

Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha Nascente em Vila do Conde: contributo de um geógrafo

Mário Gonçalves Fernandes*

Nota prévia

O texto que aqui se apresenta é a reposição, assumidamente inalterada, de uma parte do meu contributo para o *Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha Nascente em Vila do Conde* (PP.ZRN.VC, Polis de Vila do Conde/Câmara Municipal de Vila do Conde¹). Na outra parte, enquanto geógrafo e membro de uma equipa liderada pelo Arq^o Rui Passos Mealha, visei ir para além do texto, carreando elementos, decorrentes da análise morfogenética do espaço, para, pela reflexão/debate, contribuir para delinear o *concept* subjacente à proposta de plano. De alguma forma, a leitura do texto seguinte, quando acompanhada pela análise do referido *Plano de Pormenor* permite inferir esse esforço.

A ideia inicial, para esta pequena parcela a adicionar ao livro de homenagem à Prof^a Doutora Rosa Fernanda Moreira da Silva, passava por, evocando o exemplo do *Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha Nascente em Vila do Conde*, inserido numa área que a homenageada tão bem conhece, desenvolver uma reflexão que gravitasse em torno do papel do geógrafo na concepção da acção sobre o território a esta escala. Uma reflexão que explicitasse a ligação entre o texto académico de análise/compreensão e a proposta, buscando naquele, naturalmente sem exclusividade, parte da seiva para o plano, da pedra da abóbada projectada, depois limada por razões técnicas, ambientais, culturais e económicas, mais pragmáticas.

Contudo, limitações conjunturais levam-me a adiar essa reflexão para um outro momento, sem, no entanto, deixar de sublinhar, por agora, que “operar na contemporaneidade significa ter consciência de que a realidade não tem referencial fixo, o que transforma todas as nossas experiências criativas em realizações periféricas, fragmentárias, marginais. A nossa metodologia já não se encaixa, portanto, na procura de um sistema paradigmático. Estamos longe da *cidade ideal* do Renascimento, da *cidade total* do Iluminismo, da *cidade progressista* do Higienismo oitocentista ou da *cidade fordista* do Urbanismo Moderno e, no entanto, é na estratificação de todas elas que se define o nosso

* Geógrafo, membro do GEDES (Gabinete de Estudos de Desenvolvimento e Ordenamento do Território) e do Departamento de Geografia, ambos sediados na FLUP.

¹ A área em estudo corresponde a uma unidade de paisagem, estruturada pelo Rio Ave e localizada a nascente da ponte da EN13/Praça da República, abarcando ambas as margens entre os açudes de Azurara e da Retorta.

campo analítico e projectual”². Neste contexto, é na compreensão do lugar que, com arrojo e ponderação, deve assentar uma das âncoras do plano/projecto e, aí, o geógrafo tem um papel a desempenhar.

Formação da malha urbana de Vila do Conde

O edifício do antigo Mosteiro de St^a Clara é a referência proeminente da paisagem urbana de Vila do Conde e a imagem que mais frequentemente se recorda ao evocar-se esta cidade. Os seus traços de Trezentos tornaram-se irreconhecíveis depois das alterações resultantes das intervenções arquitectónicas de Seiscentos. À feição actual e à imagem monumental e neoclássica da fachada Sul, que adquiriu a partir de 1778³, associa-se uma presença morfológicamente forte que, hodiernamente, importa sublinhar. A sua influência nos destinos da urbe, outrora importante, foi-se mitigando ao longo dos séculos terminando em 1834, com a extinção das ordens religiosas. Depois de passar para as mãos do Estado em 1893 (à data da morte da última freira), o edifício albergaria as funções de Casa de Correção e Detenção para menores a partir de 1902⁴, restringindo-se acentuadamente a sua importância funcional, enquanto pólo gerador de movimentos e, por esta via, também da malha urbana.

Antes, a partir dos séculos XIII/XIV, o Monte do Mosteiro constituiu um dos três pólos/vértices que, como sublinhou Manuel Maia GOMES⁵, desenharam o triângulo estruturador da malha que adquirirá expressão claramente urbana no contexto de Quinhentos, quando a construção de um novo centro, adjacente à hipotenusa de caminhos que articulavam os outros dois pólos (a *Praça Velha*, actual Largo Antero de Quental, e o *núcleo ribeirinho*), reflectia a prosperidade económica do país e da vila, mas também a afirmação do poder concelhio de uma terra que, apesar de reguenga, sentia o espartilho do senhorio local a quem tinha sido doada.

Contrariamente a muitos dos lugares alcandorados que abrigaram castros, o Monte do Mosteiro, onde se localizou o castro de S. João⁶, não perdeu importância com a romanização. De facto, as moderadas altitudes (pouco superiores a 30 metros) e a localização privilegiada em relação ao rio, permitiram que o aproveitamento dos recursos fluviais, apesar de levar ao povoamento das suas margens, não levasse ao completo abandono da elevação, o que é testemunhado pela referência à igreja de S. João, que se manteria como primeira igreja matriz até ao século XVI. Apesar de tudo, seria a partir da fundação do Mosteiro de Santa Clara, em 1318, que o Monte se constituiria, de facto, como pólo gerador do tecido urbano, papel que seria reforçado à entrada do último quartel do século, quando, entre

² Nuno GRANDE, 2002, *O Verdadeiro Mapa do Universo, Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*, Coimbra, e/d/arq, pág. 173.

³ Amélia POLÓNIA, 1999, *Vila do Conde, Um porto nortenho na Expansão Quinhentista*, Porto, FLUP, Dissertação de Doutoramento, policopiada, pág. 714.

⁴ Gerido pelos padres da Congregação Salesiana, que lhe acrescentaram a valência de Escola Profissional, a partir da década de 1940 (Vd. Marta MIRANDA, 1998, *Vila do Conde*, Lisboa, Ed. Presença, pp. 23-25).

⁵ Manuel Maia GOMES, 1995, “Evolução histórica, Desenvolvimento Urbano de Vila do Conde”, *Boletim Cultural da C. M. De Vila do Conde*, nº 15/16, pp. 100-115, pág. 100.

⁶ Apesar de não restarem quaisquer vestígios materiais do castro de S. João, este é referido no primeiro documento conhecido sobre Vila do Conde, datado de 953, que constitui a carta de venda, ao Mosteiro de Guimarães, da “*villa de comite* tal como confronta com a *villa fromarici* [Formariz] e com a *villa euracini* [Póvoa de Varzim] e ainda com a água do mar, segundo os seus antigos limites, íntegros, vos concedemos com suas salinas e pesqueiras e igreja construída no castro chamado de S. João” (excerto da transcrição incluída em Marta MIRANDA, 1998, *op. cit.*, pág. 16).

1367 e 1372, a vila passaria para a sua alçada⁷, ficando o Mosteiro com o senhorio e usufruto de terras e rio, o que incluía açudes e azenhas (as da margem direita⁸), pesqueiras e rendimentos da *barca de passagem*.

Entretanto, começou a consolidar-se a área edificada em torno da *Praça Velha*, onde a provável localização do primitivo edifício dos paços concelhios atesta e reforça a centralidade desse largo, cuja génese se explica pela convergência de múltiplos caminhos, entre os quais se relevam os percursos do Mosteiro, da Póvoa de Varzim, de Barcelos e do *núcleo ribeirinho*. Este, ter-se-á constituído sensivelmente na mesma época, adjacente à praia localizada a montante e na proximidade de um pequeno promontório, onde viria a ser edificada, mais tarde, a capela do Socorro. As condições seriam aqui propícias para ancorar a faina ligada ao rio e ao mar, pelo que, contido entre a praia e os cais da margem direita do Ave e o rio das Fontainhas, a juzante, foi-se consolidando o *núcleo ribeirinho*, o qual cresceria, em torno de um largo marginal (que incluía parte do actual largo do Dr. Cunha Reis), com o incremento da expansão marítima nacional, a partir do século XV.

A época da expansão ultramarina Quinhentista terá sido aquela em que Vila do Conde adquiriu, no contexto coevo, características marcadamente urbanas. De facto, como o demonstrou Amélia POLÓNIA (1999), as condições favoráveis do porto vilacondense e a preexistência de actividades ligadas à pesca e à navegação (de cabotagem e internacional, nomeadamente na rota do Mar do Norte), levariam a que o poder real encarasse Vila do Conde como um alforge de náuticos e de embarcações. Assim, nesta conjuntura, surgiu a concessão do foral manuelino (1516), sucederam-se os privilégios e as isenções, o recrutamento de mestres, pilotos e mareantes e o fomento da construção naval, assistindo-se ao crescimento económico e populacional consequente e à decorrente ampliação e enriquecimento do espaço edificado da urbe.

Para atestar a importância de Vila do Conde, enquanto aglomerado urbano, basta referir os dados do Numeramento de 1527-1532, que já registava 905 moradores⁹ e uma população estimada de 3620 habitantes, colocando-a como a quarta povoação da comarca de Entre Douro e Minho em termos de dimensão populacional, apenas sendo superada pelo Porto, Guimarães e Viana da Foz do Lima, com 3006, 1405 e 962 moradores, respectivamente. Contudo, apesar de com base apenas neste critério, e no contexto de Quinhentos, se lhe poder atribuir o estatuto de aglomerado urbano¹⁰, importa também assinalar as significativas transformações urbanas que aconteceriam ao longo do século XVI, com a abertura de novos espaços públicos e com a construção de edifícios, que qualificaram a vila de então e constituem a parte mais importante do património edificado da cidade de hoje.

⁷ Amélia POLÓNIA, 1999, *op. cit.*, pág. 53.

⁸ A primeira azenha, que viria a pertencer ao Mosteiro, terá sido edificada no século XII (Amélia POLÓNIA, 1999, *op. cit.*, pág. 725), mas chegaram a sete o número de azenhas propriedade do Mosteiro, todas localizadas na margem direita, a montante do local de travessia da *barca de passagem*, e das quais não restam vestígios. Na margem esquerda existiam também azenhas, como a azenha do Marquês de Vila Real, que adquirira o senhorio de Azurara (Amélia POLÓNIA, 1999, *op. cit.*, pp. 110-111), da qual persiste um edifício ameiado. Existem notícias da existência de um engenho neste local desde o séc. XIII, embora o que hoje vemos seja o testemunho da restauração e ampliação concretizada em 1532 (Marta MIRANDA, 1998, *op. cit.*, pág. 87).

⁹ Júlia GALEGO e Suzanne DAVEAU, 1986, *O Numeramento de 1527-1532, Tratamento Cartográfico*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, pág. 110.

¹⁰ Seguindo o Numeramento de 1527-1532, existiam “33 aglomerações urbanas com mais de 500 fogos”, como sublinhou Orlando RIBEIRO, 1971, “Cidade”, in *Dicionário de História de Portugal*, Vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, pág. 576.

A título de exemplo, e não contabilizando os numerosos vestígios ainda existentes em edifícios de habitação espalhados um pouco por todo o centro histórico, foram enumerados por Amélia POLÓNIA (1999, pp. 715-717), no tocante a edifícios religiosos, a nova Igreja Matriz (1502-1573), a Casa e Igreja da Misericórdia (a partir de 1525), o Convento de S. Francisco (a partir de 1522), a Capela de S. Roque (após 1579/80) e a Capela do Socorro (1603); em relação a edifícios civis, refira-se a casa da alfândega régia (após 1487) e os novos paços do concelho (entre 1538 e 1555). Além disso, lembra aquela autora, *são ainda do século XVI e das primeiras décadas de Seiscentos os melhoramentos, ou construção de raíz, dos cais da vila, e do Forte de S. João Baptista*¹¹.

Como reflexo desta fase de apogeu e expansão, refira-se a rectificação do traçado de ruas, como foi o caso da Rua de S. Bento¹², e a abertura de novos espaços públicos, como aconteceu com a nova rua a ligar a Misericórdia e a Rua da Lage (actual Rua da Igreja), com as ruas de serventia adjacentes aos novos cais e com a abertura da Rua Nova (actual Rua do Lidador), esta visando facilitar a articulação entre a área ribeirinha e o novo centro da vila: a Praça Nova¹³. Releve-se, enfim, a grande importância do rasgamento desta praça, destinada a acolher, no seu lado Norte, o edifício dos novos paços concelhios e a relacionar-se com a edificação da nova Igreja Matriz, nas suas proximidades. A importância da Praça Nova, planeada para possuir a forma quadrada¹⁴ tão característica das praças Renascentistas, decorre do facto de, pelo menos aparentemente, constituir o elemento central de um pensamento global para a vila, o qual passaria pela constituição de um novo centro, com uma imagem urbana digna e racionalista e com o papel de articular os dois pólos preexistentes (Praça Velha e núcleo ribeirinho) em que a vila se espartilhava, sendo, portanto, consolidador da malha urbana.

Ainda hoje são claramente visíveis na malha urbana da cidade, e delimitáveis em planta, os dois pólos iniciais e o novo centro que os articulou. A teia de ruelas centrada na praça velha resta um pouco esbatida, porque a praça perdeu importância funcional e as intervenções oitocentistas eliminaram algumas das ruelas, regularizaram outras e interiorizaram a praça num quarteirão maior de limites rectilíneos, enquanto o “leque de arruamentos” voltado ao rio e agarrado às proximidades da matriz e dos paços do concelho se preservou com presença mais marcada, porque ao manter a sua importância funcional ficou incólume aos rasgamentos oitocentistas e do Estado Novo.

No final de Quinhentos estava definido o essencial da malha urbana que perduraria até à segunda metade de Oitocentos. Até esta centúria, no essencial e porque *não existem relatos ou indicações de abertura de novas ruas ou acréscimo da sua população durante os séculos XVII e XVIII*¹⁵, apenas importa referenciar o seu paulatino preenchimento/densificação e a construção, em 1792, da primeira ligação permanente entre Vila do Conde e Azurara: a ponte de pedra, localizada a montante e adjacente ao sopé do Monte do Mosteiro. Ansiada pelo poder municipal desde 1535, mas durante séculos dificultada por um Mosteiro de Santa Clara cioso dos seus rendimentos da barca de passagem¹⁶, a ponte manter-se-ia erecta apenas até 1821, quando, em época de cheias, cederia à corrente impetuosa das águas do

¹¹ Amélia POLÓNIA, 1999, *op. cit.*, pág. 716.

¹² Manuel Maia GOMES, 1995, *op. cit.*, pág. 107.

¹³ Amélia POLÓNIA, 1999, *op. cit.*, pág. 723.

¹⁴ ... a matriz é apenas uma peça de um programa mais vasto, que inclui o planeamento de uma praça “...quadrada [...] que terá quinze braços em cada quadra e será feita em maneira que da dita praça possam ver a dita porta principal da dita Igreja e a dita rua vira ter na metade da dita praça”. (Amélia POLÓNIA, 1999, *op. cit.*, pág. 722).

¹⁵ Manuel Maia GOMES, 1995, *op. cit.*, pág. 109.

¹⁶ A construção da ponte implicava, naturalmente, a eliminação da barca de passagem. Sobre esta contenda vd. Amélia POLÓNIA, 1999, *op. cit.*, pp. 103-108.

Ave. Este acontecimento proporcionou a elaboração do projecto que levaria à duplicação do terreiro de Sobmosteiro (actual Praça da República), concretizada com o avanço do cais sobre o rio (figura 1)¹⁷ e à construção de uma “provisória” ponte de madeira, no local onde hoje persiste o principal atravessamento do Ave junto à cidade. Perduraria a ponte de madeira até 1893¹⁸, quando foi substituída por uma ponte de ferro, característica da época mas já tardia em relação às melhorias da rede viária que entretanto se verificaram. Com a ampliação do terreiro ficava marcada uma alternância de largos junto à margem fluvial, ganhando este último definitivo protagonismo.

Figura 1 - *Mapa das villas do Conde e Azurara*, de José Francisco de Paiva (1821)



Durante a segunda metade de Oitocentos, depois de minoradas as turbulências da primeira metade que estagnaram o país, primeiro sob o governo de Costa Cabral e a partir de 1852, de forma mais consistente, sob a batuta de Fontes Pereira de Melo, desenvolveram-se os coevamente denominados *melhoramentos materiais*, que levariam à melhoria das infra-estruturas portuárias e à concretização de inúmeras estradas (reais, distritais e municipais) e da rede ferroviária. Poucas terão sido as povoações onde não se verifiquem, nesta fase, consequências das obras públicas fomentadas pelo poder central, mesmo que, em alguns casos, concretizadas pelos municípios ou por privados. Assim, neste contexto, entre 1852 e 1891 seria construído o molhe Norte na barra do Ave¹⁹, em 1862 seria iniciada a construção da Estrada Real n.º 30 (do Porto, por Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Barcelos e Ponte de Lima, a Valença), cujos trabalhos entre Vila do Conde e

¹⁷ Em 1825, o engenheiro militar Luiz Gomes de Carvalho também elaboraria um projecto para o *Melhoramento da Barra e Caes de Vila do Conde e encanamento do rio Ave* (Mário G. FERNANDES, 2002, *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal, 1852-1926*, Porto, FLUP, dissertação de doutoramento, policopiado, pág. 77).

¹⁸ Vd. A. do Carmo REIS, 2000, *Nova história de Vila do Conde*, Vila do Conde, Câmara Municipal, pág. 192.

¹⁹ Sant' Anna DIONÍSIO (1985, 1ª edição 1964), *Guia de Portugal, Entre Douro e Minho*, Vol. IV, Coimbra, Fund. C. Gulbenkian, pág. 665.

a Póvoa de Varzim se concretizariam em 1865²⁰, e em 1 de Outubro de 1875 abria ao público o caminho de ferro entre o Porto, Vila do Conde e a Póvoa de Varzim, construído por uma companhia privada.

Se a estrada real eliminou parte da malha urbana antiga e se pode apontar-se a ferrovia como uma barreira ao crescimento para nascente, mesmo que pouco apetecível então, ambas marcando de forma indelével o plano urbano da povoação, também ligaram e aproximaram, Vila do Conde, das outras partes do país, proporcionando o aumento da circulação, da mobilidade, e a criação de expectativas de crescimento que levariam o poder municipal, a exemplo de outras localidades, a investir numa estratégia de promoção balnear da vila, buscando o progresso. A preocupação em facilitar a circulação, articulando a estrada real e a estação ferroviária com as proximidades da praia, teria profundos reflexos na expansão da malha urbana, consubstanciados no rasgamento da Rua 25 de Abril e da Rua Conde D. Mendo²¹ dentro do tecido antigo e, principalmente, na abertura da rua dos Banhos, depois avenida (actuais Avenida Bento de Freitas/Avenida Artur da Cunha Araújo), entre 1866 e 1868²², da Avenida Eduardo José Coelho (actual Avenida Sacadura Cabral) em 1881²³, e, finalmente, da Alameda Júlio Graça.

Todas apresentam como característica comum, entre si e com os arruamentos abertos noutras localidades na mesma época, a rectilinearidade, tão cara aos engenheiros, que o mesmo é dizer, aos técnicos que então prevaleciam na decisão de traçados. Nenhuma, mesmo a primeira, possui largura inferior a dez metros, como mandava a legislação, de 1864²⁴. A sua coerência global e a sua intencionalidade sugerem a existência de um *plano de melhoramentos*, que só a investigação, poderia certificar. As breves incursões que efectuamos pelas actas camarárias não permitiram a certificação da existência de qualquer plano/imagem/documento global da urbe. No entanto, pode e deve considerar-se a possibilidade da existência de uma estratégia de fomento balnear e de um pensamento global para a povoação, organizado num plano mental, a exemplo do que pensamos ter existido para a realidade coeva da Póvoa de Varzim, neste caso de uma forma muito mais clara e plausível²⁵. De qualquer forma, a abertura daquelas avenidas e da alameda foram empreendimentos que se pretenderam geradores e se perspectivaram como necessários, já que a procura não parece ter sido a motivação, como o demonstra o lento preenchimento dessas novas artérias, hoje verificável pelas diferentes morfologias das edificações e das suas relações com o espaço público.

Embora, nesta fase, se verifique uma maior apetência pela parte ocidental para a expansão do aglomerado urbano, foi também nesta época que (re)começou a história do espaço a montante do Monte do Mosteiro que durante séculos restara dedicado às mesmas

²⁰ Mário G. FERNANDES, 2002, *op. cit.*, pág. 512.

²¹ Vd. A. do Carmo REIS, 2000, *op. cit.*, pág. 221.

²² A “nova rua dos Banhos” foi orçamentada, pela primeira vez, em 1865 (Arquivo Histórico Municipal de Vila do Conde: Livro de Actas nº 53, pág. 7F). O projecto foi pago em Junho de 1865 a Alberto Costa, “engenheiro conductor das obras publicas deste Districto do Porto”. Em Novembro de 1866 pagou-se a demolição das poucas casas que foi necessário expropriar na Rua do Beco do Hospital. Durante o ano de 1868 decorreu a conclusão do arruamento com a construção de calçadas e muros a delimitar as propriedades e no final do mesmo ano a Câmara pagaria a “planta cadastral de todos os terrenos adjacentes á estrada rua dos banhos desde o Hospital ao mar dos bessadouros, que havia levantado por ordem da Câmara, para a regularidade dos edificios e arrematação dos terrenos”. (Ver Arquivo Histórico Municipal de Vila do Conde: Livros de Receita e Despesa. nº 987 a 991, relativos aos anos de 1864 a 1869).

²³ Marta MIRANDA, 1998, *op. cit.*, pág. 53.

²⁴ Vd. Mário G. FERNANDES, 2002, *op. cit.*, pág. 201.

²⁵ Mário G. FERNANDES, 2002, *op. Cit.*, pp. 258-260.

funções, que o mesmo é dizer, aos açudes e às pesqueiras no Ave, às azenhas e ao cultivo da terra nas suas margens que mantinham os lugares de Formariz, na direita, e Retorta, na esquerda. De facto, a estação ferroviária constituir-se-ia como pólo agregador de algumas unidades industriais e a estrada de ligação para Formariz (actuais Avenida Bernardino Machado e Rua Capitão Carlos da Fonseca), talvez rectificada nesta altura mas existente antes do caminho de ferro, seria o elemento estruturador de toda a margem direita. Aí surgiria a Estação Aquícola do Ave, fundada em 1886 para *renovar a fauna específica dos rios do Norte de Portugal*²⁶, mas também a Fábrica Têxtil Rio Ave, em 1892 (onde hoje permanecem as infra-estruturas da Prazol), e a Fábrica de Lápiz Portugália, em 1907 (no local onde, no início da década de cinquenta de Novecentos, seria edificado o Bairro Delfim Ferreira)²⁷. Compreensivelmente, pela proximidade às respectivas unidades fabris, aí se edificaram também alguns bairros operários, como o referido Bairro Delfim Ferreira e o Bairro Rio Ave.

Figura 2 – *Planta Topográfica de Vila do Conde*, 1915.



Apesar de tudo, a ocupação foi lenta e comedida e esta área manteria, e mantém, alguns daqueles traços evocadores da actividade agrícola e da moagem. Assim, em 1915 ainda não assumia relevância suficiente para figurar na *Planta Topográfica de Vila do Conde* (figura 2) e mesmo depois da ligação das duas margens por ponte, junto à Retorta²⁸, continuou a ser um espaço pouco apetrechado. Aliás, a observação de documentos cartográficos inseridos no *Ante-Plano de Urbanização de Vila do Conde*, permite verificar que, em 1952, este espaço não

²⁶ Sant'Anna DIONÍSIO, 1985, *op. cit.*, pág. 676). Segundo este autor a Estação Aquícola do Ave foi fundada por despacho do então ministro das Obras Públicas, Prof. Bernardino Machado. Dos seus viveiros saíram espécies piscícolas para os rios Minho, Âncora, Lima, Vez, Cávado, Homem, Ave, Vizela, Ferreira, Sousa, Leça, Caima e Paiva. Em 1956 passou a estar integrada nos Serviços Florestais [...] Além de uma biblioteca específica e de um pequeno Museu, a Estação possuía dois laboratórios consagrados ao estudo físico, químico e biológico das águas normais e poluídas, ao estudo do plancton, da bacteriologia e patologia da fauna aquática. (Sant'Anna DIONÍSIO, 1985, *op. cit.*, pp. 676-677).

²⁷ Marta MIRANDA, 1998, *op. cit.*, pp. 59-60.

era relevante no “Esquema da Organização da Actual Vila”, sendo este estruturado pela “Vila propriamente dita”, a “Zona da praia de banhos”, o “Bairro Piscatório de Caxinas e Poça da Barca” e a Azurara (figura 3). Mesmo a localização industrial não era seu exclusivo atributo, pois apesar de conter as unidades fabris mais importantes, quer na dimensão física das instalações quer no número de operários empregues, a estrada nacional nº 13, no trajecto a Norte da Vila, agregava grande número de fábricas (figuras 3 e 4).

O *Ante-Plano de Urbanização de Vila do Conde*, decorrente da política de planeamento urbano gisada nos anos trinta, por Duarte Pacheco, e da autoria do engenheiro Miguel Rezende²⁹, previa o atravessamento da presente área de intervenção por uma variante à estrada nacional nº 13, com a construção de uma nova ponte rodoviária junto à ponte do caminho de ferro (figura 5). A construção desta variante levaria certamente, se concretizada, a que parte deste texto fosse diferente. Contudo, apesar de aprovado, com condicionamentos, a 4 de Dezembro de 1952³⁰, não chegaria a ter concretizações relevantes na reforma ou na ampliação da malha urbana, quer para a área a montante do Monte do Mosteiro, quer para outras partes da cidade, caracterizando-se esta fase, essencialmente, pela construção de equipamentos, como os Correios, o Mercado Municipal ou o Palácio da Justiça³¹. Quanto àquela variante, outra alternativa seria proposta, “posteriormente ao Ante Plano” (figura 6), com atravessamento do rio Ave junto ao Monte do Mosteiro e aproveitando o canal da actual rua D. Nuno Álvares Pereira, já então existente. Apesar de nenhuma das variantes se concretizar, o *Ante-Plano* tornar-se-ia um guia balizador do crescimento urbano, garantindo a preservação do espaço/canal/abertura que permite parte do desenho da variante de atravessamento Norte/Sul que actualmente se propõe.

A área a montante do Monte do Mosteiro continuaria periférica e contida nos dois núcleos que a cartografia do *Ante-Plano* de 1952 já referenciava (o da estação ferroviária e o do Bairro Rio Ave) e que se foram, entretanto e lentamente, compactando. Receberia novos bairros de habitação social, que a cartografia de 1975 regista (figura 7) e que contribuíram para a densificação do núcleo das proximidades da estação do caminho-de-ferro, assistindo-se, nos anos mais recentes, à proliferação de empreendimentos privados, reveladores do desenvolvimento de uma nova dinâmica de ocupação espacial que está a tornar a expansão para Nascente uma das tendências privilegiadas do crescimento urbano de Vila do Conde.

²⁸ A primeira ponte, de madeira, terá sido construída nos anos trinta de Novecentos. (A. do Carmo REIS, 2000, *op. cit.*, pág. 208).

²⁹ O engenheiro Miguel Rezende foi também autor dos *Ante-planos* da Póvoa de Varzim (1948), Gondomar (1948), V. N. de Famalicão (1949), Penafiel (1949), Stº Tirso (1951), Alfândega da Fé (1953), Praia do Furadouro (1953), Ovar (1954), Praia da Torreira (1955), Anadia (1958), Estarreja (1958), Braga (Parcial – 1958) e Gouveia (1960). Vd. Margarida Souza LÔBO, 1995, *Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP, pp. 273-285.

³⁰ Margarida Souza LÔBO, 1995, *op. cit.*, pág. 282.

³¹ Vd. A. do Carmo REIS, 2000, *op. cit.*, pág. 222.

Figura 3 – *Ante-Plano de Urbanização de Vila do Conde, 1952:*
Cartograma 6 - Esquema da Organização Actual da Vila.



Figura 4 – *Ante-Plano de Urbanização de Vila do Conde, 1952:*
Cartograma 5 – Estado Actual, Natureza de Ocupação das Construções



Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha Nascente em Vila do Conde: contributo de um geógrafo

Figura 5 – *Ante-Plano de Urbanização de Vila do Conde, 1952:*
Cartograma 15A - *Planta de Trabalho e Urbanização* (Extractos)



Mário Gonçalves Fernandes

Figura 6 - Ante-Plano de Urbanização de Vila do Conde, 1952: "Planta da Região" (redução)



Figura 7 - Póvoa de Varzim – Vila do Conde, Levantamento aerofotogramétrico, 1975 (redução)



