094.html>, consultado em Agosto de 2020

Após o 25 de Abril, o país viu-se a braços com significantes transformações na ocupação do território, desde a desertificação das habitações localizadas nos centros históricos ao aumento do trânsito automóvel e por isso, a sobrevivência das cidades ficou comprometida. Foi urgente a implementação de medidas de requalificação e revitalização das cidades com vista à recuperação das suas identidades (MOURA,2014).

O Programa Polis surge assim, como continuidade aos vários estudos comunitários e nacionais, que abordavam a qualidade de vida urbana, o ambiente nas cidades e a relevância do sistema urbano nas dinâmicas territoriais e socioeconómicas (NASCIMENTO, 2008). O projeto EXPO'98, reconhecido como um sucesso e uma referência em termos de requalificação urbana, de integração paisagística da frente ribeirinha e vitalidade económica, foi uma das grandes inspirações para o Programa. A ideia central era replicar esta experiência positiva num conjunto de cidades selecionadas, a fim de demonstrar as boas práticas nas áreas de planeamento urbano, ambiental e da sustentabilidade. Foi estruturado de forma a dar origem a um conjunto equilibrado de intervenções que visam aspetos prioritários e complementares da requalificação e valorização ambiental das cidades (IDEM).

Neste ponto é compreensível que os objetivos deste programa não diferem muito dos objetivos dos outros programas anteriormente mencionados, no entanto é visível que o programa Polis foi verdadeiramente inovador em quatro pontos (FERNANDES, 2002):

- O capital das Sociedades Anónimas, criadas para gerir os programas foi detido pela Administração Central que intervém diretamente em matérias, sendo que desde sempre foram apenas da competência da Administração Local;
- Foi escolhido com critério um número limitado de cidades no âmbito de se obter uma maior concentração dos investimentos;
- Foi criada uma legislação específica para o Programa, para que se pudesse assumir compromissos em relação à definição de prazos;
- Foi obrigação a criação de Planos de Pormenor (PP) para todas as intervenções, concluindo-se que era importante que houvesse também instrumentos de gestão após a intervenção.

Com o objetivo final de tornar as cidades mais sustentáveis, estes quatro pontos foram os elementos que diferenciaram este programa dos anteriores que procuravam a reabilitação e requalificação urbana.

## Objetivos e Princípios orientadores do Programa Polis

É clara a ideia de que o Programa Polis se tratou de uma iniciativa complexa e face à complexidade do quadro programático, foi necessário definir em Diário da República – I Série-B, datado de 15 de Maio de 2000, e no âmbito da Resolução do Conselho de Ministros n.º26/2000, os *objetivos e princípios orientadores* do Programa Polis – republicados pelo Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território no documento *Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades*, resultante do Relatório do Grupo de Trabalho Criado pelo Despacho n.º 47/MAOT/99 e destinado à apresentação pública do Programa POLIS.

Assim, o principal objetivo definido para o programa passa por *“Melhorar a qualidade de vida nas cidades, através de intervenções nas vertentes urbanísticas e ambiental, melhorando a atratividade e competitividade de polos urbanos que têm um papel relevante na estruturação do sistema urbano nacional”*<sup>3</sup>

Este objetivo, criado com o intuito de requalificar as cidades portuguesas, baseia-se em parcerias entre o Estado e Câmaras Municipais, no sentido da produção de dinâmicas críticas e estratégias que contribuíssem para qualificar o sistema urbano nacional. Sem querer envolver-se na resolução de todos os problemas ambientais e urbanísticos que existem nas cidades, o POLIS pretendeu desenvolver um conjunto de intervenções consideradas referência para outras ações a desenvolver pelas autarquias.

Assim, o Programa Polis tem como principais objetivos específicos (Programa Polis – Documento para Apresentação Pública, 2000, p.31):

- *Desenvolver grandes operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental;*
- *Desenvolver ações que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos que promovam a multifuncionalidade desses centros e que reforcem o seu papel na região em que se inserem;*
- *Apoiar outras ações de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes tais como frentes de rio ou de costa;*

---

<sup>3</sup> Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, 2000<sup>a</sup>, p.27

- *Apoiar iniciativas que visem aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel em centros urbanos.*

Muitos dos problemas conhecidos das nossas cidades cruzam-se com um “urbanismo expansivo”, que tem prevalecido com o tempo. Contudo, o programa contribui para a resolução de alguns desses problemas, privilegiando as componentes ambiental e patrimonial e apoiando a expansão das áreas verdes e pedonais em detrimento da presença automóvel.

Com isto, formulam-se alguns princípios orientadores para a estruturação e desenvolvimento do Programa, determinada pela necessidade da sua organização, avaliação, monitorização e gestão, estabelecendo-se uma matriz organizada em (Idem):

- COMPONENTES – que traduzem o carácter geral das várias intervenções;
- LINHAS DE INTERVENÇÃO – que especificam a natureza das intervenções integradas nas várias componentes;
- TIPOLOGIAS – que são transversais aos casos que apresentam uma *escala e efeito demonstrativo* exemplares.

O Quadro 1. demonstra uma síntese dos componentes existentes e das diversas linhas de intervenção.

De acordo com MAOT (2000<sup>a</sup>), foram ainda definidas tipologias às intervenções que apresentassem uma *escala e efeito demonstrativos exemplares*:

- TIPOLOGIA 1 – Requalificação de Zonas industriais deprimidas;
- TIPOLOGIA 2 – Criação de novas polaridades em áreas metropolitanas;
- TIPOLOGIA 3 – Valorização de frentes de mar ou de zonas ribeirinhas;
- TIPOLOGIA 4 – Valorização de Património histórico ou natural e sua reintegração na cidade;
- TIPOLOGIA 5 – Requalificação de cidades de média dimensão com pujança económica, mas com uma vida urbana de pouca qualidade;
- TIPOLOGIA 6 – Valorização de cidades do interior ou raianas que podem constituir polos de desenvolvimento regional

Foram ainda definidas, pelo Grupo de Trabalho, outras tipologias aplicáveis aos projetos de requalificação urbana e de valorização ambiental, as quais constituíram um vasto quadro de referência, no qual integram as várias iniciativas distribuídas pelas diferentes componentes e linhas de intervenção (PAIVA, 2012).

**Quadro 1** | Síntese das Componentes e linhas de Intervenção do Programa (Adaptado do Decreto N.º 112, 15 de Maio de 2000)

<b>Componentes</b>	<b>Linhas de Intervenção</b>	<b>Projetos a Financiar</b>	<b>Formas de Seleção</b>	<b>Cidades em Intervenção</b>
<b>COMPONENTE 1</b>  Operações integradas de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental	<b>Linha 1</b> Intervenções identificadas pela sua relevância e natureza exemplar	Intervenções integradas e multifacetadas com uma escala significativa que contribuam para a revitalização de cidades com importância estratégica no Sistema Urbano Nacional, ou para a Valorização de novas polaridades em áreas metropolitanas. Exige-se que sejam contempladas algumas ou todas as vertentes das Cidades Verdes entre outras. Estas intervenções serão negociadas e identificadas entre o Governo e as Autarquias Locais e serão realizadas em parceria.	Fechada	Albufeira, Aveiro, Beja, Bragança, Cacém (Sintra), Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Costa de Caparica (Almada), Covilhã, Guarda, Gondomar, Leiria, Portalegre, Porto, Marinha Grande, Matosinhos, Setúbal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Valongo, Viana do Castelo, Vila do Conde, Vila Franca de Xira, Vila Nova de Gaia, Vila Real e Viseu.
	<b>Linha 2</b> Outras intervenções a identificar	Projetos idênticos aos da Linha 1, a selecionar com base em candidaturas a apresentar pelos municípios	Aberta	
<b>COMPONENTE 2</b>  Intervenções em Cidades com Áreas Classificadas como Património Mundial		Intervenções a realizar nas áreas classificadas pela UNESCO nas cidades de Angra do Heroísmo, Évora, Sintra e Porto. Serão negociadas entre o Governo e as Autarquias Locais e visarão melhorar a qualidade do ambiente urbano dessas áreas.	Fechada	Angra do Heroísmo, Évora, Guimarães, Porto e Sintra.
<b>COMPONENTE 3</b>  Valorização Urbanística e Ambiental em Áreas de Realojamento		Intervenções nos espaços públicos envolventes de habitações construídas no âmbito de processos de realojamento realizados com o apoio da Administração Central	Fechada	Projetos avulsos nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

<p><b>COMPONENTE 4</b></p> <p>Medidas Complementares para melhorar Condições Urbanísticas e Ambientais das Cidades</p>	<p><b>Linha 1</b> Apoio a novas formas de mobilidade no espaço urbano</p>	<p>Iniciativas que visem retirar os automóveis dos centros urbanos, restringir a circulação, estimular a utilização de transportes coletivos e promover novos meios de acesso e circulação, nomeadamente vias pedonais e ciclovias</p>	Aberta	<p>Funchal, Barreiro, Moita, Santarém, Elvas e Lagos.</p>
	<p><b>Linha 2</b> Outras intervenções a identificar</p>	<p>Projetos que contribuam para uma melhor caracterização e gestão do ambiente urbano, nomeadamente monitorização de variáveis ambientais, sistema de recolha seletiva de resíduos, reutilização da água e medidas para a utilização racional de recursos naturais</p>	Aberta	
	<p><b>Linha 3</b> Apoio à Valorização urbanística e ambiental na envolvente de estabelecimentos de ensino</p>	<p>Intervenção de requalificação ambiental e urbanística do espaço público envolvente do estabelecimento de ensino</p>	Aberta	
	<p><b>Linha 4</b> Apoio a ações de educação ambiental no espaço urbano</p>	<p>Promoção da consciência ambiental dos cidadãos e aumento da sua participação na vida da cidade, com destaque para as questões do ambiente urbano, em geral associada à realização de iniciativas de requalificação.</p>	Aberta	
	<p><b>Linha 5</b> Apoio a outras ações com impacto positivo na qualidade de vida urbana</p>	<p>Ações que pela natureza ou dimensão não se enquadrem nas componentes e linhas anteriores, mas que visem melhorar a qualidade da vida urbana, especialmente nas suas vertentes urbanísticas e ambiental</p>	Aberta	

De maior relevância, a Componente 1 abrange intervenções mais profundas, que envolvem investimentos mais elevados e pretende-se que envolvam a população ao longo da sua execução. Reforça-se ainda que a maioria das cidades abrangidas pelo Programa Polis estão inseridas nesta componente, dado que é necessário evidenciar a importância das cidades de média dimensão e integrá-las nos sistemas urbanos territoriais, dando destaque à qualificação dos espaços públicos, mas tendo sempre presente a componente de valorização ambiental. Estas operações têm como base um plano estratégico onde são referenciadas as intervenções a executar e identificadas as especificações que exigem, quer em termos das fontes de financiamento, quer em termos dos instrumentos de intervenção urbanística aplicáveis, que as iniciativas sejam eficazes. Estas intervenções servem ainda como um modelo, com vista ao incentivo de outras iniciativas possíveis no País (PARTIDÁRIO & CORREIA, 2004).

Foram apoiados 28 projetos urbanos com sentido de reforçar a identidade das cidades selecionadas, aumentar a sua competitividade, resolver problemas ambientais e fortalecer e clarificar o seu papel no sistema urbano nacional, com base num concurso nacional (IDEM). A estas intervenções de menor dimensão, juntaram-se outros perfazendo um total de 40 intervenções realizadas em 39 cidades.

## **A Gestão e Financiamento do Programa Polis**

Um programa com as características e dimensões do Programa Polis tornou necessária a adoção de instrumentos que garantissem a capacidade de intervenção dos promotores e permitissem agilizar os procedimentos sem prescindir, naturalmente, das exigências que a lei estabelece relativamente a este tipo de intervenções. Assim, foram adotados instrumentos específicos em cinco áreas, designadamente: intervenção urbanística; empresariais; de protocolização com os municípios; relativos à estrutura de gestão do Programa e aos seus procedimentos e, finalmente, instrumentos jurídicos que têm por objetivo consagrar na lei todos os restantes.

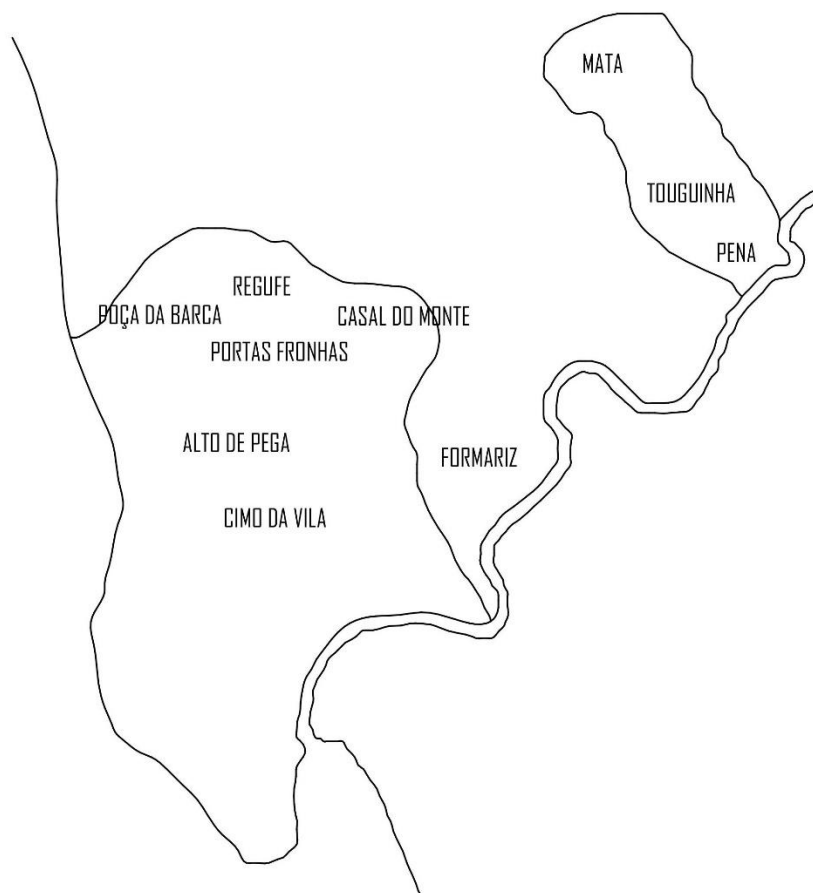
O modelo de financiamento do programa Polis assenta no estabelecimento de parcerias entre o Estado e as autarquias locais. Ao Estado era destinado 60% da despesa e os restantes 40% à Câmara Municipal (NASCIMENTO, 2008). Contudo, as principais fontes de financiamento tiveram origem nas diversas intervenções operacionais dos fundos comunitários, concretizadas através da realização do capital social das

Sociedades POLIS. Estas sociedades POLIS visam agilizar processos e gerar receitas necessárias à implementação dos projetos (QUEIRÓS & VALE, 2005), no entanto não têm capacidade técnica, mas têm a responsabilidade da concretização do Programa aprovado para a cidade e que consta no Plano Estratégico aprovado pela respetiva CM e pela tutela da Administração central, de acordo com o plano de intervenção física e a planificação financeira (MAOT). A coordenação global do programa é realizada por um Coordenador Nacional e pelo respetivo Gabinete Coordenador do Programa POLIS.

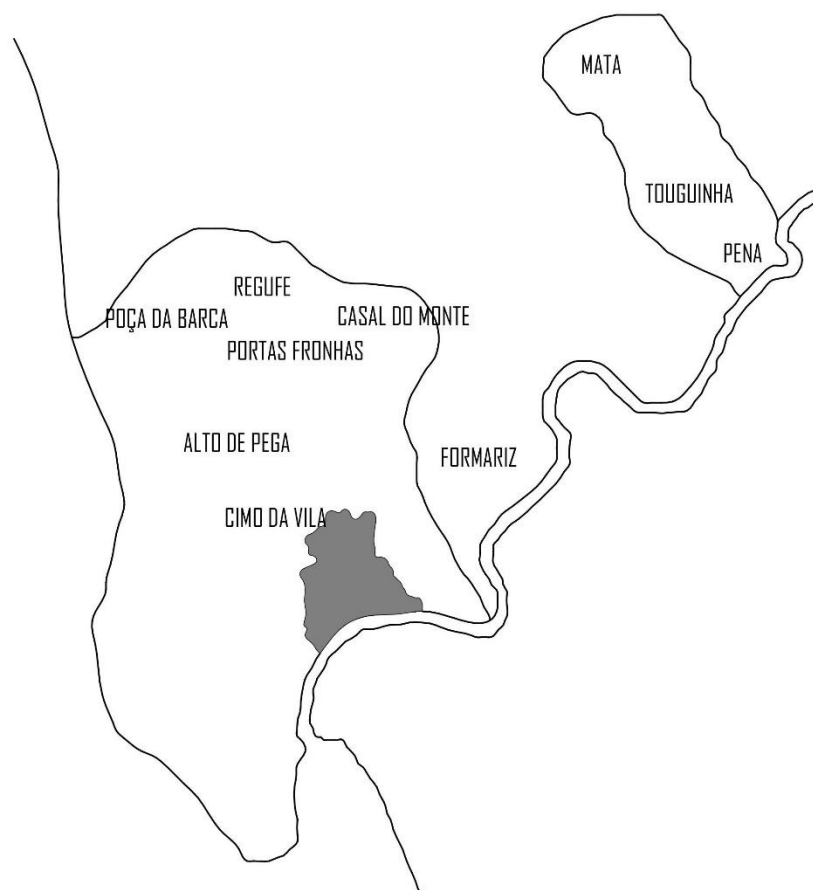
As intervenções nas 39 cidades portuguesas englobam um investimento direto de 1,173 milhões de euros, onde 78% destes eram destinados ao primeiro componente – Operações integradas de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental (QUEIRÓS & VALE, 2005).



## **II. TRANSFORMAÇÃO**



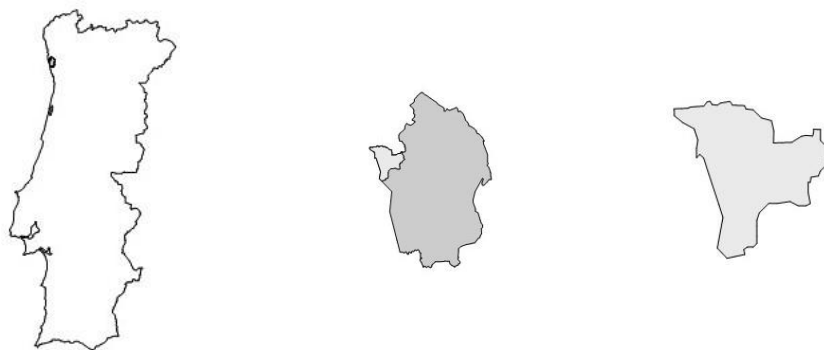
**Fig. 3** | Mapa dos limites de Vila do Conde, século XVI



**Fig. 4** | Núcleo urbano em desenvolvimento, século XVI



**Fig. 5** | Planta mais antiga do núcleo em desenvolvimento, século XVI



**Fig. 6** | Localização da freguesia de Vila do Conde na posição geográfica no território da cidade

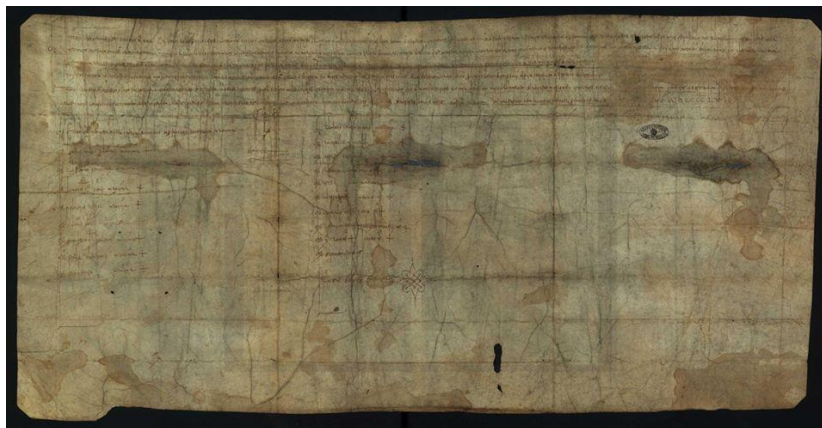


Fig. 7 | Documento original, 26 de Março de 953 d.C.

## Vila do Conde e o Programa Polis

### Ocupação e Evolução do Território

O desenvolvimento da cidade de Vila do Conde como núcleo urbano, não pode ser dissociado do seu enquadramento geográfico no qual a presença do rio e do oceano se apresentaram como fatores importantes na sua estruturação económica, social e humana. Foi nestes recursos oferecidos pela geografia, que ao longo dos séculos, a população encontrou os meios de subsistência, consolidação e expansão da localidade (MIRANDA, 2015).

Esta cidade portuguesa do distrito do Porto é um dos mais antigos termos do Norte de Portugal. As suas origens estão para lá da fundação do território português, remontando ao ano de 953 o primeiro documento escrito<sup>4</sup> (fig. 7) que refere Villa de Comite (GONÇALVES, 2012).

O concelho de Vila do Conde é localizado entre a região Douro e Minho. Como é demonstrado na figura 3, surge inicialmente com uma área limitada composta por uma freguesia (S. João Batista de Vila do Conde) e parte de outra (Santa Maria de Touguinha), situada já no limite do concelho (RIBEIRO, 2002).

As origens ancestrais desta cidade costeira desenvolvem-se no Castro de S. João Baptista (fig. 8), local onde, em 1318, D. Afonso Sanches e D. Teresa Martins implantaram o

---

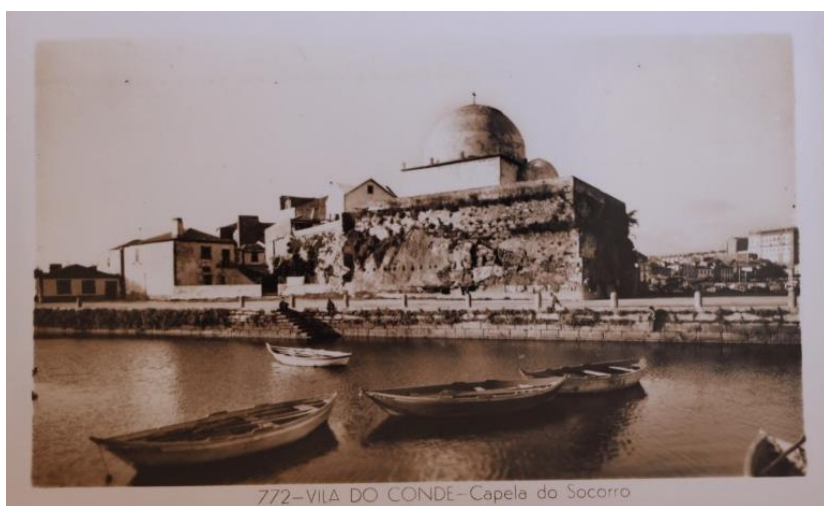
<sup>4</sup> Uma carta em que Flâmula Devota vende as salinas, pesqueiros e propriedades que possuía no Castro de S. João Baptista, ao Mosteiro de Guimarães.



**Fig. 8** | Monte do Mosteiro – Castro de S. João Baptista



**Fig. 9** | Praça Velha



**Fig. 10** | Capela do Socorro



**Fig. 11** | Vista Nascente da Capela de Nossa Senhora da Guia, século XVIII/XIX



**Fig. 12** | Capela de Nossa Senhora da Guia, século XVIII/XIX

Mosteiro de Santa Clara, monumento que, restaurado e ampliado no século XVIII, é um dos monumentos mais célebres na paisagem urbana de Vila do Conde<sup>5</sup>. É a partir dos séculos XII/XIV que o Centro Histórico de Vila do Conde se consolida a par das restantes cidades costeiras, identificando-se três polos principais – a Praça Velha, o Monte do Mosteiro (Castro de S. João Baptista) e a Capela do Socorro (fig. 8, 9 e 10). Assim, é através destes pontos que a cidade define uma forma estruturante, que começa a obter uma expressão claramente urbana no século XVI (GONÇALVES, 2012).

Durante este século, o núcleo urbano começa a desenvolver-se na primeira freguesia, numa área de 0.5 km<sup>2</sup> de um total de 8,5 km<sup>2</sup> da área do concelho (fig. 4) (RIBEIRO, 2002), espalhando-se assim em torno de uma linha axial que se define a partir do rio, uma vez que esta se encontra rodeada de franjas espaciais pouco produtivas e dominadas por zonas de areal anexas à linha costeira<sup>6</sup>.

A Praça Velha (fig. 9) era até então o núcleo principal das atividades mercantis e foi nesta localização que foi edificado o primitivo edifício dos paços concelhios, reforçando a centralidade do largo. Neste núcleo ribeirinho junto a um pequeno monte, edificou-se posteriormente a Capela do Socorro (fig. 10) (GONÇALVES, 2012).

A Capela da Nossa Senhora da Guia (fig. 11 e 12) localizada na foz do rio Ave, é o monumento que se presume ser o mais antigo e o único que não é integrado nesse núcleo urbano inicial. Com base num inventário dos bens pertencentes ao Mosteiro de Guimarães, é datada de 1059 e designada como “heremita Sancti Juliani Martyris”, onde mais tarde foi acrescentada uma torre que servia como ponto de apoio para defesa da barra do rio face aos ataques de pirataria (IDEM).

---

<sup>5</sup> <https://www.cm-viladoconde.pt/pages/143>, consultado em Março de 2020

<sup>6</sup> <http://jf-viladoconde.pt/historia/>, consultado em Abril de 2020



**Fig. 13** | Estrutura viária em Vila do Conde, século XVI



**Fig. 14** | Igreja Matriz



**Fig. 15** | Praça Nova



**Fig. 16** | Paços do Concelho



**Fig. 17** | Localização da Ermida de Nossa Senhora da Guia, século XVI



**Fig. 18** | Forte S. João Baptista, século XVII/XVIII

A passagem de D. Manuel por Vila do Conde numa peregrinação a Santiago de Compostela em 1502, torna-se um acontecimento largamente marcante para a então Vila, uma vez que se deu o impulso que faltava para a construção da Igreja Matriz (fig.14), a construção mais significativa desse século<sup>7</sup>. A Praça Nova (fig. 15) surge com um desenho quadrado compatível com as praças Renascentistas e mais tarde, é nesta praça que surge o edifício dos Paços do Concelho (fig. 16), seguido da abertura de novas artérias na malha urbana (fig. 13) (GONÇALVES, 2012).

Neste período a vila tinha, portanto, como barreiras naturais, o mar a oeste e o Rio Ave a Sul, confrontando-se também com três importantes municípios: Porto, Maia e Barcelos. Visto que, qualquer um destes se apresentava mais poderoso e desenvolvido, a vila viu-se impedida de proceder a qualquer tentativa de expansão territorial<sup>8</sup>.

Praticamente sem “termo”, ou seja, sem envolvimento territorial de aldeias, lugares ou freguesias, o mar passou a ser, até por imperativos geográficos, o horizonte de projeção natural desta vila que no período medieval já criara uma ligação com a pesca e com a extração do sal. Ao longo deste século foi-se comprovando o seu envolvimento profundo na expansão ultramarina portuguesa, quer através das navegações, comércio e emigração, quer através de atividade de apoio logístico, como a construção naval e o fabrico de velames (RIBEIRO, 2002).

Nos finais do século XVI, a eficácia da torre de controlo junto à Ermida de Nossa Senhora da Guia, foi-se tornando insuficiente pelo que foi mandado construir no mesmo local uma fortaleza cuja traça é atribuída ao engenheiro Filippo Terzi (fig. 18). A sua estrutura insere-se na tipologia utilizada na arquitetura militar da época e só foi concluída em 1642. A partir de 1834 o Forte de São João Baptista começa a ser utilizado unicamente para registo de entrada e saída de embarcações da barra do Ave (OLIVEIRA, 2005).

É necessário referir também, que a presença do rio, torna-se um eixo privilegiado de ligação com o exterior como uma ótima estrada natural, no entanto parece que Vila do Conde não tencionava tirar-lhe qualquer partido, uma vez que até ao século XVIII, nunca foi criada uma ponte entre a vila e a margem sul do rio Ave (RIBEIRO, 2002).

---

<sup>7</sup> <http://jf-viladoconde.pt/historia/>, consultado em Abril de 2020

<sup>8</sup> <http://jf-viladoconde.pt/historia/>, consultado em Abril de 2020



**Fig. 19** | Estaleiros e margem direita do Rio Ave, século XVIII



**Fig. 20** | Margem direita do Rio Ave, século XVIII



**Fig. 21** | Margem direita do Rio Ave e área adjacente, século XVIII



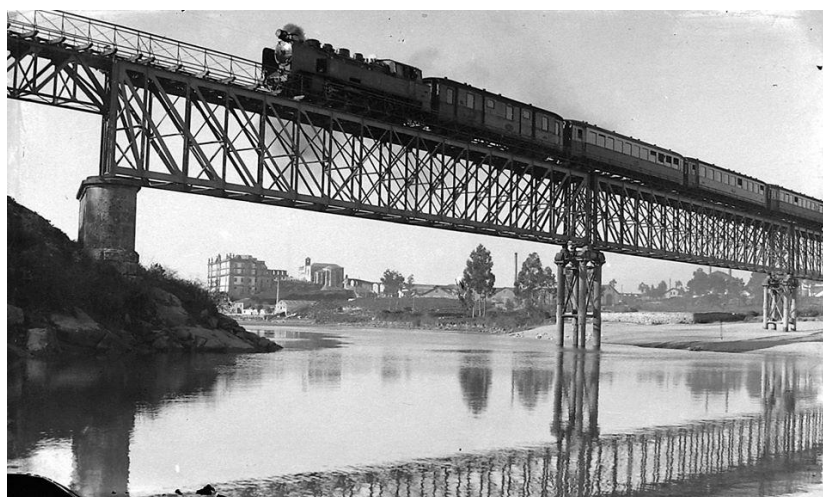
**Fig. 22** | Praça da República



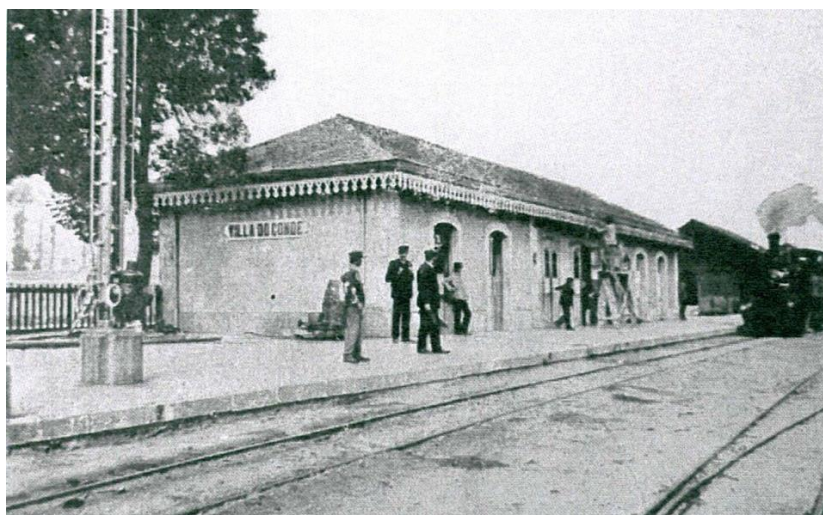
**Fig. 23** | Ponte de madeira provisória



**Fig. 24** | Ponte metálica definitiva e Praça da República, século XIX



**Fig. 25** | Ponte Ferroviária a nascente



**Fig. 26** | Linha Ferroviária na zona nascente da localidade

Pode assim afirmar-se, que sempre foi natural que ao longo do tempo, Vila do Conde tenha construído uma estreita ligação com o mar, uma vez que era o berço e residência de marinheiros, pescadores e construtores navais, no entanto foi com o rio que criou maior proximidade durante a Época Moderna por começar-se a fixar espaços preferenciais na sua margem direita e áreas adjacentes (fig. 19, 20 e 21) (MIRANDA, 2015).

Com o desenrolar do século XVIII, Vila do Conde atinge assim o seu apogeu comercial e marítimo com a construção naval, fortemente ligada aos Descobrimentos, cuja tradição se mantém até aos dias de hoje, e com o seu porto e alfândega, constituindo um entreposto comercial de relevo na história de quinhentos<sup>9</sup>.

Posteriormente, foi implementada uma nova praça junto ao Rio Ave (Praça da República, fig. 22) e uma ponte de madeira provisória (fig.23) que se torna o ponto de atravessamento mais relevante junto à cidade. Atualmente esta ponte integra o traçado da Estrada Nacional. Poucos anos mais tarde, foi inaugurada a linha ferroviária (fig.25 e 26) que ligava o Porto à Póvoa de Varzim, reconhecendo-se um novo fator de desenvolvimento, no entanto esta transformou-se também numa barreira para o crescimento da cidade a nascente (GONÇALVES, 2012).

---

<sup>9</sup> <http://jf-viladoconde.pt/historia/>, consultado em Abril de 2020



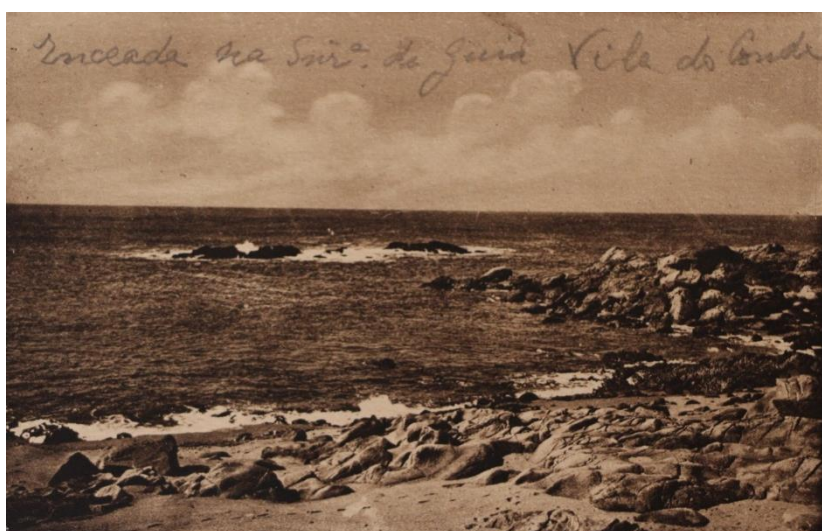
**Fig. 27** | Estrutura viária em Vila do Conde, finais do séc. XIX e início do séc. XX



**Fig. 28** | Praia de Senhora da Guia e estrada de acesso, século XVIII/XIX



**Fig. 29** | Praia de Senhora da Guia, junto à foz do rio Ave, século XVIII/XIX



**Fig. 30** | Enrocada da Praia da Senhora da Guia



**Fig. 31** | Avenida Bento de Freitas, início século XX



**Fig. 32** | Jardim da Avenida Júlio Graça



**Fig. 33** | Praia dos Banhos nos anos 30



**Fig. 34** | Praia dos Banhos nos anos 60

Os séculos seguintes evidenciam um moderado crescimento sustentado da população, contudo este crescimento só se projeta de forma clara no traçado urbano, desde finais do século XIX e inícios do século XX. Inicialmente a rede topográfica começa a descer do castro de S. João Baptista onde se concentrava a população na Alta e Baixa Idade Média, em direção ao rio e ao mar, criando diferentes centralidades (fig. 27) (MIRANDA, 2015).

Neste seguimento, foi a partir dos anos 30 do século XIX, que se procurou a aproximação residencial ao litoral até então ignorado como espaço de lazer, uma vez que o aglomerado populacional se encontrava separado do Oceano Atlântico por uma extensa faixa de terrenos arenosos onde não havia muita edificação. Até aqui, o mar foi sempre encarado como um elemento desconhecido, misterioso, imprevisível e provocador de desgraças originando assim um afastamento das populações das orlas marítimas. Em 1840 começa-se a assistir a uma mudança de mentalidades, em que o mar e as praias passam a ser encarados com um novo olhar (IDEM).

As novas teorias médicas vêm alterar esta visão sobre o mar, incentivando-se às propriedades terapêuticas das águas marítimas. Assim, passa-se a frequentar a praia e a tomar banhos de mar por indicação médica.

Contudo, os benefícios terapêuticos dos banhos de mar, já eram conhecidos em Vila do Conde antes dos anos 30 do século XVIII, data da primeira tentativa de construção de uma zona residencial que atraísse banhistas e turistas à localidade, que faziam uso até aí da Praia de Senhora da Guia, localizada na foz do Ave (fig. 28 e 29) (IBIDEM).

Vila do Conde, sendo dotada de uma extensa faixa territorial, reconhece assim uma possibilidade de expansão e progresso, dando início a uma transformação da sua paisagem e configuração urbana. Em 1866, como ponto de partida de um plano abrangente de ocupação do território, até então vazio, é aberta a *rua - estrada dos banhos*, que mais tarde tomou o nome de Avenida Bento de Freitas (fig. 31), uma linha reta de cerca de 900 m, a partir do centro histórico (fig. 27) orientada no sentido nascente-poente que desemboca numa praia na altura deserta, a praia dos banhos (fig. 33 e 34) hoje denominada Praia do Turismo. Esta nova artéria não se cingia unicamente ao rasgar de um corredor que conduzisse ao mar, seria também o primeiro passo num plano urbanístico para a ala poente do território, na qual desenharia um novo e amplo espaço verde, o Jardim da Avenida Júlio Graça (fig. 32), destinado exclusivamente aos banhistas, como um espaço de ocupação do tempo livre.



**Fig. 35** | Abertura da Avenida do Brasil – sentido sul, 1911



**Fig. 36** | Avenida do Brasil, 1911



**Fig. 37** | Cartaz publicitário a uma corrida de cavalos, início do século XX

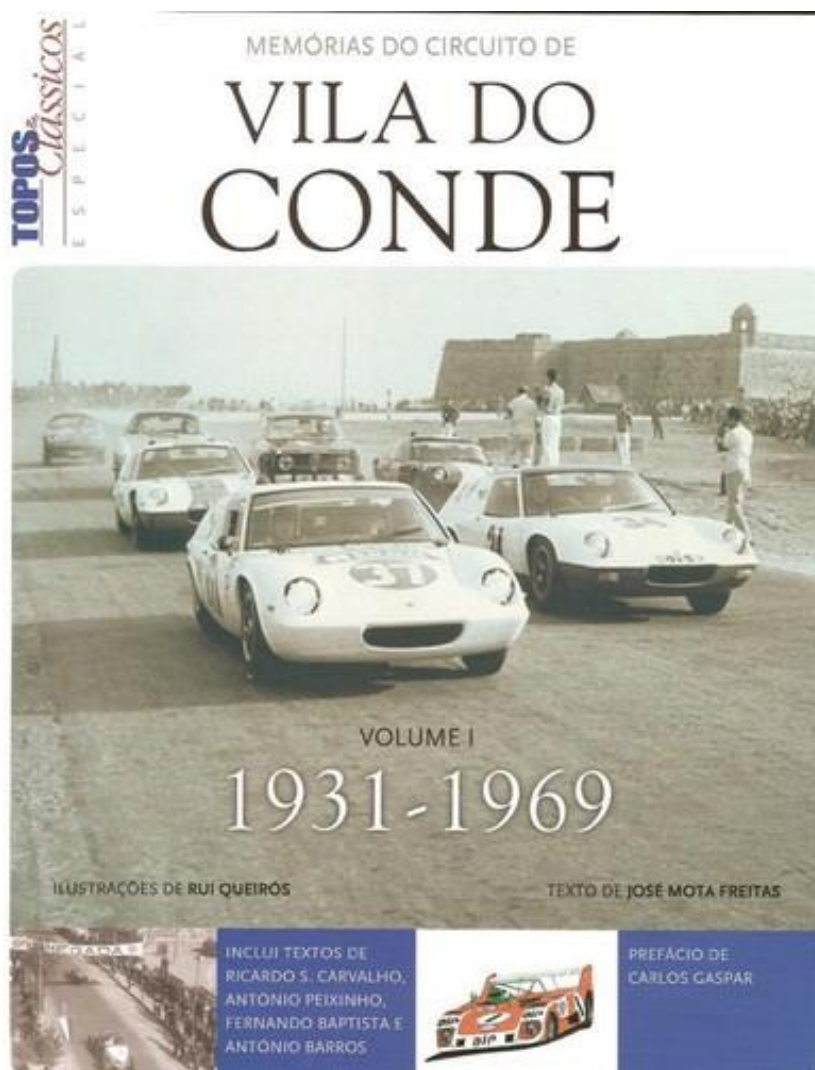


Fig. 38 | Capa do livro: Memórias do Circuito de Vila do Conde – volume I



**Fig. 39** | Corridas de Cavalos, 1921



**Fig. 40** | Avenida do Brasil - Reta da meta com a curva Castelo ao fundo, 1931



**Fig. 41** | Corrida de automóveis na Avenida do Brasil com a curva Castelo

A partir desse arruamento surge uma rede viária de acesso à orla marítima (fig. 27), na qual a sua construção surge a partir da segunda metade do século XIX e durante todo o século XX. A abertura destas novas ruas originou a expansão da cidade, criando novos núcleos que alteram o tecido urbano. Com isso, a determinação dos governantes municipais tinha como objetivo tornar a localidade numa fonte de rendimento que originasse uma maior prosperidade e conseqüente desenvolvimento da terra e de qualificar a nova vocação da localidade como Estância balnear. Desde aí, assiste-se à instalação de um conjunto de equipamentos para alojamento dos banhistas, mas também de promoção de atividades de lazer que tornam a localidade numa estância de referência para atração de turistas (IBIDEM).

Numa fase posterior, alia-se as propriedades médicas com as propostas lúdicas, no âmbito de promover a animação e a ocupação do tempo dos banhistas presentes, aumentando-se assim o período de permanência no areal e nas praias-vilacondenses da época, numa altura em que esse tempo era reduzido. A primeira proposta a ser planeada foi o *Velódromo* criado em 1896. E durante anos, as corridas de bicicletas e os passeios em grupo neste veículo, foram a distração da comunidade balnear. Em 1910, a estância balnear vilacondense já começa a apresentar características semelhantes às estâncias existentes no resto do país (IBIDEM).

E em 1911, é finalmente aberta a Avenida Brasil (fig. 27, 35 e 36) com o intuito de permitir o enquadramento de algumas instalações para os turistas, no entanto, tal oportunidade é desconsiderada pelo receio de que esta pudesse desvalorizar os prédios existentes na Avenida Bento de Freitas. Embora se tenha verificado, durante as duas primeiras décadas do século XX, uma maior procura das praias vilacondenses, esta não se veio refletir na urbanização dos terrenos que envolviam a orla costeira. Este medo expressa-se frequentemente a partir de uma convicção de inutilidade em investir nos espaços, uma vez que os banhistas permaneciam por um período reduzido na localidade. Assim, foi por esta razão que Vila do Conde perdeu a oportunidade de se tornar uma oferta turística moderna, que acompanhasse a dinâmica dos tempos (IBIDEM).

Outra das propostas ali concessionadas surge por volta de 1920, um hipódromo que fazia parte do velódromo ou estava situado certamente junto dele, com o intuito de proporcionar corridas de cavalos (fig. 37 e 39), porém não existe qualquer registo que permita determinar quer a frequência de realização destes eventos quer o seu tempo de duração na linha cronológica em estudo.

Todavia foi em 1931, que ganhou uma nova popularidade com o nascimento do circuito de Vila do Conde (fig. 38). O automóvel começa assim a vulgarizar-se e torna-se igualmente célebre na ocupação do tempo de ócio dos banhistas. Só nesse ano, decorreram oito provas em circuito fechado organizadas pela Comissão de Iniciativa e Turismo de Vila do Conde. O circuito media 1876 metros, com a meta localizada a meio da Avenida do Brasil. No entanto, a sua aparição tornou-se fugaz dado que as condições económicas da época não eram as melhores. Após a viragem para a década de 50, vinte anos depois da primeira edição, surge em 1951 o regresso dos automóveis ao traçado de velocidade pura e bastante curto (2905 metros), que ficaria praticamente inalterado até 2003<sup>10</sup> (fig. 40 e 41). Desde cedo que a aliança entre o circuito e o turismo se veio manifestando num excelente aliado para a projeção da cidade como destino de estância balnear, uma vez que Vila do Conde albergava sempre dois fins de semana de corridas no pico do verão até ao seu fim em 2003 (ABREU, 2017)

No entanto, é possível concluir que durante este período cronológico, a massificação do uso do litoral vila-condense nunca foi a realidade ambicionada até então, já que a praia nunca foi frequentada por um número muito expressivo de banhistas. Mesmo na segunda metade do século XX, a praia de Vila do Conde ainda era apenas um destino de férias só para a alta burguesia (MIRANDA, 2015).

Tal aconteceu porque sendo esta uma vila que vivia primeiramente dos usufrutos do rio, a relação com o mar viu-se esquecida e em segundo plano ao contrário do que acontecera noutras localidades à beira-mar plantadas, uma vez que a ocupação do litoral nunca foi planificada com o objetivo de a tornar um espaço preferencial de lazer, onde é oferecido, paralelo à zona residencial localizada em frente ao Atlântico, um passeio à beira-mar (RIBEIRO, 2002).

---

<sup>10</sup> A partida junto ao mar na Avenida do Brasil, virando-se à direita para a Avenida Sacadura Cabral, seguindo-se nova viragem à direita junto ao jardim para a Avenida Júlio Graça, que conduzia os pilotos até à marginal numa direita rápida até à curva da Seca do Bacalhau, seguindo-se uma curta reta e nova direita junto ao Castelo, que desembocava na longa reta da meta.



**Fig. 42** | Estrutura viária em Vila do Conde, início do século XX até 1975



**Fig. 43** | Avenida Brasil, início do século XX



**Fig. 44** | Avenida Brasil - praia do Turismo, século XX



**Fig. 45** | Estrutura viária em Vila do Conde, 1975 até à atualidade

Só durante os anos 30 do século XX, a quando a vizinha Póvoa de Varzim aposta num novo e importante desenvolvimento ligado ao mar e constrói a sua Marginal com vista a sublinhar a importância da praia, é que se destaca a relevância da ligação das duas cidades. É importante referenciar que já neste século, as duas cidades faziam parte do mesmo aglomerado urbano assumindo em conjunto a adoção de estratégias comuns que reforçavam a sua afirmação na região do Norte<sup>11</sup>.

Não havendo, contudo, qualquer referência ao ano de abertura da restante Marginal de Vila do Conde que liga a Avenida do Brasil (fig. 43 e 44) à Póvoa de Varzim (fig. 42), mas com base na cartografia fornecida pela Câmara Municipal de Vila do Conde, pode concluir-se que esta terá sido construída também durante o início do século XX, uma vez que a verdadeira intenção do município era a de polarizar a localidade como estância balnear e de turismo.

Desde a abertura da marginal, surge um núcleo balnear criado a partir de uma malha ortogonal que origina quarteirões regulares, com loteamentos para implantação de casas unifamiliares e o bairro piscatório (Caxinas/Poça da Barca) em frente ao mar (GONÇALVES, 2012).

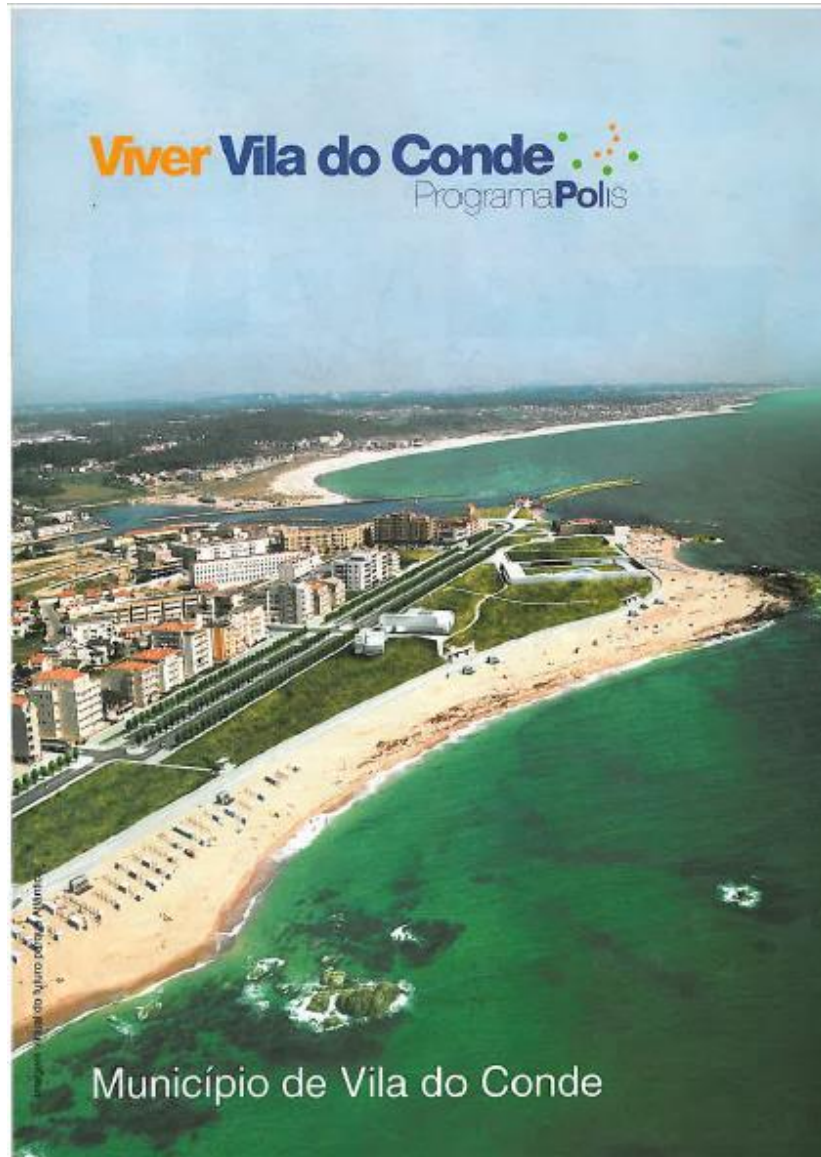
No final do século, em 1988<sup>12</sup> é elevada à categoria de cidade, seguindo assim a tendência de evolução a par com outras localidades (fig.45).

Atualmente, pertence à Área Metropolitana do Porto (AMP) e ocupa uma área de 6.88 km<sup>2</sup> do total de 149.31 km<sup>2</sup> do concelho. É composto por 30 freguesias que perfazem um total de 79.533 habitantes (GONÇALVES, 2012). A norte do município encontra-se Póvoa de Varzim, a leste Vila Nova de Famalicão e Trofa, Maia e Matosinhos a sul e a oeste tem litoral no Oceano Atlântico, possuindo 18 km de praias e onde se encontra também a foz do Rio Ave. Desde então, procura manter a dinâmica de uma cidade direcionada para o futuro e, exemplo disso, são as últimas intervenções que vêm a acontecer nos principais pontos da cidade. Foi definida como Núcleo Antigo de Vila de Conde, uma zona que abrange uma área de 0,80 km<sup>2</sup>, considerada essencial para a preservação da identidade da cidade. Desde um conjunto ilustre de edifícios medievais, casarios, igrejas, capelas e arruamentos, esta concentração de património histórico valioso apresenta-se como um conjunto aberto ao estuário do Rio Ave e ao Mar (IDEM).

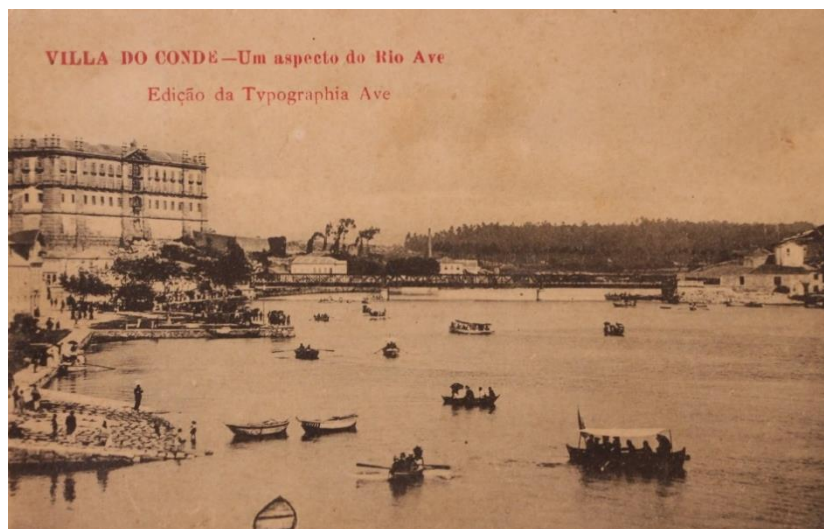
---

<sup>11</sup> 2001. *Plano De Urbanização*. [online] Póvoa de Varzim: Departamento de Gestão Urbanística e Ambiente, pp.4 - 6. Disponível em: [https://ria.ua.pt/bitstream/10773/11597/1/PUPV\\_relatorio.pdf](https://ria.ua.pt/bitstream/10773/11597/1/PUPV_relatorio.pdf)

<sup>12</sup> Por deliberação da Assembleia da República, decisão expressa na Lei n.º 5/88 de 1 de Fevereiro de 1988, no Diário da República n.º26 – 1 série



**Fig. 46** | Artigo para apresentação pública dos Planos de Pormenor, 2002



**Fig. 47** | Zona do Cais da Alfândega, século XVIII



**Fig. 48** | Ancoradouro de barcos de recreio na zona do Cais da Alfândega, séc. XXI



**Fig. 49** | Construção da réplica da Nau quinhentista, século XXI



**Fig. 50** | Cais da Alfândega à esquerda e réplica da Nau quinhentista, 2020

## O Programa na Cidade

Inicialmente, focou-se a requalificação da zona envolvente ao Mosteiro de Santa Clara, intervindo na zona do Cais da Alfândega, com a construção de um ancoradouro de barcos de recreio (fig. 47 e 48), a construção e musealização de uma réplica de uma Nau quinhentista (fig. 49 e 50), entre outros<sup>13</sup>.

Pouco depois, surge A Polis Vila do Conde, Sociedade para o Desenvolvimento do Programa Polis em Vila do Conde, S.A que contribuiu para a concretização de projetos pensados com o objetivo de oferecer espaços capazes de potenciar o indispensável desenvolvimento económico e social. Este percurso de modernização e qualificação urbana é destacado por:

*“As acessibilidades, indicadores inquestionáveis da qualidade de vida das metrópoles, razão que tem determinado a contínua melhoria de rede viária (...), humanizando os acessos à cidade e regulando o tráfego, com particular relevo a intervenção na Estrada Nacional 13, transformando-a numa via urbana cómoda e segura.*

*A qualificação urbana, que se baseia fundamentalmente na valorização e beneficiação dos espaços públicos, é em Vila do Conde uma aposta prioritária reconhecida pela aprovação da única candidatura portuguesa aprovada em 1997 nos “Projetos Pilotos Urbanos Europeus”, com o conjunto de obras “Rosa dos Ventos”. (...)*

*O ambiente e as preocupações ambientais são também uma prioridade da Câmara Municipal, onde as zonas verdes são um dos parâmetros que justificam a qualidade de vida dos vilacondenses. (...)*<sup>14</sup>

Assim, a proposta incidiu na intervenção de duas áreas fundamentais presentes em 118 hectares que englobam a Frente Atlântica e as margens do Rio Ave. Foi também propício o surgimento de investimentos privados que abrangem uma extensa área ribeirinha, com estudos para as duas margens, desde a Estação Aquícola até à foz do Ave, incluindo a interligação com o Metro do Porto. Para além destas áreas, encontra-se também previsto na intervenção o parque urbano localizado em zona adjacente às escolas secundária e preparatória, bem como a sua ligação à frente marítima através da Rua de António

---

<sup>13</sup> <https://www.cm-viladoconde.pt/pages/143>, consultado em Março de 2020

<sup>14</sup> Viver Vila do Conde, Programa Polis – Plano Estratégico de Vila do Conde, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 2000. [Obtido na Biblioteca Municipal de Vila do Conde]

Pereira Cadeco (MAOT, 2000). Como já foi citado, a grande finalidade do Programa Polis era melhorar a qualidade de vida nas cidades através de intervenções urbanísticas e ambientais, de modo a aumentar a sua atratividade e competitividade no contexto urbano nacional.

Sendo este um dos dezoito Municípios a receber esta iniciativa, podemos observar através do quadro 2, as ações propostas para a cidade:

**Quadro 2** | Lista de ações a desenvolver no POLIS (Adaptado do Artigo Viver Vila do Conde, Programa Polis – Plano Estratégico de Vila do Conde, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 2000. [Obtido na Biblioteca Municipal de Vila do Conde])

<b>Ações</b>
Estudos de caracterização
Planos de Pormenor
Projetos e Obras - Reperfilamento e Requalificação da Frente Atlântica - Construção do Parque Atlântico - Construção do Parque Urbano e Ligação à Frente Atlântica - Beneficiação de Espaços Públicos nas Margens Direita do Rio Ave - Centro de Interpretação e Monitorização Ambiental - Ciclovia e percursos pedonais associados - Ações de Regeneração/Construção do património edificado

Ainda que a área de maior expressão da intervenção correspondesse à Frente Atlântica, Parque Urbano e margem direita do Rio Ave, considera-se o tratamento da margem esquerda como complementar da anterior, mas igualmente essencial.

Para a apresentação pública do Programa Polis, as intenções de requalificação na cidade foram subdivididas em quatro pontos chave – O Homem; O Mar; O Rio; e O Verde – criando uma ligação comum entre eles que atribuiu ainda mais ênfase ao papel principal deste programa. Mesmo com obras de iniciativa pública, este programa propicia também o surgimento de investimentos privados que permitirão essa integral fruição das zonas de intervenção. É deste modo e com base no artigo publicado para a apresentação pública do programa na cidade, que se resume no quadro 3 os Planos de Pormenor a desenvolver pelo Polis em cada uma das áreas:

**Quadro 3** | Planos de Pormenor a desenvolver no POLIS (Adaptado do Artigo Viver Vila do Conde, Programa Polis – Plano Estratégico de Vila do Conde, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 2000. [Obtido na Biblioteca Municipal de Vila do Conde])

<b>Planos de Pormenor</b>
- O Plano de Pormenor da Frente de Mar de Caxinas, caracterizado como um bairro de pescadores com uma vivência particular e localizada junto ao mar, abrange uma área de 6,4 hectares e deverá ser uma zona que garanta integridade do património cultural edificado.
- O Plano de Pormenor do Pinhal de Meneres, com uma área verde de 18 hectares redefine os parâmetros urbanísticos que regem a natural evolução e alteração do uso do solo.
- O Plano de Pormenor do Parque Urbano, integra a área adjacente às escolas, permitindo uma clara leitura do percurso de ligação do Parque com a Frente Atlântica, implicando a alteração do uso do solo previsto no PDM, de equipamento para habitação ou outro uso.
- O Plano de Pormenor da Seca do Bacalhau, consiste numa zona preferencialmente vocacionada para o lazer e para o desporto, coordenado com a intervenção do Porto de Recreio.
- O Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha Nascente, localizada numa área em decadência, contempla o PDM definido em relação à reserva Ecológica Nacional e à Reserva Agrícola Nacional para as margens do Rio.

Ao mesmo tempo que o programa Polis se desenrola na cidade, é previsto a concretização de um porto junto à foz do Rio Ave, com vista a introduzir um impacto na vivência local e permitindo o desenvolvimento de novas atividades lúdicas e culturais. Era também propósito possibilitar intervenções nas áreas de tecido urbano desqualificado e pouco coeso, regenerando com isso o espaço público e a estrutura edificada, compatibilizando estas possíveis intervenções com as ações a desenvolver no Programa Polis e permitindo a participação de outras entidades públicas ou privadas.

Deste modo, é apresentada no VOLUME II desta dissertação uma planta da intervenção geral do programa Polis na cidade.



**Fig. 51** | Início das obras para o Centro de Monotorização e Interpretação ambiental, 2005



**Fig. 52** | Proposta para o Parque Urbano, 2002



**Fig. 53** | Início das Obras de Requalificação do Parque Atlântico , 2005

## **Do Plano Estratégico à Intervenção**

No seguimento da contextualização das alterações da cidade, é neste subcapítulo que as propostas se apresentam autênticas através da sua descrição segundo a implantação, analisando o modo como se adaptam à estrutura da cidade, como se relacionam com ela e como dispõe o programa.

Estas intervenções reportam-se a um conjunto de ações de carácter predominantemente infraestrutural, dispostas ao longo da frente marítima e zonas ribeirinhas que pretendiam tratar o espaço público e a coesão entre as várias estruturas de fruição pública (passeios pedonais, praia, equipamentos culturais, desportivos e de lazer), eliminando a barreira entre a cidade e o mar.

Para isso, o novo planeamento estratégico<sup>15</sup> para a cidade consistia em:

- Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental:

No dinâmico contexto de dinamização do Concelho, esta intervenção com carácter lúdico e educativo vem enriquecer toda a zona ribeirinha. Nasce na Avenida Júlio da Graça, onde se encontravam as ruínas da antiga “Casa do Risco”<sup>16</sup> (fig. 56), da qual restavam apenas três paredes em alvenaria de pedra aparelhada de forma irregular, pontuada por uma série de vãos em cantaria. Este espaço, destaca-se pela proximidade ao rio e à foz e por estar diante dos estaleiros de construção naval, dando origem a um equipamento público de natureza expositiva onde estão patentes as intervenções deste programa e principalmente, as manifestações ambientais e ecológicas com ele relacionadas. O Centro, para além de acolher o público em geral e poder receber visitas de estudo, é um veículo de informação que procura estimular o envolvimento pessoal nas questões urbanas. O edifício adota uma construção inovadora e uma leitura singular. Revestido de uma “pele” que se desenvolve para a nascente e, assim, cria uma praça que, por sua vez, surge como uma mais valia para a cidade, podendo funcionar como um anfiteatro ao ar livre (fig. 54 e 55). Os espaços interiores, formados por módulos em betão, acolhem um pequeno auditório para 30 pessoas, salas de exposição, biblioteca, laboratórios, oficinas e o serviço do centro. O Projeto da autoria de NPS Arquitetos (Arq.º Rui Neto, Arq.ª Odete Pereira e Arq.º Sérgio Silva) é coordenado pelo Centro interdisciplinar de

---

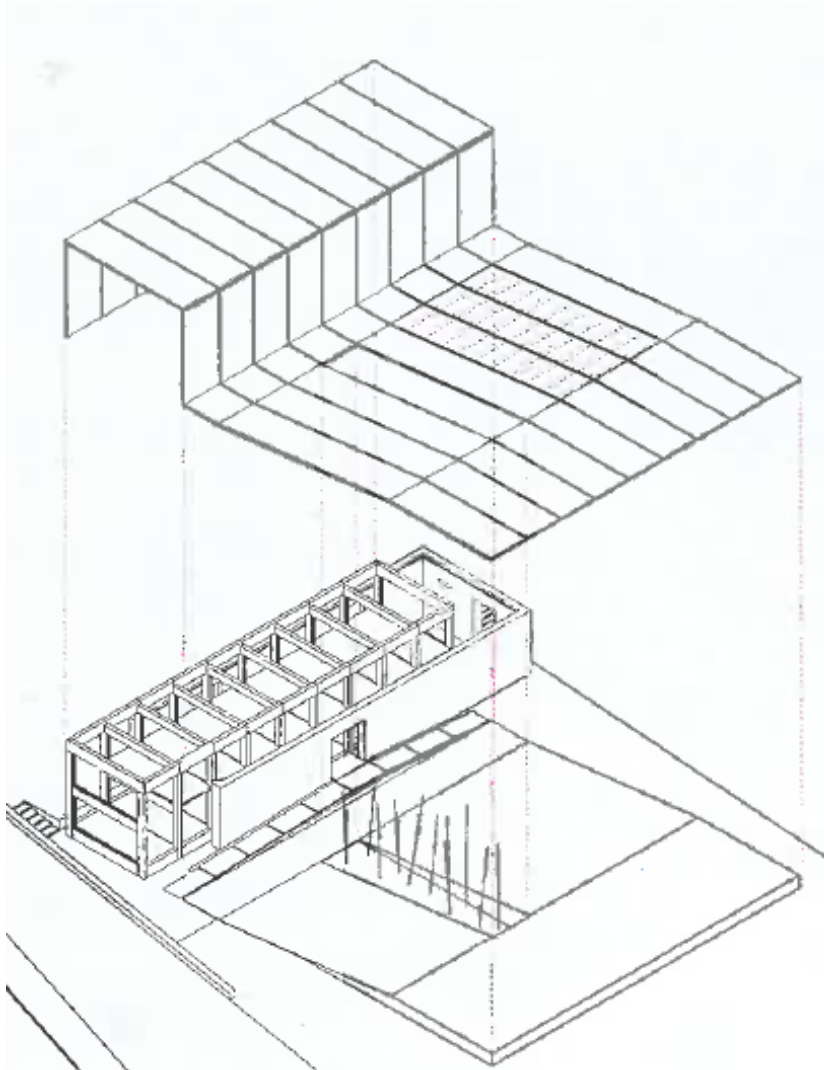
<sup>15</sup> Viver Vila do Conde, Programa Polis – Plano Estratégico de Vila do Conde, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 2000

<sup>16</sup> Construída por cerca de 1800 membros da família Sousa, proprietários de embarcações de pesca de bacalhau. Apesar do nome coloquial, e devido às suas reduzidas dimensões para a execução de projetos de embarcações, terá sido utilizada pelos seus donos maioritariamente como armazém de materiais da pesca, enquanto os seus navios se encontravam no estaleiro.

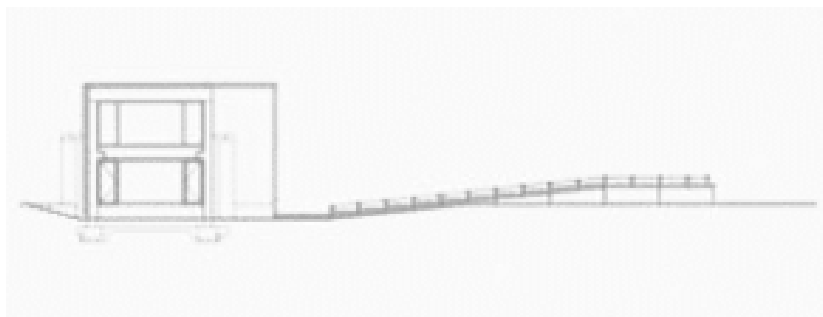
Investigação Marinha e Ambiental (CIIMAR) da Universidade do Porto, pretende contribuir para o desenvolvimento de ações de sensibilização e educação ambiental e monitorização de diversos descritores ambientais, promovendo a construção de uma base de dados com a informação sobre a qualidade ambiental a nível local que contribui para a melhoria do ambiente regional.

- Seca do Bacalhau – Foz do Rio Ave:

O Plano de Pormenor para esta zona, surge no âmbito do reordenamento e requalificação da orla fluvial e marítima com o objetivo de valorizar a área localizada junto à foz do Ave (fig. 58 e 59). A perspetiva para esta área passava pela instalação de locais de animação urbana – restaurantes, cafés e pequenos estabelecimentos comerciais – colocando à disposição da iniciativa privada e definindo quer o tipo de atividades a instalar quer a forma arquitetónica a que os edifícios a construir devem obedecer. Assim, são previstas três zonas de estacionamento, com capacidade para 233 viaturas; mais de 7.000 m<sup>2</sup> de áreas ajardinadas, envolvendo um conjunto de edifícios que ocupam mais de 4.000 m<sup>2</sup>; um pequeno posto de abastecimento de combustíveis e espaços públicos, diversificados e confortáveis preservando a memória da “Seca” e prevendo a importância das unidades paisagísticas e dos indispensáveis apoios ao porto de recreio projetado (fig.60 e 61).



**Fig. 54** | Axonometria da Proposta para Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental



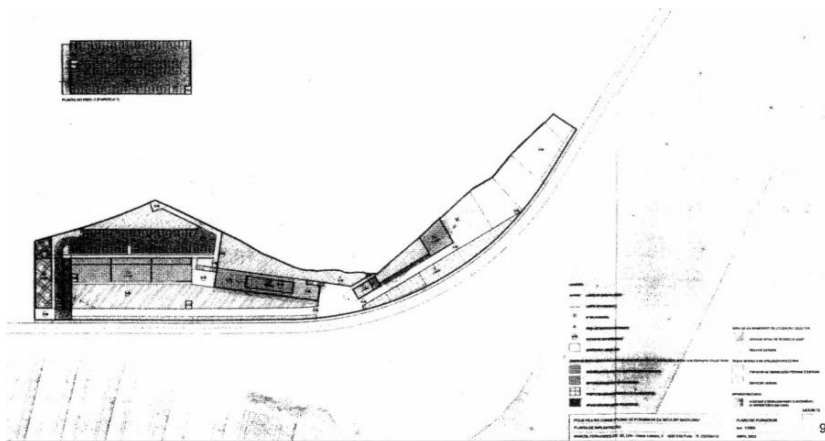
**Fig. 55** | Corte transversal



**Fig. 56** | Ruínas da antiga “Casa de Risco”, 2002



**Fig. 57** | CMIA integrado nas antigas ruínas, 2020



**Fig. 58** | Planta do Plano de Pormenor da Seca do Bacalhau, 2004



**Fig. 59** | Plano Geral da Proposta para a Seca do Bacalhau, 2002



**Fig. 60** | Seca do Bacalhau, 2002



**Fig. 61** | Seca do Bacalhau, 2020

- Parque Urbano:

Este projeto executado pelo Arquiteto Álvaro Siza Vieira em colaboração com o Arquiteto Paisagista João Gomes da Silva, surge como complemento do arranjo da Avenida Infante D. Henrique garantindo que as obras para requalificação urbana não se resumissem apenas à aparência da frente do mar, mas também se situassem, neste caso, no “miolo” urbano em zonas carenciadas de espaços públicos qualificados. Um espaço emblemático das raízes piscatórias do bairro onde se implanta (nos anexos, pode ser visível a sua localização). O parque abrange (fig. 62 e 64) uma área próxima dos 30,000m<sup>2</sup> e compreende um amplo espaço verde, atravessado por múltiplos caminhos pedonais, envolvidos por prados naturais e extensos relvados, os quais permitem a prática de atividades lúdicas e recreativas, em ambiente livre. A sua paisagem é ainda, reforçada pela presença de um coberto arbóreo intenso e com alguma diversidade de espécies. Destaca-se também, a existência de um lago com 2,000m<sup>2</sup>, cuja vegetação ripícola oferece abrigo e alimento a um diverso e crescente conjunto de fauna e um Centro de Atividades orientado para a população jovem. No extremo norte, um edifício de planta em forma de U, acolhe o Centro de Atividades, com acesso direto do exterior e onde se localiza a Mediateca (dispõe recursos multimédia, música, vídeo, internet, livros e revistas, bem como de um serviço de empréstimos e assistência aos utentes), contém também um espaço polivalente, através do qual se acede à Oficina de Trabalhos Manuais (destinada a atividades de desenho, pintura, cerâmica e outras artes plásticas) e à Sala de Informática. Dispõem também de uma cafetaria e de sanitários públicos. É rodeado por três escolas, duas dos ensinos unificado e secundário, com um total de mais de quatro mil alunos, e a maior escola primária do país, a das Caxinas.

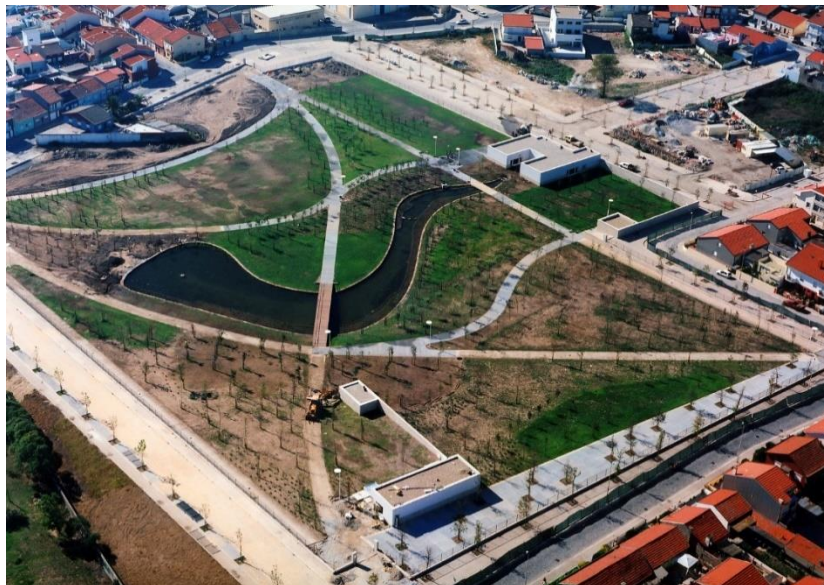
*“Tenho insistido para que nas redondezas não seja permitida a construção em altura, porque quem viver aqui, vai viver no paraíso.”<sup>17</sup>*

---

<sup>17</sup> VIEIRA, ÁLVARO SIZA in T. MARQUES, A. (2002). *Polis de Vila do Conde une Siza Vieira e Alcino Soutinho*. Jornal Público [online]. Disponível em: <https://www.publico.pt/2002/12/01/jornal/polis-de-vila-do-conde-une-siza-vieira-e-alcino-soutinho-177097>



**Fig. 62** | Vista Aérea Parque Urbano, 2002



**Fig. 63** | Vista Aérea Parque Urbano, 2005



**Fig. 64** | Vista Aérea Parque Urbano, 2020

- Espaços públicos nas Margens do Rio Ave:

Através de ações arquitetadas por Manuel Fernandes de Sá e Vítor Neves, na margem direita é prevista a construção do porto de Recreio (fig.65 - 68), um equipamento que terá um forte impacto na vivência local e será fator de indução de outras atividades lúdicas e culturais. Na margem esquerda, está prevista a construção do parque Ribeirinho de Azurara, incluindo uma ponte pedonal de ligação entre margens e a recuperação da azenha quinhentista, entre outros equipamentos, como o centro de apoio a atividades náuticas e o centro hípico. Aqui a construção do metropolitano desempenha também um papel relevante, o percurso do metro apropria-se em grande parte do antigo canal da linha de caminho de ferro, servindo para a expansão urbana da cidade. É construída por isso, uma nova ponte rodoviária com intuito de desviar o trânsito da zona central da cidade, conduzindo-o através de uma vasta alameda que ligará as duas margens do rio, paralelamente com o metro que atravessa o Rio pela antiga ponte ferroviária. O estudo prévio para esta área, em parceria entre a Sociedade Polis e o Metro do Porto, com a coordenação da CM, propôs o reordenamento da zona entre a ponte que serve a área central da cidade e a ponte de Retorta, tendo como peça principal o Convento de St.<sup>a</sup> Clara em pano de fundo. Acresce que toda a intervenção efetuada na zona ribeirinha contígua ao Cais das Lavandeiras da responsabilidade do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos – Delegação do Norte e Douro, inserida no Arranjo e Reabilitação da Área Marginal da Zona 1 do Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Vila do Conde, previu a instalação do cais de acostagem para a Nau Quinhentista e a execução de um núcleo de estacionamento de embarcações, com a implantação de um pontão flutuante num plano de águas abrigadas, para atracação de embarcações registadas na náutica de recreio.



**Fig. 65** | Vista para o Mosteiro desde a Margem do Rio Ave, 2002



**Fig. 66** | Vista para o Mosteiro desde a Margem do Rio Ave, 2020



**Fig. 67** | Margem do Rio Ave, 2002



**Fig. 68** | Margem do Rio Ave, 2020

## **O Mar como principal foco da Intervenção**

### **Caracterização Geral da Zona de Intervenção**

Sendo este capítulo a temática desta dissertação, destaca-se a mais emblemática obra do PROGRAMA POLIS em Vila do Conde, que passa por todo o reperfilamento e requalificação da frente atlântica de Vila do Conde, onde estavam inseridas as zonas balneares designadas Frente Urbana Norte e Frente Urbana Sul. Pretendeu-se a requalificação de todo o espaço público da Avenida Marginal, desde o limite norte do concelho de Vila do Conde até à Capela de N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup>. Da Guia a sul, e do Parque Atlântico junto ao Forte de S. João Baptista. O projeto desenvolve-se numa extensão de aproximadamente 3000 metros, com uma largura variável, com o mínimo de 18,5 metros.

A construção da cidade junto ao litoral e numa zona plana, implica que as vistas para o mar sejam cortadas e que se perca a conexão visual entre o litoral e o “interior”. A sua linha de costa baixa e aplanada, apresenta ocupação humana intensa, tendo vindo a agravar-se com o passar dos anos. Se por um lado esta obra se desenvolveu profundamente à escala urbana, por outro lado não se revelou considerável à escala territorial dado que o espaço para a intervenção era já um polo urbanístico do litoral. A proliferação urbana que se evidencia na sua orla costeira corresponde ao crescimento urbano de aglomerados pela força maioritariamente da pesca (MIRANDA, 2015).

Assim, o traço da autoria do Arq<sup>o</sup> Alcino Soutinho incide sobre uma área aproximada de 57,000 m<sup>2</sup> (Avenida Infante D. Henrique), já a execução do Parque Atlântico (Avenida do Brasil) é concebida pelo Arq<sup>o</sup> Álvaro Siza Vieira, uma área praticamente virgem com 120 000 m<sup>2</sup> (T. MARQUES, 2002). Está presente no VOLUME II desta dissertação as plantas de localização referentes à Avenida Infante D. Henrique e Avenida do Brasil.

## Eixos da Intervenção

### Objetivos

Definidas as linhas gerais da intervenção, torna-se importante conhecer os objetivos propostos para as áreas de intervenção que integram também o Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC), estudando os equipamentos fixos e amovíveis, o mobiliário urbano e os acessos à praia. Assim o projeto contempla o reperfilamento das vias, com estacionamento sempre do lado nascente, criação de vias paralelas para acesso às garagens e estacionamento, alargamento dos passeios para circulação pedonal e de ciclistas, e ainda uma vereda alternativa para peões. Foi considerado fundamental a uniformização e o reordenamento de todas as estruturas de apoio à praia, quer aquelas implantadas no areal, quer as que se encontravam no passeio da marginal.

O grande objetivo desta intervenção era propor uma composição clara e eficaz do espaço, enaltecendo a orla costeira e o desenho urbano a si associado, otimizando as circulações e permitindo que a área de intervenção não perdesse a singularidade característica. O passeio pedonal e a ciclovia da marginal atlântica, contíguos ao areal, visam permitir longas e relaxantes caminhadas ou passeios de bicicleta, numa extensão de cerca de 4 km. Pretende-se também, que o Parque Atlântico, com a sua localização privilegiada seja um excelente ponto de encontro para os vilacondenses e para todos os visitantes, valorizado com a construção de alguns espaços de convívio de grande interesse para iniciativas privadas<sup>18</sup> (fig. 72 e 73).

É através das palavras dos arquitetos, numa entrevista para o Público em 2002, que conseguimos perceber realmente a intenção por detrás da obra:

*Alcino Soutinho, “na sua intervenção derruba a dimensão do muro que esconde o mar, para deixar o olhar cair sobre o esplendor marítimo e introduz um passeio e uma pista para ciclistas antes da via rodoviária. Esta é estreitada para assim reduzir velocidades, no entanto a maior alteração surge no lado urbano da marginal. Os automóveis não têm acesso direto a locais do estacionamento a partir da estrada, entram numa segunda via paralela onde podem parar (à esquerda) ou aceder a garagens. Isto ao lado de um novo passeio. Ou seja, ao se circular na marginal tem de se entrar numa espécie de fita interna para estacionar. Assim, os automóveis não param, nem saem diretamente para a estrada, facilitando a fluidez do tráfego. Esta fórmula só*

---

<sup>18</sup> <https://www.cm-viladoconde.pt/pages/534>, consultado em Maio de 2020

*não foi aplicada em frente à Quinta de Menéres, pois não existe uma multiplicidade de casas. Ao longo de toda a via, foram colocadas árvores e inseridos elementos para evitar excessos de velocidade.”*

Já na área entre a Praia Azul e a Capela de Nossa Senhora da Guia, destacam-se duas ideias fortes por parte do Arq<sup>o</sup> Álvaro Siza Vieira, que afirma que é a zona mais sensível do projeto:

*“A intenção de preservar o cordão dunar e a capitulação da “reta da meta” da antiga pista de Vila do Conde. O arruamento de acesso à Capela da Nossa Senhora da Guia, passou para uso exclusivo de peões e bicicletas e nasceu uma nova estrada entre o extremo poente da seca do bacalhau e capela, passando junto ao rio e ao edifício do Instituto dos Socorros a Náufragos. A zona em redor do Forte teve uma intervenção que ressuscitou os percursos (antigo fosso circundante, por exemplo) históricos. Continuando para norte, era objetivo construir uma piscina de água salgada (ladeada por areia) com um bar de apoio. Já no extremo do espaço dunar, previu-se a construção de uma discoteca com 1400m<sup>2</sup> e um bar com 500m<sup>2</sup>. A Avenida do Marques Sá da Bandeira (junto à praia) desaparece para dar lugar a um corredor para bicicletas e peões e permitir o alargamento do areal (em certas zonas em cerca de 15metros). Entre esta via sem carros e a Avenida do Brasil, passam a existir corredores pedonais para provocar o menor dano possível nas dunas. Aquela que foi a “reta da meta” ganha um novo perfil com estacionamento ordenado, iluminação e semáforos para impor velocidades reduzidas.”*

É neste contexto que anexado há memória descritiva do Parque Atlântico, surge a memória descritiva da construção intencional da piscina de água salgada<sup>19</sup>. Tendo de certo modo a Piscina de Leça da Palmeira como exemplo, esta piscina é concebida como recinto em prolongamento de uma praia. Estando a implantação representada na figura 72 e 73 este recinto seria vedado e com acesso situado no ângulo a sudeste, dispondo também de saídas de emergência. A implantação é definida em articulação com as vias pedonais marginal e interior e com o parque de estacionamento previsto. É calculado que as instalações necessárias ao bom funcionamento do serviço sejam dispostas ao longo de muros de vedação e sob lajes cobertura em consola, desta forma são distribuídas como se mostra no quadro 3. Foram definidos corredores separados de acesso às cabines para calçados e para descalços, sendo relvado na entrada do recinto, antecedida por lava-pés.

---

<sup>19</sup> VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva – Polis Vila do Conde. Parque Atlântico. Piscina [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]

O Tanque tem forma irregular e cumpre uma área de 1080 m<sup>2</sup>, sendo variável a altura da água entre 0,45 m e 1,30 m. São definidas zonas para crianças e adultos, respetivamente com 213 m<sup>2</sup> e 867 m<sup>2</sup>. O caimento do fundo não ultrapassa os 7% (na parte de transição da zona de adultos para a de crianças). O tanque é envolvido por canal de escoamento de água e por área pavimentada em betonilha, com caimento para o relvado, devidamente drenado. A zona pavimentada será limitada por vedação de cabos de aço em tensão e por lava-pés com duche. Prevê-se que toda a construção será executada em betão branco moldada “in situ”. Apenas a cafetaria, na zona de funcionamento acessível ao exterior, será isolada térmica e acusticamente, sendo o interior revestido com azulejo e painéis acústicos e o pavimento revestido a epóxi (fig. 71). Os mesmos materiais serão usados nas cozinhas e instalações sanitárias privadas da cafetaria.

**Quadro 4** | Disposição das instalações da piscina (Adaptado de VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva – Polis Vila do Conde. Parque Atlântico. Piscina [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde])

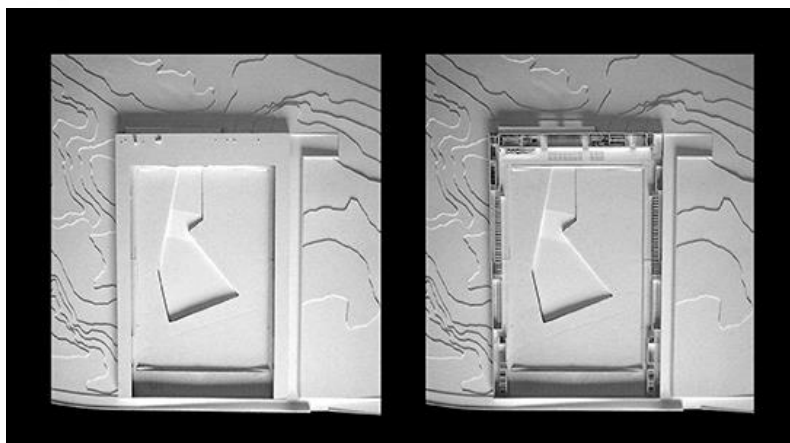
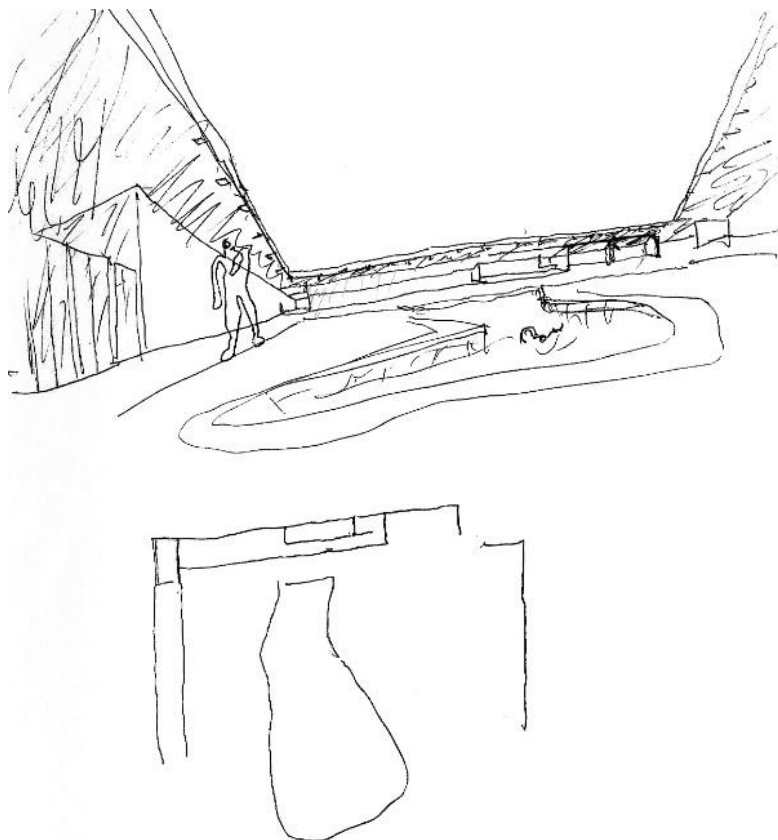
<b>MURO SUDESTE</b>	Armazém de cruzetas Vestiários para mulheres (27 cabines de mudança de roupa) Armazém e Balcões e entrega de 350 cruzetas Balneários (18 chuveiros) Balneário para menos válidos Sanitários (12 retretes e 10 lavatórios)
<b>MURO NOROESTE</b>	Vestiários para homens (27 cabine de mudança de roupa) Armazém e Balcões de entrega de 350 cruzetas Balneários (18 chuveiros) Balneário para menos válidos Sanitários (6 retretes, 12 urinóis e 10 lavatórios)
<b>TOPO NORDESTE DO MURO NOROESTE</b>	Serviços adstritos ao Restaurante (depósito de lixo, entrada de serviço, acesso à cave – dispensa e arcas frigoríficas, vestiários do pessoal e dispensa do dia)
<b>MURO NORDESTE</b>	Cafetaria - <u>Zona Fechada (com acesso pelo exterior)</u> : Cozinha e Copa Sala com capacidade para 52 pessoas (mesas de 4) Instalações sanitárias para homens (1 retrete, 1 urinol e 2 lavatórios) Instalações sanitárias para mulheres (2 retretes e 2 lavatórios) Instalações sanitárias para menos válidos - <u>Zona Aberta</u> (em contacto direto com o recinto): Bar com esplanada (17 bancos e 22 mesas de 4 pessoas) Instalações sanitárias de pessoal da piscina Porto de Segurança Posto de Socorro
<b>MURO SUDOESTE</b>	Solário



**Fig. 69** | Perspetiva proposta para a Avenida Infante Dom Henrique, 2003



**Fig. 70** | Proposta para a Avenida na Zona da Igreja Sr. Dos Navegantes,



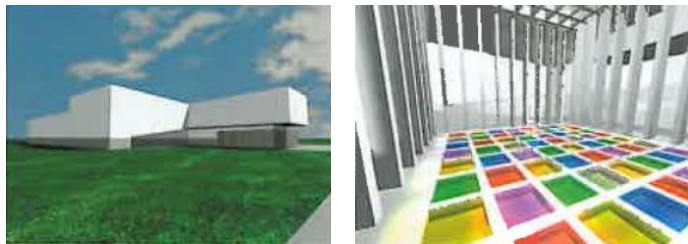
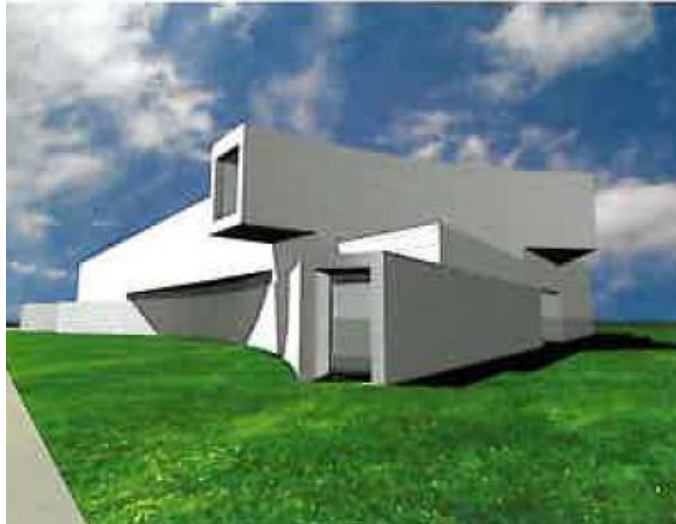
**Fig. 71** | Esquízo e Maquete final da piscina do Arqº Siza Vieira, 2002



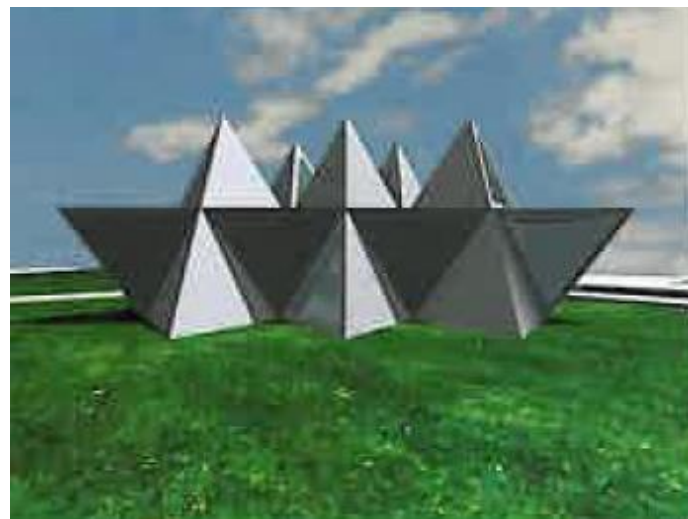
**Fig. 72** | Proposta para a Planta de implantação da piscina e restantes serviços sociais, 2003



**Fig. 73** | Proposta de Requalificação do Parque Atlântico, 2003



**Fig. 74** | Proposta para a Discoteca no Parque Atlântico e respetivo interior, 2003



**Fig. 75** | Proposta para o Bar no Parque Atlântico e respetivo interior, 2003

## Zonamento

Uma vez que a Marginal Atlântica ainda não era uma zona bem consolidada da cidade de Vila do Conde, o Arq.º Alcino Soutinho criou zonas distintas de atuação. O seu estudo teve início durante a fase de Programa Preliminar, as quais foram ajustadas na fase seguinte de Estudo Prévio e definidas em fase de Projeto de Execução. Tomando como referência a relação dos espaços urbanos com as áreas marítimas, foi considerada a divisão da intervenção em cinco áreas, descritas a partir do limite norte do concelho<sup>20</sup>:

**Zona 1** – Correspondente a um terraplano vazio que integra uma marina e respetivos equipamentos de apoio. Será separada da via marginal por um talude desordenado (fig. 76 - 79). No VOLUME II, pode-se encontrar o perfil referente Z1.

**Zona 2** – Com uma extensão de cerca de 800 metros, em contacto direto com o mar através de uma obra marítima constituída por enrocamento (fig. 80 - 83). Perfil Z2.

**Zona 3** – Em contacto com a praia não concessionada, encontrando-se a avenida marginal igualmente defendida por enrocamento (fig. 84 - 87). Perfil Z3.

**Zona 4** – Abrangendo a área do POOC, onde se situam a maior parte das praias concessionadas, as quais se situam a uma cota próxima dos espaços urbanos adjacentes (fig. 88 – 91). Perfil Z4.

**Zona 5** – Localizada em frente do chamado Pinhal de Menéres, dispõe de um extenso areal com praias concessionadas, situadas a uma cota significativamente mais baixa. Está separada da via marginal por um enrocamento em talude (fig. 92 – 95). Perfil Z5.

A estas áreas equivalem três situações urbanas, cada uma delas com características específicas: uma frente edificada em transformação corresponde às três primeiras áreas; uma área relativamente consolidada em concordância com área abrangida pelo POOC (4ª.) e a terceira em frente à 5ª área, está caracterizada pela ausência de edificado onde se situa o Pinhal de Menéres. Assim a solução, visando integrar a diversidade destas situações, desenvolve-se segundo um perfil tipo que percorrendo toda a frente marítima, integra uma via de circulação mecânica com 6 m de largura e duas faixas, junto das praias com 2,5 m de largura cada uma, para circulação pedonal e de ciclistas.

---

<sup>20</sup> SOUTINHO, Alcino. 2003. Memória Descritiva – Requalificação da Avenida Atlântica de Vila do Conde, Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]



**Fig. 76** | Entrada da cidade pela Vizinha Póvoa de Varzim – Área 1, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z1



**Fig. 77** | Entrada da cidade pela Vizinha Póvoa de Varzim – Área 1, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z1



**Fig. 78** | Área 1 – Sentido Norte, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z1



**Fig. 79** | Área 1 – Sentido Norte, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z1



**Fig. 80** | Área 2 – Sentido Norte, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z2



**Fig. 81** | Área 2 – Sentido Norte, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z2



**Fig. 82** | Área 2 – Sentido Sul, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z2



**Fig. 83** | Área 2 – Sentido Sul, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z2



**Fig. 84** | Área 3 – Sentido Norte, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z3



**Fig. 85** | Área 3 – Sentido Norte, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z3



**Fig. 86** | Área 3 – Sentido Norte, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z3



**Fig. 87** | Área 3 – Sentido Norte, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z3



**Fig. 88** | Área 4 – Sentido Norte, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z4



**Fig. 89** | Área 4 – Sentido Norte, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z4



**Fig. 90** | Área 4 – Sentido Sul, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z4



**Fig. 91** | Área 4 – Sentido Sul, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z4



**Fig. 92** | Área 5 – Sentido Norte, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z5



**Fig. 93** | Área 5 – Sentido Norte, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z5



**Fig. 94** | Área 5 – Sentido Sul, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z5



**Fig. 95** | Área 5 – Sentido Sul, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z5

Ainda nesta zona da Avenida Atlântica, relativamente aos estudos do projeto, pode-se compreender a subdivisão destes em dois pontos: O primeiro abrange os Passeios junto à praia (fig. 96 - 99) e o segundo as Rampas de acesso à praia (fig. 100 e 104). No que diz respeito ao primeiro ponto e do ponto de vista estrutural, o passeio da marginal é dividido em três zonas distintas<sup>21</sup>:

- A zona em que existem enrocamentos com dimensões consideradas estáveis (no qual o acesso à praia é feito por rampas metálicas);

- A zona onde existem muros pequenos de alvenaria ou de betão, em que o nível das areias é modificado ciclicamente (na qual o acesso à praia é feito através de rampas de betão);

- A zona mais a norte, que se diferencia ligeiramente da primeira, onde existe um desnível de cerca de um metro entre o passeio e o início do enrocamento.

Relativamente ao segundo ponto, na primeira zona previu-se executar apenas uma laje sem muro, mantendo-se os apoios em colunas de JET GROUTING (fig. 100). Na segunda e terceira zonas, optou-se por colocar do lado do mar um muro com cerca de 2 m de altura na zona dois e de 1 m na zona três, julgando-se suficiente na absorção da flutuação das areias. Ligado a este muro, projetou-se uma laje destinada ao passeio com 5 m de largura (sobre a qual será executada uma fina camada de betuminoso), que ajudará a estabilizar as areias juntos ao arruamento projetado. Esta estrutura será apoiada em colunas de JET GROUTING afastadas de 10 m<sup>22</sup>. Para estas zonas foram então consideradas dois tipos de rampas de acesso à praia. O primeiro tipo corresponde à zona dois: uma rampa que vence um desnível pequeno e que será constituída por estrados de madeira apoiados sobre uma laje armada entre muros de betão (fig. 102,103). O segundo tipo corresponde à primeira zona: uma rampa que vence um desnível grande, constituída por estrados de madeira apoiados numa estrutura de pórticos metálicos tubulares, fundados sobre colunas de JET, sob a capa de enrocamento. Esta estrutura pretendeu-se que fosse facilmente desmontável<sup>23</sup> (fig. 104 – 106). E no início da presente época balnear (2020) estas rampas foram retiradas, devido ao seu estado avançado de degradação que impediam já a sua utilização (fig. 100 e 108). Ao longo dos anos foram ainda adicionadas nestas zonas de grande desnível, escadarias de madeira (fig. 100, 110).

---

<sup>21</sup> <http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=205&catProj=16&ordem=220>, consultado em Agosto de 2020

<sup>22</sup> IDEM

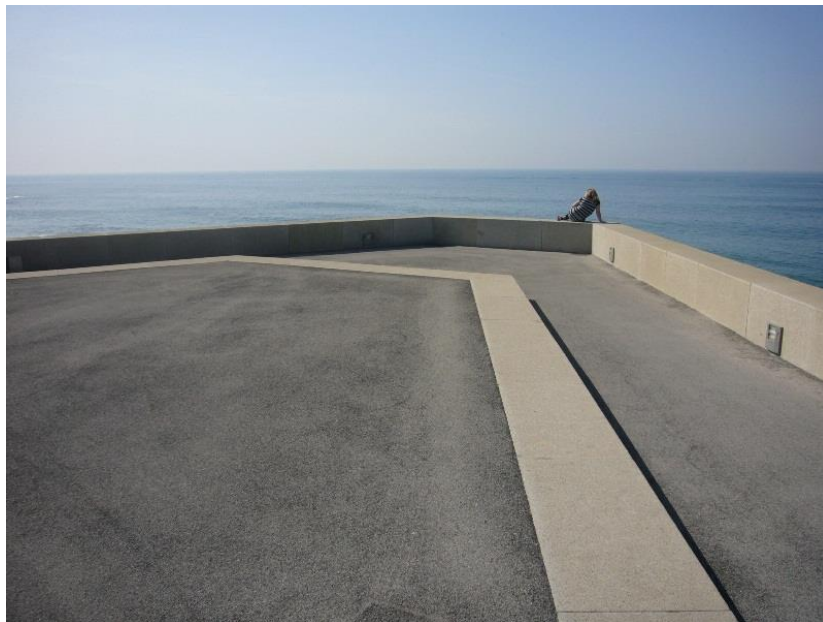
<sup>23</sup> IBIDEM



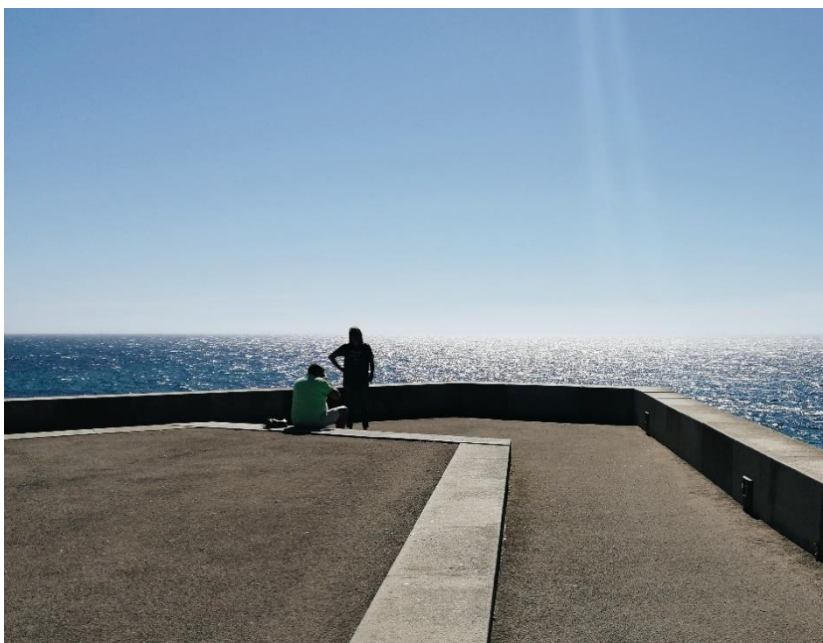
**Fig. 96** | Passeios junto à Praia, 2006



**Fig. 97** | Passeios junto à Praia, 2020



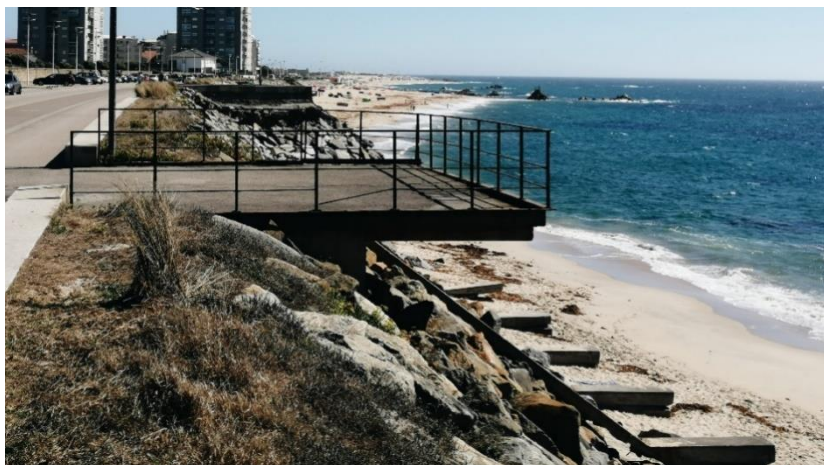
**Fig. 98** | Passeios junto à Praia, 2006



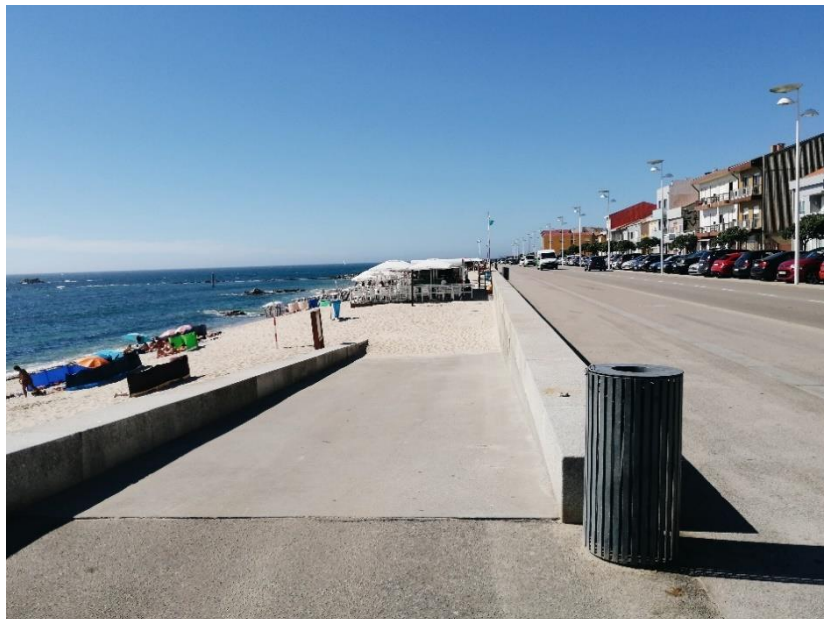
**Fig. 99** | Passeios junto à Praia, 2020



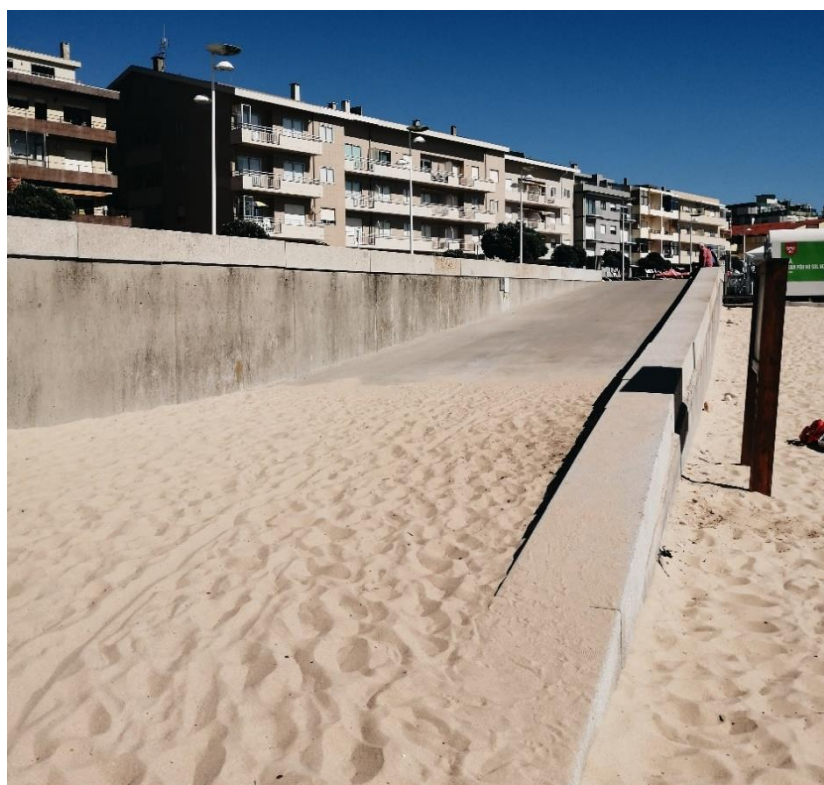
**Fig. 100** | Laje sem muro com apoios em colunas de JET GROUTING, 2006



**Fig. 101** | Laje sem muro com apoios em colunas de JET GROUTING, 2020



**Fig. 102** | Primeiro tipo de rampa - Entrada, 2020



**Fig. 103** | Primeiro tipo de Rampa - Saída, 2020



**Fig. 104** | Rampas de acesso à praia com grande desnível, 2006



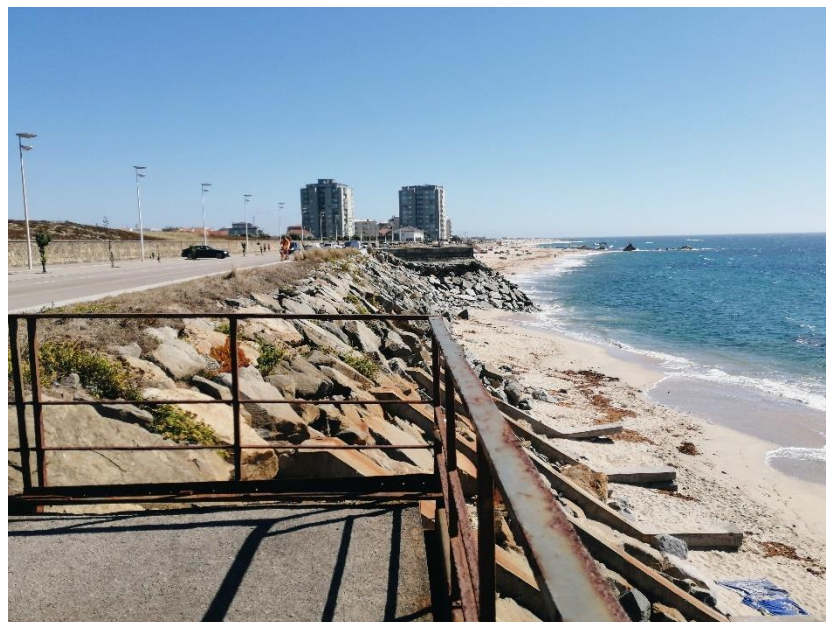
**Fig. 105** | Rampa em Estrutura metálica com estrados de Madeira, 2006



**Fig. 106** | Colunas de JET sob a capa de enrocamento, 2006



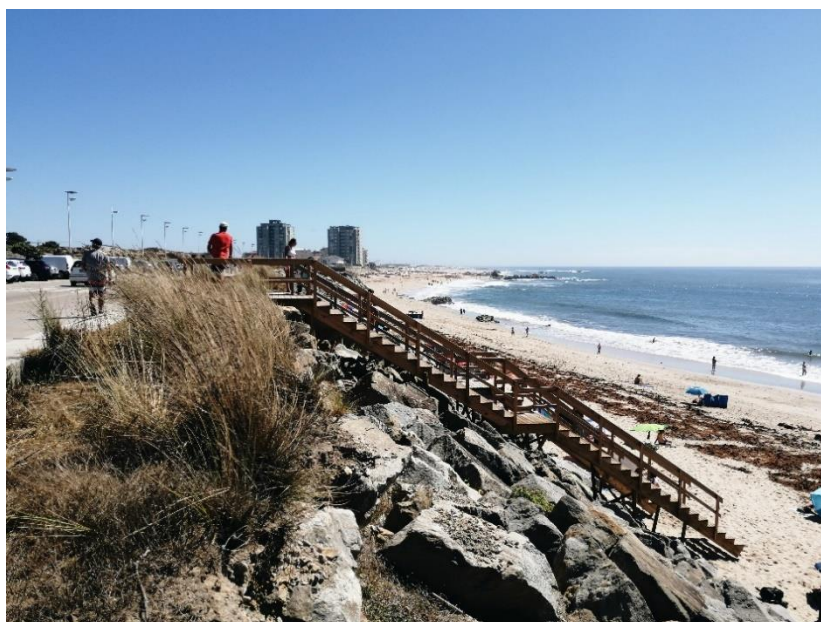
**Fig. 107** | Início da Rampa de acesso na Laje, 2006



**Fig. 108** | Local onde a Rampa de acesso assentava na Laje, 2020



**Fig. 109** | Acesso à Praia pelas Escadarias de Madeira, 2020



**Fig. 110** | Escadarias de Madeira, 2020

O projeto de execução da Requalificação Urbana do Parque Atlântico de Vila do Conde (fig. 111 – 118), elaborado pelo Arq<sup>o</sup> Álvaro Siza Vieira em coordenação com o sector a Norte (projeto em curso do Arq<sup>o</sup> Alcino Soutinho), compreendia os seguintes trabalhos<sup>24</sup>:

- a) Construção do muro de suporte de limite da praia, em betão aparente; e recuperação de muro e escadaria existentes no enfiamento da Avenida Bento de Freiras.
- b) Execução de passeio e via para bicicletas junto ao muro de suporte, em betão betuminoso claro, com guia em granito de 30 x 125 cm;
- c) Recuperação do revestimento vegetal das dunas entre o passeio marginal e a Av. Do Brasil (fig. 119 – 124);
- d) Caminhos pedonais atravessando as dunas, em calçada de granito (fig. 111 e 112);
- e) Construção de parques de estacionamento a nascente e poente da Avenida, respetivamente para 390 e 350 veículos, com pavimento em betão betuminoso e guias em granito de 30 x 125 cm;
- f) Reformulação e pavimentação em betão betuminoso da Av. Do Brasil;
- g) Reformulação da zona de implantação do obelisco existente e respetiva realocização;
- h) Arranjo dos canteiros do passeio nascente da Avenida, incluindo reforço e realinhamento do revestimento vegetal;
- i) Arborização ao longo do parque de estacionamento;
- j) Execução de todas as redes de infraestruturas necessárias;
- k) Construção de equipamentos de praia, apoiada nas diretrizes do Plano de Ordenamento da Orla Costeira – Caminha / Espinho;
- l) Construção da piscina de água salgada;
- m) Previsão de equipamentos a implementar na zona das dunas, em espaços adjacentes às vias de peões (restaurante, centro de lazer e bar, com respetivas instalações balneárias, incluindo cafetaria e esplanada) (fig. 131 e 132);
- n) Campo de futebol.

No Estudo Prévio, o arquiteto previu que o Campo de Futebol não devia ser incluído na área de intervenção. No entanto, se se verificasse a sua obrigatoriedade previu-se a sua construção na zona menos penalizante para as dunas, situada no terreno entre o enfiamento da Avenida do Ferrol e a Travessa Gaspar Ramos.

---

<sup>24</sup> VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva - Requalificação Urbana do Parque Atlântico (Marginal-Sul), Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]



**Fig. 111** | Avenida do Brasil, Zona Dunar – Sentido Sul, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z6



**Fig. 112** | Avenida do Brasil, Zona Dunar – Sentido Sul, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z6



**Fig. 113** | Avenida do Brasil, Zona Dunar – Sentido Norte, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z6

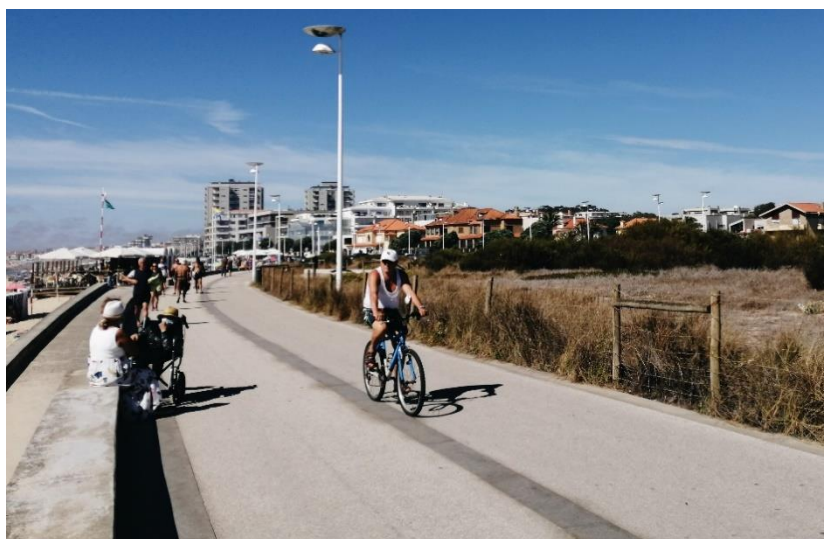


**Fig. 114** | Avenida do Brasil, Zona Dunar – Sentido Norte, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z6



**Fig. 115** | Antiga Avenida Marques Sá da Bandeira – Sentido Norte, 2002



**Fig. 116** | Atual Marginal Atlântica – Sentido Norte, 2020



**Fig. 117** | Antiga Avenida Marques Sá da Bandeira - Sentido Sul, 2002



**Fig. 118** | Atual Marginal Atlântica - Sentido Sul, 2020



**Fig. 119** | Antiga “Reta da Meta” – Avenida do Brasil, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z7



**Fig. 120** | Local da Antiga “Reta da Meta” – Avenida do Brasil, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z7



**Fig. 121** | Dunas Parque Atlântico, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z7



**Fig. 122** | Dunas Parque Atlântico, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z7



**Fig. 123** | Vista das Dunas Parque Atlântico e “Reta da Meta”, 2002

VOLUME II - Perfil Transversal Z7

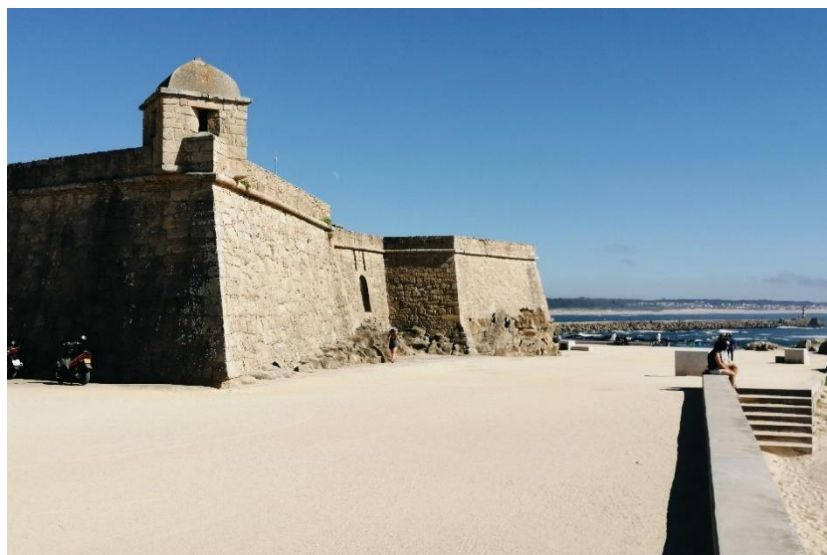


**Fig. 124** | Vista das Dunas Parque Atlântico e “Reta da Meta”, 2020

VOLUME II - Perfil Transversal Z7



**Fig. 125** | Tardoz Forte S. João Baptista e envolvente, 2002



**Fig. 126** | Tardoz Forte S. João Baptista e envolvente, 2020



**Fig. 127** | Forte S. João Baptista e envolvente, 2002



**Fig. 128** | Forte S. João Baptista e envolvente, 2020



**Fig. 129** | Forte S. João Baptista, 2002



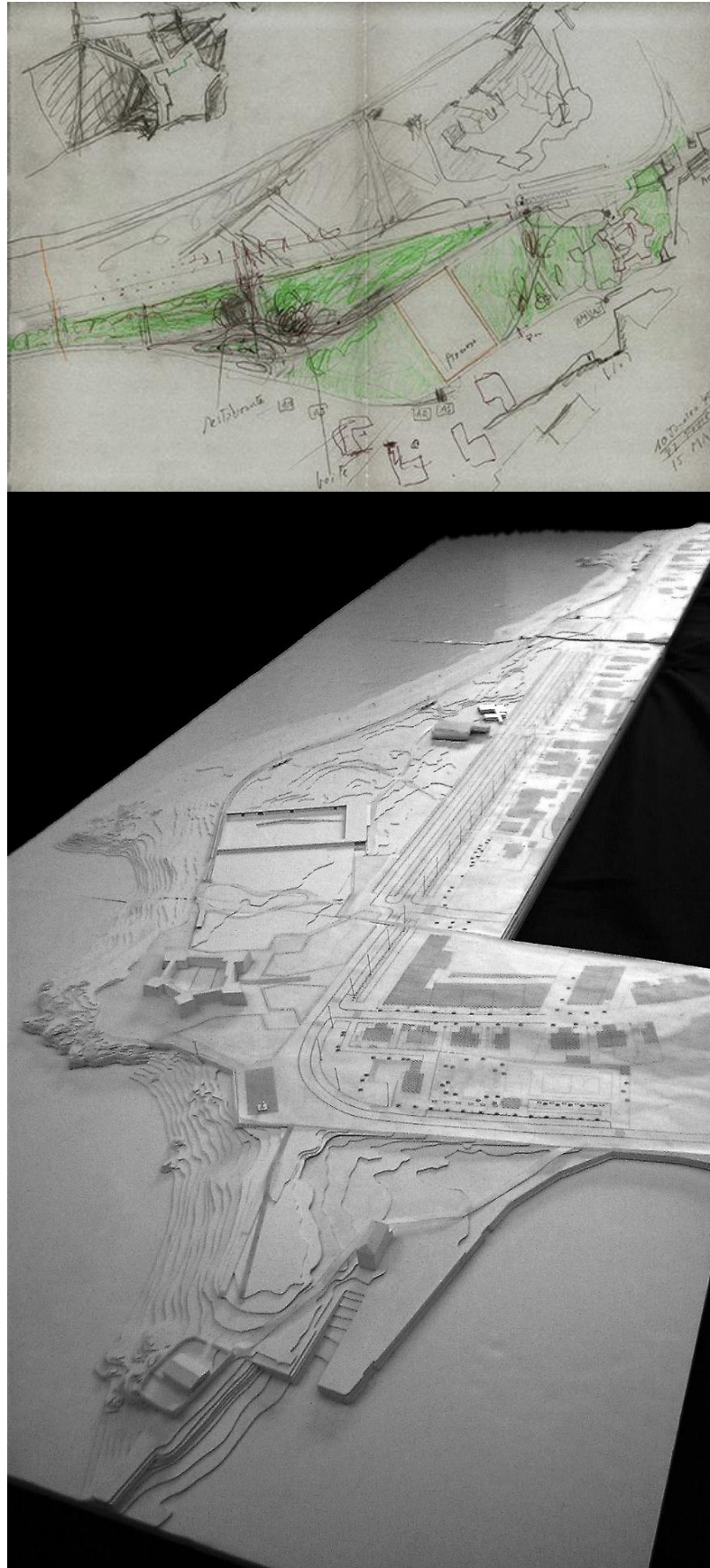
**Fig. 130** | Forte S. João Baptista, 2020



**Fig. 131** | Frente do Bar construído em 2009 no Parque Atlântico, 2020



**Fig. 132** | Traseira do Bar no Parque Atlântico, 2020



**Fig. 133** | Esquízo e Maquete final do Parque Atlântico do Arqº Siza Vieira, 2002

## Traçado e Características das Vias

A intervenção prevista envolve o reperfilamento das vias desde o extremo Norte ao extremo Sul da Marginal Atlântica de Vila do Conde. Na conseqüente divisão da marginal por áreas de intervenção, sabe-se já que nas áreas 1 a 4, estão previstas vias paralelas para exclusivo acesso às garagens e estacionamento, tendo em conta a presença de múltiplos acessos, não só a garagens existentes como, ainda face à expectativa da construção de novos edifícios, designadamente nas áreas em transformação. Na área 5, não se verificando os mesmos condicionamentos referidos nas anteriores, propõe-se, apenas baías de estacionamento perpendicular às vias de circulação mecânica, sempre, localizadas do lado nascente<sup>25</sup>. A partir desta área e ao longo de toda a Avenida do Brasil, foi igualmente prevista, no sentido da fruição natural do espaço, tanto estacionamentos perpendiculares às vias de circulação como estacionamentos em vias paralelas, no entanto, situados no lado poente.

No VOLUME II da dissertação pode encontrar-se os perfis de arruamento desenvolvidos, no âmbito de demonstrar o traçado antigo VS o atual, ao longo das várias áreas da intervenção. É através desses desenhos que a expressão da intervenção é realmente compreendida, uma vez que é através dessa comparação que se distingue as verdadeiras alterações efetuadas no traçado da Marginal Atlântica de Vila do Conde.

Foram também previstas alterações em algumas vias perpendiculares à marginal que consistiram no enquadramento das mesmas no âmbito dos acertos de traçado da Frente Atlântica. Nas figuras 134 a 139, é possível perceber as alterações de uma das ruas perpendiculares alvo deste reperfilamento. A Rua António Pereira Cadeco é a rua de ligação do Parque Urbano com a Frente Atlântica.

---

<sup>25</sup> SOUTINHO, Alcino. 2003. Memória Descritiva – Requalificação da Avenida Atlântica de Vila do Conde, Polis Vila do Conde



**Fig. 134** | Cruzamento da Rua António Pereira Cadeco, 2002



**Fig. 135** | Cruzamento da Rua António Pereira Cadeco, 2020



**Fig. 136** | Rua António Pereira Cadeco, 2002



**Fig. 137** | Rua António Pereira Cadeco, 2020



**Fig. 138** | Rua António Pereira Cadeco – Sentido Frente Atlântica, 2002



**Fig. 139** | Rua António Pereira Cadeco – Sentido Frente Atlântica, 2020



**Fig. 140** | Vista Aérea Parque Atlântico e antiga Avenida Marques Sá da Bandeira, 2002

VOLUME II – Planta de evolução



**Fig. 141** | Vista Aérea Parque Atlântico e antiga Avenida Marques Sá da Bandeira, 2020

VOLUME II – Planta de evolução

## Modelação do Terreno

Como foi referido anteriormente, a antiga Avenida do Marques Sá da Bandeira entre a praia e a zona dunar (fig. 140) desaparece para assim dar lugar a um corredor para bicicletas e peões, atual passeio da Marginal, permitindo o alargamento do areal em certas zonas até 15 m (fig. 141). Uma forte uniformidade e harmonia imperam ao longo de toda a intervenção, na forma como se aplicaram soluções e técnicas e como se utilizaram os materiais e os acabamentos.

De um ponto de vista estrutural o passeio da marginal foi dividido em duas zonas distintas. Uma zona em que o muro existente se manteve e outra, uma vez que se trata de uma zona fortemente fustigada pelo mar, com fortes desequilíbrios nos níveis da areia da praia, em que o muro foi demolido e construído um novo. Ainda nesta segunda zona de muro novo, pelo facto do ataque do mar e a profundidade a que se encontra a rocha de fundação diferirem muito, foram consideradas duas situações distintas. Nestas situações a solução foi idêntica diferenciando apenas as dimensões. Pelo que, a profundidade do firme encontra-se num caso a cerca de 12 m a 13 m e no outro a cerca de 6 m a 7 m (fig. 142). Por questões económicas os muros não foram assentados diretamente a essa profundidade, ao invés disso foi procurada uma altura considerada aceitável para afundar diretamente na rocha (143 e 144). Estes muros, consistem estruturalmente numa parede contraventada por tímpanos de 5 em 5 metros (fig. 145) sobre os quais se apoia uma laje (passeio). A estrutura será apoiada indiretamente na rocha por meio de um sistema destinado a descarregar as ações verticais e horizontais e constituído por colunas de JET GROUTING com micro estacas no seu interior (fig. 146). Refere-se também que, na zona onde se mantém o muro existente, será construída do mesmo modo uma laje apoiada no solo e amarrada ao muro, no âmbito de estabilizar a faixa entre a praia e os arruamentos.<sup>26</sup>

Tendo ainda como base as memórias descritivas do projeto aprovado, as redes de infraestruturas desta área foram reformuladas, como as de abastecimento, as de recolha de águas, telecomunicações e eletricidade e foram acrescentadas novas como as de distribuição de gás natural e as de recolha de águas pluviais. A modelação do terreno para as cotas do projeto passou basicamente pela abertura da caixa de pavimento, pela

---

<sup>26</sup><http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=236&catProj=16/>, consultado em Agosto de 2020



**Fig. 142** | Profundidade do firme na situação de muro novo, 2003



**Fig. 143** | Tímpanos de 5 em 5 metros, 2003



**Fig. 144** | Tímpanos afundados diretamente em rocha, 2003



**Fig. 145** | Parede contraventada por tímpanos, 2003



**Fig. 146** | Colunas de JET GROUTING com micro estacas no seu interior,



**Fig. 147** | Trabalhos de abertura das caixas de pavimentos, 2003



**Fig. 148** | Trabalhos de escavações para remoção de solos, 2003



**Fig. 149** | Trabalhos de abertura dos cabouços para fundações, 2003



**Fig. 150** | Trabalhos de reposição de solo, 2003



**Fig. 151** | Trabalhos de colocação das bases, 2003



**Fig. 152** | Trabalhos de aplicação dos pavimentos, 2003

escavação para a remoção de solos imprestáveis, pela abertura dos caboucos para os elementos de fundação, pela reposição dos solos de preenchimento dos caboucos, pelo fornecimento e colocação das bases e sub-bases dos pavimentos e pelo fornecimento e aplicação das mantas de drenagem e reforço dos pavimentos. As figuras 147 a 152 suportam este processo inicial e contínuo dos trabalhos realizados para o sucesso da intervenção.

## **Pavimentos**

### Prospecção realizada

Antes de se iniciar qualquer tipo de trabalho é importante preparar a zona para a intervenção. Por isso, começou-se por limitar e vedar a área de trabalhos, montar o estaleiro, fazer o levantamento total dos revestimentos, sondar e preparar as infraestruturas existentes, repor provisoriamente as serventias e serviços afetados pelos trabalhos, sinalizar e organizar as áreas envolventes ao estaleiro por forma a serem minimizados os efeitos da obra, remover as espécies arbóreas a remover e proteger as restantes<sup>27</sup>.

A eleição dos materiais que configuram a intervenção foi realizada, tendo em vista uma leitura de continuidade de toda a frente litoral desde o poente até ao limite norte do concelho de Vila do Conde: todos os pavimentos serão constituídos por cobertura de betuminoso, separados com guias de granito que ora serão niveladas com o pavimento, no caso das circulações de peões e ciclistas ora elevadas (6 cm) em relação à via de trânsito mecânico, excetuando-se no caso do separador de estacionamento com a avenida, onde se prevê uma guia elevada com 1 m de largura<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva - Requalificação Urbana do Parque Atlântico (Marginal-Sul), Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]

<sup>28</sup> IDEM

## Estrutura dos Pavimentos e Fundações

A Marginal de Vila do Conde foi motivo de um estudo aprofundado, uma vez que a intervenção obrigava a um reperfilamento da mesma. Com o objetivo de assegurar um bom desempenho e durabilidade desta, foi previsto na generalidade, a execução de pavimentos em betão betuminoso. Pretendia-se uma diferença de tonalidades entre os percursos automóveis e os de peões e bicicletas. Esta diferenciação procurou-se obter, manipulando o tipo (granito e calcário) e granulometria dos inertes e também, o método a utilizar no espalhamento (manual nas zonas não automóveis). Assumiu-se que a diferença de tonalidades não iria adquirir a força prevista inicialmente, dado que, obrigaria a utilização de betumes translúcidos. No entanto, o seu custo seria fora do razoável.<sup>29</sup> Assim, com base na memória descritiva do projeto, a constituição dos diferentes pavimentos utilizados pode ver-se graficamente nas imagens a seguir dispostas, numa comparação entre o pavimento anterior e o pavimento atual (fig. 153 e 154). O material utilizado em cada camada constituinte dos pavimentos é identificado em detalhes pormenorizados presentes no VOLUME II da presente dissertação.

Dado os materiais constituintes deste pavimento, pode considerar-se um pavimento flexível pois apresenta camadas superiores formadas por misturas betuminosas constituídas por materiais estabilizados com ligantes hidrocarbonados, seguidas de camadas puramente granulares assentes numa camada de fundação, a sua resistência estrutural é dada especificamente por essas diferentes camadas que o constituem (SANTOS, 2010). Por conseguinte, numa descrição breve das diferentes camadas utilizadas no novo pavimento pode perceber-se as suas funções (GIL, 2015):

**Camada de Desgaste** – camada situada sob o revestimento, com função de resistir à ação do tráfego e do clima e distribuir as tensões introduzidas pelo tráfego contribuindo para uma maior resistência global da estrutura. É normalmente constituída por uma mistura betuminosa (agregados e betume), sendo por isso um elemento aglutinante e impermeabilizador.

**Rega de Colagem** – camada de aglutinante betuminoso espalhado, que deve ser aplicada após a limpeza da superfície, retirando o pó e o material solto de modo a que as camadas betuminosas fiquem coladas umas às outras, funcionando como uma camada única.

---

<sup>29</sup> VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva - Requalificação Urbana do Parque Atlântico (Marginal-Sul), Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]

**Camada de Regularização** (ou de ligação) – camada em mistura betuminosa que contribui para uma maior regularidade superficial com função de receber e transmitir as cargas derivadas para a camada de base favorecendo a resistência da estrutura.

**Rega de Impregnação** – ligante hidrocarbonado aplicado geralmente sobre uma camada não betuminosa, sobre a qual será aplicada uma camada betuminosa. A sua função é proporcionar uma maior coesão à superfície.

**Camada de Base** – constituída normalmente por material granular compacto, é a camada estrutural mais importante, uma vez que a sua função é a de distribuir e reduzir as tensões verticais, diminuindo as tensões de compressão na sub-base.

**Camada Sub-base** – camada formada geralmente por solos granulares selecionados, utilizada para uniformizar a base e complementá-la. Além de ter como função receber os esforços provenientes da base e distribuí-los para a fundação, tem a função de drenar as infiltrações que podem ocorrer nas camadas superiores.

**Fundação** – superfície onde assenta o pavimento, que inclui a camada de leito do pavimento.

O sucesso das pavimentações dependeu em grande parte, das fundações a utilizar. Assim, partindo do princípio que os solos se encontram já, suficientemente estabilizados, dá-se maior preponderância à regularidade das fundações do que propriamente à sua espessura, impondo-se que o andamento da construção fosse o seguinte<sup>30</sup>:

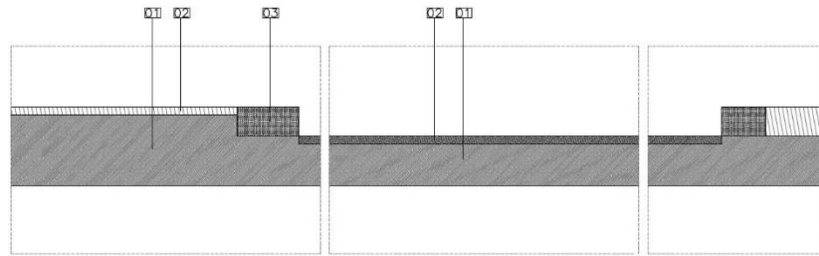
- Colocação da sub-base dos pavimentos de circulação automóvel com 20 cm;
- Colocação sobre a anterior, da base dos pavimentos de circulação automóvel, com 20cm que se prolonga para as zonas dos passeios formando a sua sub-base, numa camada contínua;
- Após a execução da camada anterior são abertos os caboucos para as guias e é feita a sua aplicação;
- Execução da camada de base dos passeios com espessura de 14 cm.

---

<sup>30</sup> VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva - Requalificação Urbana do Parque Atlântico (Marginal-Sul), Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]

Os restantes pavimentos são executados sobre areia, pelo que, apenas se promove a separação e confinamento da sua fundação (também em areia) do restante solo, utilizando geotêxtis (com funções anti contaminação) e estacas de madeira cravadas (confinamento).

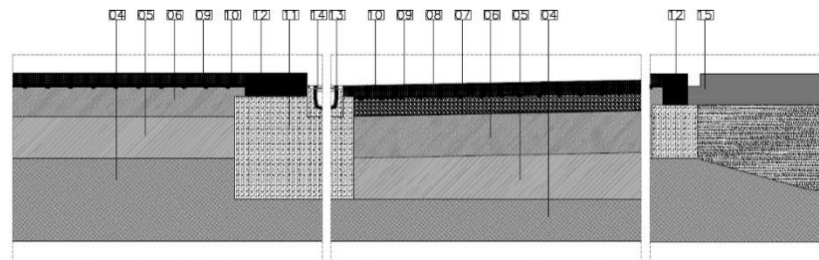
Mais, foi prevista a utilização de granito amarelo nas guias, contra guias e passadeiras, com dimensões padrão de 1.25 m. Os muros que ladeiam o passeio a poente foram previstos em lajeado de pedra de granito (125x60) com fundação em betão armado, ligados por intermédio de cimento cola. Já na zona do Parque Atlântico foi antevisto também a utilização de calçada portuguesa em granito e saibro ao redor do Forte de São João Baptista. A execução das guias destes pavimentos em calçada e saibro é proposta em fiadas de cubos de 11 x 11cm, assentes sobre fundação em betão ciclópico ou estacas de madeira (na zona dunar por forma a minimizar a agressão da intervenção).



LEGENDA

- 01 Camada Base
- 02 Pavimentos Antigos
- 03 Lancil

**Fig. 153** | Constituintes do Pavimento antigo



LEGENDA

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| 04 Fundação  | 10 Camada de Desgaste E= 0.06m |
| 05 Camada Sub-base E= 0.20m                          | 11 Sapata associada            |
| 06 Camada Base E= 0.14m (Passeio) E= 0.20m (Rodovia) | 12 Guia C= 1.25m E=0.30m       |
| 07 Rega de Impregnação                               | 13 Caleira de águas pluviais   |
| 08 Camada de Regularização E= 0.08m                  | 14 Grelha metálica Nervurada   |
| 09 Rega de Colagem                                   | 15 Canteiro ajardinado         |

**Fig. 154** | Constituintes do Pavimentos após intervenção

## **Infraestruturas de Apoio e Equipamentos**

A adaptação do espaço implicou o estudo de vários tipos de infraestruturas, para além da rodoviária anteriormente analisada, previram-se alterações a nível do esquema de drenagem de águas, iluminação pública e sinalização.

Para além das infraestruturas de apoio ao espaço, foram propostos novos equipamentos e mobiliário urbano com o intuito de dar um carácter mais atual à avenida.

### **Rede de Abastecimento e Drenagem de Águas**

Dada a influência na configuração da proposta, é importante assinalar a solução para o sistema de drenagem. Sendo este composto por uma caleira com grelha contínua metálica (fig. 155), funcionando como contra guia junto da guia separadora do percurso de ciclistas com a artéria de trânsito mecânico, assim como separador do estacionamento com o respetivo acesso (fig. 156).

### **Iluminação Pública**

Como se pode constatar a partir da figura 157, a iluminação da via pública antes da intervenção dispunha de luminárias dos dois lados da via de trânsito. No lado nascente faziam parte luminárias mais altas com vista à iluminação de toda a via automóvel e no lado oposto no passeio, luminárias mais baixas com dois focos luminosos.

Com o objetivo de implementar no espaço uma nova centralidade, configurando-lhe um aspeto mais atual, seguro e apelativo, foi realizado um estudo referente à iluminação e concluiu-se que após a intervenção, as luminárias com dois focos luminosos constituíram todo o sistema de iluminação e situam-se agora sempre do lado edificado, isto é, do lado nascente intercalados com as árvores com reforço nos locais de passagem pedonais, prevendo-se ainda, nos muros que ladeiam as rampas de acesso às praias, elementos encastrados com iluminação de referência (fig. 158).



**Fig. 155** | Caleira com grelha contínua metálica



**Fig. 156** | Trabalhos de aplicação das Caleiras



**Fig. 157** | Sistema de Iluminação, 1994



**Fig. 158** | Sistema de Iluminação, 2020

## Sinalização

A sinalização a implantar na zona de intervenção, passa pela sinalização horizontal e pela sinalização vertical de código, no entanto nenhuma da sinalização existente será mantida. Contudo a sinalização vertical de Orientação será recolocada consoante as variadas necessidades. À restante sinalização vertical, essencialmente de regulamentação e de indicação colocada a uma altura de 2.40 m, serão adicionados elementos de sinalização luminosa com o intuito de reduzir velocidades e proporcionar aos utilizadores da via, quer pedonal quer automóvel, mais segurança.

A nível da sinalização horizontal, prevê-se na Avenida uma linha longitudinal tracejada a separar os dois corredores de sentidos opostos para a circulação automóvel. Nos entroncamentos das ruas perpendiculares ao mar foram sempre previstas passadeiras, estrategicamente localizadas, de forma a dar continuidade aos percursos pedonais nos passeios, retificando-se simultaneamente os raios de curvatura nas concordâncias com a avenida marginal, visando deste modo, reduzir a velocidade de viragens dos arruamentos para a via marítima e vice-versa.

## Equipamento e Mobiliário Urbano

Em relação ao mobiliário urbano o equipamento colocado foi adequado à particularidade de cada zona, contribuindo para a melhoria do conforto dos seus utilizadores. Atento ainda na figura 157, eram dispostos ao longo da avenida, bancos duplos colocados frente a frente que proporcionavam aos transeuntes um espaço de descanso e contemplação, porém foram extintos uma vez que, o muro que delimita a praia proporciona o mesmo efeito. Este muro, como elemento decisivo e definidor da intervenção, refere-se como um muro de suporte sobre as praias, integralmente construído em betão lavado com inertes rolados, superiormente rematado com elementos de granito com a altura de 0,30 m e largura de 0,60 m, de forma a permitir uma ampla visibilidade sobre o mar.

Sendo que, como é possível constatar ao longo das figuras, a avenida na sua versão inicial carece de elementos verdes, é previsto ao longo de toda a extensão da via marginal árvores localizadas nas áreas de estacionamento (este tema será aprofundado no subcapítulo seguinte), implantadas por sua vez em caldeiras protegidas com elementos “standard” de ferro fundido do tipo “Escofet”.

Num projeto de requalificação urbana deste nível, uma das questões relevantes no desenho do espaço público passa também pela distribuição de papeleiras. Estas eram inicialmente as papeleiras verdes básicas de plástico dispostas aleatoriamente pelo

espaço. Para a intervenção é proposto ao longo da Avenida Infante D. Henrique e pelos principais pontos de passagem e estadia, papeleiras de ferro fundido que fazem parilha com as caldeiras implementadas nas árvores e concedem à intervenção um ar mais moderno e atual (fig. 159). Já ao longo da Avenida do Brasil são dispostos do lado oposto ao mar, conjuntos de ecopontos em ferro fundido e do lado do mar, papeleiras simples em pontos de maior afluência (fig. 160 e 161).

No seguimento deste contexto é importante referir os monumentos que embelezam e remetem os habitantes a memórias passadas. O existente “Padrão da Memória”, um monumento alusivo à primeira tentativa de desembarque das tropas liberais na foz do Rio Ave<sup>31</sup> foi recolocado ligeiramente mais para sul de onde se encontrava (fig. 162). Continuando a localização de monumentos para o sentido norte, foi extinto o parque infantil (fig. 165) que se situava na ampla praça que nasce entre o enrocamento da Avenida Infante Dom Henrique e a Avenida Coutinho Lanhoso, dando lugar agora a uma praça de carácter social localizada enfrente ao mar (fig. 166), onde se implanta o “Monumento ao Pescador de Vila do Conde”, um conjunto escultório em bronze, da autoria dos irmãos Carlos, Eduardo e Ramiro Bompastor, artistas plásticos vilacondenses, que inspirados em personagens locais, retrataram a bravura e o engenho dos pescadores que enfrentavam a dureza da sua arte<sup>32</sup> (fig. 163).

Já um ano depois da intervenção Polis, foi inaugurado junto ao mercado nas Caxinas, “O Memorial aos Náufragos” da autoria do Arquitecto Manuel Maia Gomes com o intuito de homenagear os homens da comunidade piscatória que, na costa portuguesa e noutros países, perderam a vida no mar<sup>33</sup> (fig. 164).

Ainda como proposto no Estudo Prévio, além dos apoios mínimos e simples (com exceção das áreas comerciais, amovíveis e colocadas, durante o verão, na praia), são permanentes e situados juntos às rampas de acesso às praias os apoios completos (Praias “Turismo” e “Olinda” e Praia de “N. S. Da Guia”), que se localizam ao nível da praia, incorporados sob a rampa de acesso existente e sob a plataforma onde se localiza o “Padrão da Memória”, respetivamente<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> <https://viladoconde.com/padrao-da-memoria/>, consultado em Abril de 2020

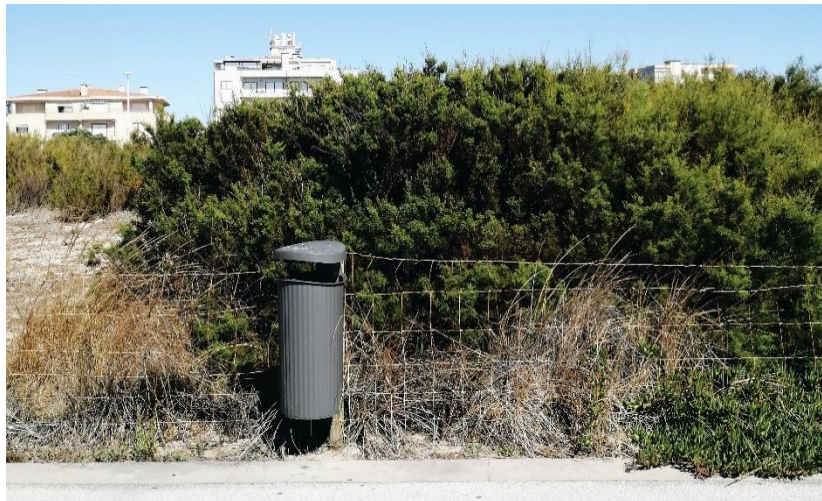
<sup>32</sup> <http://www.portoenorte.pt/pt/o-que-fazer/monumento-ao-pescador-2/>, consultado em Abril de 2020

<sup>33</sup> <http://www.portoenorte.pt/pt/o-que-fazer/memorial-aos-naufragos/>, consultado em Abril de 2020

<sup>34</sup> VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva - Requalificação Urbana do Parque Atlântico (Marginal-Sul), Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]



**Fig. 159** | Papeleira em ferro fundido, 2020



**Fig. 160** | Papeleira simples, 2020



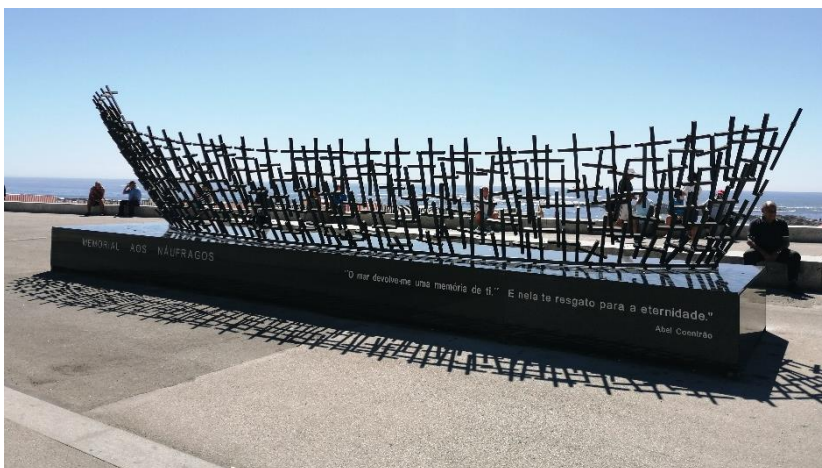
**Fig. 161** | Conjunto de ecopontos, 2020



**Fig. 162** | Localização do “Padrão da Memória”, 2020



**Fig. 163** | “Monumento ao Pescador de Vila do Conde”, 2020



**Fig. 164** | “O Memorial aos Naufragos”, 2020



**Fig. 165** | Praça com Parque infantil, 2001



**Fig. 166** | Praça social enfrente ao Mar, 2020

## **Adição de Elementos Verdes na Marginal de Vila do Conde**

Ao longo dos anos têm sido cada vez mais importante considerar as árvores como um benefício para a saúde humana, uma vez que estas contribuem para uma redução da poluição nas cidades. Assumindo uma distribuição equilibrada da flora é possível filtrar naturalmente o ar que respiramos e ao mesmo tempo usufruir da calma das árvores, da sua sombra e interação com o sol, da estabilização da temperatura e da redução do ruído. Para além das benesses que nos traz à saúde, os espaços verdes inseridos nas cidades ajudam também na biosfera e ecossistema da área e espaços ao seu redor<sup>35</sup>. Partindo desta premissa, o objetivo dos arquitetos com a inserção de elementos verdes ao longo da marginal recaí sobre estes problemas típicos de um mau planeamento urbano. Surge por isso a necessidade de arborizar as Avenidas uma vez que antes da intervenção a leitura do verde era rara.

Esta aplicação ambiciona também a possibilidade de economizar recursos públicos, já que as áreas arborizadas quando comparadas a áreas de exposição solar diretas sofrem menos com os fenómenos de contração e dilatação, diminuindo o desgaste e a manutenção das áreas pavimentadas. Por conseguinte, os elementos verdes escolhidos para desempenhar esta papel foram o *Metrosidero Excelsa*. Uma árvore de grande porte e de folha persistente com floração abundante de um vermelho vivo durante os meses de Maio a Julho. Os metrosideros resultam muito bem como forma de árvore de sombra e são um bom corta-vento na primeira linha do mar por ser muito resistente à salitre e ao vento<sup>36</sup>. Colocadas estrategicamente nas novas linhas de estacionamento, estas árvores, mais do que satisfazer o conceito simples de elemento estético, vieram dar uma noção de proximidade com a natureza e consequentemente um contributo para a clara melhoria da qualidade de vida dos habitantes e visitantes da marginal de Vila do Conde (fig.167 e 168).

A intenção de preservar a zona dunar do Parque Atlântico, uma extensa área “natural”, com uma dimensão que ultrapassa os dez hectares, alia-se com o princípio fundamental da preservação da natureza. Esta duna, remanescente e fragmentada, esteve sujeita ao longo de décadas a intensos processos erosivos e usos indevidos e abusivos provocando a sua degradação biofísica e a dissipação da sua dinâmica ecológica. No âmbito do

---

<sup>35</sup> <https://www.portaldojardim.com/pdj/2009/03/25/plantas-para-a-beira-mar/>, consultado em Agosto de 2020

<sup>36</sup> Idem

programa Polis, foi possível encontrar soluções inovadoras para a requalificação deste espaço urbano singular, através de um ousado método de renaturalização do sistema dunar remanescente. Para esta reposição das condições “naturais” fez parte integrante um processo de valorização paisagística e a renaturalização de sistema dunar residual. Atualmente, esta paisagem é já muito consolidada em grande parte devido à presença de um denso e diversificado coberto vegetal “autóctone”, que assegura a estabilidade biofísica do sistema dunar, contribui para a regeneração das funções ecológicas e incrementa a biodiversidade. Em termos de vegetação, deve evidenciar-se a diversidade de espécies autóctones que compõem o estrato herbáceo e semiarbusivo, com especial dominância para a *Ammophila arenaria*, embora consociada com a *Anagallis monelli*; *Mendicago marítima*; *Convolvus soldanela*; *Anthyllis vulneraria*; *Arctotis calêndula*; *Anagallis arvenses*; *Cheiranthus littoreus*; *Silene litórea*; *Eryngium maritimum*; *Panocratium maritimum*; *Sedum acre*<sup>37</sup>.

Com a preservação deste meio ambiente e dando lugar à expansão da natureza as aves e os insetos são os que mais beneficiam destas áreas verdes. No entanto, a requalificação desta zona traz à cidade uma forte componente natural que permite aos habitantes usufruir de um ecossistema plantado entre a cidade e o mar (fig. 169 – 173).

No coroamento de concordância dos enrocamentos com o plano do passeio preconiza-se também uma cobertura vegetal adaptada às características locais (visível também nas figuras 159 e 167).

---

<sup>37</sup>[http://www.visitviladoconde.pt/fazer/natureza/parques-e-jardins/geo\\_artigo/parque-atlantico](http://www.visitviladoconde.pt/fazer/natureza/parques-e-jardins/geo_artigo/parque-atlantico), consultado em Agosto de 2020



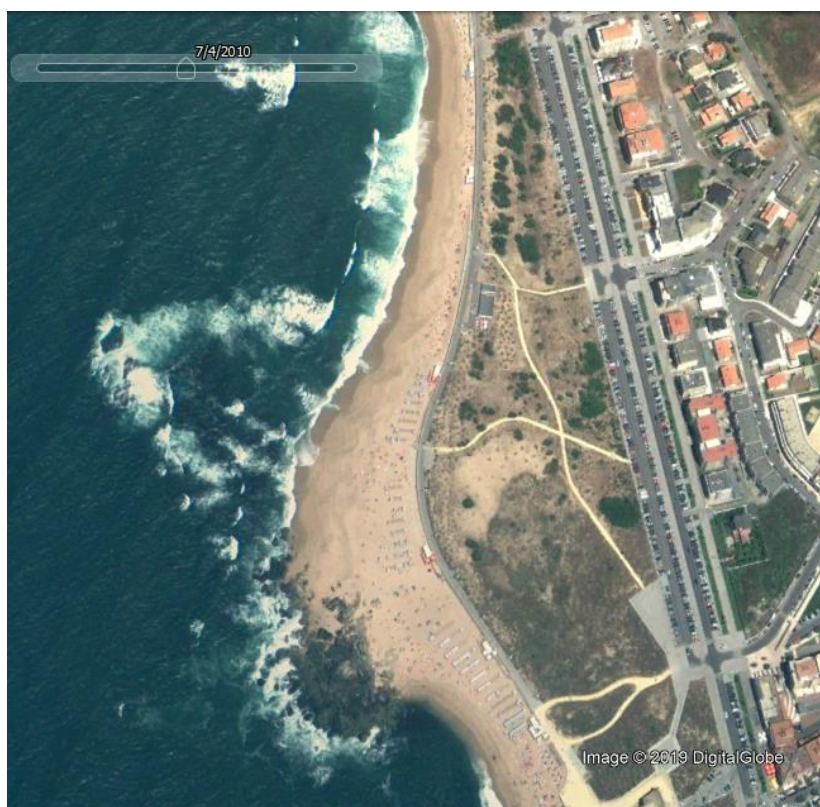
**Fig. 167** | Arborização entre estacionamentos, 2020



**Fig. 168** | Caldeira em ferro fundido, 2020



**Fig. 169** | Parque Atlântico – Dunas, 2003



**Fig. 170** | Parque Atlântico – Dunas, 2010



171. Parque Atlântico – Dunas (Sentido norte), 2020



Fig. 172 | Percursos entre o Parque Atlântico, 2020



Fig. 173 | Parque Atlântico – Dunas (Sentido Sul), 2020

## **Incidência das Intervenções Polis na Cidade**

Com base no enquadramento e objetivos do Programa Polis em Vila do Conde, importa mencionar os eixos de intervenção ou ações concretizadas total ou parcialmente até 31 de Outubro de 2011<sup>38</sup>, de acordo com as informações recolhidas no Arquivo Municipal:

- Reperfilamento e Requalificação da Frente Atlântica – Obra concluída em 2006;
- Construção do Parque Atlântico – Construído apenas o Bar, inaugurado em 2009;
- Ciclovia e percursos pedonais associados – Obra concluída em 2006;
- Construção do Parque Urbano e Ligação à Frente Atlântica – Obra concluída e inaugurada em 2005;
- Beneficiação de Espaços Públicos nas Margens do Rio Ave – Concluído totalmente em 2004;
- Reordenamento da Foz do Rio Ave – Atualmente não existe qualquer equipamento no local;
- Centro de Interpretação e Monitorização Ambiental – Obra concluída em 2005 (CMVC);

Quer-se assim compreender que a intervenção global do Programa Polis evidencia uma relação de equilíbrio entre as várias áreas mencionadas, sintetizando um conjunto de elementos e valores arquitetónicos, influenciando os níveis de dignidade da imagem da cidade e do espaço público.

---

<sup>38</sup> Data em que a Sociedade Polis Vila do Conde foi extinta, passando todo o seu património a pertencer ao Município.



## **IV. IMPACTO: CONSIDERAÇÕES FINAIS**

# O Impacto do Programa Polis na Frente Marítima de Vila do Conde

## Apreciação global da intervenção

O desenvolvimento dos dois capítulos anteriores tem como objetivo assegurar uma visão global do caso de estudo, dando a conhecer o território em causa e enquadrando simultaneamente o universo temporal. Neste capítulo é possível tirar conclusões acerca desta intervenção Polis que é caso de estudo desta dissertação, como um processo de planeamento ou um meio de introduzir um modelo de cidade em Vila do Conde. Desta forma, importa iniciar esta reflexão a partir de um conceito portador de diversos significados impostos por razões ou acontecimentos históricos - o Espaço Urbano - surge como um ambiente de uso comum a todos, convertendo-se numa ligação importante entre as vivências e a organização da cidade. Os diversos elementos urbanos que lhe estão associados, tais como praças, espaços verdes, ruas e infraestruturas de livre acesso, conferem-lhe um papel determinante na cidade (RIBEIRO, 2016).

*Convém igualmente, “(...) perceber a natureza dos espaços que a compõem e como a sua específica Topologia condiciona depois os comportamentos dos habitantes e a sua perceção do tecido urbano.”<sup>39</sup>*

Assim, é através do efeito estético dos espaços, que se pretende atualmente servir não apenas a população local, como também a população que vem de fora, atribuindo-lhe singularidade e dinâmica social. É igualmente pelo meio das propostas urbanas que se tenta colmatar as fragilidades entre o espaço público e o edificado, procurando corresponder às expectativas e necessidades da população.

Contudo, a organização destes espaços acaba por estar influenciada por vários fatores: como a definição de uma estratégia de desenvolvimento, que se expressa pelo plano de ordenamento do território ou por outros instrumentos relacionados com este (SOUSA,2017).

É necessário entender esta organização como uma identidade da própria cidade, relacionando-a com a paisagem e com os restantes espaços envolventes. De forma a

---

<sup>39</sup> José Pedro Martins Barata, *Saber ver a Cidade*, 2019, p.39

simplificar, o controle da interatividade do homem para com o espaço natural ou físico não se deve resumir apenas à gestão de um espaço, mas sim proporcionar simultaneamente uma envolvimento que permita um desenvolvimento a escalas diferentes, com vista a preservar o presente e potenciar o futuro.

A permanência de pessoas e atividades humanas em Vila do Conde esteve ao longo do tempo relacionada com a sua linha com a costa. Sucedeu-se nesta parte mais recente da cidade, no início do presente século, uma grande operação urbanística impulsionada pelo surgimento da indústria balnear que começou a crescer a partir do século XIX. A estrutura desta zona de intervenção apresenta um desenho típico daquela época, revelando linhas tendencialmente racionais e retilíneas que se adaptam à dinâmica da marginal ao longo da linha da costa (NEIVA, 2013). Este programa surgiu como um regime de exceção em relação ao sistema de gestão territorial, no qual cada intervenção tem uma entidade própria à qual lhe são atribuídas regalias no âmbito de se proceder a uma operação de requalificação urbana num curto espaço de tempo. Sendo a área de intervenção deste caso de estudo abrangida por uma complexidade de mecanismos de planeamento em certa parte por causa da existência de elementos naturais estruturantes, a sua requalificação foi no sentido de responder aos problemas da metrópole contemporânea. Assim, os mecanismos de planeamento referentes à problemática ambiental caracterizam-se por instrumentos especiais de condicionamento e manutenção das áreas com valor ambiental e paisagístico (ROCHA, 2011).

Neste sentido, a proposta recaiu numa intervenção do território em que se procurou a coesão entre paisagem e urbanismo, através de diversos ambientes urbanos incluindo áreas fortemente naturalizadas. Enquanto processo de planeamento, o Polis apresenta uma mudança de abordagem assumindo uma posição em que cada área é parte integrante do processo de transformação territorial (IDEM). Portanto, esta operação pretendia mais do que estruturar o espaço público, melhorar as condições para as práticas balneares valorizando a beleza dos espaços da cidade, a fim de se promover e preparar para um desenvolvimento e crescimento da indústria turístico-balnear, pelo meio da criação de espaços verdes, áreas de lazer, zonas de estacionamento e equipamentos. A integração de percursos pedonais e para ciclistas e a preservação do meio ambiente, ofereciam também uma melhoria na qualidade de vida dos habitantes (NEIVA,2013).

O programa Polis é por isso lançado para corrigir a periferia da cidade para que esta seja aceite como parte integrante da mesma. É esta a mentalidade por detrás do Polis. As nossas cidades desenvolveram-se de determinada forma e temos de as aceitar como elas

são, no entanto pode-se assumir uma vertente corretora e pedagógica, procedendo-se à sua requalificação (ROCHA, 2011).

Escrutinando o termo “Requalificação urbana” percebe-se que a sua definição passa pela “operação de renovação, reestruturação ou reabilitação urbana, em que a valorização ambiental e a melhoria do desempenho funcional do tecido urbano constituem objetivos primordiais da intervenção”<sup>40</sup>. Posto isto, torna-se evidente que a intenção da requalificação da Frente Atlântica de Vila do Conde não passou pela descaracterização total da frente marítima, ao invés disso foi preocupação manter a linguagem funcional e a valorização ambiental que sempre foram característicos desta zona da cidade. É por isso claro, que o principal foco do Polis é um melhoramento da situação que as várias áreas de intervenção apresentam, através de uma identificação dos vários problemas e desafios comuns às cidades. O programa Polis não apresenta por essa razão, grandes alterações a nível estrutural e funcional, mas transforma as suas áreas de intervenção mais capazes de desempenhar o papel de centros da rede de cidades nacionais.

O caso em estudo, conta com uma frente marítima extensa e de grande complexidade ambiental e de utilização intensa na época balnear, sendo também uma centralidade relativamente importante na área metropolitana do Porto em termos de lazer, apresentava-se com alguns problemas de nível urbanístico, nomeadamente insuficiências ao nível do espaço público, da infraestruturização e da pouca variedade nos modos de mobilidade (ROCHA, 2011). Assim, o objetivo desta intervenção centra-se na relação entre o construído e o natural, isto é, procura-se uma relação mais próxima e integrada entre o mar e a cidade (NEIVA, 2013). Esta requalificação individualiza um conjunto de ações que assentam essencialmente na reestruturação do espaço público e afasta as consequências de um rápido e desordenado crescimento da malha urbana. Tenta conciliar as funções de circulação automóvel, de paragem e contemplação, de percursos pedonais com o seu adequado equipamento em termos de mobiliário urbano e hierarquização das variadas estruturas espaciais que definem esta ligação entre o construído e o natural (IDEM). Um projeto capaz de trazer regra e uniformidade ao local, servindo assim como exemplo e modelo no sentido de melhor controlar a proliferação urbana futura. Essa qualificação abrange o ordenamento das circulações, a criação de áreas de enquadramento e a localização de áreas de descanso e lazer, que culminam numa integração contínua e ideológica com o resto da cidade. Ou seja, apesar da área de intervenção ser de certo modo extensa, consideram-se seis zonas distintas, cada uma com particularidades intrínsecas. No entanto a adoção de novas configurações no

---

<sup>40</sup> Direção-Geral de Ordenamento do Território DE 2008, p. 67

traçado das vias, uniformiza-as de modo a obter-se espaços mais próximos das pessoas. É igualmente perceptível que o Polis Vila do Conde retrata uma componente importante de proteção do património natural e cultural. Passa também pela proteção de espaços abertos e do próprio núcleo urbano em relação ao mar.

A estratégia para proteção e valorização da orla costeira, mostra uma preocupação em relação ao avanço do mar, sendo por isso aplicadas técnicas de proteção e adaptadas estruturas de apoio às atividades humanas. De modo a obter certos padrões de qualidade do espaço urbano é garantida a acessibilidade de toda a gente através da eliminação de barreiras físicas no espaço público, pela implementação de infraestruturas de apoio à praia e pela instalação de mobiliário urbano e iluminação artificial dos espaços públicos.

São os materiais e acabamentos escolhidos, como vimos no capítulo anterior, que impõem à Avenida Marginal uma forte uniformidade e um carácter austero e sólido. A uniformidade pode ser também identificável através das medidas base utilizadas nas larguras das vias e das guias, onde se alteram unicamente nos espaços onde se situam os acessos à praia.

Os estacionamento foram sempre uma preocupação ao longo de toda a área de intervenção e os elementos verdes apesar de aparecerem nas áreas de estacionamento, assumem uma posição de menor importância para que o mar seja o destaque de toda a envolvente (NEIVA, 2013).

O Forte de S. João Baptista foi o alvo de destaque da zona sul da Marginal, tendo a sua área envolvente sido trabalhada de modo a serem definidos espaços essencialmente pedonais para atividades desportivas e lúdicas e de carácter contemplativo (IDEM).

Este conjunto de intervenções urbanísticas ao longo de toda a costa marítima em Vila do Conde, a par também da reabilitação da zona histórica e da frente ribeirinha da cidade, renovou por completo a imagem da cidade promovendo-a ao Mundo e criando condições de qualidade para o seu crescimento na indústria turística. A revitalização da sua frente de água acrescentou uma melhor qualidade de vida aos seus habitantes e visitantes, criando-se novos espaços e equipamentos que propagaram a prática banhar e incentivaram as caminhadas junto ao mar, a prática de desporto, descanso e lazer. Porém, se tivermos em consideração que cada vez mais se procura um processo consecutivo de transformação do território, conclui-se que o Polis Vila do Conde promove uma intervenção muito formal dando apenas a ideia de que foi implementada uma cidade finalizada, corrigida e que serve como exemplo pedagógico, ficando a partir daí, com uma imagem renovada que passa a ser um dos pontos de atração de pessoas e

visitantes e introduz uma dinâmica nova conciliando a indústria turística à beleza e qualidade de vida.

Não se querendo fazer aqui uma análise crítica à cerca da forma de intervenção e tratando-se unicamente de uma interpretação daquilo que se vê, apura-se que a intenção por de trás desta intervenção era a homogeneização da paisagem urbana com um ambiente urbano em meio naturalizado. É, contudo, curioso, que a intervenção expressa simultaneamente uma tentativa de responder às exigências que o desenvolvimento do território urbano contemporâneo traz, a nova realidade económica, social e ambiental que se pretende para o mundo. Assim, os próximos subcapítulos surgem no âmbito de fortalecer a premissa de que o Programa Polis surge nesta zona da cidade, como uma necessidade de valorizar uma identidade para a cidade através das suas características e como forma de garantir, pelo meio de renovação da imagem e do espaço, uma afluência de recursos.

## **Perceção do Impacto da intervenção na População**

De forma a atingir uma melhor perceção sobre a satisfação da população residente, com a intervenção mais emblemática do Programa Polis na cidade de Vila do Conde, procedeu-se à elaboração de um inquérito online destinado unicamente a habitantes locais e visitantes frequentes da cidade.

Antes de analisar os resultados obtidos, sabe-se através de um artigo do jornal Público em 2006 que na altura do projeto terminado, houveram pequenos pormenores que foram alvo de críticas por parte dos vilacondenses. Críticas essas que assentavam essencialmente nos materiais utilizados e na falta de iluminação pública e não tanto no desenho do arranjo, que entre a Praia Azul e o Forte de S. João Baptista, eliminou a estrada mais frequentada por banhistas: a Avenida Marques Sá da Bandeira (atual Passeio da Marginal). Raramente foram identificadas críticas às alterações introduzidas no rebaixamento dos muros (entre o passeio e a Praia), que melhorou o raio de observação sobre o areal e o mar. Também nunca foi contestada a criação de bolsas de estacionamento ou a manutenção da característica dunar (Parque Atlântico) que existia entre a Avenida Brasil e o Mar. Os enfoques do desagrado estiveram concentrados na pouca iluminação pública e na utilização predominante de alcatrão, que em dias de sol intenso, aquece bastante. Outra das críticas iniciais da intervenção surge com a cota demasiado baixa entre a faixa dos automóveis e o conjunto ciclovía-passeio, que causa desconforto e insegurança nos utilizadores por ser frequente a invasão de carros. Após a época balnear de 2006, o à data Presidente da CM Mário Almeida admite alguns retoques no projeto alicerçado numa “lógica arquitetónica”, e a par com o autor do projeto foram colocados uns “mecos” que separam os corredores dos carros dos restantes utilizadores, foi reforçada a pintura no pavimento e acrescentada iluminação.

No entanto, e após uma análise breve aos questionários obtidos, sabe-se que algumas das críticas existentes no final da intervenção são atualmente recorrentes por parte dos habitantes. Quer-se por isso, apresentar de seguida uma análise detalhada à cerca das respostas que nos levam a compreender como a população encara esta intervenção.

É necessário referir que o questionário online atingiu o total de 195 inquiridos, onde 170 são naturais de Vila do Conde (fig. 174). É composto por dezanove questões de resposta múltipla (Anexo A1) que serviram como objeto de análise de conteúdo.

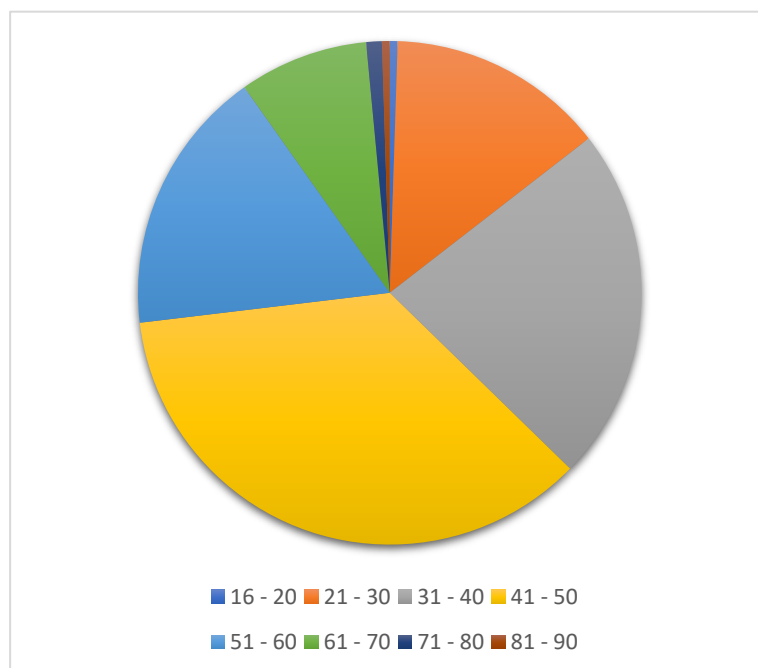


**Fig. 174** | Gráfico das respostas referentes à primeira questão

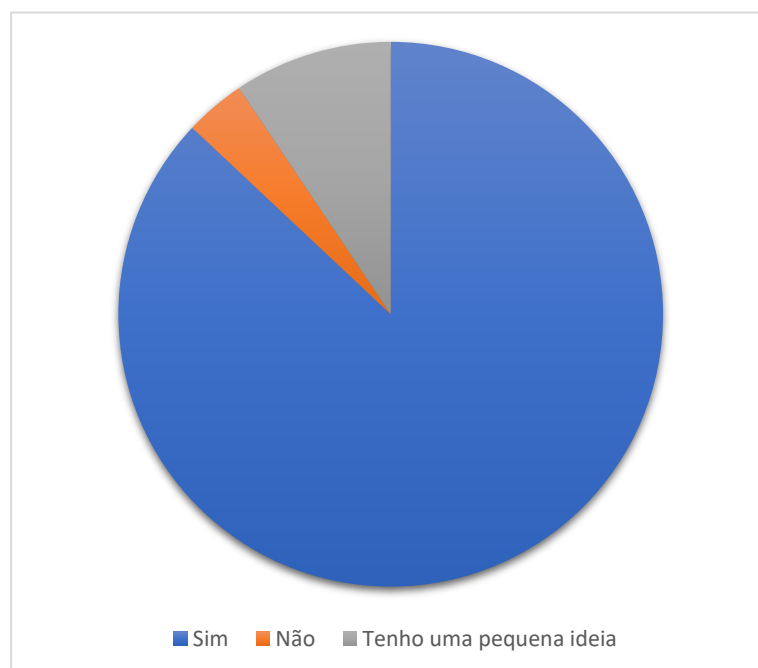
Este processo de análise de dados foi dividido em dois pontos, que dão resposta ao presente capítulo e ao seguinte. Neste capítulo, integra-se a análise das respostas às perguntas:

**• Pergunta 4: “Lembra-se da cidade antes do Programa Polis?”**

A importância desta pergunta realça o facto de que as memórias presentes nos habitantes permitem uma comparação mais fiel e verídica à cerca do impacto que a intervenção causou nas suas vidas e na forma como vivem a cidade. Sendo por isso, o mote inicial para um questionário de considerações, uma vez que 189 dos inquiridos se encontra numa faixa etária entre os 21 e os 70 anos de idade (fig. 175), 185 desses conhecem ou já ouviram falar do Programa Polis (fig. 176) e 173 lembra-se ou tem pequenas memórias de como era a cidade antes da chegada do Programa (fig. 177). Quer-se com esta questão perceber-se, se quem se lembra da antiga Marginal, reconhece que a intervenção foi impactante para a cidade e seus habitantes ou se a mesma não alterou o seu modo de vida.



**Fig. 175** | Gráfico das respostas referentes à segunda questão



**Fig. 176** | Gráfico das respostas referentes à questão 3

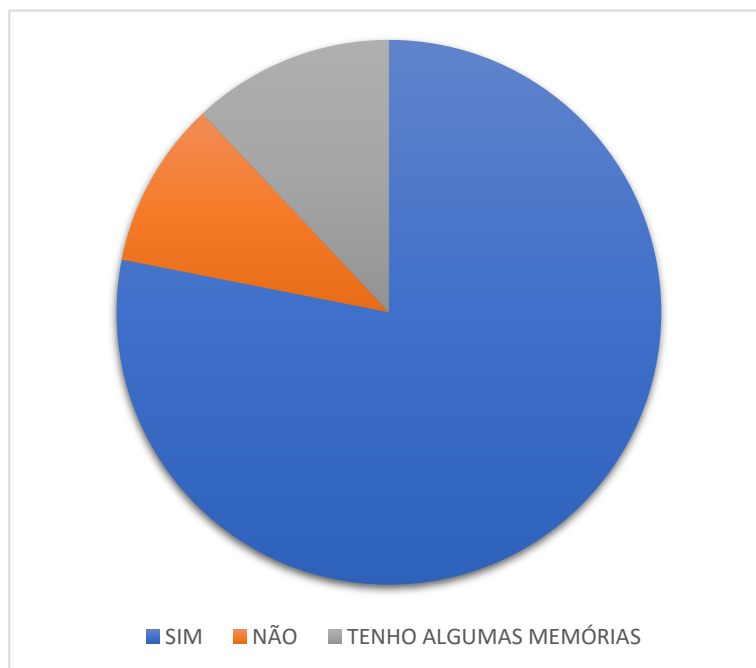


Fig. 177 | Gráfico das respostas referentes à questão 4

**•Pergunta 7: “O que é que a intervenção Polis na Frente Atlântica, alterou no quotidiano dos Vilacondenses?”**

As opções de resposta a esta pergunta foram condicionadas em cinco categorias que englobam as principais alterações no quotidiano dos Vilacondenses segundo vários aspetos, com vista a evitar devaneios que em nada contribuíssem para uma clara conclusão desta.

A primeira categoria, “Relações Sócio – Culturais” coaduna as opiniões que consideram que a intervenção ao longo do mar é também um espaço de convívio, na medida em que muitas vezes é considerada como ponto de encontro da população e a nível cultural, pela criação de espaços que promovem atividades culturais, como por exemplo o CMIA – Centro de Interpretação e Monitorização Ambiental.

Na categoria “Utilidade dos Espaços de Lazer” agrupa-se as considerações relativas à criação de mais espaços de lazer que promovam a prática de atividades físicas como é o caso de passear, andar de bicicleta, correr, etc...).

Na categoria seguinte “Relação da população com o Espaço Público/cidade” engloba-se a alteração da relação da população com o espaço público, tendo em vista que o Programa Polis contribuiu para que os Vilacondenses usufruíssem mais da sua cidade em termos de fruição e utilização do espaço público.

A quarta categoria “Segurança e Conforto”, remete para as respostas que consideram que foram criadas mais condições de segurança e de conforto para as pessoas que utilizam o espaço público.

Por último, na categoria “Acessibilidades e Mobilidades” reúne-se as considerações que referem a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade através da criação de percursos ciclo/pedonais.

Assim, pela análise das respostas a esta pergunta conclui-se que o Programa Polis impulsionou alterações significativas no quotidiano dos Vilacondenses ao nível da melhoria da sua Relação com o espaço público/cidade, promovendo uma maior utilização do espaço da cidade. As categorias “Utilidade dos Espaços de Lazer” e “Acessibilidades e Mobilidades”, também são objeto de destaque com um número de referências idêntico, considerando-se também bastante favorável, na medida em que a criação de espaços de lazer proporcionou mais contacto com esta zona da cidade e ao mesmo tempo constitui uma melhoria na acessibilidade e mobilidade, sendo agora mais fácil a movimentação na área. Foram também mencionadas, ainda que em menor número, as categorias “Relações Sócio - Culturais” e “Segurança e Conforto” (fig. 178). O facto de serem referidas as condições de segurança e conforto realçam uma ambiguidade nas suas conclusões dado que, certa percentagem dos inquiridos que escolheu a segurança e o conforto como uma das alterações no quotidiano dos habitantes deixou saber, através de uma nota à questão colocada, que sentem agora uma certa insegurança na estrada e nos passeios, causada pela pouca elevação dos passeios em relação à via de trânsito e pela circulação das bicicletas próxima dos peões. Por outro lado, esta escolha refere a importância destas alterações uma vez que reflete que a utilização deste espaço não é condicionada, isto é, é um espaço que é utilizado.

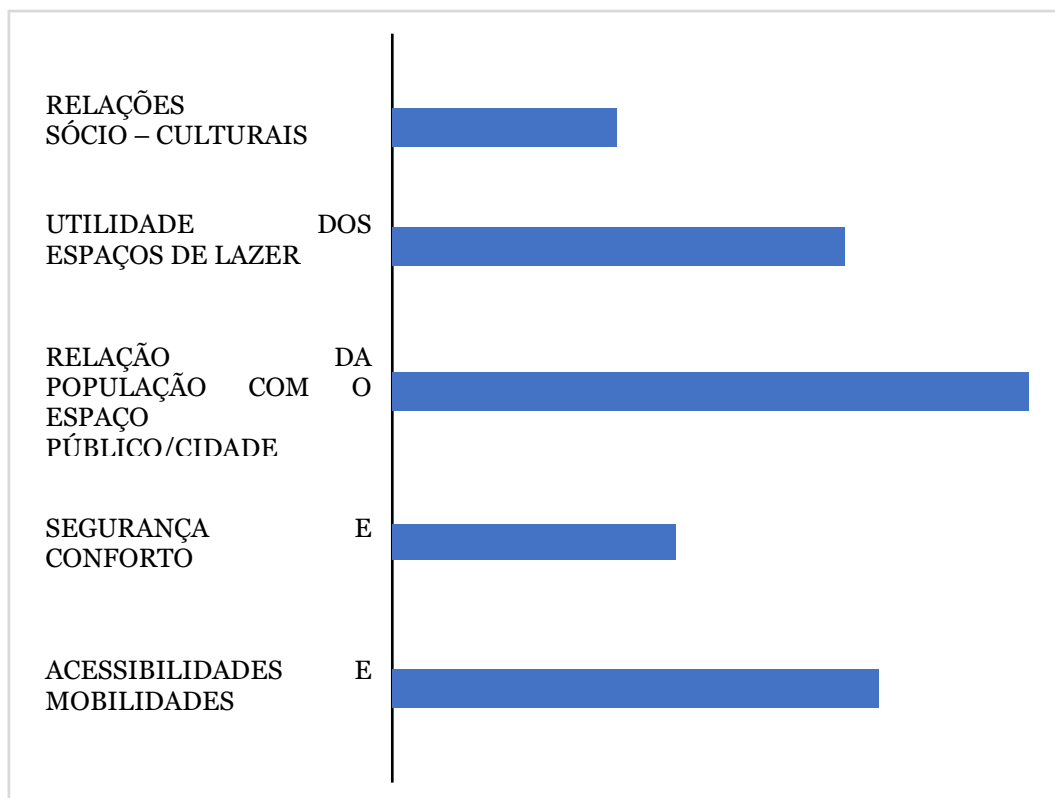
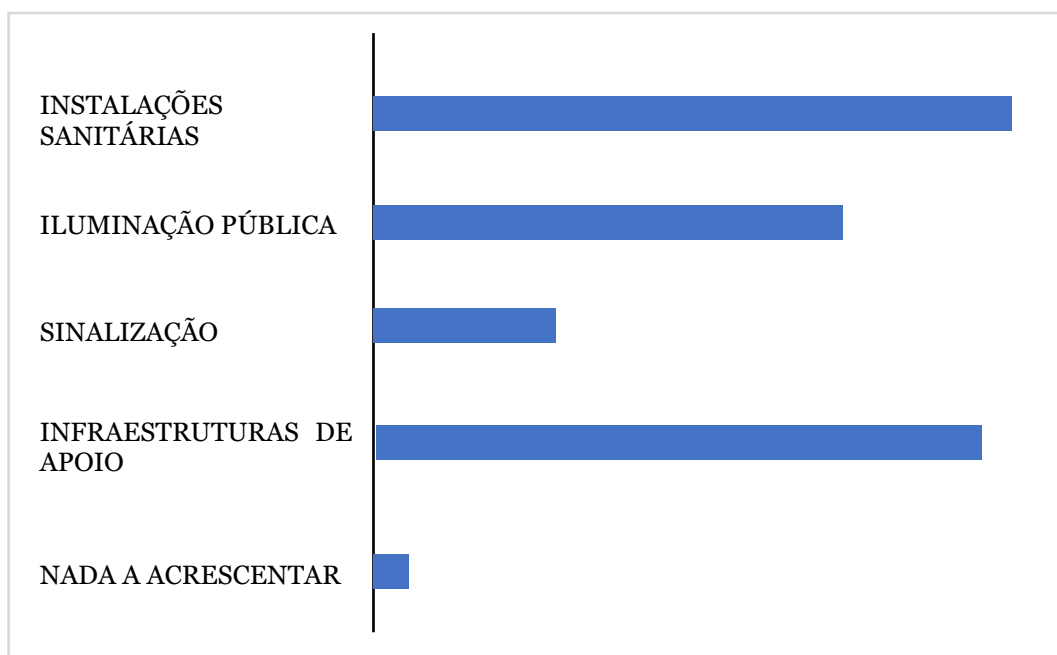


Fig. 178 | Gráfico das respostas referentes à questão 7

**• Pergunta 12: “Que outros equipamentos, acha necessários implementar na Avenida Atlântica, para melhoria da vivência dos habitantes e utilizadores?”**

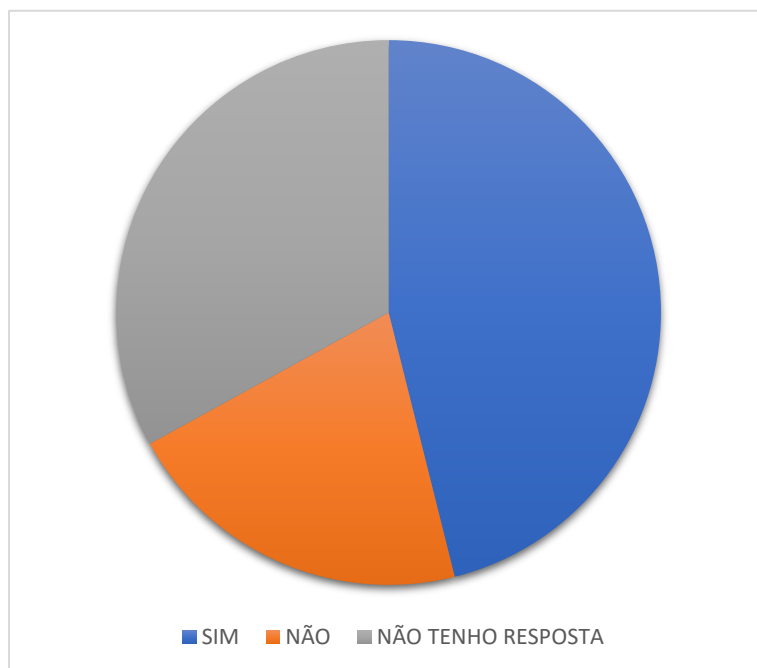
Tanto como na questão anterior, aqui foram agrupadas quatro categorias segundo as necessidades visíveis e as descobertas através das críticas feitas pelos habitantes após o final da intervenção. São estas: “Instalações Sanitárias”, “Iluminação Pública”, “Sinalização” e “Infraestruturas de apoio”. Entre o total dos inquiridos, cinco assumem que não existe qualquer necessidade de construção de mais equipamentos. Os restantes, a maioria remete para a necessidade da criação de Instalações Sanitárias públicas e mais infraestruturas de apoio como por exemplo Bike Parks, chuveiros públicos para banhistas e surfistas, bebedouros, equipamentos para cães, infraestruturas para caravanistas, campos de jogos, entre outros. São também referidas, em menor número, a melhoria da “Sinalização” e “Iluminação Pública” (fig.179).



**Fig. 179** | Gráfico das respostas referentes à questão 12

**• Pergunta 16: “Na sua opinião, houve alguma alteração desnecessária nesta intervenção?”**

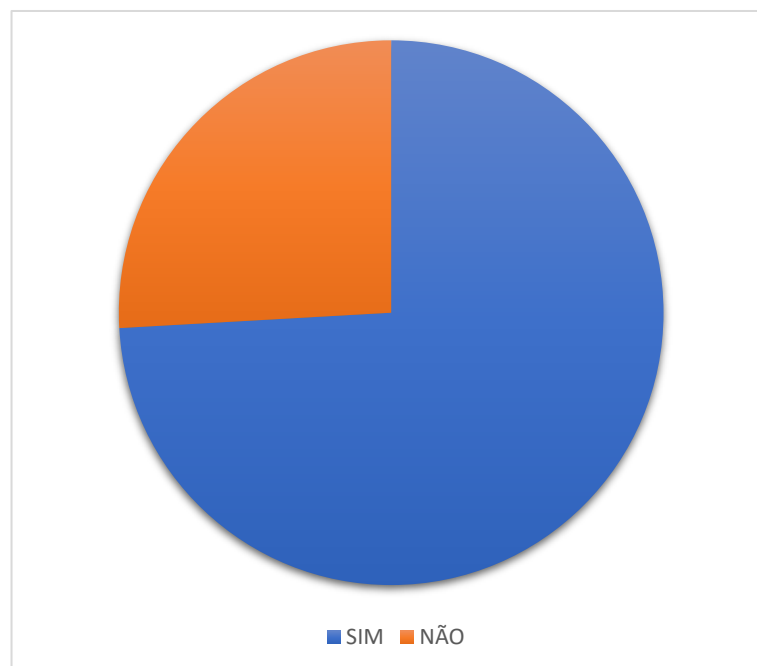
Nas respostas dadas a esta pergunta apenas 40 dos inquiridos salientam que não houve qualquer alteração desnecessária nesta intervenção. No entanto, os 89 que alegaram que encontram alterações desnecessárias, consideram que essas alterações poderiam ter sido realizadas de uma forma mais adequada e menos evasiva. Os restantes 66 não têm uma resposta formada, que contribua para a análise da questão (fig. 180).



**Fig. 180** | Gráfico das respostas referentes à questão 16

• **Pergunta 17: “Considera esta intervenção uma mais valia para a cidade?”**

A resposta a esta pergunta contrai um carácter definitivo à importância desta intervenção para a população. Pois apesar de esta, assumir com este questionário, imensas críticas e apontamentos a melhorias, 145 dos inquiridos assume também a intervenção como uma evolução positiva para a cidade (fig. 181).



**Fig. 181** | Gráfico das respostas referentes à questão 17

• **Pergunta 18: “Tem por hábito usufruir do Espaço Urbano desta zona da Cidade?”**

Indo de encontro à pergunta anterior, o mesmo número de inquiridos que assumem a intervenção como uma mais valia, usufruem do espaço frequentemente quer através da utilização dos estacionamento, dos passeios e ciclovias ou dos equipamentos para atividades desportivas. Dos restantes, apenas dez dos inquiridos não usufruem nunca deste espaço (fig.182).



**Fig. 182** | Gráfico das respostas referentes à questão 18

• **Pergunta 19: “Consegue imaginar-se a viver atualmente na cidade sem a intervenção Polis?”**

Como estudante de Arquitetura, esta questão surge por uma curiosidade própria criada a partir da investigação constante sobre a evolução desta cidade e consequentemente da descoberta através de fotografias, de como era a cidade antes da intervenção Polis, uma vez que, só após alguns anos da sua conclusão, se tornou a cidade de residência da família. Assim, procura-se aqui alimentar a imaginação de qualquer possibilidade em se viver a vida atual nesta parte da cidade inalterada pelo Polis. Surpreendentemente, 105 dos inquiridos imagina-se a viver na cidade como esta era antes da intervenção, descobrindo-se assim uma certa incoerência por parte de alguns interrogados, que assumem que esta contribuiu para a evolução da vida na cidade. Dos restantes, 50 não

se imaginam na cidade antiga e 40 não tem qualquer resposta fundamentada para a questão (fig. 183).



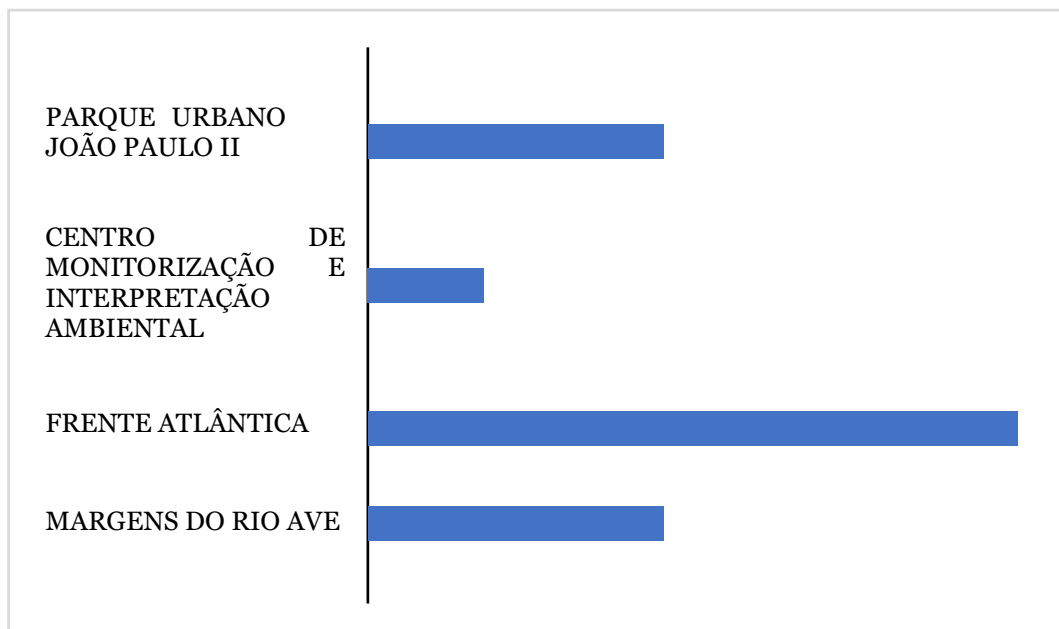
**Fig. 183** | Gráfico das respostas referentes à questão 19

## Avaliação do Impacto da intervenção na Cidade

No último capítulo desta dissertação será revelado o impacto que a intervenção Polis na Frente Marítima teve na cidade de Vila do Conde. As análises às restantes questões do inquérito online trazem nos agora, pelos entrevistados uma visão relevante desta intervenção:

### • Pergunta 5: “Para si, qual foi o projeto concretizado mais emblemático do Programa Polis na cidade?”

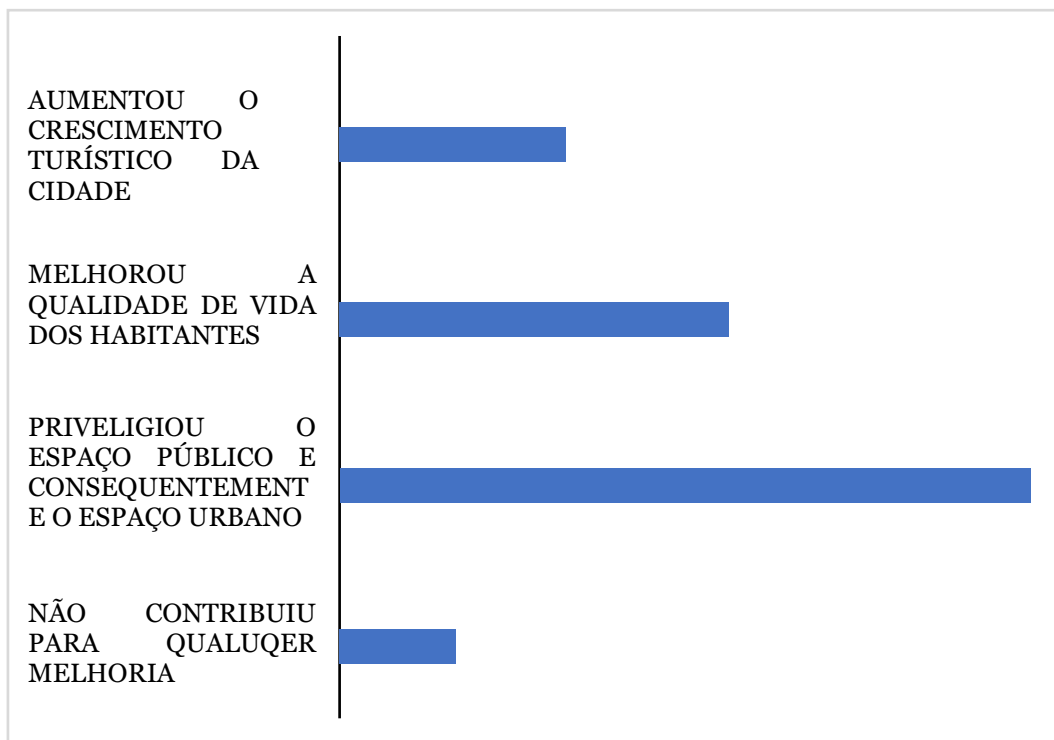
É importante referir que nesta questão, alguns inquiridos indicaram mais do que um projeto. No entanto, em análise às respostas a maioria assumiu que a Frente Atlântica foi o projeto mais emblemático do Programa Polis na cidade, uma vez que esta possibilita a passagem e o atravessamento de toda a cidade ao longo do mar. Com resultados iguais são também referidos os projetos do Parque Urbano João Paulo II e as Margens do rio Ave. Com menos relevância, assume-se o Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental (fig. 184).



**Fig. 184** | Gráfico das respostas referentes à questão 5

**• Pergunta 6: “Em que medida o Programa Polis contribuiu para o desenvolvimento da Cidade?”**

Não existem dados oficiais que relacionem o desenvolvimento da cidade com a intervenção do Programa Polis, no entanto as respostas a esta pergunta fazem saber que, na opinião da maioria dos interrogados, o Polis “privilegiou o espaço público e consequentemente a importância do Espaço Urbano”. Melhorando posteriormente a qualidade de vida dos habitantes e por último contribuiu para o aumento do crescimento turístico da cidade. 30 dos interrogados assume que o programa não contribuiu com nada de novo para a cidade (fig. 185).



**Fig. 185** | Gráfico das respostas referentes à questão 6

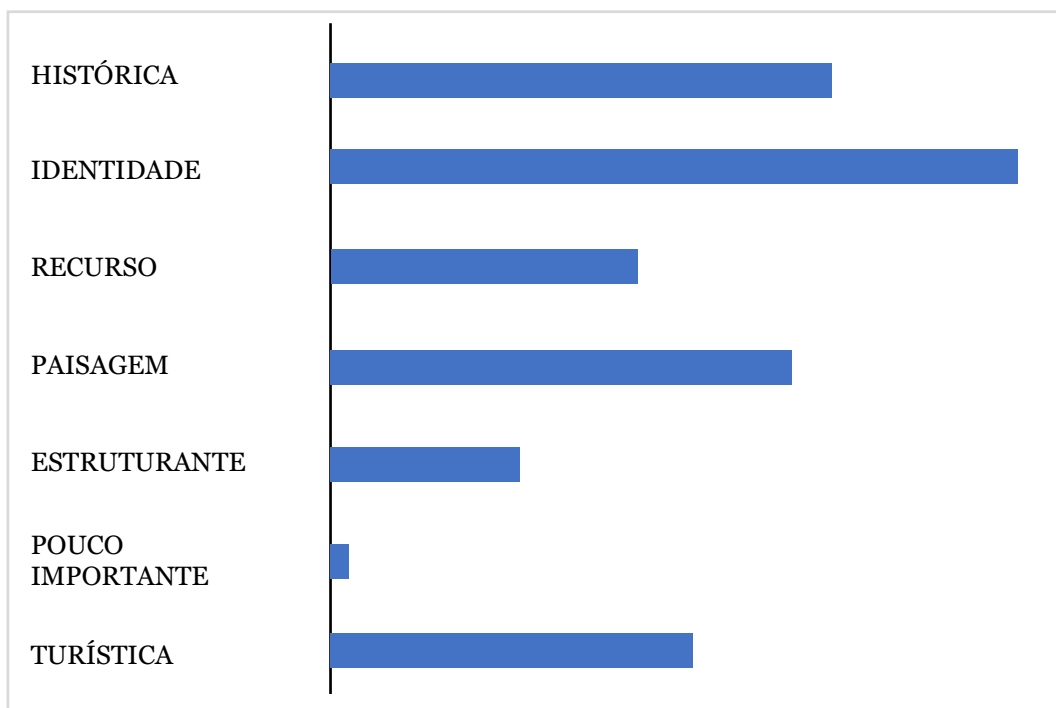
**• Pergunta 8: “Para si, qual é a importância que o mar assume perante a cidade?”**

As respostas nesta questão foram agrupadas em sete categorias de aspetos, segundo o tipo de importância que o Mar assume no contexto da cidade.

No que diz respeito à importância do mar na cidade, a categoria “Histórica” realça os elementos patrimoniais que fazem ressaltar a história do lugar que o torna distintivo e único e envolvem toda a herança histórica da evolução da cidade consoante a existência

do mar. A categoria “Identidade” não pode ser entendida afastada da “Histórica”, pois do mesmo modo, agrupa as respostas que consideram que o mar é um fator de destaque da cidade. O mar é também referido como um “Recurso” uma vez que ainda é utilizado como fonte de alimento e abastecimento da população. A categoria “Paisagem” é referenciada através da importância do mar na sua qualidade, mencionada como estritamente visual e como uma valorização estética na paisagem. Pode ser considerado também um elemento “Estruturante” do espaço urbano contribuindo para a orientação da cidade e sua transformação. A categoria “Turística” engloba os pareceres que consideram o mar como um elemento exclusivo na promoção da cidade como estância balnear. Por fim, há também a possibilidade de considerar a importância do mar como “pouco importante” por considerar que o mar não traz vantagens para a cidade.

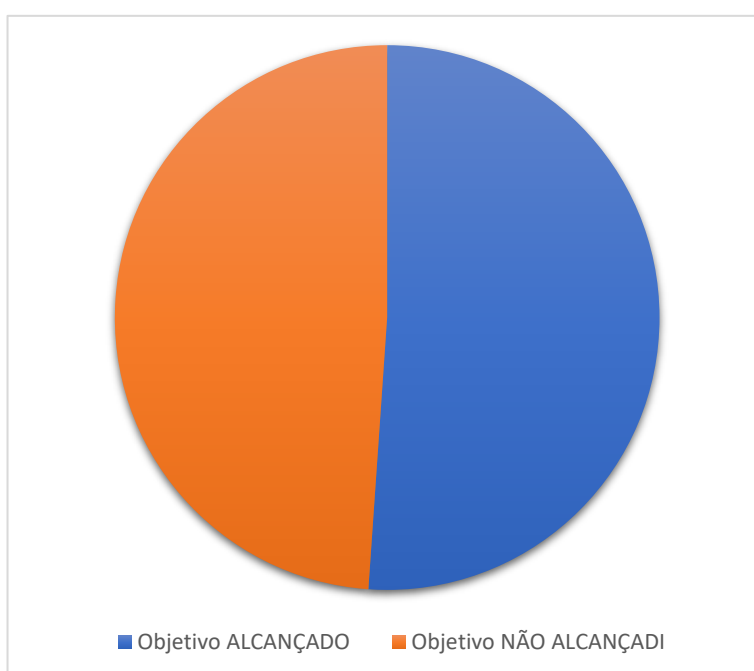
Pela análise a esta pergunta, é possível constatar que a maioria dos inquiridos considera que o mar confere bastante importância à cidade em termos de “Identidade”, pelo que se pode considerar que o mar é um fator distintivo da cidade. É também motivo de destaque a importância “Histórica”, uma vez que a cidade é conhecida por crescer entre o mar e o rio e sem essas a cidade perde a sua “Identidade”. É também considerada a importância da “Paisagem” pois será o motivo de atração e sensação de bem-estar na cidade (fig. 186).



**Fig. 186** | Gráfico das respostas referentes à questão 8

**• Pergunta 9: “A Valorização do mar sempre foi um dos principais objetivos desta intervenção Polis. Na sua opinião foi um objetivo alcançado?”**

A resposta a esta pergunta direta é criada através de duas alíneas. A primeira “Objetivo Alcançado”, que engloba as respostas que consideram que a valorização do mar foi um objetivo conseguido por parte da intervenção. A segunda “Objetivo NÃO Alcançado”, abrange as respostas de quem assume que a valorização do mar não foi ainda um objetivo alcançado, mas poderá vir a ser com o desenvolvimento de algumas ações. A maioria dos inquiridos, embora com resultados muito próximos (102 / 93), assume que a valorização do mar foi um objetivo alcançado (fig. 187).

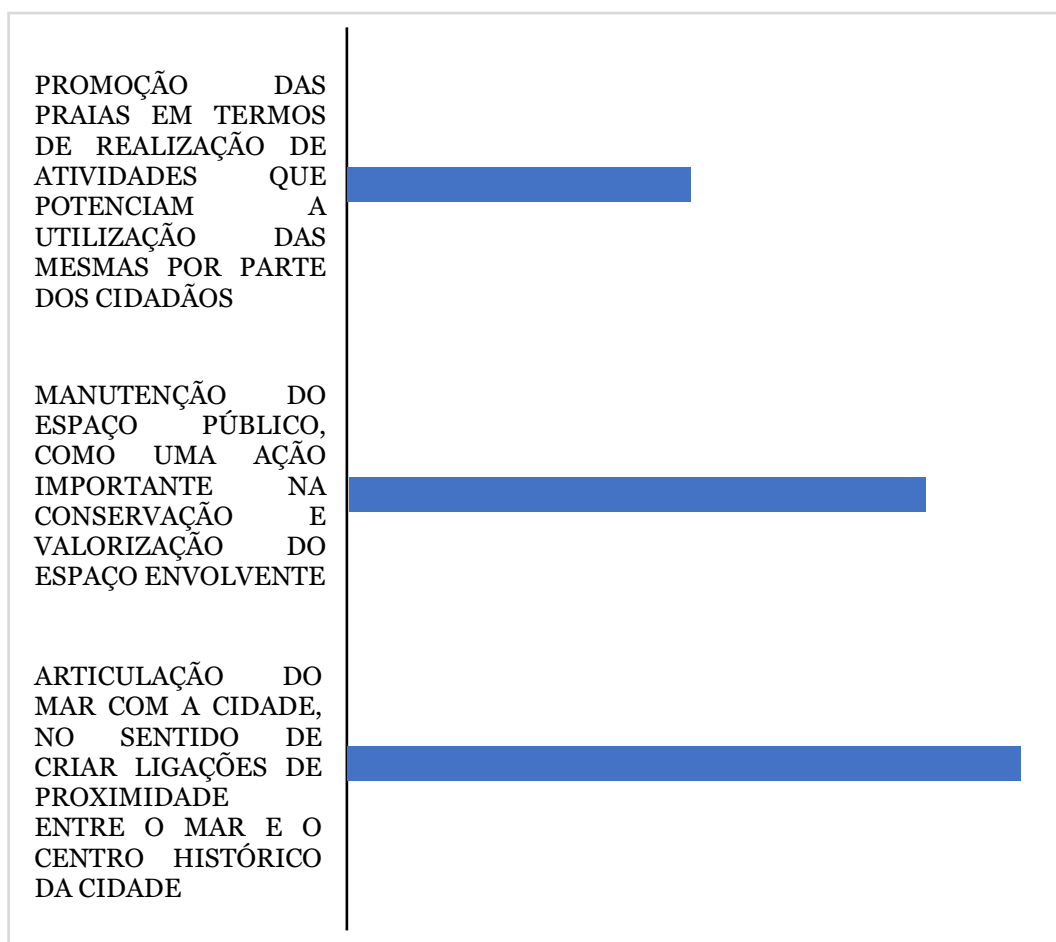


**Fig. 187** | Gráfico das respostas referentes à questão 9

**• Pergunta 10: “Que outras ações deveriam ser elaboradas para valorizar o mar na cidade?”**

A resposta a esta questão une três possibilidades de resposta, que do ponto de vista analítico já deixam subentender que os inquiridos apreciaram a intervenção inicial. Assim, foram referidas como ações para valorizar o mar na cidade ações como “Promoção das Praias em termos de realização de atividades que potenciam a utilização das mesmas por parte dos cidadãos”, a “Manutenção do espaço público, como uma ação importante na conservação e valorização do espaço envolvente” e a “Articulação do mar com a

cidade, no sentido de criar ligações de proximidade entre o mar e o centro histórico da cidade”, esta última é apontada como a mais importante no que remete para a valorização do mar na cidade, no sentido de se aproximar o mar ao núcleo da cidade. A manutenção do espaço público, principalmente dos edifícios e equipamentos junto ao mar é também referenciada como uma ação que poderá vir a valorizar e potenciar este espaço e consequentemente o mar, sobretudo em termos estéticos (fig. 188).

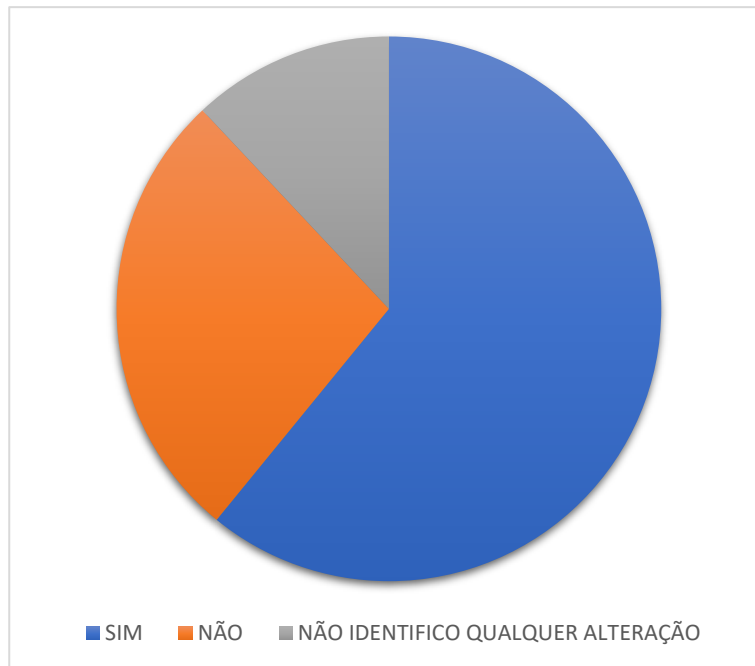


**Fig. 188** | Gráfico das respostas referentes à questão 10

**• Pergunta 11: “No âmbito do Programa, foram criados novos equipamentos, acessibilidades à praia e estacionamento. Considera que estes, aumentaram ou têm aumentado a atratividade a esta zona da cidade?”**

É importante salientar nesta questão, que a maioria dos inquiridos considera que os novos equipamentos têm sido desde então utilizados. Ainda que 23 destes, não identifiquem qualquer alteração, existem ainda 120 que referem o aumento e afluência

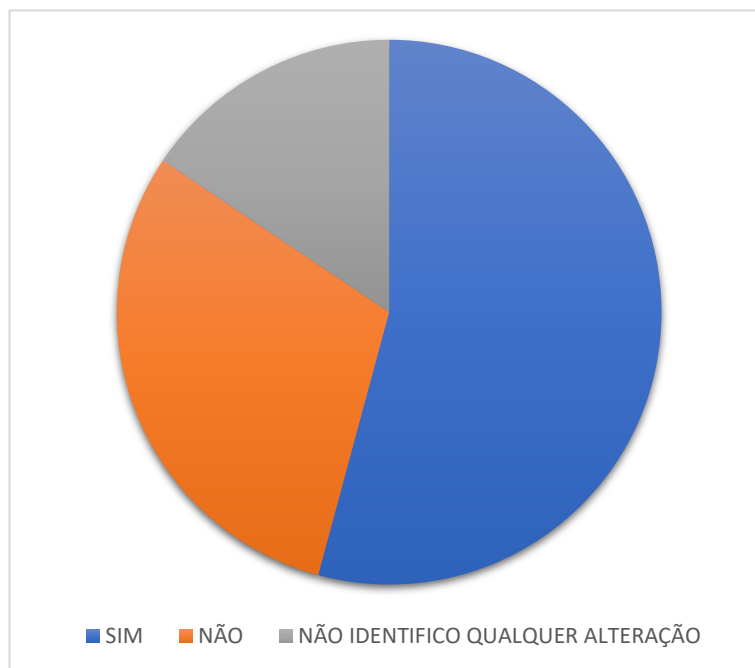
de cidadãos residentes e visitantes a esta zona da cidade. Os restantes 52 assumem uma resposta negativa (fig. 189).



**Fig. 189** | Gráfico das respostas referentes à questão 11

**• Pergunta 13: “Considera que foi melhorada a acessibilidade a esta zona da Cidade?”**

Considerou-se esta uma questão relevante, porque sendo esta, tanto uma zona atrativa e de carácter turístico como um local de passagem e de ligação entre cidades, é importante descobrir se as suas acessibilidades foram melhoradas. Por conseguinte, as respostas são claras e elucidativas quanto a esta melhoria e a maioria dos interrogados declara que houve alterações significativas na melhoria das acessibilidades (fig. 190). Estas melhorias correlacionam-se com a quantidade de vias perpendiculares que desaguam na marginal, com a facilidade de mobilidade na rodovia com a integração dos estacionamentos numa segunda via paralela e com o acréscimo das ciclovias que possibilitam a chegada através de outro meio de transporte.



**Fig. 190** | Gráfico das respostas referentes à questão 13

**• Pergunta 14: “Em que medida é que a intervenção Polis contribuiu para a valorização imobiliária nesta parte da cidade?”**

Para esta pergunta foram agrupadas quatro categorias de resposta. A categoria “Aumento da Procura” quando é considerado que este espaço público valoriza e potencia a atratividade para a habitação e para o desenvolvimento de atividades económicas que se traduz num efetivo aumento da procura destes espaços em termos imobiliários. De seguida, a categoria “Qualificação dos Projetos de Arquitetura” que remete do ponto de vista arquitetónico e artístico para uma qualidade superior dos equipamentos e edifícios presentes na área de intervenção. A categoria “Incentivo ao Investimento Imobiliário” quando é considerado que esta intervenção valorizou e impulsionou a requalificação de edifícios privados. E por último a categoria “Valorização do Espaço Público – consequente aumento de preços” quando se assume que a qualificação do espaço se traduz no aumento da procura e consequentemente no aumento do preço, quer de terrenos, edifícios, habitações ou espaços comerciais.

Na grande maioria, os entrevistados assume que a intervenção na Frente Marítima contribuiu para a valorização imobiliária nesta zona e nas áreas envolventes, na medida em que existiu uma “Valorização do Espaço Público – consequente aumento de preços”, isto é, é reconhecido que a intervenção potencializou a valorização imobiliária nesta zona

da cidade e nas áreas envolventes resultando num “Incentivo ao Investimento Imobiliário” que se reflete no “Aumento da procura”. A “qualificação dos Projetos de Arquitetura”, ainda que infelizmente, é a última medida considerada no contributo da intervenção Polis para a valorização imobiliária da cidade (fig. 191).

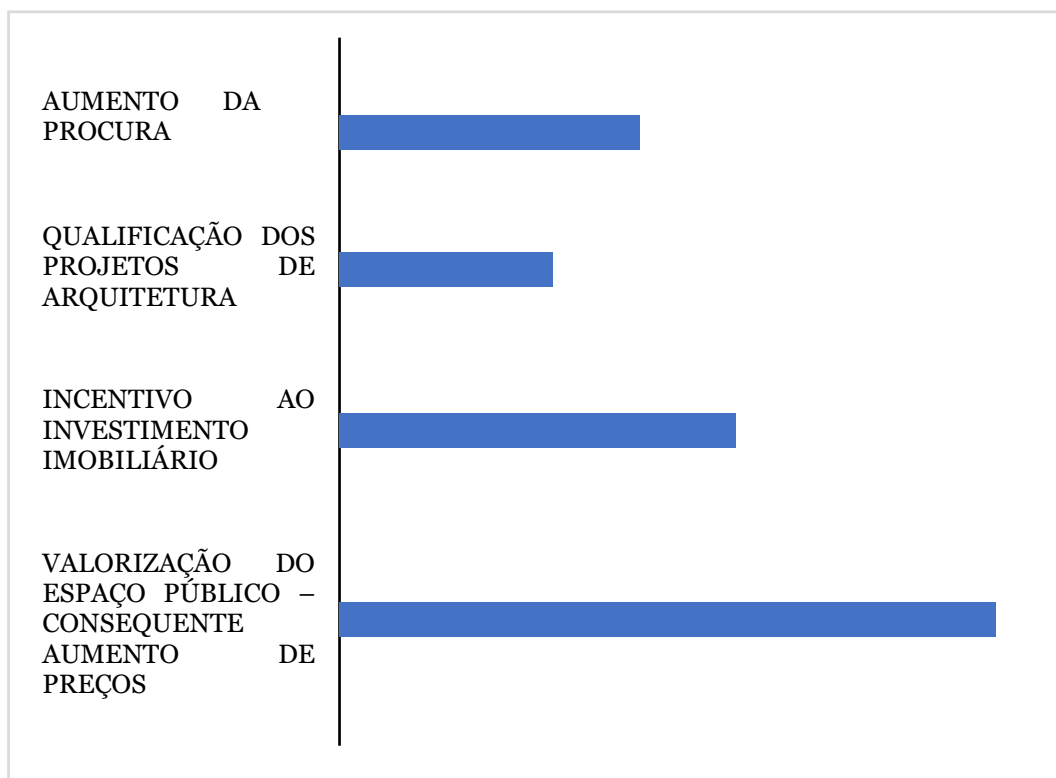
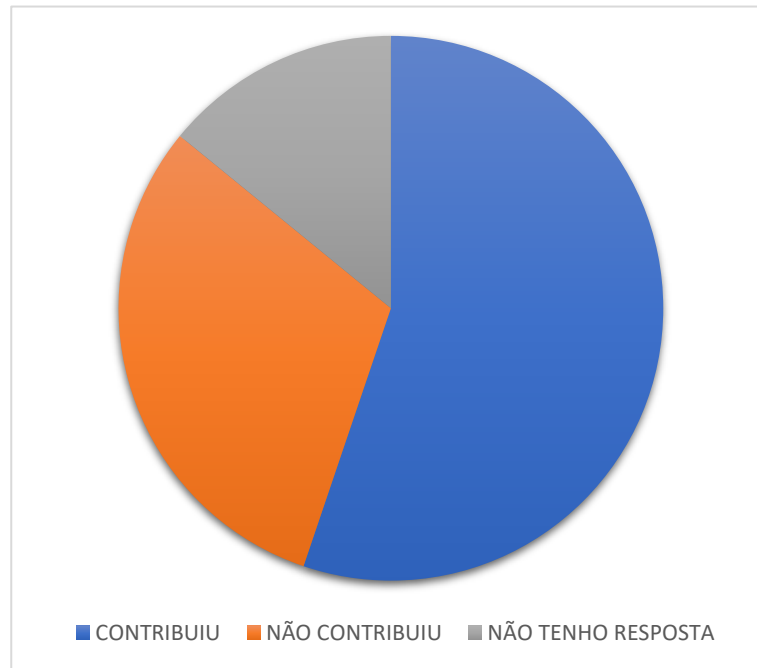


Fig. 191 | Gráfico das respostas referentes à questão 14

**• Pergunta 15: “Considera que a “renovação” da imagem da Frente Atlântica pelo Programa Polis contribuiu para o aumento do turismo e de atividades culturais?”**

Os resultados obtidos para esta questão são pragmáticos. “Não contribuiu” assume-se as respostas que consideram que o Programa Polis não contribuiu para o aumento do turismo e das atividades culturais, “Contribuiu” engloba as respostas que consideram que o Programa contribuiu, e “Não tenho resposta” quando o inquirido não sabe nem tem opinião formada sobre a questão. Maioritariamente, os interrogados consideram que a “renovação” da imagem da Frente Atlântica pelo Programa Polis “Contribuiu” para o aumento do turismo e de atividades culturais. Apenas 59 consideram que não e 27 não têm uma resposta formada (fig. 192).



**Fig. 192** | Gráfico das respostas referentes à questão 15

Este estudo foi a chave para a avaliação do impacto do Programa Polis em Vila do Conde, através da análise da satisfação e pontos de vista dos habitantes locais. A realização dos inquéritos permitiu compreender várias percepções sobre esta ação concreta decorrente do Programa Polis. Surpreendentemente, esta foi a intervenção na cidade que gerou mais controvérsia apesar de ser também o projeto referência do Programa Polis em Vila do Conde. É aqui que se percebe a importância e necessidade de se envolver os cidadãos no processo de planeamento da cidade. Os resultados conseguidos através desta análise serviram para a identificação dos pontos fortes, dos pontos fracos, das ameaças e das oportunidades obtidas pelo Programa Polis em Vila do Conde. Neste contexto e tendo como base as respostas ao inquérito realizado, pode-se considerar que a intervenção Polis na Frente Marítima de Vila do Conde, contribuiu para um desenvolvimento mais consolidado desta zona periférica da cidade, em termos de promoção da qualidade do espaço público e da qualidade de vida dos cidadãos. Ainda que em termos estéticos e visuais não agrade a alguns habitantes, verifica-se que em termos de funcionalidade e objetividade a intervenção alcançou os parâmetros desejados e contribuiu igualmente para uma maior consciencialização da população sobre a importância do espaço público e para o aumento da atratividade territorial da cidade, refletindo assim na satisfação dos habitantes e utilizadores usuais do espaço.



## Conclusão

Chegado este ponto, é tempo de fazer uma reflexão sobre a temática abordada. Entende-se que se privilegiou nesta dissertação uma análise comparativa entre o passado e o presente da Frente Marítima de Vila do Conde. Nesta relação, pode-se confirmar a complexidade da intervenção e sobretudo da história que se conta sobre a evolução desta cidade, do seu planeamento e processos de transformação. A vertente técnica que se esmiúça pretende, mais do que integrar um processo, compreender as intenções e necessidades por de trás das ideias.

Procurou-se traçar uma linha temporal que medeia a expansão urbana da cidade de Vila do Conde, permitindo um estudo abrangente sobre os processos que conduziram à ocupação do território e as transformações sofridas pelo meio, em consequência das formas de utilização que lhe foram dadas pelas sociedades humanas. Sabe-se que foi ao longo de quase cinco séculos que se procurou a coesão territorial na cidade de Vila do Conde. Esta pequena vila, cresceu à volta de atividades marítimas sendo primeiramente uma pequena comunidade piscatória. A aproximação ao litoral deu-se a partir da segunda metade do século XIX, contudo a colónia balnear constituía-se ainda como um mundo à parte da vida real. Aqui, verifica-se que o impacto que a comunidade de veraneantes tinha sobre a comunidade local era quase nulo, uma vez que estes não estabeleciam ligações de proximidade, muito pelo posicionamento do território balnear ser isolado e estar numa zona desabitada fora da época de banhos, onde se desenrolavam atividades e iniciativas longe da vida da maioria dos habitantes locais. Ainda assim, a afluência de banhistas à cidade levou à concretização de diferentes condições e equipamentos, que pudessem acolher esta população e consequentemente potencializar a atração de novos veraneantes. No entanto, os reflexos no tecido económico local foram diminutos, pois a abertura de alguns estabelecimentos comerciais davam-se unicamente durante a época de banhos e encerravam logo após o fim do verão.

O desenvolvimento e crescimento desta zona da cidade, dispara finalmente ao longo do século XX, aquando o despertar do fenómeno balnear que introduziu o turismo e trouxe pessoas novas para a localidade até então sazonal, obrigando a abertura da Marginal até à vizinha Póvoa de Varzim.

Aqui é possível compreender-se que a percepção que uma dada sociedade tem do litoral justifica e condiciona a forma como a mesma se relaciona com o espaço. O impacto dessa interação transforma o espaço e impõe modificações que grande parte das vezes o homem não prevê nem consegue controlar. Posto isto, procurou-se mostrar como é que a sociedade vilacondense se apoderou do espaço costeiro e como este se alterou ao longo do tempo refletindo sempre as suas próprias necessidades. Foi ao longo da apropriação do espaço marítimo que se começaram a identificar diversos problemas no ordenamento e traçado da cidade. A imensa atração turística originou uma transformação drástica da paisagem como ela era conhecida até aqui. Tendo em conta esta posição, interessa perceber como, quando e porquê se delineou a atual paisagem da orla costeira de Vila do Conde. Através dos registos históricos foi possível traçar um percurso evolutivo da relação homem/meio com o objetivo de compreender melhor as circunstâncias ambientais que caracterizam a Frente Marítima de Vila do Conde. Percebe-se então que o “turismo balnear” foi essencialmente um fenómeno social, proporcionado pela vontade de afastamento da vida mundana e dos ambientes citadinos e pela preocupação com o corpo e com a mente.

A partir daqui, reflete-se sobre a importância do espaço público e do Programa Polis e de uma forma mais particular, enfatiza-se a requalificação deste espaço e a importância da valorização ambiental, ou seja, a importância que o mar assume no desenvolvimento da cidade.

Considera-se, portanto, que as cidades vão-se debatendo com vários problemas de carácter demográfico, morfológico e funcional que na sua maioria originam numa descaracterização e degradação do espaço público sem precedentes. Por conseguinte, a evolução do conceito de espaço público surge como uma maior visibilidade na procura pela qualidade do espaço e em como estes espaços podem garantir bem-estar e conforto na população residente e visitante. Para que esta procura seja constante, é necessário introduzirem-se programas de regeneração que sirvam de auxílio na reestruturação dos espaços públicos e na estabilização do traçado urbano. A criação do Programa Polis veio aprimorar as cidades portuguesas, graças à sua visão estratégica a nível ambiental e de ordenamento do território, providenciando novas oportunidades às cidades. Este Programa pretendia no geral, incidir em diferentes aspetos que pudessem proporcionar melhor qualidade de vida nas cidades, tendo como principal intuito favorecer a atratividade e competitividade dos polos urbanos e responder também a futuras necessidades. Desta forma, o Programa Polis teve uma grande importância na requalificação dos espaços públicos portugueses.

A Frente Marítima de Vila do Conde torna-se, após a intervenção Polis, um exemplo relevante na qualificação de um espaço público que ganha novas áreas de convívio, novas possibilidades de mobilidade e contemplação. A requalificação deste espaço resultou num ótimo impacto na área, pois beneficiou as zonas que se encontravam já um pouco descaracterizadas e deterioradas proporcionando espaços mais apelativos. No entanto, ainda que este espaço tenha sido pensado e criado para corresponder às necessidades da população, não é usufruído em plenitude, pois existem ainda habitantes que sentem a ausência de funcionalidades específicas que encontram noutras zonas da cidade e até noutras cidades do país. Não obstante, a importância destes programas e projetos ajudam a população a ter a perceção de quais são as necessidades e os problemas que cada área de intervenção carece, permitindo um foco alargado do que é realmente importante e servindo de consciencialização da população para a importância dos espaços públicos na vida humana.

A intervenção do Programa Polis na requalificação da Frente Marítima de Vila do Conde, veio combater os problemas ambientais que se verificavam e ao mesmo tempo preparar a cidade para uma fonte de turismo cada vez mais importante nos orçamentos da localidade e do País. A estratégia desta intervenção, pretendeu realçar o papel do mar como eixo central de dinamização. Os arquitetos procuraram manter esta relação com o mar de forma a promover a preservação do litoral, não só devido aos seus valores geológicos, naturais e paisagísticos, como também devido às suas características terapêuticas e relaxantes, enaltecendo a individualidade e personalidade da cidade. A composição conseguida do espaço enaltece a orla costeira e todo o desenho urbano que lhe está agregado, conseguindo a otimização das circulações e permitindo que a sua individualidade não se perdesse. Através da Planta de Evolução presente no Volume II da dissertação podemos observar as alterações sofridas e notar como o desenho urbano assumiu um papel importante na reorganização do espaço e como foi indispensável preservar as funções e atividades que a cidade necessita, bem como disponibilizar a possibilidade de introduzir novas valências neste espaço.

Assim, em forma de conclusão, afirma-se que tal como os seres humanos, as cidades ao longo da sua evolução, vão perdendo funcionalidades, necessitando de uma constante readaptação das suas exigências e um repensar incessante das suas possíveis valências. O Programa Polis pretendeu por isso, ser um exemplo no que se refere a intervenções de requalificação urbana e valorização ambiental. Um dos seus grandes objetivos consistia na melhoria da qualidade do ambiente urbano e conseqüentemente na qualidade de vida dos cidadãos. É agora possível encerrar esta investigação, compreendendo-se que a intervenção Polis contribuiu para o desenvolvimento da cidade de Vila do Conde em

termos de promoção da qualidade do espaço público e da qualidade de vida, mas também para o aumento da atratividade territorial da cidade. Este tipo de intervenções, além de serem necessárias, são também urgentes na procura pela preservação, sustentabilidade e preparação das cidades para a nova realidade económica, social e ambiental que se procura atualmente no mundo.



## Bibliografia

### Teses / Dissertações

GIL, C. A. (2015). *Estudo da ligação entre camadas betuminosas de pavimentos flexíveis*. (Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil – Perfil de Construção, Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade Nova de Lisboa). Disponível em: <http://hdl.handle.net/10362/16398>

GONÇALVES, M. (2012). *Reabilitação do Centro Histórico de Vila do Conde*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto). Disponível em <https://hdl.handle.net/10216/80419>

MADEIRA, C. (2009). *A Reabilitação Habitacional em Portugal – Avaliação dos Programas RECRIA, REHABITA, RECRIPH E SOLARH I*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa). Disponível em <http://hdl.handle.net/10400.5/2601>

MOURA, B. (2014). *Programa POLIS – O caso da cidade da Covilhã*. (Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil. Faculdade de Engenharia, Universidade da Beira Interior). Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.6/4918>

MIRANDA, M. (2015). *O Bairro Balnear: contributos para a História Contemporânea de Vila do Conde (1866 – 1936)*. (Dissertação de Mestrado em História e Património – Estudos Locais e Regionais. Construção de Memórias. Faculdade de Letras, Universidade do Porto). Disponível em: [https://sigarra.up.pt/fdup/pt/pub\\_geral.pub\\_view?pi\\_pub\\_base\\_id=113441](https://sigarra.up.pt/fdup/pt/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=113441)

NASCIMENTO, E. J. (2008). *O papel das políticas de requalificação urbana e ambiental: o caso do Programa POLIS em Bragança, Chaves e Viana do Castelo*. (Dissertação de Mestrado em Geografia - Especialização em Urbanização e Ordenamento do Território. Universidade de Lisboa). Disponível em <http://hdl.handle.net/10451/442>

NEIVA, M. J. (2013). *Dinâmica das frentes de água – Intervenção no litoral português*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Universidade Lusíada do Porto). Disponível em: <http://hdl.handle.net/11067/3034>

PAIVA, B. (2012). *DESIGN E URBANIDADE – CumpliCidades do Programa Polis*. (Tese de Doutoramento em Design, Faculdade de Arquitetura – Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa). Disponível em <http://hdl.handle.net/10400.5/5646>

POLÓNIA, A. (1999). *VILA DO CONDE – Um Porto Nortinho na Expansão Ultramarina Quinhentista*. (Tese de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea. Faculdade de Letras. Universidade do Porto). Disponível em: <https://hdl.handle.net/10216/16146>

RIBEIRO, M. A. (2002). Trabalho e quotidiano numa vila do litoral – Vila do Conde no século XVIII – (Volume I). (Dissertação de Mestrado em História Moderna. Faculdade de Letras, Universidade do Porto). Disponível em: <https://hdl.handle.net/10216/18636>

RIBEIRO, S. A. (2016). *A Reabilitação como estratégia de requalificação urbana – [RE]PENSAR BELÉM*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura, especialização em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa). Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.5/13503>

ROCHA, M. A. (2011). *Estruturação de áreas com valor ambiental e paisagístico na AML – Caso de Estudo Polis Costa da Caparica*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura com especialização em Gestão Urbanística. Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa). Disponível em <http://hdl.handle.net/10400.5/3466>

SANTOS, J. M. (2010). *Materiais utilizados na Construção de Pavimentos Rodoviários*. (Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil. Universidade de Aveiro). Disponível em: <http://hdl.handle.net/10773/4365>

SILVA, A. M. (2011). *Requalificação Urbana - O exemplo da intervenção Polis em Leiria*. (Dissertação de Mestrado em Geografia, especialidade em Ordenamento do Território e Desenvolvimento. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra). Disponível em <http://hdl.handle.net/10316.2/30278>

SOUSA, J. F. (2017). *O Impacte do Programa Polis – A (re)criação do Espaço Público urbano*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Especialização em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura – Universidade de Lisboa). Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.5/13905>

## Artigos

ABREU, J. L. (2017). *Circuito de Vila do Conde pode ser reeditado*. AutoSport, Jornal dos Clássicos [online]. Disponível em: <https://www.autosport.pt/velocidade/circuito-vila-do-conde-pode-reeditado/>

CORREIA, N. (2002). *O Polis e a arte urbana*. IN *Projectos de referência – Programa Polis – Viver as cidades*. Lisboa: Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente

MAOT (2000a). *PROGRAMA POLIS – Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades*. Relatório Preliminar e Regulamentador do Programa Polis. Lisboa: Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território.

OLIVEIRA, C. (2005). *Forte De São João Baptista - Detalhe*. [online] Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/74462/>

PARTIDÁRIO, M.R.; CORREIA, F.N. (2004). *POLIS – The Portuguese programme on urban environment. A contribution to the discussion on European urban policy*. *European Urban Studies*, 12(3): 409-424.

QUEIRÓS, M. & VALE, M. (2005). *Ambiente Urbano e Intervenção Pública: O Programa Polis*. *Actas do X Colóquio Ibérico de Geografia*. Lisboa. Disponível em [http://www.apgeo.pt/files/docs/CD\\_X\\_Coloquio\\_Iberico\\_Geografia/pdfs/047.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/047.pdf)

T. MARQUES, A. (2002). *Polis de Vila do Conde une Siza Vieira e Alcino Soutinho*. *Jornal Público* [online]. Disponível em: <https://www.publico.pt/2002/12/01/jornal/polis-de-vila-do-conde-une-siza-vieira-e-alcino-soutinho-177097>

T. MARQUES, A. (2006). *Mais luz e segurança necessárias na marginal de Vila do Conde*. *Jornal Público* [online]. Disponível em: <https://www.publico.pt/2006/06/18/jornal/mais-luz-e-seguranca-necessarias-na-marginal-de-vila-do-conde-84744>

Jornal Dos Arquitectos, nº 210, página 28

Livros

M. BARATA, J. P. *Saber Ver a Cidade*, 2019

FERNANDES, J. P. Reabilitação Urbana: Experiências Recentes do Programa Polis. Cidades – Comunidades e Territórios (5). 2002. pp. 69-79

RÉGIO, JOSÉ. Poesia I. INCM – Imprensa Nacional Casa da Moeda. 04-2001.

Documentos

2001. *Plano De Urbanização*. [online] Póvoa de Varzim: Departamento de Gestão Urbanística e Ambiente, pp.4 - 6. Disponível em: [https://ria.ua.pt/bitstream/10773/11597/1/PUPV\\_relatorio.pdf](https://ria.ua.pt/bitstream/10773/11597/1/PUPV_relatorio.pdf)

Viver Vila do Conde, Programa Polis – Plano Estratégico de Vila do Conde, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, Lisboa, 2000. [Obtido na Biblioteca Municipal de Vila do Conde]

SOUTINHO, Alcino. 2003. Memória Descritiva – Requalificação da Avenida Atlântica de Vila do Conde, Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]

VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva – Polis Vila do Conde. Parque Atlântico. Piscina [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]

VIEIRA, Álvaro Siza, 2003. Memória Descritiva - Requalificação Urbana do Parque Atlântico (Marginal-Sul), Polis Vila do Conde. [Obtido no Arquivo Municipal de Vila do Conde]

Decreto-Lei N.º 112, 15 de Maio de 2000. Disponível no Diário da República Eletrónico n.º 112/2000, Série I-B de 2000-05-15

Decreto-Lei n.º 5/88 de 1 de Fevereiro de 1988. Disponível no Diário da República Eletrónico n.º 26 – 1 série

Direção-Geral de Ordenamento do Território DE 2008, p. 67

## Sites

<https://expresso.pt/redeexpresso/programa-polis-fora-do-prazo=f499791>, [consultado em Fevereiro de 2020]

<https://viladoconde.com/historia/>, [consultado em Fevereiro de 2020]

<https://viladoconde.com/categoria-produto/postais-fotos-imagens/>, [consultado em Março de 2020]

<https://www.cm-viladoconde.pt/pages/534>, [consultado em Março 2020]

<https://www.cm-viladoconde.pt/pages/143>, [consultado em Março de 2020]

<https://viladoconde.com/o-dia-de-vila-do-conde/?fbclid=IwARorTwxkodtXT5wVPpTYnVgtCXP6xiXwTtdKGYlg1zjjW-eiETCwVBuNkg>, [consultado a Março de 2020]

<https://viladoconde.com/mapa-seculo-xvi-analise-e-datacao/> [consultado em Março de 2020]

<https://manueldinis.blogs.sapo.pt/memorias-do-circuito-de-vila-do-conde-441413>, [consultado em Abril de 2020]

<https://carioca-carioca.blogspot.com/2010/08/hippodromo.html>, [consultado em Abril de 2020]

<http://jf-viladoconde.pt/historia/>, [consultado em Abril, 2020]

<https://viladoconde.com/padrao-da-memoria/>, [consultado em Abril de 2020]

<http://www.portoenorte.pt/pt/o-que-fazer/monumento-ao-pescador-2/>, [consultado em Abril de 2020]

<http://www.portoenorte.pt/pt/o-que-fazer/memorial-aos-naufragos/>, [consultado em Abril de 2020]

<https://www.cm-viladoconde.pt/cmviladoconde/uploads/document/file/1272/P. P. SECA BACALHA U LEGISLA O.pdf>, [consultado em Abril de 2020]

<https://www.facebook.com/viladoconde/photos/a.10152525587695985/10156080510500985>, [consultado em Abril de 2020]

<https://www.npsarquitectos.com/?p=275#item1>, [consultado em Abril de 2020]

[http://www.visitviladoconde.pt/fazer/natureza/parques-e-jardins/geo\\_artigo/parque-atlantico](http://www.visitviladoconde.pt/fazer/natureza/parques-e-jardins/geo_artigo/parque-atlantico), [consultado em Julho de 2020]

<https://www.nicolaurosa.com/img/cms/cms/tabela-em-pdf/183.pdf>, [consultado em Julho de 2020]

[http://www.benito.com/pt/tampas\\_e\\_grelhas/canais/](http://www.benito.com/pt/tampas_e_grelhas/canais/), [consultado em Julho 2020]

<http://palepinkpantone.blogspot.com/2010/08/programa-polis.html>, consultado em Agosto de 2020

<http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=236&catProj=16&ordem=200#!/projecto-detalle/projecto=205&catProj=16/>, [consultado em Agosto de 2020]

<http://www.gop.pt/projecto-detalle.php?projecto=205&catProj=16&ordem=220>, [consultado em Agosto de 2020]

<https://www.portaldojardim.com/pdj/2009/03/25/plantas-para-a-beira-mar/>, [consultado em Agosto de 2020]

<http://www.qren.pt/np4/3094.html>, [consultado em Agosto de 2020]



## **ANEXOS**

# **Inquérito online sobre o Impacto do Programa Polis na Frente Marítima de Vila do Conde**

1. Conhece a Cidade de Vila do Conde?
  - a) Sim, sou Vilacondense
  - b) Não
  - c) Sim, sou visitante habitual
  
2. Idade
  - a) 16 – 20
  - b) 21 – 30
  - c) 31 – 40
  - d) 41 – 50
  - e) 51 – 60
  - f) 61 – 70
  - g) 71 – 80
  - h) 81 – 90
  
3. Conhece ou alguma vez ouviu falar do Programa Polis?
  - a) Sim
  - b) Não
  - c) Tenho uma pequena ideia
  
4. Lembra-se da cidade antes do Programa Polis?
  - a) Sim
  - b) Não
  - c) Tenho algumas memórias
  
5. Para si, qual foi o projeto concretizado mais emblemático do Programa Polis na Cidade?
  - a) Parque Urbano João Paulo II
  - b) Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental
  - c) Frente Atlântica
  - d) Margens do Rio Ave

6. Em que medida o Programa Polis contribuiu para o desenvolvimento da Cidade?
  - a) Aumentou o crescimento turístico da Cidade
  - b) Melhorou a qualidade de vida dos habitantes
  - c) Privilegiou o espaço Público e conseqüentemente a importância do Espaço Urbano
  
7. O que é que a intervenção Polis na Frente Atlântica, alterou no quotidiano dos Vilacondenses?
  - a) Relações Sócio - culturais
  - b) Utilidade dos Espaços de Lazer
  - c) Relação da população com o Espaço Público/Cidade
  - d) Segurança e Conforto
  - e) Acessibilidades e Mobilidades
  
8. Para si, qual é a importância que o mar assume perante a cidade?
  - a) Histórica
  - b) Identidade
  - c) Recurso
  - d) Paisagem
  - e) Estruturante
  - f) Pouco importante
  - g) Turística
  
9. A valorização do mar sempre foi um dos principais objetivos desta intervenção Polis. Na sua opinião, foi um objetivo alcançado?
  - a) Objetivo Alcançado
  - b) Objetivo NÃO Alcançado
  
10. Que outras ações deveriam ser elaboradas para valorizar o mar na cidade?
  - a) Promoção das praias em termos de realização de atividades que potenciam a utilização das mesmas por parte dos cidadãos
  - b) Manutenção do espaço público, como uma ação importante na conservação e valorização do espaço envolvente
  - c) Articulação do mar com a cidade, no sentido de criar ligações de proximidade entre o mar e o centro histórico da cidade

11. No âmbito do Programa, foram criados novos equipamentos, acessibilidades à praia e estacionamento. Considera que estes aumentaram ou têm aumentado a atratividade a esta zona da cidade?
- a) Sim
  - b) Não
  - c) Não identifico qualquer alteração
12. Que outros equipamentos acha necessários?
- a) Instalações Sanitárias
  - b) Iluminação Pública
  - c) Sinalização
  - d) Infraestruturas de Apoio
13. Considera que foi melhorada a acessibilidade a esta zona da cidade?
- a) Sim
  - b) Não
  - c) Não identifico qualquer alteração
14. Em que medida é que a intervenção Polis contribuiu para a valorização imobiliária nesta parte da cidade?
- a) Aumento da Procura
  - b) Qualificação dos Projetos de Arquitetura
  - c) Incentivo ao Investimento Imobiliário
  - d) Valorização do Espaço Público – Consequente aumento de preços
15. Considera que a “renovação” da imagem da Frente Atlântica induzida pelo Programa Polis contribuiu para o aumento do turismo e atividades culturais?
- a) Contribuiu
  - b) Não contribuiu
  - c) Não tenho resposta
16. Na sua opinião, houve alguma intervenção desnecessária nesta intervenção?
- a) Sim
  - b) Não
  - c) Não tenho resposta

17. Considera esta intervenção uma mais valia para a cidade?
- a) Sim
  - b) Não
18. Tem por hábito usufruir do Espaço Urbano desta zona da cidade? Como por exemplo a ciclovia, o estacionamento, os caminhos pedonais, os equipamentos para atividades desportivas...
- a) Sim, frequentemente
  - b) Não
  - c) Raramente
19. Por último. Consegue imaginar-se a viver atualmente na cidade sem esta intervenção Polis?
- a) Sim
  - b) Não
  - c) Não tenho resposta