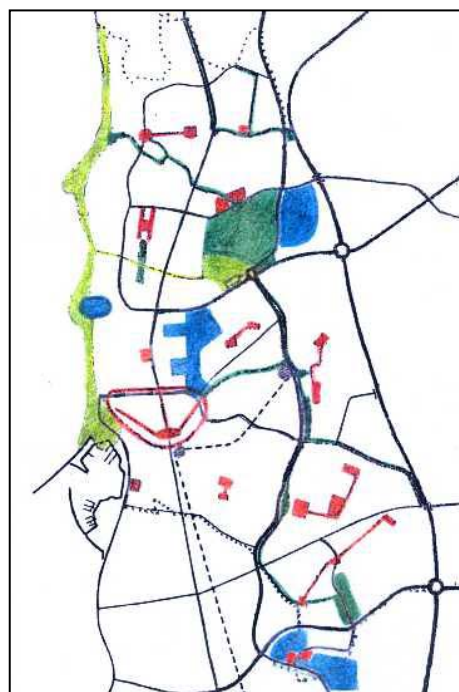


Póvoa de Varzim
PLANO DE URBANIZAÇÃO

RELATÓRIO

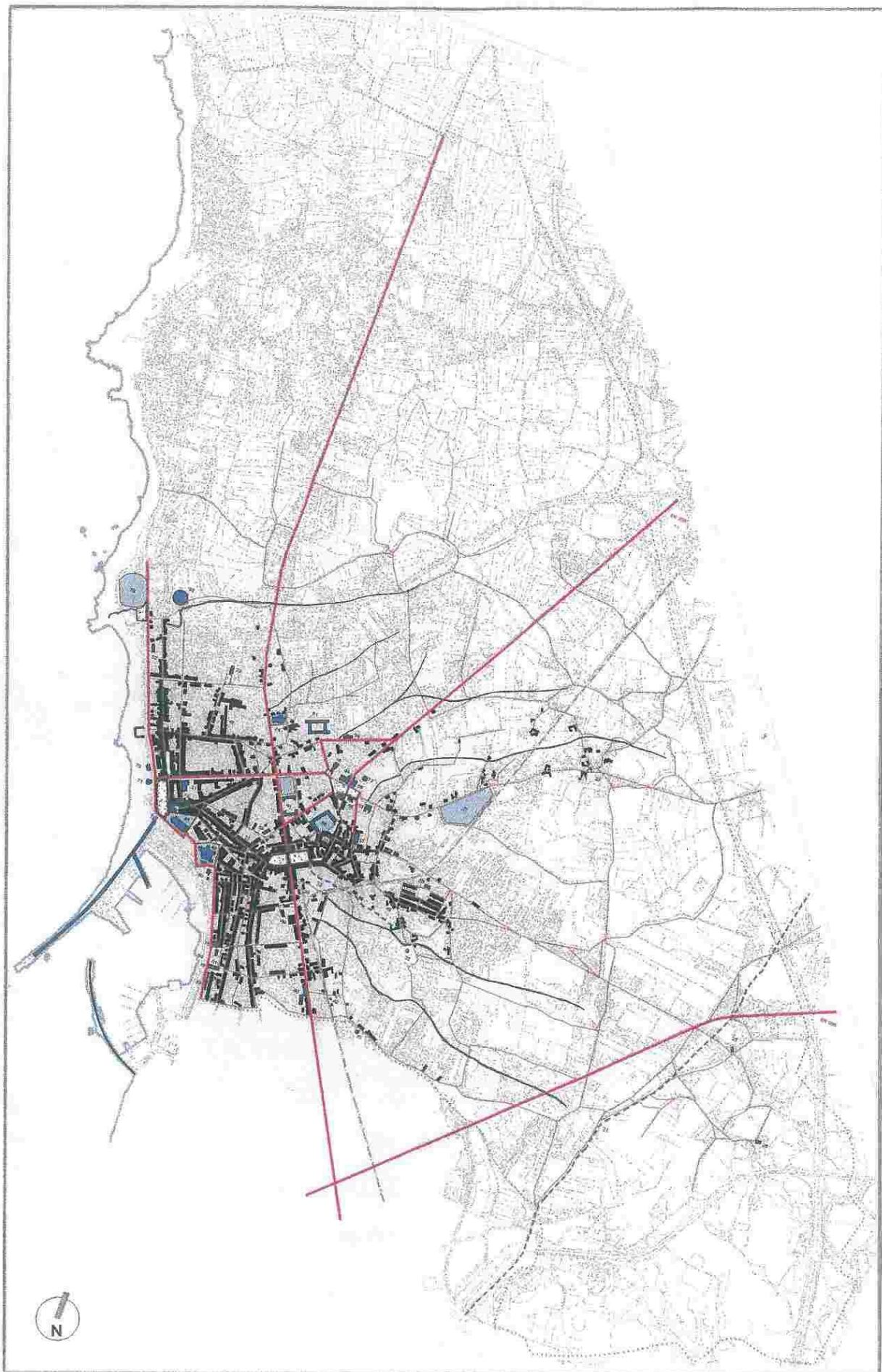
Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

DEPARTAMENTO DE GESTÃO
URBANÍSTICA E AMBIENTE



Índice

1.	A CIDADE DA PÓVOA DE VARZIM	4
1.1	Génese, Evolução e Património	4
1.2	Enquadramento Regional.....	6
1.3	Suporte Biofísico.....	6
1.4	Distribuição Funcional.....	7
1.5	Caracterização Morfo-tipológica	8
1.6	População	10
1.7	Alojamento.....	11
1.8	Actividades Económicas.....	12
1.9	Equipamentos.....	12
1.10	Circulação	13
1.11	Redes de Água e Esgotos	14
2.	O PLANO DE URBANIZAÇÃO	15
2.1	Objectivos.....	15
2.2	Modelo de Ordenamento	16
2.2.1	Estrutura.....	16
2.2.2	Partes da Cidade.....	19
2.2.3	Opções Morfo-tipológicas.....	19
2.2.4	Edificabilidade.....	21
2.2.5	Ambiente	23
2.3	Propostas e Custos Sectoriais	23
2.3.1	Circulação.....	23
2.3.3	Equipamentos	30
2.3.4	Redes de Água e Esgotos	34
2.3.5	Alojamento	36
2.3.6	Renovação do Espaço Público.....	36
2.4	Orientações Executórias.....	36
2.4.1	Política Fundiária.....	36
2.4.2	Intervenções Estratégicas e Prioritárias	39
2.4.3	Desenho Urbano	40
2.4.4	Investimentos Municipais.....	40



ESCALA: 1 / 25 000

FIG. 1: PÓVOA DE VARZIM, EM MEADOS DO SÉC. XX

1. A CIDADE DA PÓVOA DE VARZIM

1.1 Génese, Evolução e Património

A Cidade da Póvoa de Varzim tem a sua génese ligada ao mar. Já existia, seguramente, no **séc. XIV**, altura em que o cais marítimo se situava na enseada próxima da actual Praça do Almada, com a Povoação a Nascente (actual Bairro da Matriz).

Foi crescendo, lentamente.

No **séc. XVIII** já existiam: o pontão marítimo e a Fortaleza de Nossa Sr.^a da Conceição; o eixo correspondente à actual Rua da Junqueira; o essencial do actual Bairro Sul, com as suas ruas paralelas à linha da costa; o despontar da Praça Nova.

No **início do séc. XX**, esta praça (actualmente Praça do Almada) estava envolvida por construção; havia surgido o Bairro Norte, também ele de vias paralelas à linha da costa e quarteirões regulares; tinha sido aberto o eixo da Av. Mousinho de Albuquerque. É construída, na viragem do século, a estrada real norte/sul (actual EN 13), a qual viria a revelar-se fundamental na estruturação da Cidade.

Na Póvoa de Varzim dos **anos 30 aos anos 60** ocorreu um novo e importante desenvolvimento, também ele ligado ao mar. Trata-se, concretamente, do turismo balnear, na altura atraindo extractos sociais elevados. Foram construídos o Casino e o Passeio Alegre; o Estádio e a Praça de Touros; a Marginal; o Diana Bar e o Guarda-sol, que sublinharam a importância da praia. Para além disso: sofreu importantes obras hidráulicas; surgiu a fábrica “Quintas & Quintas”, marginal à EN 13; surgiu a Escola Industrial e Comercial e o Liceu Eça de Queirós, dando origem à actual concentração escolar. O crescimento ocorreu, sobretudo, no Bairro Norte e na Av. Mousinho de Albuquerque.

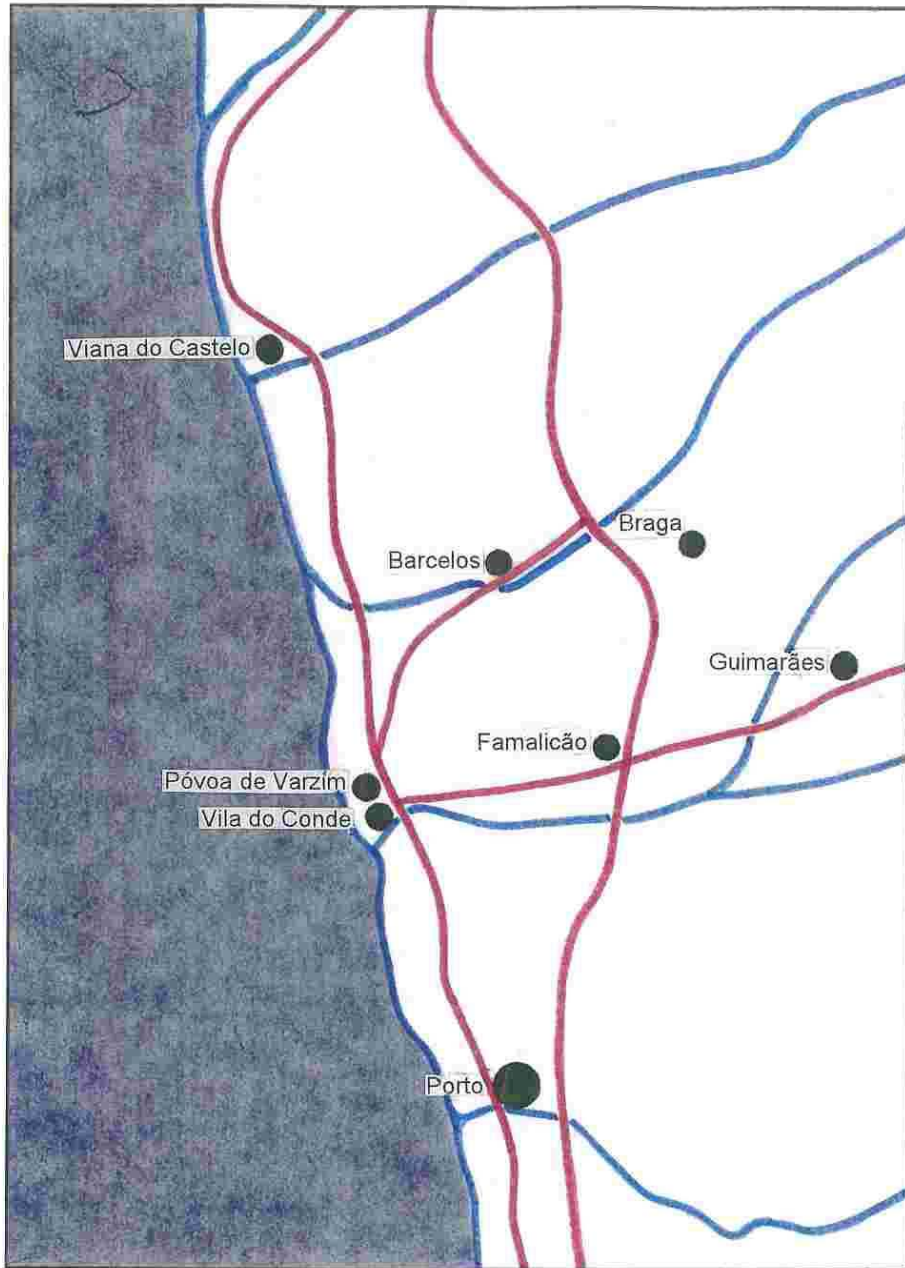
Nas **últimas três décadas**, a Cidade da Póvoa de Varzim sofreu um grande crescimento, que se poderá relacionar com a massificação do turismo balnear. Em 1970, reduzida apenas à freguesia da Póvoa da Varzim, tinha 17.488 residentes e 4.660 alojamentos. Actualmente, em 2001, abrangendo as freguesias de A Ver-o-Mar e Argivai, tem 38.848 residentes e 22.082 alojamentos.

O crescimento ocorreu em todas as direcções, sobretudo para norte, ao longo da costa (até A Ver-o-Mar), e também ao longo das Estradas EN 205 e ER 206 (o centro comercial Feira Nova instalou-se junto da última). Tratou-se de um crescimento disperso, originado por loteamentos e construções de iniciativa privada, muito casuístico e de grande mistura morfo-tipológica, mantendo numerosos hiatos construtivos.

Também o tecido urbano existente tem vindo a sofrer uma grande transformação, traduzindo-se na demolição de edifícios, um a um, e na sua substituição por outros de muito maior altura, originando uma densidade construtiva excessiva, face à exiguidade do espaço público.

Nos anos 90 manteve-se o grande ritmo construtivo. Há a assinalar a construção do IC1 (paralelo à linha da costa, a 2 ou 3 km), que constituiu como que um limite físico à expansão da Cidade (que o PDM reconhece) e que a libertou do tráfego de passagem do seu interior. Foi construída a Av. do Mar, que passou a constituir a grande entrada da Póvoa de Varzim.

De assinalar, ainda, os melhoramentos ocorridos no espaço público, nomeadamente ao longo da Marginal. Poderão ser entendidos como o sublinhar da presença do mar (de grande valor funcional e simbólico para a Cidade) e, também, da vontade de qualificar todo o espaço urbano.



ESCALA: 1 / 600 000

FIG. 2: PÓVOA DE VARZIM, INSERÇÃO REGIONAL

Deste percurso histórico resultou, naturalmente, um **património construído**, do qual se procurou fazer um levantamento (ver estudo sectorial sobre o Património Construído). Na listagem elaborada, para além de numerosos elementos pontuais, surgem os conjuntos correspondentes ao que poderá ser considerado o “Centro Histórico”: Bairro da Matriz/Largo das Dores; Praça do Almada e Rua da Junqueira; Estrutura Urbana do Bairro Sul; Forte Nossa Sr.^a da Conceição, Casino e Passeio Alegre.

São, igualmente, assinalados os conjuntos rurais que ainda subsistem e que estão a ser, progressivamente, envolvidos pelo crescimento urbano: Núcleo de A Ver-o-Mar; Núcleo da Giesteira/Nossa Sr.^a de Belém; Núcleo de Argivai; Casais Rurais de Argivai.

1.2 Enquadramento Regional

A Póvoa de Varzim, face à estrutura viária existente, constitui uma potencial rótula entre o eixo litoral Porto/Viana do Castelo /Galiza e os eixos nascente/poente dos Vales do Ave e do Cávado.

Considerada como parte integrante da Área Metropolitana do Porto, verifica-se, no entanto, que a Póvoa de Varzim apresenta uma grande autonomia no respeitante ao emprego. Em 1991, cerca de 82% da população empregada residia e trabalhava no próprio Concelho. A mobilidade, neste domínio, tinha apenas alguma relevância nas ligações com Vila do Conde.

Esta situação parece manter-se; de acordo com os elementos disponíveis, cerca de 87% das viagens surgem dentro do Concelho e quanto aos fluxos inter-concelhios apenas continuam a destacar-se os que ocorrem com Vila do Conde. No entanto, há que estar atento a eventuais alterações decorrentes da recente acessibilidade criada com a construção do IC1 e, também, com o projecto do metro de superfície (embora se afigure menos relevante).

Nas relações nascente/poente, constata-se que a Póvoa de Varzim mantém um forte efeito polarizador do Vale do Ave, como estância balnear e para efeitos de lazer.

De acordo com estudo recente¹, a Póvoa de Varzim constitui um dos 24 pólos atractivos da Região Norte, visto que a população da sua área de influência seria superior a 100.000 habitantes, idêntica à de Viana do Castelo.

Perante esta realidade, parece importante potenciar (e defender) a sua função específica e a sua autonomia, em parte partilhada com Vila do Conde. De notar que as duas cidades, assumidas em conjunto, constituem um aglomerado urbano de média dimensão e que a adopção de estratégias comuns poderia reforçar a sua afirmação na Região.

1.3 Suporte Biofísico

O limite actual da Cidade encontra-se definido pelo PDM. O limite a poente e a nascente são óbvios, uma vez que confrontam, respectivamente, com o mar e com o IC1; a norte, integra áreas já muito afectas à construção, salvaguardando, para além delas, espaços com potencialidades agrícolas; a sul, coincidindo com o limite do Concelho, é pouco perceptível, face à continuidade urbana com Vila do Conde (a poente, junto à costa) e à presença do acesso sul ao IC1 (que constitui uma barreira física).

Trata-se, essencialmente, de um território muito plano e muito comprometido com construção (não obstante ser muito dispersa e, portanto, de baixa densidade), no qual quase não se destacam **ocorrências biofísicas** nem presenças arbóreas.

¹ Plano Estratégico (Diagnóstico)

Apenas há a considerar:

- as duas linhas de água em A Ver-o-Mar (Rio do Esteiro), de pequena expressão;
- as manchas arbóreas e a paisagem agrícola compartimentada por sebes vegetais (com resquícios de flora autóctone), que se situa a Sul da Cidade e que poderá ser considerada de valor paisagístico.

Pretendendo-se, como parece conveniente face à exiguidade das zonas verdes urbanas existentes, constituir uma estrutura ecológica urbana, há que considerar não só as referidas preexistências, mas também a criação (ainda que artificial) de muitas outras.

A proposta - vinda de planos anteriores - de construção de um parque verde urbano, a norte da Av. do Mar e integrando a actual lagoa (antiga pedreira), afigura-se um contributo válido nesse sentido.

1.4 Distribuição Funcional

Na Cidade da Póvoa de Varzim, há que considerar a vivência própria de um centro urbano de 39.000 residentes, mas também a sua **função turístico-balnear**, cuja organização funcional, embora cruzando-se com as demais, é possível distinguir. Ocorre sobretudo ao longo da Marginal (Av. dos Banhos, Passeio Alegre e Casino), onde aflui a grande massa dos visitantes.

A oferta hoteleira e a segunda residência têm especial expressão neste eixo, assim como no Bairro Norte e na parte sul de A Ver-o-Mar.

Na relação directa com o mar, há ainda a referir a presença do **porto** de pesca e da marina, de construção recente.

A população piscatória reside, sobretudo, no Bairro Sul, fronteiro ao porto.

A **Área Central** da Cidade corresponde à parte mais antiga da urbe, incluindo o Bairro da Matriz. Centra-se na Praça do Almada, onde se localizam os Paços do Concelho. Estende-se: pelo principal eixo comercial, nomeadamente a Rua da Junqueira, articulando-se com a Marginal; até ao Largo das Dores, espaço de equipamentos, que continuam para norte; até à Av. Mousinho de Albuquerque, que constitui fronteira com o Bairro Norte.

No que respeita a **equipamentos**, verifica-se a ocorrência de três concentrações: uma delas, sobretudo escolar e desportiva, centrada na Rua D. Maria I; a outra, desportiva, junto à Marginal; a terceira na fronteira com Vila do Conde, onde actualmente existe o Instituto Politécnico, prevendo-se aqui a instalação do futuro Hospital Regional.

Para além dos referidos, encontram-se outros equipamentos (sobretudo administrativos) integrados na Área Central e alguns dispersos pelo território.

Procurando **outras centralidades**, para além da Área Central, poderão apenas apontar-se: a Av. Nossa Sr.^a das Neves, em A Ver-o-Mar; o Feira Nova, em Penalves/Gândara; os pequenos centros, ainda com características rurais, de Belém e Argivai; a ocorrência linear de algumas funções não habitacionais ao longo da EN 13 e da Rua Sacra Família.

Quanto à função **industrial e de armazenagem**, há a referir: o "Quintas & Quintas", junto à EN 13 (admitindo-se que poderá vir a ser transferido para outro local dentro do Concelho); algumas unidades em Barreiros Nascente; outras ainda, junto ao Feira Nova e em Argivai Sul.

A função **residencial**, naturalmente dominante, estende-se por toda a Cidade. Nela surgem, pontualmente, outras funções, embora não ocorram suficientemente concentrados, de forma a poderem constituir centralidades locais.

1.5 Caracterização Morfo-tipológica

A Cidade da Póvoa de Varzim articula um desenvolvimento reticulado, paralelo à linha de costa, com uma organização do tipo radio-concêntrico, afluindo do interior até ao núcleo original da povoação.

Na ocupação actual, podem distinguir-se: a área correspondente à “cidade antiga”, já existente em meados do séc. XX; uma primeira faixa de expansão nascente; uma segunda faixa a nascente e a sul (Argivai); uma faixa a norte da “cidade antiga”, ainda pouco ocupada; uma segunda faixa de expansão norte, correspondente a A Ver-o-mar.

Na área que denominámos **cidade antiga**, distingue-se um espaço centrado na Praça do Almada, o Bairro Sul, o Bairro Norte e uma área a nascente deste.

O primeiro é formado pelo Bairro da Matriz, Largo das Dores, Praça do Almada e Rua da Junqueira, sendo caracterizada por um tecido consolidado, de edificações em banda contínua ao longo dos eixos viários, formando quarteirões de interior privado. É constituído, maioritariamente, por habitações unifamiliares de 2 a 3 pisos. É-lhe reconhecida uma identidade própria, apoiada na sua vertente histórica. A função residencial coexiste com a função terciária e equipamentos.

O Bairro Sul distingue-se pela sua estrutura ortogonal, formada por eixos viários paralelos e perpendiculares à linha da costa, e pelas habitações unifamiliares (tipo piscatório) em banda contínua formando quarteirões de interior privado. O número de pisos dominante varia entre 1 e 2 pisos. A homogeneidade física e social deste bairro é acentuada pela estrutura urbanamuito definida e delimitada territorialmente, bem como pela vivência do espaço. A função predominantemente residencial é apoiada por equipamentos e terciário.

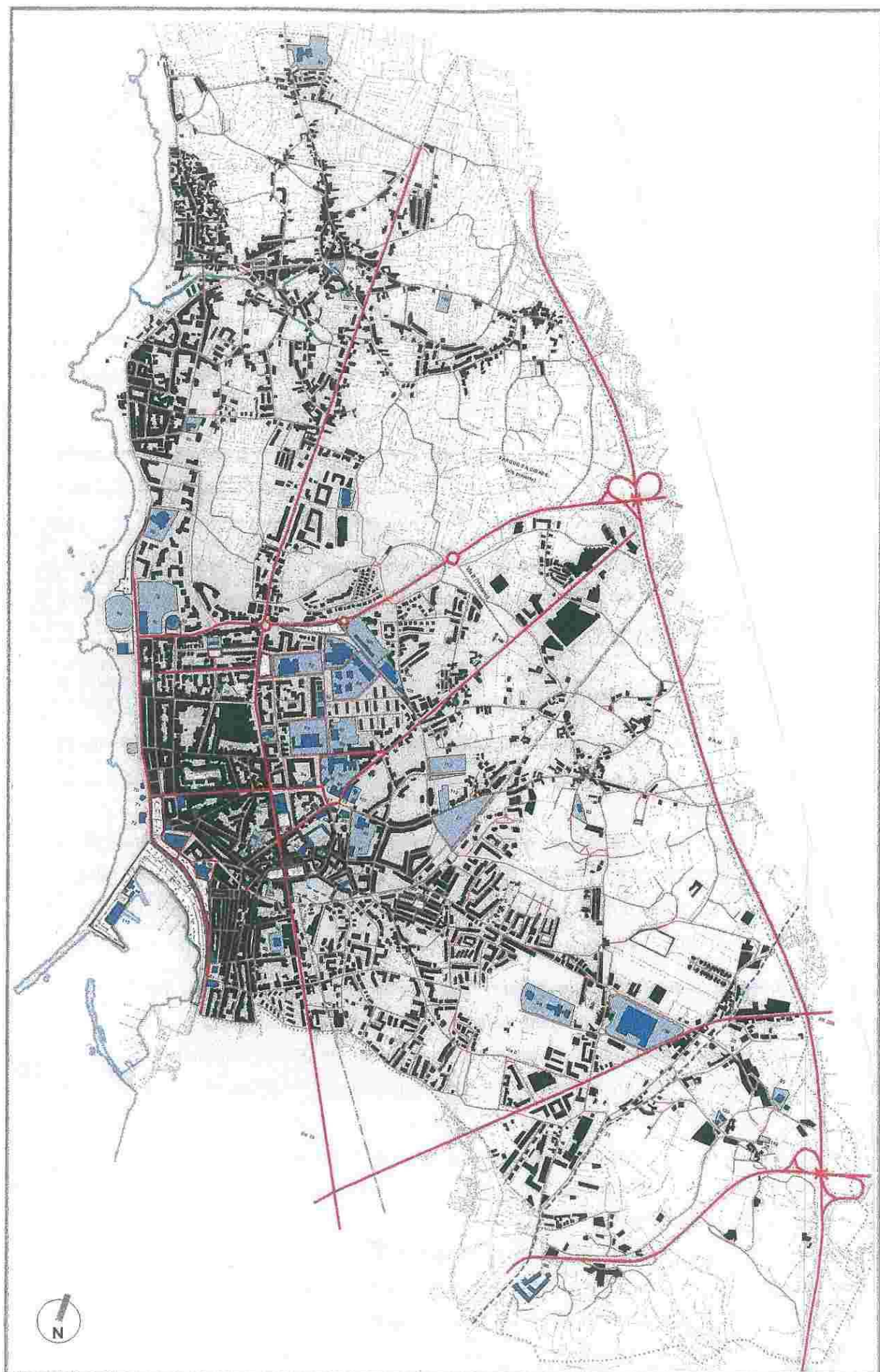
O Bairro Norte é igualmente caracterizado pela sua estrutura ortogonal, originalmente constituído por habitações unifamiliares de 2 a 3 pisos, de uso balnear. Estas foram sendo, gradualmente, substituídas por edifícios multifamiliares de maior altura e densidade. O interior dos quarteirões, inicialmente ocupado com logradouros privados, foi sendo ocupado por edificações. Estas transformações originam uma descaracterização tipológica e uma sobrecarga da densidade construtiva, em detrimento do espaço livre, de uso individual ou colectivo.

Para nascente do Bairro Norte distingue-se uma outra zona, igualmente consolidada. É caracterizada, essencialmente, por equipamentos escolares, moradias unifamiliares isoladas, de 2 pisos e pela arborização do espaço público que-lhe confere uma homogeneidade física e funcional.

A **primeira faixa de expansão nascente** estende-se até ao terreno reservado à futura Avenida 25 de Abril e apresenta-se já bastante consolidada, embora existam áreas a colmatar.

Integrando Barreiros Poente, Penalves e Mariadeira, não é óbvia a identificação, nestas áreas, de um padrão morfo-tipológico. Nelas coexistem diversas tipologias, associadas a uma densidade construtiva elevada e à carência de espaço público com utilidade funcional. A diferenciação entre o espaço público e o privado não é, muitas vezes, clara. A função é quase exclusivamente residencial, constatando-se que, na maioria dos locais, existe uma necessidade de equipamentos e terciário.

A **segunda faixa de expansão nascente e sul** integra A Ver-o-mar Nascente, Barreiros Nascente, Giesteira, Gândara e Argivai. Trata-se de uma área pouco infra-estuturada. Identifica-se pela predominância de espaços



ESCALA: 1 / 25 000

FIG. 3: PÓVOA DE VARZIM, OCUPAÇÃO ACTUAL

não construídos (muitos deles agricultados), pequenos aglomerados (essencialmente habitacionais) e por uma zona industrial (em Barreiros Nascente). A edificação apoia-se nos caminhos rurais existentes, pontuados por pequenos largos onde se localizam equipamentos. Estas zonas possuem características marcadamente rurais, embora em Barreiros Nascente, sobretudo nas faixas marginais da EN 205, já se encontrem algumas das características da primeira faixa de expansão.

A **primeira faixa de (possível) expansão norte** encontra-se muito pouco edificada, salvo na zona mais a poente (próxima do mar) e ao longo da EN 13.

A primeira, contígua ao Bairro Norte, é caracterizada pela edificação em blocos residenciais, construídos em altura, pouco articulados entre si e sem permitirem uma clara percepção do limite entre o espaço público e o privado.

Ao longo da EN 13 os edifícios são soltos, dominando os 3 pisos.

A segunda zona de expansão norte foi integrando alguns núcleos piscatórios e rurais já existentes.

A Av. Nossa Sr.^a das Neves assume-se como centralidade de A Ver-o-mar, com funções terciárias de apoio à residencial. As edificações existentes foram sendo, sucessivamente, substituídas por edifícios de elevada densidade construtiva, com graves lacunas na articulação com o espaço público e sem procurar uma solução de conjunto e de continuidade para a via.

A poente/sul da Avenida ocorre uma mistura de soluções morfo-tipológicas. Existem loteamentos e edificações de densidade elevada que se apoiam na estrutura primitiva, simultaneamente com pequenas moradias de 1 piso, em banda, e moradias unifamiliares isoladas, de 2 pisos.

A nascente, surge uma densidade construtiva mais baixa, com alguns solos ainda agricultados (em grande parte ocupados por estufas). É constituída, maioritariamente, por moradias unifamiliares isoladas, mas também por construções multifamiliares, em banda, com 2 ou 3 pisos.

Na área norte de A Ver-o-Mar, a poente da EN 13, mantém-se a estrutura rural existente, muito embora algumas intervenções recentes tenham vindo a alterar esta unidade. Tratam-se de núcleos rurais que ainda conservam a sua identidade, evidenciada na coesão física e social.

Em A Ver-o-Mar Norte e Quião, identifica-se uma estrutura consolidada com características piscatórias, onde predominam as pequenas moradias unifamiliares, assentes, de uma forma um pouco espontânea, numa estrutura ortogonal.

1.6 População

No Quadro 1 são apresentados os dados sobre a evolução da população e do número de famílias. Os números relativos a 1991 e 2001 provêm dos Censos Populacionais (o último ainda provisório e incompleto). Os de 2011 são estimativas nossas (ver estudo sectorial sobre População).

Em 1991 haviam 31.600 residentes e 9.039 famílias. Em comparação com o todo nacional correspondiam a uma população mais jovem e com famílias de maior dimensão.

Em 2001 os residentes são quase 39.000. Ocorre um forte crescimento (de 23%), que resulta de uma evolução natural, mas sobretudo de um saldo migratório positivo, que se estima superior a 5.000 pessoas. A dimensão média da família baixou (de 3,5 para 3,0 pessoas/família) e, embora não hajam ainda dados disponíveis, a população terá envelhecido (como acontece em toda a Europa).

A estimativa apresentada para 2011 corresponde à hipótese de que as dinâmicas da última década se irão manter. A ser assim, daqui a 10 anos, a Cidade da Póvoa de Varzim terá cerca de 46.000 residentes, agrupados em cerca de 17.000 famílias.

1.7 Alojamento

No Quadro 1 apresentam-se os dados sobre a evolução do número de alojamentos. Tal como para a população, os dados de 1991 e 2001 provêm dos Censos e os de 2011 são estimativa nossa (ver estudo sectorial sobre Alojamento).

Existem, apenas, dados pormenorizados relativos a 1991:

- Existiam 6.880 edifícios e 15.771 alojamentos, o que contabiliza 2,3 alojamentos/edifício;
- Embora prevalecessem os edifícios de pequena dimensão (os unifamiliares eram 73,3%; os até 2 pisos eram 81,8%), há a destacar, comparativamente à AMP, a presença de edifícios de grande dimensão (com 10 e mais alojamentos eram 3,9%, enquanto na AMP eram 1,8%; com 5 e mais pisos eram 4,3%, enquanto na AMP eram 2,2%).
- A ocupação com residência habitual de apenas 56,4% dos alojamentos sublinhava o carácter turístico-balnear da Cidade.
- Das carências qualitativas ao nível das instalações existentes, salientava-se a inexistência de banho ou duche em 6,2% do total de alojamentos.

Entre 1991 e 2001 ocorreu uma grande dinâmica construtiva, que ultrapassou os 600 fogos/ano, tendo-se acentuado a tendência para a construção de edifícios de maior dimensão.

A estimativa apresentada para 2011 corresponde à hipótese de que se irá manter o ritmo construtivo da década anterior. A ser assim, em 2011 existirão cerca de 28.500 alojamentos.

Confrontando o número de alojamentos com o número de famílias, a expectativa é de que se irá manter a proporção existente em 1991 (e actualmente), entre os fogos ocupados por famílias residentes e o conjunto dos restantes (de uso sazonal, de ocupação ausente e vagos).

QUADRO 1 População e Alojamento

		1991	2001	2011
População Residente	Total	31.600	38.848	46.170
	C/ menos de 15 anos	22,0%	-	17,5%
	C/ mais de 65 anos	11,7%	-	14,2%
Famílias	Total	9.039	13.060	17.012
	Nº médio de pessoas/família	3,5	3,0	2,7
Alojamento	Total	15.771	22.082	28.452
	Nº médio de alojamento/edifício	2,3	2,8	-
	Ocupados com Residência habitual	56,4%	-	56,4%
	S/ banho nem duche	6,2%	-	-

1.8 Actividades Económicas

O concelho da Póvoa de Varzim, não obstante a vocação turística da Cidade e o seu peso no total concelhio (60% da população), apresenta uma estrutura de população empregada com algumas debilidades no sector terciário, um peso considerável na **indústria transformadora** e um sector primário ainda significativo.

Em 1991, a indústria transformadora ocupava 1/3 dos activos. À semelhança do Norte Litoral, ocorre uma forte especialização na indústria do vestuário e dos têxteis, com quase 80% desse emprego industrial. Tal actividade surge associada a uma mão-de-obra intensiva, de baixa produtividade e de baixos rendimentos. A localização industrial está prevista, pelo PDM, para áreas exteriores à Cidade.

Também a **construção civil** ocupa uma parte significativa do emprego (15% em 1991). De facto, ocorreu no Concelho uma enorme dinâmica construtiva, que no último decénio se traduziu num aumento de 7.261 fogos, dos quais 88% na Cidade.

A actividade de **pesca** tem vindo a sofrer um forte declínio; a descarregada no porto diminuiu, entre 1990 e 1995, mais de 50%. No entanto, o emprego (em cerca de 1000 activos) mantém-se sensivelmente estável, sendo de destacar que 56% dos profissionais, em 1994, tinham menos de 35 anos. Muitos deles trabalham em embarcações de outros portos, nomeadamente espanhóis. Poder-se-á concluir que se mantém vivo um potencial a explorar, inclusivamente enquanto fileira capaz de se articular com o lazer e o turismo.

Em 1991, o **terciário** ocupava apenas 37,4% do emprego (12,8% no comércio, 3,8% no alojamento e restauração e 20,8% nos serviços), enquanto que na AMP ultrapassava os 50%. Revela-se necessário todo um processo de dinamização e qualificação desses sectores. A dinâmica em curso de qualificação de espaços públicos e de apoio à dinamização de comércio local (PROCOM) tem sido um contributo nesse sentido. É necessário, também, uma forte aposta na qualificação académica e profissional.

De facto, em 1997, os quadros superiores, quadros médios e profissionais altamente qualificados, representavam apenas 6,8% do emprego (metade do registado na AMP); os trabalhadores com habilitações inferiores ao 3º ciclo do Ensino Básico eram 26%. Tal situação não poderá deixar de estar correlacionada com os baixos índices de produção e de rendimento per capita que ocorre no Concelho.

1.9 Equipamentos

Na Cidade constata-se a existência de três grandes áreas de equipamentos, conforme o anteriormente referido (no ponto 1.4. Distribuição Funcional).

Ao nível dos equipamentos de apoio à função habitacional verifica-se uma excessiva concentração dos equipamentos existentes na Área Central, a par de algumas carências significativas.

Tendo-se efectuado o levantamento da situação existente (ver estudo sectorial sobre Equipamentos) vale a pena referir:

Equipamentos Educativos — Ao nível dos Jardins-de-infância existentes na Cidade, comparando o número de utentes com a capacidade desejável, não se verificam carências significativas. O mesmo não acontece com as Escolas do 1º Ciclo do Ensino Básico, denotando-se uma necessidade actual de 30 salas (considerando um funcionamento em regime normal). Relativamente às Escolas do 2º/3º Ciclos do Ensino Básico, as existentes (EB 2/3 de Penalves e a EB 2/3 Flávio Gonçalves) não são suficientes, justificando-se para já a construção de mais uma escola e de uma segunda até ao horizonte do Plano. O actual constrangimento das Escolas Secundárias seria superado pela futura transferência das turmas do 2º/3º Ciclos que aí se encontram sedeadas.

Equipamentos Desportivos – Verifica-se que a Cidade está, no essencial, bem servida. No entanto, face a critérios de programação exigentes, seriam ainda necessários alguns equipamentos, nomeadamente Grandes Campos de Jogos (um dos quais já se encontra em construção), Campos de Ténis e um Circuito de Manutenção.

Equipamentos de Apoio Social – Existem apenas 4 Creches (justificar-se-iam 15) e 2 Centros de Dia (justificar-se-iam 12), todos eles situados na área central da Cidade. Este é um domínio onde se legitimam importantes investimentos, articulando iniciativas públicas e privadas.

Equipamentos de Saúde – Actualmente existem: 1 Hospital (estando prevista a construção de um novo, de carácter regional, na fronteira com Vila do Conde) e 1 Centro de Saúde com 2 Extensões (justificar-se-ia a construção de mais 3 Extensões, face à população actual).

Equipamentos Culturais – Os equipamentos Culturais e Recreativos existentes localizam-se maioritariamente na Área Central, sendo eles: Museu, Arquivo Municipal, Câmara Municipal e respectivas extensões, Auditório, Praça de Touros (multiusos), Biblioteca, Turismo, Casa da Juventude, Anfiteatro da Lota, Cinema St.^a Clara, Cinemas Castelo Lopes, Cine-Teatro Garrett (a aguardar recuperação) e Sala de Congressos (Novotel).

Mercados – O actual mercado situa-se na Área Central, num edifício de qualidade duvidosa (funcional e arquitectónica).

Cemitérios – O actual encontra-se sobrelotado; está em curso o projecto para um novo cemitério municipal.

1.10 Circulação

Na malha viária da Cidade destacam-se a EN 13, paralela à linha de costa, e os recentes acessos ao IC1 (a Av. do Mar, na direcção nascente/poente, e o Acesso Sul, este servindo sobretudo Vila do Conde).

Apesar da recente abertura ao tráfego do troço do IC1 entre Viana do Castelo e o Porto, a **EN 13** constitui, ainda hoje, um eixo de atravessamento norte/sul, nomeadamente entre o Concelho de Vila do Conde e as freguesias do litoral norte do Concelho da Póvoa de Varzim. Para além disso, constitui o principal eixo distribuidor da Cidade, ao qual confluem as restantes vias urbanas fundamentais, inclusivamente os referidos acessos ao IC1.

Assim, e face aos volumes de tráfego registados (cerca de 1.000 veículos em hora de ponta, quase o dobro da capacidade da via no núcleo central da urbe), este constitui o principal estrangulamento rodoviário da Cidade, para além de afectar de forma muito negativa a função pedonal. A alternativa está encontrada, tendo já sido iniciada a construção de uma nova via, aproximadamente paralela à EN 13, sensivelmente a 1 km para nascente - Via B (Av. 25 de Abril).

Das restantes vias da Cidade, destaca-se ainda a Av. Mousinho de Albuquerque pela sua localização central e dimensão do perfil transversal. Porém, a sua capacidade actual encontra-se condicionada, pelo facto do escoamento de tráfego para nascente efectuar-se por vias de baixa capacidade - EN 205 e Rua Sacra Família.

De referir, por último, como integrantes da rede estruturante, a ER 206 e a Av. Repatriamento dos Poveiros. Na primeira, a sua capacidade actual encontra-se condicionada pelo estreitamento do perfil em alguns troços do percurso e pela ocupação marginal das propriedades confinantes. Na segunda, a reduzida capacidade das vias que continuam para norte condiciona a sua utilização.

Na estrutura viária global da Cidade verificam-se carências ao nível da rede principal, mas também a ausência de uma rede secundária, estando as suas funções asseguradas tanto pelas vias principais como pela rede local, o que contribui para o seu congestionamento.

Este é um domínio em que a Cidade da Póvoa de Varzim necessita de uma forte intervenção, definidora de uma estrutura viária hierarquizada, por forma a resolver problemas existentes e a ordenar o futuro crescimento.

1.11 Redes de Água e Esgotos

A Cidade da Póvoa de Varzim encontra-se totalmente servida de rede de **distribuição de água**.

O abastecimento é feito a partir do sistema adutor de “Águas do Cávado, S.A”. A captação, o tratamento e a educação da água tratada, até aos reservatórios, é da responsabilidade da referida empresa.

A distribuição faz-se a partir de dois reservatórios (municipais), localizados no Alto de Pêga e em Beiriz - Calves. O primeiro abastece, graviticamente, a área da freguesia da Póvoa de Varzim a poente da EN 13 e, por bombagem, quase toda a freguesia de Argivai e a zona periférica da freguesia da Póvoa de Varzim, com ela confinante. O segundo reservatório abastece, graviticamente, a restante área urbana da Póvoa de Varzim.

Verifica-se, actualmente, a necessidade do reforço da capacidade útil disponível da rede, por forma a garantir uma reserva para 24 horas. Face ao precário estado de conservação do reservatório do Alto de Pêga, a solução será a de aumentar a capacidade do reservatório de Beiriz - Calves, que passará a assegurar toda a distribuição.

O sistema de drenagem de águas residuais é do tipo separativo, isto é, constituído por redes de drenagem distintas, uma para as águas domésticas e industriais e outra para as águas pluviais.

Existe uma rede de colectores de **águas residuais domésticas** e industriais, que cobre toda a malha urbana da Cidade e conduz os esgotos para a rede de intercepção. Esta é constituída por três sistemas elevatórios, instalados em série, estando as condutas e colectores implantados ao longo da Marginal.

Actualmente, os caudais de esgoto são reunidos junto ao molhe sul do porto, onde afluem também os de Vila do Conde, sendo lançados ao mar por dois emissários. Está prevista a implantação, no local, de uma estação de tratamento de águas residuais (ETAR) e um executor submarino.

A construção da ETAR constitui prioridade de intervenção na rede de esgotos, já que a rede de drenagem e o sistema interceptor têm-se mostrado suficientes para transportar os caudais afluentes.

A drenagem das **águas pluviais** é realizada para as linhas de água mais próximas. Estas, por sua vez, dada a situação geográfica da Póvoa de Varzim, desaguam no mar.

2. O PLANO DE URBANIZAÇÃO

2.1 Objectivos

A leitura apresentada sobre a cidade da Póvoa de Varzim, permite a formulação de um conjunto de objectivos orientadores do Plano de Urbanização, com vista ao seu desenvolvimento ordenado:

- I. Reforço da identidade e especificidade regional da Cidade.
- II. Melhoria do nível de serviço da infra-estrutura pública.
- III. Estruturação da Cidade existente e do seu crescimento.
- IV. Defesa ou estabelecimento da identidade, funcionalidade e caracterização formal das diversas “partes da cidade”.
- V. Lançamento das bases para uma administração urbanística mais justa e mais eficaz.

Far-se-á, desde já, um pequeno comentário sobre cada objectivo, formulando sub-objectivos. A forma como se propõe que sejam concretizados será explicitada mais à frente.

Póvoa de Varzim, a sua história e a sua identidade, surgem ligadas ao mar, à actividade da pesca, e depois ao turismo.

É centro balnear polarizador do Vale do Ave e, embora integrado na Área Metropolitana do Porto, possui grande autonomia no que respeita ao emprego.

Assim, para o **reforço da sua identidade e especificidade regional**, afirma-se necessário:

- I.1. Preservação e valorização das suas memórias (património).
- I.2. Manutenção da autonomia de emprego, o que passa pela ampliação e qualificação do sector terciário (em geral) e do turismo (em particular).
- I.3. Defesa da actividade pesqueira, assumida como fileira que poderá ser articulada com o turismo e o lazer.

Qualquer plano de ordenamento do território deverá visar a melhoria quantitativa e qualitativa das infra-estruturas e equipamentos existentes, detectando carências, apontando localizações, sugerindo investimentos.

Para a **melhoria do nível de serviços da infra-estrutura pública**, apresentam-se propostas sobre:

- II.1. Organização da circulação, o que exige novas vias.
- II.2. Grande aumento dos espaços verdes.
- II.3. Colmatação das necessidades em equipamentos.
- II.4. Reforço das redes de água e esgotos.

Mas não basta que existam infra-estruturas e equipamentos. É necessário que eles se articulem num todo coerente, quer pela sua funcionalidade, quer pela qualidade da sua percepção ao cidadão.

É necessário, então, a **estruturação da cidade existente e do seu crescimento**, o que se fará através de:

- III.1. Estabelecimento de um “esqueleto da Cidade”, considerando e articulando a estrutura viária, a estrutura verde, as centralidades e os equipamentos.
- III.2. Organização de uma recepção e encaminhamento dos visitantes balneares.

As zonas mais antigas da Cidade possuem identidade, continuidade e funcionalidade, vivência própria (qualidade urbana, em suma). O mesmo não se poderá dizer de algumas zonas de expansão dos últimos 30 anos, dispersas e/ou com grande mistura morfo-tipológica.

Consequentemente, considera-se necessária a **defesa ou estabelecimento da identidade, funcionalidade e caracterização formal das diversas “partes da cidade”**, o que exige:

- IV.1. Identificação da “Parte”.
- IV.2. Criação, em cada parte, de um centro local (com terciário e equipamento).
- IV.3. Estabelecimento de uma identidade morfo-tipológica para cada “zona” (cada “parte” abrange várias “zonas”).
- IV.4. Estabelecimento das regras necessárias para garantir, em cada uma, espaço público suficiente e adequado.

Os planos de ordenamento nem sempre são justos para as diversas propriedades, quando afectam (como não podem deixar de o fazer) diferentes usos ao território.

Os planos têm um baixo grau de concretização quando (como tem acontecido ultimamente em Portugal) ficam muito dependentes das iniciativas individuais de cada proprietário (que poderão, ou não, acontecer e que raramente surgem articuladas com os vizinhos).

O DL 380/99, de 22 de Setembro, empurra os municípios para **uma administração urbanística mais justa e mais eficaz**, que aqui se procurará concretizar através de:

- V.1. Mecanismos perequativos entre proprietários.
- V.2. Processos associativos entre proprietários, Município e promotores.
- V.3. Identificação de intervenções estratégicas, a dinamizar pelo Município.

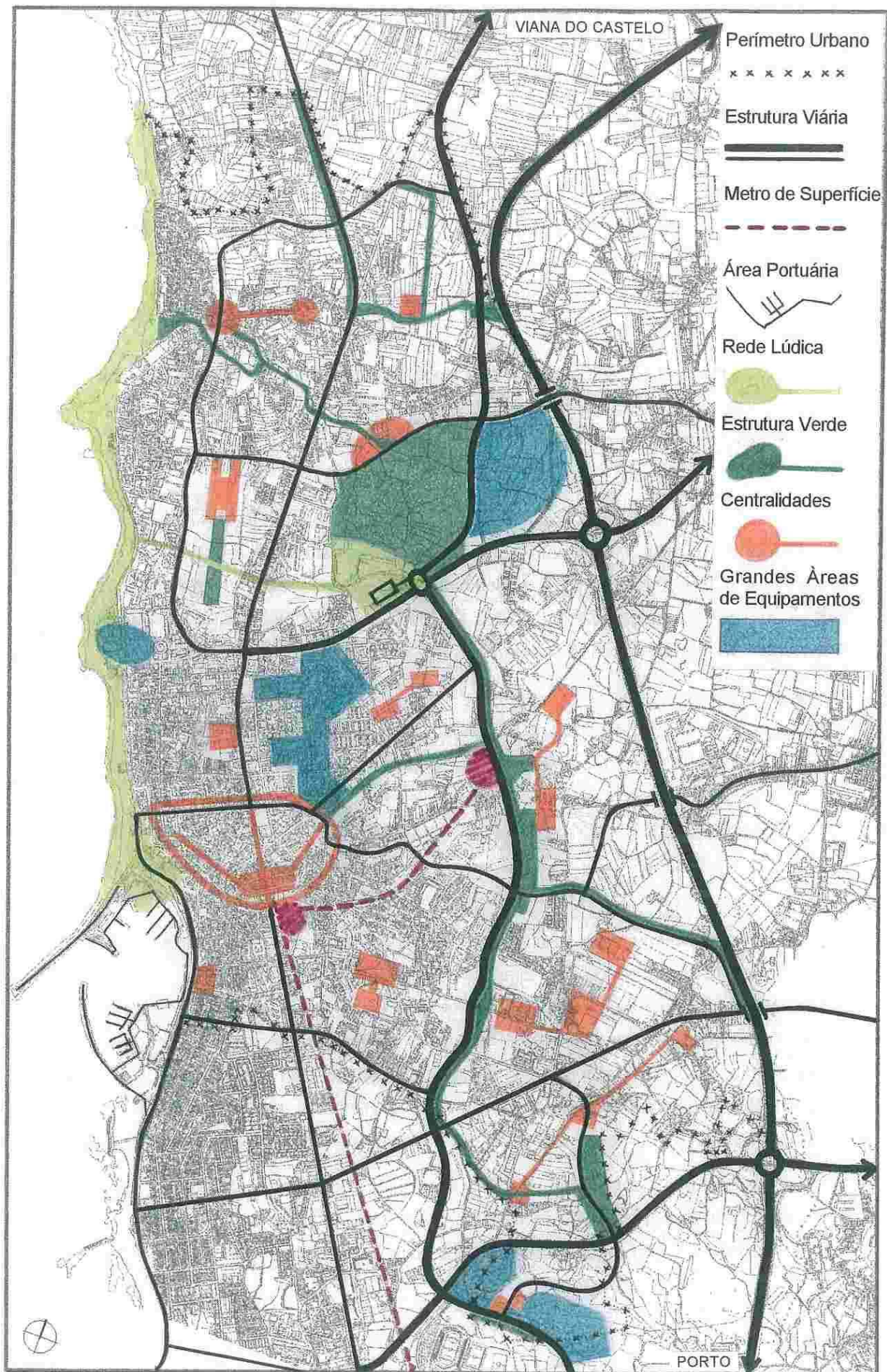
2.2 Modelo de Ordenamento

2.2.1 Estrutura

Um dos objectivos formulados foi o da **estruturação da cidade existente e do seu crescimento**, tornando-a globalmente mais funcional e mais perceptível ao cidadão. Tal será conseguido através do estabelecimento e articulação de uma estrutura viária, de uma estrutura verde, de centralidades e de equipamentos, os quais, em conjunto, constituirão como que um “esqueleto” agregativo de toda a restante ocupação, fundamentalmente residencial.

O “esqueleto” proposto é apresentado, esquematicamente, na figura contígua.

A **estrutura rodoviária** assinalada integra vias “colectoras” e “distribuidoras principais” (conforme a respectiva função), e organiza-as numa malha em que surgem, fundamentalmente, eixos paralelos e perpendiculares à linha de costa.



ESCALA APROX.: 1 / 28 000

FIG. 4: MODELO DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL

As colectoras são a Av. do Mar e o Acesso Sul ao IC1, que já hoje desempenham essa função. Será também a futura Av. 25 de Abril, cuja construção já foi iniciada, e que deverá passar a colectar o tráfego de atravessamento que actualmente passa na EN 13.

A sua construção permitirá que seja suprimida a ligação norte/sul, através da Praça do Almada e até à Praça Marquês de Pombal, condição essencial para a qualificação dessa centralidade.

Para o estabelecimento da malha pretendida e face às deficiências actuais, é necessário que sejam construídas, para além da Av. 25 de Abril, um número significativo de novas vias (o que mais à frente se abordará).

Prevendo-se a transformação da actual linha férrea em **metro de superfície**, propõe-se a manutenção e qualificação pedonal da actual estação e a construção de uma segunda, junto à Av. 25 de Abril, implantando aí um intermodal de transportes, associado a funções comerciais.

Perante a quase ausência de zonas verdes urbanas e face às fracas referências biofísicas que as induzam, a **estrutura verde** a criar terá que ser, em grande parte, voluntariosa.

A proposta assenta em duas manchas verdes - uma a norte da Av. do Mar (projecto em curso, de parque a criar) e outra próxima do Acesso Sul ao IC1 (aproveitando preexistências rurais) - ligadas entre si através de um corredor verde de largura variável.

Da referida estrutura partirão alguns outros corredores ou alamedas, sendo de destacar a ligação entre o intermodal de transportes e a Área Central, e dois percursos entre o Parque da Cidade e a Marginal.

A generalidade destes corredores verdes incluirá percursos pedonais e velocipedistas.

Das **centralidades** apontadas, a Área Central corresponde ao reconhecimento do que hoje existe e se pretende que seja mantido e qualificado.

As restantes, traduzem a vontade de constituição de pequenos centros locais, agrupando quando possível, espaço público, funções terciárias e equipamento de apoio à função habitacional.

Cada um dos centros locais encontra-se associado a uma "Parte da Cidade", ou sublinhando preexistências, ou correspondendo a propostas novas, a criar (assim sendo na maior parte dos casos).

Quanto aos **equipamentos**, são assinalados na Figura apenas as três grandes concentrações já existentes ([ver ponto 1.9](#)) e uma quarta, fundamentalmente desportiva, a acontecer junto ao Parque da Cidade.

Já se referiu que outros equipamentos, de menor dimensão, deverão integrar os centros locais.

Da localização criteriosa e articulada de todos estes elementos surgirá, então, o pretendido "esqueleto" da Cidade.

Acrescenta-se, ainda, conforme o objectivo definido, propostas para uma **recepção e encaminhamento dos visitantes balneares**, que naturalmente procuram usufruto da praia e do mar.

Traduzem-se em: criar uma recepção, com estacionamento e equipamento de apoio, nomeadamente de restauração, junto ao Parque Verde, à entrada da Cidade; organizar o acesso entre essa área e a Marginal, através de transporte público e percursos pedonais e de bicicleta, associados a restrições ao acesso automóvel.

2.2.2 Partes da Cidade

A Cidade, de acordo com as dinâmicas em curso e o Modelo proposto, corresponde a um contínuo. Tal não obsta a que seja, de facto, constituída por várias partes distintas entre si. Basta pensar, referenciando-nos à gíria local, no Bairro Norte, no Bairro Sul, em A Ver-o-Mar...

Procurou-se identificar essas várias Partes da Cidade, tendo-se constatado que os respectivos limites nem sempre são evidentes.

Apesar disso, entendeu-se útil procurar considerá-las (identificá-las e acentuá-las) por se entender que o sentimento de pertença a um lugar - o espírito de "bairro" - ajuda à criação de uma identidade própria e ao estabelecimento de relações de vizinhança. Os já referidos centros locais visam, justamente, contribuir para que tal aconteça.

Pretende-se que cada uma das Partes de Cidade ronde os 3.000 a 4.000 habitantes, número adequado a uma vizinhança ainda próxima, mas já justificando, quantitativamente, equipamentos e comércio de apoio.

Na Figura seguinte assinalam-se as "Partes de Cidade" consideradas, sendo de sublinhar que os respectivos limites são assumidamente esquemáticos e aproximativos, já que, como atrás se afirmou, a Cidade é de facto contínua e não se pretende que o deixe de ser.

Atendendo às preexistências e buscando, como se pretendia, uma identidade histórica e funcional, é possível atribuir desde já um nome a cada uma das "Partes": Centro; Bairro Sul; Bairro Norte; Barreiros/Moninhas; Matriz/Mariadeira; A Ver-o-Mar; Agro-Velho; Parque da Cidade; Giesteira; Gândara; Argivai.

2.2.3 Opções Morfo-tipológicas

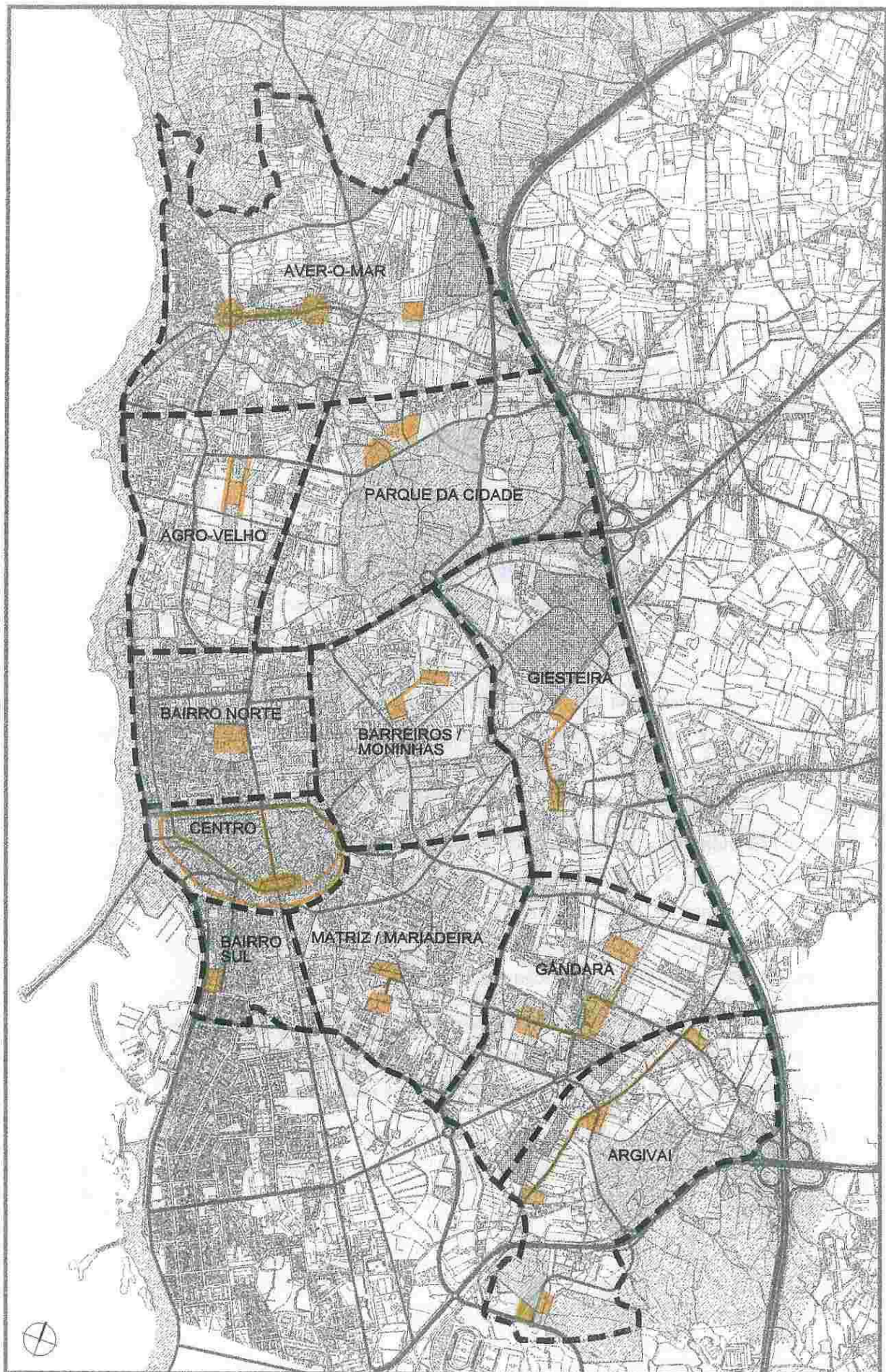
A análise do crescimento ocorrido na Cidade nas últimas décadas, demonstra que a promiscuidade morfo-tipológica origina espaços pouco identitários e com problemas funcionais.

Assim, um dos objectivos formulados foi o **da defesa ou estabelecimento de uma identidade para cada zona** da Cidade.

Para tal, a identificação e delimitação das diversas zonas residenciais corresponde exactamente ao reconhecimento das respectivas características morfo-tipológicas (nas áreas a conservar e consolidar), ou ao seu estabelecimento (nas áreas de expansão).

As **zonas habitacionais de expansão** são subdivididas em:

- HE0: moradias unifamiliares isoladas, em lotes divididos entre si por muros de vedação, organizados em quarteirões (de dimensão variável, tendo como referência 200 m x 70 m); arruamentos formando malhas curvilíneas ou ortogonais, podendo abrir em largos; 15 a 20 fogos/ha.
- HE1: moradias unifamiliares implantadas em lotes divididos entre si por muros de vedação e organizadas em quarteirões (com dimensão variável, tendo como referência 150 m x 50 m); arruamentos formando malhas ortogonais ou curvilíneas, podendo abrir em largos, desejavelmente associados à presença de funções não habitacionais ao nível do rés-do-chão; 20 a 30 fogos/ha.
- HE2: ruas e praças de traçado regular; bandas contínuas de edifícios, formando quarteirões com interior privado; 2 a 3 pisos; 50 a 60 fogos/ha.
- HE3: ruas e praças de traçado regular; bandas contínuas de edifícios, formando quarteirões com interior privado; 3 a 4 pisos; 60 a 75 fogos/ha.



ESCALA APROX.: 1 / 28 000

FIG. 5: PARTES DA CIDADE E CENTROS LOCAIS

- HE4: conjuntos de blocos de 4 a 8 pisos, rodeados por espaço público; 60 a 75 fogos/ha.

Zonas habitacionais a conservar e consolidar (HC) são aquelas que, devidamente edificadas, se lhes reconhece um padrão morfo-tipológico que se pretende que seja respeitado. Obedecerão a princípios gerais, visando tal respeito, mas também a respectiva valorização, nomeadamente através do redimensionamento e qualificação do espaço público. Obedecerão, também, a regras específicas, em função das características de cada uma.

São consideradas **zonas habitacionais a qualificar** (HQ) aquelas que, também já muito edificadas, não se lhes reconhece, contudo, um padrão morfo-tipológico. Obedecerão a regras que pretendem atenuar tal situação e, sobretudo, dar-lhe uma estrutura.

São consideradas, por último, áreas habitacionais específicas, que obedecerão a orientações mais pormenorizadas de desenho urbano (HE5 e HE6, ao longo da Av. 25 de Abril; H11 a H17, espalhadas pela Cidade). O mesmo acontece com a generalidade das zonas terciárias (T3 a T30).

Pretende-se, assim, uma cidade unitária, mas constituída por várias zonas, distinguindo-se pelas suas diferentes formas. Pretende-se, ainda, tanto quanto ainda possível, que cada zona tenha uma forma própria e uma identidade.

2.2.4 Edificabilidade

A Cidade tem hoje 22.000 alojamentos e, a manter-se o ritmo construtivo, ultrapassará os 28.000 em 2011 ([ver ponto 1.6](#)).

A expectativa é a de que poderão vir a ser construídos cerca de 6.000 novos alojamentos na próxima década.

Para evitar um estrangulamento de mercado, o Plano terá que encerrar uma admissibilidade construtiva bastante superior a este valor. Mas há que evitar uma majoração excessiva que, inevitavelmente, iria fomentar uma indesejável dispersão (que, aliás, já é visível no território).

O objectivo foi o de procurar estabelecer uma admissibilidade construtiva cerca de três vezes superior à dinâmica construtiva, o que perfaz 18.000 fogos. Somados aos 22.000 existentes, perfaz 40.000 fogos.

Apresenta-se no [Quadro 2](#) a **quantificação do zonamento do Plano**, respectivas áreas e correspondentes admissibilidades construtivas.

Considerando 95% da área bruta de construção das zonas habitacionais e 50% da admitida para as zonas terciárias, tal perfaz 515 ha da área bruta de construção para habitação. Considerando 130 m²/fogo, chega-se a 39.615 fogos.

Cumpre-se, assim, o objectivo formulado.

Apresenta-se no [Quadro 2A](#) o cálculo relativo a **parâmetros urbanísticos médios**, distinguindo áreas de expansão e áreas consolidadas. Por ele se conclui que:

- nas "Áreas de Expansão" o índice médio decorrente do zonamento é 0,5 e o rácio entre a área para infraestrutura geral (vias colectoras, equipamentos e verde urbano) e a edificabilidade é também 0,5;
- para a globalidade da Cidade esses parâmetros são de idêntico valor.

De referir que tal coincidência, entre Cidade global e Áreas de Expansão, corresponde já a um esforço perequativo. Traduziu-se na delimitação de áreas para "Novos Grandes Equipamentos", não incluídas nas

Áreas de Expansão, por se considerar que corresponderiam ao colmatar de carências das “Áreas Consolidadas e a Consolidar” e que, por isso, o respectivo encargo de aquisição deveria ser suportado pelo Município e/ou pelos promotores da transformação destas áreas.

Para efeitos perequativos são, então, assumidos:

Índice Médio de Utilização \cong 0,5 m² de ABC/m² terreno (quociente entre edificabilidade e a área abrangida pelo perímetro urbano).

Área de Cedência Média \cong 0,5 m² de terreno/m² de ABC (quociente entre a área destinada a infraestruturas gerais e a edificabilidade; não são contabilizadas, neste valor, as necessárias cedências para infraestruturas locais).

QUADRO 2 *Áreas do zonamento, por categorias de espaço*

	Áreas	ABC
Vias Colectoras	21 ha	---
Equipamientos	134 ha	---
Verde urbano	127 ha	---
Sub-total	282 ha	---
Outras Vias	48 ha	---
Zonas Habitacionais	683 ha	508 ha
Zonas Terciárias	59 ha	65 ha
Zonas de Actividades	42 ha	20 ha
Sub-total	838 ha	593 ha
Cidade	1.114 ha	593 ha

QUADRO 2A *Edificabilidade e Infraestrutura Geral, reportado à Planta de Orientação Executória*

	Áreas	ABC	Infraestrutura Geral	Índice Médio	Cedência Média
Áreas Consolidadas e a Consolidar	642 ha	408 ha	99 ha	0,65	---
Novos Grandes Equipamentos	101 ha	0 ha	91 ha	0	---
Áreas de Expansão	371 ha	185 ha	93 ha	0,50	0,50
Cidade	1.114 ha	593 ha	282 ha	0,53	0,48

2.2.5 Ambiente

Na problemática urbana ambiental enquadram-se, necessariamente, de acordo com a lei, as questões do abastecimento de água e saneamento básico, a definição de uma estrutura ecológica e a identificação de áreas que exigem medidas de redução do ruído.

Encontrando-se toda a Cidade servida por rede pública de abastecimento de água e, quase toda, por rede de **águas residuais**, a prioridade de intervenção, neste domínio, é a construção de uma ETAR.

Existe já um projecto nesse sentido, em colaboração com o Município de Vila do Conde (ver ponto 2.3.4.).

Constatando-se a quase ausência de zonas verdes urbanas, propõe-se a constituição de uma **estrutura verde**, assente em duas manchas de grande dimensão, ligadas entre si e a diversos corredores e alamedas. Tal garantirá 20 m² de verde por habitante (ver pontos [2.2.1.](#) e [2.3.2.](#)).

Quanto ao ruído, a opção do Plano é a de assumir a globalidade da Cidade como uma “zona mista” (definição conforme n.º 3 do art.º 3º do D.L. 292/2000), uma vez que se pretende alguma mistura funcional em toda a área da Cidade. Não obstante, considera-se que deveria ser prestada especial atenção aos equipamentos escolares e de saúde.

Procurando identificar as fontes de **ruído**, a ter em conta na elaboração de um Mapa de Ruído, salientam-se a EN 13, as vias colectoras e o IC1; eventualmente, também, as áreas de actividades económicas.

Cruzando as fontes de ruído com as áreas mais sensíveis (os equipamentos acima referidos), identificam-se as seguintes situações problemáticas, para as quais se fixaram as seguintes medidas:

- EN 13: a construção da Av. 25 de Abril e a restrição do atravessamento automóvel da Praça do Almada, diminuirá o volume de tráfego.
- Escola de Penalves (E45) e futuro hospital (E50), próximos da Av. 25 de Abril: deverão, aquando da respectiva construção, ser introduzidas as protecções adequadas.
- Faixa contígua ao IC1: é regulamentada (ver art.º 18º do Regulamento) a não permissão de construção a menos de 50 metros do eixo da via. Esta distância poderá vir a ser alterada por um plano de monitorização e redução do ruído que, segundo a lei, deverá ser realizado pelo IEP.
- Zonas de Actividades: é fixado em Regulamento (ver art.º 45º e 46º do Regulamento) a não permissão do funcionamento de actividades que provoquem níveis sonoros acima dos 65 dB(A).

2.3 Propostas e Custos Sectoriais

2.3.1 Circulação

A rede viária assinalada corresponde a algumas das vias já existentes, mas também a espaços canais de novas vias a construir (em número muito significativo, uma vez que a situação actual apresenta óbvias deficiências).

Estas vias visam a necessária circulação e a estruturação e desenho da Cidade. Foram pensadas nessa perspectiva, o seu projecto deverá ser, sempre, associado ao desenho urbano e/ou paisagístico das faixas marginais.

Organizadas em malha e, conforme as funções que lhe são atribuídas, subdividem-se em colectoras, distribuidoras principais, distribuidoras secundárias, pedonais e outras (inseridas nas respectivas zonas). Para cada uma delas são fixados os perfis desejáveis.

Referem-se, seguidamente, as propostas de novas vias colectoras e distribuidoras principais:

Av. 25 de Abril (via colectora norte/sul);

Articulação da actual EN 13 (cuja função passará a ser desempenhada pela Av. 25 de Abril) com a ligação a Aguçadoura (EM 501);

Continuação da Av. Repatriamento dos Poveiros, para norte e depois para nascente, até ao prolongamento da Av. 25 de Abril;

Continuação da Rua Cidade da Póvoa de Varzim, ligando-a à EM 523 (Amorim) e marginando o futuro Parque da Cidade;

Continuação da Av. Mousinho de Albuquerque, estabelecendo ligação com a estrada de Beiriz e com a ER 206;

Alargamento e prolongamento da Rua de S. Brás desde a Av. 25 de Abril até à Marginal;

Atravessamento do Acesso Sul ao IC1, aproveitando a passagem desnivelada já existente e potenciando a zona verde proposta.

Quanto às vias pedonais assinaladas, na sua maior parte correspondentes a eixos já existentes, há que valorizar essa função em detrimento do automóvel. Referem-se algumas: EN 13, à Praça do Almada, cujo atravessamento automóvel deverá vir a ser eliminado; Av. N. Sr.^a das Neves; dois atravessamentos desnivelados na Av. 25 de Abril, um na Rua de Penalves e outro, a criar, junto ao futuro interface modal de transportes.

Para além destes, prevêem-se percursos pedonais e de bicicletas ao longo da generalidade dos corredores verdes. De salientar que a bicicleta, dada a topografia da Cidade, constitui um forte potencial.

Justifica-se, sobretudo após a construção da Av. 25 de Abril, que seja elaborado um plano de circulação, estacionamento e transportes, visando sobretudo: disciplinar o acesso automóvel e o estacionamento na Área Central; melhorar o sistema de transportes públicos, que deverá ser comum com Vila do Conde; promover a utilização da bicicleta.

Propõe-se, também, e neste caso com urgência [ver ponto 2.2.1.](#), que seja organizada a recepção aos visitantes balneares junto ao Parque da Cidade e criado um transporte público que os conduzirá à Marginal.

No respeitante às relações viárias com o exterior, a principal proposta corresponde à criação de um interface modal de transportes, junto à Av. 25 de Abril e ao terminal do metro de superfície.

Há, igualmente, que integrar e potenciar, ao longo de todo o percurso do metro, as respectivas paragens e perspectivar possíveis passagens desniveladas, necessariamente a da Rua de S. Brás.

Apresentam-se, na Figura e Quadro seguintes, listagens dos investimentos propostos (não incluindo os percursos integrados em zonas verdes).

Nem todas as vias terão que ser construídas pelo Município, podendo e devendo resultar de loteamentos (individualizados, ou resultantes de unidades de execução).

Na estimativa apresentada no [Quadro 3](#), exprimindo já orientação para o investimento municipal, considerou-se que os custos a suportar pela Câmara seriam: de 100%, no caso das vias colectoras; de 50% nas distribuidoras principais; de 25% nas distribuidoras secundárias; 0% nas outras vias (não referidas no Quadro).

QUADRO 3 Rede Viária, Custos e Investimentos Municipais

Rede Viária	Extensão (ml)	Custo Unitário da Obra (cts/ml)		Custo (6) (mil. cts)	Inv. Mun. (hip.) (7) (mil. cts)
Vias Colectoras (1)					
1 Avenida 25 de Abril Passagens desniveladas (duas)	2.600	--		600	600
2 Prolongamento da Avenida 25 de Abril-norte	1.500	230	(4)	40	40
3 Prolongamento da Avenida 25 de Abril-sul	500	230		345	345
				115	115
Sub-total				1.100	1.100
Vias Primárias (2)					
4 EN 13 - EM 501	1.400	283		396	198
5 Prolongamento da Avenida Repatriamento dos Poveiros	1.100	283		311	156
1ª Fase	600	283		170	85
2ª Fase	700	283		198	99
3ª Fase	1.300	283	(5)	368	184
6 Prolongamento da Rua Cidade da Póvoa de Varzim - EM 523 (Amorim)	500	283		142	71
7 Ligação da Via C a Beiriz	400	283		113	57
8 Prolongamento da Avenida Mouzinho	1.500	283		425	212
1ª Fase	500	283		142	71
2ª Fase	1.900	283		536	269
9 Rua de São Brás - Rua dos Pescadores					
10 EN 206 - novo hospital					
Sub-total				2.802	1.401
Vias Secundárias (3)					
11 Acesso a Quião	500	255		128	32
12 Prolongamento da Rua Domingos Pereira Viana	600	255		153	38
13 Avenida Repatriamento dos Poveiros - Sencadas	1.500	255		255	64
14 Agro-Velho - Clipóvoa	1.500	255	(5)	230	57
15 Beiriz - EN 205	1.500	255		383	96
16 Rua Sacra Família - rotunda da Via C	1.500	255		77	19
17 Rua de Penalves - Rua Sacra Familiar	1.500	--			(8)
18 EN 206 - ligação ao hospital	500	255		128	32
Sub-total				1.352	338
T O T A L				5.253	2.839

(1), perfil considerado: 10,0m (1,5 + 7,0 + 1,5), faixas marginais incluídas nos espaços verdes;

(2), perfil considerado: 22,0m (5,0 + 2,5 + 7,0 + 2,5 + 5,0);

(3), perfil considerado: 18,5m (3,5 + 2,5 + 6,5 + 2,5 + 3,5);

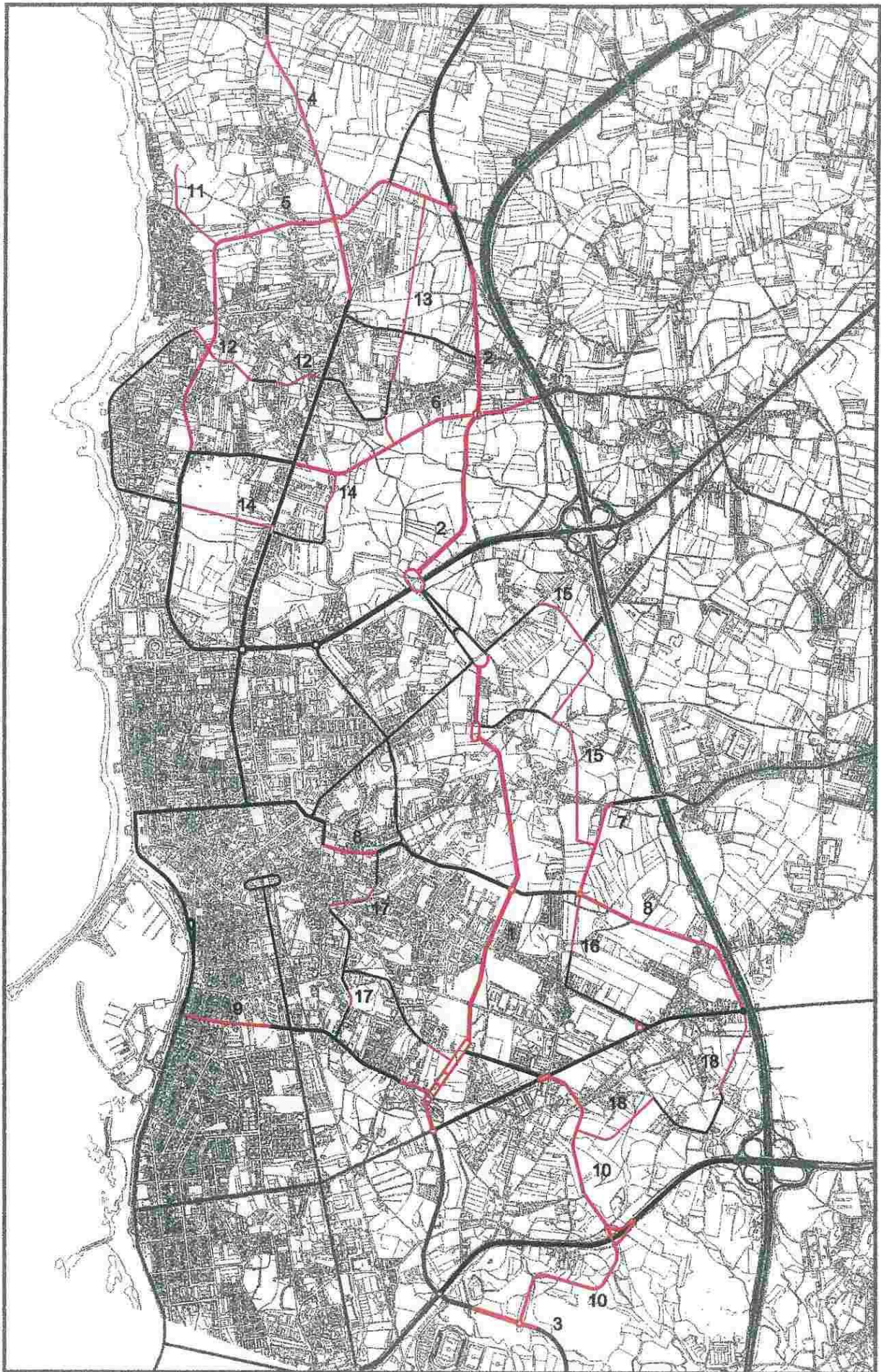
(4), o custo das vias colectoras foi calculado em função da estimativa orçamental para a Av. 25 de Abril;

(5) Vias	Custos Unitários (cts/m)				
	Custo Unitário	Primárias		Secundárias	
		Quantidade	Custo	Quantidade	Custo
Faixa de rodagem	7,0	7,0 m ²	49,0	6,5 m ²	45,5
Drenagem	52,5	1,0 m	52,5	1,0 m	52,5
Sinalização	4,5	1,0 m	4,5	1,0 m	4,5
Iluminação	9,0	2,0 m	18,0	2,0 m	18,0
Movimentos de terras	0,5	22,0 m ²	11,0	18,5 m ²	9,3
Águas e Saneamento	10,5	2,0 m	21,0	2,0 m	21,0
Passeios: cubo de 5x5	7,5	10,0 m ²	75,0	7,0 m ²	52,5
Estacionamento: cubo de 5x5	7,5	5,0 m ²	37,5	5,0 m ²	37,5
Guias	7,0	2,0 m	14,0	2,0 m	14,0
T O T A L			283		255

(6), não se considerou o custo do terreno porque se admitiu que resultará de processo de cedências;

(7), participação municipal: colectoras=100%; primárias=50%; secundárias=25%;

(8), o custo do viaduto será suportado pela empresa do "Metro do Porto".



ESCALA APROX.: 1 / 28 000

FIG. 6: REDE VIÁRIA

2.3.2 Zonas Verdes

A As zonas verdes são assumidas não apenas com funções ambientais e de lazer, mas também como estruturantes da Cidade. Sobre a proposta apresentada para essas zonas, já atrás se falou no essencial ([ver ponto 2.2.1.](#)).

De acordo com as normas CEP², “a estrutura verde principal” deverá corresponder a uma área mínima de 20 m²/habitante.

Prevê-se que, em 2011, a Cidade possa ter cerca de 46.000 residentes e uma presença sazonal (de 2ª habitação) que poderá atingir 24.000 pessoas. Assim, as zonas verdes constantes do zonamento deverão aproximar-se dos 140 ha.

A proposta apresentada prevê 120 ha de verde de uso público; considerando o verde agrícola/turístico a norte do Acesso Sul ao IC1 e o verde de protecção ao IC1, perfaz 150 ha, cumprindo o programa.

De notar que em tal dimensionamento não foi considerada a admissibilidade construtiva do Plano (que permitiria 100.000 pessoas), mas apenas a ocupação prevista. Mas é de referir, também, a existência de áreas agrícolas integrantes do Plano, a norte e a sul, que a prazo constituem uma reserva.

No quadro e figura seguintes assinalam-se as Zonas Verdes Propostas e a correspondente estimativa de custos.

O [Quadro 4](#) inclui uma hipótese de investimentos municipais, variando de 100% a 0% do custo de cada zona verde, em função da possibilidade de, em cada caso e face à edificabilidade marginante, serem realizados por privados.

Os grandes investimentos previstos, a que se atribui a maior importância, são a construção do Parque da Cidade e as ligações correspondentes à Marginal e ainda o verde envolvente da Av. 25 de Abril. Em conjunto, ultrapassarão os 3 milhões de contos.

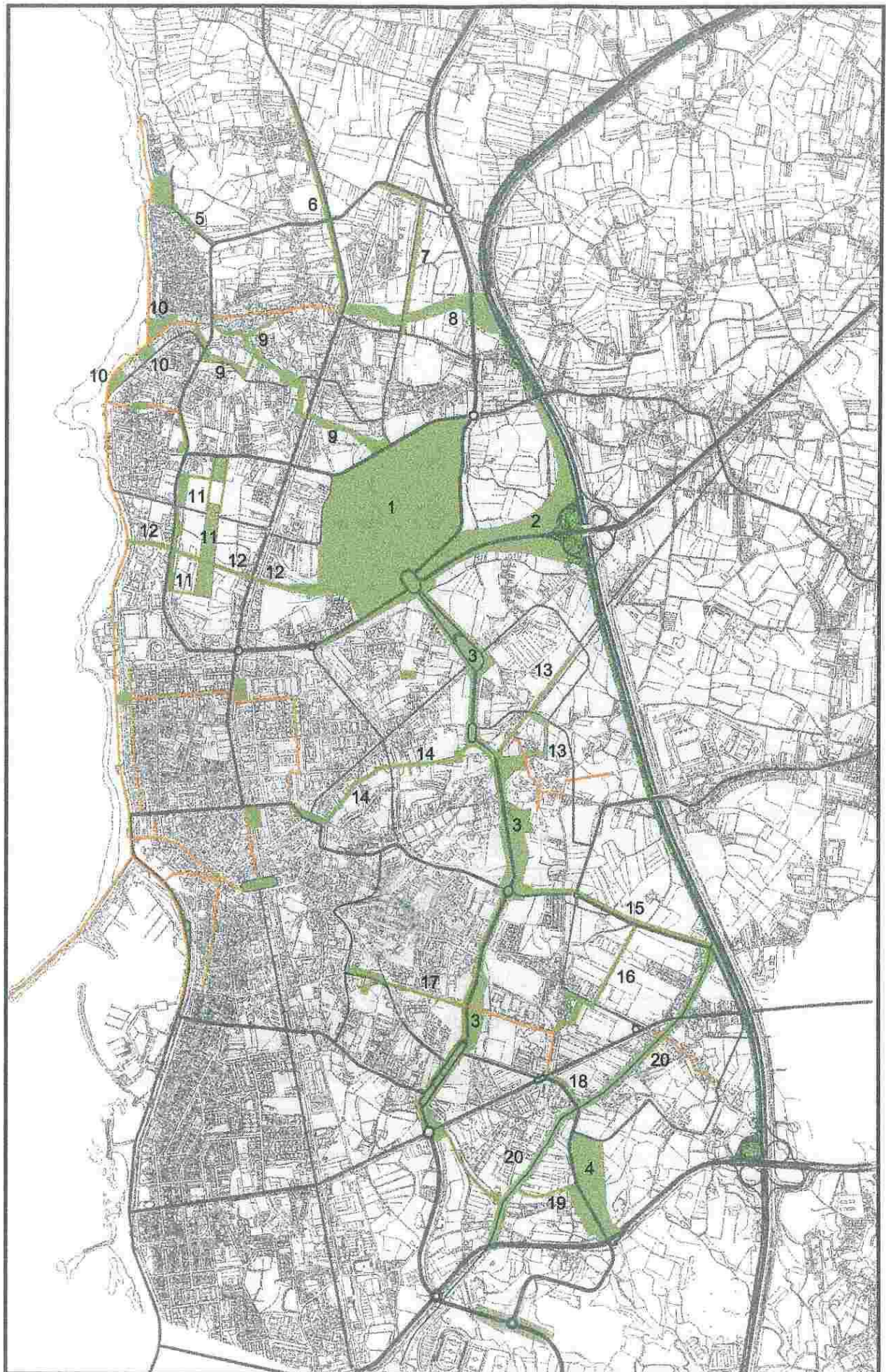
A intervenção no Aqueduto, incluída neste domínio, corresponde de facto a uma acção de valorização patrimonial, implicando aquisições significativas; para a sua concretização dever-se-á procurar o apoio da Administração Central, visto tratar-se de um Monumento Nacional.

² Centro de Estudos e Planeamento do Ministério do Planeamento, 1978.

QUADRO 4 *Zonas Verdes, Custos e Investimentos Municipais*

ZONAS VERDES	Terreno (m ²)	Custos (mil. cts)			Inv. Mun. (hip.)	
		terreno (1)	obras (2)	total (3)	(%)	(mil. cts)
1 Parque da Cidade	456.795	1.370	1.142	2.512	100	2.512
2 Envolvente à área de Equipamentos do Parque da Cidade	88.926	267	133	400	100	400
3 Av. 25 de Abril	175.003	--	613	613	33	202
4 Verde Urbano de Argivai	52.335	157	131	288	33	95
5 Acesso a Quião	19.386	--	68	68	100	68
6 EN 13 - EM 501	21.260	--	74	74	33	25
7 Prol. Av. Rep. Poveiros - Sencadas	17.229	--	60	60	--	0
8 A Ver-o-Mar (nascente)	54.094	--	189	189	100	189
9 Ligação Parque - Marginal (norte)	51.018	--	179	179	66	118
10 Marginal (norte)	19.414	--	68	68	33	22
11 Agro-Velho - Av. Rep. Poveiros	63.689	--	223	223	--	0
12 Ligação Parque - Marginal (sul)	23.868	--	84	84	33	28
13 Via Férrea Desactivada	22.661	--	79	79	66	52
14 Largo das Dores - Av. 25 de Abril	23.675	--	83	83	--	0
15 Av. 25 de Abril - Gândara	27.649	--	97	97	33	32
16 Gândara	19.810	--	69	69	33	23
17 Av. 25 de Abril - Penalves	11.148	--	39	39	--	0
18 EN 206 - Aqueduto	4.464	--	16	16	33	5
19 Via Hospital - Aqueduto	3.000	--	11	11	33	3
20 Aqueduto	16.500	120	50	170	33	56
T O T A L	1.171.924	1.914	3.407	5.321		3.831

- (1), para efeitos do cálculo dos custos de terreno considerou-se o valor de 3 cts./m²; os casos de não indicação do respectivo valor significa que se admitiu que resultará do processo de cedências;
- (2), para efeito do cálculo dos custos das obras considerou-se: a estimativa orçamental, actualizada, do Antepiano do Parque da Cidade (2,5 cts./m²), para o respectivo cálculo; para a envolvente ao Parque da Cidade 1,5 cts./m²; 3,5 cts./m² para as restantes Zonas Verdes;
- (3), participação municipal de 100%, 66%, 33% ou 0%, conforme a possibilidade dos custos serem afectos a urbanizações marginais;



ESCALA APROX.: 1 / 28 000

FIG. 7: ZONAS VERDES

2.3.3 Equipamentos

A Os equipamentos propostos visam, conforme os objectivos formulados, não só a colmatagem das necessidades existentes, mas também a estruturação da Cidade, pelo que se procurou a sua articulação com a rede viária e a rede de verde.

Para obedecer a tais propósitos, a localização de cada equipamento na Planta de Zonamento teve que ser criteriosa. Não obstante, o Regulamento garante a necessária flexibilidade em função das dinâmicas que vierem a ocorrer.

Para a elaboração da proposta apresentada, consideraram-se os equipamentos subdivididos em três grupos:

- escolares (Escolas Secundárias, do 2º/3º Ciclos e, eventualmente, do 1º Ciclo) e desportivos (todos os equipamentos, excepto alguns dos Polidesportivos Descobertos);
- equipamentos de apoio à função habitacional, nomeadamente Creches, Jardins de Infância, Escolas do 1º Ciclo (eventualmente), Polidesportivos Descobertos, Centros de Dia para a terceira idade, Centros Comunitários e Extensões do Centro de Saúde (eventualmente);
- equipamentos centrais, ou de apoio à generalidade da população; entre eles, os Culturais, os Mercados e Feiras e os Cemitérios.

As necessidades calculadas reportaram-se à estimativa da população residente em 2011 e, para os equipamentos desportivos, também à população de segunda residência.

As propostas consideraram, naturalmente, os equipamentos já existentes.

Para a localização dos equipamentos escolares e desportivos (primeiro grupo referido) procurou-se:

- garantir a proximidade entre os escolares e os desportivos (nem sempre se conseguiu que fossem contíguos, mas ficaram sempre próximos);
- distribuí-los pela Cidade, por forma a garantir o acesso pedonal da população residente (raio das escolas do 2º/3º ciclos @ 1 Km);
- proximidade do intermodal de transportes a núcleos escolares, para serviço da população estudantil concelhia.
- existem e serão mantidas e/ou complementadas:
 - a principal zona escolar, à Rua Padre Afonso Soares, onde se localizam as Escolas Secundárias (E21);
 - a Escola de A Ver-o-Mar (E1), que será complementada com uma zona desportiva (E3);
 - a Escola de Penalves (E45), sendo prevista uma básica (também E45) e o reforço da zona desportiva (E43).

Como núcleos a criar:

- o do Parque da Cidade (E12 + E13 + E14);
- o do Giesteira (E25 + E26).

Entendeu-se necessário a existência de equipamentos de apoio à função habitacional em cada uma das 11 “Partes de Cidade” consideradas (ver ponto 2.2.2).

Pretendendo-se garantir tais equipamentos para conjuntos de 2.000 a 4.000 residentes, foram previstos um ou dois núcleos em cada uma das “Partes”, excepto no Centro e no Bairro Norte, nos quais se admitiu que se deverão localizar em edifícios já existentes, a renovar e reutilizar.

Referindo as propostas assinaladas:

- em A Ver-o-Mar (E4 e E6)
- em Agro-Velho (E11)
- no Parque da Cidade (E12 e E13)
- em Barreiros/Moninhas (E23 e E24)
- na Giesteira (E36)
- no Bairro Sul (E37)
- em Matriz/Mariadeira (E41 e E44)
- na Gândara (E43)
- em Argivai (E48)

Relativamente a equipamentos centrais ou genéricos, que deverão servir o conjunto da Cidade, as propostas apresentadas correspondem, na sua maior parte, a dinâmicas e expectativas em curso:

- Equipamentos Culturais: são propostas a reabilitação da Fortaleza N. Sr.^a da Conceição e do Cine-Teatro Garrett, a ampliação do Museu, a cobertura da Praça de Touros, a reabilitação museológica da Mundividência Familiar do Pescador (em edifício adquirido para o efeito), a construção de um Museu Marítimo, a criação de um Centro de Cultura e Arte e a concretização de uma rede de extensões da Biblioteca.
- Mercados: prevê-se a manutenção do actual, que poderá vir a sofrer obras de qualificação.
- Feiras: prevê-se o acerto e qualificação da actual (E28) e a criação de um parque de grande dimensão no limite norte da Cidade (E2).
- Cemitérios: conforme projecto em curso, prevê-se um novo cemitério na Giesteira (E31).

Assinalam-se, no Quadro seguinte, os custos dos equipamentos propostos e o montante do investimento municipal necessário, tendo em atenção que alguns dos equipamentos poderão ser de iniciativa privada ou mista.

QUADRO 5 Equipamentos, Custos e Investimentos Municipais

Equipamentos	Por Unidade		Propostos	Custos (cts.)		Investimento
	terreno (m2)	custo da obra (cts.) (0)		terreno (2)	obras (100%)	Municipal (cts.)
Educativos						
Jardins-de-infância	1.800	50.000	9	(3)	450.000	180.000 (6)
Escolas do 1º CEB	4.800/7.200 (1)	125.000/190.000 (1)	4	(3)	695.000	695.000 (4)
Escolas do 2º/3º CEB	21.600	735.000	2	129.600	1.470.000	129.600
Sub-total	-	-	15	129.600	2.615.000	1.004.600
Desportivos						
G.C. Jogos (c/pista)	22.500	450.000	2	135.000	900.000	675.000 (5)
G.C. Jogos (s/pista)	12.000	190.000	2	72.000	380.000	300.000 (5)
Pavilhões dos Desp.	4.800	815.000	1	(3)	815.000	489.000 (5)
Polidesportivos Cob.	2.560	235.000	3	(3)	705.000	423.000 (5)
Polidesportivos Desc.	2.250	70.000	4	(3)	280.000	168.000 (5)
Piscinas ao Ar Livre	5.250	155.000	2	(3)	310.000	186.000 (5)
Campos de Ténis	608	20.000	5	(3)	100.000	60.000 (5)
Centro Equestre	7.000	70.000	1	21.000	70.000	35.000 (7)
Sub-total	-	-	20	228.000	3.560.000	2.336.000
Ação Social						
Creches	600	20.000	14	(3)	280.000	56.000 (7)
Centros de Dia	900	45.000	13	(3)	585.000	234.000 (6)
Centros Comunitários	500	35.000	15	(3)	525.000	105.000 (7)
Sub-total	-	-	42	-	1.390.000	395.000
Saúde						
Ext. Centro de Saúde	500	30.000	5	(3)	150.000	60.000 (6)
Sub-total	-	-	5	-	150.000	60.000
Culturais						
Fortaleza	-	500.000	-	-	500.000	500.000 (4)
Cine-Teatro Garrett	-	300.000	-	-	300.000	300.000 (4)
Ampliação do Museu	-	75.000	-	-	75.000	75.000 (4)
Cobertura da Pr. Touros	-	500.000	-	-	500.000	500.000 (4)
Casa de Pescador	-	25.000	-	-	25.000	25.000 (4)
Museu Marítimo	6.000	150.000	1	(3)	150.000	150.000 (4)
Centro de Cultura e Arte	3.000	150.000	1	(3)	150.000	150.000 (4)
Ext. Biblioteca	1.500	50.000	2	(3)	100.000	100.000 (4)
Sub-total	-	-	4	-	1.800.000	1.800.000
Mercados e Feiras						
Feira	7.750	120.000	1	(3)	120.000	120.000 (4)
Parque de Exposições	29.000	340.000	1	87.000	340.000	427.000 (4)
Sub-total	-	-	2	87.000	460.000	547.000
Cemitérios						
Cemitério Giesteira	49.600	500.000	1	148.800	500.000	648.800 (4)
Sub-total	-	-	1	148.800	500.000	648.800
TOTAL	-	-	-	593.400	10.475.000	6.791.400

(0), o custo da obra já inclui o arranjo dos espaços exteriores (10cts./m²)

(1), área e custos relativos a uma escola de 8 e 12 salas, respectivamente (para a área de plano prevêem-se 1 escola com 8 salas e 3 escolas com 12 salas)

(2), para efeitos do cálculo dos custos de terreno considerou-se o valor de 3 cts./m²

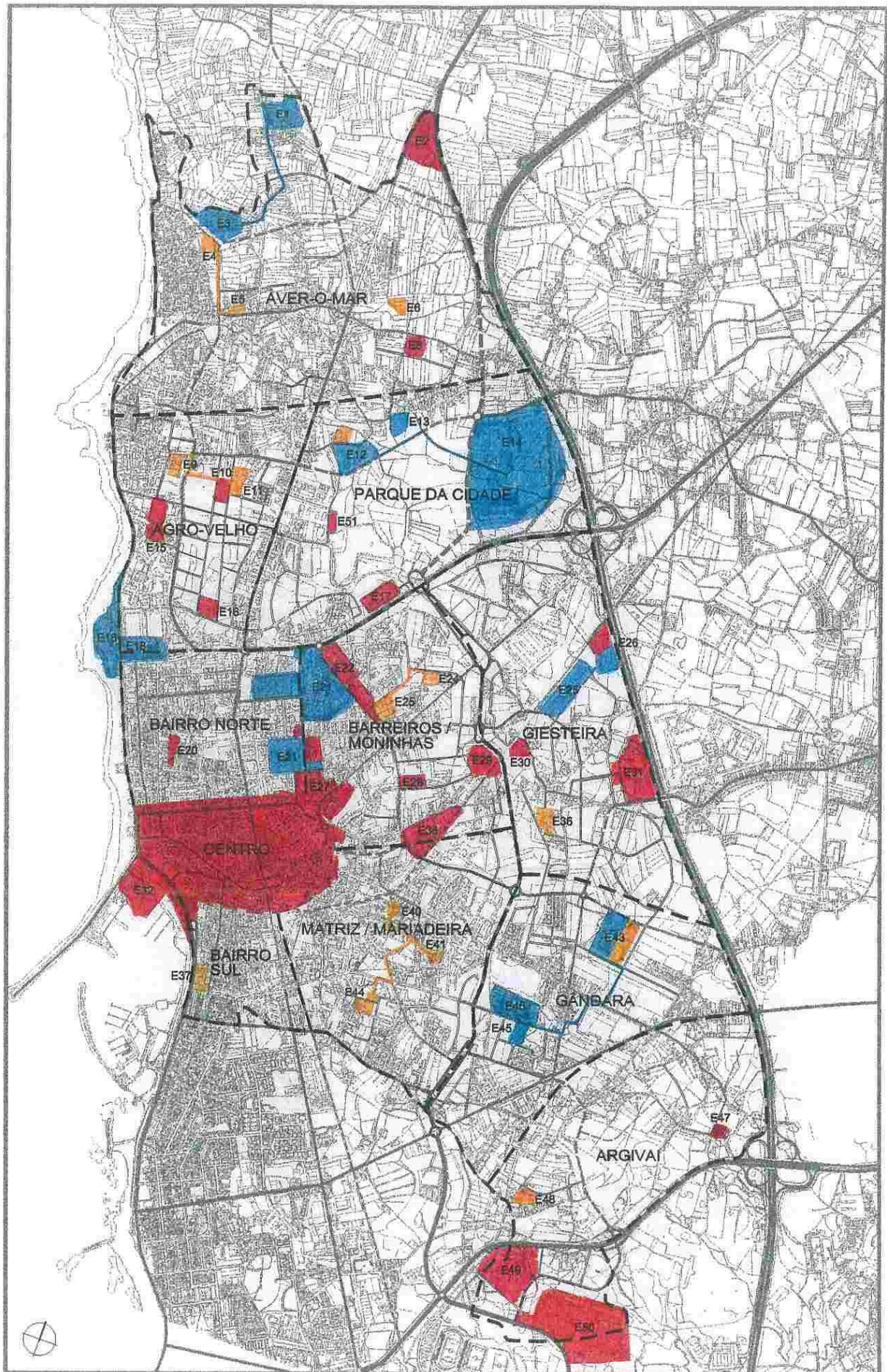
(3), não foi considerado o valor do terreno por se admitir que resultará de processos de cedências

(4), participação municipal com terreno + 100% das obras

(5), participação municipal com terreno + 60% das obras

(6), participação municipal com terreno + 40% das obras

(7), participação municipal com terreno + 20% das obras



EQUIPAMENTOS ESCOLARES E DESPORTIVOS
 EQUIPAMENTOS DE APOIO À FUNÇÃO HABITACIONAL
 OUTROS EQUIPAMENTOS
 PARTES DA CIDADE



FIG. 8: EQUIPAMENTOS
 ESCALA APROX.: 1 / 28 000

2.3.4 Redes de Água e Esgotos

A Para o reforço da rede de esgotos domésticos, é necessário a construção de uma ETAR (em conjunto com Vila do Conde) e a melhoria do sistema interceptor.

É igualmente necessário estender a rede de esgotos para os locais onde ainda não existe: o topo norte de A Ver-o-Mar e a zona sul de Argivai, esta, eventualmente, a colectar para Vila do Conde.

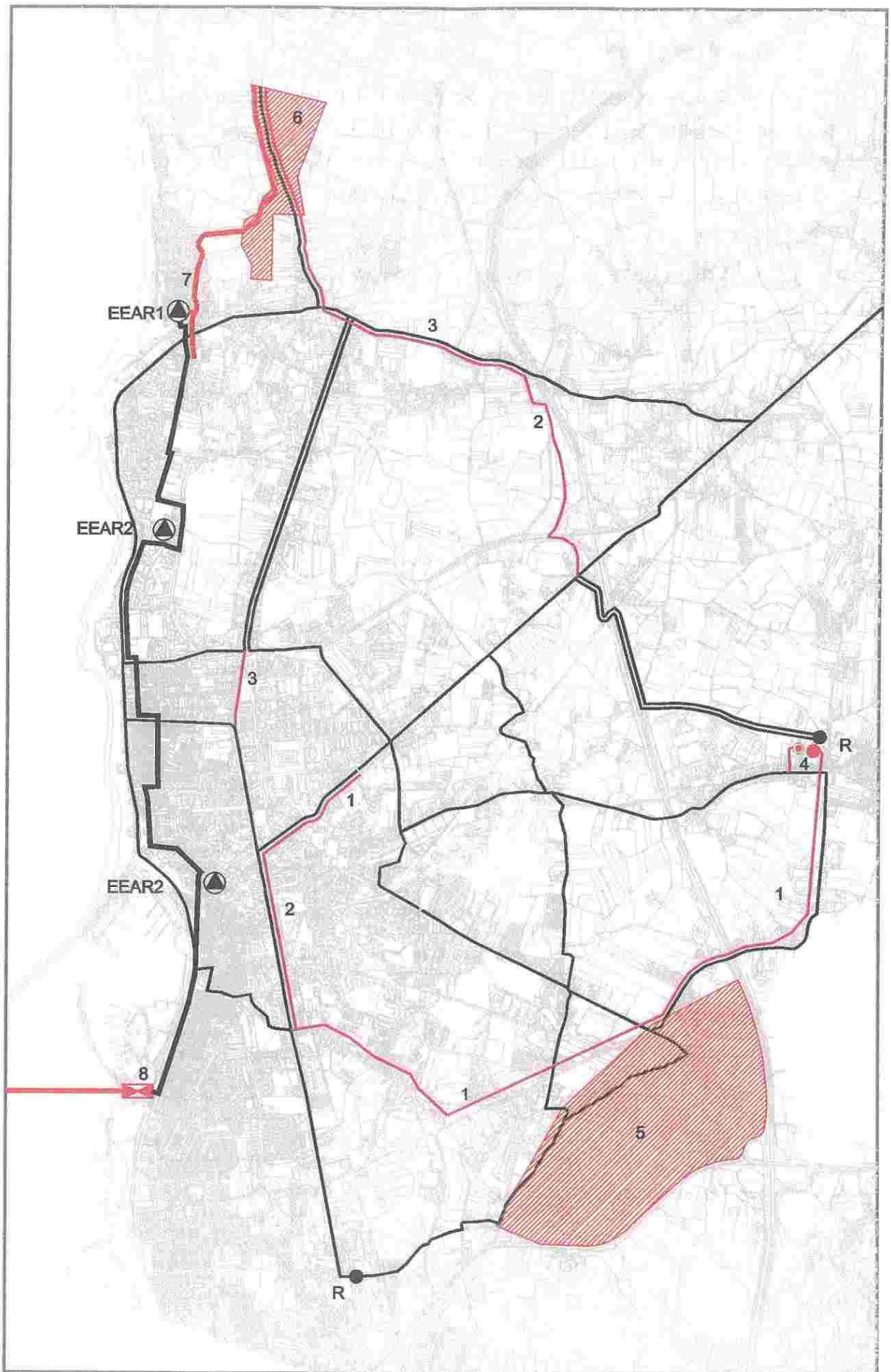
São apresentados, no Quadro seguinte, os devidos investimentos, todos eles da responsabilidade municipal.

Para além destes, são consideradas, em cada via proposta com construção marginante, as respectivas condutas de abastecimento e drenagem de águas residuais ([ver ponto 2.3.1](#)).

QUADRO 6 *Rede de Água e Esgotos, Custos e Investimentos Municipais*

Redes de Água e Esgotos	Obras a realizar	Custos (mil. cts)	Investimento Municipal (mil. cts)
Rede de Água			
1 Conduta PVC Æ400	implantação	44	44
2 Conduta PVC Æ300	implantação	251	251
3 Conduta PVC Æ250	implantação	164	164
4 Reservatório de Beiriz	ampliação	350	350
Sub-total		890	809
Rede de Esgotos			
5 Zona de Argivai	extensão de rede	335	319
6 Zona de A Ver-o-Mar	extensão de rede	62	36
7 Interceptor	extensão de rede	210	210
8 ETAR	construção	1.558	(*)1.081
Sub-total		2.165	1.646
T O T A L		2.974	2.455

(*), a fazer conjuntamente com o Município de Vila do Conde



ESCALA APROX.: 1 / 28 000

FIG. 9: REDES ADUTORA E DISTRIBUIDORA PRINCIPAL DE ÁGUA E ESGOTOS

2.3.5 Alojamento

Nos últimos 7 anos, a Câmara Municipal construiu 360 fogos para habitação social (172 para venda e os restantes para arrendamento), tendo despendido 2,5 milhões de contos. Ao longo desse período, quase não ocorreu investimento municipal na recuperação de habitação.

Admitindo que nos próximos 10 anos acontecerá igual investimento anual na construção de habitação social e 1/3 desse montante na recuperação de habitação, tal cenário traduzir-se-á em 5 milhões de contos.

2.3.6 Renovação do Espaço Público

Nos últimos 7 anos a Câmara investiu um pouco mais de 5 milhões de contos na renovação do espaço público, incluindo neste conceito o estacionamento subterrâneo e pequenos equipamentos de apoio. Dessas intervenções avultam a da Marginal e a da Rua da Junqueira.

Poderá admitir-se que na próxima década tais intervenções se irão espalhar pela Cidade, mas que, mesmo assim, se traduzirão numa verba anual um pouco menor; por hipótese, de 6 milhões de contos para os 10 anos de vigência do PUPV.

2.4 Orientações Executórias

2.4.1 Política Fundiária

Um dos objectivos formulados foi o de “lançamento das bases para uma administração urbanística mais justa e mais eficaz”, através de:

- mecanismos perequativos entre proprietários;
- processos associativos entre proprietários, Município e promotores.

As propostas para o efeito têm tradução no Regulamento do Plano, nomeadamente nos Capítulos 3 e 4 do Título IV.

Os planos de ordenamento, afectando diferentes usos às diversas propriedades, provocam consequências desiguais na evolução das respectivas rendas fundiárias.

O D.L. 380/99, de 22 de Setembro, na sequência da Lei 48/98, de 11 de Agosto, estabelece que “os proprietários têm direito à distribuição perequativa dos benefícios e encargos” decorrentes dos planos (art.º 135º).

Para efeitos de **perequação de benefícios** são adoptados mecanismos perequativos para a totalidade do solo urbano, mas identificando e distinguindo diversas situações;

- Áreas Consolidadas ou a Consolidar: sendo que nelas a transformação ocorrerá, maioritariamente, através de licenciamentos referenciados a cada propriedade, e sendo que nelas já existem fortes expectativas edificatórias, o mecanismo perequativo a adoptar será o da fixação, em Regulamento Municipal, de uma diferenciação das taxas unitárias de licenciamento (por m² de ABC) em função do maior ou menor índice de construção.
- Áreas de Grandes Equipamentos: deverão ser adquiridas pela Câmara por valores que, conforme Código de Expropriações, considerarão a edificabilidade envolvente (0,25 a 0,35 m² de ABC/m² de terreno, conforme respectiva localização).

- Áreas de Expansão Diversificada: a sua viabilidade executória, assim como os princípios perequativos exigem associações entre proprietários e o estabelecimento de um mesmo índice médio de utilização.

Assim, nestas áreas, na linha do sugerido pelo art.º 139º, do referido D.L., prevê-se que:

- o direito concreto de construir, que através de licenciamento for autorizado em cada propriedade (ou associação de propriedades), deverá (salvo excepções em que tal não seja possível e que são enumeradas) ser o mesmo para todas elas (0,5 m² de ABC/m² de terreno);
 - acontecendo que a edificabilidade (conforme Zonamento) seja superior, os proprietários deverão ceder o excesso ao Município;
 - acontecendo que a edificabilidade seja inferior, os proprietários deverão ser compensados pelo Município.
- Áreas de Expansão HEO: com uma edificabilidade igual à do índice médio das Áreas de Expansão Diversificada, não necessitam de qualquer mecanismo perequativo adicional.

Para a **perequação dos encargos**, na linha do sugerido pelos art.ºs 141º e 142º do D.L. 380/99, de 22 de Setembro, o Regulamento do Plano (art.º 102) estipula:

- encargos de todos os promotores (cedência de terreno + realização de obras de urbanização + taxa) proporcionais à área bruta de construção (ABC) que lhe for licenciada;
- cedência devida para infraestruturas gerais (vias colectoras + equipamentos + zonas verdes) = 0,5 m² de terreno/m² de ABC; acontecendo, em função do zonamento do Plano, que a cedência efectiva seja inferior (ou superior), o proprietário compensará (ou será compensado) de forma adequada;
- taxas estabelecidas em função das obras de urbanização que fiquem a cargo de cada promotor, funcionando como mecanismo perequativo.

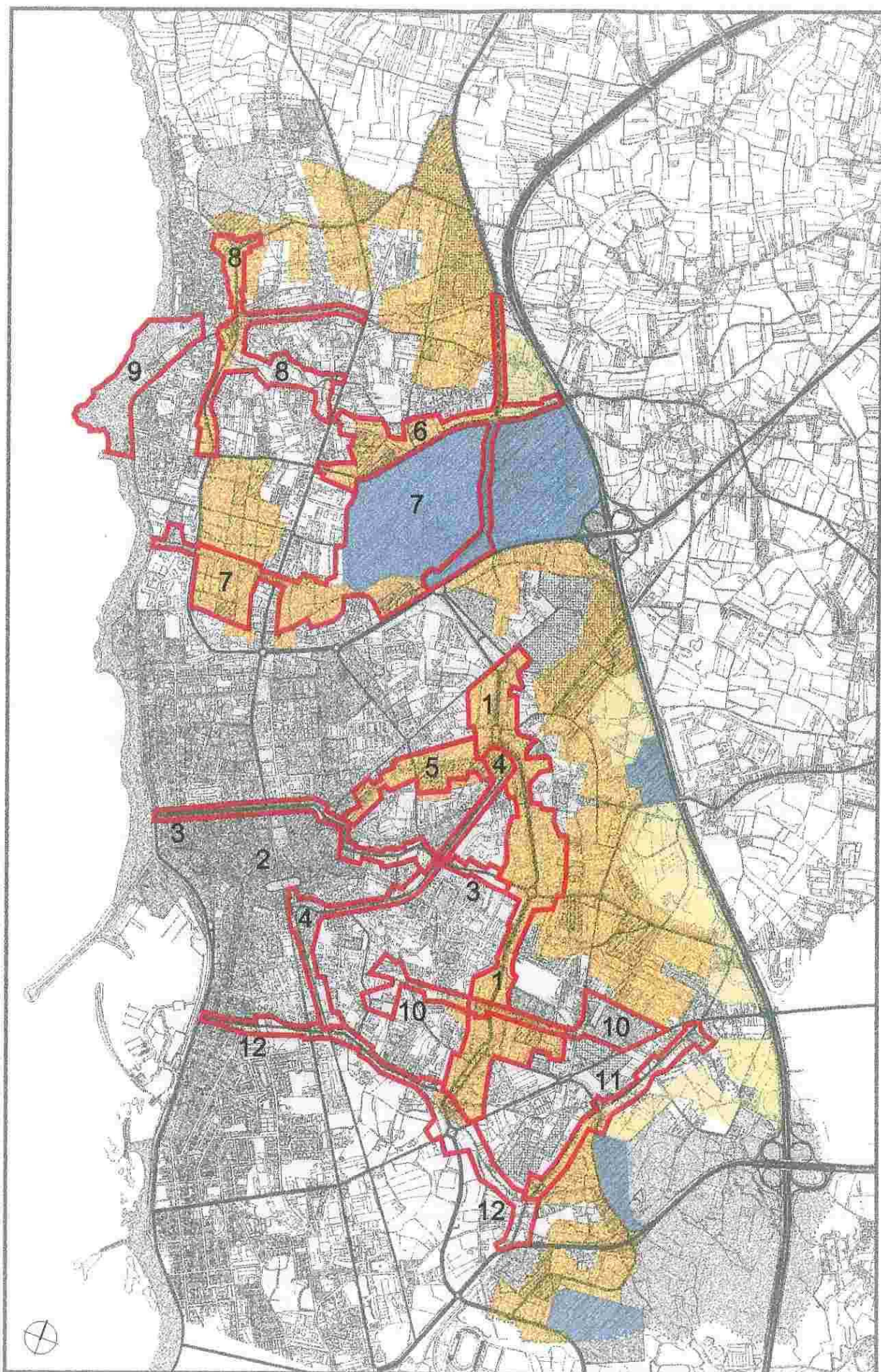
Os planos, quando não dotados de instrumentos executórios (como tem acontecido ultimamente em Portugal):

- têm um baixo grau de execução, por ficarem dependentes da iniciativa ou inércia dos proprietários;
- não garantem soluções harmoniosas, porque cada iniciativa tende a fechar-se no limite da respectiva propriedade;
- não garantem a articulação espacial e temporal, nem o equilíbrio custos/benefícios entre a construção dos edifícios e das infraestruturas.

Para evitar que tal aconteça, o Regulamento do Plano prevê que os processos de urbanização e construção possam ficar dependentes de **associação entre proprietários** e/ou destes com o Município ou, eventualmente, com promotores (art.º 104, sobre “unidades de execução”).

Prevê, ainda, (art.º 105) que quando o Município vise a **aquisição de terrenos destinados a equipamentos ou infraestruturas**, situados em propriedades destinadas também à edificação, deverá:

- convidar os proprietários a promoverem a respectiva urbanização, ou a associarem-se nesse sentido, cedendo os terrenos devidos para infraestruturas;
- adquirir, em caso de recusa destes, a globalidade do terreno a urbanizar, gerando os pretendidos equilíbrios urbanísticos e financeiros.



- ÁREAS DE EXPANSÃO DIVERSIFICADA
- ÁREAS DE EXPANSÃO HE0
- ÁREAS DE GRANDES EQUIPAMENTOS

FIG. 10: ORIENTAÇÃO EXECUTÓRIA

ESCALA APROX.: 1 / 28 000

2.4.2 Intervenções Estratégicas e Prioritárias

Os PMOTS, tendo a natureza de regulamentos administrativos, abrangem a globalidade do território a que se reportam.

Mas nem todas as intervenções previstas têm o mesmo grau de prioridade, nem nelas ocorrem as mesmas oportunidades.

Os PMOTS deverão, então: procurar articular-se com uma perspectiva de planeamento estratégico, distinguindo o essencial do secundário e identificando agentes a mobilizar; interpretar o planeamento como um processo dinâmico, onde as oportunidades que entretanto vão surgindo poderão tornar prioritárias intervenções que hoje não o são.

Nesta perspectiva, identifica-se um conjunto de “intervenções estratégicas e prioritárias”, para as quais se preconiza canalizar o essencial do investimento municipal e do seu esforço na dinamização e associação de agentes.

Para cada uma destas intervenções sugerem-se desde já um programa, um limite (aproximado) e orientações executórias.

As “intervenções estratégicas e prioritárias” identificadas - ver Figura 10 e Cap. 2 do Título IV do Regulamento - são as seguintes:

1. Avenida 25 de Abril;
2. Praça do Almada, eliminação do atravessamento automóvel;
3. Da Avenida Mousinho de Albuquerque à Avenida 25 de Abril;
4. Remodelação da Linha Férrea;
5. Do Largo das Dores ao futuro Intermodal de Transportes;
6. Estrutura Viária envolvente ao Parque da Cidade
7. Parque da Cidade e ligação à Marginal
8. A Ver-o-Mar, nova centralidade e percursos afluentes;
9. A Ver-o-Mar, faixa a poente da Marginal;
10. De Penalves ao Feira Nova;
11. Aqueduto de St.ª Clara;
12. Fronteira com Vila do Conde.

De notar que correspondem, na sua maioria, quer a eixos de intervenção que revelam carências detectadas, quer também à preocupação estruturante do Plano.

Conscientes de que as prioridades poderão vir a sofrer modificações, prevê-se, desde já, que “atento ao processo de transformação do território e às necessidades da população, o Município irá definindo, ao longo do tempo, as intervenções que possam desempenhar um papel estruturante ou multiplicativo no desenvolvimento e ordenamento da Cidade” (art.º 85º, n.º 1 do Regulamento). Assim, sublinha-se o carácter

processual e evolutivo do planeamento, sem prejuízo da manutenção das orientações globais deste Plano (pelo menos enquanto não for modificado).

2.4.3 Desenho Urbano

Os planos de antigamente (em Portugal dinamizados por Duarte Pacheco) eram de grande pormenor. Foram abandonados por terem sido considerados excessivos, só por acaso se adequando às condições produtivas da Cidade.

Os planos das últimas décadas são planos-zonamento, sendo criticados por serem demasiado abstractos, não assegurando a articulação harmoniosa das várias iniciativas.

Neste Plano, pretende-se um compromisso entre as duas experiências, podendo-se designar por “plano de estrutura/desenho”.

O Modelo adoptado parte do estabelecimento de uma **estrutura** que, conforme se refere no [ponto 2.2.1](#), articula rede viária, rede verde, centralidades e equipamentos.

Haverá a acrescentar que tal estrutura, mesmo que a Planta de Zonamento surja à escala 1:5.000, foi de facto desenhada à escala 1:2.000, pelo que não corresponde apenas a uma mancha aproximada ou a um simples espaço canal, mas traduz já opções de desenho urbano.

Neste sentido, em anexo ao Plano, juntam-se diversos estudos relativamente pormenorizados, que se pretendem não vinculativos, exactamente para não condicionarem em excesso, mas que poderão ir orientando e articulando as diversas iniciativas.

Os elementos estruturantes, fixados na Planta de Zonamento, tornam-se vinculativos, assegurando, desse modo, um “esqueleto de Cidade” articulado e pré-desenhado.

Para além disso, e como atrás já se referiu ([ver ponto 2.2.3](#), sobre opções morfo-tipológicas), cada zona não obedece apenas a índices quantitativos, mas também as **orientações morfo-tipológicas** ou até, nalguns casos, as orientações mais pormenorizadas. Assim se procura contribuir para uma conjugação harmoniosa e identitária das várias intervenções, vizinhas no território.

Por último, o Regulamento do Plano prevê taxativamente que “todas as urbanizações, edificações, infraestruturas, equipamentos e espaços verdes a erigir na Cidade da Póvoa de Varzim, deverão visar a melhoria formal e funcional do espaço onde se inserem” e que deverão ser realizados estudos à escala adequada, sempre que tal se mostre necessário para atingir tal objectivo.

Nesse âmbito, o Plano assume grande preocupação pelo desenho urbano, mas numa perspectiva variável: uma estrutura já muito desenhada; orientações morfo-tipológicas para as diversas zonas; exigência de projecto urbano nos momentos executórios.

2.4.4 Investimentos Municipais

Procurou-se estimar a capacidade de investimento municipal para a próxima década.

Para tal, consideraram-se as receitas dos últimos 2 quadriénios (correspondentes a mandatos autárquicos) e os investimentos em realizações enquadráveis no âmbito do Plano de Urbanização (ver Quadro seguinte).

Tendo-se verificado um crescimento das receitas, entre quadriénios, de 31%, partiu-se da hipótese que este crescimento iria diminuindo (em cada mandato 2/3 do anterior).

Uma vez observado que a percentagem das receitas aplicadas em realizações identificáveis com o Plano de Urbanização diminuiu entre os dois mandatos, considerou-se provável que tal decréscimo continuaria no futuro, até porque, inevitavelmente, irão aumentar as despesas de conservação de infraestruturas e equipamentos. Partiu-se, então, da hipótese que a taxa de decréscimo se manteria.

Construiu-se o quadro seguinte, do qual se conclui que a capacidade de investimento municipal com as realizações propostas pelo Plano poderá ser da ordem dos 27 milhões de contos, para os próximos 10 anos.

QUADRO 7 *Evolução da Capacidade de Investimento Municipal*

(em milhares de contos)

	94 - 97	98 - 01	02 - 05	06 - 09	10 - 11	Total 2002-2011
Receitas (Total)	22.845	29.934	36.130	41.112	22.447	99.689
Crescimento		31,0%	20,7%	13,8%	9,2%	---
Investimento PU	7.639	9.343	10.514	11.182	5.702	27.398
%	33,4%	31,2%	29,1%	27,2%	25,4%	---

Haverá que confrontar o referido valor com o cálculo de investimento municipal necessário para a execução do plano, de acordo com os cálculos atrás efectuados.

QUADRO 8 *Plano de Urbanização, Custos e Investimento Municipal*

Sectores	Observações	Custos (em milhares de contos)	Investimentos Municipais (Hipóteses)
Rede Viária	ver ponto 2.3.1	5.300	2.800
Transportes	(1)		500
Verde Urbano	ver ponto 2.3.2	5.300	3.800
Equipamentos	ver ponto 2.3.3	10.500	6.800
Água e Esgotos	ver ponto 2.3.4	2.900	2.500
Alojamento	ver ponto 2.3.5		5.000
Renovação do Espaço Público	ver ponto 2.3.6		6.000
T o t a l			27.100

(1), Sistema de transportes (em conjunto com Vila do Conde); transporte sazonal entre o Parque da Cidade e a Marginal; Intermodal de Transportes.

Confrontando a capacidade de investimento com o investimento necessário, conclui-se pela viabilidade financeira da proposta.

De sublinhar, no entanto, que tal contabilidade assenta no pressuposto de que serão aplicados os mecanismos perequativos, tal como são propostos e que se traduzirão:

- na disponibilidade de terreno, através de cedência, para a maioria das infraestruturas, equipamentos, zonas verdes e operações municipais de habitação social; apenas se contabilizou nos custos a aquisição do solo destinado às grandes zonas verdes (nomeadamente Parque da Cidade) e aos equipamentos que ocupam muita área (nomeadamente escolares, desportivos e grande espaço de feiras);
- no assumir das infraestruturas locais pelos promotores, através da realização de obras (caso dos loteamentos) e/ou do pagamento de taxas (sobretudo nos casos de construção não precedida de loteamento).