



Universidade de Aveiro

Ano letivo 2021/2022

**BEATRIZ ALEXANDRA
TEIXEIRA CAÇADOR**

**DESENHO URBANO E O PLANO
DIRETOR MUNICIPAL – A CIDADE
CONSOLIDADA DE ESPINHO**



Universidade de Aveiro

Ano letivo 2021/2022

**BEATRIZ ALEXANDRA
TEIXEIRA CAÇADOR**

**DESENHO URBANO E O PLANO
DIRETOR MUNICIPAL – A CIDADE
CONSOLIDADA DE ESPINHO**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Planeamento Regional e Urbano, realizada sob a orientação científica do Doutor Paulo António dos Santos Silva, Professor Auxiliar do Departamento de Ciências Sociais, Políticas e do Território da Universidade de Aveiro

Dedico aos meus pais, à minha irmã, ao Pedro e à Joana.

O júri

Presidente

Doutora Marta Cristina Gomes Faria Patrão
Investigadora Doutorada (nível 1) da Universidade de Aveiro

Doutor Rui Filipe Arango Florentino
Professor Auxiliar da Universidade Portucalense

Doutor Paulo António dos Santos Silva
Professor Auxiliar da Universidade de Aveiro

Agradecimentos

Agradeço ao Professor Paulo Silva por ter aceite fornecer-me orientação neste meu último grande projeto académico e por toda a paciência que teve comigo.

Agradeço à Joana Ferreira, sem ela e sem a sua persistente motivação este trabalho não teria terminado da forma como terminou. Ajudou-me, motivou-me, apoiou-me e auxiliou-me sempre que precisei.

Palavras-chave

Desenho Urbano; Ordenamento do Território; Urbanismo; Sistema de Planeamento Português; Cidade de Espinho; Zona Consolidada de Espinho

Resumo

Com a Revolução Industrial e com o surgir das Guerras Mundiais, começam a emergir novos problemas urbanos. Desta forma, surge a disciplina do Desenho Urbano. Esta disciplina veio ocupar-se dos Espaço de Domínio Público e das problemáticas que daí podiam erguer-se. Tratava-se de tornar estes espaços esteticamente apelativos, seguros, agradáveis e torná-los interessantes para a população.

De acordo com o acima referido, esta dissertação terá como Caso Estudo a Cidade de Espinho, de forma a perceber a integração das questões do Desenho Urbano no Plano Diretor Municipal, mais especificamente no contexto da Zona da Cidade Consolidada.

Assim, após todo o trabalho de campo elaborado, foi possível compreender que essa integração existe e de forma bastante visível, ao longo de todos os Instrumentos de Gestão Territorial analisados e de toda a Zona Consolidada.

Keywords

Urban Design; Spatial Planning; Urbanism; Portuguese Planning System; City of Espinho; Espinho's Consolidated Area

Abstract

With the Industrial Revolution and the outbreak of the World Wars, new urban problems began to emerge. Thus, the discipline of Urban Design arose. This discipline was concerned with Public Domain Spaces and the problems that could arise from them. It was about making these spaces aesthetically appealing, safe, pleasant, and interesting to the population.

According to the above mentioned, this dissertation will have Espinho City as a case study, in order to understand the integration of Urban Design issues in the Municipal Master Plan, more specifically in the context of the Consolidated City Area.

Thus, after all the fieldwork carried out, it was possible to understand that this integration exists, and in a very visible way, throughout all the Territorial Management Instruments analyzed and throughout the Consolidated Area.

Índice:

Capítulo I – Introdução	
1.1. Relevância do tema	13
1.2. Questão de desenvolvimento	14
1.3. Objetivo Principal	14
1.4. Objetivos Específicos	15
1.5. Metodologia	15
1.6. Estrutura	15
Capítulo II – Enquadramento sobre o Desenho Urbano	
2.1. Design	17
2.2. Origem e definição do Desenho Urbano	18
2.2.1. Contextos de mudança – Evolução urbana das cidades desde a Revolução Industrial até ao Pós-Guerra	18
2.2.2. Planeamento Urbano e a Arquitetura: Desenho Urbano	20
2.2.2.1. Desenvolvimento da disciplina de Desenho Urbano	22
2.2.3. Definição do conceito	24
2.3. Síntese	27
Capítulo III – Realidade do Sistema de Planeamento Português	
3.1. Noção de Ordenamento do Território	28
3.2. Ordenamento do Território em Portugal	28
3.2.1. Ordenamento do Território vs Urbanismo	28
3.2.2. Urbanismo em Portugal	29
3.2.3. Sistema de Planeamento Português	30
3.2.3.1. Nível Nacional	31
3.2.3.2. Nível Regional	32
3.2.3.3. Nível Intermunicipal	33
3.2.3.4. Nível Municipal	33
3.3. Síntese	35
Capítulo IV – Evolução do contexto Urbano da Cidade de Espinho e a Integração das Questões do Desenho Urbano na prática do Planeamento	
4.1. Cidade de Espinho	36
4.1.1. O surgir da cidade e as suas delimitações territoriais	36
4.1.2. Evolução urbana da Cidade de Espinho (influência do mar para a sua evolução)	37
4.1.3. Evolução da rede ferroviária na Cidade de Espinho	38
4.1.4. As plantas de Espinho	40
4.1.5. Evolução da malha urbana de Espinho	42
4.1.6. Síntese	44
4.2. Desenho Urbano e a sua Integração nas Questões do Planeamento	45
4.2.1. Análise dos Instrumentos de Gestão Territorial de Espinho	45
4.2.2. Síntese	50
Capítulo V – Trabalho de Campo	
5.1. Métodos e técnicas de recolha de dados	53
5.2. Definição da área de estudo	53
5.3. Primeira visita à Zona Consolidada	57
5.4. Análise do Relatório e do Regulamento do PDM de Espinho	62
5.5. Elaboração dos guiões com a informação acima recolhida e a resposta aos mesmos	68
5.6. Terceira visita – Visita em dia de Feira	82
Capítulo VI – Discussão dos resultados	86

Capítulo VII – Conclusão e recomendações

7.1. Considerações finais	89
7.2. Propostas de melhoria	90
7.3. Dificuldades sentidas	90
7.4. Recursos necessários	91
7.5. Trabalhos futuros	91

Bibliografia

92

Índice de Figuras:

Figura 1 – Palheiros da costa de Espinho	37
Figura 2 – Costa de Espinho (Largo da Nossa Senhora da Ajuda)	37
Figura 3 – Projeto d’Arruamentos para edificações	40
Figura 4 – Plano de Melhoramento de Espinho	41
Figura 5 – Planta de Espinho (1900)	42
Figura 6 – A quadrícula em Vila Real de Santo António e na Baixa Pombalina em Lisboa	43
Figura 7 – A quadrícula na Cidade de Barcelona	44
Figura 8 – Alinhamento da fachada (parte 1)	57
Figura 9 – Alinhamento da fachada (parte 2)	57
Figura 10 – Quarteirões regulares (parte 1)	58
Figura 11 – Quarteirões regulares (parte 2)	58
Figura 12 – Via Pública (parte 1)	58
Figura 13 – Via Pública (parte 2)	58
Figura 14 – Via Pública (parte 3)	58
Figura 15 – Árvores ao longo da via Pública (parte 1)	59
Figura 16 – Árvores ao longo da via Pública (parte 2)	59
Figura 17 – Parque Urbano (parte 1)	59
Figura 18 – Parque Urbano (parte 2)	59
Figura 19 – Parque Urbano (parte 3)	59
Figura 20 – Parque Urbano (parte 4)	59
Figura 21 – Rua 19 (parte 1)	60
Figura 22 - Rua 19 (parte 2)	60
Figura 23 – Bicicletas públicas	60
Figura 24 – Trotinetes elétricas	60
Figura 25 – Edifício degradado (parte 1)	61
Figura 26 - Edifício degradado (parte 2)	61
Figura 27 - Edifício degradado (parte 3)	61
Figura 28 - Edifício degradado (parte 4)	61
Figura 29 – Veículos estacionados (parte 1)	61
Figura 30 – Veículos estacionados (parte 2)	61
Figura 31 – Obras (parte 1)	62
Figura 32 – Obras (parte 2)	62
Figura 33 – Espaço vazio no quarteirão representado pelo número 8	71
Figura 34 – Alinhamento da fachada (parte 1)	71
Figura 35 - Alinhamento da fachada (parte 2)	71
Figura 36 - Alinhamento da fachada (parte 3)	72
Figura 37 - Alinhamento da fachada (parte 4)	72
Figura 38 - Alinhamento da fachada (parte 5)	72
Figura 39 - Alinhamento da fachada (parte 6)	72
Figura 40 - Alinhamento da fachada (parte 7)	72
Figura 41 - Alinhamento da fachada (parte 8)	72

Figura 42 – Altura da fachada de 21m, edifício situado na zona 5	73
Figura 43 – Altura da fachada de 9m, edifício situado na zona 4	73
Figura 44 – Altura da fachada de 12m, edifício situado na zona 2	73
Figura 45 – Altura da fachada de 12m, edifício situado na zona 3	74
Figura 46 – Altura da fachada de 6m, edifício situado na zona 1	74
Figura 47 – Árvores na via pública – Rua 24 (parte 1)	76
Figura 48 – Árvores na via pública – Rua 32 (parte 2)	76
Figura 49 – Ciclovía – Rua 20 (parte 1)	77
Figura 50 – Ciclovía – Rua 8 (parte 2)	77
Figura 51 – Ciclovía – Rua 32 (parte 3)	78
Figura 52 – Ciclovía – Rua 19 (parte 4)	78
Figura 53 – Paragens abrigadas (parte 1)	80
Figura 54 - Paragens abrigadas (parte 2)	80
Figura 55 – Edifício degradado (parte 1)	83
Figura 56 - Edifício degradado (parte 2)	83
Figura 57 - Edifício degradado (portas partidas) (parte 3)	84
Figura 58 - Edifício degradado (parte 4)	84
Figura 59 - Edifício degradado (parte 5)	84
Figura 60 - Edifício degradado (vidros partidos) (parte 6)	84
Figura 61 – Edifício degradado (parte 7)	85
Figura 62 - Edifício degradado (ferrugem) (parte 8)	85
Figura 63 - População presente na Feira (parte 1)	86
Figura 64 - População presente na Feira (parte 2)	86
Figura 65 - População presente na Feira (parte 3)	86
Figura 66 - População presente na Feira (parte 4)	86
Figura 67 - Maior afluência aos transportes públicos	87
Figura 68 - Aumento de veículos pela cidade (parte 1)	87
Figura 69 - Aumento de veículos pela cidade (parte 2)	87
Figura 70 - Aumento de veículos pela cidade (parte 3)	88
Figura 71 - Aumento de veículos pela cidade (parte 4)	88
Figura 72 - Aumento de veículos pela cidade (parte 5)	88
Figura 73 - Aumento de veículos pela cidade (parte 6)	88

Índice de Tabelas:

Tabela 1 – Tabela síntese de Ordenamento do Território e ao Urbanismo	35
Tabela 2 – Tabela síntese do Sistema de Planeamento Português	35
Tabela 3 – Desenho Urbano na área de estudo presenciado na primeira visita	57
Tabela 4 – Objetivos para a UOPG 1 definidos no PDM de Espinho	63
Tabela 5 – Objetivos para a UOPG 1 que se enquadram na Zona Consolidada	63
Tabela 6 – Guião de observação referente ao objetivo 1: Reabilitação Urbana da Cidade Consolidada	69
Tabela 7 - Guião de observação referente ao objetivo 1: Reabilitação Urbana da Cidade Consolidada (Respostas)	70
Tabela 8 - Guião de observação referente ao objetivo 2: Mobilidade Sustentável	75
Tabela 9 - Guião de observação referente ao objetivo 2: Mobilidade Sustentável (Respostas)	76
Tabela 10 - Guião de observação referente ao objetivo 2: Mobilidade Sustentável	78
Tabela 11 - Guião de observação referente ao objetivo 2: Mobilidade Sustentável (Respostas)	78
Tabela 12 - Guião de observação referente ao objetivo 3: Regeneração das Áreas Degradadas	81
Tabela 13 - Guião de observação referente ao objetivo 3: Regeneração das Áreas Degradadas (Respostas)	82

Índice de Mapas:

Mapa 1 – Enquadramento territorial da Cidade de Espinho	36
Mapa 2 – Unidades Operativas de Planeamento e Gestão presentes no PDM de Espinho	54
Mapa 3 – Unidade Operativa de Planeamento e Gestão 1	55
Mapa 4 – Zona Consolidada da Cidade de Espinho em comparação com a UOPG1	56
Mapa 5 – Zona Consolidada da Cidade de Espinho	56
Mapa 6 – Equipamentos presentes na Zona Consolidada	64
Mapa 7 – Zona referente ao Núcleo Central definido no PDM	66
Mapa 8 – Zona referente ao Núcleo Central e ao Anel Distribuidor definido no PDM	67
Mapa 9 – Área a observar	69
Mapa 10 – Vias a observar	75
Mapa 11 – Ciclovias existentes	77
Mapa 12 – Vias a observar	78
Mapa 13 – Paragens de autocarros nas vias em análise	80
Mapa 14 – Áreas a observar	81

Índice de Esquemas:

Esquema 1 - Resumo: tabela cronológica da evolução das cidades	20
Esquema 2 - Síntese do capítulo referente ao Desenho Urbano	27
Esquema 3 – Procedimento: Perceber o que foi necessário aprofundar de modo a que agora seja possível fazer uma análise crítica da Cidade de Espinho	52

SIGLAS e ACRÓNIMOS

CCDR (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional)

CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna)

CRP (Constituição da República Portuguesa)

FEUP (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto)

IGT (Instrumento de Gestão Territorial)

PDI (Plano Diretor Intermunicipal)

PDM (Plano Diretor Municipal)

PNPOT (Programa Nacional de Política de Ordenamento de Território)

PP (Plano de Pormenor)

PPI (Plano de Pormenor Intermunicipal)

PROT (Programa Regional de Ordenamento do Território)

PU (Plano de Urbanização)

PUI (Plano de Urbanização Intermunicipal)

UOPG (Unidade Operativa de Planeamento e Gestão)

Capítulo I – Introdução

1.1. Relevância do tema

A escolha do tema desta dissertação, que é o Desenho Urbano, foi muito em consonância com os temas que mais me interessavam em aprofundar ao longo da minha vida académica. De facto, as cidades e os espaços públicos, sempre despertaram o meu interesse, sempre tive a necessidade de olhar para o espaço e analisá-lo minuciosamente de forma a compreender as problemáticas e as oportunidades que, na minha ótica, aquele espaço apresentava. E o Desenho Urbano é mesmo isto.

O Desenho Urbano como disciplina surgiu apenas em 1956 (Lang, 2005), no entanto, o estudo e o desenvolvimento do conceito é algo relativamente mais antigo. De acordo com Owen (2019), este surgiu por haver uma necessidade, cada vez mais crescente, devido à Revolução Industrial e mais tarde às guerras, de haver uma disciplina que respondesse aos problemas urbanos que estavam cada vez mais a emergir, como a saúde, a habitação, os transportes, entre outros.

De evidenciar que, o desenvolvimento do Desenho Urbano como conceito passou por algumas dificuldades e de acordo com Rowley (1994) é impossível de se conseguir, por este ser um “termo ambíguo, utilizado de forma diferente, por diferentes grupos, em diferentes circunstâncias” (Madanipour, 1997, p. 68). Segundo Krieger & Saunders (2009) esta dificuldade deveu-se e deve-se ainda hoje “à complexidade da arena na qual o Desenho Urbano opera” (Krieger & Saunders, 2009, p. 66), ou seja, a cidade. No entanto, os teóricos e académicos empenharam-se de modo a combater este desafio, e tentaram de diversas formas arranjar uma definição exata do conceito.

Em conformidade com Carmona e Tiesdell (2007) o Desenho Urbano é “a arte de criar lugares para as pessoas” (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 7). Segundo os autores, é essencial que haja uma relação entre os espaços e os indivíduos, tendo em conta que estes espaços foram feitos, para eles e a pensar nas suas necessidades. Batchelor e Lewis (1986) referiram-se ao Desenho Urbano como sendo o desenho dos espaços urbanos e a relação entre os elementos contruídos e não contruídos. Em adição, para Tibbalds (1988) o Desenho Urbano é “o desenho físico do domínio público” (Tibbalds, 1988, p. 12).

Resumidamente, o conceito apesar de variar em palavras, refere-se ao mesmo em termos de teoria, ao aspeto físico da cidade num todo, e os impactos que este desenho pode ter na vida dos habitantes que irão usufruir desse espaço.

Relativamente ao Desenho Urbano, este na teoria não é o único que tem como seu campo de trabalho a cidade. De mencionar que existem outras disciplinas, como a Arquitetura, o Planeamento, e outras, que também usam as cidades como base do seu trabalho de atuação. Devido a isso, Carmona e Tiesdell (2007) referem no seu livro que o Desenho Urbano é um conceito interdisciplinar por este se relacionar com múltiplas disciplinas diferentes, incluindo: Sociologia, Antropologia, Psicologia, Ciência Política, Economia, Ciências Ecológicas, Ciências Físicas e da Saúde, Geografia Urbana e Artes; bem como as teorias e práticas

"profissionais" de: Arquitetura, Paisagem, Planeamento, Direito, Propriedade, Engenharia e Gestão (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 9)

É factual que, por haver esta **interdisciplinaridade**, foi **extremamente relevante estudar a relação entre o Desenho Urbano** com outra disciplina bastante importante para o território, **o Planeamento Urbano, pois elas conjugadamente poderiam ser uma mais valia para os espaços urbanos**. Ron Kasprisin (2013) refere a importância desta relação, afirmando que futuros planeadores deveriam ter bastante presente o que é o Desenho Urbano, tendo em conta que muitas das decisões tomadas por eles, irão inevitavelmente afetar o desenho das cidades e dos espaços públicos.

O Planeamento Urbano, segundo Oliveira (2007) é a "criação e desenvolvimento de programas/planos que procuram melhorar ou revitalizar determinados aspetos, como a qualidade de vida da população, dentro de uma determinada área urbana, isto é, numa cidade (Oliveira, 2007, p. 23), e a diferença entre as duas ocorre nesse sentido, enquanto que este se "concentra no crescimento das cidades, o Desenho Urbano, tem a função de organizar todos os elementos e oferecer segurança, praticidade e bem-estar aos habitantes do local" (Amaral L. , 2016, p. 8). De certa forma, tanto o Planeamento Urbano como o Desenho Urbano apresentam um objetivo geral muito semelhante, que é conseguir criar espaços que produzam bem-estar aos cidadãos que o irão usar.

No entanto, a relação entre o Desenho Urbano e o Planeamento Urbano é opcional, isto é, durante a criação de novos programas/planos e mesmo durante a revisão dos mesmos, seria essencial haver um trabalho conjunto entre estas duas disciplinas, porém, isso pode não acontecer.

1.2. Questão de Desenvolvimento

Posto isto, surge uma questão importante que necessita de ser respondida ao longo desta dissertação, que é:

Como se consegue no contexto Português integrar questões relacionadas com o Desenho Urbano, nos Instrumentos de Gestão Territorial (IGTs) e na prática do Planeamento?

Ora, para melhor compreender esta relação e para conseguir responder à questão lançada, será crucial fazer uma análise de um caso prático para assim demonstrar a veracidade do acima referido. Desta maneira, por apresentar uma malha urbana muito regular e em quadricula, bastante diferente do habitual em Portugal, a Cidade de Espinho será a cidade usada como caso de estudo.

1.3. Objetivo Principal

Por conseguinte, a questão acima levantada leva-nos ao **objetivo principal** da dissertação, que será: **Aprofundar a análise entre o Desenho Urbano e o Sistema de Planeamento em Portugal, e perceber como se pode integrar questões do Desenho Urbano nos Instrumentos de Gestão Territorial da Cidade de Espinho.**

1.4. Objetivos Específicos

No que diz respeito aos **objetivos específicos**, estes serão:

- Explicitar a realidade do Desenho Urbano e do Sistema de Planeamento Português;
- Compreender o contexto urbano da Cidade de Espinho;
- Perceber se o Desenho Urbano está integrado nos Instrumentos de Gestão Territorial da Cidade de Espinho;
- Observar a Cidade de Espinho, para perceber se as questões do Desenho Urbano implícitas no Plano Diretor Municipal estão de facto a ser aplicadas na realidade desta cidade;
- Discutir os resultados obtidos;
- Elaborar um conjunto de recomendações futuras para a Cidade de Espinho, com a finalidade de alcançar melhorias a nível do Desenho Urbano;
- Expor as vantagens de o Desenho Urbano estar integrado nos Instrumentos de Gestão Territorial na cidade de Espinho;

1.5. Metodologia

Em relação à **metodologia** adotada, de modo a dar resposta aos objetivos acima expostos, será necessário fazer uma revisão da literatura, em que para tal será preciso proceder à pesquisa e análise crítica de alguns livros, artigos científicos e da legislação aplicável. Posteriormente, será feita uma análise minuciosa à legislação referente à cidade de Espinho, para observar se as questões do Desenho Urbano estão implícitas nos Instrumentos de Gestão Territorial. De seguida, será efetuado um trabalho de campo na cidade de Espinho, baseado num guião de observação, para que seja possível perceber se o Desenho Urbano está presente no quotidiano contemporâneo da cidade em apreço. Em adição, será elaborada uma discussão de resultados que comparará o que foi previamente planeado ao nível da legislação e aquilo que corresponde verdadeiramente à realidade de Espinho. Tudo isto alicerçado sobre uma perspetiva da mais valia de incluir o Desenho Urbano no Planeamento e Ordenamento do Território, visando a melhoria da gestão territorial da Cidade de Espinho. Finalmente, serão expostas algumas considerações finais, dificuldades sentidas e recursos necessários à elaboração da presente dissertação, em suma, irá se proceder a algumas propostas de melhoria à cidade de Espinho.

1.6. Estrutura

Ultimando, no que diz respeito à **estrutura**, o relatório divide-se em sete partes: Introdução; Enquadramento sobre o Desenho Urbano; Realidade do Sistema de Planeamento Português; Evolução do contexto urbano da Cidade de Espinho e a integração das questões do Desenho Urbano na prática do Planeamento; Trabalho de campo; Discussão de resultados; e por fim, uma Conclusão.

Desta forma, na **introdução** é referido a relevância e a pertinência do tema, seguidamente é exposto a questão a desenvolver ao longo desta dissertação, tal como os objetivos principais e específicos e, logo

após, é descrita a metodologia utilizada para a elaboração do documento. No **enquadramento sobre o Desenho Urbano**, começa-se por fazer uma pequena introdução ao *Design*, logo depois é feita uma contextualização, onde é possível observar os contextos de mudanças e as dificuldades sentidas que levaram ao surgir desta disciplina, mais adiante reforça-se a importância do Desenho Urbano como disciplina, e por fim, depois de então esta surgir, torna-se essencial expor o conceito do mesmo e os diversos pontos de vista relativamente ao tema. O Capítulo sobre a **realidade do Sistema do Planeamento Português** inicia-se com uma referência ao Ordenamento do Território e a sua comparação com o Urbanismo, *à posteriori* é exposta uma pequena introdução ao Urbanismo em Portugal, e prontamente é desenvolvido o subcapítulo referente ao Sistema de Planeamento Português, onde é feita alusão aos diversos tipos de Instrumentos de Gestão Territorial em Portugal e a escala a que estes se encontram. De seguida, é descrita a **evolução do contexto urbano da Cidade de Espinho**, em que se desenvolve os seguintes temas: o surgir da cidade e as suas delimitações físicas, a evolução urbana da cidade, a evolução e influência da rede ferroviária na cidade, os planos que surgiram numa tentativa de criar uma cidade mais ordenada e planeada e a evolução da malha urbana. Por fim, e de forma a fazer uma interface com o capítulo anterior, é desenvolvido um subcapítulo com o nome de Desenho Urbano e a sua integração nas questões do Planeamento Urbano, nomeadamente da Cidade de Espinho. Seguidamente será desenvolvido o Capítulo referente ao **Trabalho de Campo**. Neste capítulo, começa-se por referir a metodologia adotada, iniciando com definição da área em estudo, depois será feita uma primeira visita à mesma, de seguida será feito um estudo ao PDM de Espinho de modo a criar guiões de observação que serão respondidos com uma segunda visita à cidade. Por fim, haverá uma última visita de forma a perceber como um dia “anormal”, no caso dos dias de Feira, podem afetar o Desenho Urbano da cidade. Futuramente, será feita uma **discussão dos resultados**, de forma a tirar conclusões relativamente à teoria e ao observado com a visita à cidade. O término desta dissertação irá incluir uma **conclusão**, onde serão clarificadas as considerações finais, dificuldades sentidas e recursos necessários, trabalhos futuros e ainda, serão apresentadas um conjunto de propostas de melhoria.

Capítulo II – Enquadramento sobre o Desenho Urbano

A expressão Desenho Urbano, provém da expressão inglesa *Urban Design*. Para explicar as origens desta expressão, será relevante estudar o conceito de *Design* num contexto mais amplo, de forma a compreender o que levou o *Design* a ser imprescindível nos dias de hoje, e a compreender como um tipo de *Design* mais específico emerge, como é o caso do *Urban Design*.

2.1. *Design*

Cada vez mais, o *design* está localizado em qualquer lugar (Hauffe, 1998, p. 7), seja em casa, no trabalho, em momentos de lazer, nos transportes públicos, no desporto, nos bens e serviços, no ambiente público. Consciente ou inconscientemente, o *design* faz parte da vida das pessoas, por exemplo, de uma maneira mais generalista, com a moda, as roupas que escolhemos usar ao longo das nossas vidas, o carro que pretendemos comprar, o mobiliário que pretendemos ter nas nossas casas. Tudo isto é *design*, é a razão pela qual algo é escolhido comparando o mesmo a algo semelhante (Bürdek, 2006, p. 5).

Neste contexto, o *design* surge ligado a diferentes domínios, como: a moda, cerâmicas, mobiliário, *design* de interiores, *design* industrial, *design* gráfico, *design* ambiental, entre outros (Conway, 1987, p. 8). Porém, só por volta de 1920, é que este conceito atingiu a sua maturidade académica (Cardoso, 2008, p. 20) tornando-se possível o seu estudo em escolas, colégios, politécnicos e universidades, gerando uma gama de profissionais licenciados ou com pós-graduações nesta matéria (Conway, 1987, p. 9). De certa forma, o *design* passou a ser um conteúdo regular nos meios de comunicação, tal como antes era a literatura, o teatro e a música. Isto é, a importância que era dada aos outros temas, passou a ser igual para com este mais recente.

Assim sendo, o termo *design*, segundo Hauffe (1998), refere-se à “elaboração ou desenho de uma obra” (Hauffe, 1998, p. 10) desde a sua criação ao seu desenvolvimento. Trata-se de um termo de origem inglesa, no entanto, tem origens mais remotas, com a palavra *designare* que vem do latim, que significa “designar e desenhar”.

A origem do termo *Designer*, como profissão, é difícil de especificar, uma vez que existem evidências de que no século XVII já se falava desta profissão, tendo sido registada pelo *Oxford English Dictionary*. Embora esta palavra tenha permanecido inusitada por vários séculos, foi na Inglaterra no século XIX, e depois no resto da Europa, com a Revolução Industrial, que se tornou comumente usado, tendo em conta que cada vez mais trabalhadores se consideravam *Designers*, “ligados principalmente, mas não exclusivamente, à confecção de padrões ornamentais na indústria têxtil” (Denis, 1996 as cited in Cardoso, 2008, p. 21). Todavia, segundo Hauffe (1998), tendo em conta o conceito do termo *design*, não se pode aceitar que qualquer pessoa que pense que criou algo se considere *designer*, para ser considerado um profissional desta área, é necessário ser especializado no tema, ou então, ter sido previamente treinado por um Arquiteto ou trabalhado anteriormente na área. Porém, nos dias de hoje, o autor refere que só com estudos académicos é que isso pode ser possível.

2.2. Origem e definição do Desenho Urbano

De todas as áreas do *design*, o **Desenho Urbano é aquele que tem maior impacto nas cidades e na vida urbana** (Lang, 2005, p. 19). Apesar de só por volta do século XX o Desenho Urbano surgir como disciplina, **“pensar como se relacionam os elementos formadores do espaço urbano é uma prática que existe desde o momento em que os homens planeiam e constroem cidades”** (Lima, 2008, p. 33), ou seja, desde a **antiguidade**.

Desta forma, o subcapítulo seguinte demonstrará que, como acima referido, a prática do Desenho Urbano já existe desde há muito tempo, especialmente desde do tempo da Revolução Industrial com a emergência dos primeiros problemas urbanos.

2.2.1. Contextos de Mudança - Evolução Urbana das cidades desde a Revolução Industrial até ao Pós-Guerra

A **Revolução Industrial**, que teve lugar no final do século XVIII e início do século XIX, foi um **momento decisivo para o desenvolvimento das cidades e do espaço urbano**. Estas transformaram-se e emergiram as **cidades industriais**.

De explicar que, foi com o aumento das indústrias nas cidades e com o desenvolvimento dos meios de transporte, que ocorreu uma migração extrema do campo para a cidade, levando a um aumento considerável do número de habitantes nos centros, causando uma **transformação da paisagem**.

Foi devido aos aspetos suprarreferidos, que as cidades começam a deixar de ter recursos e meios de alojar tantas pessoas, e estas começam a crescer para além muralhas/centro da cidade. Este crescimento levou ao desenvolvimento de **novos aglomerados urbanos** (bairros operários/ bairros habitacionais), característicos por apresentarem um **Desenho Urbano completamente diferente dos até então atuais centros**.

Como era de prever, devido à sobrelotação dos centros e às faltas de condições, **as cidades começam a colapsar, levando à emergência de diversos problemas**. Um exemplo bastante conhecido, foi o de **Londres**. Em Londres, problemas como congestionamento e insalubridade geraram crises sociais difíceis de controlar, que estavam a prejudicar a cidade no seu conjunto, e foi nesse momento que o Urbanismo começa a ser tido em conta. Era cada vez mais urgente tratar as cidades e resolver os problemas que cada vez mais emergiam, e para tal começou-se a pensar em criar medidas/propostas de ocupação do território (Carvalho, 2003, p. 60).

No século XX surge o **Movimento Moderno e as cidades modernas**. Com o pós-Guerra as cidades, que até então estavam a surgir e a desenvolver-se, encontram-se totalmente **devastadas e destruídas**. E para tal, os teóricos e académicos do momento começam a pensar numa forma de as reestruturar.

Os **Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna** (CIAM) foram um conjunto de eventos que juntaram diversos nomes de renome internacionais, de modo a discutir o rumo de certos assuntos, especialmente assuntos ligados ao Urbanismo. Por outras palavras, **os Congressos vieram tentar resolver os problemas existentes nas cidades provocados pelas guerras**, usando a Arquitetura e o Urbanismo moderno como instrumentos de “discussão e de veiculação de ideias e experiências” (Santos & Sucena, 2006, p. 19).

Os Congressos foram “eficazes em promover os ideais da Arquitetura e do Urbanismo moderno na sua fase de maior ascensão” (Trevisan, 2022, p. 35) e daí resultaram “conclusões das discussões internas, recomendações de soluções e a publicação de diversos textos” (Trevisan, 2022, p. 35). Para os membros dos CIAM, era essencial **não apenas criar e implantar melhores soluções urbanas** dos modelos urbanísticos da época, mas também, **criar novos paradigmas e seguir novas ideologias e políticas**.

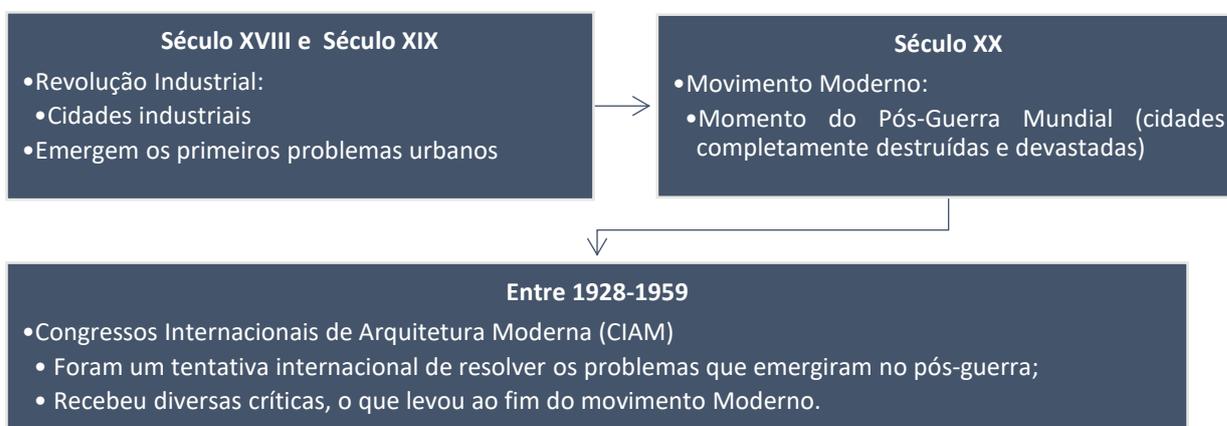
Foram **dez os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna**, que decorreram entre **1928 e 1959**, que se dividiram, consoante os seus temas, em três fases:

- **1º fase**, que decorreu entre **1928 e 1933**:
 - a. **Preocupação** com o planeamento racional do espaço mínimo de habitação, ou seja, tratou essencialmente **problemas habitacionais**;
- **2º fase**, decorreu entre **1933 e 1947**:
 - a. Dedicou-se ao planeamento em larga escala do território;
 - b. Período de forte influência de Le Corbusier;
 - c. Foi também nesta fase que se gerou a **Carta de Atenas**¹;
 - d. Esta fase exercerá nas décadas seguintes “**uma forte influência sobre o Desenho Urbano em diversos países**” (Lamas J. M., 2000, p. 29).
- **3º fase**, que decorreu entre **1947 e 1959**:
 - a. Recuperação do sentido de comunidade nas cidades, ou seja, “período de superação da cidade funcionalista abstrata, e emergência da necessidade de **ambientes físicos para satisfazer outras necessidades humanas, incluindo aspetos emocionais e materiais no âmbito do Desenho Urbano**” (Lamas J. M., 2000, p. 29);
 - b. Surgimento do Team X, que levou “à morte” dos CIAM.

¹ A Carta de Atenas, que resultou do IV congresso, surge na segunda fase e foi um documento que se dividiu em cinco capítulos principais: habitação, lazer, trabalho, circulação e património histórico das cidades. Neste documento “são expostas, por um lado, as condições lamentáveis a que chegaram as cidades e, por outro, são enumeradas medidas gerais, propostas como retificação dessas condições” (Santos & Sucena, 2006, p. 19). A Carta de Atenas tornou-se ainda mais importante num período Pós-Guerra onde era “necessário construir muito, com rapidez e de forma económica” (Carvalho, 2003, p. 94).

Lamas (2000) refere que o **Movimento Moderno** teve um papel fundamental a nível do Urbanismo no mundo a partir do final do século XX, por este ter rompido com o modelo urbano anterior. Porém, recebeu **diversas críticas**. As ideias defendidas nos Congressos eram analisadas ao pormenor e vários autores e académicos defendiam que a paisagem urbana e a cidade que eles acreditavam ser a ideal, era monótona e demasiado focada no indivíduo. Esta, como outras críticas, levaram, mais tarde, ao **fim do Movimento Moderno** e ao surgimento de um outro movimento, o **Pós-Modernismo**, que se caracterizou por apresentar uma atitude de descrença, ironia e até rejeição das ideologias do Movimento Moderno.

Tabela cronológica das cidades (resumo do subcapítulo):



Esquema 1 - Resumo: tabela cronológica da evolução das cidades – elaborado pela autora.

Ultimando, foi devido a todos estes fatores apresentados, que **certos autores e pessoas importantes no século XX**, começaram a pensar que **talvez fosse necessário haver uma disciplina focada apenas nestes temas**, como o das cidades.

As disciplinas que deviam forçar-se nestes aspetos, a **Arquitetura e o Planeamento Urbano**, mostravam **um certo distanciamento para com estas questões urbanas**, e desta forma, o criar de uma disciplina como o Desenho Urbano, surge de uma tentativa de pelo menos haver uma disciplina focada exclusivamente nas cidades e nos espaços urbanos, especialmente nesta época do Pós-Guerra em que estas se encontram completamente destruídas e devastadas.

2.2.2. Planeamento Urbano e a Arquitetura: Desenho Urbano

No livro “Introdução ao Desenho Urbano” de Vicente del Rio (1955), ele levanta algumas questões importantes, nomeadamente (Rio, 1955, p.45):

- “O que é o Desenho Urbano?”
- “É um novo substituto para o Planeamento Urbano?”

- “Ou seria para o Urbanismo?”

No entanto, alguns autores afirmam o contrário, alegando que se trata de um ramo da Arquitetura.

Tendo em conta o contexto de mudanças presentes nos anos 50 e 60, ilustradas no subcapítulo anterior, existia uma **“insatisfação geral com o ambiente construído”** (Rio, 1955, p.45), que se refletia no Planeamento Urbano e na Arquitetura.

Nesta era do Pós-Guerra, havia uma grande procura por profissionais do **Planeamento Urbano** pelo poder público. O **Estado** começou a envolver-se mais nas questões urbanas e a prestar mais **atenção aos esforços feitos pelos profissionais do Planeamento em reconstruir e reestruturar as cidades então devastadas**, passando a incentivar a **formação académica** de mais profissionais do Planeamento Urbano. Seria uma formação completa e interdisciplinar, porém, sem embargo disso, McLoughlin (1969) referiu que **não foi algo bem conseguido**, dado que o **Planeamento começou a tratar a cidade como um sistema, racionalmente disposto, e deixou de lado algumas especificidades do urbano**, especialmente “a nível físico-espacial, sócio-cultural e microeconómico” (Rio, 1955, p. 46).

Em harmonia com o acima explicado, Rio (1955) refere que “os planos urbanos eram **elaborados a partir de estatísticas e dados ditos objetivos**, e as propostas resultantes tinham **pouca ou nenhuma relação com a realidade do quotidiano da população**” (Rio, 1955, p. 46), isto é, pelas palavras de Kohlsdorf (1985) e mais tarde reforçadas por outros, como Atkison (1979), Goodey (1979), Barnett (1982), Appleyard e Jacobs (1982), Gosling e Maitland (1985), “o **espaço urbano (...)** era **totalmente omitido**” (Kohlsdorf, 1985, p.41) na **prática do Planeamento**.

Por sua vez, a **Arquitetura** também mostrava **pouco interesse nos problemas urbanos e nas especificidades do ambiente físico das cidades**, mostrando haver um certo distanciamento contextual. Complementando com a ideia de Barnett (1982) e Goodey (1985), para os autores **uma cidade repleta de boa Arquitetura não significa necessariamente que apresente um bom Desenho Urbano** geral (Barnett, 1982 e Goodey, 1985, as cited in Rio, 1955, p.46), e isso era cada vez mais visível.

A prática e ensino da Arquitetura distanciavam-se cada vez mais dos problemas da cidade e ignoravam “preocupações tão vitais para a qualidade das cidades como a inserção no seu contexto urbano: em relação às tipologias, morfologia, paisagem, local, e às inter-relações entre os vários elementos urbanos e os seus utilizadores” (Rio, 1955, p. 47). Ou seja, tal como o Planeamento Urbano, a Arquitetura, também não conseguiu alcançar uma integração perfeita entre o objeto de estudo e o seu trabalho no espaço.

Assim, certos autores e teóricos, segundo as conclusões acima retiradas, começam a perceber e a mencionar que **talvez fosse importante haver uma disciplina redirecionada, para as questões relativas à criação de lugares**.

Desta forma, devido a este distanciamento por parte do Planeamento Urbano e da Arquitetura, a **disciplina do Desenho Urbano surge**.

2.2.2.1. Desenvolvimento da disciplina de Desenho Urbano

O Desenho Urbano como disciplina surgiu numa tentativa de tentar **projetar novas cidades ou redesenhar as existentes de modo a dar resposta às necessidades dos seus habitantes num momento de Pós-Guerra**. Desde a década de 50, tanto na Europa como nos EUA, por influência dos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna), começou-se a pensar na necessidade de criar uma disciplina do *design* que fosse exclusivamente focada no desenho das cidades.

Nos EUA, **José Luis Sert**, conhecido como “pai fundador” da disciplina e membro do Team X, foi dos primeiros a referir-se ao conceito de Desenho Urbano, e a referir a sua importância. Em 1953, tornou-se reitor na *Harvard University Graduate School of Design* e de imediato tentou encontrar soluções, para melhorar as cidades contemporâneas.

A primeira medida implementada por ele como reitor passou por **convocar personalidades importantes e conhecidas na época** para participarem numa **conferência que ocorreu na Universidade Harvard** e tinha como **objetivo principal criar a disciplina de Desenho Urbano**.

A conferência mencionada ocorreu em agosto de 1956 e os seus resultados foram posteriormente publicados no *Progressive Architecture*.

Os seus intervenientes eram **figuras importantes ligadas ao Planeamento Urbano e à Arquitetura**, com diversos trabalhos publicados e devidamente reconhecidos numa época do Pós-Guerra. Eles eram: Charles Abrams, Edmund N. Bacon, Jane Jacobs, Gyorgy Kepes, David L. Lawrence, Lewis Mumford, Lloyd Rodwin, Ladislav Segoe, José Luis Sert e Francis Violich.

Estes defendiam que a **crecente divisão intelectual (...) entre a “arte de construir” e a “natureza sistemática do planeamento” não era favorável na reconstrução das cidades** numa época de Pós-Guerra e estavam determinados em compartilhar e promover os seus pensamentos numa tentativa de criar uma disciplina que de certa forma pudesse **preencher a lacuna existente entre o Planeamento e a Arquitetura**, como fora já referido.

Tendo em conta a ideia supramencionada, Sert e os outros intervenientes defendiam a necessidade de **criar uma disciplina que trabalhasse no território ao nível mais artístico e criativo**, tendo em conta que o Planeamento Urbano e a Arquitetura preferiam focar-se em outros aspetos.

Deste modo, a **Universidade de Harvard criou o primeiro curso de Desenho Urbano**. Isto, para que num constante mundo em urbanização, houvesse profissionais que pudessem dar respostas aos problemas que as cidades enfrentavam cada vez mais.

Uma década depois, este pensamento alastrou-se para outras partes do mundo, especialmente para a **Grã-Bretanha**, que investiu em **cursos universitários de Desenho Urbano**, para que houvesse uma maior gama de profissionais treinados e formados no mercado e no poder público. Estes futuros profissionais, de acordo com Rio (1955), não iriam ter dificuldades em entrar no mercado de trabalho tendo em conta que eram **profissionais formados e qualificados portadores de conhecimentos específicos e novas ideias**. Desta forma, seguindo este pensamento, a procura por estes cursos aumentou e para tal a oferta também. No final dos anos 80 já havia na **Grã-Bretanha** pelo menos **nove cursos diferentes de Desenho Urbano**.

Estes cursos, segundo Rio (1955), eram programas que nas faculdades se situavam “entre os departamentos de Planeamento Urbano e de Arquitetura” (Rio, 1955, p. 47), como forma de **combater o distanciamento que existia destas disciplinas para com o espaço urbano**. Ou seja, foi concebido como uma forma de fazer com que os **estudantes de Planeamento Urbano recebessem alguma formação relativa aos temas do espaço físico, do design e de estética, e os Arquitetos receberiam alguma formação de modo a que estes comesçassem a compreender melhor e saber como atuar sobre o espaço urbano num todo**. Sert, como forma de reforçar esta ideia, alegou que se houvesse **um trabalho conjunto** entre estas disciplinas do *design*, uma **disciplina ideal poderia ser alcançada** mais facilmente, dado que o **Desenho Urbano é um campo interdisciplinar**. (Abiko, Almeida, & Barreiros, 1995, p. 4).

Assim sendo, o Goodey (1982) no documento que escreveu para a *Social Science Researc Council*, e reforçado mais tarde por Carmona & Tiesdell (2007), concluiu que os “**cursos de Desenho Urbano deveriam ser multidisciplinares**, incluindo disciplinas de Arquitetura, Paisagismo, Planeamento Urbano e disciplinas instrumentais, como Sociologia, Antropologia e Psicologia” (Goodey, 1982 as cited in Rio, 1955, p. 47).

Sumariando, a **disciplina do Desenho Urbano como disciplina surgiu em meados do século XX**, visto que cada vez mais havia uma necessidade de que houvesse uma **disciplina focada nos problemas urbanos**, que estavam a emergir desde a época de Revolução Industrial e que só se vieram a agravar com as guerras mundiais. Já havia disciplinas que trabalhavam o território antes desta aparecer, mas eram disciplinas que tinham outros objetivos e outros meios de trabalhar. Num momento em que é preciso reconstruir as cidades e gerar novos espaços públicos, o **Desenho Urbano é fundamental e estritamente necessário**. Porém, é de reforçar a **ideia da interdisciplinaridade, porque o Desenho Urbano não opera sozinho no território**, existem outras disciplinas, e Sert mesmo referiu, que o trabalho conjunto destas disciplinas que têm como base o território seria uma mais-valia a todos os níveis.

Em consideração com o acima referido, e ainda havendo muito esta ideia de que o Desenho Urbano advinha do Planeamento Urbano ou da Arquitetura, vários escritores tentaram arranjar uma **definição para o conceito**.

2.2.3. Definição do conceito:

Como se pode verificar anteriormente e indo ao encontro do dito por Vicente del Rio (1955), o surgimento do conceito deu-se no **“preenchimento do vazio entre as disciplinas de Arquitetura e do Planeamento Urbano”** (Rio, 1955, p. 51).

Com efeito, para o autor, se tivéssemos de resumir em duas as características principais do conceito do Desenho Urbano, para ele seriam: **“interdisciplinaridade nas categorias de análise; e essencialmente a parte físico-ambiental” das cidades** (Rio, 1955, p. 51), onde mais á frente se vai comprovar se é verdade ou não.

O conceito de Desenho Urbano é algo que tem sido desenvolvido aos longos dos tempos. Carmona & Tiesdell (2007) defenderam que as **raízes do conceito eram bastante antigas, porém recentes, tendo em conta que só por volta da década de 50, no Norte da América, que o conceito “entrou necessariamente em vigor”** (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 7), devido à necessidade de responder a determinados problemas urbanos, como a saúde, habitação, transportes, entre outros (Owen, 2019, p. 3).

Neste sentido, a definição atual, apesar de difusa, do conceito deveu-se

“a um conjunto crescente de escritores e teóricos que tinham as suas raízes nas críticas ao modernismo pós-1945 e no desenvolvimento urbano dos últimos 50 anos, e em particular, num conjunto de textos clássicos que datam o início da década de 60” (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 2).

Alguns destes escritores e teóricos seriam: Kevin Lynch (1960), Jane Jacobs (1961) e Gordon Cullen (1961), Ed Bacon (1967), Ian McHarg (1969), Christian Norberg-Schulz (1971), Robert Venturi et al. (1972), Jan Gehl (1971), Colin Rowe e Fred Koetter (1978), Christopher Alexander (Alexander et al., 1977; Alexander, 1979) e Willia Whyte (1980), entre outros.

As ideias e observações que estes e outros autores escreveram foram “debatidas, criticadas, testadas, desenvolvidas e alargadas por uma vasta gama de teóricos, profissionais e decisores políticos no período até ao dia atual” (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 2). É de enfatizar que, foi com esta extensa e vasta literatura que se conseguiu uma “base para a política e prática do Desenho Urbano contemporâneo” (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 2).

De evidenciar que, como alega Madanipour (1997), apesar de haver diversas fontes relativamente ao conceito, como podemos perceber em cima, ela defende que mesmo assim, ainda é um **“termo ambíguo, utilizado de forma diferente por diferentes grupos em diferentes circunstâncias”** (Madanipour, 1997, p. 68). Não obstante, acredita que devido à crescente atenção dada ao tema e ao crescente aumento de académicos e profissionais a dedicarem-se, o **conceito tornou-se mais claro, no entanto, ainda difuso**. Em sintonia com Madanipour (1997), Rowley (1994), reforça a ideia que **“a descoberta de uma definição curta e clara (...) simplesmente não é possível”** (Rowley, 1994, p. 195), apesar das diversas tentativas.

Deste modo, Lang (2005) tentou definir o Desenho Urbano da seguinte forma:

*“De todos os campos do design, o **Desenho Urbano tem o maior impacto na natureza das cidades e na vida da cidade**. Por muito lógico que seja o padrão de uso do solo prescrito pelos urbanistas, a beleza e utilidade dos seus edifícios e a natureza da paisagem, é a combinação global tridimensional de formas e espaços tal como vistos no tempo e ao longo do tempo que confere a uma cidade o seu carácter.”* (Lang, 2005, p.19)

Já Carmona & Tiesdell (2007) referiram-se ao Desenho Urbano como uma forma de **criar lugares para as pessoas**, ou seja, “de uma forma mais precisa e realista (...) **é o processo de fazer melhores lugares para as pessoas** do que de outra forma seria produzido” (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 1). Por outras palavras, “é o processo pelo qual se produzem melhores **ambientes urbanos**” (Carmona & Tiesdell, 2007, p. 1).

Outro autor que tentou dar a sua definição foi Vicente del Rio (1955). Indo ao encontro do acima referido, Rio defende que o Desenho Urbano é “o campo disciplinar que trata a **dimensão físico-ambiental da cidade**, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividade que interagem com a população, através das suas vivências, percepções e ações quotidianas” (Rio, 1955, p. 10).

Uma definição dada por Cutler (1983) refere que o Desenho Urbano é “a disciplina que lida com o **processo de dar forma e função a conjuntos de estruturas, bairros inteiros ou à cidade em geral**” (Cutler, 1983, p.81).

Seguindo este pensamento, também Tibbalds (1998) quando questionado sobre o que seria o conceito, defendia que este era “**tudo o que se pode ver pela janela**”, ou “**a interface entre a Arquitetura, Urbanismo e profissões afins**”, ou ainda “**a conceção tridimensional de lugares para as pessoas (...)** e os seus posteriores cuidados e gestão”, ou “o desenho físico do **domínio público**” (Tibbalds, 1988, p. 12).

Já Goodey (1982), fez uma observação da definição um pouco diferente, para o autor o Desenho Urbano está aberto a uma série de interpretações, como já tínhamos referido, no entanto, ele refere que este é o **desenho e gestão do ambiente físico** e ocorre em maior escala, ou seja, à escala de uma zona urbana.

Também Kevin Lynch (1981) definiu o Desenho Urbano como sendo **uma arte e uma “mistura peculiar de racionalidade e irracionalidade”** (Lynch, 1981, p.290).

Analisando as definições acima citadas, Lang (2005), reforça que “quase todas as definições de Desenho Urbano afirmam que tem algo a ver com o **domínio público (ou espaço público)** e os elementos que o definem” (Lang, 2005, p. 6). Por exemplo:

“O Desenho Urbano deve ser entendido como a relação entre os diferentes edifícios; a relação entre edifícios e ruas, praças, parques e vias navegáveis e outros espaços que compõem o domínio público (...) e os padrões de movimento e atividade que são assim

estabelecidos; em suma, as relações complexas entre os elementos do espaço construído e não construído”. (DoE, 1997, p.14, cited in Lang, 2005, p. 6)

Em consonância com Tibbalds (1992), para o autor, **um domínio público atrativo é muito importante para que se possa gerar lugares que criem “sensações de bem-estar e conforto”** (Tibbalds, 1992, p. 1), e para que isso ocorra tem de haver um **trabalho conjunto** de todas as profissões ambientais (Arquitetos, Projetistas, Arquitetos Paisagistas, Engenheiros, entre outros), defendendo que **“o que importa é o produto final do espaço e não o processo”** (Tibbalds, 1992, p. 2). Ao aludir a estes autores pretende-se vincar ainda mais a ideia da **importância da interdisciplinaridade**.

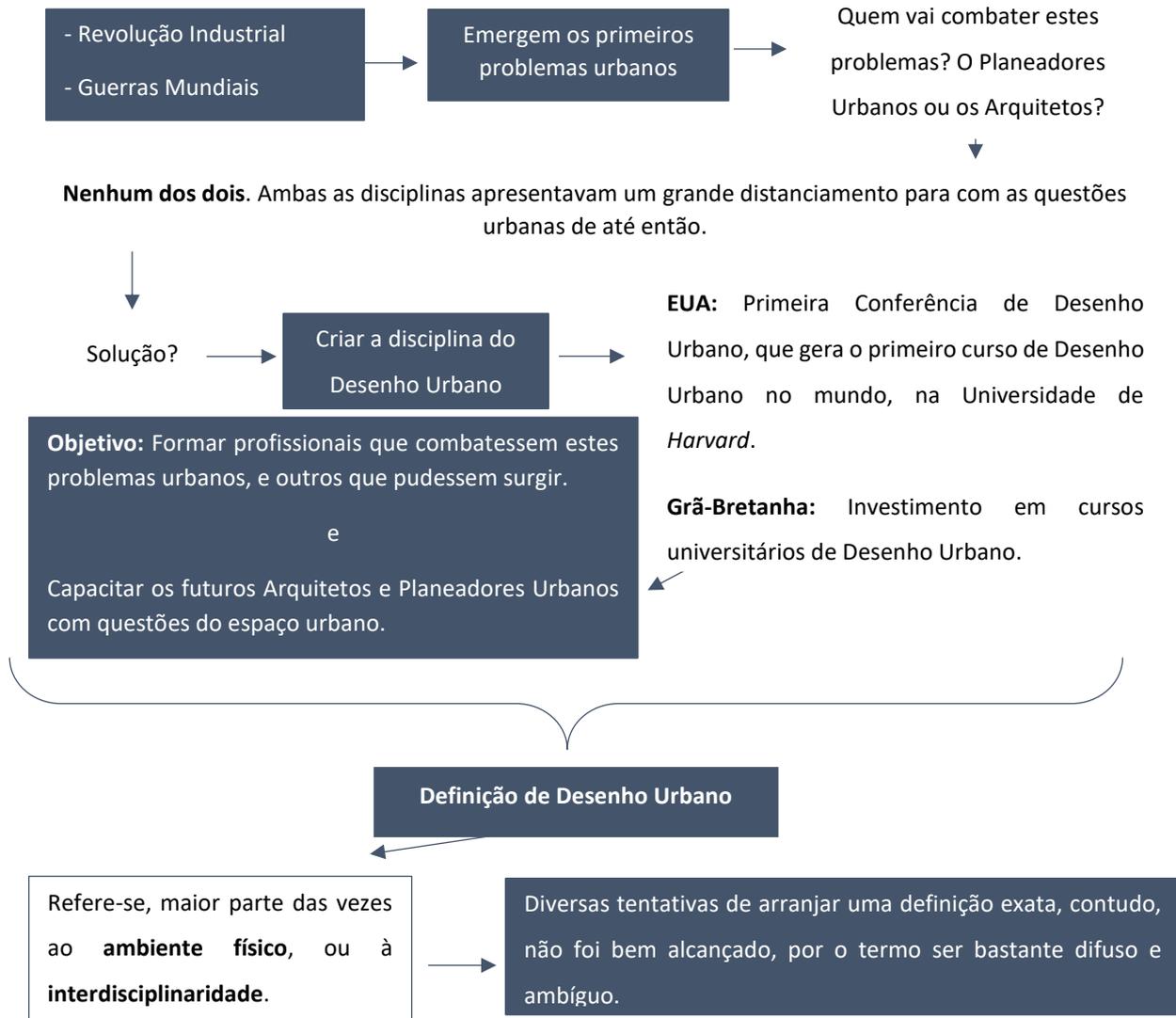
Ainda relativamente ao domínio público, Tibbalds (1992) reforça a ideia de que o **aspecto físico** da cidade, ou seja, “um ambiente orgânico, colorido, à escala humana e atrativo” (Tibbalds, 1992, p. 5) é a **tarefa fundamental do Desenho Urbano**.

Portanto, e **concluindo o raciocínio**, ao analisar todo o acima mencionado, especialmente a parte em que Rio (1955) refere as duas características que na opinião dele melhor definem o conceito, chegou-se à conclusão que ele tem razão. Todavia, de reforçar a ideia que a dificuldade em encontrar uma definição precisa é real, ou seja, podem haver diversas definições, diversos autores, no entanto, se alguém questionar o que é o Desenho Urbano, vai ser difícil de explicar e provavelmente haverá múltiplas respostas, o que não é o ideal.

Porém, a tentativa de arranjar um conceito passa sempre por referir dois pontos. Primeiro que este opera nas cidades e nos espaços de domínio público e que só é possível o implementar se houver uma interdisciplinaridade, isto é, o Desenho Urbano não pode operar no espaço sem ter em atenção outras disciplinas.

Concluindo, após este estudo minucioso, se fosse pedido para definir o conceito de Desenho Urbano, provavelmente a resposta seria que **é o processo pela qual se criam lugares, lugares esses atrativos, de qualidade, harmoniosos e que sejam pensados de forma a gerar bem-estar nas pessoas, para que estas possam usufruir do espaço de forma segura e tranquila**.

2.3. Síntese:



Esquema 2 - Síntese do capítulo referente ao Desenho Urbano, elaborado pela autora

Capítulo III – Realidade do Sistema de Planeamento Urbano Português

3.1. Noção de Ordenamento do Território

A **Carta Europeia do Ordenamento do Território**, pela Conferência Europeia dos Ministros responsáveis pelo Ordenamento do Território, no dia 20 de maio de 1983, **definiu a noção de Ordenamento do Território para toda a Europa**, e estabeleceu quatro objetivos fundamentais a serem cumpridos: “o desenvolvimento socioeconómico equilibrado das regiões; a melhoria da qualidade de vida; a gestão responsável dos recursos naturais e a proteção do ambiente; e a utilização racional do território” (Carta Europeia do Ordenamento do Território, 1983).

A noção do conceito é difícil de definir, porque há demasiadas linhas de pensamento e vários autores que tentam criar a sua própria definição. Para Lopes (1997) consiste na “**gestão da interação homem/espaco natural**”, ou seja, “**consiste no planeamento das ocupações, no potenciar do aproveitamento das infraestruturas existentes e no assegurar da prevenção de recursos limitados**” (Lopes, 1997, p. 1). Para Petit (1999), consiste no “**ato de estabelecer políticas direcionadas para a garantia do equilíbrio das condições de vida nas diferentes partes de um determinado território**, isto é, são todos os atos públicos orientados para a obtenção de uma qualidade de vida digna” através do ordenamento do espaco (Petit, 1999, p, 36). Para Oliveira (2009), o Ordenamento do Território é a “**aplicação ao solo das políticas públicas com o fim de localizar e gerir corretamente as atividades humanas, de modo a garantir um desenvolvimento regional harmonioso**” (Oliveira F. P., 2009, pp. 8-9). Assim sendo, apesar destas definições estarem por diferentes palavras, a **noção** do que é o **Ordenamento do Território** é bastante similar, ou seja, **passa por organizar o espaco, através de Instrumentos de Gestão do Território, de modo a potencializar o território e as suas estruturas, com a finalidade de alcançar melhorias na qualidade de vida das populações desses espacos.**

De certa forma, o Ordenamento do Território pretende, através de várias políticas públicas setoriais, **corrigir as assimetrias existentes entre as regiões do país.**

3.2. Ordenamento do Território em Portugal

Na Constituição da República Portuguesa (CRP), no artigo 9º e 66º o Ordenamento do Território está definido como “**função pública (...) e consagra-o como tarefa fundamental do Estado**” (Artigo 9º e 66º da CRP).

3.2.1. Ordenamento do Território vs Urbanismo

O Ordenamento do Território e o Urbanismo, apesar de serem **disciplinas jurídicas diferentes, apresentam a mesma matéria-prima, o território**, estando diretamente relacionadas.

De acordo com Freitas de Amaral (1994), **“a fonte dos maiores erros é confundir Ordenamento do Território com Urbanismo ou com Ambiente”** (Amaral D. F., 1994, p. 15). Para o autor, o conceito de **Ordenamento do Território é muito mais amplo, ou seja, trabalha à escala nacional e regional**. Já o **Urbanismo situa-se a nível das cidades e dos aglomerados urbanos**, isto é, **“ocupa-se com o ordenamento racional da cidade e o seu planeamento”, de modo a garantir a segurança, higiene e estética das edificações urbanas**. (Amaral D. F., 1994, p. 15)

De facto, não é possível delimitar fronteiras precisas entre estas duas disciplinas, havendo casos de sobreposição onde as **regras do Ordenamento do Território invadem certos aspetos do Urbanismo, e vice-versa**, tendo em conta que o **“Urbanismo não pode e nem deve deixar de se enquadrar nas políticas de Ordenamento do Território”** (Inocêncio , 2015, p. 15).

Resumidamente, segundo Freitas de Amaral (1994), enquanto que o **Ordenamento do Território é mais abrangente e dá “ênfase a uma repartição geográfica equitativa das atividades humanas, quer rurais, quer urbanas, o Urbanismo é mais restrito e dá ênfase a uma construção racional de uma cidade”** (Amaral D. F., 1994, p. 15).

No contemporâneo, certos autores consideram que o critério **“âmbito territorial”** não é o suficiente para distinguir o Ordenamento do Território do Urbanismo, tendo em conta que nos dias de hoje **“o ordenamento do espaço municipal não pode, de modo algum, ser eficazmente realizado sem ter em conta os níveis regional e nacional”**, sendo que, **“são três lados do mesmo triângulo que não podem ser compreendidos isoladamente”** (Oliveira F. P., 2012, p. 14).

3.2.2. Urbanismo em Portugal

Em **Portugal**, por volta do **século XIX**, segundo Jorge Gaspar (1975), surge uma **quinta fase da evolução urbana nacional**, no entanto, como o país se encontrava envolvido em diversas crises, devido às **“invasões francesas, a lutas liberais, à crise comercial e à perda de rendimentos do Brasil com a sua independência”** (Jorge Gaspar, 1975, as cited in Castro, 2005, p.30), o país encontrava-se instável a nível político e económico, fazendo com que só na segunda metade do século se verifica-se mudanças a nível do Urbanismo.

Na **primeira metade do século** ocorreram dois grandes momentos que mais tarde foram considerados **problemas ao nível do Urbanismo**. O primeiro passava pelo **crescimento urbano das duas grandes áreas metropolitanas do país**, neste caso Lisboa e Porto. A cidade do Porto, por exemplo, encontrava-se rodeada por muros, porém, começou a expandir-se e a crescer para fora das muralhas, **gerando diferenças relativamente ao desenho da cidade dentro e fora do muro**. Com efeito, o centro da cidade muralhada estava cada vez mais degradado, **“devido à situação social, económica e política que enfrentava”** (Castro, 2005, p. 30), e as cidades fora das muralhas cada vez mais valorizadas devido às novas áreas residências.

O **segundo aspeto importante** neste início de século foi a **evolução da máquina a vapor no país**, que levou a um grande **desenvolvimento industrial**, gerando **“correntes migratórias em direção aos pólos industrializados”** (Teixeira, 1996, p. 1), que era o caso de Lisboa e Porto, obrigando-os a acolherem a população que vinha para trabalhar em áreas residências chamadas de “Ilhas Portuenses e Vilas ou Pátios Lisboaetas” (Teixeira, 1996, p. 1), que eram consideradas áreas de habitação social para pessoas com um baixo poder económico.

Na **segunda metade do século**, e com a **resolução da maior parte das condicionantes referidas anteriormente**, é reforçado o cenário da **importância dos meios de transporte em Portugal**, de modo a melhorar as dinâmicas internas de comércio, tendo em conta que com esta melhoria conseguir-se-ia uma **“melhor mobilidade de pessoas e bens e, portanto, uma melhor circulação interna de produtos diminuindo as importações, incentivando o desenvolvimento industrial e incrementando o comércio interno”** (Castro, 2005, p. 31). Assim sendo, pretendia-se **“facilitar a circulação fluvial e marítima, a circulação terrestre através da construção e melhoramento de estradas”** (Castro, 2005, p. 31), e ainda, **introduzir-se o transporte ferroviário como meio de transporte terrestre**. Fontes Pereira de Melo, foi o responsável por esta modernização no país.

Todavia, com o desenvolvimento industrial, o rápido crescimento das cidades e a evolução e melhoria das vias e meios de transporte, as zonas industriais começam a apresentar sinais de degradação, como **“insalubridade, pressão populacional e congestionamentos”** (Castro, 2005, p. 32), sendo necessário uma solução de combate a estes problemas rapidamente. Assim, para tal, o **Governo Português**, publicando no **Diário de Lisboa de 1864**, torna obrigatório **“a execução de um Plano de Melhoramento para cada uma das principais cidades e vilas do país”**.

Este documento, **Decreto de 31 de dezembro de 1864**, que permaneceu em vigor até 1934, no artigo 35º e 36º, **continha referências relativamente “à disposição das ruas e edificados no interior das cidades, vilas e povoações”** (Decreto de 31 de dezembro de 1864) de Portugal. Como por exemplo as seguintes: a construção geométrica e o mais reta das cidades de modo tornar mais rápida e eficaz a circulação, a **“obrigatoriedade de pedir o alinhamento e cota de nível junto das respetivas câmaras”** (Decreto de 31 de dezembro de 1864) para a construção de habitação, demolição de edifícios que estavam degradados e que estavam em risco de ruir, a imposição de altura máxima dos edifícios, entre outros.

3.2.3. Sistema de Planeamento Português

Até à entrada em vigor da **Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo**, o Sistema de Planeamento Português assentava em **três tipos diferentes de planos**: os **Planos Regionais de Ordenamento do Território**, os **Planos Especiais de Ordenamento do Território** e os **Planos Municipais de Ordenamento do Território**.

Mas, com a entrada em vigor da **Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo em 1998, e depois alterado em 2014, o sistema de gestão territorial modificou-se**, introduzindo novos planos, a nível **nacional e intermunicipal**.

O Sistema de Gestão Territorial em Portugal, atualmente, segundo a Lei De Bases Gerais Da Política Pública De Solos, De Ordenamento Do Território E De Urbanismo (Lei nº 52/2021, publicado a 15 de junho), organiza-se em quatro âmbitos distintos: **nacional, regional, intermunicipal e municipal**. Nos níveis **nacional e regional os instrumentos de gestão territorial materializam-se em programas**, que segundo a **Lei 52/2021** consiste na implementação de **quadros estratégicos de desenvolvimento territorial** e nas suas **diretrizes programáticas**. Já a nível **intermunicipal e municipal** existem os **planos, que consistem na realização de opções e ações mais práticas e concretas**. Outra diferença, consiste **no facto de os programas serem da responsabilidade do Governo e os planos serem da responsabilidade dos Municípios**.

3.2.3.1. Nível Nacional

A nível nacional existem os programas territoriais de âmbito nacional, em que estes

“definem o quadro estratégico para o ordenamento do espaço nacional e para a sua integração na União Europeia, estabelecendo as diretrizes a considerar a nível regional e a compatibilização das políticas públicas setoriais do Estado, bem como, na medida do necessário, a salvaguarda de valores e recursos de reconhecido interesse nacional” (Lei nº 52/2021, publicado a 15 de junho, artigo 40º).

A este nível existe o **Programa Nacional de Política de Ordenamento de Território (PNPOT), Programas Setoriais, e Programas Especiais**.

a) Programa Nacional de Política de Ordenamento de Território (PNPOT)

O PNPOT é o **“instrumento de topo do sistema de gestão territorial, define objetivos e opções estratégicas de desenvolvimento territorial e estabelece o modelo de organização do território nacional”** (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019, p. 5). Este foi **produzido pela Lei De Bases Gerais Da Política Pública De Solos, De Ordenamento Do Território E De Urbanismo em 1998, com a intenção de “dotar o país de um instrumento competente pela definição de uma visão prospetiva, completa e integrada da organização e desenvolvimento do território e pela promoção da coordenação e articulação de políticas públicas numa base territorializada”** (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019, p. 5).

No entanto, apesar de ser um instrumento de âmbito e de aplicação nacional, pode, “em todo o caso criar diretrizes aplicáveis a certo tipo de áreas ou temáticas com incidência territorial” (Oliveira F. P., 2009, p. 163)

Este, “é aprovado por lei da Assembleia da República” e **cabe ao Governo o seu desenvolvimento** e a concretização (RJGT, Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

b) Programas Setoriais

Os Programas Setoriais, segundo o Decreto-lei nº 25/2021 (RJIGT, publicado a 29 de março), são instrumentos programáticos ou de concretização das diversas políticas com incidência na organização do território. Ou seja, **são considerados Programas Setoriais os programas com incidência territorial da programação ou concretização de políticas públicas dos diversos sectores da “administração central do Estado, nomeadamente, nos domínios da defesa, segurança pública, prevenção de riscos, ambiente, recursos hídricos, conservação da natureza e da biodiversidade, transportes, comunicações, energia, cultura, saúde, turismo, agricultura, florestas, comércio ou indústria”** (Lei nº 52/2021, publicado a 15 de junho).

c) Programas Especiais

Os Programas Especiais, são programas feitos pela **administração central** e têm como objetivo “a prossecução de objetivos considerados indispensáveis à tutela de interesses públicos e de recursos de relevância nacional com repercussão territorial, estabelecendo, exclusivamente, regimes de **salvaguarda de recursos e valores naturais**” (Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

Estes programas focam-se na **orla costeira, em áreas protegidas, em albufeiras de águas públicas e estuários**.

3.2.3.2. Nível Regional

A nível regional, os programas regionais estabelecem

“opções estratégicas de organização do território regional e o respetivo modelo de estruturação territorial, tendo em conta o sistema urbano, as infraestruturas e os equipamentos de utilização coletiva de interesse regional, bem como as áreas de interesse regional em termos agrícolas, florestais, ambientais, ecológicos e económicos, integrando as redes nacionais de infraestruturas, de mobilidade e de equipamentos de utilização coletiva com expressão regional” (Lei nº 52/2021, publicado a 15 de junho).

a) Programa Regional de Ordenamento do Território (PROT)

No âmbito regional existe o Programa Regional de Ordenamento do Território (PROT), que consiste na definição de uma estratégia regional de desenvolvimento territorial. Este tem como objetivo:

*“desenvolver, a nível regional, as opções constantes do PNPOT, dos Programas Setoriais e dos Programas Especiais; traduzir os grandes objetivos de desenvolvimento económico e social sustentável à escala regional; equacionar as medidas tendentes à **atenuação das assimetrias de desenvolvimento intrarregionais**; servir de base à formulação da estratégia nacional de Ordenamento do Território e de quadro de referência para a elaboração dos programas e dos planos*

intermunicipais e dos planos municipais; estabelecer, a nível regional, as grandes opções de investimento público, com impacto territorial significativo, as suas prioridades e a respetiva programação, em articulação com as estratégias definidas para a aplicação dos fundos comunitários e nacionais” (Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

A elaboração deste compete à **Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR)** da área territorialmente competente (Inocêncio , 2015, p. 36).

3.2.3.3. Nível Intermunicipal

A nível intermunicipal existem os programas intermunicipais. Estes programas são de **elaboração facultativa** entre dois ou mais municípios dentro da mesma comunidade intermunicipal.

- a) **Plano Diretor Intermunicipal (PDI); Plano de Urbanização Intermunicipal (PUI); Plano de Pormenor Intermunicipal (PPI)**

A nível dos planos intermunicipais existem: o Plano Diretor Intermunicipal, o Plano De Urbanização Intermunicipal e o Plano De Pormenor Intermunicipal. O primeiro estabelece “a estratégia de desenvolvimento territorial intermunicipal, o modelo territorial intermunicipal, as opções de localização e de gestão de equipamentos de utilização pública locais e as relações de interdependência entre dois ou mais municípios territorialmente contíguos”, os outros dois planos abrangem “parte do território contíguo dos concelhos a que respeitam” (Lei nº 52/2021, publicado a 15 de junho).

De acordo com a Lei nº 52/2021, artigo nº 42, alínea 7, o facto de um Município ter um plano intermunicipal não interfere com o direito do Município de gerir o seu território de forma autónoma.

3.2.3.4. Nível Municipal

A nível municipal, existem os planos territoriais de âmbito municipal. Estes são **elaborados pela Câmara Municipal** que irá estabelecer “prazos de elaboração e o período de participação”, sendo estes publicados no Diário da República e divulgados pelos meios de comunicação social. Os planos municipais que existem em Portugal são: o **Plano Diretor Municipal (PDM), o Plano de Urbanização e o Plano de Pormenor** (Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

- a) **Plano Diretor Municipal (PDM)**

Os Planos Diretor Municipais são planos de **elaboração obrigatória em todos os municípios**, exceto, casos em que os municípios optem por fazer um Plano Diretor Intermunicipal. Este instrumento de gestão territorial estabelece:

“a estratégia de desenvolvimento territorial municipal; a política municipal de solos; de ordenamento do território e de urbanismo; o modelo territorial municipal; as opções de localização e de gestão de equipamentos de utilização coletiva e as relações de

interdependência com os municípios vizinhos, integrando e articulando as orientações estabelecidas pelos programas de âmbito nacional, regional e intermunicipal” (Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

Estes planos, são **“instrumentos de referência para a elaboração dos demais planos municipais, bem como para o desenvolvimento das intervenções setoriais da Administração do Estado no território do município”** (Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

b) **Plano de Urbanização (PU)**

Segundo o Decreto-lei nº 25/2021 (RJIGT), o Plano de Urbanização **“desenvolve e concretiza o PDM e estrutura a ocupação do solo e o seu aproveitamento, fornecendo o quadro de referência para a aplicação das políticas urbanas e definindo a localização das infraestruturas** e dos equipamentos coletivos principais”. Este pode abranger “qualquer área do território do Município incluída em perímetro urbano pelo PDM eficaz e, ainda, os solos rústicos complementares de um ou mais perímetros urbanos”, e “outras áreas do território municipal que possam ser destinadas a usos e a funções urbanas” (Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

c) **Plano de Pormenor (PP)**

Os Planos de Pormenor, por fim, desenvolvem e concretizam

“em detalhe as propostas de ocupação de qualquer área do território municipal, estabelecendo regras sobre a implantação das infraestruturas e o desenho dos espaços de utilização coletiva, a implantação, a volumetria e as regras para a edificação e a disciplina da sua integração na paisagem, a localização e a inserção urbanística dos equipamentos de utilização coletiva e a organização espacial das demais atividades de interesse geral” (Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março).

Estes abrangem áreas contínuas do território municipal.

3.3. Quadro síntese

Tabela 1 - Tabela síntese de Ordenamento do Território e ao Urbanismo

Ordenamento do Território	Organização do espaço, através de instrumentos de gestão do território, de modo a potencializar o território e as suas estruturas, de forma a alcançar melhorias na qualidade de vida das populações desses espaços	Trabalha à escala nacional e regional
Urbanismo	“Ocupa-se com o ordenamento racional da cidade e o seu planeamento”, de modo a garantir a segurança, higiene e estética das edificações urbanas. (Amaral D. F., 1994, p. 15)	Trabalha à escala da cidade (Municipal e Intermunicipal)

Fonte: Tratamento próprio

Regras do Ordenamento do Território invadem certos aspetos do Urbanismo, e vice-versa, tendo em conta que o “Urbanismo não pode e nem deve deixar de se enquadrar nas políticas de Ordenamento do Território” (Inocêncio , 2015).

Tabela 2 - Tabela síntese do Sistema de Planeamento Português

Sistema de Planeamento Português Lei nº 52/2021, publicado a 15 de junho	Âmbito Nacional	Decreto-lei nº 25/2021	Programas elaborados pelo Governo	Programa Nacional de Ordenamento do Território Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019
				Programas Especiais
	Programas Setoriais			
	Programas Regionais de Ordenamento do Território			
	Âmbito Regional		Planos elaborados pelas autarquias	Plano Diretor Intermunicipal
				Plano de Urbanização Intermunicipal
	Âmbito Intermunicipal			Plano de Pormenor Intermunicipal
				Plano Diretor Municipal
	Âmbito Municipal			Plano de Urbanização
				Plano de Pormenor

Fonte: Tratamento próprio

Capítulo IV – Evolução do contexto Urbano da Cidade de Espinho e a Integração das Questões do Desenho Urbano na prática do Planeamento

4.1. Cidade de Espinho

A cidade de Espinho, de acordo com o PDM, destaca-se devido a cinco fatores:

- O **mar**, “enquanto elemento gerador de atividades com importância económica, ambiental e potenciador da paisagem” (Revisão do Plano Diretor Municipal de Espinho, 2016, p. 8);
- A **via-férrea**, por ser um “elemento estruturante da cidade e meio de transporte privilegiado” (Revisão do Plano Diretor Municipal de Espinho, 2016, p. 8);
- A **malha urbana**, pelo seu “caráter identitário e distintivo a nível nacional” (Revisão do Plano Diretor Municipal de Espinho, 2016, p. 8);
- Os seus **equipamentos** que constituem “uma oferta de excelência na área da cidade, principalmente nos domínios da cultura, do lazer e do desporto” (Revisão do Plano Diretor Municipal de Espinho, 2016, p. 8);
- A sua **paisagem natural**.

4.1.1. O surgir da cidade e as suas delimitações territoriais

A cidade de Espinho teve o seu título concedido a 16 de junho de 1973 e atualmente é “a principal Freguesia e sede do Concelho que **engloba as Freguesias de Espinho, Anta e Guetim, Paramos e Silvalde**” (Castro, 2005, p. 34), como mostra o **Mapa 1**.

Mapa 1 - Enquadramento Territorial da cidade de Espinho



Fig. 4.1.2- Freguesias do Concelho

(Fonte: PDM de Espinho de 2016)

Até 1889, Espinho **fazia parte do Concelho de Santa Maria da Feira**, e nesse mesmo ano, pelo decreto-lei de 30 de dezembro, este **torna-se uma Freguesia e passa a pertencer ao Concelho de Anta**. Porém, dez anos depois, em 1899, com o decreto-lei de 17 de agosto, **Espinho torna-se sede de Concelho**.

Atualmente, a Freguesia de Espinho é delimitada geograficamente a Norte por **Vila Nova de Gaia**, mais precisamente pela **Freguesia de São Félix da Marinha**, a Este pela Freguesia de **Anta**, a Sul pela Freguesia de **Silvalde** e a Oeste pelo **mar**.

4.1.2. Evolução Urbana da cidade de Espinho (influência do mar para a sua evolução)

Relativamente às **origens da cidade**, esta estava dominada pelos romanos, que se referiam a ela como “Espinho Terra”, e “Espinho Mar” ou “Costa de Espinho” à zona costeira. Apesar da atividade rural que predominava na época, Espinho associava-se mais à **exploração dos recursos piscatórios**. Os pescadores vinham, normalmente no Verão, “**seduzidos pela qualidade da sardinha que se pescava nesta costa**” (Castro, 2005, p. 35), e como não permaneciam na cidade o ano inteiro, “abrigavam-se, durante a sua estadia, debaixo dos barcos com o bojo virado para cima” (Castro, 2005, p. 35). Só por volta de **1776** é que as populações **começaram a fixar-se neste local**, passando o **inverno a trabalhar em novas técnicas de conservação da sardinha** que era apanhada no verão.

Esta população **foi-se fixando junto à praia e à área submersa**, que mais tarde, por volta de 1830, foi denominado de **Largo de Nossa Senhora da Ajuda, ou, Praça Velha**. Este largo era limitado por duas ruas, uma a norte e outra a sul, onde existia uma capela e vários palheiros (**Figura 1 e 2**), que **tornavam a costa bastante irregular a nível do seu desenho**. Lima, P. (1979) afirmou que a costa de Espinho era “d'uma estrutura irregularíssima, amontoava-se em roda da Praça Velha, **que já não existe**, e era cruzada e recruzada de viellas estreitas e tortuosas que, partindo d'alli, iam desembocar por todos os lados” (Lima, P., 1979, as cited in Castro, 2005, p.30)

Figura 1 - Palheiros da costa de Espinho



(Fonte: Google imagens)

Figura 2 - Costa de Espinho (Largo da Nossa Senhora da Ajuda)



(Fonte: Google Imagens)

Nesse momento, a costa de Espinho começa a receber visitas de famílias com o intuito de descansar e passear, levando ao **aumento significativo destes palheiros**. De acordo com o Padre André Lima (1979), “possuir um palheiro nesta costa tornava-se um distintivo de grandeza, o que promoveu a vinda de várias outras famílias de outros locais, nomeadamente do Porto” (Lima, P., 1979 as cited in Castro, 2005, p.35).

Outro aspeto importante que levou ao desenvolvimento deste local foram os “banhos”. Os **“banhos” no mar** começam a ser encarados como terapêuticos e medicinais, de carácter preventivo, e surge então uma nova profissão em Espinho, os **banheiros**, “cuja ocupação consistia em administrar o banho à população” (Castro, 2005, pp. 35-36).

Por volta de **1840**, a **fisionomia do aglomerado de Espinho começa a alterar-se** com o surgimento dos novos palheiros,

*“os velhos palheiros, de varandas esbeçadas sobre a rua, negros e barrigudos, feios e imundos, levantados a esmo e sem alinhamento em viellas e encruzilhadas às vezes sem saída **começaram a desaparecer para dar lugar a construções mais elegantes e mais cómodas, construções que se multiplicaram dum modo espantoso dentro de poucos anos**”* (Lima, P., 1979, as cited in Castro, 2005, p.30).

É factual que foi em **1843**, que se começou a ver uma **diferença nas construções, surgindo as primeiras edificações de pedra e cal**, que eram das famílias mais ricas e influentes da época que vinham essencialmente passar o verão.

A costa de Espinho fica cada vez mais conhecida e torna-se uma cidade ideal para visitar e viver em família na época, levando ao **aumento significativo do número de habitantes nesta zona**, bem como um **aumento considerável do número de serviços disponíveis**. Com este desenvolvimento drástico e positivo, em **1899**, Espinho consegue a sua **independência concelhia**, pelo Decreto-Lei de 17 de agosto, mas só **1900** com o recenseamento é que se teve uma maior perspetiva da população que habitava em **Espinho**, levando a um **novo panorama de desenvolvimento e prosperidade**.

4.1.3. Evolução da rede ferroviária na cidade de Espinho

O **transporte ferroviário**, na época, **era muito mais vantajoso que o rodoviário**, tendo em conta que as deslocações feitas por comboio ocorriam em **menor tempo e a menor custo**. Por outro lado, tinham outra vantagem, estes transportavam grandes quantidades de mercadorias e pessoas ao mesmo tempo.

A Cidade de Espinho, que até **1863**, via apenas o **“comboio a passar nos trilhos fixados no seu território”** (Castro, 2005, p. 54), sendo que este apenas efetuava paragens em **Esmoriz** a sul, e na **Granja** a norte, **vê em 1870 a sua cidade a ganhar um apeadeiro**. Desta forma, a entrada e saída de passageiros trouxe à cidade de Espinho um **maior número de fluxos**, especialmente de famílias do Norte, de Santa Maria da Feira e de Ovar, que se deslocavam a Espinho de comboio com o intuito de passar tempo nas praias desta costa.

Em **1873**, devido ao **aumento de afluência de visitantes e de modo a promover ainda mais a mobilidade no local**, a Câmara Municipal da Feira e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro *Portuguezes*, que foi quem implementou a obra, decidem criar uma **Estação Ferroviária em Espinho**.

O desenvolvimento das linhas de caminho-de-ferro e da sua respetiva estação ferroviária trouxe diversos **aspectos positivos**. Um deles, que já foi supramencionado, refere-se ao **aumento de fluxos de turistas**. Outro aspeto, foi o facto deste aumento da acessibilidade levar ao **desenvolvimento do setor industrial da zona**, fundamentalmente, indústrias ligadas aos produtos alimentares extraídos do mar (Sardinha). Um exemplo foi a **Fábrica de Conservas que surgiu em 1894 e gerou inúmeros postos de trabalho e ainda trouxe um grande reconhecimento para a cidade**. Porém, esta não foi a única, o seu desenvolvimento incentivou tanto, que em 1910, apenas 16 anos depois, a cidade de Espinho já albergava mais de 8 estabelecimentos industriais, **empregando 20% da população** do concelho.

Devido a este **aumento dos fluxos, e pela afluência ao comboio**, torna-se essencial, em **1902, alargar a via**, ou seja, **pretendia-se criar uma segunda linha de caminhos de ferro de modo a aumentar a oferta deste serviço**. Consequentemente, esperava-se uma alteração do desenho da cidade, porém o **Engenheiro Augusto Júlio Bandeira Neiva** conseguiu fazer as devidas alterações sem afetar muito o aspeto da cidade, simplesmente levou ao estreitamento da Avenida adjacente.

A mobilidade ferroviária de Espinho, em **1908**, vê-se reforçada com a **inauguração da Linha do Vale do Vouga**. Segundo Castro (2005),

*“a criação desta linha **teve consequências na fisionomia do aglomerado**, não só pelo facto de ter dado uma função a uma determinada porção do território (...), mas também pelo facto de ter sido esta companhia a responsável pelo prolongamento da Avenida da Graciosa para sul, bem como, ter funcionado como um facto de pressão para a **abertura dos arruamentos que ligavam a povoação a esta nova área do aglomerado, com o intuito de aproximar a estação da Linha do Vale do Vouga da população**”* (Castro, 2005, p. 60).

Nesta lógica, em **1927**, surgiu “um plano para a ampliação da Estação de Espinho com o **objetivo de integrar num mesmo espaço as estações da linha do Norte e da linha do Vale do Vouga**” (Castro, 2005, p. 60), o que **corresponde à situação atual**.

Na **primeira metade do século XX**, coloca-se a hipótese, já antes falada, em mudar o local da estação ferroviária, e colocá-la mais a nascente. Isto, devido às **invasões marítimas terem atingido em 1907 a linha férrea mais a norte**. No entanto, apesar das negociações, o processo de mudança do local **nunca chegou a ser posto em prática**. Porém, em **meados do século XX**, volta-se a repensar o assunto, planos como: o Antepiano de Urbanização de Espinho de agosto de 1948, bem como o Antepiano de Urbanização de Espinho de 1967 e outros, **defendiam o desvio da linha de caminho de ferro para Este da Câmara Municipal**. O **Plano Diretor Municipal (PDM)**, que vigorou mais tarde, reformulou a ideia de mudar o local da estação, e pretendeu, **não mudar**, mas sim **“proceder ao seu enterramento a fim de melhorar a circulação na cidade, bem como, usar o espaço libertado pela mesma para infraestruturas de lazer”** (Castro, 2005, p. 62).

Em suma, Espinho foi uma das cidades portuguesas que mais beneficiou com implantação das linhas de caminho de ferro e a respetiva estação ferroviária. A cidade, que no início do século XIX apresentava uma **malha urbana bastante irregular**, pela fixação desordenada da população, **torna-se uma cidade com uma**

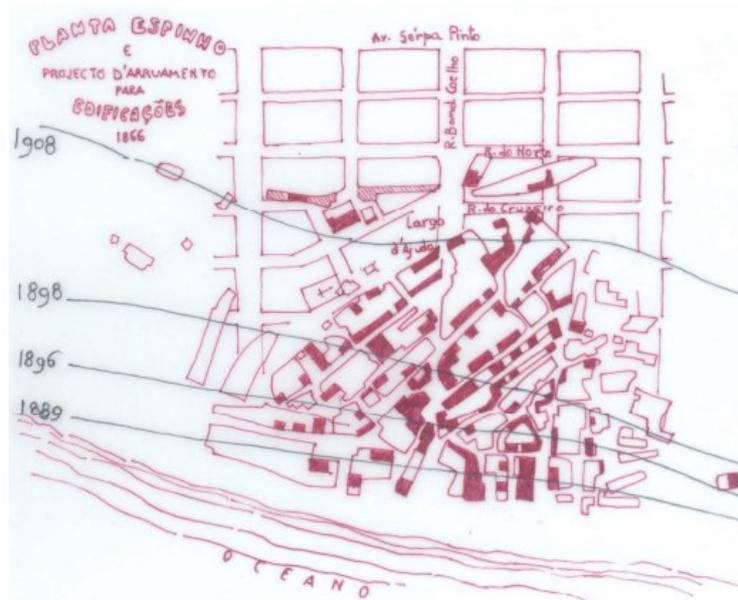
planta regular e perfeitamente ortogonal, e as linhas do Norte e do Vale do Vouga foram um dos pontos fundamentais, para que este desenvolvimento ocorresse.

4.1.4. As plantas de Espinho

Os primeiros registos cartográficos de Espinho correspondem a três plantas, a primeira é de **1866**, a segunda é de **1870** e a terceira é de **1900**.

A **planta de 1866** foi a primeira feita em Espinho e tratava-se de um **Projeto de Arruamento para Edificações**, publicado mais tarde na revista “Gazeta de Espinho” nº 370 no dia 16 de fevereiro de 1908. Este plano, que foi referido como “antiga planta de Espinho”, apresenta, como demonstra a **Figura 3**, o **surgir de uma malha ortogonal** de um pequeno povoado de morfologia sinuosa, de forma a **tentar tornar a cidade mais organizada**, nomeadamente a nível das suas vias e construções.

Figura 3 - Projeto d'arruamentos para Edificações



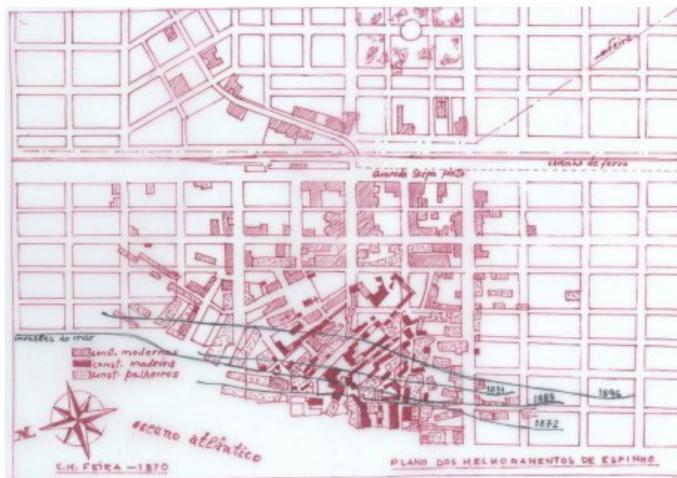
Fonte: Gazeta de Espinho, nº. 370

Desta forma, o núcleo mais antigo, que por consequência, estava a desaparecer devido às invasões do mar, começa a sofrer alterações, e **esta planta demonstra mesmo isso, demonstra inspirações, talvez pombalinas, em criar uma malha urbana mais organizada e ortogonal.**

Em **1870**, o **Engenheiro José Coelho Bandeira de Melo** elabora a **segunda planta de Espinho**, oferecendo-a à Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Nesta planta, como mostra a **Figura 4**, que mais tarde foi utilizada na Comissão de Melhoramentos de 1876, “**é dada continuidade à malha reticular da anterior, com vista à expansão da localidade**” (Araújo, 2013, p.17). Na planta é dado destaque a três grandes elementos urbanísticos, tais como: **o centro histórico desordenado; o atual traçado ortogonal e “as**

marcações das sucessivas invasões do Mar, que viriam a destruir aquele primeiro fragmento da cidade” (Araújo, 2013, p.17).

Figura 4 - Plano de Melhoramentos de Espinho

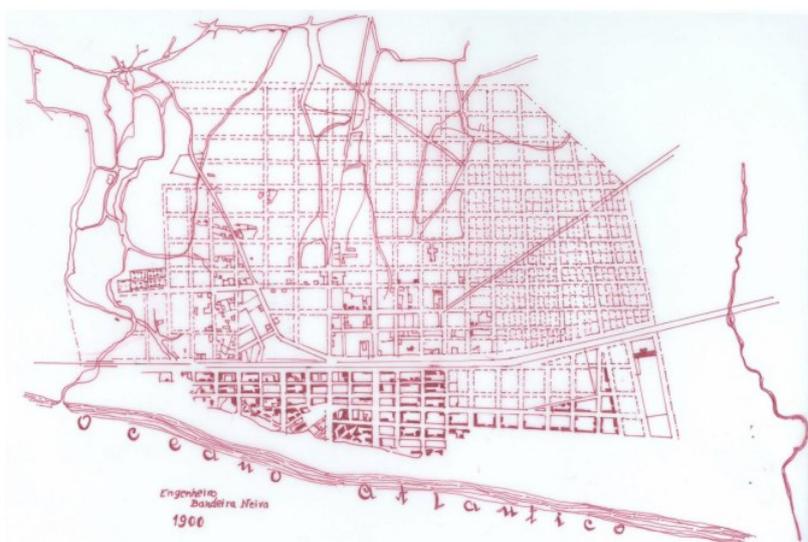


Fonte: Câmara Municipal de Espinho

Como é visível na **Figura 4**, as linhas a uma cor mais escura com as datas associadas, representam as sucessivas invasões do mar, e consequentemente, a diminuição da parte velha da cidade. Ainda neste plano, fica confirmado a implementação da malha quadricular ao longo da cidade.

Por último, em **1900**, o **Engenheiro Augusto Júlio de Bandeira Neiva** elabora a **terceira planta de Espinho** e foi uma planta baseada nas anteriores. A planta representava, como mostra a **Figura 5**, uma “**malha mais organizada, com mais rigor na representação dos quarteirões, separados pela linha férrea bem demarcada**” (Pereira, 1970, p.134).

Figura 5 - Planta de Espinho (1900)



Fonte: Câmara Municipal de Espinho

Tal como na planta anterior, nesta também é visível o efeito que as invasões do mar tiveram na Praça Velha, a parte irregular e mais antiga da cidade. Em **1904**, lia-se na revista “Ilustração Portuguesa” que a **cidade ia recuando de tal forma, que já nem era visível ver edificações próximo ao mar**, com antes acontecia.

Em harmonia com o acima descrito, Araújo (2013) refere que é notório que a intenção deste plano era mover a população para o espaço territorial a nascente, de forma a que a população ocupasse a área disponível e assim fugisse aos avanços do Mar.

Sintetizando, estas plantas que evidenciavam uma **malha urbana quadricular**, surgiram numa tentativa de organizar o espaço de forma a “dar resposta às necessidades básicas da população” (Araújo, 2013, p.20) através da:

- Racionalização das construções;
- Racionalização dos quarteirões e a sua hierarquização;
- Melhoria da rede viária;
- Criação de espaços públicos;
- Investimentos em equipamentos (escolas, hospitais, saneamento, entre outros).

4.1.5. Evolução da Malha Urbana de Espinho:

De acordo com Ribeiro (1994), as **idades são todas únicas**, no entanto, muitas podem se **assemelhar ou apresentar características idênticas**.

Não obstante, a Cidade de Espinho, apesar de única, apresenta uma malha urbana bastante similar a outras que surgiram ao longo do século XIX, tendo em conta que criar cidades organizadas estava no auge do trabalho dos urbanistas da época.

Em concordância com o acima descrito, Lavendan (1952) afirmou que a malha ortogonal tinha bastante sucesso no século XIX, devido há:

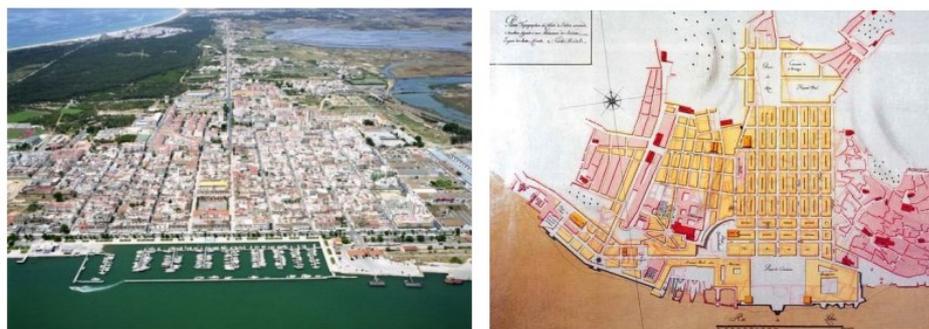
- “Facilidade de **marcação da malha no território** e conseqüente **divisão em lotes**” (Araújo, 2013, p. 61);
- “Facilidade com que se efetua a **edificação**” (Araújo, 2013, p. 61)
- Facilidade da **organização da rede viária**.

Segundo Araújo (2013), as cidades podiam crescer de **duas formas**, de uma forma mais **orgânica** ou mais **racional**. As cidades que cresceram de forma orgânica caracterizam-se por apresentarem uma **malha urbana mais espontânea, irregular, isto é, foram cidades que cresceram sem regras**. Já as cidades que **cresceram racionalmente**, deveram-se à **existência de planos** devidamente previstos. **Espinho, neste caso apresentou um pouco dos dois casos**. Apresentou, devido ao que já foi referido anteriormente no

subcapítulo da evolução da cidade de Espinho, um primeiro núcleo mais desordenado e espontâneo junto à costa, e outro, que é o que predomina nos dias de hoje, devido ao surgimento das primeiras plantas, mais ordenado e racional.

Em **Portugal**, este tipo de malha ortogonal verifica-se em três cidades. Em Espinho, como já foi mencionado, em Vila Real de Santo António e na Baixa Pombalina em Lisboa (**Figura 6**).

Figura 6 - A quadricula em Vila Real de Santo António e na Baixa Pombalina em Lisboa

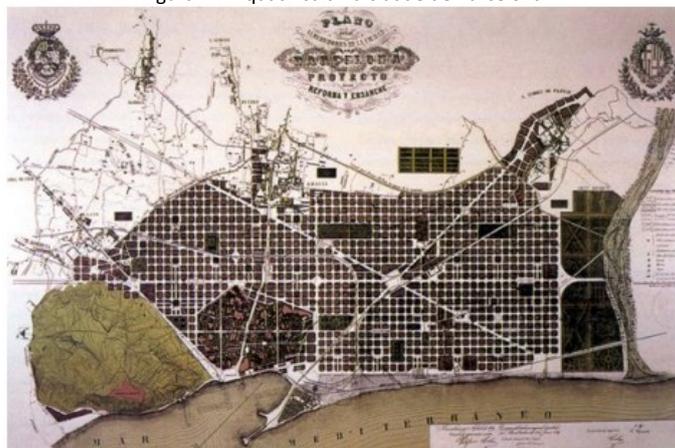


(Fonte: Araújo, 2013, p. 62)

Contudo, se tivéssemos de eleger uma, no mundo, como a **inspiração para a morfologia reticular de Espinho**, alguns autores referem **Nova York**, por esta apresentar uma disposição bastante idêntica das ruas. Quem partilha desta opinião é Salgueiro (1992) quando afirma que a malha de Espinho apresenta uma “quadricula muito regular, revelando já influências da outra banda do atlântico (Nova York), pois é a **única povoação portuguesa em que as ruas são designadas por números pares nas paralelas ao mar e ímpares nas que lhe ficam perpendiculares**” (Salgueiro, 1992, as cited in Araújo, 2013, p. 62).

Ao analisar o **plano de Espinho**, é possível **observar semelhanças com o plano de Barcelona (Figura 7)**. Em ambos os casos, “houve a intenção de organizar um núcleo irregular pré-existente, determinando também, uma expansão sem limites” (Araújo, 2013, p. 62).

Figura 7 - A quadricula na cidade de Barcelona



(Fonte: Araújo, 2013, p. 62)

Por fim, diversos autores que ao longo dos anos foram estudando a morfologia de Espinho, afirmam que para eles a razão pela qual a malha da cidade é reticular, deve-se simplesmente à posição da linha férrea que se construiu paralela ao mar.

4.1.6. Síntese

Após esta análise feita à cidade de Espinho, é possível perceber que foi uma cidade que ao longos dos anos se foi desenvolvendo bastante e tem mostrado ser **um grande exemplo a nível do Urbanismo em Portugal.**

Espinho apresentou uma evolução pouco comum em Portugal. Foi uma cidade que “cresceu do mar”. Se não fosse pela grande costa marítima e por apresentar uma área de mar favorável à atividade piscatória, a cidade teria crescido, provavelmente, de forma diferente.

Devido ao aumentar de interesse por parte das populações pela costa espinhense, esta cresceu, no entanto, como se percebeu em cima, **desenvolveu-se de forma orgânica.** As famílias vinham, conseqüentemente o número de palheiros aumentava e desta forma, o antigo centro, conhecido por Praça Velha, que atualmente já não existe, **desenvolveu-se de forma bastante irregular e incoerente.**

Por volta de **1866** começa a tornar-se **essencial**, devido ao aumento de população naquela zona, **criar planeamento.** A ideia concebida e implementada naquela época por engenheiros, fez com que nos dias de hoje, a **cidade de Espinho se tornasse reconhecida por apresentar uma malha urbana completamente racional e ordenada.**

Outro aspeto importante para o desenvolvimento desta zona, foi a **implementação das linhas de caminhos-de-ferro.** Sem elas, a cidade não teria conseguido aumentar as suas acessibilidades e conseqüentemente albergar população que vinha apenas passear para a área balnear.

4.2. Desenho Urbano e a sua integração nas questões do Planeamento

Após o estudo pormenorizado relativamente ao tema do Desenho Urbano e ao Sistema de Planeamento Português, foi possível perceber que o primeiro caracteriza-se por ser um **processo**, que faz **parte de um processo maior, o de Planeamento.**

Assim sendo, Lynch (1981) referiu, e com razão, que a gestão dos espaços físicos da cidade e os seus processos de transformação estão muito mais ligados ao processo de Planeamento Urbano do que com o processo da Arquitetura. E, desta forma, Shirvani (1985), reforça aludindo que o Desenho Urbano **“é a parte do processo de Planeamento que lida com a qualidade do meio ambiente e, portanto, possui um grande compromisso público”** (Shirvani, 1985, p.2). Ou seja, indo ao encontro do dito por Shirvani (1985), Rio (1955) afirma que, consciente ou inconscientemente, o **desenho das cidades está dentro do processo de**

Planeamento, tendo em conta que a **qualidade do meio envolvente é sempre afetada pelas decisões tomadas através do Planeamento**.

Nesse caso, de modo a reforçar o seu pensamento, Rio (1955) lança uma questão, nomeadamente:

- **“Quando deve aparecer o Desenho Urbano no processo de Planeamento?”** (Rio, 1955, p.57).

A resposta a esta pergunta é clara. Deve aparecer **SEMPRE**. Como já foi elucidado em cima, o Desenho Urbano necessita de estar dentro do processo de Planeamento **“desde a elaboração dos seus objetivos gerais até à concretização das suas recomendações específicas”** (Rio, 1955, p.57), de modo a que se evite os erros cometidos no passado, enumerados no subcapítulo dos Contextos de Mudança.

4.2.1. Análise dos Instrumentos de Gestão Territorial

Posto isto, de maneira a compreender se na teoria esta relação ocorre como é suposto, será feita uma análise minuciosa aos Instrumentos de Gestão Territorial (IGTs) de forma a perceber como o conceito de Desenho Urbano entra nas questões do Sistema de Planeamento da cidade de Espinho.

De tal forma que irei analisar Instrumentos de Gestão Territorial **à escala nacional, à escala regional e à escala municipal**. Em adição, espero poder no final deste subcapítulo perceber se existe esta integração, e se é uma preocupação apenas à escala da cidade, ou se já à escala nacional se pensa nestas questões.

i. Escala Nacional

Assim sendo, à escala nacional, será analisado o maior Instrumento de Gestão Territorial que existem em Portugal, o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território.

O PNPOT:

Embora apenas mencionado uma vez no PNPOT, o **conceito Desenho Urbano aparece supramencionado de outras formas**. Após a análise dos Princípios De Coesão Territorial, onde foram destacados 18 grandes problemas do Ordenamento Do Território, foram criados 5 grandes desafios territoriais que precisam de ser respondidos nas próximas décadas pela Política De Ordenamento Do Território. Destes desafios, o ponto 2 refere-se à necessidade de se criar um **Sistema Urbano Policêntrico**.

O objetivo do Sistema Urbano passa por tornar o território mais equilibrado, gerando "um conjunto de cidades que proporcionam uma diversidade de funções e relações rural-urbanas e interurbanas e pela criação de oportunidades de vida e bem-estar para a população". (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019)

Em Portugal existe uma **tendência polarizada** (duas grandes metrópoles) e apostar num sistema urbano mais equilibrado gerará maior equidade territorial no acesso a serviços e comércio, ou seja, para tal, é necessário um **“aumento do número de cidades portuguesas com capacidade de inovação e polarização”** (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019) para que depois possam alcançar uma boa posição a nível

nacional e internacional. Isto implica um reforço dos “nós urbanos” a nível regional e de um incentivo às interações intraurbanas e rurais-urbanas, de forma a evitar uma concentração excessiva nas metrópoles e para “potenciar a revitalização das pequenas e médias centralidades”. Para que isso aconteça é essencial apostar na **qualificação urbana**, na qual os **“espaços urbanos devem criar oportunidades de desenvolvimento e consolidação de modos/estilos de vida em consonância com as necessidades e expectativas da sociedade portuguesa, garantindo uma melhor qualidade de vida e de bem-estar para as pessoas e comunidades”** (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019).

Assim sendo, este desafio subdivide-se em três sub-desafios:

1. Afirmar as metrópoles e as principais cidades como motores de internacionalização e competitividade externa;
2. Reforçar a cooperação interurbana e rural-urbana como fator de coesão interna;
3. Promover a qualidade urbana.

Destes, e tentando estabelecer uma relação com o Desenho Urbano, o **terceiro sub-desafio é o que mais vai de encontro com as ideias do conceito**, falando de qualificação urbana. Este implica, de certa forma, dotar as zonas urbanas de meios para que possam responder a determinados problemas e preocupações, a **níveis ambientais, funcionais e do solo**, de modo a que seja possível haver **efeitos positivos na vida dos cidadãos, seja a nível da saúde ou da qualidade de vida**.

Em Portugal, o Ordenamento do Território, o Planeamento Urbano e o Urbanismo necessitam de contribuir, segundo o PNPOT (2019), para:

“resolver as deficiências estruturais dos territórios urbanos descontínuos, fragmentados e dispersos; estruturar e reforçar a conectividade dos tecidos urbanos; desenvolver e reforçar centralidades urbanas, estruturando sistemas policêntricos; integrar funcional e ambientalmente os tecidos urbanos e os espaços abertos rústicos; promover a qualidade urbana em matéria de segurança, riscos, eficiência energética e hídrica e mobilidade para todos; promover e incentivar a elaboração de projetos integrados de urbanismos e de planos de urbanização” (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019).

Ainda assim, a **qualificação das cidades**, e indo ao encontro daquilo que o conceito de Desenho Urbano defende, visa **“tornar as cidades em lugares melhores para se viver e trabalhar”**, por exemplo, “reduzindo as distâncias e as necessidades de deslocação”, entre outros. (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019)

Esta intervenção também pode surgir numa tentativa de “promover a coesão e o equilíbrio social” de modo a tornar as desigualdades cada vez menores e evitando níveis de exclusão cada vez maiores. Para tal é necessária uma aposta na **requalificação de espaços urbanos desfavorecidos, tais como: em espaços**

públicos, na paisagem, em zonas residências com a reabilitação de edifícios e em locais de referência para a vida comunitária.

Por fim, pela primeira e única vez, no PNPOT de 2019 surge referência ao conceito de Desenho Urbano. Este surge associado a facto do **Desenho Urbano** ser uma das **características mais importantes para a captação de residentes e visitantes para as zonas urbanas**, sendo que, **quando uma área urbana apresenta fortes características arquitetónicas, um bom Desenho Urbano e uma grande oferta habitacional, cultural e de lazer, consegue facilmente “transformar os visitantes em futuros residentes, captando assim pessoas, investimento e rendimentos externos” para as cidades** (PNPOT: Lei n.º 99/2019, 5 de setembro de 2019).

ii. Escala Regional

Continuando, à escala regional será analisado o Programa Regional de Ordenamento de Território da região Norte, pelo facto da Cidade de Espinho se encontrar dentro da região Norte do país.

O PROT Norte:

No PROT Norte, o **conceito de Desenho Urbano não aparece mencionado** e diferente do que acontece no PNPOT, neste documento é difícil perceber se existem alguns pontos que apesar de estarem escritos por outras palavras, representem os ideais do Desenho Urbano, apesar de haver alguns.

António Cunha, Presidente da CCDD-NORTE, refere no início do documento a importância de compreender: “a identidade sociocultural, económica, urbana, natural e **paisagística** intrínseca à Região, e a especificidade dos seus desafios e problemas” (PROT NORTE, 2022). Ao analisar esta frase conseguimos perceber que de uma forma subjetiva existe uma **preocupação para com a paisagem da região e para com os problemas que com ela podem advir.**

De seguida, no momento em que o documento enumera os objetivos, refere-se a este como o objetivo geral a cumprir:

*“conceber e operacionalizar uma estratégia territorial capaz de pôr em marcha um desenvolvimento que promova o incremento da **qualidade de vida das pessoas**, e que permita explorar as novas oportunidades associadas à era digital, construindo uma **região mais verde, sustentável, resiliente, saudável, colaborativa e próspera**, que possa contribuir para o compromisso nacional de atingir a neutralidade carbónica da economia em 2050”* (PROT NORTE, 2022).

Por outras palavras, conseguimos entender que existem duas preocupações que de certa forma, podem estar associadas ao conceito de Desenho Urbano, como a **preocupação com a Paisagem e a necessidade de gerar qualidade de vida para as pessoas.**

Outro aspeto importante, é a **importância dada à rede viária**. Um dos objetivos específicos enumerados, refere que é necessário

*“Propor um **sistema de conectividades integrado e multimodal**, assegurando o **acesso a uma mobilidade mais articulada e sustentável, consolidando e modernizando as plataformas de transporte e de logística, favorecendo a proximidade relacional entre as pessoas e entre as organizações**, nomeadamente através das redes digitais e a coesão territorial” (PROT NORTE, 2022).*

Um dos principais objetivos anunciados no documento é conseguir-se alcançar uma região restaurada a nível ambiental e apostar numa rede viária sustentável é uma das melhores formas. A rede viária, ou o desenho da mesma está dentro das áreas do Desenho Urbano.

Outro objetivo que pode estar relacionado com o conceito é o seguinte:

*“Reforçar o sistema de gestão territorial inovando nos instrumentos e práticas, promovendo a urbanidade do solo urbano, a contenção dos fenómenos de edificação dispersa e/ou difusa e o adequado **ordenamento da paisagem** agrossilvopastoril, a gestão integrada da zona costeira e o interface terra-mar” (PROT NORTE, 2022).*

Neste paragrafo reforça-se a ideia de ser necessário haver uma paisagem ordenada.

Em suma, como se pode perceber, neste documento não houve necessariamente uma menção ao Desenho Urbano, de forma clara ou até de forma difusa como aconteceu no PNPOT. Mas, resumidamente, o PROT Norte, muito sucintamente, tocou em alguns aspetos que são comuns ao Desenho Urbano, como a **preocupação com a paisagem, com a qualidade de vida das pessoas, uma preocupação com a rede viária e a sua rede e a necessidade de se criar uma região mais verde, sustentável e saudável**. De forma bastante abstrata, podemos dizer que o Desenho Urbano aparece mencionado em alguns aspetos no PROT Norte.

iii. Escala Municipal

Por fim, à escala municipal serão analisados o Plano Diretor Municipal da Cidade de Espinho e o Plano de Pormenor do Estádio do Sporting Clube de Espinho.

O PDM de Espinho:

Diferente dos anteriores, o **conceito Desenho Urbano aparece no PDM de Espinho** diversas vezes. Como era de esperar, os IGTs à escala municipal apresentam uma maior preocupação com o Desenho Urbano do que os IGTs acima referidos, e isso deve-se por este trabalhar a uma **escala mais pequena e mais próxima do cidadão**, conseguindo estar a par das suas necessidades e carências. No entanto e como forma de reforçar o dito no **n.º 3 do artigo n.º 43º**, o **PDM de Espinho** refere que **“o Desenho Urbano deve ser o instrumento**

ordenador da ocupação, devendo incentivar-se a sua utilização nas diferentes escalas de Planeamento e como prévio ao licenciamento” (Revisão do Plano Diretor Municipal de Espinho, 2016).

Desta forma, ao analisar os objetivos específicos enumerados no relatório do PDM podemos concluir que o **Desenho Urbano é bastante referido**, apesar de por outras palavras. Os temas que mais que aparecem no PDM são muitos, e quando se fez a análise aos objetivos enunciados conseguimos perceber que maior parte, senão todas as palavras se podem relacionar com o tema. Por exemplo:

- Reabilitação Urbana, especialmente dos centros urbanos;
- Regeneração de áreas degradadas;
- Rentabilização das infraestruturas;
- Racionalização e maior cobertura dos equipamentos públicos;
- Melhoria da rede viária;
- Melhoria das acessibilidades externas e internas;
- Mobilidade;
- Transportes;
- Percursos cicláveis;
- Valorização da rede hídrica;
- Revitalização do comércio tradicional local como forma de reabilitar e revitalizar zonas urbanas;
- Entre outros.

O PP do Estádio do Sporting Clube de Espinho:

No que diz respeito ao **Plano de Pormenor**, presente na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão 1, subdivisão feita no PDM de Espinho, existe um Plano de Pormenor que corresponde ao Estádio do Sporting Clube de Espinho. Foi um plano criado em 2011, no entanto, sofreu alterações em 2019.

A ideia do Plano de Pormenor (PP), de acordo com o artigo 2º do PP, seria criar um **espaço com uma imagem mais moderna**, apostando no **reforço da habitação, do comércio, dos serviços, incluindo restauração e bebidas, dos espaços públicos e ainda indústrias do tipo 3** (que sejam compatíveis com o uso habitacional). A ideia será criar 11 lotes (edifícios a construir) e rodeá-los de **espaços verdes e zonas pedonais**, no sentido de tornar o espaço **mais sustentável**.

Ou seja, como se pode ver, a nível do Município as questões ligadas ao Desenho Urbano são muitas e é lhes dada bastante importância.

4.2.2. Síntese

Após a análise pormenorizada aos Instrumentos de Gestão Territorial para conseguir perceber se existe ou não uma integração das questões do **Desenho Urbano no Sistema de Planeamento Português**, chego à conclusão que **SIM**, essa **integração existe**.

Apesar da palavra Desenho Urbano não aparecer muitas vezes nos documentos, ela acaba por ser aludida de outras formas. Como já foi referido no Capítulo do Desenho Urbano, este trabalha nos espaços de domínio público, sejam jardins, parques, ruas, passeios, zonas costeiras, entre outros, isto é, apesar do conceito em si não aparecer muito nos documentos, aparecem outras palavras que de certa forma se referem ao mesmo.

À escala nacional, com o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território, a referência ao Desenho Urbano ocorre apenas uma vez, todavia, após a leitura do documento, foi possível perceber que apesar de não mencionar muito mais vezes o conceito anteriormente referido, pode-se alegar que existe uma grande preocupação com o espaço urbano e com a qualidade de vida das pessoas.

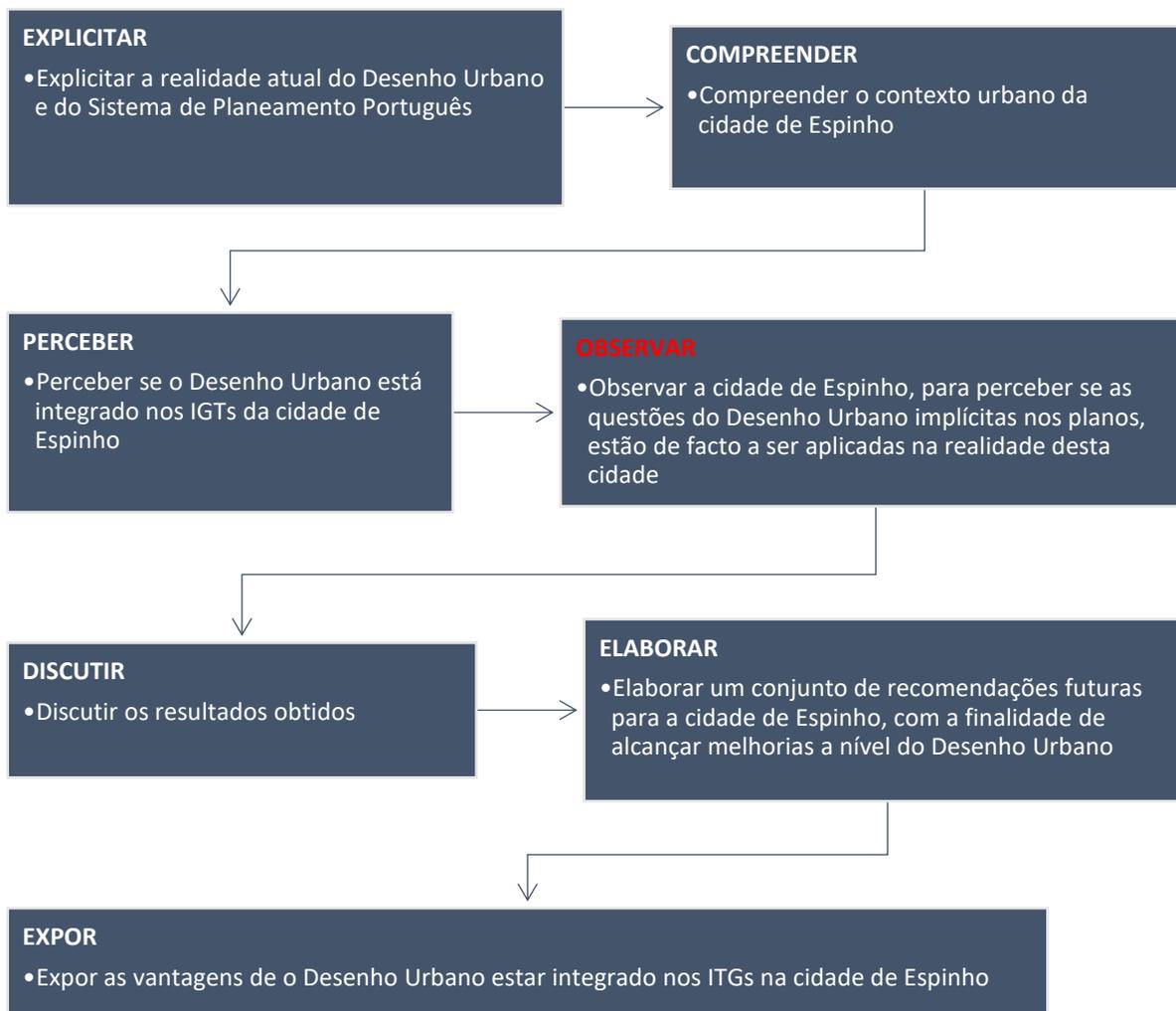
À escala regional, com o Programa Regional de Ordenamento do Território do Norte, o conceito não aparece nenhuma vez. É um documento mais curto, porém, a única referência que pode ter ao conceito do Desenho urbano é quando se refere à importância da paisagem e da rede viária e mais uma vez, na necessidade de se obter melhores qualidades de vida. Contudo, é de referir a pouca menção aos conceitos do Desenho Urbano o que não era esperado, tendo em conta que este trata de uma escala mais pequena, focalizando-se na região norte do país.

À escala municipal, com a análise do Plano Diretor Municipal de Espinho e do Plano de Pormenor do Estádio do Sporting Clube de Espinho, o Desenho Urbano aparece diversas vezes. Tal não é de estranhar, pois encontramos-nos a discutir sobre a Cidade de Espinho num todo, isto é, estamos a trabalhar à escala muito mais pequena.

Concluindo, em Portugal, nos Instrumentos de Gestão Territorial elucidados em cima, existe uma grande preocupação para com as questões urbanas, levando a querer que existe uma integração das questões do Desenho Urbano na hora de criar Planeamento.

Capítulo V – Trabalho de campo

Esquema 3 – Procedimento: Perceber o que foi necessário aprofundar de modo a que agora seja possível fazer uma análise crítica da cidade de Espinho



Fonte: Tratamento próprio

O **Esquema 3**, apresentado anteriormente, reforça a **metodologia adotada**, de forma, a que fosse possível chegar a este capítulo com bases teóricas relativamente ao Desenho Urbano e ao Sistema de Planeamento Português.

Após responder aos três primeiros objetivos presentes no **Esquema 3**, torna-se mais fácil responder ao **quarto objetivo específico enumerado**, através de um **trabalho de campo numa área mais específica dentro da cidade de Espinho**. Aqui, pretende-se compreender se **o que é aludido na teoria** (pesquisa bibliográfica) **ocorre necessariamente na prática da cidade em causa**. Isto é, com a análise feita anteriormente aos IGTs, torna-se exequível perceber que na teoria existe uma integração do conceito de Desenho Urbano na prática do Planeamento, e, assim sendo, será essencial efetuar um trabalho de observação e de recolha de dados,

numa tentativa de perceber se as questões do Desenho Urbano implícitas no PDM estão de facto a ser aplicadas na realidade da cidade.

5.1. Métodos e técnicas de recolha de dados

No que concerne à técnica de recolha de dados, esta será feita através da **observação** de uma **área de estudo**, mais necessariamente, a **observação da Zona Consolidada**. A metodologia adotada, de forma a conseguir obter a recolha de dados pretendida, foi a seguinte:

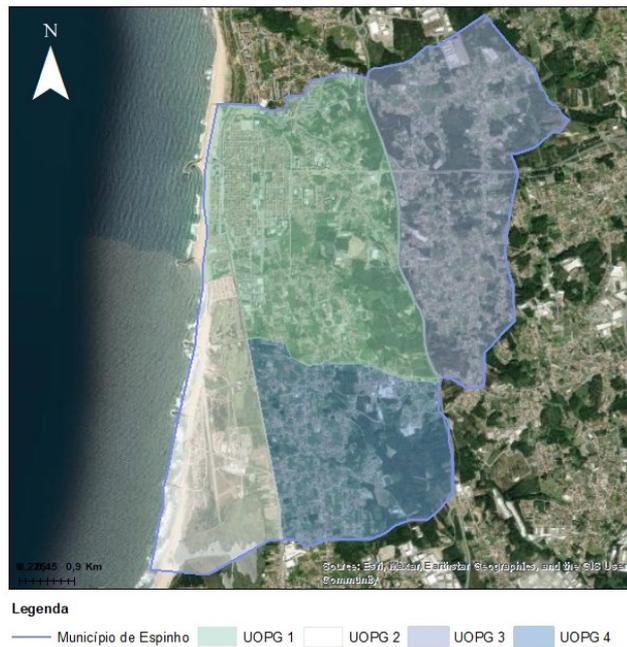
- 1º Definição da área de estudo;
- 2º Mapeamento dessa área, com o auxílio do programa ArcGis;
- 3º Primeira visita à área selecionada (intenção de conhecer a área em causa e perceber que questões do Desenho Urbano são mais proeminentes);
- 4º Registo fotográfico da mesma;
- 5º Estudo e análise do PDM, mais necessariamente, do Regulamento e do Relatório. Neste ponto pretende-se observar que questões mencionadas como essenciais nestes documentos, podem afetar o Desenho Urbano da área selecionada;
- 6º Elaboração de guiões com os indicadores acima retirados;
- 7º Segunda visita à Zona Consolidada da cidade de Espinho;
- 8º Resposta aos guiões e registo fotográfico;
- 9º Terceira visita. Visita em dia de Feira, onde se pretende perceber que diferenças são visíveis na cidade a nível do seu desenho;
- 10º Registo fotográfico final;
- 11º Análise de todos os dados recolhidos.

De mencionar que todos os **mapas apresentados abaixo** foram elaborados com o auxílio do **programa ArcGis**, e todas as **fotografias** a partir daqui apresentadas serão da **elaboração da autora**.

5.2. Definição da área de estudo:

Relativamente à área selecionada na qual será feita a recolha dos dados, a Cidade de Espinho, como foi mencionado anteriormente, será a cidade usada para análise. Assim sendo, e tendo em conta a vasta área do município em causa, fazer-se-á uma análise a apenas uma Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG) das presentes no PDM (**Mapa 2**).

Mapa 2 – Unidades Operativas de Planejamento e Gestão presentes no PDM de Espinho



Fonte: PDM de Espinho de 2016, tratamento próprio

O Plano Diretor Municipal de Espinho dividiu o território abrangido por si em 4 UOPG distintas, como se pode observar no mapa anterior, e desta forma, o **trabalho de campo desta dissertação, focar-se-á na UOPG 1 (Mapa 3).**

Mapa 3 – Unidade Operativa de Planejamento e Gestão 1



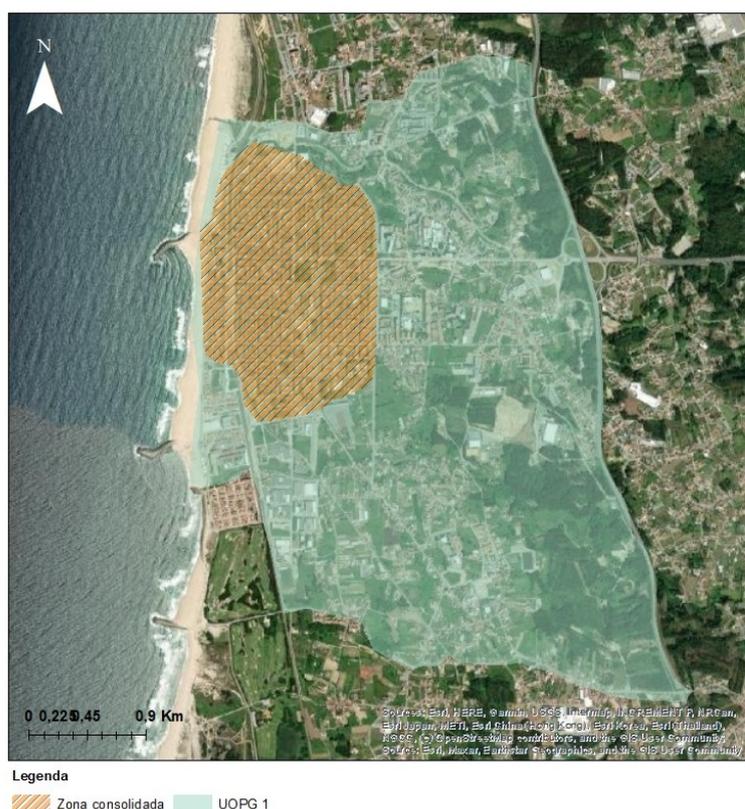
Fonte: PDM de Espinho de 2016, tratamento próprio

A UOPG 1, em consonância com o referido pelo PDM no artigo 12.º, nº 2, refere-se à **Cidade de Espinho**, mais necessariamente, ao território correspondente:

- De oeste para este, a área entre o mar e a IC1 (A29);
- De norte para sul, desde o limite com o concelho de Vila Nova de Gaia até à zona do Formal.

Todavia, a área de estudo **não será toda a UOPG 1**. A decisão em trabalhar esta área deveu-se, maioritariamente, pelo facto de esta apresentar **diferenças bastante significativas ao nível do Desenho Urbano**, mais necessariamente por apresentar a **maior área de solo urbano de todo o Município** e por ser a única que exhibe a **típica malha urbana pela qual a cidade de Espinho é reconhecida**. E, assim sendo, em harmonia com o acima descrito, o trabalho de campo focar-se-á numa zona urbana mais específica, mais necessariamente no **centro da cidade consolidada (Mapa 4 e 5)**. Esta zona consolidada da cidade é a única, como já foi mencionado, a expor a malha ortogonal e regular, e desta forma, será a zona utilizada para a recolha de dados ao longo deste trabalho de campo.

Mapa 4 – Zona consolidada da Cidade de Espinho em comparação com a UOPG1



Mapa 5 – Zona Consolidada da cidade de Espinho



Fonte: Tratamento próprio

5.3. Primeira visita à Zona consolidada

A primeira visita feita à Zona Consolidada ocorreu em setembro de 2022. O objetivo desta visita passou por analisar e observar o espaço público urbano ou espaço de domínio público de uma forma mais geral, onde se pretendia ver que aspetos a nível do Desenho Urbano saltavam mais à vista ao longo de toda a Zona Consolidada.

Desta forma, a tabela seguinte (**Tabela 3**), demonstra os aspetos positivos e negativos do Desenho Urbano observados dentro da área de estudo. De reforçar que estes aspetos positivos e negativos aludidos, advieram da observação e opinião crítica e fundamentada, após a revisão de literatura feita ao Desenho Urbano.

Tabela 3 – Desenho Urbano na área de estudo presenciado na 1ª visita

Desenho Urbano presente na amostra	
Aspetos Positivos	Aspetos Negativos
<ul style="list-style-type: none"> • Alinhamento das fachadas (Figura 8 e 9) • Quarteirões regulares (Figura 10 e 11) • Via pública (faixa de rodagem, passeios e ciclovias) em excelentes condições (Figura 12, 13 e 14) • Existência de árvores por toda a cidade (Figura 15 e 16) • Parque urbano (Figura 17, 18, 19 e 20) • Rua 19 (via apenas pedonal) (Figura 21 e 22) • Investimento em mobilidade suave (bicicletas públicas e trotinetes elétricas) (Figura 23 e 24) 	<ul style="list-style-type: none"> • Edificado degradado (Figura 25, 26, 27 e 28) • Excesso de veículos estacionados ao longo das ruas (Figura 29 e 30) • Muitas obras (Figura 31 e 32)

Fonte: Tratamento próprio

Assim sendo, as seguintes figuras, ilustram o acima mencionado. Começando com os aspetos positivos:

Figura 8 – Alinhamento da fachada (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 9 – Alinhamento da fachada (Parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Nestas duas figuras (**Figura 8 e 9**) é possível ver um alinhamento perfeito das fachadas. Este alinhamento, pela observação feita ao longo da visita, está presente em toda a área em estudo. No entanto, se for realizada uma análise às fachadas de forma mais precisa, é visível que quando se fala do primeiro andar e por aí acima, haver mudanças no que diz respeito ao alinhamento, ou seja, este já não é tão perfeito, porém isso é algo característico por todo o edificado ao longo da cidade.

Figura 10 – Quarteirões regulares (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 11 – Quarteirões regulares (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Relativamente aos quarteirões, ilustrados nas **Figuras 10 e 11**, é notório a presença da malha ortogonal e regular ao longo de toda a zona consolidada, sendo algo bastante característico na cidade num todo.

Figura 12 – Via Pública (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 13 – Via Pública (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 14 – Via Pública (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

No que concerne à via pública, é notório um investimento por parte do Município, visível nas **figuras 12, 13 e 14**. Praticamente em toda a área observada, as vias apresentam: passeios de qualidade, devidamente decorados com flores e árvores; passeios com uma largura bastante significativa; e maior parte deles encontram-se acompanhados de ciclovias devidamente identificadas. Relativamente à faixa de rodagem, esta pode ser de apenas um sentido, ou como em maior parte da amostra, de dois sentidos.

Figura 15 – Árvores ao longo da via pública (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 16 – Árvores ao longo da via pública (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Outro aspeto bastante notório ao longo da área em análise é a existência de árvores ao longo de todas as vias (**figura 15 e 16**). Estas podem variar, no sentido de serem árvores de grande ou pequeno porte, porém, existem e num número bastante elevado por toda a Zona Consolidada.

Figura 17 – Parque Urbano (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 18 – Parque Urbano (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 19 – Parque Urbano (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 20 – Parque Urbano (parte 4)



Fonte: Elaborado pela autora

No que diz respeito ao único Parque Urbano presente na cidade consolidada (**figura 17, 18, 19 e 20**), este é de grande dimensão e encontra-se perto de grandes equipamentos, como por exemplo da Câmara Municipal de Espinho e de uma grande via pedonal (Rua 19). Dentro deste é perceptível o investimento em mobiliário urbano, desde bancos, caixotes do lixo, iluminação, entre outros.

Figura 21 – Rua 19 (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 22 – Rua 19 (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Em relação à Rua 19, esta é totalmente pedonal (**figura 21 e 22**). O comércio e serviços aqui presentes diferem do resto da amostra, sendo que nesta via é possível encontrar: *Parfois*, *United Colors of Benetton*, *Bertrand*, entre outros, ou seja, é um comércio mais reconhecido. No que concerne ao espaço público aqui presente, este tem bancos, iluminação, esplanadas, árvores, plantas, ou seja, é um espaço bastante completo.

Figura 23 – Bicicletas Públicas



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 24- Trotinetes elétricas



Fonte: Elaborado pela autora

Ao longo de toda a área em estudo, facilmente se encontrava bicicletas públicas (**figura 23**) e trotinetes elétricas (**figura 24**). Porém, é de referir, que pela observação direta, é notório uma maior afluência de uso de trotinetes elétricas em comparação com as bicicletas.

Finalmente, no que respeita aos aspetos negativos, as figuras seguintes ilustram o referido na tabela 3.

Figura 25– Edificado degradado (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 26 – Edificado degradado (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 27 – Edificado degradado (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 28 – Edificado degradado (parte 4)



Fonte: Elaborado pela autora

Negativamente, o primeiro fator mais perceptível e explícito foi a degradação presente no edificado, presente nas **figuras 25, 26, 27 e 28**. Ao longo do passeio pela cidade foi notório encontrar este tipo de edifícios degradados e em mau estado. A degradação ocorre ao nível das fachadas, das portas e até mesmo das janelas.

Figura 29 - Veículos estacionados (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 30 - Veículos estacionados (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Outro aspeto negativo bastante óbvio foi o excesso de carros ao longo da Zona Consolidada. Como as figuras acima (**Figura 29 e 30**) facilmente o demonstram, existem carros estacionados ao longo de praticamente todas as ruas, e muitas das vezes, é inegável a presença de carros estacionados em cima dos passeios.

Figura 31 – Obras (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 32 – Obras (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Por fim, as obras. Foi bastante evidente, ao longo da visita, a presença de diversos edifícios em obras, apesar de ser algo futuramente positivo, no atual, afeta negativamente o Desenho Urbano da cidade (**figura 31 e 32**).

5.4. Análise do Relatório e do Regulamento do PDM de Espinho

Após observar de forma geral e sem qualquer regra o Desenho Urbano da Zona Consolidada, ou seja, a área de estudo, torna-se essencial fazer agora uma interface com o Planeamento. Desta forma, foi feito o seguinte:

- 1º Leitura do relatório do PDM e análise das questões relacionadas com o Desenho Urbano referentes à UOPG 1;

- 2º Leitura do regulamento do PDM e captação das indicações dadas para estas questões acima mencionadas;
- 3º Perceber que questões, dentro das encontradas, se aplicam à área em estudo;
- 4º Elaboração dos guiões para recolher dados.

Assim sendo, e em concordância com o acima referido, a **Tabela 4** descreve os objetivos definidos para a UOPG 1 que de certa forma se encontram dentro das questões relacionadas com o Desenho Urbano.

Tabela 4 – Objetivos para a UOPG 1 definidos no PDM de Espinho

Objetivos para a UOPG 1
Expansão Urbana <ul style="list-style-type: none"> • Reforço da imagem da quadricula • Manutenção dos valores patrimoniais e dos elementos morfológicos da cidade
Reabilitação urbana da cidade consolidada
Requalificação da atividade comercial
Elaboração de um plano de mobilidade sustentável <ul style="list-style-type: none"> • Melhoria da mobilidade suave • Introdução do Bikesharing
Qualificação do espaço público e da frente edificada da marginal <ul style="list-style-type: none"> • Reforçar a ligação com o mar
Execução do parque urbano
Regeneração das áreas degradadas

Fonte: Relatório do PDM de Espinho, tratamento próprio

Após esta análise, foi essencial perceber quais destes se aplicariam na Zona Consolidada escolhida para análise, expostos na **Tabela 5**.

Tabela 5: Objetivos para a UOPG 1 que se enquadram na zona consolidada

Objetivos para a UOPG 1 que se enquadram na Zona consolidada
1. Reabilitação urbana da cidade consolidada
2. Elaboração de um plano de mobilidade sustentável <ul style="list-style-type: none"> • Melhoria da mobilidade suave • Introdução do Bikesharing
3. Regeneração das áreas degradadas

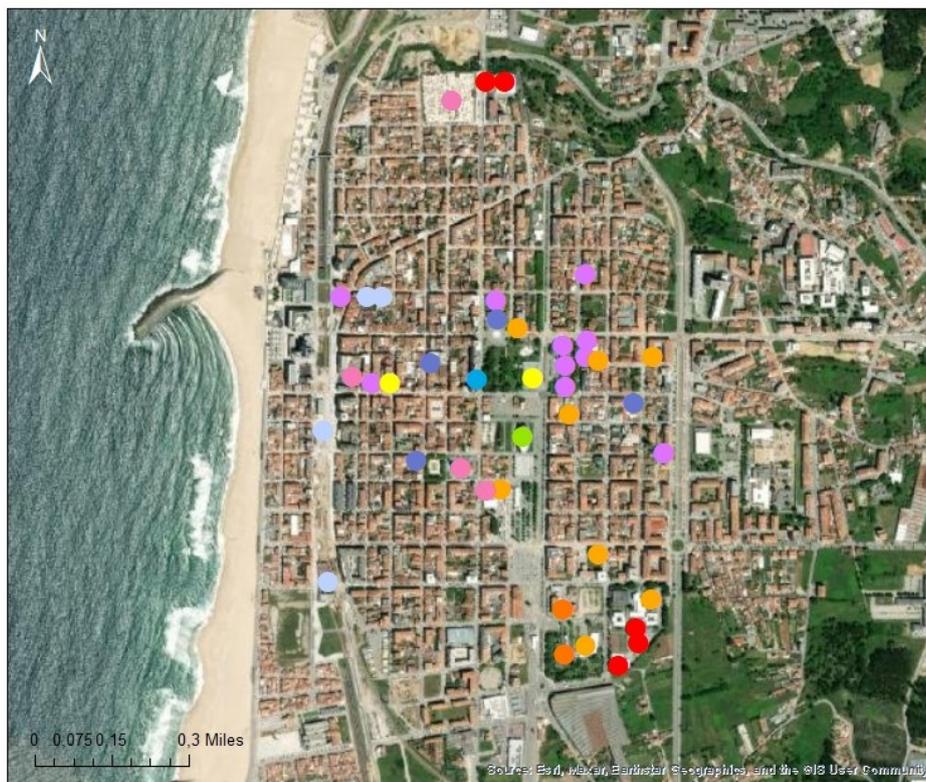
Fonte: PDM de Espinho, tratamento próprio

Em consonância com o acima referido e de modo a conseguir dados mais objetivos, foi feita uma pesquisa por **palavras-chave**, no Relatório e no Regulamento, de maneira a perceber em que contextos é que estes temas surgiam e que indicadores eram dados para os mesmos, para depois ser possível elaborar o guião de trabalho.

Para iniciar, será importante referir que Equipamentos existem dentro desta área em estudo, tendo em conta que são estes equipamentos que geram fluxos dentro da cidade e dessa forma **cativam a população e**

fazem com que estes usufruam dos espaços de domínio público que o circundam. Assim sendo, o mapa que se segue ilustra esses mesmos equipamentos (**Mapa 6**, tabela em anexo – **Anexo 1** – referente aos equipamentos).

Mapa 6 – Equipamentos presentes na zona consolidada



Legenda

- | | | |
|---------------------|-------------------------|-----------------|
| ● Transportes | ● Educação | ● Comunicação |
| ● Segurança Pública | ● Dinamização Turística | ● Administração |
| ● Saúde | ● Desporto | |
| ● Religioso | ● Cultura | |

Fonte: PDM de Espinho, tratamento próprio

Informação recolhida sobre a Reabilitação Urbana da cidade consolidada:

O Regulamento do PDM, refere-se aos Espaços Centrais como sendo espaços “onde predominem ou se pretenda que venha predominar as funções direcionais dos principais núcleos urbanos, em que a malha urbana e o espaço público se encontrem **dominantemente estabilizados**” (nº1 do Artigo 45.º).

Nestes espaços pretende-se “**uma maior qualificação e disponibilização de espaço público**” (nº2 do Artigo 45.º do PDM) e o crescimento/desenvolvimento das **funções comerciais, de serviços, de turismo e a instalação de equipamentos urbanos**. No entanto, refere também a importância da função habitacional, tendo em conta que é a função dominante.

No artigo 45.º, nº5 do regulamento do PDM, este refere que **nos Espaços Centrais Consolidados** (Zona Consolidada) se pretende “**intensificar o preenchimento dos espaços vazios** pela construção de novos edifícios” (nº5 do Artigo 45.º do PDM) ou tornando-os Espaços Verdes de Utilização Coletiva.

Portanto, na **ampliação ou construção de novos edifícios** neste Espaço Central Consolidado, aplicam-se, na teoria, as seguintes regras:

- “**Cumprimento do plano de vedação ou de fachada dominante** e da forma de relação do edifício com o espaço público na frente urbana em que o prédio se integra;” (nº1 do Artigo 46.º do PDM) – Refere-se ao **alinhamento** do edificado.
- Altura máxima de fachada de 14 metros.

A ANALISAR

Assim sendo, de forma a comprovar o acima elucidado, será feita uma recolha de dados pela observação a diversos conjuntos de quarteirões, dos presentes na Zona Consolidada, onde será possível perceber se **ainda existem espaços vazios**. Caso isso seja perceptível, é fácil comprovar que **algo não foi feito** nesse sentido como está definido no PDM.

Outro aspeto a examinar é o **alinhamento e altura das fachadas e vedações**, em que através da observação a diversos quarteirões, será exequível comprovar se essa regra se encontra estabelecida.

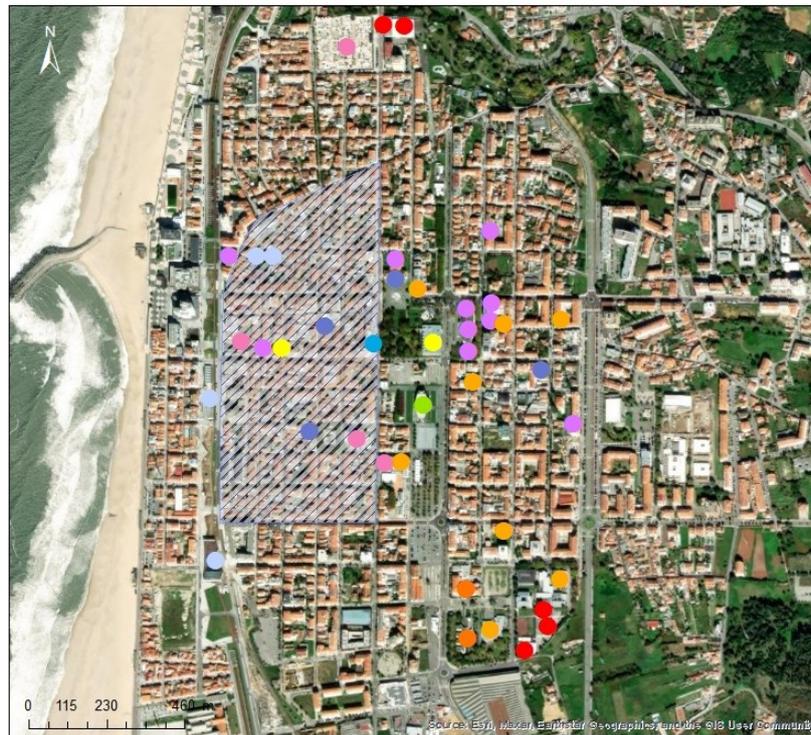
Informação recolhida sobre a Elaboração de um Plano De Mobilidade Sustentável:

Relativamente à mobilidade sustentável, em 2001 foi feito um estudo pelo **Laboratório de Planeamento do Território e Ambiente da FEUP** (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto), onde se retirou algumas conclusões e se criou algumas ideias a implementar na cidade consolidada de Espinho.

No **Núcleo central**, que se refere à área ilustrada no **Mapa 7**, pretendia-se:

- Tornar o centro mais pedonal:
 - Através do aumento dos passeios e da diminuição das faixas de rodagem;
- Aumentar a circulação de bicicletas:
 - Criação de vias destinadas à circulação de bicicletas;
- Aumento da estrutura arbórea;
- Criação de um parque de estacionamento subterrâneo na rua 15:
 - Forma de diminuir o número de carros à superfície;
- Aplicação de uma taxa horária nos estacionamentos à superfície;

Mapa 7 – Zona referente ao Núcleo Central definido no PDM



Legenda

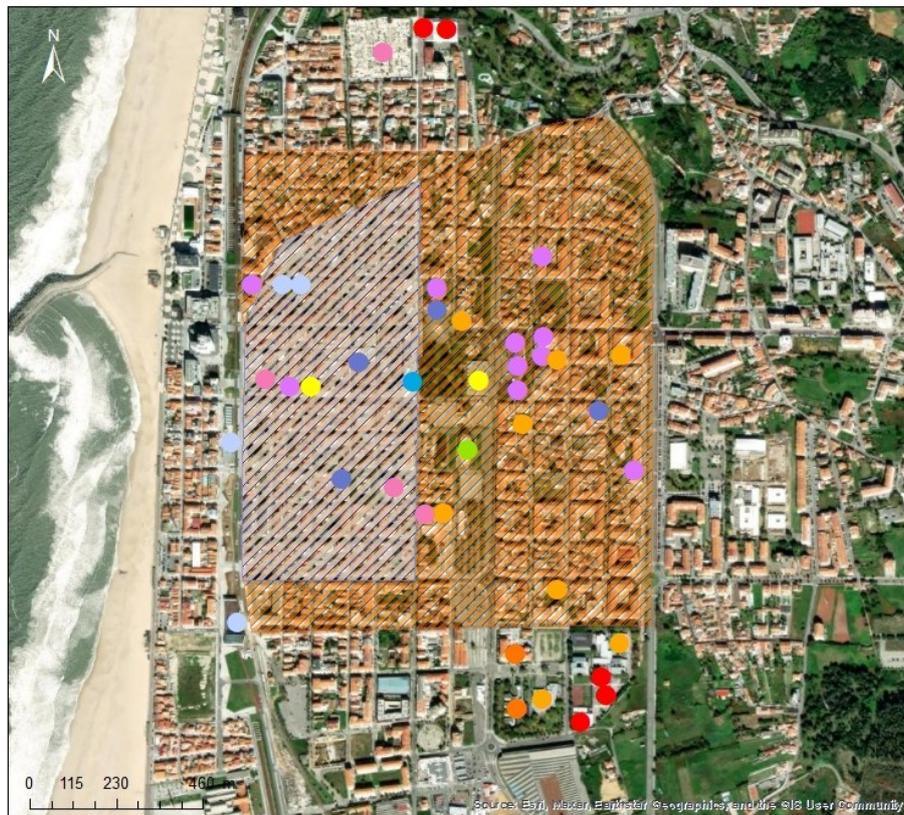
● Transportes	● Religioso	● Desporto	● Administração
● Segurança Pública	● Educação	● Cultura	▨ Núcleo Central
● Saúde	● Dinamização Turística	● Comunicação	

Fonte: PDM de Espinho, tratamento próprio

No **Anel distribuidor**, referente à área ilustrada no **Mapa 8**, pretende-se:

- Obter “uma gestão descentralizada do tráfego salvaguardando o núcleo central de maior vocação pedonal e comercial” (PDM de Espinho, 2016) de forma a proporcionar uma **maior fluidez e flexibilidade na circulação viária**;
- Sobre o estacionamento, pela oferta ser excedentária, não foi implementada qualquer medida, com exceção de uma proposta que visa criar um parque subterrâneo entre a Rua 19 e a Rua 23 de forma a dar apoio quer à Câmara Municipal, quer ao Pavilhão Multimeios;
- Aplicação de uma taxa horária nos estacionamentos à superfície;

Mapa 8 - Zona referente ao Núcleo Central e ao Anel Distribuidor definido no PDM



Legenda

Transportes	Religioso	Desporto	Administração
Segurança Pública	Educação	Cultura	Núcleo Central
Saúde	Dinamização Turística	Comunicação	Anel Distribuidor

Fonte: PDM de Espinho, tratamento próprio

Tanto para o Núcleo Central, como para o Anel distribuidor, segundo o Artigo 63.º, nº 1 do PDM, as regras a aplicar seriam as seguintes:

1. Largura útil da faixa de rodagem – **3,25 metros** (no mínimo);
2. Largura dos passeios - **≥ 3 metros**;
3. Arborização – desejável;

Relativamente aos Transportes Públicos e continuando a ideia de alcançar **melhorias a nível da Mobilidade Sustentável**, o relatório refere o seguinte:

- Existem carências a níveis dos Transportes Públicos, necessariamente dos Transportes Rodoviários;
- Esta apresenta uma rede desorganizada e carece de paragens;
- Falta de ligação intermodal entre o Transporte Rodoviário e o Transporte Ferroviário;

- O enterramento da estação de comboios, foi com o intuito de incorporar paragens/terminais de Transportes Rodoviários, gerar estacionamento e criar uma paragem de táxis, porém não foi conseguido.

Informação recolhida sobre a Regeneração das áreas degradadas:

Como já foi mencionado anteriormente, o Plano Diretor Municipal em vigor nesta cidade é relativamente antigo. O estudo apresentado para as áreas degradadas, tem como dados os valores de 2001 e de 2011, ou seja, são dados bastante desatualizados. Em **2001 apenas 8%** dos edifícios se encontravam degradados, em **2011** esse valor diminuiu para apenas **2%**, o que leva a querer que no ponto de vista do município possa não ser um grave problema a resolver devido aos baixos valores apresentados. Porém, se é um objetivo estabelecido pelo PDM, quer dizer que ainda é um problema, seja ele grave ou não.

Assim sendo, apesar de não haver indicadores de resolução a este problema no Regulamento, serão escolhidos alguns quarteirões de forma a fazer uma estimativa do número de edifícios degradados ainda presentes na cidade, para tentar perceber se a perspetiva dada pelo PDM, de que este número viria a diminuir ainda mais, se estabeleceu.

De reforçar a ideia de que este é um problema grave nas cidades, pois edifícios em mau estado e degradados afetam em muito o Desenho Urbano de uma cidade, e **podem pôr mesmo em risco a população**.

5.5. Elaboração dos guiões com a informação acima recolhida e a resposta aos mesmos

É factual que, a informação recolhida, acerca da Reabilitação Urbana da cidade consolidada, dentro da área em estudo, representa a Zona Consolidada num geral, uma vez que foram seleccionadas 9 diferentes áreas equitativamente distanciadas. Assim sendo, o **Mapa 9** ilustra as diferentes áreas e os diversos equipamentos que as circundam.

Mapa 9 – Área a observar



- Legenda**
- Transportes
 - Religioso
 - Desporto
 - Administração
 - Educação
 - Área de Observação
 - Dinamização Turística
 - Comunicação
 - Segurança Pública

Fonte: Tratamento próprio

A tabela que se segue (**Tabela 6**), demonstra o guião referente à Reabilitação Urbana da cidade consolidada de Espinho. Com a informação acima recolhida, foi possível elaborar um conjunto de questões, e desta forma, pela observação, serão respondidas. Os números que constam na seguinte tabela, encontram-se devidamente ilustrados no **Mapa 7**.

Tabela 6 – Guião de observação referente ao objetivo 1: Reabilitação urbana da cidade consolidada

Área a observar	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Tipos de funções predominantes nesta área									
2. Apresenta espaços vazios? Quantos?									
3. As fachadas e vedações encontram-se alinhadas?									
4. Se não, quantos edifícios se encontram fora da norma?									
5. Existe algum edifício com a altura da fachada superior à definida pelo PDM? Quantos?									

Assim sendo, a tabela seguinte (**Tabela 7**) apresenta as respostas obtidas no que diz respeito à Reabilitação Urbana da cidade consolidada.

Tabela 7 - Guião de observação referente ao objetivo 1: Reabilitação urbana da cidade consolidada (Respostas)

Área a observar	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1-Tipos de funções predominantes nesta área	Habitação	Habitação (5 serviços/comércio)	Habitação	Serviços/comércio (15 estabelecimentos no piso térreo)	Habitação (3 serviços/comércio)	Habitação	Nenhum edifício construído, tudo em obras	Habitação	Habitação (9 serviços/comércio)
2- Apresenta espaços vazios? Quantos?	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim, 1	Não
3- As fachadas e vedações encontram-se alinhadas?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
4- Se não, quantos edifícios se encontram fora da norma?	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5- Existe algum edifício com a altura da fachada superior à definida pelo PDM? Quantos?	Não	Não	Não	Não	Sim, edifício com 21m	Não	Não	Não	Não

Começando pela **pergunta 1**, relativamente à **função predominante nestas áreas**, maior parte do edificado é **habitacional**, com **exceção da área 2, 4, 5 e 9** presentes no **Mapa 9**, em que os **serviços ou comércio** predominam. Pode-se concluir que tal acontece por **estes quarteirões se encontrarem mais perto de equipamentos**, e por estarem **perto de grandes vias, como a Avenida 8 e a Avenida 24**.

Um dos objetivos definidos para esta Zona Consolidada no PDM passaria por **terminar com os espaços vazios entre os edifícios**. Desta forma, após a análise à **pergunta 2**, presente na tabela acima (**Tabela 7**), é possível concluir que apenas numa das áreas analisadas, a área 8, apresenta **um espaço vazio**. Logo não é de todo representativo da realidade da amostra.

Figura 33 – Espaço vazio no quarteirão representado pelo número 8



Fonte: Elaborado pela autora

No que concerne à **pergunta 3**, sobre **o alinhamento das fachadas e vedações, todas cumprem com o predefinido pelo PDM**. Não existe uma única área presente no **Mapa 9** em que os edifícios não se encontrem alinhados no piso térreo. Porém, esse alinhamento, como é visível nas figuras seguintes (**Figuras 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 e 41**), já não se encontra quando observamos o primeiro andar do edifício e aí por diante. No entanto, tendo em conta que é algo que ocorre em todas as fachadas, torna-se algo já característico da cidade.

Figura 34 – Alinhamento das fachadas (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 35 – Alinhamento das fachadas (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 36 – Alinhamento das fachadas (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 37 – Alinhamento das fachadas (parte 4)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 38 – Alinhamento das fachadas (parte 5)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 39 – Alinhamento das fachadas (parte 6)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 40 – Alinhamento das fachadas (parte 7)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 41 – Alinhamento das fachadas (parte 8)



Fonte: Elaborado pela autora

Relativamente à **altura das fachadas**, correspondente à **pergunta 5**, de forma a comprovar se existe algum edifício com uma fachada com uma altura superior à recomendada pelo PDM, predefiniu-se que cada piso tinha uma **altura de 3 metros**, determinando-se assim um valor estimado.

Desta forma, foi possível concluir que edifícios ultrapassavam o valor máximo predefinido. Assim sendo, o maior edifício encontrado dentro das áreas a analisar, pertence à **área 5**, ilustrada no **Mapa 9**, e é o

único a ultrapassar o valor de 14 metros definido pelo PDM, tendo aproximadamente 21 m de altura (**Figura 42**). Isso pode dever-se ao facto de ser um edifício construído antes da implementação do PDM em vigor, e desta forma, torna-se impossível de cumprir os requisitos.

Figura 42 – Altura da fachada de 21 m, edifício situado na zona 5



Fonte: Elaborado pela autora

No que toca às restantes áreas, todos os edifícios presentes nas mesmas encontram-se dentro dos valores estipulados. As figuras seguintes (**Figura 43, 44, 45 e 46**) ilustram alguns exemplos de edifícios dentro das áreas analisadas.

Figura 43 – Altura da fachada de 9 m, edifício situado na zona 4



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 44 – Altura da fachada de 12m, edifício situado na zona 2



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 45 – Altura da fachada de 12 m, edifício situado na zona 3



Fonte: Elaborado pela autora

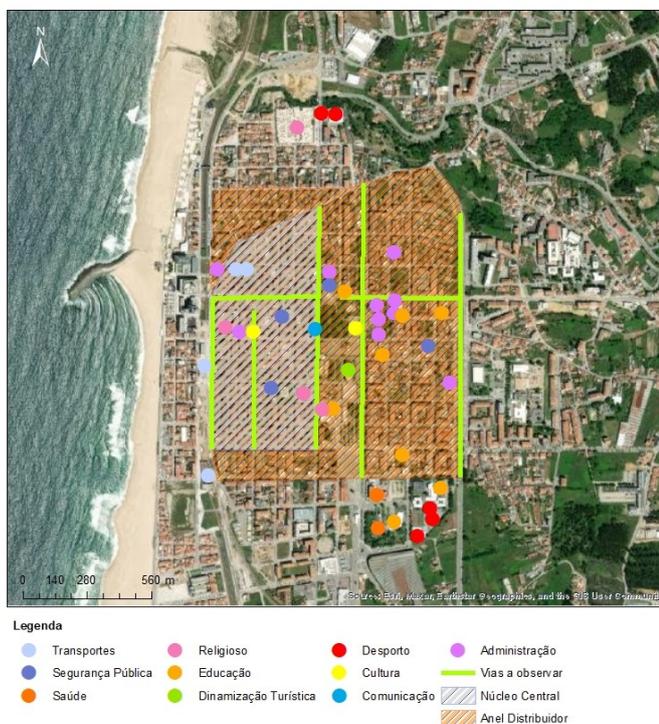
Figura 46 – Altura da fachada de 6 m, edifício situado na zona 1



Fonte: Elaborado pela autora

Seguindo o raciocínio acima descrito, no que concerne à **Mobilidade Sustentável**, de forma a perceber se a informação recolhida se encontra implementada na prática, foram seleccionadas **3 vias dentro do Núcleo Central e 3 vias dentro do Anel Distribuidor**, representados no **Mapa 10**, de forma a aplicar o guião e conseguir recolher alguns dados,. A escolha destas vias, seguiu o pensamento de que seriam das **ruas mais movimentadas dentro da área a analisar**.

Mapa 10 – Vias a observar



Fonte: Tratamento próprio

A tabela seguinte (**tabela 8**), demonstra o **guião** relativo à **Mobilidade Sustentável** referente ao Núcleo Central e ao Anel Distribuidor.

Tabela 8 – Guião de observação referente ao objetivo 2: Mobilidade Sustentável

Área a observar	Núcleo Central (Rua 8, Rua 14 e Rua 20)	Anel Distribuidor (Avenida 24, Rua 19 e a Avenida 32)
1. Largura dos passeios		
2. Largura da faixa de rodagem		
3. Existe árvores?		
4. Existem ciclovias?		
5. Se sim, iniciam e terminam junto de algum Equipamento?		
6. A faixa de rodagem, os passeios e a ciclovias encontram-se em bom estado?		

Seguidamente, a **Tabela 9**, ilustra as respostas obtidas no que respeita à Mobilidade Sustentável.

Tabela 9 – Guião de observação referente ao objetivo 2: Mobilidade Sustentável (Respostas)

Área a observar	Núcleo Central			Anel Distribuidor		
	Rua 8	Rua 14	Rua 20	Rua 24	Rua 19	Rua 32
1. Largura dos passeios	9,12m	1,80m	2,54m	14,88m	1,92m	0,97m e 2,88m
2. Largura da faixa de rodagem	6,72m	4,56m	5,70m	5,04m	5,04m	4,70m
3. Existe árvores?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
4. Existem ciclovias?	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim
5. Se sim, iniciam e terminam junto de algum Equipamento?	Sim	-	Sim	Sim	Sim	Sim
6. A faixa de rodagem, os passeios e a ciclovias encontram-se em bom estado?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

Tendo em conta que o objetivo aqui é **tornar estes espaços mais pedonais e apostar na mobilidade suave**, através da recolha dos dados acima e pela observação feita às vias ilustradas no **Mapa 10**, foi possível perceber que na realidade isso **foi muito bem conseguido**.

Após a visita às vias selecionadas foi notório o bom estado e boa conservação de todas as vias públicas. Devido ao fluxo presente nas diferentes vias, a via pública muda, isto é, na **Rua 8 e na Rua 24 pode-se**

encontrar passeios que diferem entre 9 e 14m, enquanto que em vias mais pequenas, como a Rua 14 e a Rua 19, com menos fluxo, o tamanho dos passeios diminui. O mesmo sucede com a faixa de rodagem.

No PDM houve referência à necessidade de tornar a cidade mais verde através do aumento do número de plantas e árvores ao longo da área em análise. As Figuras 47 e 48 ilustram a Rua 24 e a Rua 32, umas das ruas com mais trânsito, porém bastante verdes e apelativas, o que leva a crer que o mesmo acontece ao longo de toda a Zona Consolidada.

Figura 47 – Árvores na via pública – Rua 24 (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

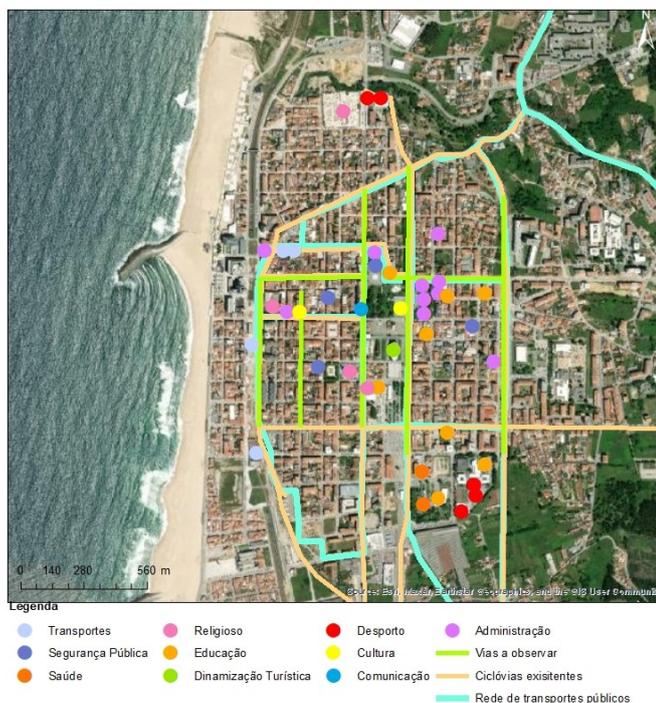
Figura 48 – Árvores na via Pública – Rua 32 (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

No que respeita às ciclovias, estas encontram-se em praticamente toda a cidade. O Mapa 13 demonstra as vias existentes dentro da área de estudo e os cruzamentos existentes entre eles. Também ilustra que tipo de equipamentos surgem ao longo dos percursos cicláveis.

Mapa 11 – Ciclovias existentes



Fonte: tratamento próprio

Figura 49 – Ciclovia – Rua 20 (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 50- Ciclovia – Rua 8 (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 51 – Ciclovia – rua 32 (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

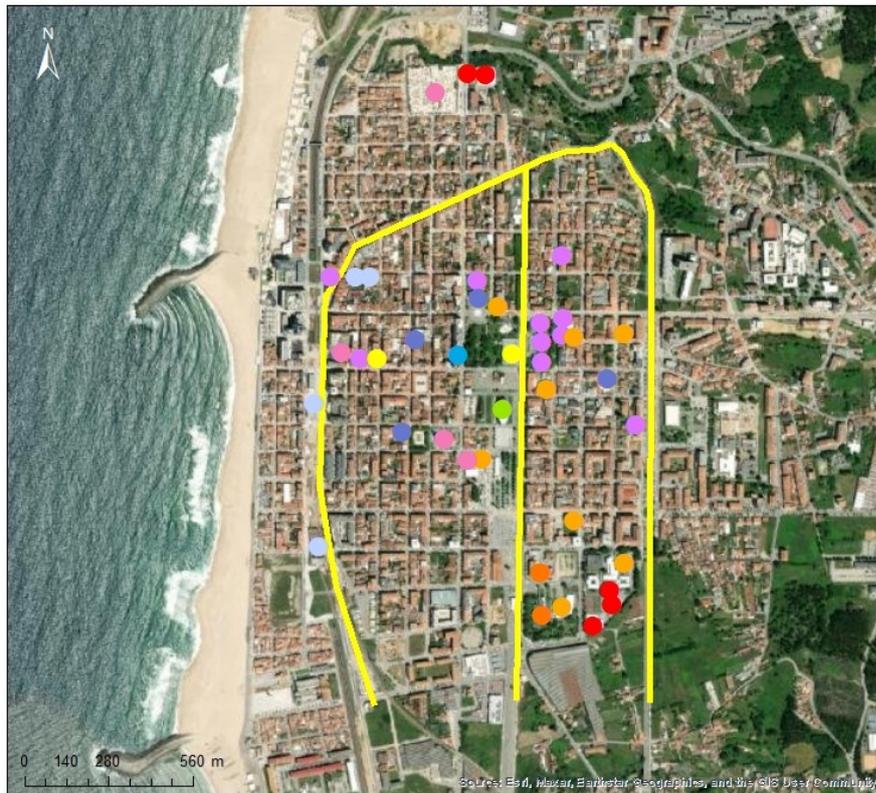
Figura 52 – Ciclovia – rua 19 (parte 4)



Fonte: Elaborado pela autora

Ainda dentro do tema da **Mobilidade Sustentável**, mas agora focando-se nos **Transportes Públicos**, será feita uma recolha de dados às vias ilustradas a amarelo no **Mapa 12**. A seleção dessas vias, deveu-se ao facto destas **serem as mais movimentadas dentro da área em estudo**.

Mapa 12 – Vias a Observar



Legenda

● Transportes	● Religioso	● Desporto	● Administração
● Segurança Pública	● Educação	● Cultura	— Vias a observar
● Saúde	● Dinamização Turística	● Comunicação	

Fonte: Tratamento próprio

A **Tabela 10** é relativa ao **guião** referente aos **Transportes Públicos**.

Tabela 10 – Guião de observação referente ao objetivo 2 – Mobilidade Sustentável

Área a observar	Avenida 8	Avenida 24	Avenida 32	Rua 62
1. Existe paragens de autocarros? Se sim, quantas?				
2. As paragens apresentam ter muita afluência?				
3. São paragens abrigadas?				
4. As paragens encontram-se próximas de equipamentos?				

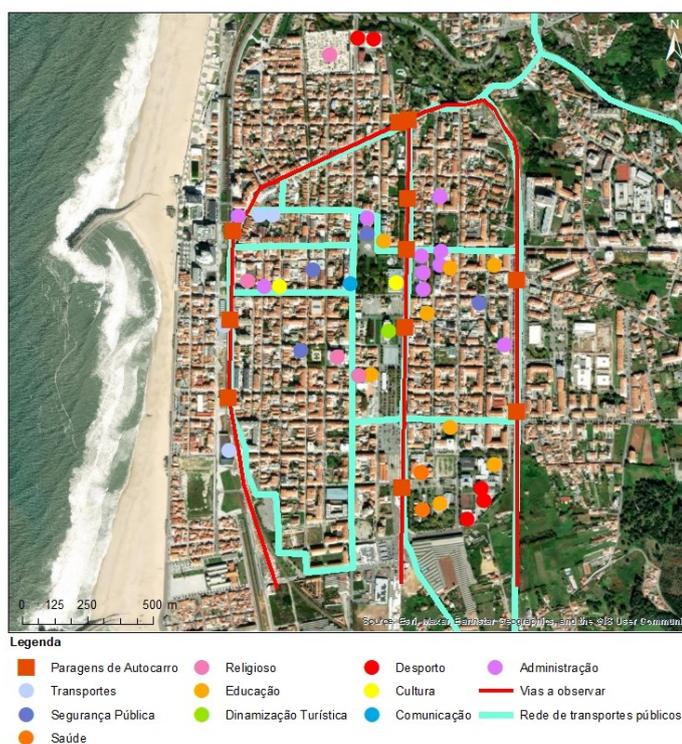
A tabela seguinte (**Tabela 11**) expõe as respostas obtidas no que diz respeito à Mobilidade Sustentável, mais necessariamente aos Transportes Públicos.

Tabela 11– Guião de observação referente ao objetivo 2 – Mobilidade Sustentável (Respostas)

Área a observar	Avenida 8	Avenida 24	Avenida 32	Rua 62
1. Existe paragens de autocarros? Quantas?	Sim, 3	Sim, 5	Sim, 2	Sim, 1
2. As paragens apresentam ter muita afluência?	Alguma	Sim	Sim	Sim
3. São paragens abrigadas?	Sim	Sim	Sim	Sim
4. As paragens encontram-se próximas de equipamentos?	Sim	Sim	Sim	Sim

O mapa que se segue, **Mapa 13**, ilustra a **localização das paragens de autocarros** acima referidas e a **respetiva rede de Transportes Públicos rodoviária**. Neste mapa, pode-se observar que existem diversas paragens nas vias paralelas ao mar, e apenas uma na rua 62.

Mapa 13 – Paragens de autocarros nas vias em análise



Fonte: Tratamento próprio

No que concerne à **proximidade dos equipamentos**, maior parte das paragens, com exceção de uma na **Avenida 8** e uma na **rua 62**, encontram-se **próximas de diversos equipamentos**.

Quanto à **questão 3**, referente ao facto de as **paragens serem abrigadas**, em todas as encontradas, isso era perceptível, como é visível nas **Figuras 53 e 54**, logo era uma medida a implementar pelo PDM que se encontra visivelmente executada.

Figura 53 – Paragens abrigadas (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 54 – Paragens abrigadas (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Por fim, no que diz respeito às **áreas degradadas**, dentro da área em estudo, foram selecionadas **12 áreas diferentes que de certa forma fossem representativas de toda a Zona Consolidada**, ilustradas no **Mapa 14**.

Mapa 14 – Áreas a Observar



Fonte: Tratamento próprio

Desta maneira, o seguinte guião (**Tabela 12**) demonstra as questões a responder pela observação das áreas a azul, ilustradas no mapa acima.

Tabela 12 – Guião de observação referente ao objetivo 3 – Regeneração das áreas degradadas

Área a observar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Existem edifícios degradados? Quantos?												
2. A degradação é muito visível?												
3. Em que medida?												
4. A degradação pode ser perigosa para a população? Em que aspeto?												

Por fim, a tabela seguinte (**Tabela 13**) apresenta as respostas obtidas no que diz respeito à Regeneração das Áreas Degradadas.

Tabela 13. Guião de observação referente ao objetivo 3 – Regeneração das áreas degradadas (Respostas)

Área a observar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1-Existem edifícios degradados? Quantos?	Não	Sim, 1	Não	Sim, 3	Não	Sim, 3	Não	Sim, 1	Não	Sim, 3	Não	Sim, 1
2-A degradação é muito visível?	-	Sim	-	Nem tanto	-	Sim	-	Não	-	Sim	-	Sim
3-Em que medida?	-	Paredes degradadas	-	Paredes degradadas	-	Paredes degradadas; Vidros partidos	-	Paredes degradadas	-	Ferrugem; Vidros partidos; paredes degradadas	-	Paredes degradadas
4-A degradação pode ser perigosa para a população? Em que aspeto?	Não	Não	Não	Vidros partidos a cair para a rua	Não	Não	Não	Não	Não	Ferrugem ao longo das grades do edifício.	Não	Não

Ao longo da visita à cidade, especialmente aos bairros selecionados para a coleta de dados, foi possível observar alguns edifícios degradados e em más condições. Num total de **12 bairros**, em apenas **60%** destes foi notório a **presença de edifício degradado**. Foi um **total de 12 edifícios degradados**, dos **quais dois**, foram considerados **perigosos** para a população.

Relativamente à visibilidade desta degradação, ela difere de edifício para edifício, mas é bastante notório em praticamente todos uma enorme degradação das paredes e fachadas (**Figuras 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64 e 65**). Em alguns casos, pode-se observar portas (**Figura 59**) e vidros partidos.

Quando é lançada a **questão 4**, em relação ao **fator perigo**, era numa tentativa de perceber se existiam edifícios onde fosse visível uma degradação de tal forma, que pudesse afetar qualquer pessoa que por lá passasse. Neste caso, fazia referência a pedaços de fachadas a cair, vidros partidos, telhas a cair dos telhados, entre outros. Apenas em dois edifícios foi possível observar isso. Num deles, havia janelas partidas, em que os vidros se encontravam a cair para o passeio e no outro era uma vedação completamente enferrujada (**Figura 62 e Figura 64**).

As figuras seguintes, demonstram a veracidade do acima referido.

Figura 55 – Edifício degradado (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 56 – Edifício degradado (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 57 – Edifício degradado (Portas partidas) (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 58 – Edifício degradado (parte 4)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 59 – Edifício degradado (parte 5)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 60 – Edifício degradado (Vidros partidos) (parte 6)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 61 – Edifício degradado (parte 7)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 62 – Edifício degradado (Ferrugem) (parte 8)



Fonte: Elaborado pela autora

5.6. Terceira visita – Visita em dia de Feira

A terceira e última visita à amostra ocorreu no final de outubro de 2022. A visita neste dia foi programada no sentido de observar a cidade num dia tipicamente “anormal” de forma a **perceber que diferenças eram perceptíveis a nível do Desenho Urbano ao longo da Zona Consolidada.**

Quando em cima foi dito “anormal”, foi no sentido de neste dia ocorrer a **Feira de Espinho** que ocorre a todas as **segundas-feiras de todas as semanas e que atrai muitas pessoas.** Esta acontece nos **passeios ao longo da Rua 24.**

Assim sendo, ao analisar as diferenças perceptíveis observadas a nível do Desenho Urbano, é possível destacar: **um aumento de pessoas pelas ruas; um aumento de carros na Zona Consolidada; um maior uso dos meios de transportes públicos e o aumento da circulação de pessoas por toda a cidade.**

Desde o momento de chegada à cidade de Espinho (através do comboio) foi visível um aumento da população em todo o lado. Primeiro, havia um maior número de pessoas, comparando com as outras duas visitas, à Zona Consolidada, sendo perceptível desde a saída da estação de comboios até à chegada à Feira. Após chegar ao local em análise, o aumento do número de pessoas, quase que triplicou, como é ilustrado nas figuras seguintes (**Figuras 63, 64, 65 e 66**).

Figura 63 – População presente na Feira (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 64 – População presente na Feira (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 65 – População presente na Feira (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 66 – População presente na Feira (parte 4)



Fonte: Elaborado pela autora

Outro aspeto bastante notório foi o aumento de utilização dos Transportes Públicos. Ao longo da Rua 24 foi possível observar algumas paragens, relativamente perto da Feira, que se encontravam completamente sobrelotadas de pessoas que iam e vinham para a Feira de autocarro (**Figura 67**).

Figura 67 – Maior afluência aos transportes públicos



Fonte: Elaborado pela autora

Por outro lado, a nível do Desenho Urbano, foi notório um aspeto bastante negativo. Em dia de Feira, comparando mais uma vez com os dias das outras duas visitas, o número de carros a circular em na Zona Consolidada aumenta consideravelmente. Havia carros parados em Ruas onde o estacionamento e a paragem eram proibidos, havia carros estacionados em cima de passeios, o que levou a que maior parte das pessoas preferissem usar a faixa de rodagem, e depois o estacionamento de forma descuidada e até perigosa. Ou seja, de certa forma, a cidade que antes, com o estudo do PDM referia querer tornar aquela Zona Consolidada mais pedonal e ciclável, neste dia, viu-se o contrário, viu-se muitas pessoas nas ruas, porém, via-se mais carros, em todo lado e estacionados de qualquer forma.

Figura 68 – Aumento de veículos pela cidade (parte 1)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 69 – Aumento de veículos pela cidade (parte 2)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 70 – Aumento de veículos pela cidade (parte 3)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 71 – Aumento de veículos pela cidade (parte 4)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 72 – Aumento de veículos pela cidade (parte 5)



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 73 – Aumento de veículos pela cidade (parte 6)



Fonte: Elaborado pela autora

Concluindo, apesar de todos os aspetos acima mencionados, a Feira sem ser nesse sentido, **não altera em muito o Desenho Urbano da cidade num todo, apenas afeta o Desenho Urbano da via onde esta se encontra e as vias adjacentes.** Isto é, é perceptível um aumento de pessoas nas ruas ao longo de toda a cidade, porém, as maiores diferenças encontram-se nas vias mais perto da Feira.

Capítulo VI – Discussão dos resultados

Este trabalho de investigação surgiu com o objetivo de aprofundar a análise entre o Desenho Urbano e o Sistema de Planeamento Português, com o intuito de posteriormente concluir se questões do Desenho Urbano se encontravam e estavam integradas nos Instrumentos de Gestão Territorial da cidade de Espinho, mais necessariamente, da Zona Consolidada.

Numa **primeira fase do trabalho de campo**, foi feita uma visita à Zona Consolidada com o intuito de perceber, numa forma geral, **como era o Desenho Urbano ao longo da área de estudo, tendo em conta toda a revisão da literatura constante nos Capítulos II, III e IV da presente dissertação**. Nesta fase, **foi essencial ir sem uma análise prévia ao PDM de Espinho**, isto porque, pretendia-se tirar conclusões sobre como era o **espaço de domínio público** sem ter em conta as regras estabelecidas pelo anterior Instrumento de Gestão Territorial referido, o PDM.

Como dizia Lang (2005), o Desenho Urbano é a **combinação perfeita entre o padrão de uso de solo, a beleza e utilidade dos edifícios e a paisagem natural**. Após a visita à área de estudo, esta combinação foi **bastante evidente**. A Zona Consolidada apresenta uma **estética e beleza diferente do normal em Portugal**, ou seja, primeiro o solo divide-se de forma regular e ortogonal, **foi clara a divisão sistemática dos quarteirões**. Em adição, evidencio o **perfeito alinhamento das fachadas**, aspeto nada comum em muitas cidades portuguesas. De seguida, a **divisão perfeita e até estética da via pública**, a divisão entre os passeios devidamente largos e em boas condições, as ciclovias devidamente identificadas, e depois as árvores e plantas que acompanham toda a via pública e que foi visível em toda a área de estudo. Estes e outros aspetos levam a querer que a **nível do Desenho Urbano, a área da cidade de Espinho em análise, segue todos os pressupostos**. Porém, como Tibbalds (1992) referia, estes espaços de domínio público tinham obrigatoriamente de gerar uma sensação de bem-estar, segurança e conforto, e nesta primeira visita, houveram alguns **aspetos menos positivos a nível do Desenho Urbano**.

Com efeito, é de relevar que são notórios **três aspetos negativos**, que são os seguintes: a **degradação** de grande parte do edificado, o **estacionamento excessivo** ao longo das vias, que muitas vezes é indevido, e por fim, o **excesso de obras**, tudo isto afeta a estética da área de estudo. No entanto, **são aspetos que facilmente podem ser melhorados ao longo do tempo e possivelmente o serão**, uma vez que como foi mencionado anteriormente, a cidade encontra-se em obras. Tal, é um sinal de que existe uma preocupação em regenerar as áreas degradadas da Zona Consolidada.

Numa **segunda fase**, foi feito um estudo ao maior Instrumentos de Gestão Territorial em Espinho, ou seja, ao **Plano Diretor Municipal**. O objetivo passou por com a leitura do documento **compreender se havia referência a questões do Desenho Urbano e que regras se aplicavam a elas**. Numa primeira fase, foi **bastante óbvio que as questões referidas nos documentos eram, de facto, as observadas na primeira visita**. O PDM deu bastante ênfase ao **alinhamento das fachadas**, e após o estudo mais pormenorizado à área em

estudo, foi visível que era um aspeto **perfeitamente conseguido**. Toda a cidade, como foi referido anteriormente, seguia a norma estabelecida pelo PDM no que concerne ao alinhamento. No que toca à **existência de espaços vazios**, referido pelo PDM como um tema a melhorar na cidade de Espinho, a amostra em análise demonstrou que **talvez não devesse ser um problema para o município**, tendo em conta, que em todas as áreas analisadas, que foram um total de 9, **apenas uma delas apresentava 1 espaço vazio (área 8)**, logo não é de todo representativo. Já relativamente ao tema da **altura das fachadas**, mais uma vez foi feito um estudo pormenorizado aos edifícios presentes nas áreas em observação, e das 9 áreas, **apenas uma tinha um edifício com valores superiores aos estabelecido pelo PDM (área 5)**. Porém, é possível afirmar que este possa ser uma exceção e que provavelmente, foi um edifício construído antes da entrada em vigor deste PDM.

No que concerne à **via pública e à mobilidade sustentável**, na área em observação as vias analisadas foram a **Rua 8, a Rua 14, a Rua 20, a Rua 24, a Rua 19 e a Rua 32**. O PDM, pretendia tornar estes espaços **mais pedonais e cicláveis**, e após a observação feita às ruas mencionadas, é possível entender que esse aspeto tem sido alcançado, através de **passeios bastante extensos**, devidamente decorados com **árvores e plantas**, e **ciclovias corretamente identificadas ao longo da via a vermelho**. Estas **ciclovias ligam diversos pontos da cidade e cruzam-se com grandes equipamentos**, como por exemplo com a Câmara Municipal, ou seja, a rede ciclável criada faz, de todo, sentido nesta Zona Consolidada, por **cruzar com diversos pontos de interesse**. Contudo, é de referir que o **uso destas não foi assim tão bem alcançado**, pois durante as três visitas efetuadas à Zona Consolidada, foi possível observar e assim constatar, que **o uso destas vias foi muito precário, no sentido em que havia pouca afluência**.

Na tentativa de alcançar uma mobilidade mais sustentável, foram analisadas vias, dentro da Zona Consolidada, numa tentativa de perceber como funcionava a **rede de transportes públicos**. O único aspeto referido no PDM como importante era **tornar as paragens de autocarros abrigadas**, pela observação feita, é outro **objetivo claramente cumprido**. No entanto, ainda assim, foi importante perceber como se distribuíam estas paragens e perceber se na realidade faziam sentido encontrarem-se naqueles locais. Pela observação feita, apenas na **Avenida 24** existe uma **paragem no meio de outras duas** e estas, **estão bastante próximas**, o que poderia ser um aspeto a mudar, ou seja, **realocar esta paragem**. Já, no que diz respeito há **proximidade dos equipamentos**, nomeadamente e entre outros, as Finanças, os Correios, a Junta de Freguesia, a Câmara Municipal, é de expor que, praticamente **todas as paragens observadas encontram-se próximas a estes o que é um aspeto positivo**.

Por fim, outro aspeto importante e bastante referido no PDM é a necessidade da **regeneração das áreas degradadas**, já elucidado na primeira visita. Pela observação feita às áreas selecionadas, que neste caso foram **12**, foi possível observar **um número bastante significativo de edifícios degradados**. Das **12 áreas analisadas, foram encontrados 12 edifícios degradados e em más condições**, porém, de referir, que **existiram áreas de análise sem nenhum edifício degradado**. Desta forma, faz sentido ser um objetivo a

cumprir no PDM, tendo em conta que esta degradação afeta em muito o Desenho Urbano da cidade num todo.

Relativamente ao tipo de degradação, foi feita uma divisão de forma a compreender se esta pode ser perigosa ou não. Pelo observado, **dos 12 edifícios, apenas 2 foram considerados perigosos, em que um apresentava vidros partidos e outro uma vedação completamente enferrujada.**

Quanto há **terceira visita**, com o intuito de perceber como estes aspetos do Desenho Urbano se modificam em dia de Feira que ocorre às segundas-feiras de todas as semanas, as mudanças visíveis na cidade foram as esperadas. Ou seja, houve **um aumento significativo do número de pessoas** a deslocarem-se para a zona da Feira, e, conseqüentemente, um **aumento bastante considerável no que concerne aos veículos rodoviários**. Este aumento de veículos na zona consolidada trouxe algumas alterações para a cidade a nível do Desenho Urbano, ou seja, **havia carros estacionados em locais/ruas onde era proibido, carros estacionados em cima de passeios, carros parados em cima de cruzamentos**, isto é, **no que concerne à tentativa de tornar a zona consolidada mais pedonal e com menos veículos, nos dias de feira, isso é impossível de acontecer, pela existência de carros por todo o lado**, levando a alterações no Desenho da cidade. Porém, **esta alteração ocorre apenas na via em que a Feira ocorre e nas respetivas vias adjacentes**, isto é, **no resto da cidade as únicas mudanças mais visíveis, foram o aumento da população nas ruas e o aumento do uso dos equipamentos e dos transportes públicos.**

Finalizando, devido ao que foi apresentado acima, a Cidade de Espinho, mais necessariamente a Zona Consolidada, **apresenta bastantes características positivas no que se refere ao espaço público**. No entanto **existem aspetos que ainda necessitam de ser aprimorados e outros repensados**, em específico as zonas degradadas e a localização das paragens, respetivamente.

Capítulo VII – Conclusão

7.1. Considerações finais:

Com o fim desta dissertação e com o desenvolvimento do trabalho de investigação (trabalho de campo), torna-se possível retirar algumas conclusões e responder à questão de investigação levantada no capítulo da Introdução.

No que concerne ao Desenho Urbano, após a pesquisa bibliográfica, foi possível perceber que é um conceito com uma definição demasiado abstrata e ampla, e isso foi notório ao longo do documento quando diversos autores referiam diferentes definições para o Desenho Urbano. Contudo, apesar desta dificuldade, o conteúdo referente ao conceito acaba por ser basicamente sempre o mesmo, ou seja, conclui-se que este opera apenas em áreas urbanas, mais necessariamente espaços de domínio público. Por outras palavras, o Desenho Urbano é relação entre diversos edifícios, a conexão entre edifícios, ruas, parques, via pública e outros espaços que estejam dentro do domínio público, ou seja, acaba por ser a relação entre os elementos contruídos com os elementos não contruídos. Isto é, de forma resumida é o processo pela qual se criam lugares, lugares esses atrativos, de qualidade e harmoniosos e que sejam pensados de forma a gerar bem-estar nas pessoas para que estas possam usufruir do espaço de forma segura e tranquila.

Em harmonia com o acima referido, é de reforçar a necessidade de haver uma interdisciplinaridade entre as disciplinas que atuam no território, neste caso urbano, tendo em conta, que sem essas relações entre elas, podem surgir novos problemas urbanos, tal como já aconteceu na época da Revolução Industrial e das Guerras Mundiais.

No que diz respeito ao Planeamento Urbano, essa interdisciplinaridade acontece, como foi visível ao longo da dissertação. Numa primeira fase, com a análise apenas aos documentos (IGTs) foi possível observar essa interdisciplinaridade, ou seja, em todos os documentos havia referência a questões ligadas ao Desenho Urbano, por exemplo, a necessidade de com o Planeamento obter melhores condições de vida, a necessidade de criar melhores redes viárias, melhores redes de transportes públicos, a vontade de criar mais espaços verdes e tornar as cidades mais verdes, entre outros, ou seja, o Desenho Urbano está sempre presente no Ordenamento do Território, e desta forma torna-se possível criar melhores espaços urbanos.

Contudo, como forma de perceber se esta integração era algo que ocorria apenas na teoria, foi desenvolvido um trabalho de campo na cidade de Espinho, mais necessariamente na Zona Consolidada. Aqui pretendeu-se perceber como era o Desenho Urbano da cidade e analisar o Plano Diretor Municipal de Espinho de forma a compreender se havia alguma integração destas questões no documento.

Essa integração, como foi visível ao longo da dissertação, mais especificamente no capítulo do Trabalho de campo e depois na discussão dos resultados, ocorreu, o que é um aspeto bastante positivo. Ainda é de reforçar que no momento da primeira visita, a observação foi feita tendo em conta o estudado sobre o Desenho Urbano ao longo da dissertação, porém, o que o Plano Diretor Municipal referia como questões

essenciais eram as mesmas das analisadas anteriormente, logo, aqui é bastante notório esta interdisciplinaridade e uma relação entre as duas disciplinas no que respeita ao Município de Espinho.

Concluindo, a Zona Consolidada, supramencionada, apresentou características bastante positivas no que concerne ao Desenho Urbano. De facto, foi uma área de estudo com mais aspetos positivos do que negativos, porém, no que diz respeito aos negativos, são notórios três: a degradação de grande parte do edificado, o estacionamento ao longo das vias, que muitas vezes é indevido e excessivo, e por último, as obras excessivas, uma vez que estes têm impacto na estética da área de estudo. Todavia, são aspetos que facilmente podem ser melhorados e possivelmente o serão, dado que como foi alegado anteriormente, a cidade encontra-se em obras, o que prova que existe uma preocupação em regenerar as áreas degradadas da Zona Consolidada, e cumprir com os objetivos propostos pelo Plano Diretor Municipal.

Resumidamente, a Zona Consolidada da cidade de Espinho apresenta um Desenho Urbano bastante peculiar, no bom sentido, e é uma cidade portuguesa que apresenta uma malha regular e ortogonal, o que no que é relativo ao Ordenamento do Território, é algo positivo. Por isso, no que concerne às vantagens de ter o Desenho Urbano presente nos IGTs, são estes todos acima referido, ou seja, esta integração será muito vantajosa para a cidade num todo, e neste caso para todas as cidades portuguesas caso aconteça o mesmo que em Espinho.

7.2. Propostas de melhoria:

No que diz respeito a propostas de melhoria, é de referir que após o estudo pormenorizado à cidade, que esta não apresenta muitos aspetos negativos, logo não haverá muitas propostas. Concluindo, no sentido de melhorar ainda mais a cidade em estudo, e torná-la ainda mais apelativa, torna-se essencial abordar de forma integrada as seguintes questões:

- Os edifícios degradados, que prejudicam a imagem da cidade;
- A possibilidade de estender este tipo de malha urbana no resto da cidade;
- A criação de interface entre o transporte público ferroviário e o transporte público rodoviário, melhorando os fluxos;
- O modelo de mobilidade, nomeadamente em dias de Feira, para evitar que a cidade fique completamente saturada de veículos.

7.3. Dificuldades sentidas:

No que concerne às dificuldades sentidas, elas foram duas. A primeira, deveu-se a alguma dificuldade em encontrar informação sobre o tema do Desenho Urbano, tal como foi mencionado, é um tema bastante abstrato e amplo, e desta forma, houve alguma confusão no momento da recolha de dados, tendo em conta que a diversa informação que era encontrada, de certa forma, fugia aos ideais pretendidos para esta dissertação, que consistia em expor a história e o desenvolvimento da disciplina.

Outra dificuldade foi não conseguir cumprir com o que tinha idealizado inicialmente, pois a ideia seria que o trabalho de campo, contasse com a aplicação de um inquérito de perguntas abertas aos colaboradores do Departamento de Planeamento e Desenvolvimento Local da Câmara Municipal de Espinho. Tal não foi possível, pela ausência de resposta, o que dificultou a recolha de dados.

7.4. Recursos necessários:

Como recursos necessários, foi preciso ter conhecimentos ao nível do mapeamento, de forma a mapear todo o processo de trabalho de campo. Isso foi conseguido com o auxílio do Programa Arcgis. Outro recurso imprescindível, foi a necessidade de ter de me deslocar ao local em estudo, neste caso a Cidade de Espinho, diversas vezes.

7.5. Trabalhos futuros:

Como trabalhos futuros, seria importante aumentar a área em análise, tendo em conta que o trabalho de campo desta dissertação não representa de todo o total da cidade de Espinho e assim sendo, não pode ser representativo para toda a cidade. Por isso, seria relevante aumentar a área de observações e tirar conclusões mais exatas.

Também seria essencial conseguir fazer o inquérito acima mencionado, tendo em conta que só iria enriquecer a dissertação.

Bibliografia

- Abiko, A. K., Almeida, M. A., & Barreiros, M. A. (1995). Urbanismo: História E Desenvolvimento, Escola Politécnica Da Universidade De São Paulo, p. 4
- Amaral, D. F. (1994). Ordenamento do Território, Urbanismo e Ambiente: Objecto, Autonomia e Distinções, in Revista Jurídica do Urbanismo e do Ambiente, n.º 1, 1994, p. 15
- Araújo, A. J. (2013). Influência Do Mar Na Morfologia Urbana De Espinho. Porto: Universidade Fernando Pessoa, P. 17, 20, 61 e 62
- Barnett, J. (1982). An Introduction to Urban Design. Nova York: Harper & Row.
- Barreira, H. (2005). Espinho: a paisagem (des)construída, Faculdade de Letras da Universidade do Porto
- Batchelor, P., & Lewis, D. (1986). Urban Design in action. North Carolina: Student Publication, volume 29.
- Bürdek, B. E. (2006). DESIGN - História, Teoria e Prática do Design de Produtos, Edgard Blucher
- Caeiro, S. (2013). Tópicos sobre Instrumentos de Gestão Territorial, Universidade Aberta
- Câmara Municipal de Espinho. (2016). Revisão do Plano Diretor Municipal de Espinho, <https://portal.cm-espinho.pt/pt/>
- Cardoso, R. (2008). Uma introdução à história do design. Blucher, p. 20-21
- Carmona, M., & Tiesdell, S. (2007). Urban Design Reader, First edition, Elsevier, p. 1- 9
- Carta de Torremolinos, Conselho da Europa . (1983).
- Carvalho, J. (2003). Formas Urbanas. Coimbra: Edições Minerva Coimbra.
- Castro, C. M. (2005). Morfologia Urbana Espinhense (1863-1913). Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 30-32, 34-36, 54, 60-62
- Conway, H. (1987). Design History. Taylor & Francis Group, p. 8-9
- Cutler, L., & Cutler, S. (1983). Recycling Cities for People: The Urban Design Process. Nova York: Van Nostrand-Reinhold, p. 81
- Ferrão, J. (2011). O Ordenamento do Território como Política Pública. Fundação Calouste Gulbenkian.
- Ferrão, J., & Campos, V. (2015). O Ordenamento do Território em Portugal, uma perspetiva genealógica, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Portugal
- Goitia, F. C. (2003). Breve História do Urbanismo. Lisboa: Editorial Presença.
- Gonçalves, F. (1989). "Evolução Histórica do Urbanismo em Portugal (1851-1988). Direito do Urbanismo, 1ª edição

- Gonçalves, F. (2012). Os Instrumentos de Execução dos Planos Municipais do Ordenamento do Território, Faculdade de Direito da Universidade do Porto
- Goodey, B. (1982). Research for urban design. Oxford.
- Goodey, B. (1985). Participação, perceção e desenho Urbano. Rio: Avenir Módulo.
- Hauffe, T. (1998). Design, a concise history. London: Laurence King, p. 7 e 10
- Inocêncio, V. A. (2015). O Ordenamento do Território e o Sistema de Ordenamento do Território Português: Do Planeamento dos Recursos Hídricos ao Ordenamento e Gestão dos Recursos Aquícolas em Águas Interiores, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, p. 15 e 36
- Kasprisin, R. (2013). Urban Design, the Composition of Complexity. Journal of Urban Design.
- Kohlsdorf, M. E. (1985). Breve Histórico do Urbano como Campo Disciplinar. São Paulo: Projeto Editora, p. 41
- Krieger, A., & Saunders, W. S. (2009). Urban Design, Journal of Urban Design, Vol. 15. No. 3, p. 66
- Lamas, J. M. (2000). Morfologia Urbana e desenho da cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lang, J. (2005). URBAN DESIGN - A typology of procedures and products, First edition, Elsevier, p. 6 e 19
- Lavendan, P. (1952). Histoire de l'Urbanisme. Epoque Contemporaine. Paris: Henri Laurens Ed.
- Lima, V. M. (2008). Desenho Urbano: uma análise de experiências brasileiras, Universidade Federal de Pernambuco, p. 33
- Lopes, H. M. (1997). Considerações Sobre O Ordenamento Do Território, Instituto Politécnico De Viseu, p. 1
- Lynch, K. (1981). Good City Form. Cambridge: MIT Press, p. 290
- Madanipour, A. (1997). Ambiguities of Urban Design. Town Planning Review, p. 68
- McLoughlin, J. B. (1969). Planificación Urban y Regional: Un Enfoque de Sistemas. Madrid: Coleção Nuevo Urbanismo nº4, Instituto de Estudios de Administración Local.
- Oliveira, F. P. (2009). Portugal: Território e Ordenamento. Almedina, p. 8-9, 163
- Oliveira, F. P. (2012). Novas Tendências do Direito do Urbanismo, Almedina, p. 14
- Owen, J. (2019). URBAN DESIGN: Definition, Approach and Conceptual Framework, p. 3
- Pereira, A. (1970). Espinho – Monografia, A.P., 1970 (Santa Maria de Lamas: Rios e Irmão), p. 134
- Petit, C. (1999). Ordenamento do Território – conceitos, princípios e objectivos, Universidade de Lisboa, p.

- Prot Norte, (15 De 7 De 2022). CCDR-Norte, Obtido De 1ª Reunião Plenária Da Comissão Consultiva: <https://www.ccdr-n.pt/storage/app/media/uploaded-files/caderno-prot-norte-v2.pdf>
- Ribeiro, O. (1994). Opúsculos Geográficos: Temas Urbanos, V Volume. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Rio, V. d. (1955). Introdução ao desenho urbano no processo de planeamento . São Paulo: Pini, p. 10, 45-47, 51 e 57
- Rowley, A. (1994). Definition of urban design: the nature and concerns of urban design. Planning Practice and Research, p. 195
- Santos, J. C., & Sucena, S. (2006). A Influência da Carta de Atenas na Póvoa de Varzim, p. 19
- SHIRVANI, H. (1985). The Urban Design Process. Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold, p. 2
- Teixeira, M. C. (1996). Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto. Fundação Calouste Gulbenkian, p. 1
- Tibbalds, F. (1988). Mind the gap. The Planner, p. 12
- Tibbalds, F. (1992). Places Matter Most. Longman: Harlow, p. 1 e 5
- Trevisan, R. (15 de 08 de 2022). Obtido de A cidade dos CIAM: <https://ricardotrevisan.com/2022/08/15/a-cidade-dos-ciam/#more-9849>, p. 35
- Waterhout, B., Mourato, J. M., & Bohme, K. (2009). The impact of Europeanisation on Planning Cultures.

Legislação:

Constituição da República Portuguesa (Lei n.º 1/2005, de 12/08).

(1864). *Diário de Lisboa (Decreto de 31 de dezembro de 1864)*.

Lei De Bases Gerais Da Política Pública De Solos, De Ordenamento Do Território E De Urbanismo (Lei n.º 52/2021, publicado a 15 de junho).

(5 de setembro de 2019). *PNPOT: Lei n.º 99/2019*.

RJIGT (2021) Decreto-lei nº 25/2021, publicado a 29 de março.

Anexo 1 - Equipamentos na zona consolidada da cidade

Classificação	Designação
Administração	Câmara Municipal de Espinho
	Tribunal
	Cartório
	Finanças
	Junta de freguesia de Espinho
	Conservatória
	Segurança Social
	Cartório Notarial de Espinho de Natália Ribeiro
	Centro de Emprego
	Cartório Notarial de Espinho de Paula Leite
Comunicação	CTT
Cultura	Biblioteca Municipal de Espinho
	Sala de Exposições / Auditório
Desporto	Pavilhão da A. A. E
	Campo de ténis da A. A. E.
	Pequeno campo
	Pavilhão desportivo
Dinamização Turística	Centro Multimeios de Espinho
Educação	Universidade Sénior e FCAPE
	Escola Profissional de Espinho
	Externato Oliveira Martins
	Escola nº2 de Espinho (Salão Paroquial)
	Lancaster College
	Escola Secundária Dr. Manuel Gomes Almeida
	SCME - Centro Infantil de Espinho II
Religioso	Capela Santa Maria Maior
	Igreja Matriz de Espinho
	Salão Paroquial de Espinho
	Cemitério de Espinho
Saúde	Centro Hospitalar Gaia / Espinho
	Centro de Saúde de Espinho
Segurança Pública	B. V. Espinhenses
	PSP
	Bombeiros Voluntários de Espinho
	Serviços de Proteção Civil
Transportes	Auto Viação de Espinho
	Estação de Espinho
	Estação Espinho - Vouga
	Terminal de Camionagem