

Relatório de avaliação e fundamentação dos perímetros urbanos

Junho de 2013

Índice

1. Introdução	3
2. Os perímetros urbanos de Ílhavo	4
2.1. Perímetros urbanos existentes	4
2.2. Perímetros urbanos propostos	5
2.3. Dados comparativos entre os perímetros existentes e os propostos	5
3. Clarificação do modelo territorial do Município de Ílhavo	7
4. Proposta de “Sistema Urbano” Municipal	31
4.1. Uma nova visão do “sistema urbano”	31
4.2. O Sistema urbano hierarquizado / centros urbanos organizados em rede	31
4.3. Orientações para a consolidação dos perímetros urbanos	33
5. Critério para a reclassificação do solo rural para urbano	34
6. Quantificação de áreas para a reclassificação do solo	38
6.1. Quantificação por aglomerado	40
7. Conclusão	44

Índice de ilustrações

Ilustração 1 – Perímetros urbanos em vigor	4
Ilustração 2 – Perímetros Urbanos propostos	5
Ilustração 3 - Quadro comparativo 1	6
Ilustração 4 - Quadro comparativo 2	7
Ilustração 5 - Modelo Territorial da Região Centro	8
Ilustração 6 – Município de Ílhavo	9
Ilustração 7 - Estrutura urbana, base cartográfica anos 30	11
Ilustração 8 - Estrutura urbana, base cartográfica anos 50	12
Ilustração 9 - Estrutura urbana, base cartográfica atual	13
Ilustração 10 - Estrutura urbana, base cartográfica anos 50	14
Ilustração 11	34
Ilustração 12	35
Ilustração 13	35
Ilustração 15	36
Ilustração 14	36
Ilustração 16	37
Ilustração 17	37
Ilustração 18	38
Ilustração 19	39

Índice de anexos

Anexo 1	45
Anexo 2	46
Anexo 3	47

1. Introdução

O presente Relatório refere-se à avaliação e fundamentação dos perímetros urbanos propostos, pretendendo demonstrar que a proposta dos perímetros urbanos do Município de Ílhavo, cumpre os critérios estabelecidos para a criação de novas áreas urbanas dos perímetros urbanos existentes. Para esse efeito deverão ser tidos em linha de conta todos os elementos entregues às entidades até ao momento, destacando-se os seguintes:

- a validação do relatório de fundamentação da necessidade de Revisão do PDM (avaliação da execução do PDM), conforme é referido no despacho nº 15826/2003 de 14 de agosto, do Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território, que cria a CMC do PDM de Ílhavo (DR nº 187, 2ª série, de 14 de agosto de 2003) e
- a proposta de plano entregue na 6ª CMC em 23 de Junho de 2009.

Na ponderação e redefinição dos perímetros urbanos, consideramos que a reclassificação de solo rural como urbano, justifica-se no caso do Município de Ílhavo, pelos motivos que foram apresentados nos documentos referidos anteriormente, reforçando que:

- a) perante a crescente dinâmica demográfica assim como o considerável desenvolvimento económico e social que se regista no Município de Ílhavo, que cresceu nas duas últimas décadas 12% e 3% respetivamente, justificam a indispensabilidade de qualificação urbanística, ao nível da redefinição dos seus perímetros urbanos.
- b) o enorme esforço (obras particulares) de aproveitamento e disponibilidade de áreas urbanas suscetíveis de maior densificação e consolidação urbana ou de reabilitação, renovação e reestruturação, devendo o aproveitamento das mesmas prevalecer sobre o acréscimo de solo urbano (por ex. programa de ação da Regeneração Urbana - RUCHI), num Município que tem uma elevada densidade populacional, cerca de 524,9 hab/km² (INE, 2011);
- c) é apresentada uma proposta de criação da Estrutura Ecológica Municipal (EEM) e
- d) a ocupação do território cumpre múltiplas funções em termos urbanos, nomeadamente por força da dimensão residencial, da vivência turística (segunda habitação) determinadas pelas praias, das dinâmicas económicas determinadas pela presença do Porto de Aveiro e de uma intensa e crescente atividade industrial.

2. Os perímetros urbanos de Ílhavo

2.1. Perímetros urbanos existentes

Conforme se referiu nos Estudos de Caracterização, a estrutura urbana predominante no município de Ílhavo é a estrutura urbana linear. Verifica-se que este tipo de estrutura, tem ao longo dos últimos anos, vindo a promover um conjunto de constrangimentos na malha urbana municipal, alguns já identificados no PDM em vigor, nomeadamente:

- poucos espaços públicos;
- espaços públicos de configuração irregular;
- uma rede viária irregular (em extensão e funcionalidade), apresentando geralmente grandes problemas na sua hierarquização e lacunas de legibilidade;
- falta de uma leitura clara de quarteirão e quando o faz, este surge com grandes dimensões;
- estruturas urbanas desorganizadas e
- dificuldades de gestão cadastral.

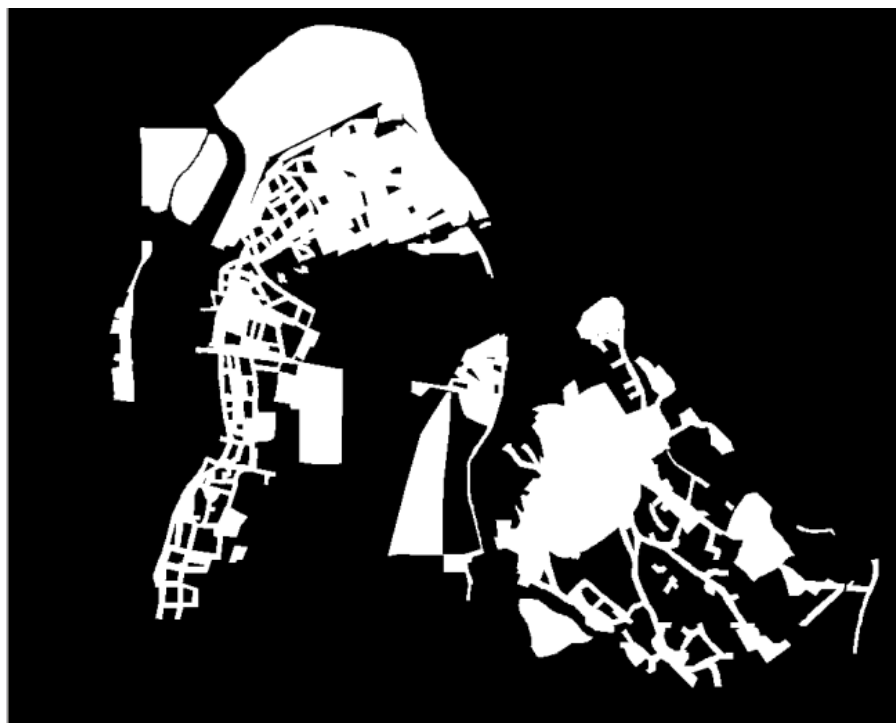


Ilustração 1 – Perímetros urbanos em vigor

2.2. Perímetros urbanos propostos

Perante os problemas identificados no ponto anterior e com base nos contributos para a clarificação do modelo territorial, assim como com as “Orientações para a elaboração de PMOT’s” (Relatório do PROT-C, 08/04/2008), foi no âmbito do processo de Revisão do PDM de Ílhavo elaborada uma proposta de Perímetros Urbanos.



Ilustração 2 – Perímetros Urbanos propostos

2.3. Dados comparativos entre os perímetros existentes e os propostos

As alterações propostas nos perímetros urbanos de Ílhavo são justificadas pela necessidade de reorganizar os espaços, dar-lhes um carácter contido e estruturado. É por isso que o aumento não é expansivo, mas sim de consolidação, como é possível verificar nas imagens acima indicadas, onde se nota que os espaços vazios foram completados e não houve expansão considerável nos perímetros. Os valores comparativos indicam que os perímetros em vigor aumentam apenas 2% para os propostos. Há áreas em solo urbano que passam a solo rural, cerca de 14,2% dos perímetros em vigor, e áreas rurais que passam a urbanas, 16,7% dos perímetros em vigor. Este equilíbrio na reclassificação dos solos permite que 85% do solo urbano se mantenha na proposta.

Quadro comparativo entre perímetros existentes e os previstos

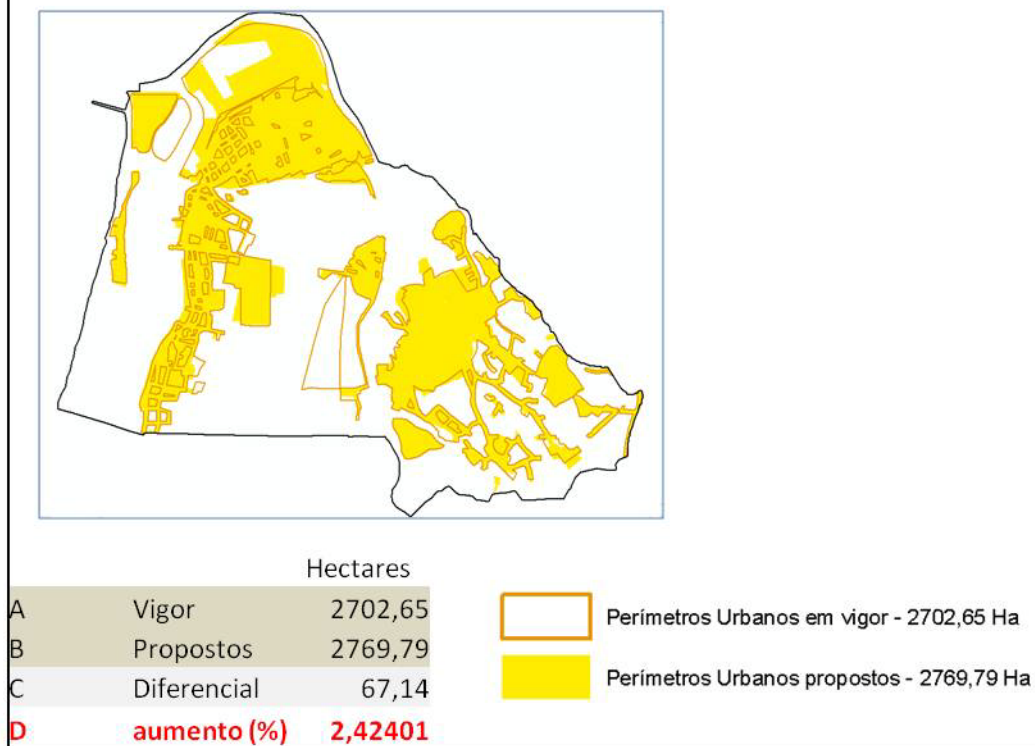


Ilustração 3 - Quadro comparativo 1

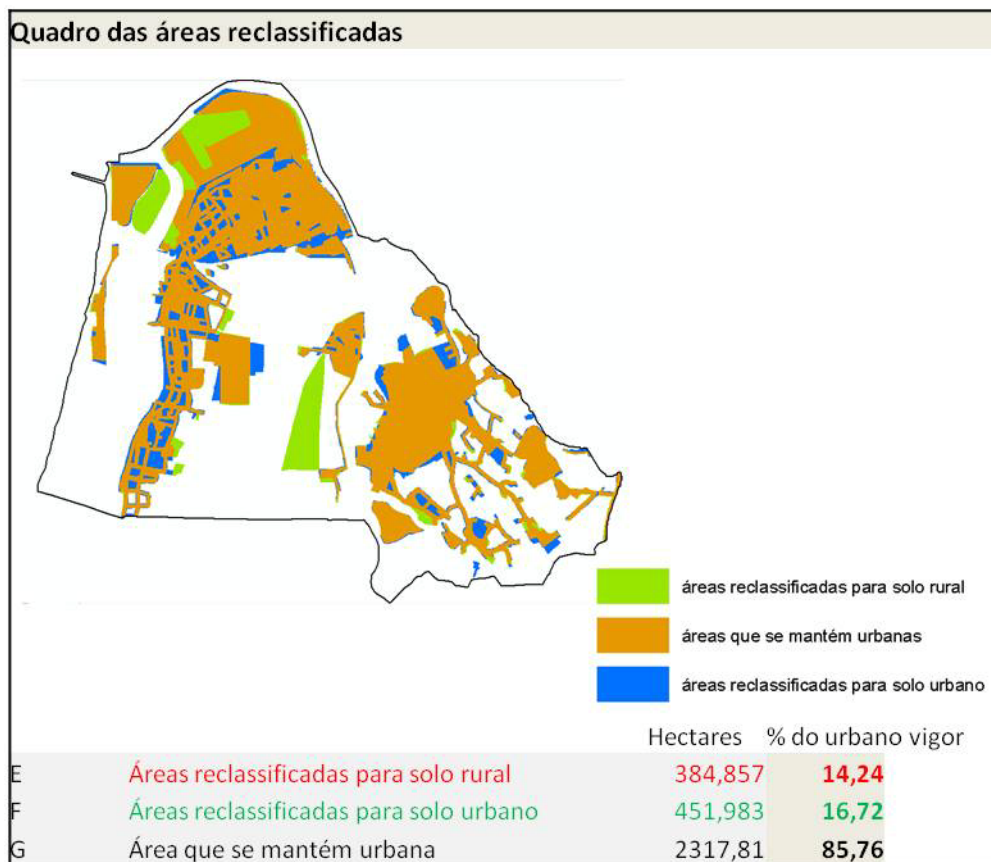


Ilustração 4 - Quadro comparativo 2

3. Clarificação do modelo territorial do Município de Ílhavo

O ordenamento do território municipal atende à necessidade de especificar espaços operativos de planeamento e gestão em função do uso do solo que aí se quer dominante e que assim determina a sua categoria. Pretende-se com este ponto evidenciar a importância da leitura da relação dos aglomerados entre si, com particular destaque para os municípios limítrofes. Reforça-se a importância das acessibilidades na estruturação dos povoamentos, assim como a necessidade de perceber a origem, evolução e consolidação das suas estruturas urbanas.

- Do Povoamento Regional ao Sistema Urbano Municipal

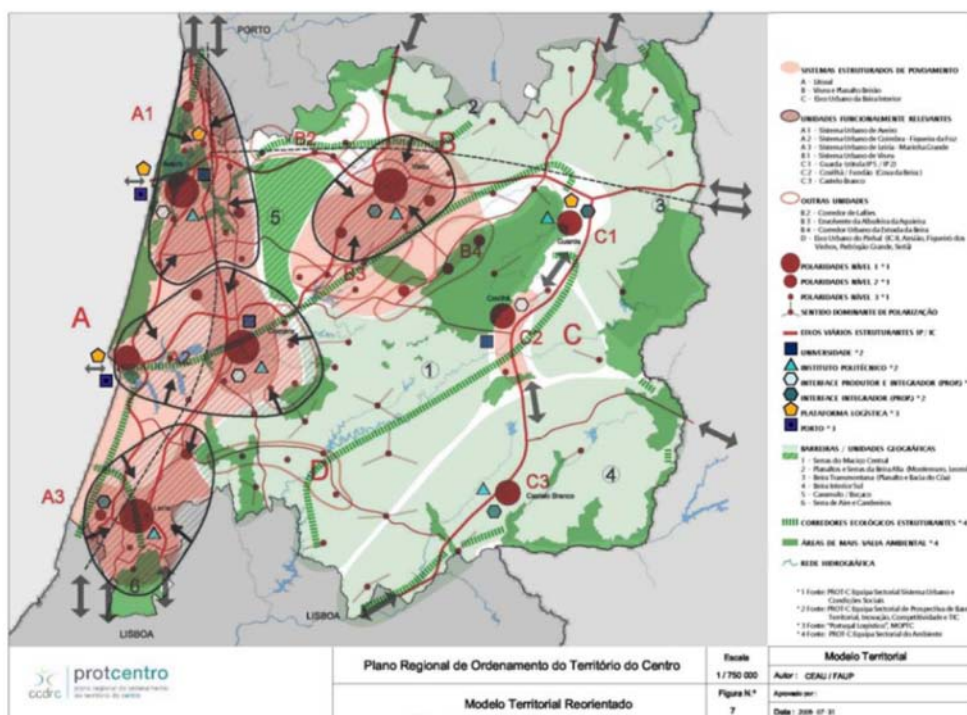
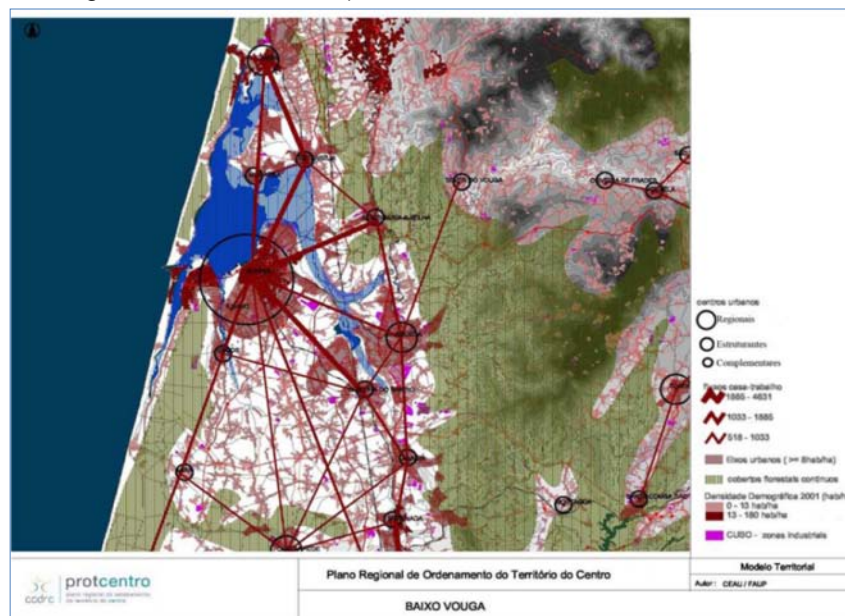


Ilustração 5 - Modelo Territorial da Região Centro

Quanto à organização do Sistema Urbano Regional, é referido no PROT-C (2011), que os “centros urbanos de Ovar, Ílhavo, Águeda, Cantanhede, Pombal, Marinha Grande, Mangualde, Tondela, Seia, Gouveia e Oliveira do Hospital, devem assumir funções de estruturação do território regional.”.

O Município de Ílhavo apresenta-se como centro urbano de 2º nível - Centro Urbano Estruturante (Sistema Urbano Regional, PROT-C, 2011).



O Município de Ílhavo encontra-se num grupo de pólos urbanos, com áreas de influência que se destacam quer pela sua densidade populacional, quer pela sua peculiar dinâmica (empresarial, urbana, etc).

É defensável, como um princípio fundamental do Planeamento Urbanístico, contrariar a dispersão do povoamento e conseqüente expansão irracional da ocupação do solo e das infra-estruturas. O padrão de povoamento foi fortemente determinado pelo desenvolvimento dos traçados rodoviários. O desenvolvimento urbano linear ao longo dos principais eixos rodoviários – com particular incidência nas Estradas Nacionais (EN 109 e EN 109-7) - e a dispersão do edificado contribuem para a intersecção de núcleos urbanos.

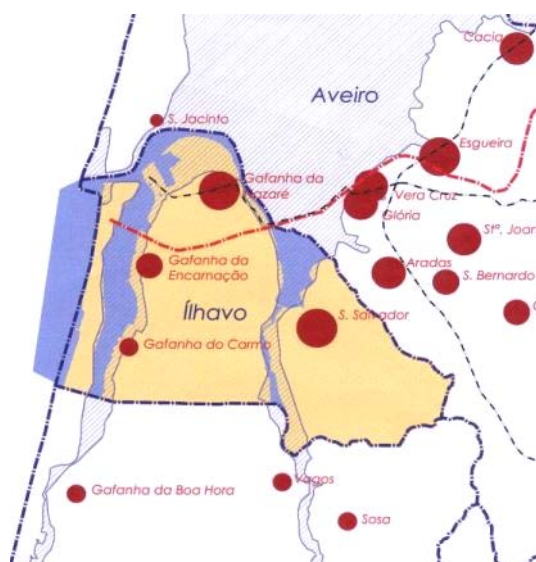


Ilustração 6 – Município de Ílhavo

A distribuição espacial dos aglomerados, enquanto pólos ou centros urbanos hierarquizados, ligados por uma malha hierarquizada de vias de comunicação, formam uma Rede Urbana. Os critérios que a definem assentam nas funções administrativas e expressão demográfica, económica, cultural, entre outras, dos espaços.

- Estruturas urbanas do Município de Ílhavo

Numa análise às estruturas urbanas do Município de Ílhavo identificamos basicamente três tipos:

- Estrutura radial - organização do espaço a partir do centro, estendendo-se de forma radial, através de organizações lineares. Exemplos: Ílhavo;
- Estrutura linear - edificação disposta ao longo de eixos viários (nem sempre regulares). Exemplos: Gafanha da Nazaré / Gafanha da Encarnação / Gafanha do Carmo / lugares a sul de S. Salvador (Carvalheira, Vale de Ílhavo, Moitinhos, Léguas, etc);

- Estrutura ortogonal - relação geométrica regular entre o edificado e a rede viária que geralmente permite a organização do espaço em quarteirões. Exemplos: Praias da Barra e da Costa Nova.

- O caso de Ílhavo, evolução histórica do tecido urbano

Respeita ao assentamento mais antigo do concelho, a um tempo em que a atual área das Gafanhas não passava ainda de um informe areal e, por força de outro recorte da linha de costa atlântica com uma mais óbvia proximidade do litoral (dado não se encontrar formado o cordão dunar que veio a definir a laguna, hoje designada por Ria de Aveiro) referindo alguns autores uma ascendência fenícia ou grega.

As suas terras aparecem documentadas nos anos de 1037 a 1065 no Cartulário do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Livro preto da Sé de Coimbra) onde é referida a doação de Recemondo ao Mosteiro da Vacariça em meados do séc. XI e se conclui que os direitos e a terra remontam à primeira Reconquista Cristã. Em 1088 foi feita a doação da Ermida de S. Cristóvão, antiga sede da vila, pelo Conde Sesnando ao Presbítero Rodrigo e em 1095 foi por este doada à sede de Coimbra.

Em Outubro de 1296 era já sede de concelho sendo-lhe concedido o primeiro foral por D. Dinis e em Março de 1514 é-lhe outorgado novo foral por D. Manuel, que o rege até à Lei de Mousinho da Silveira que, em 1832, extingue forais e anula as doações régias. A partir desta a sua jurisdição passa por vários donatários e em 1895 o concelho é anexado ao de Aveiro.

Retoma autonomia em 1898, conhecendo um florescimento contínuo ao longo do séc. XX, fruto de uma economia essencialmente marítima a um primeiro tempo - ligada à pesca e seca do bacalhau e extracção do sal, com a instalação das zonas portuárias de pesca costeira e de alto mar, as actividades de construção e reparação naval, a indústria da secagem e congelação do pescado - a par de uma agricultura reconhecida a nível distrital e de uma actividade industrial diversa e sempre crescente desde 1824 com a instalação da fábrica de porcelanas Vista Alegre (que grangeou o reconhecimento geral e levou o nome de Ílhavo além-fronteiras) e culminando na implementação de duas zonas industriais, a da Mota e a das Ervasas. Pela capacidade de gerar emprego e mais recentemente, por via da força crescente do turismo, o município conhece outro tipo de procura com repercussão na densificação dos pólos principais do seu tecido urbano.

Em 13 de julho de 1990 a vila de Ílhavo é elevada a cidade.

No que concerne à sua organização física, a estrutura urbana da cidade de Ílhavo tem a sua génese na adaptação de um aglomerado a uma morfologia específica disposta a ambas as margens de um pequeno vale alagadiço e dispendo-se as ocupações ao longo dos respectivos percursos ribeirinhos definidos a uma cota de segurança (sensivelmente a 10 metros, a norte no que virá a ser o eixo composto pelas actuais Rua Dr. António Frederico Cerveira, Rua José Estêvão e Rua do Casal e, a sul, pelo definido pela Rua João Carlos Gomes, Rua Serpa Pinto, Rua Arcebispo Pereira Bilhano e Rua Direita, hoje designada de Rua de Cimo de Vila), continuando para sudeste em direcção ao lugar de Quintãs onde a Linha Férrea do Norte tinha apeadeiro (e este mais próximo que o de Aveiro).

Facto curioso é os lugares da margem norte (Alqueidão, Lagoa e Casal), geograficamente contíguos, serem até 1835 considerados para efeitos judiciais e administrativos, como não fazendo parte da vila de Ílhavo.

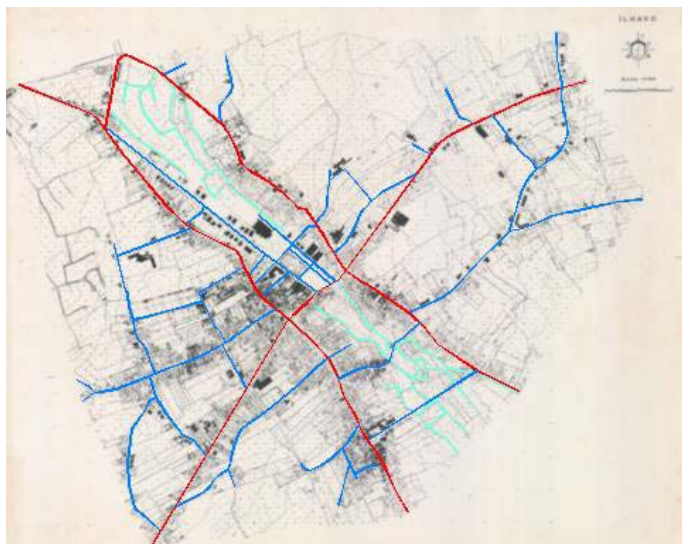


Ilustração 7 - Estrutura urbana, base cartográfica anos 30

A sua unificação mais efectiva deriva de um primeiro esboço de ocupação da plataforma central, definida por uma avenida contígua à Igreja Matriz (Avenida Manuel da Maia) e estabelecida transversal ao vale e ligando as duas vias estruturantes atrás referidas e uma outra avenida de dupla faixa na linha do vale (então denominada Avenida Salazar) e que conglomerava o jardim central e o mercado(1), formando esta plataforma o centro geográfico do lugar e sendo limitada por sudeste pelo eixo igualmente estruturante e perpendicular aos anteriores, que unia aos principais centros urbanos da proximidade, Aveiro para norte e Vagos para sul. Neste contexto e observado a uma maior distância, este esquema linear original adopta uma leitura radial (tipo 'mancha de óleo') e derivando deste centro físico.

Nota (1): segundo esclarecimentos de Senos da Fonseca (in CVCN-18.08.2008) o primeiro Mercado Municipal ('mercado das hortaliças') datava de 1914 sendo que naquele local, entre a Praça da República e o Alto-Bandeira, havia existido até à implantação da República (1911, data em que houve decisão de o demolir), um templo erigido em 1771 – a Capela das Almas. Só em 1925 foi edificado um outro mercado mais amplo e imponente, inspirado nos grandes mercados de Porto e Lisboa, contudo implantado mediante um alinhamento que prejudicaria a posterior regularização da futura Estrada Nacional 109. Contíguo, para poente e na vessada do rio, ficava o Jardim que ganhou o nome da antiga proprietária dos terrenos e grande benemérita, Henriqueta Maia.

Relevante é também, a sul e derivando paralela a este último, desde a zona da Praça da República (centro antigo), a importância da via de ligação da localidade ao núcleo fabril da Vista Alegre criado em 1824 (constituída pelas Rua João de Deus, Rua Dr. Samuel Maia, Rua José António Vidal, Rua da Chousa Velha e Estrada das Oliveiras) e que traduz a própria relevância desta na história local.

Também por aqui e pelo cais da Vista Alegre se efectuava uma das travessias para a margem oposta, Gafanha da Boavista, posto de acostagem principal num tempo em que as comunicações fluviais constituíam a principal via de ligação e escoamento de pessoas e produtos.

Sendo, a par da actividade agrícola, terra de tradição piscatória e das actividades da ria, traduzia nessa rede de caminhos para noroeste a preponderância das ligações às águas da laguna, às marinhas e ao salgado sul, bem como flectindo mais para poente, pela ponte Juncal Ancho através da Gafanha de Aquém pela 'estrada da mota' (marginando pela extensa Colónia Agrícola) até à Gafanha da Encarnação, por onde se procedia a outro atravessamento fluvial, desta feita por barcas, para o cordão litoral e Costa Nova.

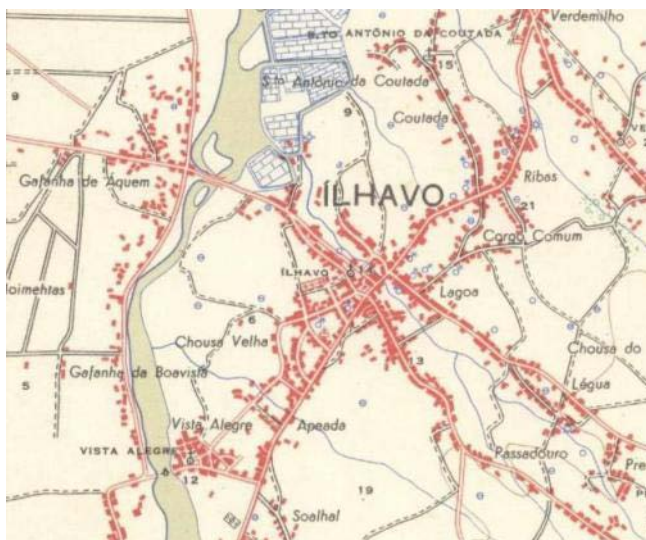


Ilustração 8 - Estrutura urbana, base cartográfica anos 50

Actualmente, alterou-se profundamente o tipo de interdependências que ganharam preponderância na sua estrutura urbana uma nova avenida e que veio definir-se à cota baixa, a Avenida 25 de Abril, bem como as ligações desta ao novo sistema de vias rápidas (acesso para a auto-estrada A17 a sudeste e IP5 a norte, via gafanhas) e uma solução de via circular envolvente à cidade (para libertar o seu tecido central do tráfego pesado ou de atravessamento e que ficará concluída com a execução do tramo sul, previsto executar na área das Cancelas).



Ilustração 9 - Estrutura urbana, base cartográfica atual

- O caso da Gafanha da Nazaré

Mais curiosa pela acentuada transformação do meio natural que lhe está associada, a região das Gafanhas terá começado a ser ocupada apenas na segunda metade do séc.XVIII por gente desfavorecida oriunda de Vagos e Mira (conforme atestam os apelidos dos actuais habitantes e porque toda esta zona integrava à data o concelho de Vagos, só passando a depender de Ílhavo em 1835, altura em que é civilmente desanexada, embora só em 1855 seja definida a sua fronteira). Eram compostas por solos pobres, arenosos, que ao longo dos séculos terão ganho alguma capacidade de fixação e desenvolvimento de vegetação, o que esteve na origem da opção da Câmara de Vagos em distribuir por alguns dos seus habitantes estas zonas de pastos, só parcialmente consideradas aptas para a agricultura. Inicialmente só muito poucos ali encararam possibilidade de assentamento, havendo registo de apenas duas moradoras ao longo da costa compreendida entre a zona do Forte da Barra e Mira mas, na ponta norte da península, paulatinamente um primeiro aglomerado vai começar a ganhar contornos, na zona de Cale da Vila, mais abrigada das areias e dos ventos, havendo registo de 5 fogos no ano 1780.

Fruto de uma intensa labuta e do progressivo enriquecimento dos solos pela técnica do aproveitamento do moliço depositado nas margens e dos estrumes derivados da mistura dos dejectos animais com ervas e fenos, a agricultura foi ganhando uma maior qualidade e capacidade produtiva e conseqüente reconhecimento a nível regional dos seus produtos, pelo que a sua relevância está intimamente associada ao desenvolvimento dos assentamentos. Paralelamente são explorados os recursos da laguna e a actividade piscatória e outras derivadas, como o salgado e as marinhas, que vão progressivamente ganhando relevo como outras das principais ocupações das gentes locais.

Com a estabilização da barra da laguna, posteriormente com os trabalhos de regularização das marés, depois os constantes trabalhos de limpeza e desassoreamento dos canais, o progressivo

assentamento de companhias e estaleiros navais, a navegação mercantil e a indústria do pescado (como as secas e as conservas) e a implantação dos Portos de Pesca Costeira e Longínqua, Comercial e Industrial, o desenvolvimento do turismo balnear e das vias de comunicação e das relações comerciais, a instalação e reforço do tecido industrial, com toda a mão-de-obra associada, acabam por atrair para aqui gentes provenientes das mais diversas partes do país, que concorrem para o reconhecimento de um considerável crescimento demográfico.

Nesse percurso a Gafanha demarca-se da freguesia de Ílhavo (sendo desanexada por decreto de 1910) e conhece ao longo de todo o séc.XX um progressivo desenvolvimento que culmina na sua elevação a vila no ano de 1969 e a cidade em 2001.

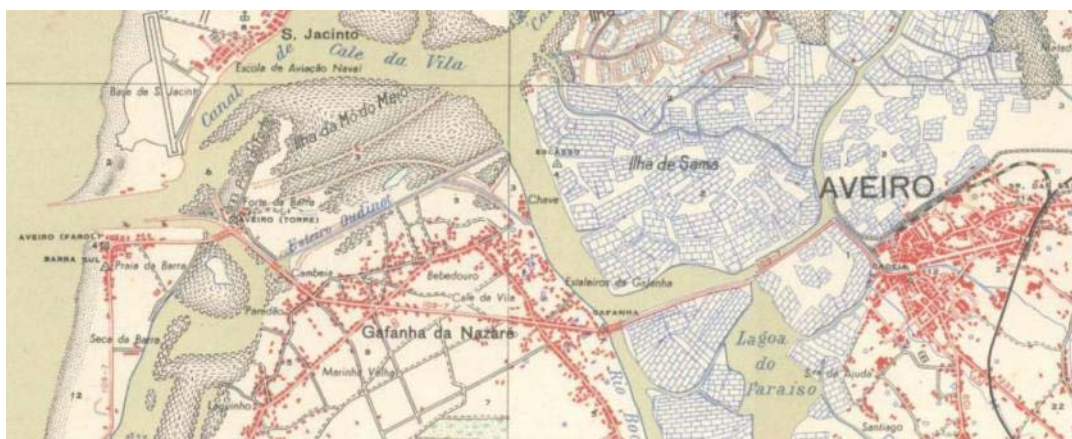


Ilustração 10 - Estrutura urbana, base cartográfica anos 50

Como esqueleto da sua estrutura ressalta o que seria a antiga via de contorno da península (segundo um 'U' invertido) e uma via longitudinal de rasgamento posterior (que atravessa a anterior conformando um 'A') e que ligava a travessia da zona das praias (Barra e Costa Nova, através da velha ponte de madeira hoje desaparecida) para a zona do Forte da Barra, depois atravessando a corte toda a Gafanha até outro atravessamento para a zona das marinhas de sal (igualmente em madeira e desaparecido), por onde levava em direcção a Aveiro e demais ligações para as localidades vizinhas, nomeadamente através dos «caminhos de ferro» que ali têm uma das principais estações.

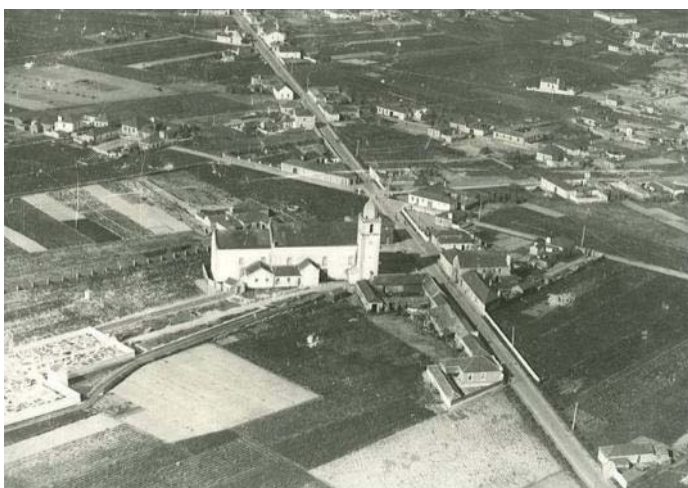
Associado a esta maior proximidade entre a zona da Barra e a cidade de Aveiro bem como entre a Costa Nova e a cidade de Ílhavo por via do atravessamento em barcas via Gafanha da Encarnação, estará o facto de existir, respectivamente, uma maior interacção e identificação entre ambas no processo de desenvolvimento e consolidação.

Significativa foi também a rede de percursos e ligações fluviais, nomeadamente pelo rasgamento do esteiro Oudinot (hoje desaparecido), numa época em que as embarcações eram o principal meio de transporte de pessoas e produtos entre os diversos aglomerados ribeirinhos⁽²⁾ e os mercados.

Nota (2): as principais ligações entre margens respeitavam aos atravessamentos entre a Gafanha da Encarnação e a Costa Nova do Prado, a ponte, entre a praia do Forte e S. Jacinto, a norte, e entre a Gafanha da Boavista e a Vista Alegre, a nascente.



Antiga ponte entre as marinhas e a Gafanha da Nazaré (fonte: site 'Galafanha', prof. Fernando Martins)



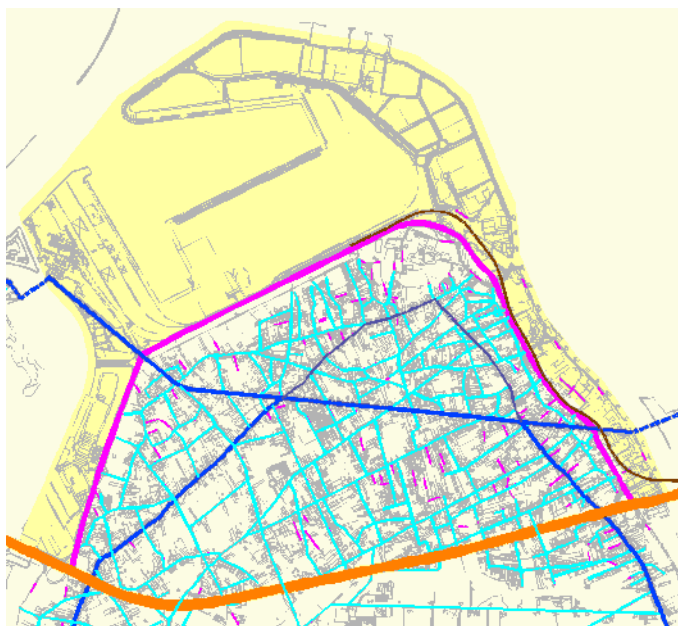
A Igreja Matriz inaugurada no ano 1912 (fonte: site 'Galafanha', prof. Fernando Martins)



Porto bacalhoeiro (fonte: site 'Galafanha', prof. Fernando Martins)



Antigo esteiro Oudinot (hoje desaparecido) por onde era feita a travessia das barcas ligando o tráfego de pessoas e mercadorias entre o Canal de Mira ('ria da barra velha') e o Rio Boco (fonte: site 'Galafanha', prof. Fernando Martins)



Estrutura urbana, base cartográfica actualizada

A leitura que hoje se tem de um tecido urbano denso, complexo, é fruto de sucessivas intervenções ocorridas nesta porção do município – como sejam o sedimento e expansão da área afectada à actividade portuária a norte, a instalação e proliferação das indústrias de pescado de longo curso instaladas a nascente, no denominado porto bacalhoeiro, o rasgamento por uma via rápida (IP5), que tem na actual ponte da Barra o seu ponto de ‘quilómetro zero’, bem como de toda a nova via marginal que desta deriva (arrancando na Avenida dos Bacalhoeiros, correndo paralela aos terminais do Porto de Aveiro e flectindo depois para sul e marginando o Porto de Pesca Costeira) – que acabaram por constituir-se como uma barreira física contínua da cidade, no que resulta um território essencialmente confinado. Paralelamente, no modo como esta porção de território foi preenchido é notório que a uma ocupação linear ao longo dos dois eixos estruturantes acima identificados, procedeu uma maior densificação da malha restante a qual se foi definindo entre estes e os referidos limites, podendo constatar-se no miolo definido entre aqueles eixos e a nova via rápida alguma diferenciação no traçado dos arruamentos (por força de uma mais nítida ortogonalidade) e dimensão dos quarteirões.

- Os casos das praias da Costa Nova e Barra

Como já foi referido acima, a ocupação e desenvolvimento das localidades do litoral constituiu um caso especial, num contexto inclusivamente mais alargado e com repercussão nos usos e costumes dos municípios limítrofes e mais afastados, chegando mesmo ao centro da própria península uma vez que esta zona litoral atlântica se estabelece em situação de maior proximidade com a capital espanhola, relativamente ao litoral mediterrânico.

O seu advento está intimamente ligado com o fenómeno de sedimentação que veio ocorrendo no litoral atlântico de norte para sul, e conseqüente formação de um extenso cordão dunar, que se

processou a partir de cerca do século décimo e da profunda alteração da morfologia de toda uma zona litoral que passaria por Esmoriz, Ovar, Estarreja, Aveiro, Ílhavo, Vagos, até Mira.

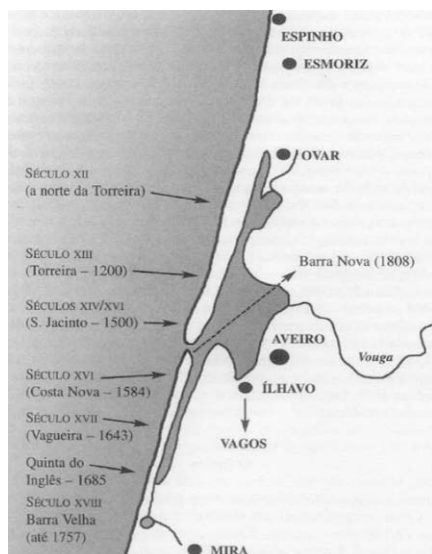


A boca da barra segundo cartografia medieval



A boca da barra e o 'canal de Aveiro' segundo cartografia medieval

Da antiga cartografia identifica-se o que antes foi designado por «canal da cidade» porque dava ligação a Aveiro e a primitiva localização do «forte velho», construído em seiscentos na zona da Vagueira, para o respectivo controlo alandegário.



Histórico da variação da localização da barra (in Monografia de Ovar)

Nos primeiros anos de oitocentos (1808) procedeu-se á estabilização artificial da barra lagunar, do que viriam a resultar condicionamentos ao normal atravessamento para as ‘companhas’ da ‘costa norte’ de S. Jacinto (defronte à Senhora das Areias) e um progressivo assentamento destas do lado inferior, bem como um reforço da ligação entre as gentes da costa poente das Gafanhas com o cordão litoral.

Do que resultou, por sua vez, a sua fixação progressiva do lado interior do cordão sul (mais abrigado) no que, por oposição, passou a designar-se por «Costa Nova». O elemento principal do forte carácter deste assentamento e a importância que paulatinamente veio a granjear a nível nacional deriva da especificidade do sítio e das características elementares das primitivas ocupações de apoio à prática piscatória, posteriormente adaptadas também a residência permanente (‘palheiros’ e ‘palheirões’, estes de apoio à salga).

Nota (3): A construção original do Forte da Barra (provavelmente referindo ao dito ‘forte velho’) data da época da guerra da restauração e foi reconstruída depois de 1800, integrando o plano de defesa nacional, nomeadamente contra as investidas e incursões da pirataria berbere que varreu toda a costa atlântica europeia até à década de 1830.



A barca de 'passagem' e respetiva 'mota' de acostagem (c.1900, fonte: prof. Senos da Fonseca)

Com o tempo e com a melhoria da sua condição económica, sensivelmente a partir do 1.º quartel do séc. XIX, alguns pescadores mais abastados introduzem melhorias significativas na tipologia e sistema construtivo, aumentando o número de aposentos, crescendo na cêrcea, normalmente de dois pisos (o superior destinado a arrendamento de veraneio) e revestidos de madeiras enegrecidas que só posteriormente adotaram o esquema de pintura em cores alternadas (ditas 'às riscas').

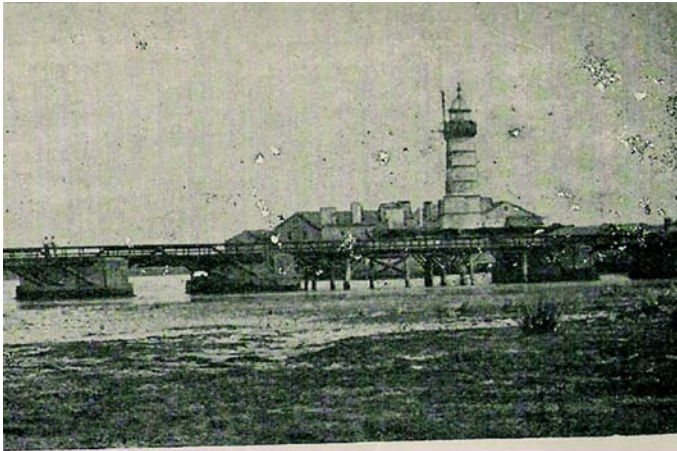
Após 1822 (com o exemplo da casa real) decorre um novo costume social, o da procura das praias para «fazer uso de banhos de mar» (temporada de agosto a setembro, aqui praticado pelas classes mais abastadas das redondezas de Ílhavo, Aveiro, Vagos, Águeda, e até das Beiras), ganha preponderância o fenómeno do turismo balnear.

Mais tarde, em meados do séc. XIX, é construído o dito forte 'novo', o Forte da Barra⁽³⁾, como torre de sinais para controlo do tráfego marítimo que por esta via demandava o dito Porto de Aveiro.

Facto curioso é o de, por esta altura, existirem dois braços que derivavam do referido forte e a entrada da barra a poente e a praia da Cambeia a sul, separando o Canal de Mira de toda a restante ria de Aveiro, cuja ligação para nascente se processava pelo extinto esteiro Oudinot (ver Fig.18).



Planta da Barra em 1843, Arquivo do Porto de Aveiro (fonte: site 'Galafanha', prof. Fernando Martins)



Forte da Barra em meados do séc. XIX (fonte: prof. Senos da Fonseca)



Costa Nova do Prado, inícios séc. XX (fonte: prof. Senos da Fonseca)



Panorâmica da zona central voltada a norte (c.1920, fonte: prof. Senos da Fonseca)



Panorâmica da extensão norte

Associada a esta população flutuante e ao incremento desta nova prática balnear verifica-se uma deslocalização para sul da população residente cuja ocupação exclusiva consistia na pesca.

Para isso contribuiu o panorama de declínio da pesca costeira artesanal - que perde terreno para as novas técnicas e poderio das traineiras e arrastões (contemporâneo ao desenvolvimento do porto bacalhoeiro) – e conseqüente diminuição dos rendimentos dos respetivos agregados, que em algumas situações se veem forçados a ceder o espaço ou as antigas habitações para a nova prática de outros, do arrendamento dessas construções ou dos novos sobrados dos palheiros por temporadas.

Do mesmo modo começam a trabalhar-se estes extensos areais até à zona da Vagueira com o moliço recolhido na laguna para chão de uma agricultura de subsistência, e começa a revelar-se já notoriamente alguma da dicotomia tipológico-económico-social que hoje se lê no tecido urbano do assentamento.

Com a regularização de uma estrada ensaibrada⁽⁴⁾ para apoio das carreiras de diligências e automóveis a serviço dos banhistas, dirigindo para norte em direção ao ‘novo’ Farol da Barra (o mais alto dos 48 faróis marítimos portugueses) e fletindo depois para nascente, para o Forte da Barra e para as cidades (Aveiro e Ílhavo) e pelo progressivo reforço desta ligação, tem lugar o alongamento desta linha de construções e decorre igualmente o reforço do assentamento da praia da Barra, mais próximo em termos de acessibilidades com Aveiro e as ligações entretanto criadas. Por esse motivo, por uma maior amplitude do espaço disponível (constituído inicialmente num pequeno número de grandes parcelas, propriedade de um único dono e uma ou outra seca), por uma crescente pressão imobiliária associada ao turismo, assim como de um conjunto de regras de planeamento mais permissivas – o primitivo assentamento que no início do século passado gravitava em torno do Farol e da ‘praia velha’ conheceu, desde os anos cinquenta, uma considerável densificação.



Farol da Barra em construção (inaugurado em agosto 1893)

Nota (4): segundo esclarecimentos de Senos da Fonseca (in CVCN-18.08.2008) a referida ligação derivou do esforço do Tribuno José Estêvão em dar condições de desenvolvimento ao concelho de Ilhavo, numa primeira instância num troço que ligava Aveiro à Cale da Vila, 1855, e depois estendendo-a até à Costa Nova onde passava largas temporadas, com a construção das pontes da Cambeia (1861) e das Duas Águas (1862); também a ele se ficou a dever a construção da ligação entre as gafanhas e Ilhavo, ponte Juncal Ancho (1865) em substituição da antiga em madeira (1840), com a procedente abertura da estrada para a 'mota' das barcas a partir de 1893 com vista a um mais direto atravessamento para a Costa Nova (e por isso hoje conhecida por «estrada da mota»), como forma de recentrar e controlar o escoamento da actividade comercial e consequente cobrança de receitas fiscais. Contudo esta nova via teve uma execução muito demorada – a que não foi estranha a anexação ao concelho de Aveiro ocorrida em 1895 e os interesses em presença, só vindo a conhecer desfecho por via da contração de um empréstimo municipal que se previa ser coberto num prazo de cinco anos (sendo-o em apenas três) e unicamente com o produto da exploração da barca de passagem. O mesmo José Estêvão e depois o seu filho, o Conselheiro Luís Magalhães, por via dos seus ilustres e numerosos convidados, são precursores do lugar no meio cosmopolita da altura e contribuem decisivamente para o tornar local de referência para as elites regionais e para o que assume papel preponderante o acompanhamento promovido pelas revistas, gazetas e jornais da imprensa da época.



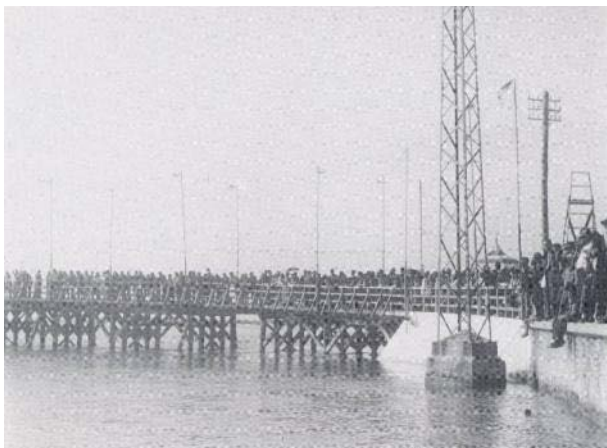
N.º 12 AVEIRO — Farol

Antigo Largo do Farol (fonte: site prof. Hugo Cãlão)



32 — AVEIRO — Vista geral da Prata da Barra

Estrada e atravessamento para o Forte da Barra (fonte: site 'Galafanha', prof. Fernando Martins)

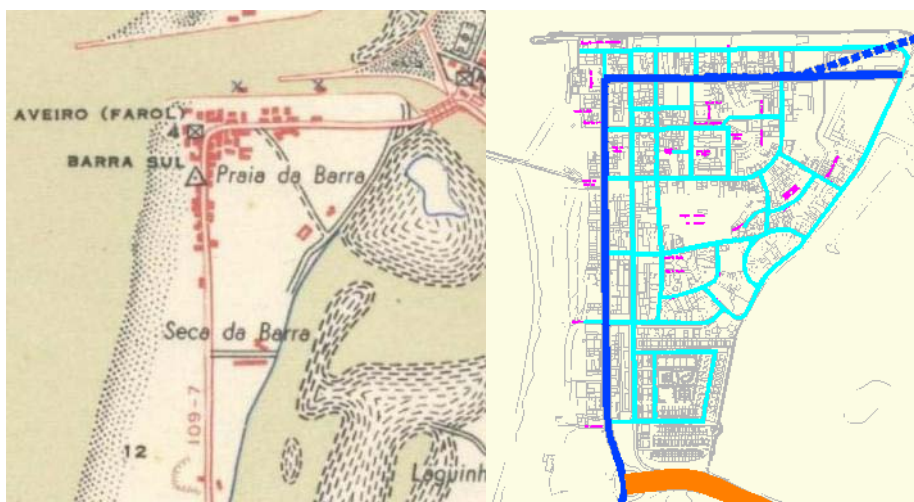


Ponte que ligava a zona litoral ao Forte da Barra



Idem, sobre o lado do Forte (fonte: Antônio Angeja)

Em termos de génese da estrutura urbana, em ambos os assentamentos é notório, numa primeira fase, um tipo de assentamento linear disposto em função da via comum de ligação ao interior. Sendo o primeiro, Costa Nova do Prado, estreitamente relacionado com a atividade piscatória e atividade balnear e estabelecendo-se em maior distância do litoral oceânico, naturalmente se foi estabelecendo – após 1930 com um primeiro alargamento da marginal e a construção do primeiro mercado e em 1932 com a abertura da Rua da 'Boa Vista' - uma quadrícula primária em função dos atravessamentos transversais (conseguidos por via da expropriação de algumas propriedades) dos trajetos para as Companhas da Xávega (e dos carros de bois para apoio da arte) e dos 'caminhos de banhos' bem como de uma segunda linha de novas construções.



Evolução da estrutura urbana do lugar da Barra, base cartografia anos 50

Já no lugar da Barra porque estabelecido sobre o litoral atlântico, o preenchimento do tecido dá-se de modo inverso, ou seja, sobre o espaço da ria e a quadrícula ali praticada deriva antes de um procedimento planeador que em ambas as localidades entretanto se passa a aplicar.

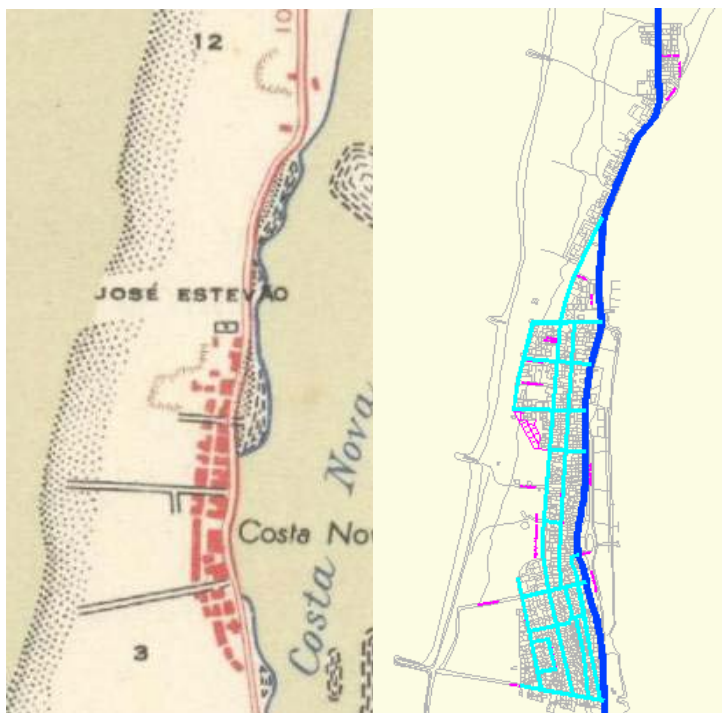
Indissociável de épocas de carestia geral (como aquelas que sempre acompanham os fenómenos das guerras e os períodos subsequentes de reconstrução, como foi o caso especialmente sofrido da primeira metade do séc.XIX onde após uma grande guerra em que Portugal se viu envolvido, ocorre o fenómeno económico da «grande depressão» e o culminar na segunda grande guerra da qual não deixamos também de sofrer consequências) ocorre de uma forma geral uma redução dos procedimentos edificatórios nomeadamente verificando-se uma adulteração das tipologias e dos sistemas construtivos tradicionais, a que não foram alheios os ímpetus reformuladores do movimento moderno e das novas tecnologias (com a introdução do betão e do alumínio), que fazem sentir de um modo mais ou menos generalizado grandes alterações nas paisagens e nos aglomerados.

No caso em apreço, e decorrendo também do alargamento entretanto verificado da prática balnear a estratos mais alargados da população e aos altos preços praticados, bem como de uma preocupação de planeamento que só tarde começa a ter lugar de uma forma mais consistente (forçando de modo mais visível no Bairro dos Pescadores a redução de uma ocupação até então promovida de forma mais ou menos orgânica aos esquemas das grelhas ortogonais), vimos surgir no panorama residencial a prática de sistemas de alojamento alternativo («recoletas») e uma densificação algo caótica das construções no lote.



Vista aérea, anos 60, antes da intervenção de aterro da ria

Fruto desta dinâmica turístico-balnear foram surgindo nos aglomerados outro tipo de equipamentos - para além dos mercados - que refletem a prática social e cultural dos novos costumes, como cafés, cinemas e «assembleias», bem como é amplamente reforçada a atividade comercial diversa.



Evolução da estrutura urbana do lugar de Costa Nova, base cartografia actualizada

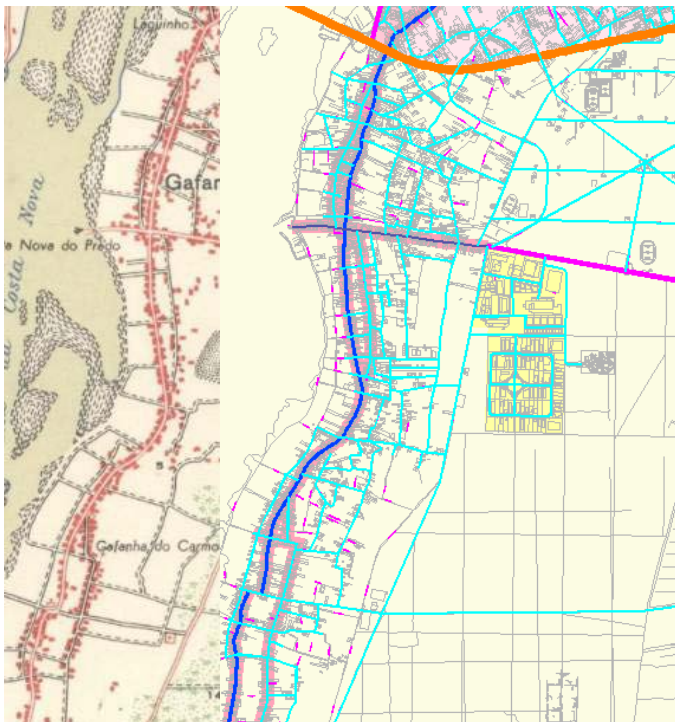
Nas últimas décadas e acompanhando o panorama geral nacional bem como a existência de uma rede de acessos facilitada e integrando o sistema de 'vias rápidas' - que tornaram esta zona balnear atrativa e próxima em toda a profundidade do território nacional e até à capital do país vizinho – teve lugar um período continuado de forte pressão urbanística traduzida na proliferação de alvarás de loteamento e que teve repercussão em transformações significativas do tecido urbano nomeadamente pelo avanço da mancha urbana para norte e para a frente marítima, cuja repercussão foi muito mais evidente na praia da Barra.

Atualmente toda esta zona litoral se depara com outro tipo de problemas, de ordem física e ambiental: por um lado a degradação do sistema dunar que tem estado sujeito a uma forte instabilidade pelo que têm sido promovidas algumas intervenções e implementadas algumas medidas de proteção no sentido de contrariar o avanço da linha da costa, tais como esporões (anos 70), obras de defesa frontal e reconstituição artificial de dunas e, por outro, os riscos de poluição do sistema lagunar da Ria de Aveiro associados a escorrências e vazantes da atividade industrial e agricultura.

- Os casos da Gafanha da Encarnação e Gafanha do Carmo

Nestes casos a estrutura urbana traduz o óbvio desenvolvimento linear - segundo uma antiga via paralela ao canal – de tal forma contínua que não é perceptível o término de uma e o começo de outra. Resultando um especial desenvolvimento para a primeira que é resultado de uma privilegiada situação de centralidade entre o segundo e a Gafanha da Nazaré, a norte, e entre a zona nascente do município e a zona de praias, especialmente por ter sido durante largo período de tempo ponto de

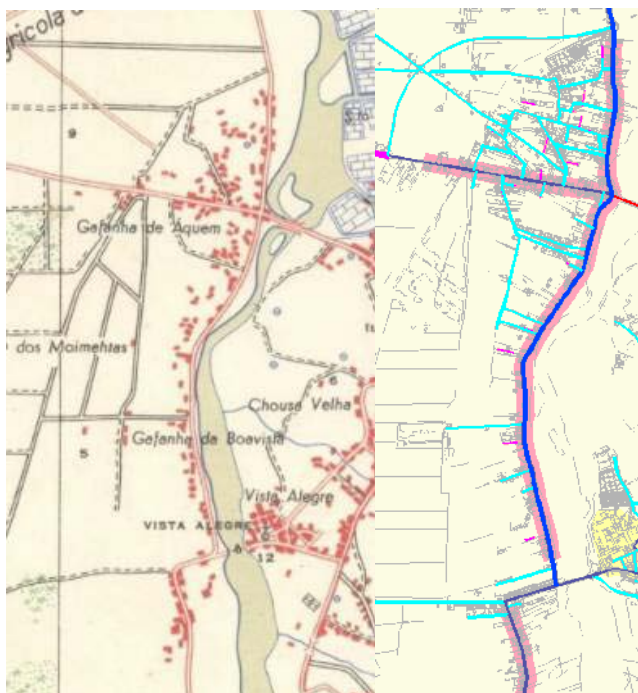
apoio à circulação no canal de Mira. Mais recentemente tirou proveito da situação de maior proximidade para com o principal núcleo de localização empresarial, na Zona Industrial da Mota.



Evolução da estrutura urbana, base cartografia dos anos 50 e recente

A sua estrutura urbana essencial traduz literalmente essa condição de charneira, assente num esquema viário em cruz.

- Os casos da Gafanha de Aquém e Gafanha da Boavista



Estrutura urbana, comparativo entre a base cartografia dos anos 50 e mais recente

Estes dois casos denotam uma dinâmica significativamente diversa dos anteriores, conforme resulta de uma óbvia dispersão do edificado embora seja clara uma estrutura viária em 'T' (resultante do entroncamento da via de atravessamento para poente com a via que margina o Rio Boco e liga para a Gafanha da Nazaré a norte e, para sul, para o município de Vagos.

No caso da Gafanha da Boa Vista trata-se de um pequeno aglomerado que mais parece estabelecer-se em continuidade da mancha da Vista Alegre, apesar de numa primeira fase essa ligação ser dependente de atravessamento por barca.

Refletem por isso a própria centralidade morfológica da cidade de Ílhavo no desenho da freguesia – São Salvador, não relevando o Rio Boco o carácter de obstáculo natural, tanto mais que cedo se consumou o seu atravessamento por via da ponte Juncal Ancho.

Para além de alguma densificação do triângulo norte da Gafanha de Aquém, de resto, em ambas, pouca alteração se verifica entre as bases cartográficas antigas e as mais recentes.



Antiga travessia da Vista Alegre (fonte: foto de Dr. João de Oliveira, [Ramalheira](#))

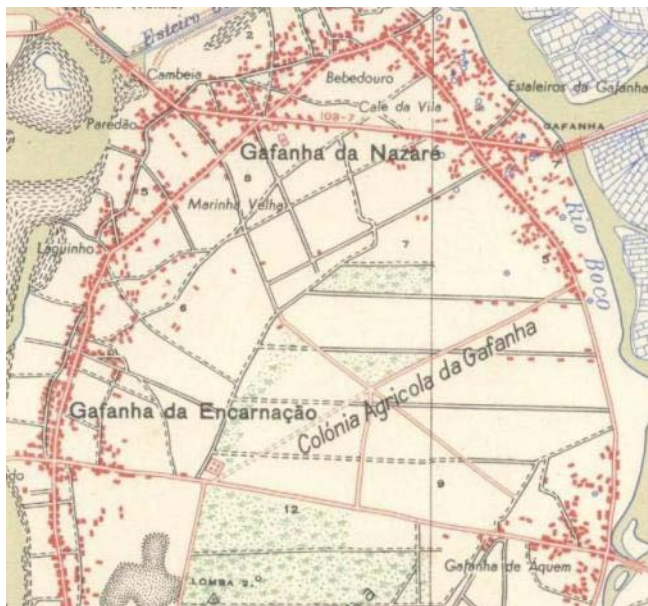


Antiga travessia da ponte Juncal Ancho (fonte: foto de Faria, [Ramalheira](#))

Um caso particular da ocupação do território das Gafanhas foi a Colónia Agrícola, experiência de colonização interna do Estado Novo, para o que subtraiu 441 hectares do cabeço norte da área de Mata Nacional, e distribuídos numa primeira fase pelas freguesias de Ílhavo, Gafanha da Nazaré e Gafanha da Encarnação e só mais tarde sendo afeta toda ela a integrar a freguesia de Ílhavo. Terrenos que foram organizados em ‘casais’, por sua vez integrando uma habitação e três hectares de solo a dedicar exclusivamente à atividade agrícola, e que foram distribuídos a partir de 1952 por deslocados de diversos pontos do país. Experiência, contudo, fracassada porquanto dos 75 casais iniciais apenas 20 permaneceram.

Foi ali sediado um centro de formação profissional agrícola e, posteriormente, após o período revolucionário e a par de alguma indefinição quanto à competência de gestão daquela área, foram também ali sendo localizados alguns equipamentos (campos de futebol, piscina, parque de campismo, cemitério), instituições de solidariedade social, uma capela e um santuário (Schoenstatt).

Encontra-se fisicamente estruturada segundo uma malha de vias paralelas sentido nascente/poente que é atravessada por duas outras vias diagonais, dispostas em cruz e de cujo centro deriva uma ligação perpendicular para o ponto médio da estrada da mota.



Colónia Agrícola, base cartografia anos 50

- Conclusão

Ponto crucial na génese dos povoamentos do município é a contínua transformação da paisagem lagunar até à estabilização mais recente da sua linha de costa atlântica e ao assentamento desta vasta área de aluviões e areias, bem como o modo como os seus povos se lhes souberam adaptar e tirar proveito.

Em termos de sùmula relativamente às suas estruturas urbanas, como se verifica, no município de Ílhavo estas derivam originalmente de assentamentos definidos segundo um sistema elementar de ocupação linear orgânica, em função dos percursos essenciais e de ligação entre os pontos de confluência estratégicos dos seus habitantes e respetivas ocupações. Nos casos em que se verifica um reforço do carácter urbano ou catalisador da concentração, seja por fatores de preponderância administrativa ou associados ao grau de adaptação geo-morfológica e espalhamento no território, esses lugares acabam por desenvolver estruturas radiais (caso da sede do município, Ílhavo) ou esquemas mais ou menos regulares de quadrícula (gafanhas e praias).

Conforme já foi referido, constatamos que este tipo de estrutura tem vindo, ao longo dos últimos anos, a promover um conjunto de constrangimentos na 'malha urbana' municipal (alguns já identificados no PDM em vigor de 1999 (Estudos Sectoriais), nomeadamente porque:

- origina poucos espaços públicos ou espaços públicos pouco relevantes, quando não meros espaços sobranceiros (p. ex. bermas),

- promove espaços públicos de conformação irregular e baixo índice de atractividade e mobilidade,
- promove geralmente uma rede viária também ela irregular (em extensão e funcionalidade), apresentando geralmente grandes problemas na sua hierarquização,
- segundo morfologias que não promovem o quarteirão e quando o fazem, este surge de grandes dimensões,
- promovendo incoerência e lacunas de legibilidade;
- originando estruturas urbanas desorganizadas e criando maiores dificuldades de gestão cadastral.

4. Proposta de “Sistema Urbano” Municipal

4.1. Uma nova visão do “sistema urbano”

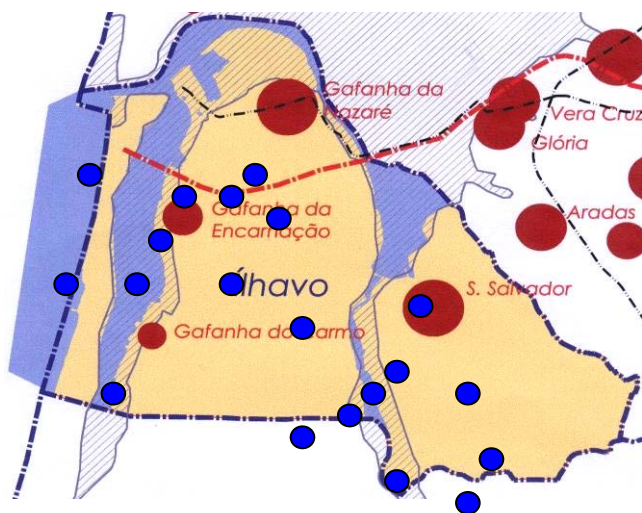
Os estudos desenvolvidos no âmbito do PEPCI, confirmam a ideia de que o Município de Ílhavo (inserido numa área urbana contínua - CIRA), terá que reforçar a sua inserção regional, devendo procurar romper com o “fatalismo dimensional” que durante tanto tempo o marcou, para ambicionar algumas soluções de nível superior.

4.2. O Sistema urbano hierarquizado / centros urbanos organizados em rede

Pretende-se promover um sistema urbano que se encontre hierarquizado e que permita a organização em ‘rede’ dos seus centros urbanos. Esta lógica de ‘rede’ introduz novas oportunidades e permite a otimização de recursos cada vez mais escassos.

Deste modo, é fundamental:

- Reforçar os centros urbanos existentes (núcleos antigos);
- Propor novas centralidades;
- Identificar as áreas centrais (centro urbano) e quando necessário os sub-centros (existem freguesias que não têm uma ‘área central’ clara).



O Município de Ílhavo é constituído por 4 Freguesias: S. Salvador, Gafanha da Nazaré, Gafanha da Encarnação e Gafanha do Carmo, com os seguintes aglomerados:

S. Salvador:

- Ílhavo;
- Coutada;
- Légua;
- Chousa Velha;
- Vista Alegre;
- Gafanha de Aquém;
- Gafanha da Boavista;
- Carvalheira;
- Vale de Ílhavo;
- Moitinhos;

Gafanha da Nazaré:

- Barra;
- Forte da Barra;
- Marinha Velha;
- ambeia;
- Chave;
- Bebedouro;
- Cale da Vila;

Gafanha da Encarnação:

- Gafanha da Encarnação;
- Costa Nova;

Gafanha do Carmo:

- Gafanha do Carmo

Cidades do Município de Ílhavo:

- 2 cidades: Ílhavo e Gafanha da Nazaré;

Núcleos Antigos:

- Centro de Ílhavo (PDM);
- Costa Nova (GTL)

É importante consolidar as áreas centrais (centros) e identificar os sub-centros, contribuindo para clarificar a hierarquização da estrutura urbana municipal

4.3. Orientações para a consolidação dos perímetros urbanos

Os atuais perímetros urbanos, com exceção da Cidade de Ílhavo e das Praias (Barra e Costa Nova), não são áreas contínuas nem compactas. Apresentam 'vazios' interiores, onde não é permitida construção no seu interior e o lote edificável é de 30m de profundidade caso confronte com arruamento infraestruturado. Propõe-se por isso alterar o lote edificável para - 40m com vista à uniformização com vários municípios vizinhos (CIRA) uma maior diversidade de soluções na organização do lote edificável e porque se identificam várias situações (quer ao nível da gestão urbana, quer do planeamento urbanístico), em que por motivos de realinhamentos as edificações ou ficam sem anexos ou sem logradouros, quando na generalidade todos os requerentes o pretendem;

Cada vez mais as pessoas, principalmente as que vivem em espaços mais isolados (periferias), querem usufruir de infraestruturas modernas, ter acesso a informação, aos equipamentos sociais e serviços e aos padrões normais de conforto, segurança e qualidade da vida modernos.

Apresenta-se fundamental aprofundar um modelo de ocupação para as áreas da periferia, especialmente as que fazem a transição entre as áreas urbanas consolidadas e as áreas urbanas não consolidadas. Apresentam-se algumas das ideias que se estão a consolidar nesta matéria, no sentido de - respeitando os recursos naturais (proteção e conservação) - adequar pequenas intervenções que pretendem apenas qualificar os lugares, contribuindo para a melhoria das condições de vida das pessoas, nomeadamente:

- qualificar as periferias (áreas urbanas não consolidadas), favorecendo a coexistência de funções residenciais, comerciais e de serviços;
 - inventariar, reabilitar e integrar pequenos núcleos (áreas degradadas, envolventes de quintas, etc);
 - tratar os espaços intersticiais não preenchidos;
 - salvaguardar/garantir as funções de drenagem das áreas ocupadas e a ocupar;
- melhorar a vivência da população residente, vocacionando nos espaços livres funções lúdicas, culturais e recreativas;
- recuperar a imagem ambiental dos lugares, interligando os espaços edificados aos espaços naturais;
 - definir dentro da estrutura ecológica, as várias estruturas a adotar: estrutura verde primária, secundária para os espaços exteriores livres;

Se, por um lado, queremos, e muito bem, salvaguardar e conservar as paisagens das áreas periféricas, não deveremos fazê-lo à luz de princípios urbanísticos que não promovem a criação de espaço público. A estrutura linear permitiu criar um 'tecido urbano' distribuído de tal forma, que criou

grandes lacunas mais ou menos envolvidas por construções e pelas vias que as alinham, originando ambiguidades na leitura dos perímetros urbanos, da malha urbana e das classes de uso do solo: urbano, rural ou peri-urbano.

É fundamental consolidar a configuração do tecido urbano e estabilizar os remates com os espaços conexos de categorias de uso diferente. Cabe ao planeamento encontrar orientações para um progressivo reordenamento do território nessas 'zonas problema'.

5. Critério para a reclassificação do solo rural para urbano

A área urbana consolidada é a "área de solo urbanizado que se encontra estabilizada em termos de morfologia urbana e infraestruturas e está edificada em pelo menos 2/3 da área total do solo destinado a edificação (...) e a estrutura ecológica municipal desde que delimitada como tal (...)” - cf. guia do PDM.

A redefinição dos perímetros urbanos em vigor implicou reclassificação de áreas de solo urbano para solo rural. A passagem de urbano para rural é motivada por acertos de cartografia, onde os dados do PDM em vigor têm origem em cartografia analógica com erros consideráveis de espessura de traço, desequilíbrios no desenho de profundidades de edificação e indicação de núcleos edificados (cf. Figura 11). Existem também áreas onde ao longo do tempo não foram registadas dinâmicas urbanísticas, tais como o aglomerado da Gafanha da Boavista integrado no PP 13 (PDM em vigor), ver figura 12 ou o núcleo de armazéns na Gafanha do Carmo. A figura 13 ilustra a confrontação entre os perímetros urbanos em vigor e os propostos. De notar o equilíbrio e consolidação do conceito de urbano com a proposta, em relação aos perímetros em vigor.



Ilustração 11

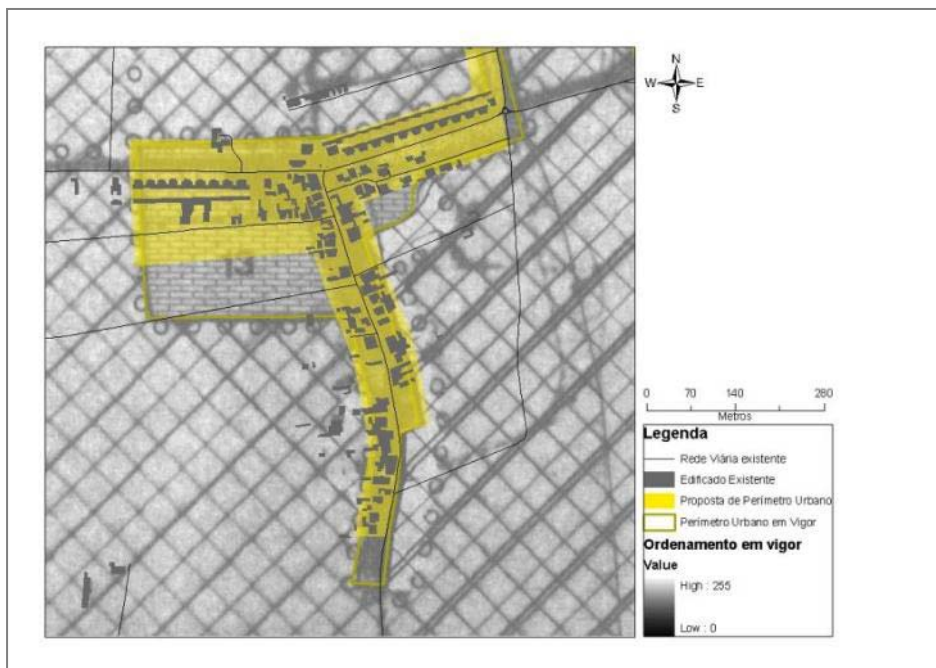


Ilustração 12

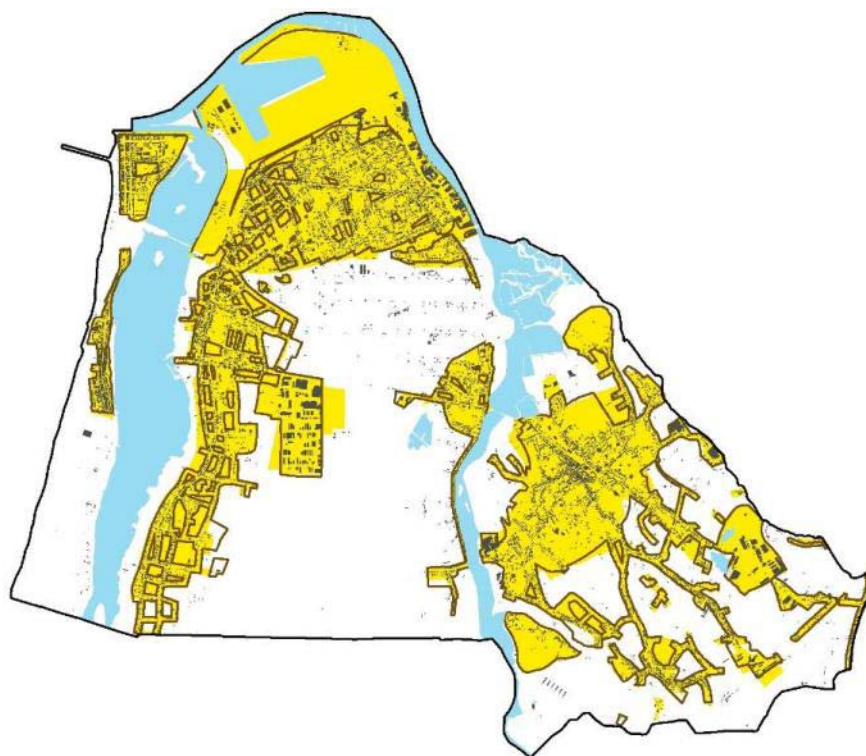


Ilustração 13

Segundo as indicações do PROT-C (Figura 14), dado que houve reclassificação de solo urbano para rural, para a determinação das áreas urbanas consolidadas e áreas urbanas livres, foram

considerados os espaços integrados no perímetro urbano proposto, com a exceção das zonas industriais e empresariais (Figura 14).

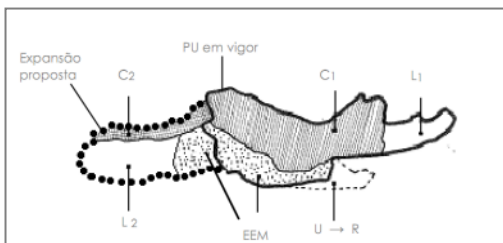


Ilustração 14

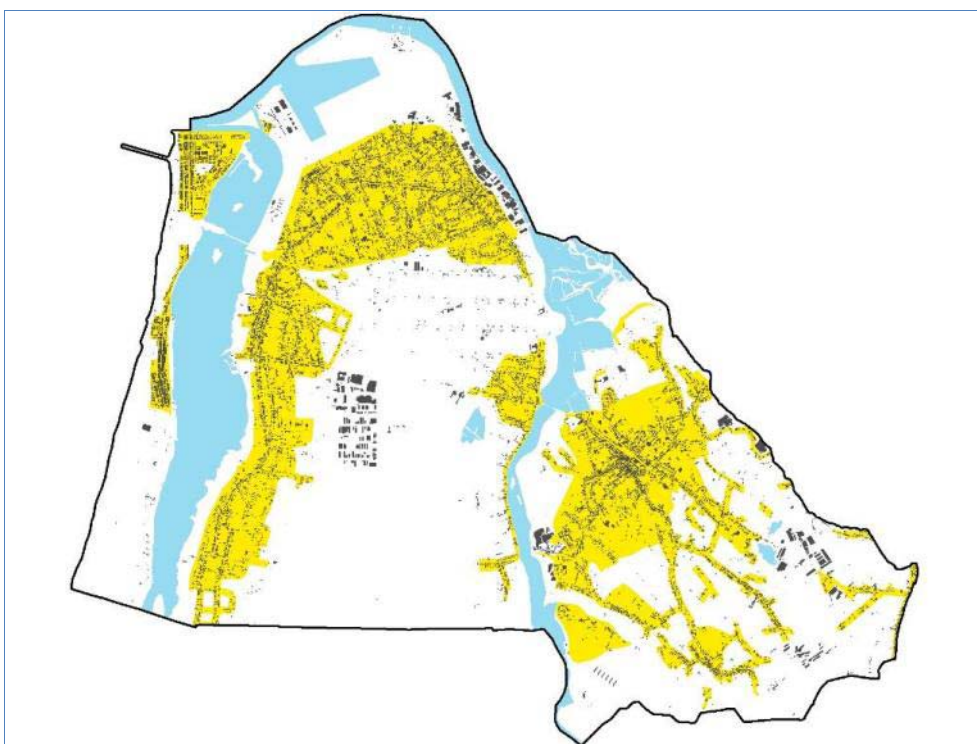


Ilustração 15

O cadastro predial em sistemas de informação geográfica (SIG) permite identificar os prédios ocupados e os que ainda são possíveis de urbanizar (livres), com base no edificado existente e nos atos legais de compromisso.

As áreas consolidadas são aquelas em que o prédio está ocupado com construção e pertence ao solo urbano, e as áreas livres, são aquelas que inseridas também em perímetro urbano e que apesar de não ocupadas por edificação têm ainda condições para urbanizar, são o espaço remanescente do perímetro urbano, ver figura 16 e 17.



Ilustração 16

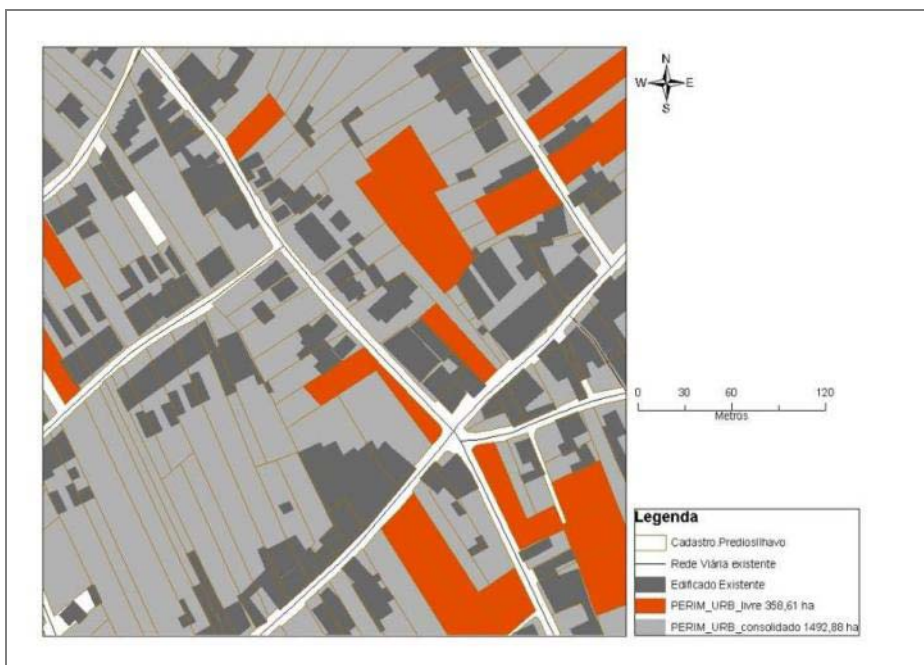


Ilustração 17

6. Quantificação de áreas para a reclassificação do solo

A quantificação de áreas é feita por aglomerado, sendo eles: Ílhavo São Salvador, Gafanha da Nazaré, Gafanha da Encarnação, Gafanha do Carmo, Gafanha d'Aquém, Gafanha da Boavista, Barra e Costa Nova. São aglomerados estabelecidos pelo INE como lugares dos Censos de 2011, ver Figura 18.

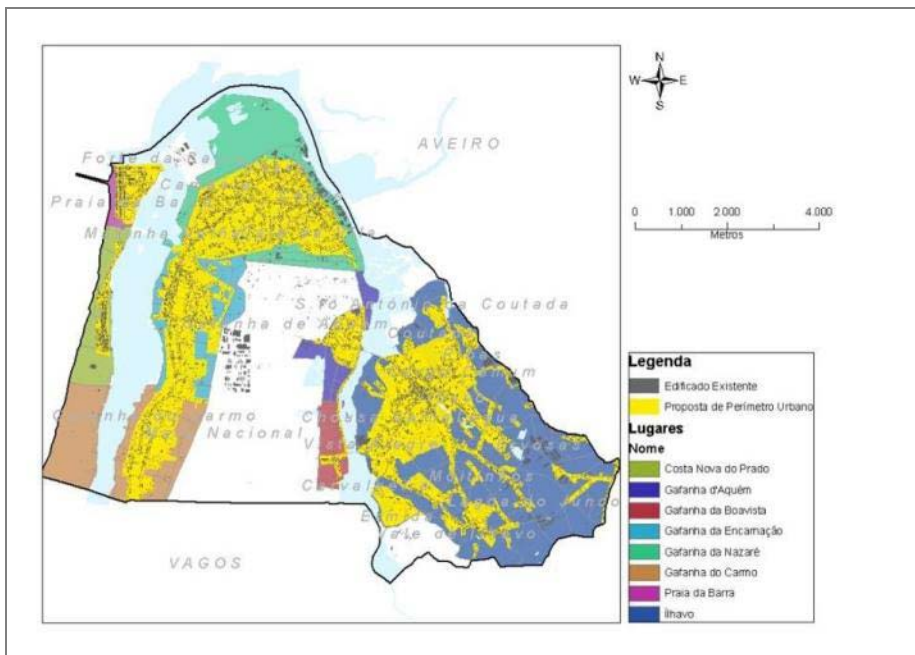


Ilustração 18

Para a criação de novas áreas de expansão do perímetro urbano devem ser cumpridos os seguintes critérios:

O somatório das áreas urbanas consolidadas e legalmente comprometidas, incluindo a estrutura ecológica municipal, tenham atingido um valor igual ou superior a 70% dos perímetros urbanos atuais.

$$C1 + C2 + EEM \geq 70\% \text{ Área PU proposto}$$

+

O somatório das áreas livres dos atuais perímetros urbanos, mais a ampliação proposta, não exceda 40% do perímetro urbano atual (não contabilizando as áreas de estrutura ecológica municipal e as zonas industriais/empresariais).

$$L1 + L2 \leq 40\% \text{ Área PU proposto}$$

Uma vez que a distinção entre solo consolidado em vigor C1 e proposto C2 não é relevante para a quantificação das áreas, tendo em conta que o C2 está também integrado nos PU propostos e tem o mesmo peso que o C1, a contabilização de áreas C1 e C2 foram generalizadas para um único tipo

Consolidado. Relativamente à Estrutura Ecológica, pela sua génese urbanística, optou-se por diferencia-la (ver figura 19).

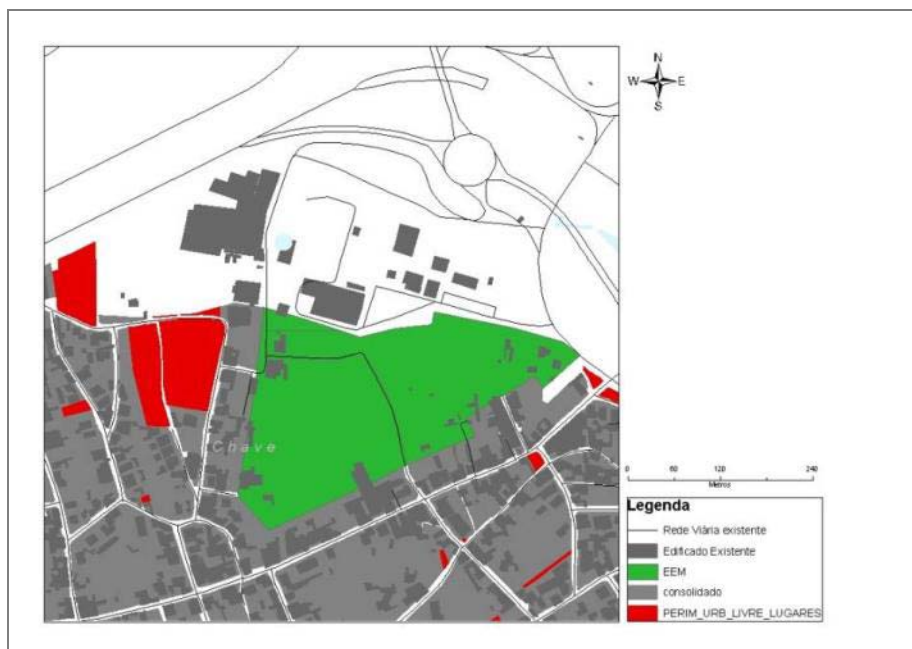
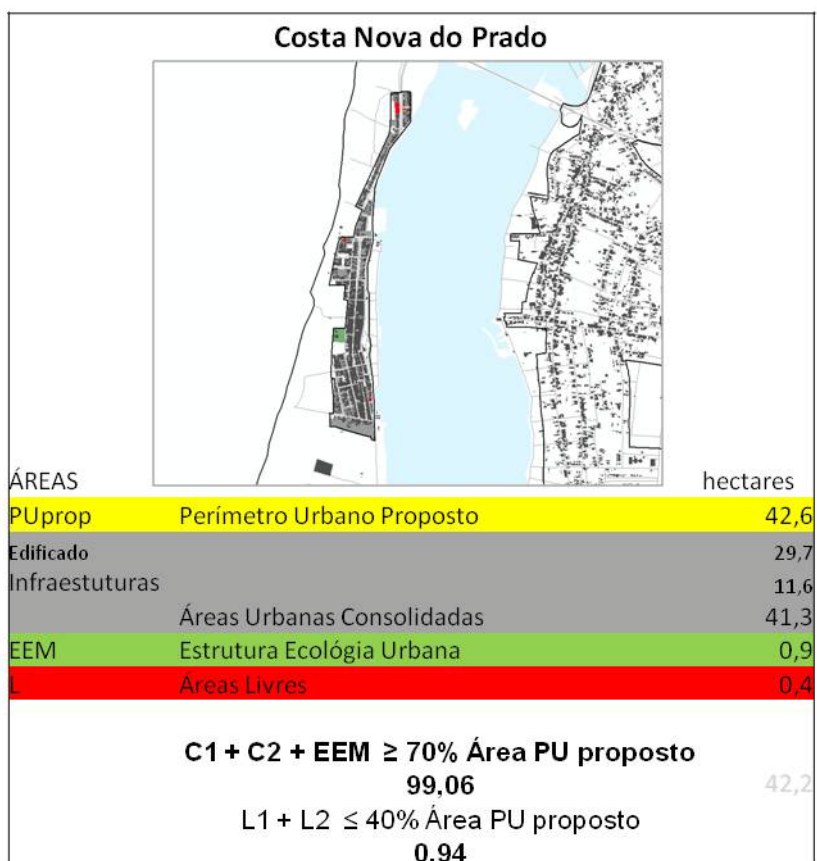
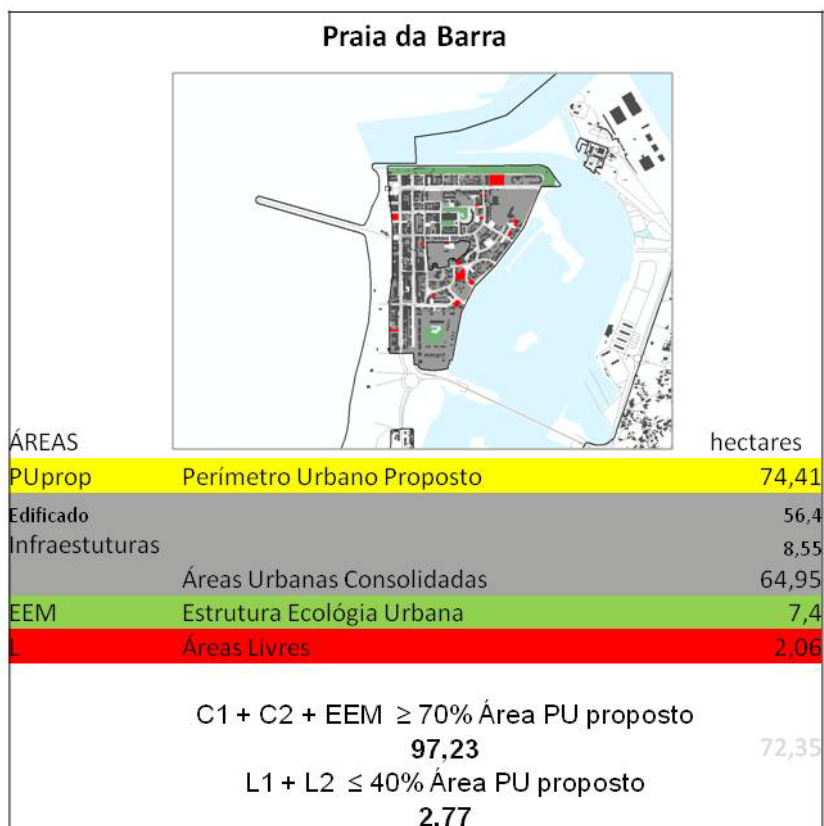
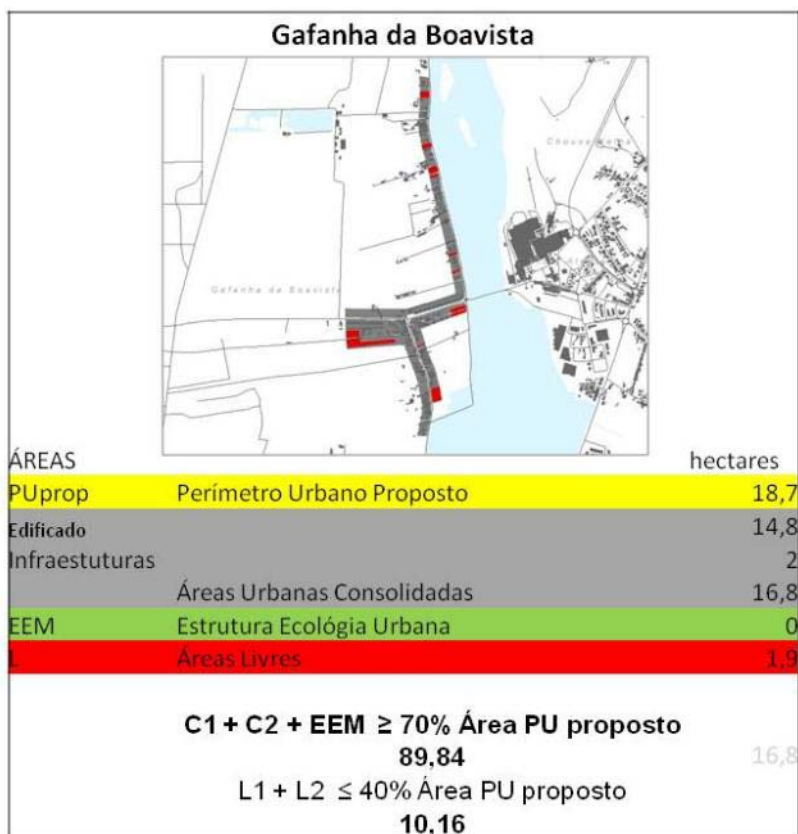
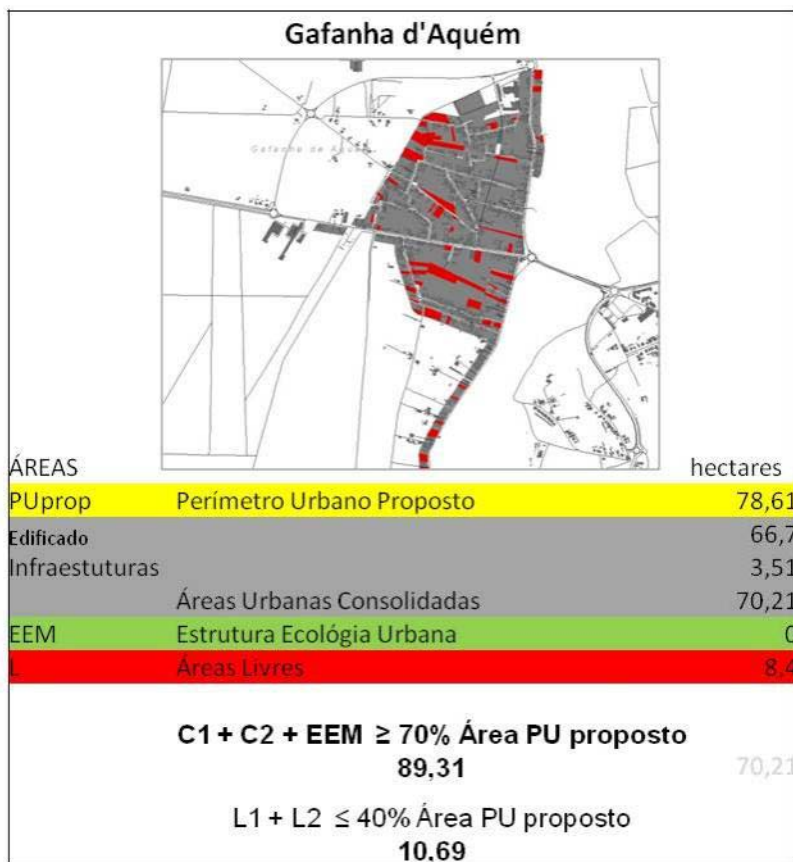
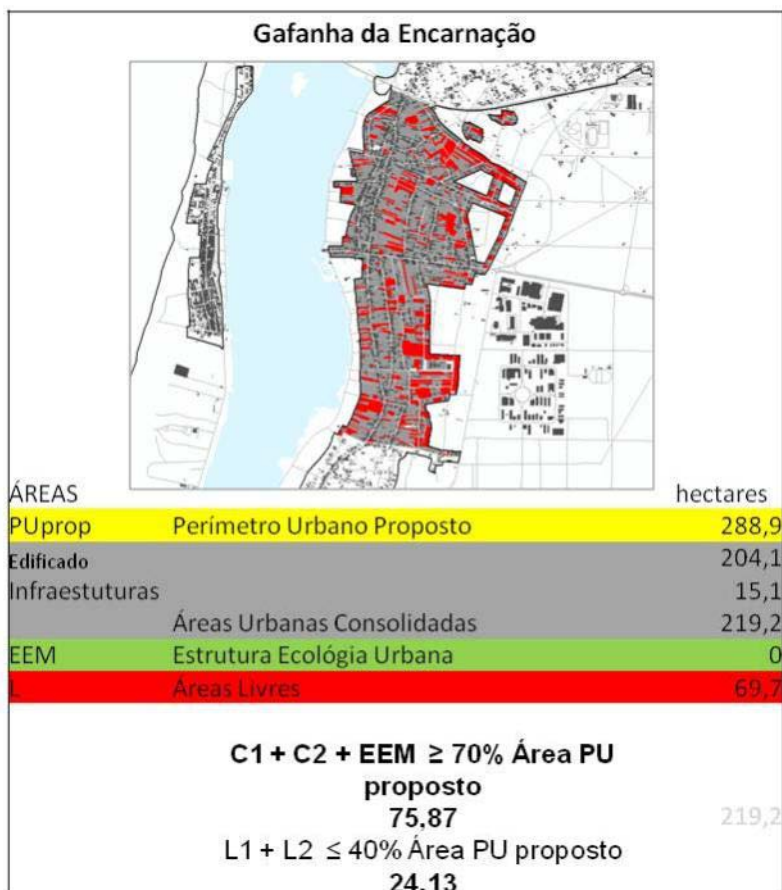
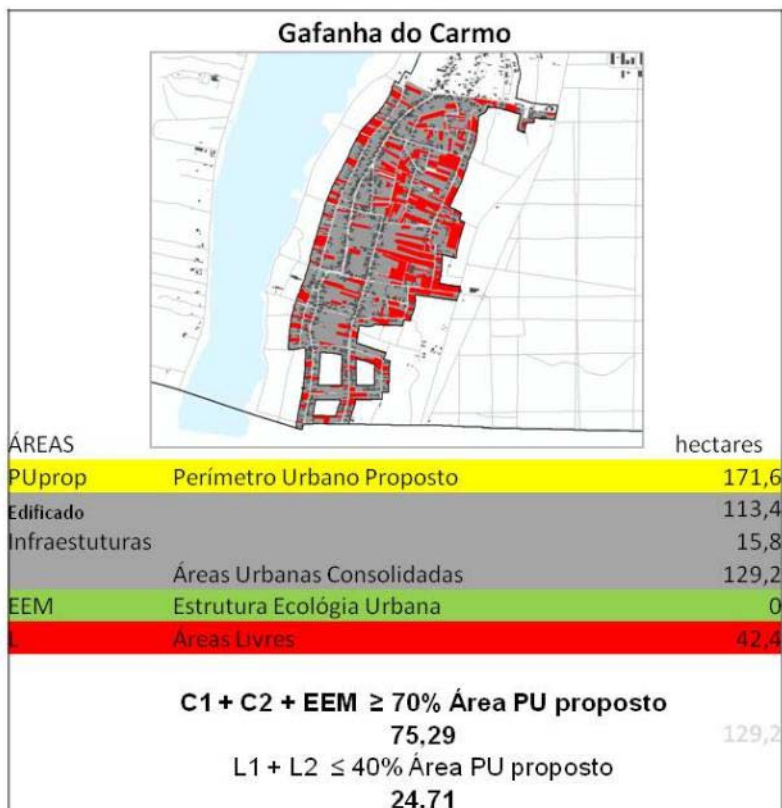


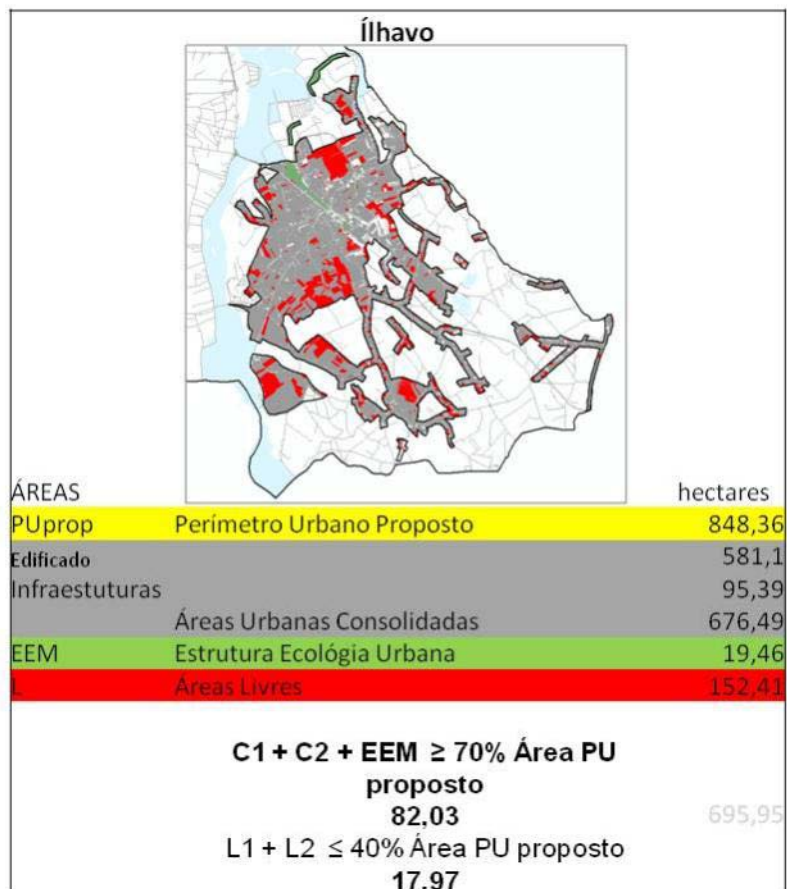
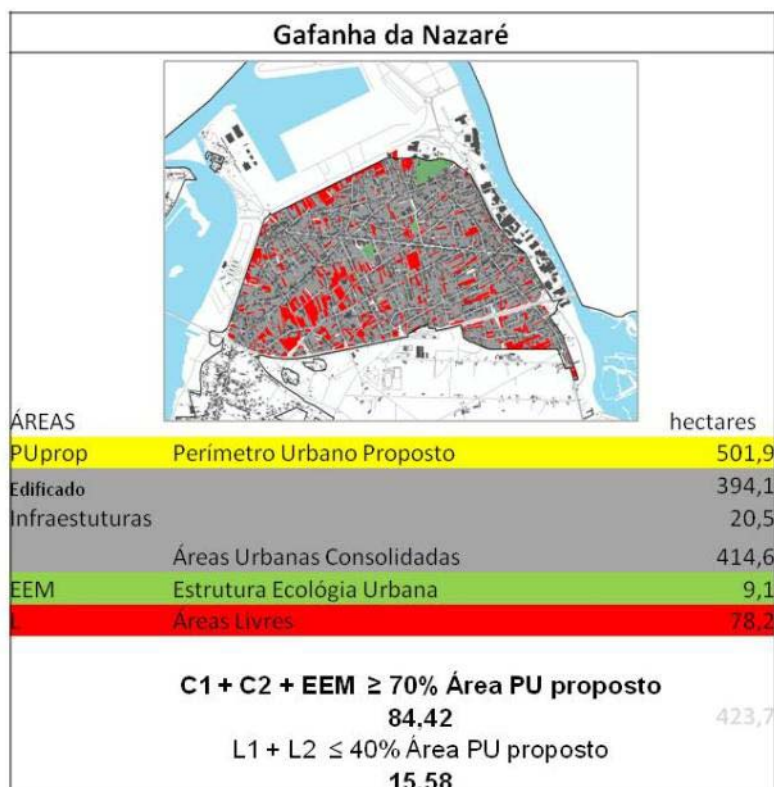
Ilustração 19

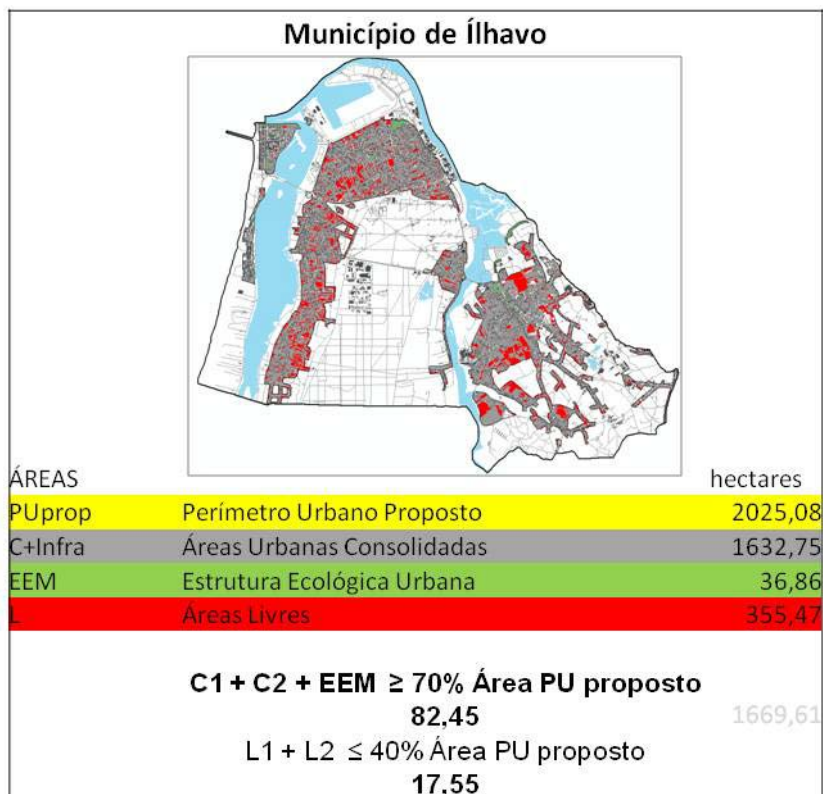
6.1. Quantificação por aglomerado









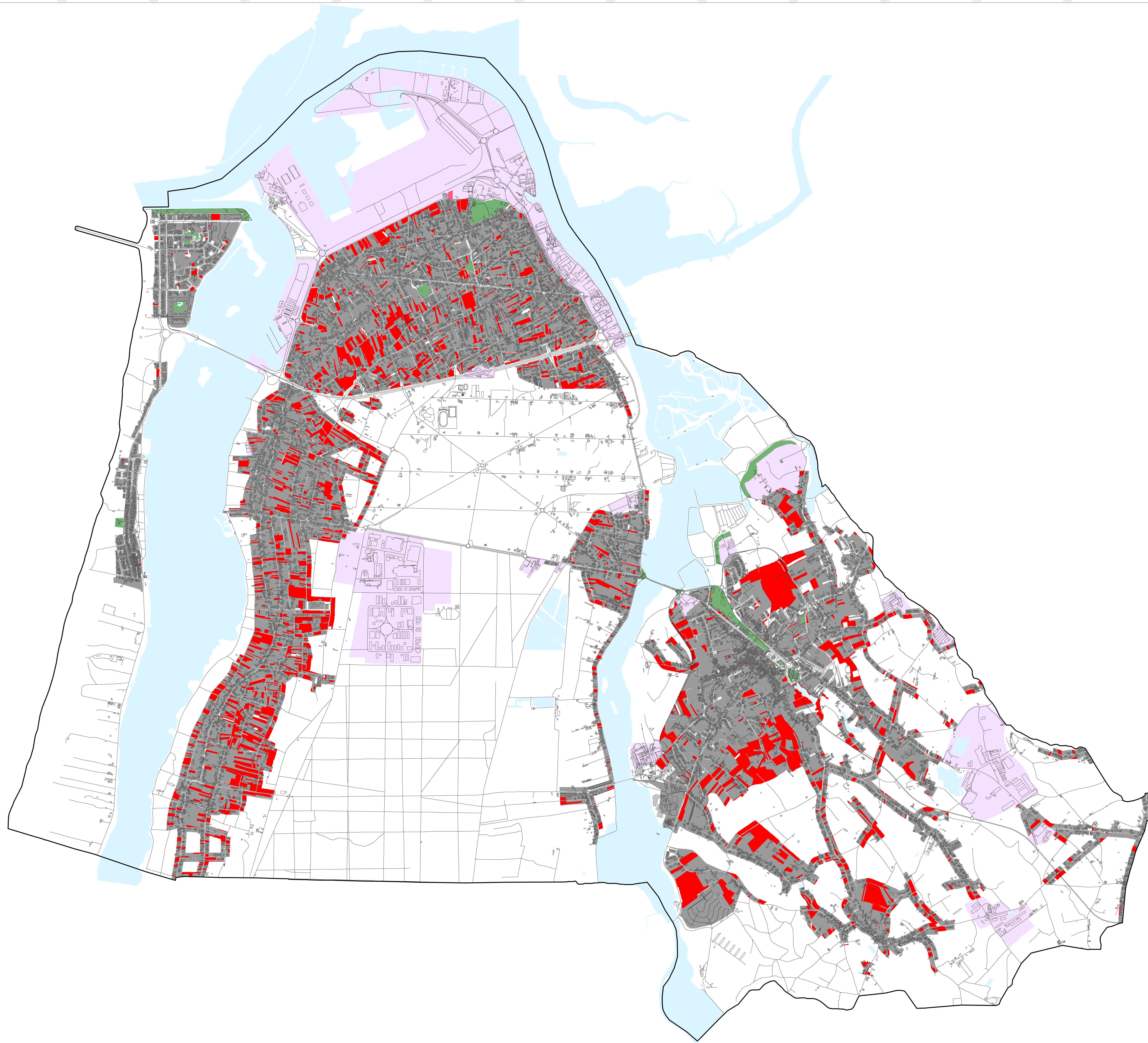


7. Conclusão

Conforme demonstrado nos quadros anteriores, verificamos que o Município de Ílhavo, relativamente à avaliação e fundamentação dos perímetros urbanos propostos, cumpre os critérios estabelecidos para a criação de novas áreas urbanas. Deste modo, consideramos que no âmbito desta análise (ponderação e redefinição dos perímetros urbanos), que a reclassificação de solo rural como urbano, justifica-se no caso do Município de Ílhavo, pelos motivos que foram apresentados nos pontos anteriores.

Anexo 1

Planta dos perímetros urbanos (justificação)



- Edifício Existente
- Limite de Concelho
- Rede Viária existente
- Espaço de Atividades Económicas (indústria e empresariais)
- EEM
- Espaços Consolidados
- Espaços Livres

N
1:15.000

pdmilhavo
 Plano Diretor Municipal
 Câmara Municipal de **lhavo**

Planta dos perímetros urbanos
 (justificação)

Anexo 2

Planta dos perímetros urbanos propostos

Anexo 3

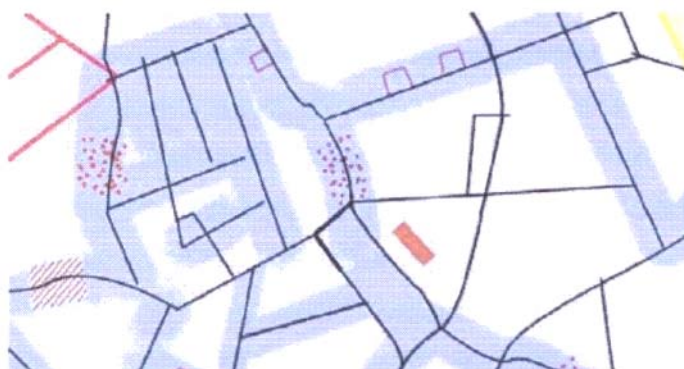
Orientações para a elaboração de PMOTs - PROT/C (08/04/2008)

A normativa referente ao Povoamento e Ordenamento do território será formulada no PROT-C como um conjunto de orientações para a elaboração dos PMOTs (cf. Versão Preliminar da Proposta de Normas Gerais, Vol. I, 8/04/2008).

Do ponto de vista da clarificação dos Perímetros Urbanos, o PROT-C recomenda as seguintes orientações:

1. Discriminar positivamente a densificação das áreas urbanizadas

Os municípios devem promover o preenchimento das áreas já urbanizadas através da colmatação de vazios intersticiais, da conservação e rentabilização das infra-estruturas existentes e incentivando a densificação razoável das áreas urbanas, evitando, sempre que possível, novas expansões isoladas.



Em matéria de contiguidades, coesão tipo-morfológica, efeito de densificação e urbanidade, é necessário estreitar a interrelação entre a infra-estrutura e a edificação, a colmatação e a gestão morfológica de sectores urbanos, implicando:

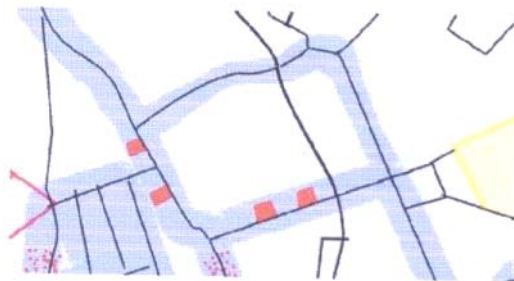
2. Definir os traçados de suporte à edificação

Os PMOTs devem definir os traçados das vias existentes ou propostas que possam vir a suportar a construção, distinguindo vias habilitantes ou não para esse efeito, porque é a partir destas infraestruturas que se define a morfologia do território e a forma “urbana”.

Os PMOTs devem garantir a definição dos traçados e das formas de ocupação do espaço urbano a partir de desenhos-tipo exemplificativos.

3. Discriminar positivamente a reabilitação do edificado e a ocupação dos vazios existentes

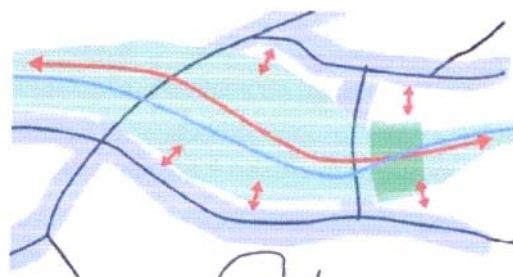
Os municípios deverão privilegiar nos seus programas e negociações institucionais a consolidação e qualificação dos tecidos urbanos incluindo o preenchimento de espaços livres com capacidade construtiva em áreas a consolidar.



4. Qualificar o Sistema de Espaços Colectivos

A qualificação e a infra-estruturação do Sistema de Espaços Colectivos assumem uma importância fundamental na estruturação do espaço urbano e, em especial, nas áreas com elevados défices de legibilidade e de funcionalidade. Deve-se contribuir para a melhoria das vias, passeios, estacionamento e arborização.

Fora do urbano mais consolidado, a estruturação do Sistema de Espaços Colectivos deve integrar valores ambientais, paisagísticos e culturais próprios do contexto, nomeadamente os traços fundamentais da paisagem rural original (materiais, texturas, escalas, etc).



5. Requalificar a estrada/rua

As estradas ao longo das quais se foram fixando edificação e actividades, constituem um património particularmente relevante, pelo que se considera que os municípios deverão promover a intervenção nestas estruturas, recuperando ou alterando a sua função e imagem, ou seja, redesenhando-as de modo a conferir-lhes maior segurança, conforto e urbanidade.



6. Evitar a produção casuística e descoordenada de espaço de uso colectivo

Os espaços públicos propostos deverão, pela sua concepção, ser de fácil manutenção e ter uma identidade própria, evitando espaços sobrantes, ambíguos, degradados ou abandonados.

As áreas correspondentes aos espaços públicos municipais, destinadas a espaços “verdes” de utilização colectiva, devem apresentar continuidade, ter acesso directo a partir de outros espaços ou vias públicas, em função do contexto urbano específico de cada aglomeração, combinando o desenho com o contexto biofísico e paisagístico (EEM)

As polaridades urbanas e peri-urbanas devem reforçar condensações de actividades e emprego, de modo a estruturar o território urbanizado com nódulos que, além de

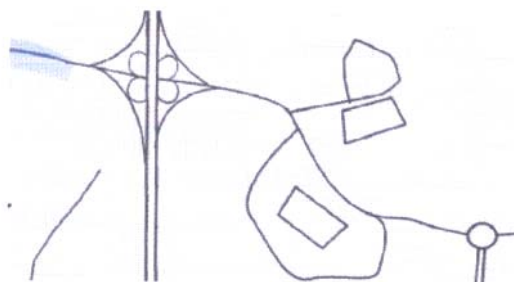
influenciarem o perfil económico, se constituam como pontos de referência, contribuindo ainda para o reforço da identidade local.

7. Discriminar positivamente a mistura de actividades

Promover o “mix” funcional na cidade consolidada, nas novas expansões, e em especial, nas polaridades emergentes espontâneas ou previstas em PMOT.

8. Encorajar a densificação urbana em nós ou eixos de transporte colectivo

Deverão ser privilegiadas as densificações localizadas em zonas de forte acessibilidade, designadamente em locais ou percursos servidos por transportes públicos e com possibilidades de facilitar a intermodalidade.



9. Potenciar a atractividade dos centros, reunindo equipamentos colectivos e serviços

As centralidades existentes ou propostas em PMOT, deverão ser fortemente reforçadas e qualificadas, beneficiando o seu espaço público, concentrando equipamentos estruturantes e localizando actividades (lazer, restauração, etc) que promovam a atractividade urbana.

A instalação de equipamentos e infraestruturas de interesse público e colectivo deve ser definida, em sede de PMOT ou no decurso da gestão urbana, tendo em consideração o seu carácter estruturante no ordenamento do espaço urbano e na importância que detém para o reforço das centralidades.



Em termos de mobilidade, potenciação de redes e nós e intermodalidade, deve ser promovida a importância da rede viária como suporte de mobilidade e da imagem urbana e a questão da hierarquização viária, dos transportes e da intermodalidade.

10. Dar prioridade à rede viária de hierarquia intermédia.

Valorizar a importância das vias de hierarquia intermédia que asseguram a conexão entre a rede local e a arterial e que contribuem para a coerência e funcionamento da rede viária, para a estruturação do território e dinamização das polaridades urbanas, atendendo, nomeadamente, a estratégias e coerências de nível supra-municipal.

Em matéria de estrutura ecológica, unidades de paisagem e áreas de reabilitação, deve promover-se a valorização das componentes ecológicas, ambientais e paisagísticas através da sua relação sistémica, entendendo a Estrutura Ecológica como unidade reguladora, a vários níveis, dos usos dos territórios dispersos e consagrando a necessidade da sua coerência transversal.

11. Assegurar a coordenação das estruturas ecológicas municipais

É essencial, para os efeitos pretendidos, articular e assegurar a continuidade das estruturas ecológicas municipais, numa perspectiva territorial mais vasta que abranja as homogenias e continuidades paisagísticas e que consagre os corredores ecológicos existentes ou potenciais. A esta intenção deve corresponder também a compatibilização e coerência dos critérios regulamentares previstos pelos municípios;

