




Luisa Belchior

APLICAÇÃO DOS PLANOS ESTRATÉGICOS E DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL NA CIDADE DE MIRANDELA

Abril, 2020

escola superior  gallaecia

Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo
Vila Nova de Cerveira, abril de 2020

escola superior  gallaecia

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO



Aplicação dos Planos Estratégicos e dos Instrumentos de Gestão Territorial na Cidade de Miranda

Luisa Maria Almeida Torres Belchior

Vila Nova de Cerveira, abril de 2020

ESCOLA SUPERIOR GALLAECIA



Aplicação dos Planos Estratégicos e dos Instrumentos de Gestão Territorial na Cidade de Mirandela

Luísa Maria Almeida Torres Belchior

Orientador: Professor Doutor Rui Florentino

Coorientador: Professor Doutor Paulo Guerreiro

Vila Nova de Cerveira, abril 2020

AGRADECIMENTOS

Quero começar por agradecer à Professora Doutora Mariana Correia, por todo o empenho e apoio fornecido, no sentido de nunca desistir da realização deste enorme desafio.

Estarei sempre grata, por todos os detalhes e orientações dadas, que conduziram e aperfeiçoaram esta investigação, ao Professor Doutor Rui Florentino, orientador deste trabalho. Agradecer a disponibilidade e toda documentação facultada fundamental para o concretizar desta árdua tarefa.

Ao Professor Doutor Paulo Guerreiro, coorientador que sempre se mostrou presente e disponível.

Agradecer na mesma medida à Professora Doutora Goreti Sousa pela prontidão, disponibilidade e espírito encorajador que me incutiu.

À Câmara Municipal de Mirandela, na pessoa da Sr.^a Coordenadora da Proteção Civil Municipal, pelo apoio concedido e por ter colaborado e facultado a informação necessária à prossecução dos objetivos propostos.

Um agradecimento muito especial ao Sr. Engenheiro Guedes Marques, Chefe de Divisão da Câmara Municipal de Mirandela, pela disponibilidade que teve em me atender, apreciando este trabalho e confirmando algumas das afirmações nele contidas.

Por fim, uma palavra de um muito sentido obrigado para os meus familiares, pelo suporte dado e porque sem eles não seria possível chegar até este patamar.

A todos, muito obrigado.

RESUMO

Esta Dissertação tem por objetivo o estudo da evolução urbana da cidade de Mirandela num período temporal perfeitamente balizado entre os anos de 1926 e 2012. Este estudo científico agrega a contextualização dos acontecimentos históricos característicos de cada época mas também numa fase posterior a virtualidade versus ocorrência da aplicação dos planos estratégicos de gestão territorial característicos das políticas de ordenamento territorial que vão sem aplicadas a todo o território nacional. Foi objetivo deste estudo científico que a fundamentação do período temporal estivesse marcada pelo início da industrialização do local de estudo como limite mínimo temporal e que o limite máximo coincidisse com o período agudizado da crise no sector imobiliário a partir do qual as alterações urbanas não eram passíveis de registar dada a sua escassa relevância.

O interesse pelo tema prendeu-se com o facto de Mirandela ser uma cidade estratégica para todo o nordeste transmontano num contexto de Política de Ordenamento do Território, onde se reconhece o desequilíbrio do território Português e a importância das cidades de média dimensão como forma de contribuir para um maior equilíbrio do sistema da rede urbana nacional.

É com esta premissa que surgem os objetivos de estudar a evolução urbana da cidade marcada pelo efeito dos acontecimentos ao longo da história e ainda de verificar a eficácia da implementação das estratégias nacionais de ordenamento do território baseadas no aproveitamento e valorização das dinâmicas regionais como um dos principais impulsos na definição de estratégias e ações a seguir para a diminuição destas assimetrias. Pretende-se entender e apreciar o desenvolvimento da cidade na medida da atribuição que lhe foi dada de centralidade num âmbito supraconcelhio e por isso indispensável na estruturação do sistema urbano da região.

A metodologia de investigação adotada foi o estudo de caso único com carácter evolutivo aplicado a Mirandela. Quanto às técnicas de recolha de informação, entendeu-se que se justificava a consulta de bibliografia que contextualizasse as cidades portuguesas, nomeadamente as de dimensão média e ainda as profundas alterações que sofreram em períodos históricos específicos como referentes da radicalidade das mudanças nas formas e nos processos de urbanização. Após este período de aprofundamento científico através de bibliografia adequada, a metodologia de trabalho seguiu um caminho do estudo da própria historicidade no período temporal destacado, através do levantamento de dados demográficos, de instalação Industrial e comercial, de evolução dos serviços públicos e privados, dos planos de obras públicas por época e da apreciação de algumas demandas de

cariz social tais como a influência da imigração, da instauração do regime democrático ou da implementação dos planos do Fundo de Fomento a Habitação.

No final da dissertação são apresentadas as conclusões sobre os objetivos propostos, com recurso aos estudos realizados e seus resultados. Foram elaboradas cartografias da cidade relativas ao último ano de cada período temporal considerado e a partir destes elementos apresentadas considerações acerca dos objetivos propostos resultantes da conjugação dos factos históricos regionais e nacionais com as mudanças na forma da cidade e na alteração dos processos de urbanização.

Palavras-chave: Mirandela, evolução urbana, cidades médias, planos estratégicos, gestão territorial.

ABSTRACT

This Dissertation aims to study the urban evolution of the city of Mirandela in a time period perfectly marked between the years 1926 and 2012. This scientific study aggregates the contextualization of the historical events characteristic of each era but also at a later stage the virtuality versus the occurrence of application of strategic territorial management plans characteristic of territorial planning policies that go without being applied to the entire national territory. The objective of this scientific study was that the reasoning of the time period was marked by the beginning of the industrialization of the place of study as a minimum time limit and that the maximum limit coincided with the acute period of the crisis in the real estate sector from which urban changes were not amenable to register given its scant relevance.

The interest in the theme was due to the fact that Mirandela is a strategic city for the entire northeastern region of Trás-os-Montes in a context of Spatial Planning Policy, which recognizes the imbalance of the Portuguese territory and the importance of medium-sized cities as a way to contribute greater balance of the national urban network system.

It is with this premise that the objectives arise to study the urban evolution of the city marked by the effect of events throughout history and also to verify the effectiveness of the implementation of the national strategies of spatial planning based on the use and valorization of the regional dynamics as one of the main impulses in the definition of strategies and actions to follow to reduce these asymmetries. It is intended to understand and appreciate the development of the city in the measure of the attribution that has been given it centrality in a supra-municipal scope and therefore indispensable in the structuring of the region's urban system.

The research methodology adopted was the single case study with an evolutionary character applied to Mirandela. As for the techniques of collecting information, it was understood that it was justified to consult the bibliography that contextualized Portuguese cities, namely those of medium size and also the profound changes that they suffered in specific historical periods as referring to the radicality of changes in forms and in urbanization processes. After this period of scientific deepening through an adequate bibliography, the work methodology followed a path of the study of historicity itself in the highlighted period, through the survey of demographic data, industrial and commercial installation, evolution of public and private services, public works plans at the time and the appreciation of some social demands such as the influence of immigration, the establishment of a democratic regime or the implementation of the plans for the Housing Promotion Fund.

At the end of the dissertation, the conclusions on the proposed objectives are presented, using the studies and their results. Cartographies of the city were prepared for the last year of each period considered, and from these elements, considerations were presented about the proposed objectives resulting from the combination of regional and national historical facts with changes in the shape of the city and in the alteration of urbanization processes.

Keywords: Mirandela, urban evolution, medium-sized cities, strategic plans, territorial management.

ÍNDICE DE CONTEÚDOS

ÍNDICE

Agradecimentos

Resumo

Abstract

CAPÍTULO 1 - Introdução	1
1.1 - Contextualização da Investigação	2
1.2 - Justificação da Problemática	3
1.3 - Objetivos	4
1.4 - Metodologia de Trabalho	5
1.5 - Estrutura de Conteúdos.....	6
CAPÍTULO 2 -Enquadramento Teórico	7
2.1 - Cidade e Transformação Urbana	9
2.2 - Planeamento em Portugal.....	16
CAPÍTULO 3 - Contextualização da área de estudo - Cidade de Mirandela	30
3.1 - Enquadramento Territorial da Cidade de Mirandela.....	32
3.2 - Aproximação Histórica à Cidade de Mirandela	37
3.3 - Evolução Demográfica e Sócio-económica	42
CAPÍTULO 4 - Evolução Urbana entre 1926 e 2012	50
4.1 - Início da Industrialização (1927 - 1958).....	52
4.2 - Expansão Industrial (1959 - 1980).....	59
4.3 - Desenvolvimento Municipal (1981 - 1995)	67
4.4 - A Cidade e as Políticas de Coesão (1996 - 2002)	73
4.5 - Expansão e Desenvolvimento Imobiliário (2003 - 2012).....	77
CAPÍTULO 5 - Planos Estratégicos de Ordenamento e Gestão Territorial	83
5.1 - PROSIURB - Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional de Apoio os Planos Diretores Municipais	85
5.2 - Plano Diretor Municipal de 1994	87
5.3 - O programa de requalificação urbana e valorização ambiental das cidades - POLIS	91
5.4 - Plano de Mobilidade Sustentável para Mirandela (junho 2008).....	94
5.5 - Plano Diretor Municipal de 2015	98
CAPÍTULO 6 - Conclusão	105
6.1 - Conclusões Gerais	106
6.2 - Conclusões Especificas sobre os objetivos	107
Referências Bibliográficas.....	115
Índice de Imagens	117
Webgrafia	120

CAPÍTULO 1

Introdução

1.1 - Contextualização da Investigação

O território transmontano revela potencial para obter uma abordagem científica de análise do seu desenho urbano, nomeadamente, ao nível da sua configuração, potencialidades e fragilidades.

No entanto, tem sido um território que apresenta problemas graves de desertificação urbana e regional, e neste contexto as cidades médias são fundamentais para criação de dinamismo económico e social, proporcionando vantagens às economias de aglomeração, atraindo para si atividades económicas, e criando condições para a fixação populacional, mas também, porque promovem uma articulação entre lugares centrais de nível hierárquico superior e outros lugares que possuem níveis hierárquicos mais reduzidos.

No domínio dos planos estratégicos de ordenamento territorial, os anos 90, foram marcados pela cobertura de todo o território com Planos Diretores Municipais, zonamentos à escala municipal. Foi, no entanto, na década de 1940 que se iniciou a realização de planos urbanísticos, planos estes que vieram a ser muito contestados por terem sido considerados demasiado voluntaristas, assumindo horizontes temporais que, por serem demasiado reduzidos, não corresponderiam às efetivas necessidades da sua perfeita execução. A partir dos anos 1960, em conjunto com as apostas políticas na dinamização da promoção urbanística privada e da indústria da construção civil, ao mesmo tempo foram sendo adotados os princípios da Carta de Atenas, começando assim a ser elaborados planos estratégicos essencialmente de zonamento à escala territorial.

Contudo, só em 1994, foi dado um passo muito importante no domínio da diminuição das assimetrias e de uma correta homogeneização da hierarquização das cidades com a criação dos Programas de Consolidação do Sistema Urbano Nacional e de apoio aos PDM, nomeadamente designados de PROSIURB, cujos objetivos visavam precisamente o desenvolvimento dos aglomerados urbanos não metropolitanos, mas que pelas suas características assumiam um papel fundamental para o reequilíbrio de todo o sistema urbano

nacional, e por este motivo, foram eleitas quarenta cidades de média dimensão que preenchiam os critérios de seleção e que por isso foram consideradas catalisadores das zonas envolventes.

A cidade de Mirandela foi uma das cidades escolhidas com a motivação de fazer o paralelo entre as cidades de Chaves e Bragança, como ponto territorial central de âmbito supra-concelhio e, por esta razão, também indispensável na estruturação do sistema urbano da região transmontana, sendo por isso matéria desta investigação.

1.2 - Justificação da Problemática

O estudo do desenho urbano da cidade de Mirandela foi efetuado através, quer da análise da aplicabilidade dos diferentes Programas Estratégicos, quer da interpretação das Políticas Urbanas, com as suas oportunidades, estratégicas, mas também as suas tendências.

Revela-se fundamental o estudo do desenvolvimento de cidade pois permite que, atributos atuais da configuração espacial ou prática social, sejam rigorosamente mensurados enquanto fatores que influenciam a aplicabilidade dos planos.

Por outro lado, com base na investigação dos padrões espaciais e sociais urbanos, é proporcionado um campo de avaliação dos efeitos propostos pelos Planos Municipais de Ordenamento do Território de Mirandela.

O território Transmontano não tem sido uma área preferencial na temática do estudo científico da morfologia urbana. Esta lacuna no conhecimento deste território fortalece a importância desta investigação. Por este motivo, interessa abordar esta temática, não só através da análise morfológica do ponto de vista físico da aplicabilidade dos programas, mas também os correlacionando com uma análise das lógicas históricas e sociais do espaço urbano da Cidade de Mirandela, com o fim de impulsionar um estudo mais aprofundado e esclarecido da problemática em questão.

Por último, esta investigação servirá para um processo operativo do estudo da composição e do ordenamento do Território, já que se verifica esta grande lacuna no conhecimento.

1.3 - Objetivos

Foram definidos 2 objetivos para este trabalho:

- ✓ Identificar a evolução urbana da cidade de Mirandela no período temporal compreendido entre 1926 a 2012.

Reconhecendo que o território contemporâneo e o espaço urbano de Mirandela em específico é resultado de várias transformações que vão ocorrendo ao longo do tempo, percebendo ainda que este espaço é modificado na sua morfologia não apenas sob o ponto de vista da aplicabilidade de diferentes programas mas também devido às logicas históricas e sociais de cada período.

- ✓ Diagnosticar o impacte das operações propostas pelos Planos estratégicos e Diretores Municipais, na área em estudo.

Entender quais, e que programas foram aplicados na cidade e ainda a razão da sua importância para o desenvolvimento da cidade e a melhoria da qualidade do seu espaço urbano. Considerando o reconhecimento da importância do planeamento estratégico aplicado à realidade urbana e a valorização do papel estruturante das cidades médias nesta rede, objetiva-se sistematizar um conjunto de noções e conceitos relativos às metodologias dos Planos Estratégicos e diretores municipais que terão sido aplicados neste território, sempre como referência da sua aplicabilidade como instrumentos suscetíveis de valorizar o papel destes núcleos urbanos.

1.4 - Metodologia de Trabalho

Do ponto de vista das metodologias indicadas, a investigação proposta tratará de analisar o território Transmontano, com as suas características endógenas, através de *“métodos de análise comparativa. Na abordagem da problemática, a investigação terá como opção metodológica a pesquisa qualitativa e quantitativa. Uma pesquisa assente em instrumentos de apreciação numérica demográfica e económica”* (Bogdan e Biklen, 1994).

No que se refere aos objetivos, é uma pesquisa exploratória, que visa a correlação entre os padrões espaciais e sociais que se observaram. Uma pesquisa que se refletirá em resultados de formulação objetiva, concreta e fechada, que após o devido tratamento exibirão um papel relevante na análise do caso de estudo. A pesquisa exploratória encetada tem como função o preenchimento de lacunas que vão aparecendo no estudo que se irá realizar.

Este tipo de pesquisa justifica-se pois dada a escassa informação encontrada é fundamental pesquisar, estudar e analisar várias documentações escritas acerca da história da cidade e também da descrição das atividades da sua população residente, a fim de conhecer o seu passado enquanto instrumento de análise e fundamentação dos objetivos. Através de pesquisa exploratória assente em metodologia mais flexível com o objetivo de levantar informações. A dissertação será também ela fundamentada no recurso a fontes documentais escritas e não escritas (Saint-Georges, 1997). As escritas serão documentos oficiais públicos (Legislação), documentos não oficiais (Livros e documentos intermediários) e por último as fontes estatísticas (INE e Censos 2011). Por sua vez, as fontes documentais não escritas serão iconográficas, tais como planos municipais, cartografia e outros mapas temáticos de interesse.

Para a operacionalidade da pesquisa, serão utilizados variados *softwares* informáticos. Uma vez feita a recolha dos dados, estes serão tratados e confrontados com o corpo teórico no sentido de dar resposta aos objetivos propostos, inicialmente subdividindo essa informação por épocas e depois confrontando com a aplicação dos planos estratégicos e municipais.

1.5 – Estrutura de Conteúdos

Este trabalho de Dissertação está constituído por seis capítulos.

Num primeiro momento, essencialmente os dois primeiros capítulos, é contextualizada a investigação na justificação da sua relevância científica, quer em razão de matéria de interpretação da oportunidade do território transmontano, quer também ao nível das suas fragilidades enquanto uma região do País que sofre de graves problemas de desertificação. Toda a produção documental tem por base a metodologia exploratória tanto em consulta documental quanto na quantidade de material de imagem recolhido ou por mim reproduzido.

No entanto, todo o trabalho de formulação de conclusões foi baseado em bibliografia de casos semelhantes, tendo neste caso recorrido, fundamentalmente, à seguinte bibliografia: *“Aspetos da organização do Espaço Português”* de Alfredo Durão de Matos Ferreira, *“Cidade e Democracia, 30 anos de transformação de Portugal”* de Álvaro Domingues e *“Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal”* de Mário Gonçalves Fernandes. O objetivo da escolha desta bibliografia reside no fato da exploração da metodologia comparativa para a fundamentação dos objetivos deste estudo, mas também porque em todos eles se aborda o território do norte de Portugal dentro de diferentes enquadramentos e épocas.

Os dois capítulos que se seguem após o enquadramento teórico, incidem sobre a cidade, caso de estudo, desde a identificação do seu enquadramento territorial no espaço nacional, passando por uma análise histórica e morfológica em cinco épocas de estudo consideradas, quer pela existência de cartografia, mas também por se caracterizarem por marcos históricos catalisadores de informação e fundamentação.

O penúltimo capítulo refere-se à explanação do âmbito de aplicação e identificação dos objetivos dos planos estratégicos.

E por fim, no último capítulo dá-se corpo de resposta aos objetivos propostos nesta investigação e à respetiva retirada de conclusões.

CAPÍTULO 2

Enquadramento Teórico



Figura 1 - Estátua da Princesa do Tua, imagem própria

“Por paradoxal que pareça, nos tempos que correm, é o espaço urbano, as aglomerações urbanas, que devem estruturar o espaço rural. O desenvolvimento e a consolidação das cidades pequenas e médias do interior é imprescindível para criar pluriatividade e ordenar o espaço. A cidade média não esvazia o espaço, antes contribui para o organizar de forma racional.” (Covas, 1997:19)

2.1 – Cidade e Transformação Urbana

Entendendo a cidade como um corpo, que suporta o peso da sua história, constituída pela geometria das ruas, praças ou parques, a construção da cidade, não é uma obra isolada, antes sim, uma obra coletiva por excelência que resulta do seu passado. A conservação dessa história perpetua-se através de imagens e de projetos que expressam os sonhos e desejos dos seus habitantes.

Neste contexto, alguns edifícios perduram e permanecem, guardando em si mesmos a história que está na base da formação do corpo da cidade.

O desenho urbano pode ser compreendido como um livro. Livro este, que nos permite ler e tirar conclusões acerca do tempo e do espaço das múltiplas transformações operadas numa cidade. A representação visual do espaço regista a sua topografia, o seu núcleo de formação, os primeiros bairros, os locais de habitação e de trabalho, os parques, jardins, praças, monumentos, as vias de circulação, e são estes os elementos que compõem a cidade e que nos permitem compreender razões, desenvolver justificações, analisar deslocamentos, definir possibilidades, identificar indecisões ou até detetar erros.

A capacidade de sentir o território perante situações difíceis, tentando conjugar o mais belo, o mais cómodo, e o mais económico, é um trabalho difícil e que só é possível pelo estudo de levantamentos topográficos, pela execução de maquetas, pela observação e compreensão dos seus espaços naturais, e pelos seus espaços criados. Só assim é possível agir no espaço com rigor, evitando o acidente por descontrolo.

Tendo presente que o estudo dos espaços urbanos é uma matéria sensível para a qual convergem inúmeros fatores, foi realizada uma investigação literária assente em bibliografia que, por um lado, abordasse o tema das cidades médias, mas também caracterizasse a organização do espaço Português.

O livro *“Aspetos da organização do Espaço Português”*, de Alfredo Durão de Matos Ferreira, enquadra-se totalmente nos anteriores pressupostos. Através da leitura deste, percebe-se a importância que este autor dá à capacidade do Homem se situar. Segundo este autor, é nesta capacidade que se encontra o rigor organizativo do nosso espaço. Pois sabendo o Homem o que quer e como quer, aliado à necessidade urgente do enraizamento das suas decisões, quer formais, quer mentais, no lugar e no momento em que estas acontecem, é possível encetar decisões acertadas para a organização do espaço. De diversas formas se conseguem encontrar no espaço formas que representam a vontade do homem e os seus usos, a sua integração, e que, com facilidade, possam contrariar a figura débil de um astronauta que se move num “espaço sem gravidade”.

O homem é ele e a sua essência, e assim a identidade humana está presente no espaço, como figura de estilo indicada. O autor pretende realçar a grande necessidade do estudo dos espaços, das vivências do dia-a-dia, evitando assim os projetos ou as ações que se desviam da obrigação pura e simples de satisfazer o momento e o lugar que as solicitam, no seu mais intenso e profundo significado. Este livro, é fundamental para este trabalho pois nele estão vertidas genéricas apreciações do território Português, levadas a cabo pelo autor, que originam o questionamento de variadíssimas matérias. Para uma caracterização mais rigorosa do espaço urbano, procura-se neste livro evidenciar a desordem ou a outra ordem, que tem sido implantada nas últimas décadas no território nacional.

Para além disto, este é um trabalho que exclui aglomerados complexos, como seriam o caso de Lisboa ou Porto, e que centraliza a sua interpretação a implantações urbanas que permitam uma apreensão quase imediata, das cidades de média dimensão. Este é também um trabalho que tem como grande objetivo o estudo das características que conferem qualidade a um determinado espaço. Assim, focaliza as suas preocupações nos fatores que estiveram na génese da eventual perda de qualidade deste espaço. Assenta o modo de construção da cidade na sua história, ligando a construção da cidade a uma sociedade e uma cultura que lhe

estão subjacentes. Ora, seguindo este raciocínio, a essência das diminuições de qualidade do espaço construído, também possibilita a retirada de conclusões sobre outras crises que vão surgindo a outros níveis sociais. Ao ponto de o autor defender não ser possível controlar o processo de urbanização pelos métodos correntes de planeamento, concluindo que a perda de qualidade do meio ambiente é uma consequência da crise da civilização industrial que é essencialmente uma crise cultural. São abordadas as mudanças sociais em épocas temporais distintas e a sua influência na desconfiguração do espaço.

Constatações tais como, o desaparecimento dos artistas, conhecedores de ofícios, de materiais e técnicas construtivas, e a sua substituição por pequenos empreiteiros, são temas estudados como fatos marcantes de uma determinada época e como fatores que poderão estar na base da reconfiguração sofrida em territórios rurais. Ou, por outro lado, o desaparecimento de uma classe de pequena aristocrática ligada à terra, que se transfere para a cidade, deixando em substituição uma pequena burguesia muito mais heterogénea e sem referências culturais que, através do rompimento da ligação que existia entre a arquitetura erudita e a arquitetura vernácula, veio resultar na pobreza e na falta de qualidade dos novos espaços construídos.

Ao longo do período temporal de que foi objeto este livro, existe claramente uma intrínseca ligação entre o resultado da falta de qualidade dos novos espaços urbanos, aos quais se lhes atribui uma linguagem arquitetónica incoerente e limitada, com a degradação das técnicas construtivas, trocando-as por formas expeditas, sem tradição construtiva, que apenas se traduziram na inadequação dos edifícios aos espaços e usos a que estavam afetos.

Este livro estuda o território Português, começando por fazer um enquadramento à escala macro quando comparado com o mundo conhecido, efetuando uma abordagem histórica desde meados do séc. XIII, passando pela Romanização e Arabização do território, nas Dinastias de Borgonha, Aviz e Bragança, Primeira República, Estado Novo, até à atualidade. É no Estado Novo que se veio a verificar a abertura do País à cultura estrangeira,

mas este é também um período grandemente marcado de profundas alterações nas configurações territoriais por força das políticas de fomento, com obras como, as hidroelétricas, e as redes de distribuição de energia. Todas as teorias já apresentada, de isolamento do país em relação ao território mundial, estão aqui vem vincadas neste período. São obras deste período do Estado Novo, a típica casa portuguesa, a escola portuguesa, os monumentos nacionais, os bairros, jardins e as próprias Câmaras Municipais.

É ainda nesta fase que se constroem quartéis, liceus, prisões, palácios de justiça, habitações sociais, um pouco por todo o território nacional. Estas foram intervenções que vieram atenuar os atrasos que já nos separavam dos restantes territórios europeus.

Mas é na segunda metade do séc. XX, muito por força da emigração e das guerras coloniais, aliadas ao súbito desenvolvimento de uma especulação fundiária e imobiliária desenfreada, com particular expressão nos campos da habitação e do turismo, que se verifica o alastrar de uma efetiva degradação nas condições ambientais, trazendo como consequências o alastrar das manchas urbanas de clandestinos.

Foi nos grandes centros urbanos que os sucessivos fomentos de habitação se lhes vieram a opor. Mas, no entanto, foram esporádicos e descoordenados, e que ao mesmo tempo também deixaram marcas no território urbano, numa clara alteração de escalas e de relações entre os espaços livres e as massas edificadas. Enquanto isto, também o país de norte e centro se povoa de moradias individuais desenquadradas da cultura agrícola e do seu próprio ambiente, desorganizando a paisagem, fruto do investimento dos emigrantes que, entretanto, trouxeram outras linguagens e organizações estereotipadas.

O 25 de Abril desencadeou uma nova dinâmica, através de uma tentativa de reforma agrária no Sul do país e tentativas de mobilização das populações em torno da resolução dos problemas da habitação e do ambiente, criaram-se, deste modo, efetivas condições para o desenvolvimento de outro tipo de alterações ao nível territorial.

Com o 25 de Abril, assegurou-se ainda ao Poder Local os meios técnicos e financeiros que lhes permitissem encetar efetivas ações, no sentido de socorrer às principais carências do País. E é depois do 25 de Abril de 1974, e ainda depois da alargada caracterização histórica e geográfica do território, que o autor faz uma aproximação comentada a algumas cidades portuguesas, das quais se destaca o seu comentário à cidade de Bragança, já que é capital de Distrito do caso de estudo que se pretende enquadrar teoricamente, a cidade de Mirandela.

Assim, a sua metodologia é a de analisar especificamente a geografia da cidade com os seus benefícios, a natureza do seu subsolo, a grande importância do xisto como material de construção em toda a região transmontana e como elemento muito presente na construção familiar inseridas num contexto rural, o nível cultural regional, e também a tipologia cadastral da cidade.

Inclui na sua análise a tipologia do povoamento na sua característica de concentração, tipologia esta, aliás, característica de toda a região transmontana, assim como o local da primitiva localização da cidade. Trata-se de um estudo que se baseia num elevado período temporal, no qual existe uma grande preocupação em relatar as principais transformações sociais ocorrida em cada qual, estabelecendo uma profunda ligação destas transformações com as características atuais do desenho urbano das cidades. E é por isso que se centraliza em cidades de média dimensão, onde é possível com maior exatidão dar exemplos claros destes efeitos históricos.

A importância atual dos Planeamentos Estratégicos e das Cidades Médias, dando visibilidades aos principais enquadramentos das linhas de orientação dominantes no que respeita ao estudo das questões urbanas, FERRÃO (1997, pp. 8-10) apresenta resumo das recentes tendências que condicionam, quer positiva, quer negativamente, toda organização dos sistemas urbanos, nomeadamente: a "especialização territorial" (resultante da tendência para concentração das atividades e das funções em espaços específicos) e "mobilidade geográfica" (decorrente da globalização das relações e da modernização dos transportes e

comunicações), a "internacionalização dos sistemas urbanos", o estabelecimento de "relações interurbanas menos hierarquizadas e de maior cooperação" (e não apenas de competição) e a definição de "soluções organizacionais em rede".

A teoria da produção do espaço de Lefebvre, especialmente a teoria que se encontra descrita no seu livro "The production of space", constitui em si mesma, uma economia política do espaço, mas que, no entanto, difere da chamada economia política urbana ou da urbanização, já que não trata de forma separada as dimensões económica e política, nem a teoria e a prática, por outro lado também não é uma construção teórica datada, mas sim objeto de reflexão, um momento no processo de desenvolvimento do capitalismo, considerando o capitalismo como um processo e o espaço como um seu produto.

Com isto, prescindiu-se do conceito de «urbano» e, conseqüentemente, da necessidade de conceituar o urbano, ou seja, "o objeto a que ele se refere, construindo o seu raciocínio sobre a produção do espaço pelo capitalismo e suas contradições. Na sequência deste raciocínio", Lefebvre, (1993, p. 49), vem introduzir o conceito de espaço absoluto, espaço da acumulação, a acumulação de todas as riquezas e recursos: conhecimento, tecnologia, dinheiro e ainda de espaço abstrato.

Também Rogers & Gumuchdjian em "As cidades para um pequeno planeta", correlacionam claramente todos os seus estudos urbanos na união perfeita entre aquilo que é natural e artificial. Para estes, quando a união entre o natural e o produzido se completar, será o momento em que as nossas construções aprenderão, se adaptarão e se curarão, e assim evoluirão em si mesmas. No entanto, este é um poder com o qual ainda não se sonha.

Mas a evolução registada ao longo dos últimos anos em matéria de dinâmica e organização dos sistemas urbanos tem levado ao surgimento de estudos que consideram que a teoria dos polos de desenvolvimento e o modelo de organização urbana hierarquizada não se revelam como modelos adequados às atuais dinâmicas espaciais e produtivas, mas que a metodologia que se encontra mais ajustada se explica na perspetiva que aponta para o

aproveitamento dos fatores endógenos e das dinâmicas autónomas evidenciadas pelas diversas regiões, bem como a convicção de que as cidades de média dimensão e respetivas redes constituem formas de organização que respondem melhor aos desafios decorrentes da globalização das relações e da crescente competitividade (Barqueiro, 1995), que dentro deste pensamento, a capacidade de resposta das cidades é tanto maior quanto mais favoráveis forem as condições para a produção e difusão de inovações, tornando o meio urbano um meio inovador e, conseqüentemente, impulsionando o desenvolvimento socioeconómico.

Estes são alguns nomes que contribuem cientificamente para o desenvolvimento de novas abordagens à análise do desenho urbano, com as suas dinâmicas de integração, de conectividade, de sinergia, e outros, oferecendo um contributo importante para o desenvolvimento sustentável das cidades.

Álvaro Domingues, na sequência do seu projeto *“Cidade e Democracia, 30 anos de transformação de Portugal”*, faz a análise das cidades portuguesas, nomeadamente, as de escala intermédia, com as suas profundas transformações, mas focalizando-se no período muito menor, nomeadamente, o período que sucedeu à instauração do regime democrático, mais precisamente a 25 de Abril de 1974. Analisa o efeito do dado reforço do Poder Local, aliado às novas práticas de planeamento e licenciamento como estando na base de novas práticas de investimento de cariz infraestrutural e imobiliário no setor público e no setor privado, estes ainda como responsáveis pelo alargamento das manchas urbanas muito para além dos seus centros tradicionais.

No caso concreto Álvaro Domingues, a centralização do seu estudo refere-se mais precisamente a um período de trinta anos, para os quais o autor estabelece uma relação muito estreita - muitas vezes profícua, outras, perversa - entre o desenvolvimento das cidades e o regime democrático. Considera ser através do estudo desta relação que reúne um conjunto de dados de investigação que lhe vieram permitir tecer considerações acerca do

desenvolvimento humano ao nível do território, na sua estrutura demográfica, nas atividades económicas e formas de residência.

O pós 25 de Abril foi a época de estudo que elegeu, pois trata-se de um importante período de desenvolvimento de todas as cidades portuguesas e que, independentemente das variantes geográficas de cada uma destas mesmas cidades, foram objeto de alterações relativamente equivalentes advindas de orientações políticas, tais como, a captação de fundos comunitários para a realização de novas vias e equipamentos, a descentralização do ensino universitário, o investimento de novos polos industriais e de serviços, mas também porque se trata de uma época na qual muito se apostou em programas de requalificação urbana, como sejam os programas POLIS e outros.

2.2 – Planeamento em Portugal

O conhecimento da tipologia do Planeamento urbano que teve lugar em Portugal naturalmente que é um fator importante e indissociável para uma apreciação assertiva de planeamento localizado, num contexto de que o todo influencia as partes, daí a opção de escolha da bibliografia.

Esta constituirá um instrumento muito importante para o desenvolvimento de ideias, aprofundamento de teorias ou até mesmo a possibilidade de utilização da metodologia comparativa para a análise dos espaços um pouco por todo o país, pois com relativa facilidade se encontram respostas para análise aos paradoxos das nossas cidades em matérias tais como, o investimento nos centros históricos em detrimento das periferias negligenciando a perspetiva do conjunto e da complementaridade física e funcional de uma e outras situações. Álvaro Domingues faz uma explanação bastante elucidativa e pragmática do território de Portugal, na realidade realiza uma análise em duas dimensões formais, a forma física e funcional como sendo parte integrante uma da outra, e que é desta união que depende de facto a harmonia indispensável ao próprio equilíbrio urbano. O estudo destes dois

componentes e da sua interligação, em muito contribui para a tomada de decisões ou para a procura de justificações. Assim, pretendeu contribuir ativamente para a tomada de consciência de que, em determinadas alturas, existiram desequilíbrios entre estes dois fatores, e que urge supri-los. Neste contexto, também se pretendeu realçar, a importância que incide sobre o papel estratégico que o arquiteto deve ter à escala do território e do próprio planeamento.

Realizar um diagnóstico atento das realidades das cidades Portuguesas que muito importa a todos os profissionais ligados ao estudo de questões urbanas, constituindo em si mesmo uma excelente oportunidade para a reflexão da forma como ocorreram e ainda ocorrem, os processos de expansão e de fragmentação dos aglomerados.

A metodologia de estudo que é utilizada é a de realizar estudos comparativos entre os modelos convencionais da boa forma urbana e os novos desenhos fragmentários e algo difusos das novas paisagens com os seus desequilíbrios, ruturas de escala e efeitos de centrifugação ou re-polarização.

Partindo da comparação dos drásticos crescimentos urbanos ainda numa fase anterior aos primeiros Planos Diretores Municipais de Ordenamento do Território, e sobretudo antes dos Planos Diretores Municipais. Por outro lado fazer ainda um paralelo entre o desenvolvimento do exterior dos núcleos urbanos e a evolução do interior da cidade histórica ou das suas margens imediatas. Concluindo-se que parece existir uma aparência paradoxal entre produção de planos de desenvolvimento restritos a estas zonas, nomeadamente, pela produção de programas e planos direcionados à requalificação dos centros históricos ou urbanismo comercial PROCOM, POLIS ou Programas em áreas de forte sensibilidade ambiental, mas esquecendo os territórios de exploração.

Muito importante também é o facto de que este esquecimento veio dar origem a designações genéricas de periferia, subúrbio ou até o resto da respetiva verdadeira cidade. Subjacente a esta ocorrência de dualidade, está, segundo o autor, a cidade sem qualidades.

Assim, urge pensar a cidade como um conjunto e evidenciar as potencialidades e as complementaridades físicas e funcionais das duas partes indivisas da cidade.

É nesta inquietude que o autor inclui na obra literária alguns exemplos de cidades, que evidenciam uma mudança considerável de estratégia na aplicação de modelos ao nível da inserção dos aglomerados urbanos no seu território envolvente. São bons exemplos, as cidades: de Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira, Barreiro, Amadora, encontrando-se na influência dos grandes aglomerados da cidade do Porto de Lisboa. Por outro lado, também Guimarães, Penafiel ou Leiria, inserindo-se em conurbações urbano industriais.

Considerando que todos os casos evidenciados apresentam grandes influencias relativas à sua proximidade às grandes áreas metropolitanas, as suas dinâmicas de crescimento estão grandemente influenciadas por estas, mas há no entanto outras regiões onde o despovoamento é uma realidade, apresentando malhas urbanas com reduzida densidade e para as quais se verificou um elevado abandono rural, como é o caso da região Transmontana, onde se incluem as cidades de Chaves e Vila Real, ou da região da Beira Interior, Guarda, Covilhã ou Castelo Branco, nestas, por seu turno, é necessário perceber as características dos seus eixos urbanos para poder tecer considerações acerca das suas dinâmicas de expansão. Estas são regiões amplamente influenciadas pelo reforço dos investimentos na rede viária na década de 90 ou por efeitos de polarização de alguns investimentos públicos como sejam hospitais, instituições de ensino superior, centro comerciais ou o próprio turismo.

Mas, Portugal, possui ainda outros aglomerados muito distintos e de desigual dimensão, para os quais grandes aglomerados competem com outros bem menores, mas que têm em comum a sua localização em áreas geográficas regionais de baixa densidade. Neste contexto urbano é, pois, possível verificar que existe uma tendência de deslocamento dos habitantes dos menores para os maiores aglomerados, provocando nos primeiros uma imagem de deslocamento territorial. Assim, o autor neste seu estudo identifica alguns fatores como estando na origem da rutura com uma lógica de crescimento/ expansão urbana, e canaliza o

seu estudo na identificação dos agentes responsáveis pelas dinâmicas de transformação urbana e pela formação de padrões de aglomeração próprios desviantes da cidade dita convencional e histórica. As infraestruturas, os sistemas e tecnologias de mobilidade são importantes agentes desta dita descontextualização, através dos investimentos realizados em artérias rodoviárias, o aumento do consumo vieram dar uma outra visão do habitar urbano e o efeito da proximidade deu lugar a uma gestão de variados fatores como: tempo, velocidade, liberdade de movimentos, ritmos, circuitos e mobilidades que fazem parte do quotidiano.

A emergência de novos polos económicos e os seus novos padrões de localização, a crise do comércio tradicional, o abandono da atividade agrícola tradicional substituída pela globalização dos sistemas de distribuição de bens alimentares, vem também acentuar a crise já existente na paisagem urbana, à qual se junta também o vazio de uso da paisagem rural. Assim, o autor afirma que, no modelo de crescimento pré-expansão dominava uma lógica de aglomeração de densidade, distâncias curtas de reduzida mobilidade e com uma clara definição de limites entre centro e limite. Hoje, as mudanças produzidas dão origem a novas tendências de concentração em locais distintos que proporcionem fácil acessibilidade e disponibilidade de estacionamento. O autor introduz o termo “*estrada-mercado*”.

Todas estas mudanças estão na base de uma profunda alteração da forma de habitar o território. Os novos hábitos e práticas de consumo, a diminuição do número de pessoas por família, a divulgação de novas tendências culturais, os novos hábitos e práticas de consumo, são também variáveis que ajudam a explicar as transformações ocorridas. O aumento do mercado imobiliário e a falta de instrumentos de regulação urbana que pauta a realidade do País fomentam o desvio e facilitam o aparecimento de padrões de diversificação e a tipologia dos conflitos que habitualmente lhes estão associados.

O gasto de solo excessivo, a fragmentação e descontinuidade do tecido construído, a rarefação de densidade e *deficit* de infraestruturização e de desenho, aliados às poupanças do

imobiliário, na perspetiva de valorização do capital investido são causas dos maus exemplos no que concerne à funcionalidade das cidades e na não valorização do uso do solo.

Este é um trabalho que faz uma apresentação por cidades, em que as peças relativas a cada cidade são constituídas por uma imagem panorâmica sugestiva que abre a apresentação, complementada depois por plantas temáticas para as quais se dá evidência a diversas questões estruturais tais como a situação geográfica, a hierarquização viária e a identificação das suas forças polarizadoras, as cartas de PDM ou, em certos casos, planos de escala intermédia, obedecendo a cada caso a um padrão comparativo de análise. Assim, o autor organiza a estrutura desta edição em temas de análise urbana de modo a que se facilitassem as variantes em comparação. A metodologia adotada será certamente muito importante na tomada de decisões desta Dissertação, dada a pertinência dos temas que foram escolhidos pelo autor e também a forma como este os correlaciona com os cenários urbanos em estudo. Esta organização começa por estudar a influência do tempo enquanto modo de proliferação dos vários tempos que permitem habitar a cidade e que condiciona a maior parte das decisões. Os sistemas viários que permitem assegurar uma medida de unidade de tempo que possibilite relações de polaridades e sem um centro principal único, já que a arquitetura para as cidades é também uma arquitetura de várias conexões.

Ora, neste contexto, as grandes obras do Plano Rodoviário Nacional (A, IC,IP), unindo capitais de distrito, despoletaram um conjunto de outras obras de carácter mais local, tais como, circulares urbanas, variantes, nós ou apenas acessos às novas vias. As decisões destes investimentos foram da responsabilidade direta da tutela, com pouca estratégia urbanística. Mesmo as que foram estratégia municipal, muitas vezes assentaram em planos antigos e por isso desatualizados. Mesmo antes dos primeiros PDM as construções faziam-se já ao longo das vias, construções estas muitas vezes clandestinas que os primeiros planos tiveram de acautelar mesmo com erros. A abundância de financiamento da EU facilitou muitas vezes decisões por objetivos pouco ponderados. É por tudo isto que chegados ao início do séc. XXI, a expansão e

fragmentação das formas urbanas está diretamente relacionada com as infraestruturas rodoviárias, mas também pela banalização do uso do automóvel.

Aparecem as dispersões urbanas difusas, que normalmente se remetem para a designação de subúrbio, que é no fundo a negação total de qualquer espécie de planeamento urbano e de cidade. As aglomerações e polaridades, designação que surge para distinguir diferentes centros metropolitanos, pois com a dispersão urbana, rapidamente se alterou a discussão acerca dos verdadeiros e falsos centros, constitui outro tema de fundamental importância no estudo das evoluções urbanas. Por um lado, o centro foi e será sempre uma referência condensadora de funções e referência direcional, um polo polarizador dotado de grande carga monumental e simbólica, icónica e patrimonial, um local no qual urbe e polis coincidem, uma *“imagem-lugar”* tal como designa o autor, estatutária e de arte pública, estes serão os verdadeiros centros. Mas os fenómenos de expansão urbana deram origem ao surgimento dos novos centros, locais geradores de centralidades emergentes, novas centralidades periféricas que por serem pontos estruturantes da orgânica do novo território urbanizado requerem o seu amplo estudo.

Assim têm surgido análises contraditórias sobre este conceito da nova centralidade. Se por um lado existem avaliações otimistas para as quais estas novas centralidades constituem uma oportunidade em dar resposta a novos padrões de localização, a novas formas de produzir e consumir, funcionando como polos estruturadores das novas geografias e vivências urbanas. Por outro, as mais pessimistas consideram as novas centralidades como uma ameaça aos tradicionais centros proporcionando a sua desertificação desconsiderando de todo a evolução social e económica das próprias cidades.

Ora, este discurso de extremos transmite a este tema uma profunda crise de identidade, com o centro histórico entupido de referenciais simbólicos e o novo centro feito de banais arquiteturas, muitas vezes até isolados e referenciadores de arquiteturas erráticas desfasadas do espaço público convencional. Esta dualidade de critérios só poderá ter um ponto de união

através do estudo de novos modelos urbanos policêntricos, focalizados no conhecimento das infraestruturas de mobilidade e de acessibilidade, e numa identificação clara e unânime das funções de constituição de um centro. Daqui podem então surgir novos conceitos de centro com variantes em contextos e escalas das convencionais formas de conceção do centro. Dando importante ênfase aos aspetos de consumir, produzir, distribuir e conseqüentemente às arquiteturas que se escolhem, mas também do modo como se aglomeram ou se destacam. É neste pressuposto que após estas correlações, se encontraram os diversos agentes geradores de novas arquiteturas que encontraram assim oportunidade para a conjugação de sentidos e identidades identificadoras dos seus usos.

Abordados já os temas da aplicação dos Instrumentos de Gestão Territorial, as influências dos financiamentos da União Europeia, as cidades difusas, as centralidades emergentes e as divergências nos conceitos dos centros, importa aprofundar as matérias relativas aos territórios não construídos e também às características da regulação urbanística com efeitos práticos na efetiva evolução dos territórios. E é precisamente no modelo da cidade difusa que se observam efetivamente os efeitos de tudo que se foi gerando espontaneamente à volta das cidades. Uma análise do território que não se focalize apenas em espaços cheios, mas também nos seus vazios explicará muito melhor esta visível difusão, espaços de carácter indefinido ou com múltiplas definições, territórios tidos como sobrantes, amnésicos, mas que possuem vida. O estudo destes vazios não como espaços públicos, mas sim os vazios que, formando uma grande parte do território não construído ainda assim é vivido de múltiplas formas, e que muitas das vezes se torna até impenetrável. Estes são vazios que pertencem à cidade e que a ocupam de maneira nómada, deslocando-se dentro desta cada vez que se procura impor alguma regulação.

A existência destes espaços deve ser matéria de debate de ideias e de consensos. A identificação e o conhecimento destas zonas, preenchê-las de sentido, refletir sobre as suas

potencialidades e a procura da fórmula para aí produzir alguma inovação é um desafio para o estudo de temáticas urbanísticas.

Já relativamente à Regulação Urbanística, a inoperância dos PDM, tardios e realizados de forma apressada e com metodologias pouco ajustadas, limitados por condicionantes regulativas do Poder Central e Local, não vieram nem clarificar nem sequer articular cada uma das responsabilidades dos dois poderes, antes mesmo oscilando entre os dois num misto de centralismo vindo do Poder Central e de suspeição de idoneidade do Poder Local, presos em saberes técnicos insuficientes ou até irresponsáveis. A sua aprovação num contexto de grande investimento público, por força dos Fundos Comunitários veio favorecer a sua consequente desconfiguração por força do cumprimento das normativas destes programas e consequente captação destes fundos. Segundo Nuno Portas em 1994, o surgimento dos PROSIURB é uma prova disto, pois para se poder aceder a estas candidaturas, os Municípios tiveram de desenvolver novos Planos Estratégicos que deveriam estar incluídos nos anteriores PDM. Em 1994 apenas havia 124 PDM ratificados, menos de 50% sem organização ao nível do Estado Central e das suas competências e muitas lacunas ao nível das Reservas Nacionais Agrícola e Ecológica. Pode mesmo dizer-se que os Planos Municipais de Ordenamento do Território previstos pelo DL 69/1990 convergem numa única função – a gestão urbanística, o que provoca a existência de conflitos entre os Planos e os interesses privados.

Portugal carece de Planos onde o espaço público não seja tratado de forma residual, já que este deve ser entendido como elemento estruturador da forma da cidade, esta visão redutora do espaço público deve ser suprida por planos de pormenor, que atualmente também apenas estão a ser usados como instrumentos de gestão urbanística, mas que a sua utilização para outros fins poderia reduzir os conflitos com outros planos de regulação de nível superior.

Ao longo da década de 1990, reforçaram-se as tendências de um forte desequilíbrio, quer demográfico, quer das atividades económicas, com as duas áreas metropolitanas de

Lisboa e Porto a registarem crescimentos de 5.6% e 4.6%, respetivamente, devidos à intensificação da urbanização nos municípios periféricos e perdas nos municípios centrais. As concentrações em torno da área metropolitana do Porto que se prolonga para todo o Norte Litoral, concentra neste período 2.4 milhões de habitantes, que somados à área metropolitana de Lisboa perfaz um total de 53% do total da população do País. Este fato favorece a urbanização difusa nas conurbações não metropolitanas, fragilizando por seu turno os sistemas das cidades médias que perdem população. Esta desigualdade desencadeia também motores de transformação urbana onde persiste uma forte desigualdade. Todas estas transformações se processam num contexto de inercia políticas de descentralização e de desconcentração, com consequências não só no urbanismo mas também na criação de emprego e de promoção do investimento privado, obrigando estas cidades a depender quase exclusivamente do emprego público, o que explica também a forte imigração registada a partir do final da guerra, responsável pela desertificação do meio rural e pelo *deficit* de urbanização.

Fazendo uma retrospectiva, excetuando os planos de 1940-50, para os grandes centros urbanos e as grandes obras da década de 1960, chega-se ao início da década de 1990 com um sistema urbano completamente desequilibrado e sem orientações de políticas urbanas.

Quando da elaboração dos primeiros Planos Diretores Municipais já estava instalado o caos com inúmeras construções já construídas, que nem foram acompanhadas e sem produção de infraestruturas. Assim a título de resumo as políticas urbanas até meados década de 1990, não deixa antever uma estratégia que se mostre consistente e duradoura, apenas se traduzindo a uma espécie de somatório de investimentos sectoriais comandados pelo Estado e que apenas procuravam responder a necessidades básicas de infraestruturização.

De meados dos anos 90 até 2004, nomeadamente na segunda metade da década de 1990, mais precisamente de 1994 a 1999, a implementação do II Quadro Comunitário de Apoio, as disponibilidades de investimento permitiram algumas inovações nas Políticas Urbanas, nomeadamente ao nível das infraestruturas, equipamentos e na habitação. As

infraestruturas de base tiveram neste período uma grande importância com forte incidência urbana, principalmente na construção de redes viárias de alta capacidade.

No sentido de concretizar políticas de habitação, surge a Intervenção Operacional de Renovação Urbana (IORU), iniciativa levada a cabo pelo XIII Governo, que teve como finalidade um reforço das políticas de habitação e sociais, procurando-se assim melhores articulações com as políticas de realojamento. Esta Intervenção Operacional desencadeia no seio da sua *medida 3*, diversos programas, dos quais se destacam: o URBAN (1995) – destinado a apoiar a reabilitação de áreas urbanas degradadas nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto; o PER (1993), Programa Especial de Realojamento, destinado à erradicação de barracas, nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto; o INTEGRAR (1994), Programa de Integração Económica e Social de Grupos Vulneráveis; o REHABITA (1996), Regime de Apoio a Recuperação Habitacional em áreas urbanas antigas e declaradas como áreas críticas e com Aplicação Exclusiva a Núcleos Urbanos; o RECRIA (1999), Regime de Conção de Apoio Financeiro para a Beneficiação em Imóveis Degradados; a iniciativa Comunitária URBAN, que envolveu cerca de 70,56 milhões de euros que conjuntamente com o IORU canalizaram investimento essencialmente dirigido à área metropolitana de Lisboa; o PROSIURB, Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional e de Apoio à Execução de PDM, este destinava-se principalmente ao reequilíbrio do sistema urbano do território Nacional, excetuando as áreas metropolitanas, e foi aqui que pela primeira vez as cidades médias foram uma real preocupação das políticas urbanas.

No seu *subprograma 1* o PROSIURB destinava-se à valorização de 40 cidades de média dimensão de forma isolada ou inseridas em eixos de investimento conjuntos, os principais domínios da sua atuação foram as infraestruturas básicas com 38.9% do investimento participado, seguindo-se-lhe a renovação urbana com 36%, os equipamentos de utilização coletiva com 14,7%, infraestruturas e equipamento de apoio à atividade económica 8.3% e os planos de pormenor apenas 2.1% de participação.

Apesar dos seus aspetos positivos, a consequência da escassez de recurso financeiros e a própria interrupção do programa, desvalorizam a dinâmica que havia sido criada. No entanto, o que ficou foi a experiência de soluções de trabalho em parceria e um conjunto de documentos síntese, os Planos Estratégicos, que mais tarde vieram a ter continuação no PROCOM e no programa POLIS.

O POLIS foi um Plano de Desenvolvimento Regional entre 2000 e 2006, que apresenta como meta principal a requalificação e a valorização das cidades. Mais uma vez as restrições financeiras geram fortes atrasos na execução deste programa.

O PROCOM é um programa dirigido à revitalização de pequeno comércio tradicional nos centros antigos.

Para além deste, há também que considerar o PIDDAC, entre 1994 e 2000, que foi um Plano de Investimentos da Administração Central, de Programas Operacionais Regionais, coordenados pelas CCDR e pelos Municípios, tendo tido um impacto sobretudo no ramo da Construção e Obras Públicas, e cujo investimento se centrou essencialmente, nos Transportes e Comunicações, na Educação, no Ambiente e Revitalização Urbana, na Saúde e Administração Pública. Sendo estes, em resumo, os principais programas de Política Urbana com financiamento do Estado Central e dos Fundos Comunitários.

De entre todos os programas relatados, os que se direccionaram à requalificação urbana foram de fato o PROSIURB e o POLIS. No entanto, não tiveram qualquer tipo de articulação entre si, por terem sido iniciativas de dois Ministérios.

Na organização da Administração Pública e do Governo também se verifica uma grande assimetria de competências e de recursos entre o nível central e local, que não abona em nada o desenvolvimento de estratégias de ordenamento do território, existindo grandes lacunas em matéria de coordenação horizontal dos planos sectoriais nacionais. Assim, neste contexto, possuímos um território caracterizado pela heterogeneidade à escala local, urbana, periurbana e rural. As dinâmicas que surgiram numa faixa litoral de cidades médias mais atrativas foi esvaziando os territórios rurais, fazendo acentuar a tendência para a fratura do território entre, por um lado, territórios a alta tensão, e por outro, sonolentos e atrasados.



Figura 2 - Rio Tua, Mirandela, fonte aeroclube de Mdl

Ora, para um sistema urbano mais eficiente em termos regionais e nacionais, é necessário precisar a importância do papel da estrutura urbana na organização global do território.

Em Trás-os-Montes, as cidades médias de Vila Real, Peso da Régua, Lamego, Chaves, Mirandela e Bragança, buscam a reestruturação do seu extenso território rural após anos de perdas sucessivas.

Não obstante o valor estratégico do Douro Vinhateiro, classificado como Património Mundial da UNESCO, uma evidência da construção de uma paisagem com elevada identidade cultural e natural, para além disso também um produto de internacionalização regional devido ao turismo, constituem um sistema urbano regional que necessita garantir os níveis de qualidade e bem-estar às suas populações residentes, por um lado através da criação de laços de relacionamento na prestação de serviços fundamentais, por outro num reposicionamento que desenvolva a competitividade agrícola, ambiental e turística.

Depois do estudo geral do território e de todos os fatores que influenciam a configuração do mesmo, o autor analisa diversas cidades médias, de entre as quais, a cidade de Bragança, focalizando-se num primeiro momento nas suas características geográficas e históricas, passando de seguida a analisar a configuração da massa edificada para a qual faz uma separação temporal de edificado existente até 1977, e edificado de 1977 a 2004.

A localização em planta dos principais equipamentos públicos como estruturas de influência e o estudo detalhado da população por densidade, onde define períodos temporais, distribuição população empregada pelas respetivas profissões e principais eixos viários de ligação e deslocação, desde a rede viária à importância do caminho-de-ferro.

A comparação de resultados permitiu-lhe retirar a conclusão de que, apesar de Bragança ser capital de distrito, possuindo por isso um elevado número de serviços públicos e com um núcleo Empresarial bastante consolidado, para além da sua proximidade com Espanha, ainda assim é uma cidade que apresenta grandes problemas de despovoamento.

Esta é uma abordagem de caracterização urbana que assenta em duas componentes fundamentais: na primeira, é apresentada ao leitor uma visão macro territorial, na qual se faz, para além da contextualização histórica recente e da caracterização da sociedade portuguesa também uma reflexão sobre as medidas políticas financeiras e decisões governamentais; num segundo momento do livro, é realizada a aproximação aos 24 casos de estudo, através da análise das cidades de Bragança, Chaves, Viana do Castelo, Barcelos, Braga, Guimarães, Vila

Nova de Famalicão, Póvoa de Varzim, Penafiel, Santa Maria Da Feira, Aveiro, Coimbra, Figueira da Foz, Viseu, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Leiria e Vila Real.

“Tentar explicar uma aglomeração urbana é, antes de mais nada, inseri-la neste contexto complexo: posição, lugar que ocupa entre as suas congéneres, sitio onde se implantou, mas também, partindo da observação do atual, rastrear no tempo as condições da sua génese e as vicissitudes do seu destino, mostrar o que é antigo e persistente na sua figura, tanto como as transformações que, sob a ação de novos processos de construir e maneiras de circular e de outras necessidades ou desejos dos homens...” (Ribeiro, 1994, pág. 170).

CAPÍTULO 3

Contextualização da área de estudo

Cidade de Mirandela



Figura 3 – Vista aérea da cidade, (fonte Aero clube de Mirandela)

“Um nunca acabar de terra grossa, fragosa, bravia, que tanto se levanta a pino num ímpeto de subir ao céu, como se afunda nuns abismos de angústia, não se sabe por que telúrica contradição”, (TORGA, 5.^a ed., Coimbra Editora, Coimbra, 1986, pp. 27-30).

3.1 - Enquadramento Territorial da Cidade de Mirandela

Na região de Trás-os-Montes e Alto Douro, no noroeste de Portugal Continental agora designada de NUT III (Nomenclatura Europeia das Unidades Territoriais para fins estatísticos) localiza-se o Distrito de Bragança.

A região engloba os distritos de Vila Real, Bragança e alguns concelhos a norte dos distritos de Viseu e da Guarda, num total de 38 concelhos.

Alfândega da Fé, Alijó, Armamar, Boticas, Bragança, Carraceda de Ansiães, Chaves, Cinfães, Figueira de Castelo Rodrigo, Freixo de Espada à Cinta, Lamego, Macedo de Cavaleiros, Mêda, Mesão Frio, Miranda do Douro, Mirandela, Mogadouro, Moimenta da Beira, Mondim de Basto, Murça, Peso da Régua, Resende, Ribeira de Pena, Sabrosa, Santa Marta de Penaguião, São João da Pesqueira, Sernancelhe, Tabuaço, Tarouca, Torre de Moncorvo, Valpaços, Vila Flor, Vila Nova de Foz Côa, Vila Pouca de Aguiar, Vila Real, Vimioso e Vinhais.



Figura 4 - Mapa de Portugal, enquadramento territorial da cidade, fonte: <https://pt.wikipedia.org/>

(fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

Milhais, Miradeses, Mirandela, Mosteiró, Múrias, Navalho, Pádua-Freixo, Pai Torto, Palorca, Paradela, Passos, Pereira, Pousadas, Quintas, Rego de Vide, Regodeiro, Ribeirinha, Romeu, São Pedro de Vale do Conde, São Pedro Velho, São Salvador, Soutilha, Suções, Torre de Dona Chama, Valbom dos Figos, Valbom Pitez, Vale de Asnes, Vale de Couce, Vale de Gouvinhas, Vale de Juncal, Vale de Lagoa, Vale de Lobo, Vale de Madeiro, Vale de Martinho, Vale de Prados, Vale de Salgueiro, Vale de Sancha, Vale de Telhas, Vale Maior, Vale Pereiro, Valongo das Meadas, Valverde da Gestosa, Vila Boa, Vila Nova das Patas, Vila Verde, Vila Verdinho, Vilar de Ledra, Vilar de Ouro, Vilares e Vimieiro. (fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

Faz **fronteira** a norte com o concelho de Vinhais, a este com Macedo de Cavaleiros, a sul com Vila Flor, a oeste com Murça, e a nordeste com Valpaços. Tem uma área ainda considerável, de 679 km², quase 0,8% de Portugal.

Relativamente à **caracterização hidrográfica** do Concelho de Mirandela, o rio Tua é peça fundamental, pois acolhe as águas dos seus três principais afluentes, a saber, os rios Tuela e Rabaçal, e ainda a ribeira de Carvalhais. Há ainda linhas de água menos significativas que correm por quase toda a parte do concelho.

A montante de Mirandela os rios Tuela e Rabaçal reúnem-se e originam o rio Tua. Este, por sua vez na margem esquerda, recebe a ribeira de Carvalhais, que nasce na serra de Bornes, sendo o quarto curso de água mais importante do concelho de Mirandela.

Ora o rio Tua divide a cidade de Mirandela, na sua margem esquerda Mirandela - Centro e margem direita Mirandela – Golfeiras.



Figura 6 – Zona Verde da cidade, Arquivo fotográfico de Mdl

Em relação ao **clima**, o concelho de Mirandela insere-se na Terra Quente do Nordeste Transmontana, e no tocante a condições climáticas é caracterizada por verões muito quentes e invernos frios, quanto à humidade pertence ao grupo de climas secos. (fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

O Distrito de Bragança, foi em tempos um grande eixo fixador de mão-de-obra, fazendo ligação através do caminho-de-ferro com os grandes centros urbanos, nomeadamente, à cidade do Porto.



Figura 7 - Estação de Caminhos-de-ferro de Mirandela, Arquivo fotográfico de Mdl

Atualmente podemos identificar estes **eixos de mobilidade** nos traçados das linhas férreas, agora inoperacionais, e ainda nas estações que se encontram ao abandonado por todo o território.

São as ligações aos atuais eixos estruturantes recentes (A4, IC5 e IP2), que definem e impulsionam a localização de novos usos da região.

Estas ligações foram outrora motoras para o desenvolvimento de eixos urbanos e novas polarizações comerciais, ajudando o crescimento económico da região.

No entanto, os últimos anos têm sido anos de um retrocesso na região transmontana, no que concerne quer à perda de população, quer na captação de investimento que lhe permita recuperar o seu atraso em relação ao litoral, e assim como a criação de emprego que impulse o repovoamento.

A cidade de Mirandela é historicamente uma cidade estratégica no Distrito de Bragança.

A atratividade da população de concelhos vizinhos, quer de Macedo de Cavaleiros, Vila Flor, Carrazeda de Ansiães e Torre de Moncorvo à cidade de Mirandela, foi desde sempre uma realidade.

Por um lado a existência em Mirandela de um conjunto comercial, ainda que tradicional, mais diversificado, a facilidade dos acessos aos meios de transporte público, a instalação em Mirandela das indústrias agroalimentares de enchidos e do azeite, o Complexo Agroindustrial do Cachão como maior empregador da região, mas também as grandiosas festividades em honra de Nossa Senhora do Amparo, são alguns dos motivos para a histórica e constante presença de visitantes em Mirandela e captação de habitantes.

Mas, Mirandela é também um ponto territorial central de âmbito supra-concelhio, e por esta razão, indispensável na estruturação coesiva do sistema urbano da região transmontana, sendo por isso, matéria desta investigação.

O rio Tua e a fertilidade dos terrenos ribeirinhos, o turismo da região e o microclima da terra quente transmontana, representam mais uma potencialidade para a afirmação da cidade de Mirandela numa estratégia de desenvolvimento territorial de toda a região Transmontana.

3.2 - Aproximação Histórica à Cidade de Mirandela

“Que penedo falou? Que terror respeitoso se apodera de nós? Mas de nada vale interrogar o grande oceano megalítico porque o nome invisível ordena: - Entre! A gente entra e já está no Reino Maravilhoso”, (TORGA, 1979, p.99-100)

Por todo o concelho de Mirandela existem vestígios de povoamento pré-histórico, bem documentado por monumentos megalíticos e diversos castros.

Os povos da Idade do Bronze, desenvolveram no concelho, uma intensa atividade mineira explorando o estanho, o cobre, o arsénio e ouro.

O “buraco da pala”, situado na Serra dos Passos, foi identificado como um caso de metalurgia primitiva de ouro entre 2800-2500 a. C.

Também na Bouça a "Estátua Menir" ali encontrada nos remete para essas épocas.



São de facto inúmeros os documentos que vão surgindo, demonstrando a passagem de outros povos pelo concelho de Mirandela.

Assim, os romanos, sensíveis à indústria do minério, também aqui se estabeleceram, deixando marcas da sua civilização em várias localidades do concelho. (fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

Figura 8 – Buraco da Pala, serra dos Passos,
(fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

São exemplos: a cerâmica e fonte romanas, na freguesia de Vale de Telhas; a Ponte Romana, na ribeira de Carvalhais, ou; os abundantes vestígios romanos no Castelo Velho, localizado no monte de S. Martinho, no Prado Pequeno, e até no Mourel. (Ernesto Sales, 1950)



Figura 9 - Fonte Romana; Vale de Telhas, Mirandela, (fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

A pequena povoação de Mirandela teve assento inicial no Monte de S. Martinho, na encosta voltada para o Castelo Velho, perto da Ribeira da freguesia de Cedães.



Figura 10 - Monte de São Martinho, (fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

A sua ocupação remonta à Idade do Ferro Romano, como indicaram as escavações levadas a cabo na década de 80. As "*Memórias Paroquiais*" (1758, 23, 156: 1031-1042), como Ernesto de Sales (1950, I), reconhecem o Castelo Velho como sendo o local da ocupação até à

transferência e construção do novo castelo e povoação para o morro de São Miguel pelo Rei D. Dinis no ano de 1282. Ao Castelo Velho (Vila de Mirandela) foi dada a primeira Carta de Foral pelo Rei D. Afonso III, a 25 de maio de 1250.



Figura 11 - Porta de Sto. António, vestígios do novo castelo de Mirandela (fonte: <https://pt.wikipedia.org/>)

No segundo quartel do Século XVI, o concelho de Mirandela era constituído pela vila de Mirandela e mais quarenta e quatro lugares.

Ao longo do século XVIII, fomos tendo informação toponímica, mais concretamente, para os anos de 1706, 1758, 1796 e 1798, para os quais se verifica que o grosso das aldeias se mantêm, com exceção de Carvas, Valbom Pitês, Vale de Freixo, Vila Nova, e Vila Verde de Prata, que acabaram por ser anexadas a outras aldeias. (fonte:

<https://pt.wikipedia.org/>)

Porém, com o crescimento do concelho em 1706 foram aparecendo em vários documentos novos nomes lugares como Barca, Choupim, Chorenses, Mourel, Vale de Freixo, Vale de Lobo e Vale de Madeiros. Vale Bom de Meadas no início do século XVIII.

O lugar de Trindade que em 1706 e 1758 pertencia metade ao concelho de Vila Flor, com a nova demarcação da Província de Trás-os-Montes, por Columbano Ribeiro de Castro, em 1796 passou definitivamente para Vila Flor, por lhe estar mais perto. Com esta nova demarcação, Bronceda e Golfeiras do concelho de Lamas de Orelhão foram anexadas ao concelho de Mirandela, por lhe estarem muito próximas. Foi-lhe ainda incorporada a

povoação de Romeu da Vila dos Cortiços com suas anexas Vale de Couço e Vimieiro; Vila de Sezulfe com as suas aldeias de Vale Pradinhos, Suções, Chorense e Carvas; Vila de Vale de Asnes e seu termo. Além das freguesias atrás mencionadas, Mirandela tinha anexas outras aldeias ou pequenos povoados, que ajudaram a engrandecer o concelho. A paisagem urbana foi sendo alterada pelas comunidades, em sucessivas gerações, evoluindo de acordo com as suas necessidades espirituais e materiais.

A formação da cidade partiu de determinados pontos de apoio: a sua Muralha, e as respetivas portas, as estradas, as pontes e o rio. Quando em 1530, D. João III ordenou a elaboração do “*Numeramento*” do Reino, tanto o Castelo como a Muralha de Mirandela, já se encontravam em ruínas, embora registos demonstram que teria sido alvo de obras de remodelação a menos de um século antes.

A Muralha tinha início na Porta de Santo António, seguindo a vertente Norte, e costeava pelo exterior a Rua de S. Cosme e traseiras da Santa Casa da Misericórdia, a terminar na Porta de Santiago. Deste local, em curva, seguia até à Portela, onde se bifurcava voltada a Nascente. Seguia depois, quase em paralelo à rua que dali segue para o Toural, obliquava depois para a direita a partir das escadas do Quebra-costas, seguindo a Rua do Rosário até ao Postigo de S. José.

A partir da porta de S. José, descrevia uma curva de encontro à Rua da Ponte, seguindo depois em linha reta até alcançar a Porta de Santo António.

(Apontamentos Históricos de Mirandela - Padre Ernesto Sales, 1983)

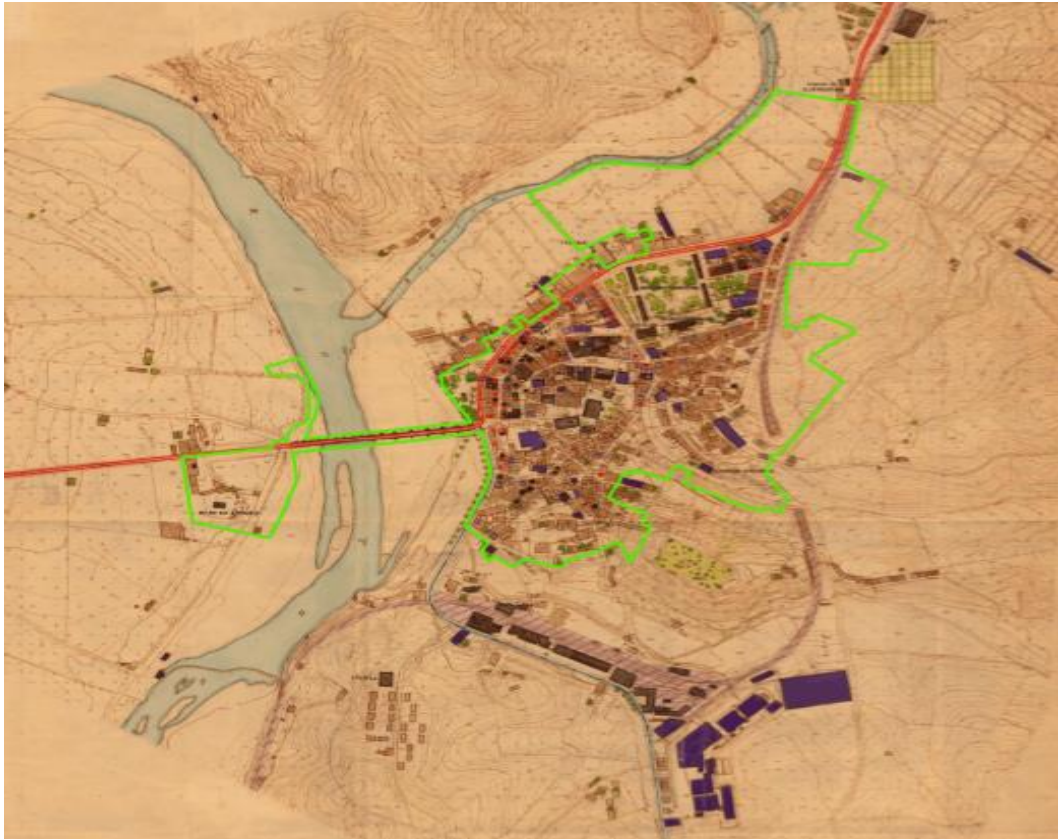


Figura 12 - Extrato da Planta Topográfica da Vila de Mirandela datada de 1958, cuja fonte é Câmara de Mirandela e foi elaborada pelos serviços do Arquiteto Brito e Cunha com elementos aerofogramétricos fornecidos pelo C.F.L.T.U., sendo perceptível o burgo primitivo e as áreas de expansão

A primeira planta conhecida da vila de Mirandela é datada de 1954 caracterizando-se por um aglomerado urbano de pequenas dimensões localizado na margem esquerda do rio Tua e na margem direita pela existência de pequenos edifícios dispersos, e o Santuário de Nossa Senhora do Amparo.

3.3 - Evolução Demográfica e Socioeconómica

I) População da Cidade de Mirandela desde 1920 a 2011

Considerando o período indicado pode perceber-se que a população da cidade de Mirandela teve neste período de noventa anos um aumento muito considerável. Vários são os motivos que se podem apontar para tão notável crescimento, mas sem dúvida que três desses motivos podem ser apontados como tendo maior influência.

Se por um lado, a centralidade territorial da cidade é um motivo importante como estratégia de proximidade com localidades vizinhas, por outro, não se pode descartar o fato de que a cidade de Mirandela possuía uma das mais importantes estações de caminhos-de-ferro do interior norte do País, o que permitia afirmar ainda mais a sua estratégia de localização, mas também o fato de ser uma cidade ribeirinha, a qual já possuía à data também alguma indústria.

Considerando o crescimento populacional deste período mais ou menos linear, há que destacar três pontos importantes nesta reta de crescimento os quais apresentam valores de crescimento populacional desviantes.

Nesta lógica desviante de crescimento, incluem-se os períodos compreendidos entre 1960/1970, 1981/1991 e mais tarde 2001/2011 que, por distintas razões, parecem estar associados a fatos marcantes das respetivas épocas, tais como, a imigração, a emigração para as ex-colónias e para a Europa, e agora mais recentemente, à própria desertificação territorial, fruto da baixa natalidade e das dificuldades económicas do País, que trouxeram como consequência o fecho de serviços públicos no interior.

Existe ainda um período no qual se verificou uma estagnação do crescimento da população residente.

Este é o período que corresponde à década de 80/90, período no qual se admite que, se por um lado se verificaram elevados níveis de emigração, esta parecer ter sido compensada por fenómenos de êxodo rural com as populações das freguesias do concelho a sediarem-se na cidade em busca de melhores condições de vida e de proximidade às instituições de ensino e aos seus postos de trabalho.

Tabela 1 - Evolução da População desde 1920 até 2001 (dados INE)

Ano								
1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001
2 054	3 624	4 159	5 108	5 979	5 320	8 156	8 189	11 186
Evolução da População por Década								
	+1570	+535	+949	+871	-659	+2836	+33	+2997

II) População no concelho entre 2001 e 2011

Mirandela é um concelho, subdividido por 30 freguesias, pertencente ao Distrito de Bragança, Região Norte e sub-região de Terras de Trás-os-Montes que, segundo os dados de 2011, possuía um total de 23.850 habitantes.

O concelho é limitado a norte pelo concelho de Vinhais, a leste por Macedo de Cavaleiros, a sul por Vila Flor e por Carrazeda de Ansiães e a oeste por Murça e Valpaços.

A cidade de Mirandela é sede do concelho. Com 658,96 km² de área de implantação, o concelho de Mirandela também tem vindo a registar perda de população no seu geral considerando os censos de 2011, no período temporal compreendido entre 2001 e 2011.

Assim da tabela abaixo, onde se representa a variação de população por freguesia, do concelho de Mirandela, e para o período indicado, pode concluir-se que todas as freguesias de Mirandela perderam população à exceção da freguesia de Mirandela, sede do concelho e da freguesia de Vale de Sagueiro, que regista apenas mais dois habitantes.

Tabela 2 - Análise da População do concelho de Mirandela entre 2001 e 2011 (dados INE)

Zona Geográfica	População Residente		Variação Total
	2001	2011	
	HM	HM	
Abambres	396	347	-49
Abreiro	311	257	-54
Agueiras	375	289	-86
Alvites	282	237	-45
Avantos	123	96	-27
Avidagos	325	245	-80
Barcel	171	126	-45
Bouça	356	261	-95
Cabanelas	421	386	-35
Caravelas	269	214	-55
Carvalhais	1350	1299	-51
Cedães	455	338	-117
Cobro	242	205	-37
Fradizela	300	234	-66
Franco	302	244	-58
Frechas	1137	929	-208

Freixeda	115	89	-26
Lamas de orelhão	462	394	-68
Marmelos	204	145	-59
Mascarenhas	670	550	-180
Mirandela	11186	11852	+666
Múrias	353	281	-72
Navalho	130	96	-34
Passos	479	423	-56
Pereira	245	190	-55
Romeu	301	280	-21
São Pedro Velho	413	329	-84
São Salvador	295	223	-72
Suçães	770	574	-196
Torres D. Chama	1386	1105	-281
Vale de Asnes	413	271	-142
Vale de Gouvinhas	380	319	-61
Vale de Salgueiro	422	424	+2
Vale de Telhas	364	283	-81
Valverde	198	144	-26

Vila Boa	118	90	-28
Vila Verde	100	81	-19

Considerando os dados populacionais acima indicados, pode perceber-se que se trata de um concelho que manifestou diminuição da sua população residente, existindo até freguesias a perder mais de 25% da sua população.

Apesar de não existirem números mais atuais, este é um cenário que não parece ter-se alterado. No entanto, a cidade de Mirandela verificou para o mesmo período um aumento da população em 5.95%.

III) Alojamento familiar no concelho entre 2001 e 2011

Numa perspetiva urbanística e imobiliária, igualmente importante para a concretização da presente Dissertação é a análise que se seguirá, e que consiste na avaliação comparativa da variação populacional com a evolução do investimento imobiliário no concelho de Mirandela (Censos 2011), desta feita em relação ao edificado segundo os censos de 2011, o cenário era o indicado na tabela 3, que se segue.

Tabela 3 - Quantificação do Nº de Alojamentos Familiares no período de 2001 a 2011 (dados INE)

Ano	Nº de Residentes	Nº de Famílias	Nº de Alojamentos
2001	25809	9561	11432
2011	23850	7445	14863

Verifica-se por análise da tabela que, apesar de alguma desaceleração do crescimento da população residente da cidade, e até de uma redução da mesma em todo o concelho, tal facto não representou uma depreciação do investimento, já que o número de fogos para o mesmo período aumentou 23.08%. (Censos 2011).

Analisando o contexto urbano constata-se que, uma parte muito significativa das construções novas que vão surgindo, se referem a construção para habitação própria, muitas vezes em regime de auto-construção ou administração direta.

Ora, esta é uma constatação positiva no que às dinâmicas urbanas diz respeito, e demonstra que, contrariando a tendência, a cidade de Mirandela continuou a apresentar para o período em apreço valores bastante aceitáveis de crescimento.

IV) Atividades Económicas

Relativamente às atividades económicas, o **setor primário** ocupa lugar de destaque na região. Caracterizada por uma agricultura do tipo familiar em explorações agrícolas de reduzida dimensão, tem na produção de azeite o subsector que mais contribui para a componente do Produto Agrícola Bruto Total. No entanto, dada a reduzida dimensão das explorações, e tendo em conta que as produções visam essencialmente o auto-consumo ou o abastecimento do mercado local, a sua administração, dada a sua dimensão económica, é feita na quase totalidade pelos próprios proprietários. Esta situação trás adjacente a existência de uma agricultura familiar, onde existe interesse em diminuir o mais possível os custos de produção agrícola, de forma a aumentar o rendimento económico. O recurso à mão-de-obra assalariada é praticamente inexistente, no entanto, nas explorações de maior dimensão, as unidades de trabalho necessárias à exploração agrícola exigem a contratação de mão-de-obra.

Relativamente à **indústria**, esta é essencialmente referente à satisfação das necessidades alimentares ou aproveitamento de recursos naturais. Dentro deste contexto, salienta-se a Associação Industrial do Nordeste, antigo complexo do Cachão, que tem vindo a ganhar alguma dimensão e conta, já com um número considerável de indústrias.

O número de indústrias do concelho tem aumentado, sendo, no entanto, estes estabelecimentos na sua generalidade, de pequena dimensão, com baixo nível de qualificação da mão-de-obra e de formação dos empresários. Os produtos fabricados são, por seu turno, pouco exigentes tecnologicamente. Destacam-se neste setor a fabricação de produtos à base

de carne, nomeadamente, as alheiras tradicionais da região de Mirandela, e a produção de azeite.

Tabela 4 – Evolução das atividades económicas na cidade de 1981 a 2001 (INE)

Setor	Primário			Secundário			Terciário		
Ano	1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001
%	42.3%	31.5%	14.6%	23.3%	18.9%	23.8%	34.3%	49.7%	61.6%

O setor terciário encontra-se deficientemente estruturado, tendo em conta que o subsetor dos **serviços**, designadamente os da administração pública, educação e saúde, assumem um papel preponderante e essencialmente ligado à sede de concelho, cidade de Mirandela.

O subsetor do **comércio** vive quase exclusivamente das pequenas empresas, quase todas familiares. O comércio por grosso está voltado, essencialmente para os produtos agrícolas ou para a agricultura, géneros alimentícios, bebidas e materiais de construção.

CAPÍTULO 4

Evolução Urbana entre 1926 e 2012

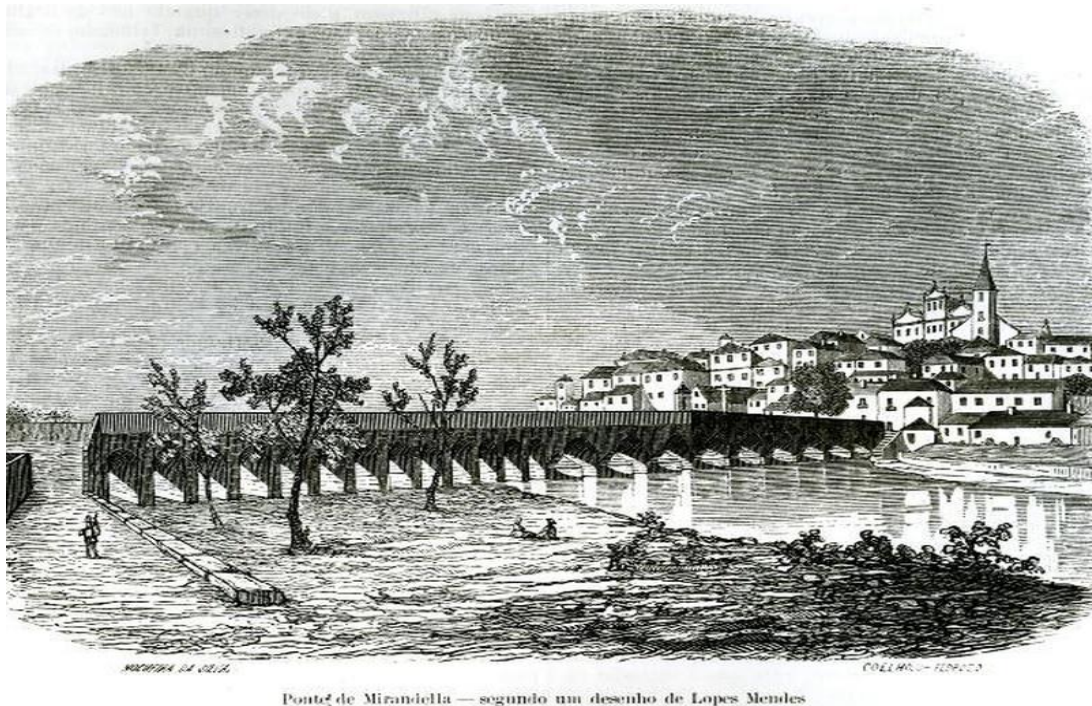


Figura 13 - Ilustração Antiga de Lopes Mendes, cuja Fonte é a Direção Geral do Património

O tecido urbano vai-se desenvolvendo e alterando com base em forças organizadoras, eixos diferenciados e influenciados por acontecimentos históricos, políticos, económicos, sociais, culturais e de organização agrupada que articulam a forma da mobilidade e da própria evolução urbana.

Estas forças constituem em si mesmas, fatores de integração e de aproximação sócio espacial, construindo novas dinâmicas urbanas.

A partir das relações de causa e efeito entre os acontecimentos e morfologia urbana, no presente capítulo descrever-se-á a evolução da cidade de Mirandela no período temporal de 1926 até 2012, no qual se procurará dar fundamentação á forma urbana que a cidade vai adquirindo.

Assim serão abordadas **cinco fases distintas de crescimento urbano** onde se descreverão, em cada uma delas, as forças dinamizadoras que poderão ter estado na origem de alterações urbanas importantes.

Considerando esta lógica, este capítulo abordará a seguintes fases:

1. 1926/1958 – Início da Industrialização;
2. 1959/1980 – Expansão Industrial;
3. 1981/1995 – Desenvolvimento Municipal;
4. 1996/2002 – A Cidade e as Políticas de Coesão;
5. 2003/2012 – Expansão e Desenvolvimento Imobiliário.

4.1 - Início da Industrialização (1926 – 1958)

A linha do Tua foi, sem dúvida, um motor fundamental para a transformação e progresso de e para a cidade de Mirandela, mas também para todo o território Transmontano.

A política de transportes encetada em 1887 com a inauguração da linha do Tua, e mais tarde em 1906, mais precisamente a 1 de dezembro, com a conclusão da ampliação do traçado de Mirandela a Bragança que se verificaram grandes transformações na cidade. Tratou-se de uma simbologia de mudança em todas as dimensões humanas, desde a economia, à cultura, à religião, à sociedade ou à política. De fato, os transportes alteraram a mentalidade das gentes transmontanas, os seus valores e as suas tradições, e alteraram também a cidade de Mirandela enquanto cidade centralizadora, que assim se pôde reafirmar na sua centralidade, beneficiando da uma considerável melhoria da assistência social, através da criação de quadros em serviços públicos, desde escolas, hospital, dispensário, centro de saúde, tribunal, CTT, etc.

De igual modo a economia local teve um desenvolvimento substancial através de uma maior participação das populações nas feiras e mercados locais, agora a poderem ser visitados com maior facilidade pelas populações do concelho ou de concelhos vizinhos, desfrutando desta onda libertadora que lhes permitia a facilidade de transporte.

A cidade de Mirandela possuía já nesta data uma interessante dinâmica empresarial, focalizada nos produtos da terra, essencialmente ligada aos azeites e aos enchidos, com

diversos lagares familiares, industriais de cortiça, e ainda fabricação de alheiras e outros enchidos. Mas, estas dinâmicas em torno da ferrovia foram também um motor de investimento e do aprofundar do desenvolvimento industrial, com o surgimento de empresas valorizadoras dos produtos locais, sendo exemplo disso o complexo fabril da CUF (Companhia de União Fabril), à data a infraestrutura mais importante da região transmontana a partir de 1926.

A CUF tornou-se a infraestrutura económica mais importante da região transmontana, dado que era praticamente a única com esta dimensão. Assim, este complexo fabril assume um papel muito importante na história do nordeste transmontano, mas particularmente, na história da cidade de Mirandela.

A região de Mirandela, tal como já se referiu, possuía abundância de matérias-primas indispensáveis para o funcionamento da uma fábrica, a azeitona, o bagaço de azeitona, as grainhas e cascas de uvas, lenha para a alimentação das caldeiras da fábrica, eram exemplo disso, considerando que esta unidade ficou servida de um ramal de caminho-de-ferro e ainda por um guindaste de cargas e descargas, e que ainda dispunha do espaço necessário para a instalação das várias unidades fabris, pode dizer-se que estavam reunidas as condições para a laboração e escoamento do produto transformado.

Ora foi assim que em poucos anos a unidade da CUF de Mirandela passou a ser a maior compradora de subproduto da azeitona, ou seja, o bagaço de azeitona, em toda a região, gerando ainda o comércio de comissionistas que angariavam o bagaço nas zonas em que viviam, para depois o venderem a esta unidade.

A cidade de Mirandela constituía por isso, neste período, um local de oportunidade de emprego e de negócio, local onde estavam garantidos os postos de trabalho e a geração de receita, o comércio local robusteceu-se, os agricultores mantinham o escoamento dos produtos agrícolas e os trabalhadores viam os seus salários garantidos.

Com a chegada dos anos 40 e 50, tanto na altura da II Guerra Mundial, como no período do Pós-guerra, foi criado nestas instalações um núcleo de inspeções de abastecimentos, a fim de evitar o mercado negro.

Os agricultores eram obrigados a entregar o seu produto ao complexo, e de Mirandela saiam alguns comboios diretamente para a Alemanha, e outros para os Aliados.

A cidade vivia assim um momento de crescimento motivado em grande medida por fortes dinâmicas empresariais. No período temporal em apreço, a população de Mirandela era de 5108 pessoas, pelo que, considerando o limite urbano definido como área urbana de 8.74 ha, pode dizer-se que a densidade populacional era à época de 587 hab/ha. Relativamente à configuração da malha urbana, é perfeitamente evidente a zona histórica, na envolvente ao edifício dos Paços do Concelho assinalado a vermelho. A ponte romana é a única estrutura a permitir a mobilidade nas duas margens do rio Tua, parece que, aparentemente, em conjugação com o Santuário de Nossa Senhora do Amparo, irão permitir que no futuro a cidade cresça também para esta margem, estando já em formação um pequeno núcleo de edifícios.

Por outro lado, quer a Estação dos Caminhos-de-ferro, quer também as instalações fabris assinaladas a amarelo impulsionam a cidade num crescimento a sul, zona onde já se pode observar, o Bairro Operário, e algumas habitações familiares dispersas.



Figura 14 - Cartografia da cidade de 1958

Imagens da época



Figura 15 - Estação de caminhos-de-ferro, fonte Arquivo fotográfico de Mdl



Figura 16 - Bairro operário, fonte Arquivo fotográfico de Mdl

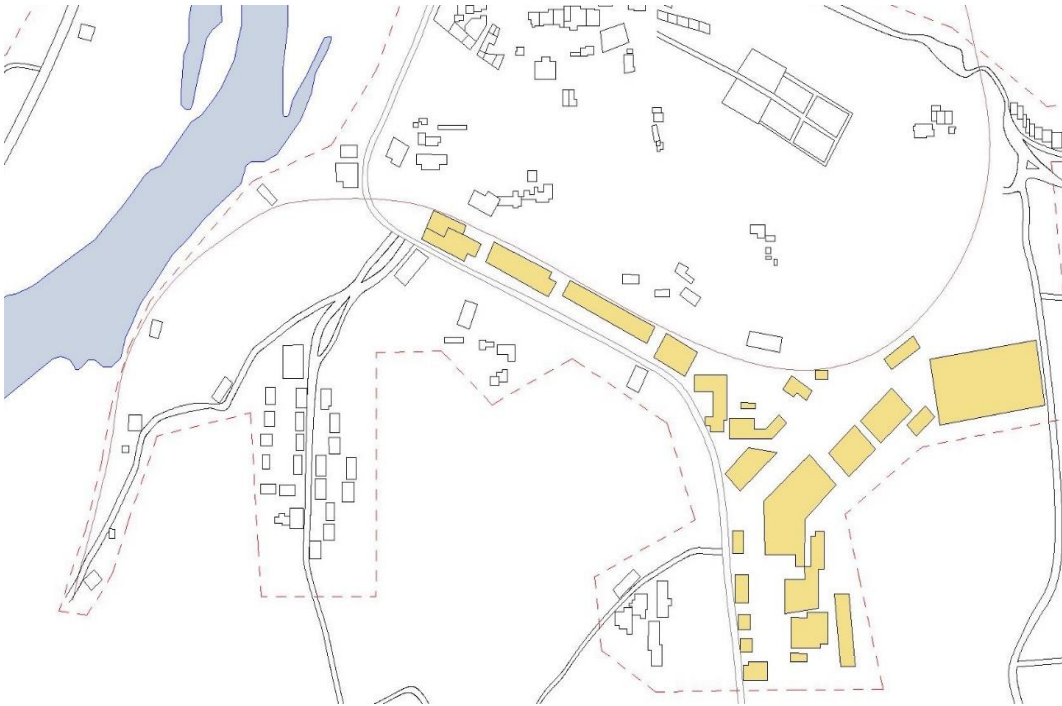


Figura 17 - Estação de caminhos-de-ferro e instalações fabris



Figura 18 - Paços do Concelho – Palácio dos Távoras, fonte arquivo municipal CMM



Figura 19 - Estação de caminho-de-ferro, fonte arquivo municipal CMM

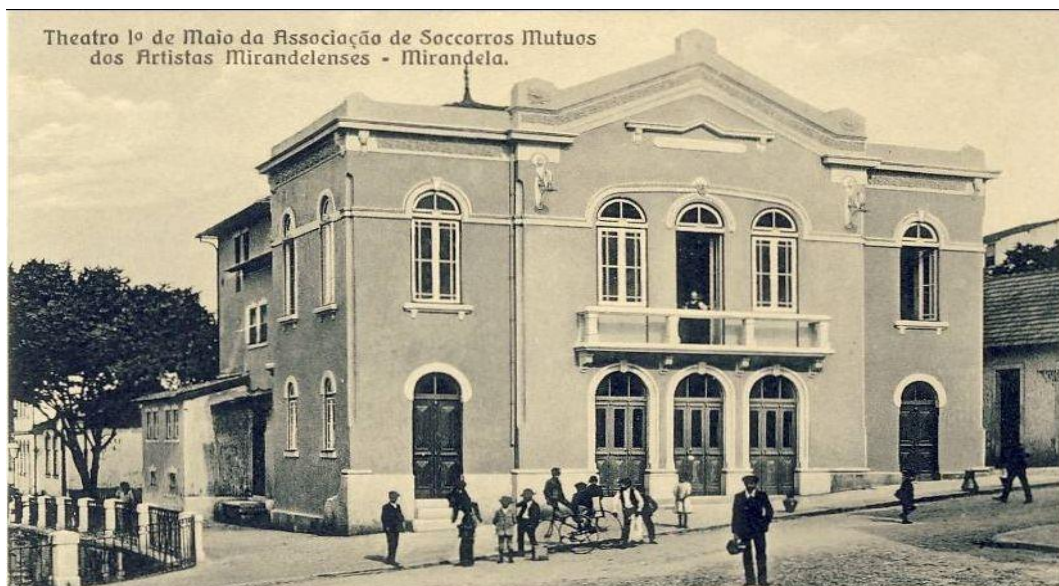


Figura 20 - Teatro 1.º de maio da Associação de Socorros Mútuos dos Artistas Mirandelenses, fonte arquivo municipal CMM



Figura 21 - Santuário de Nossa Senhora do Amparo, fonte arquivo municipal CMM

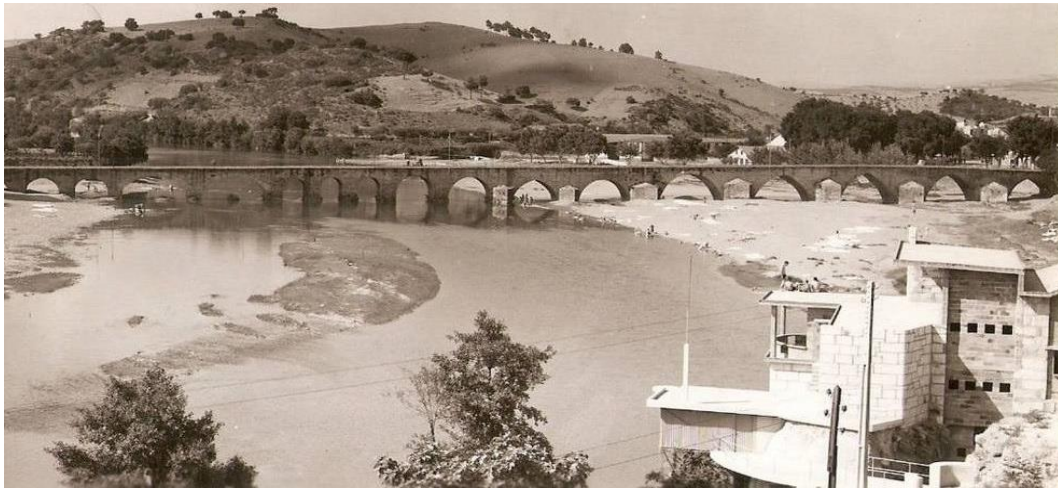


Figura 22 - Ponte romana, fonte arquivo municipal CMM

4.2 - Expansão Industrial (1959 – 1980)

Em 1960, o Engenheiro Camilo de Mendonça, presidente do Grémio dos Agricultores e da Federação dos Grémios da Lavoura do Nordeste Transmontano, extinto em 12 de dezembro de 1986, com a cooperação do Dr. Trigo de Negreiros e o apoio do Estado Novo, decidiu criar em Mirandela, mais propriamente na Aldeia do Cachão, uma cooperativa de Olivicultores.

Para tal realizou, no início dos anos 60 em Mirandela, uma reunião na qual marcaram presença, o Presidente da Câmara, a direção da CUF e o Delegado de Saúde. Tendo estes últimos defendido nesta reunião que não se justificaria a criação desta cooperativa em Mirandela, já que já se encontravam em funcionamento na região nove lagares de azeite.

A sua ideia era fixa e irreversível, e desta forma, mesmo com a oposição de muitas casas agrícolas, o complexo começou a ser instalado em 1962. A localização do complexo fora da vila prendeu-se com o preço dos terrenos, o que proporcionaria uma instalação mais económica. O complexo iria necessitar de um grande caudal de água para o seu funcionamento que proviria do rio Tua e da barragem Eng.º Castro Serra, do caminho-de-ferro para escoar os seus produtos e para captar matérias-primas, técnicos, maquinarias e operários. Em 1964, o

Complexo Agroindustrial do Cachão entrou em atividade, com uma área de implantação de 9ha, vindo a abranger com o decorrer do funcionamento uma área de cerca de 18ha.

O complexo foi projetado para produzir uma verdadeira revolução agrícola em todo o nordeste transmontano, fato que colocaria o setor agrário transmontano ao nível da eficácia europeia. Para além do Complexo Agroindustrial, o projeto incluía a extensão do regadio a uma vasta área do território, regadio este, suportado por 130 barragens de terra. O CAICA conseguiu imprimir dinamismo na aldeia do Cachão e na região, possibilitando a promoção das principais indústrias transformadoras locais, como a olivicultura, a vinicultura, a panificação, a queijaria e os lanifícios. A construção do Complexo gerou muitos postos de trabalho, aqui acedia mão-de-obra de toda a região Transmontana e até do Minho, com cerca de trezentos postos de trabalho criados foi um investimento de enorme impacto para a vila.

A par deste grande acontecimento, as fábricas da CUF/ Quimigal, entretanto já instaladas, empregavam em 1963, 40 trabalhadores efetivos e 40 sazonais. A fábrica estava modernizada e funcionava de forma contínua durante todo o ano, estava equipada para as mais variadas funções desde a produção de farinha de batata até à produção de óleos com baga de azeitona ou grainha de uva. Nos anos 60, a CUF era autónoma em todas as áreas de funcionamento, e dispunha até da melhor oficina da vila de Mirandela.

Por outro lado, toda a dinâmica empresarial já aqui situada, continuava com a sua forte laboração. A produção de alheiras, panificação, cortiça, os lagares e até cerâmica, eram exemplos fortemente implantados em Mirandela. Havia oportunidade de trabalho e este setor industrial, aliado à facilidade de mobilidade e à localização geográfica estratégica em toda a região transmontana, aqui promoveu a fixação de famílias que vinham em busca de melhores vidas e de oportunidades de emprego. Após a instalação do Hospital Regional Nossa Senhora do Amparo em 1956, seguiram-se anos importantes para a Vila com a instalação de novos e importantes edifícios públicos, assim registam-se as datas:

- ✓ 15/3/64, a inauguração do Palácio da Justiça.

- ✓ 1964 (fins de), a inauguração da Escola Técnica de Mirandela.
- ✓ 1965, o Hospital Distrital de Mirandela.
- ✓ Setembro de 1966, criação da Secção do Liceu de Mirandela.
- ✓ 1966/67, ampliação da Escola Técnica de Mirandela.
- ✓ 8/6/1967, Banco Borges e Irmão (19/7/98-BPI).
- ✓ 1968: abertura do Hotel Mira Tua.
- ✓ 1968: início da construção da Escola de Regentes Agrícolas de Mirandela.
- ✓ 12/10/70, inauguração da ponte Eng.º Machado Vaz.
- ✓ 1971, Liceu Nacional de Mirandela.
- ✓ 1973: criação da Secção do Instituto Politécnico de Vila Real, em Mirandela;
- ✓ 1973, início da construção do Matadouro do CAICA.1977 (outubro), entra em funcionamento a Escola Secundária de Mirandela.
- ✓ 1980, Inauguração da Biblioteca Municipal.

(Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Mirandela)

Foi um período de grandes investimentos, que provam o reconhecimento da centralidade estratégica da Vila de Mirandela pela Tutela, e esta foi-se desenvolvendo.

Mas este foi igualmente um período no qual se verificaram repercutentes transformações sociais, económicas e culturais.

A década de 1970 provocou transformações profundas na vida dos portugueses, também as gentes de Mirandela sentiram essa mudança.

Após o 25 de Abril de 1974, o setor industrial entra em colapso e com ele o CAICA que passou por uma gestão de diversas comissões instaladoras, ao sabor do enquadramento político da época, o que veio a desacreditar uma obra que tinha sido idealizada como o Motor da Região Transmontana.

A relação entre a administração, os diretores e os trabalhadores alterou-se na época pós-revolucionária, foi um período marcado por greves de Norte a Sul do País e reivindicações

sociais, que o complexo agroindustrial empobrecia, definhava e a cada dia que passava. Assistia-se a uma morte lenta e anunciada deste complexo. Mirandela vê a possibilidade de estagnar o seu crescimento e a possibilidade de deixar de ser considerada a oportunidade da mudança familiar.

A instabilidade política e social do País, assim como os baixos salários, constituem-se fatores promovedores de emigração, e este foi um período próspero para centenas de mirandelenses que saíram da sua terra para buscar trabalho na Europa. O crescimento da Vila de Mirandela entra em desaceleração mas sem deixar de constituir para a região de Trás-os-Montes uma Vila promissora, já que o território de Mirandela até então visto como um pequeno aglomerado rural pôde afirmar-se nesta época no País, como uma região de oportunidade, para onde deveriam ser canalizados veículos geradores de desenvolvimento.

Contudo, após o 25 de Abril, a freguesia de Mirandela ganha novo fôlego, vendo aumentar a sua população com o regresso dos portugueses das ex-colónias. Tal fato faz aumentar as estruturas e a construção de edifícios, surgem novos bairros, proporcionando novos investimentos, lutando contra a desertificação, e é assim que nesta época surgem áreas urbanizadas novas, sendo dos primeiros bairros, o Bairro da Preguiça e o Bairro do Sardão.

Com a publicação a 28 maio de 1969, do Decreto-Lei n.º 49033, que cria o Fundo de Fomento da Habitação (FFH), sob a forma de organismo com autonomia administrativa e financeira, com o propósito de inserir o fomento de habitação social na política de equipamento, e integrar a política nacional de habitação com o planeamento urbano, contribuindo para a resolução do problema habitacional dos indivíduos não beneficiados pelas Caixas de Previdência ou outras instituições semelhantes, foi possível construir os lotes 1 a 8 do Bairro do Fundo Fomento da Habitação, em Mirandela. Localizado em terreno de relevo pouco acentuado, na margem esquerda do rio Tua, no quadrante Sul da vila, com um enquadramento periurbano, inserido em áreas de expansão urbana recente, este conjunto arquitetónico residencial multifamiliar de habitação económica de promoção pública estatal

(FFH), é um conjunto edificado de grande dimensão composto por edifícios multifamiliares isolados e/ou em banda de três pisos, com fogos T2, T3 e T4, formando novos quarteirões abertos. Passadas duas décadas, Mirandela apresenta um nível de crescimento acima da média em relação às localidades em seu redor, o limite urbano sofreu um alargamento acentuado e estende-se agora à margem direita do rio Tua.

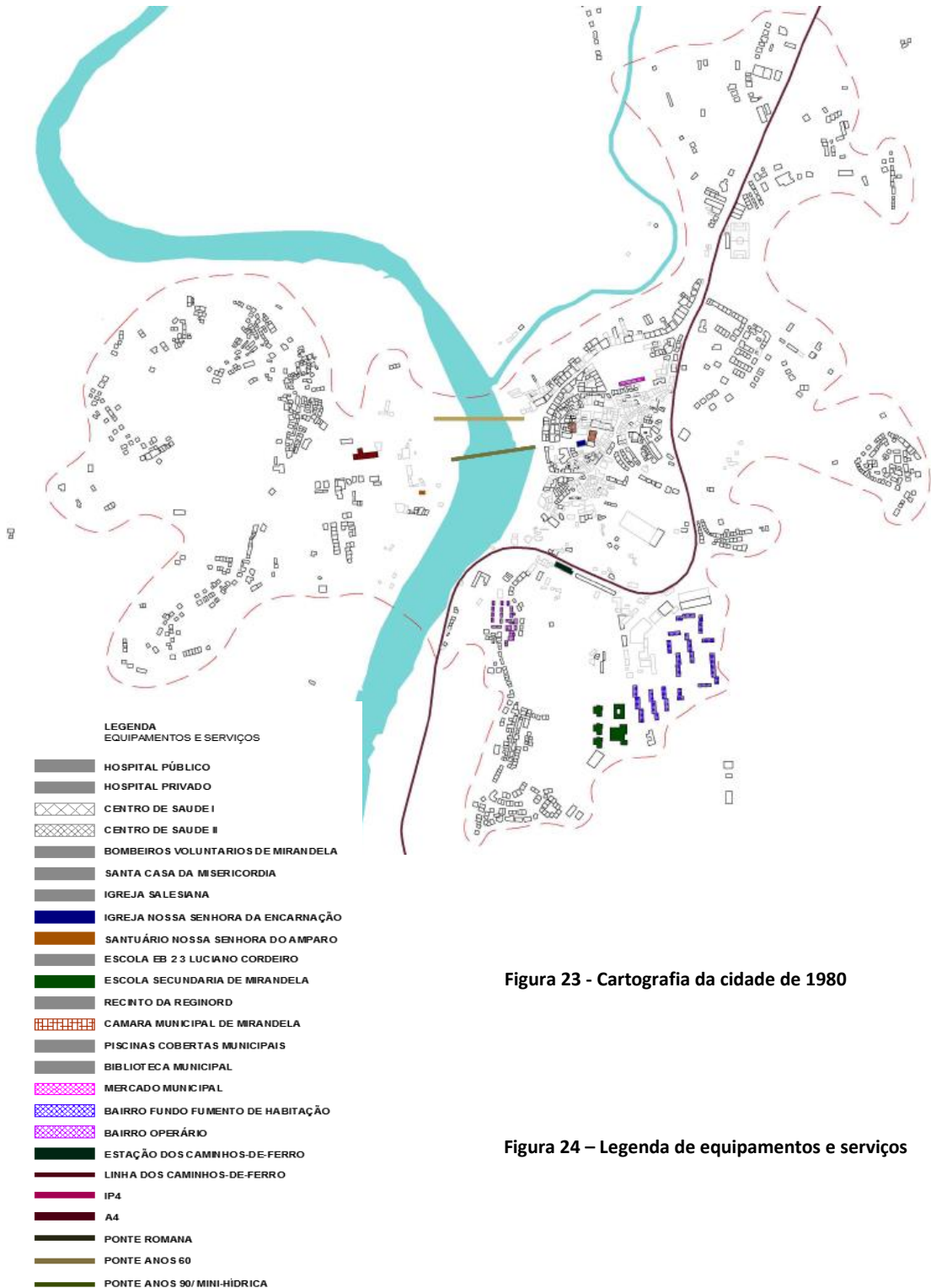


Figura 23 - Cartografia da cidade de 1980

Figura 24 – Legenda de equipamentos e serviços

A ligação entre as margens do Tua, que antes estava restrita à antiga Ponte Medieval de Mirandela, e classificada como Monumento Nacional desde 1910, agora esta travessia está assegurada por uma nova ponte a, Ponte Eng.º José Machado Vaz, que recebe na cidade o nome comum de Ponte Nova. Esta ponte foi inaugurada por Sua Excelência o Sr. Presidente da República, o Almirante Américo Tomás, em 1970.

A estatística demográfica apresenta neste período um crescimento acelerado em cerca 36.4% no período compreendido entre 1960 e 1980, com a população a aumentar de 5979 para 8156 pessoas, respetivamente. Ora, a cartografia confirma isso mesmo. Este crescimento está intimamente relacionado com a vinda de portugueses do Ultramar de regresso à terra natal. A vila apresentava a esta data um crescimento urbano desordenado e de certa forma aleatório, com os novos edifícios a serem construídos nas parcelas rurais, antigas hortas dos seus proprietários. O crescimento, em termos de área, foi muito considerável, apesar de apresentar muito espaço urbano por colmatar, de tal forma que, a esta data, a geometria do limite urbano apresentava uma área de 29.52 ha., e a população era de 8156 indivíduos. Assim a Vila possuía uma densidade populacional bastante baixa, na casa dos 276.30 hab/ha.

Imagens da época



Figuras 25 e 26 - Ponte Eng.º José Machado Vaz (Ponte Nova) 1970, Arquivos RTP



Figura 27 – Hospital distrital de Mirandela, fonte arquivo municipal CMM



Figura 28 – Vista noturna da Ponte Eng. José Machado Vaz, fonte arquivo municipal CMM



Figura 29 – Complexo Agroindustrial do Cachão, fonte arquivo municipal CMM



Figura 30 – Bairro do FFH, fonte arquivo municipal CMM



Figura 31 - Escola Secundária de Mirandela, imagem própria

4.3 - Desenvolvimento Municipal (1981 – 1995)

O Poder central, através da Assembleia da Republica, decidiu avaliar o conjunto das grandes possibilidades de Mirandela nos seus vários domínios económico, social, cultural e territorial.

Entendeu-se que se justificaria a criação de mais uma cidade no Nordeste Transmontano, e é assim que a Vila de Mirandela é elevada a Cidade, em 1984, pela Lei nº12/84, no Diário da República nº148, 1ª Série, de 28-06-1984.

Apesar de, em matéria de demografia não se ter verificado crescimento populacional, Mirandela dispunha do centralismo territorial que se tem vindo a descrever ao longo das épocas de estudo.

A facilidade de acessibilidade a transporte, o vasto conjunto de serviços/ equipamentos e ainda o Rio Tua como foco de canalização turística, entre outros são fatores que permitem a Mirandela continuar com um interessante desenvolvimento Municipal.

Por outro lado, verificava-se na sociedade uma alteração na forma de leitura dos territórios, as formas de pensar o território Português eram-lhe favoráveis, agora pois justificava-se pensar uma estratégia de promoção da coesão territorial, e nesta matéria, Mirandela tinha muitos atributos em relação a localidades vizinhas.

Esta foi de fato uma época de grande desenvolvimento municipal, com inúmeras obras públicas a serem executadas. Mirandela foi designada de “cidade Jardim” devido aos inúmeros jardins de que foi dotada, e em seis anos tornou-se uma cidade muito conhecida e visitada. Foram realmente muitas as obras marcantes esta época, como exemplos podem indicar-se:

- ✓ 1985, construção da Avenida 25 de Abril.
 - ✓ A construção do Itinerário Principal nº4 (IP4) – troço Mirandela - Bragança.
 - ✓ 30/7/1993, construção da 3ª Ponte - Ponte Europa e mini-hídrica fluvial.
 - ✓ O espelho de água.
 - ✓ O Metro de superfície.
 - ✓ O Parque de Campismo e a Piscina Municipal.
 - ✓ Inúmeras obras de arte instaladas um pouco por toda a cidade.
 - ✓ Os acessos ao IP4.
 - ✓ O pavilhão do INATEL.
 - ✓ A construção das três igrejas da cidade.
 - ✓ A zona verde da margem direita do rio Tua.
 - ✓ A modernização do Mercado Municipal.
- ✓ Rotundas e parques de estacionamento. (Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Mirandela)

Este grande trabalho de modernização urbana foi à data reconhecido pela Tutela, na pessoa de Sua Excelência, o Sr. Primeiro-Ministro, tendo até o Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal recebido o prémio de autarca do ano.

Aparecem os primeiros loteamentos urbanos, o Loteamento do Vale da Azenha e Entre Vinhas. Com a iniciação da circulação do metro de superfície de Mirandela em 1995, inicialmente utilizando o troço da linha férrea entretanto desativado em 1992, passou a ser possível fazer o percurso entre Mirandela e Carvalhais.

Neste troço criaram-se mais paragens urbanas (*Mirandela-Piaget, Tarana, Jacques Delors e Jean Monet*). Mais tarde, por concessão da CP, esta empresa municipal – a Metro de Mirandela, passou a assegurar também, desde 21 de outubro de 2001, o serviço no restante troço ativo da Linha do Tua (de Tua a Mirandela), constituindo um importante ativo no retomar do transporte ferroviário desde as freguesias do concelho até à cidade.

Foi também construída em 1993 a terceira ponte sobre o rio Tua. Agora Mirandela dispunha de três travessias elevadas paralelas.

Ao nível macro territorial, também foi importante para o desenvolvimento urbano a construção no troço Vila Real/ Bragança do IP4, esta via encurtaria as distâncias ao litoral do País e facilitaria os percursos mercantis, fazendo também da cidade um ponto de pernoita de profissionais.

Este foi um período muito importante para Mirandela, e a marca «cidade-jardim» tornou-se conhecida por todo o País. Entretanto a Assembleia Municipal de Mirandela aprovou, em 14 de julho de 1994, o Plano Diretor Municipal. A área abrangida pelo PDM correspondia a todo o território do Concelho de Mirandela, com os objetivos de definir e estabelecer princípios e regras para a ocupação, uso e transformação do solo, salvaguardar e valorizar o património cultural e natural existente, promover e acautelar o desenvolvimento económico e social, servir de enquadramento à elaboração de planos de atividades do Município, e salvaguardar os direitos e os interesses legalmente protegidos dos cidadãos.

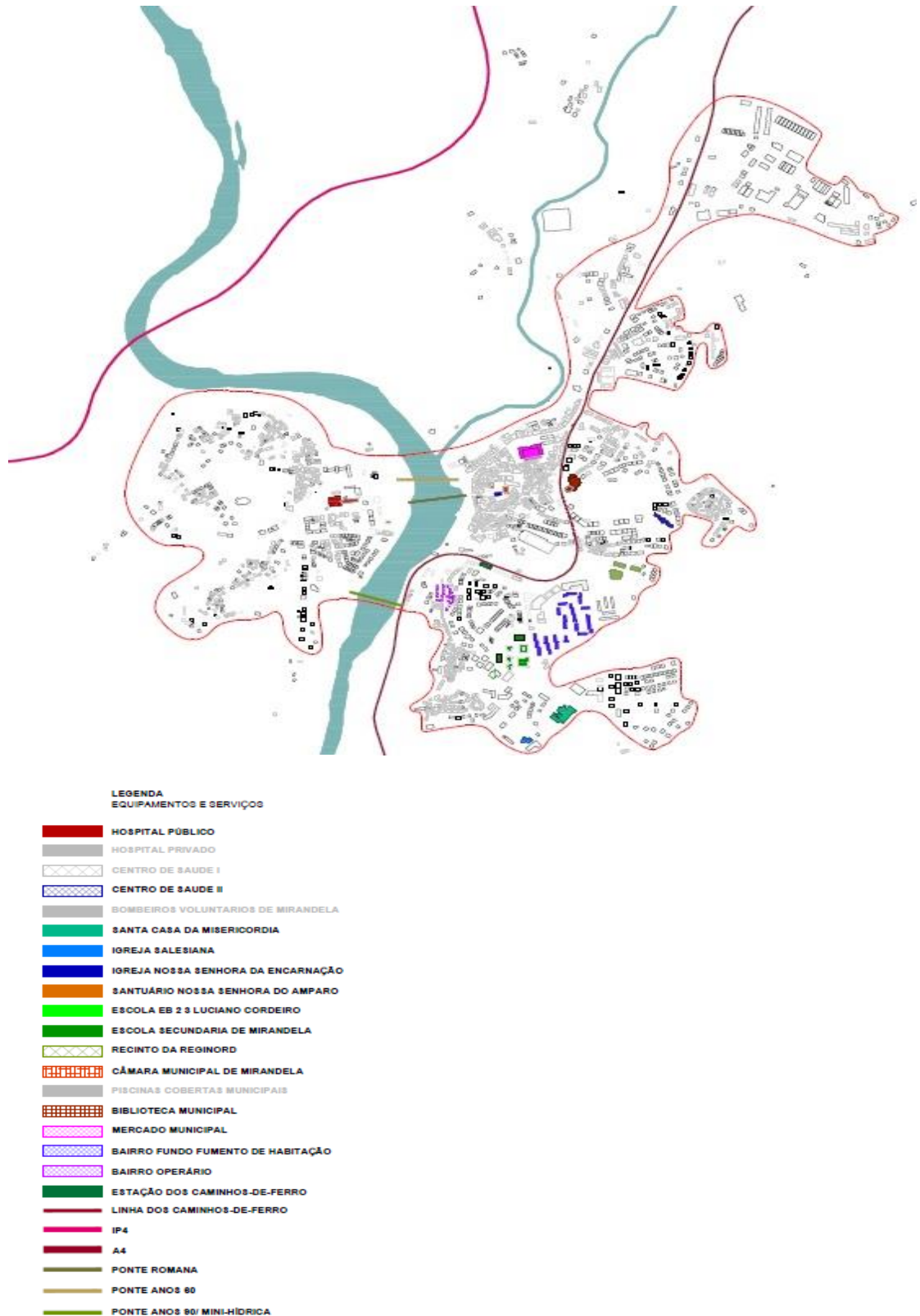


Figura 32 (a cima) - Cartografia da cidade de 1995

Figura 33 (a baixo) – Legenda de equipamentos e serviços

Por análise da cartografia, pode verificar-se que a cidade apresenta já em 1995 as três pontes sobre o rio Tua, o leito do rio sofreu alterações no seu traçado devido à criação da represa de água da mini-hídrica e da intervenção urbana da sua margem direita.

A cidade continua com um crescimento disperso e desordenado, dispondo ainda de uma área considerável no interior do perímetro urbano por construir.

É possível verificar os primeiros conjuntos edificados ordenados na envolvente ao Santuário da Nossa Senhora do Amparo e Bairro Vale da Azenha. Também já existe o Loteamento da Urbimira a sul, mas ainda pouco edificado. Verifica-se que, neste período, existiu um alargamento do Bairro Social do FFH. As obras de requalificação da Praça do Mercado também estão evidentes. O aumento considerável em edificações familiares, tanto no lado norte da cidade, como na margem direita do Rio, tem vindo a ser uma característica.

A esta data, a geometria do limite urbano apresentava uma área de 31.75ha, e a população quantificada era de 8189 indivíduos. Assim a cidade possuía uma densidade populacional bastante baixa e na casa dos 257.92 hab/ha.

Imagens da época



Figura 34 – Metro de Mirandela, fonte CMM



Figura 35 – Parque de Campismo e Piscinas Municipais da Maravilha, fonte CMM



Figura 36 - Estátuas Urbanas, fonte CMM



Figura 37 - Rotunda alusiva ao Emigrante

4.4 - A Cidade e as Políticas de Coesão (1996 – 2002)

Em 1994 teve início o programa de apoio à modernização do comércio URBCOM E PROCOM, ainda no âmbito do Quadro Comunitário de Apoio II, que viria a ser continuado no ciclo seguinte por via do Sistema de Incentivos a Projetos de Urbanismo Comercial (URBCOM).

A cidade de Mirandela foi uma das cidades aderentes e este Programa, tendo este tido alguma incidência urbana positiva para a vitalidade das zonas centrais de algumas áreas comerciais da cidade, através da obtenção de incentivos financeiros promotores de maior atratividade e competitividade do tecido comercial tradicional.

Ainda em 1994, foi lançado o Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional e de apoio à execução dos PDM's, genericamente denominado de PROSIURB, cujo subprograma visava a “valorização das cidades médias”, e no âmbito do qual foram selecionadas 40 cidades, de entre as quais também se encontrava a cidade de Mirandela.

Este foi um programa importante para a cidade, pois através dele puderam ser reabilitadas e criadas as infraestruturas públicas de bairros degradados da cidade, que haviam nascido desde a década de 70 com a vinda de cidadãos das ex-colónias, e que não apresentavam condições de higiene e salubridade públicas aceitáveis. Com os financiamentos do PROSIURB, foi reabilitado todo o Bairro do Sardão, na margem direita do rio Tua.

Uma obra importante desta época prendeu-se com o alargamento da Zona industrial, que apresenta registos de loteamento desde a década de 80, mas foi ampliada através de duas operações de loteamento sucessivas, a primeira através da emissão do alvará de loteamento nº 1/1997 (30 lotes) e a segunda pelo alvará de loteamento nº 2/2002 com (50 lotes).

Como obras de relevância do período pode indicar-se:

- ✓ Praia Fluvial Urbana do Parque Dr. José Gama.
- ✓ Piscina Municipal Coberta, em 2002.
- ✓ Ampliação da Zona Industrial.

Num contexto europeu e numa perspetiva integrada do desenvolvimento sustentável das cidades, a Câmara Municipal de Mirandela junta-se aos 250 municípios de 36 países europeus e regiões vizinhas, na Conferência de *Hanôver* 2000 (Terceira Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis), para avaliar os progressos realizados no percurso das cidades rumo à sustentabilidade e o rumo a seguir na viragem do Século XXI.

Assina, a Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade (Carta de *Aalborg*), compromete-se a implementar a «Agenda 21 Local». A «Agenda 21 Local» é um processo em que Câmara Municipal, os cidadãos, os técnicos, os empresários e as associações trabalham em conjunto e definem as prioridades para um desenvolvimento sustentável do seu concelho nas vertentes social, ambiental e económica.

Mais tarde, assumidamente inspirado na experiência da EXPO' 98, à data ainda recente, o ano de viragem do milénio viu surgir o programa POLIS, que pretendia trazer o conjunto das cidades intervencionadas àquele patamar de excelência urbana, a partir de operações de requalificação urbanística e valorização ambiental, ancoradas em ativos patrimoniais ou paisagísticos de territórios urbanos problema-oportunidade, ou seja: zonas industriais deprimidas; novas polaridades em áreas metropolitanas; cidades de média dimensão com pujança económica mas com uma vida urbana de pouca qualidade; cidades do interior ou raianas que podiam constituir-se como polos de desenvolvimento regional. O Município de Mirandela não realizou qualquer obra ao abrigo do programa POLIS.

Em relação à regulamentação PDM, estava à data em vigor o Plano Diretor Municipal de 1994, a cidade dispunha de instrumento de regulação territorial e a malha urbana notava-se muito mais organizada.

Novos loteamentos tinham, entretanto, aparecido, e os que existiam, iam-se preenchendo. Neste momento, existiam os loteamentos de Vale da Azenha, Entre vinhas, São Sebastião, Urbimira e Preguiça.

A malha urbana demonstra uma época de alguma estagnação na construção de habitação familiar. Registou-se nesta época um forte crescimento populacional e a cidade também verificou crescimento na proporção ocupando agora uma área de 43.75 ha. Assim, a sua densidade populacional era de 255.68 hab/ ha.

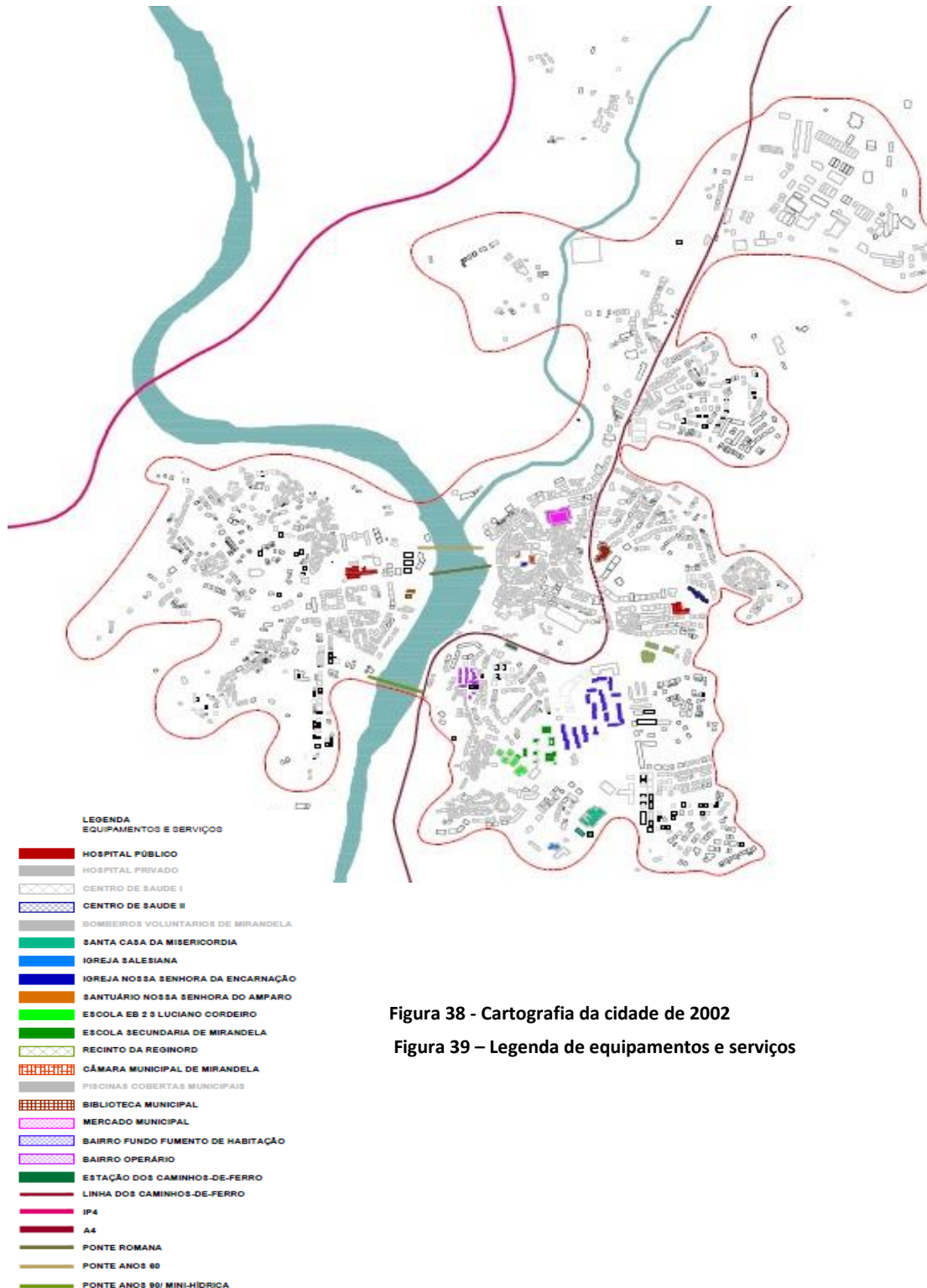


Figura 38 - Cartografia da cidade de 2002

Figura 39 – Legenda de equipamentos e serviços

Imagens da época



Figura 40 – Zona Industrial de Mirandela, Googleearth



Figura 41 – Piscina Municipal Coberta, fonte CMM



Figura 42 - Praia Fluvial Urbana do Parque Dr. José Gama, fonte CMM

4.5 - Expansão e Desenvolvimento Imobiliário (2003 – 2012)

O período temporal de cerca de treze anos, mais propriamente a partir de 2000, veio acompanhado por um “*bum*” imobiliário que, no caso de Mirandela, não se traduziu propriamente num grande aumento da área urbana mas antes no preenchimento de espaços de colmatção urbana que ainda existiam, ou na ocupação dos lotes por construir nos loteamentos existentes.

No entanto, neste período surgem na cidade três novos loteamentos, o loteamento *Tua Sol*, na margem direita do rio, o loteamento no Centro da Cidade e o loteamento *Gerium*, nas imediações da zona industrial, mas também um novo conjunto edificado na zona verde da cidade.

Estes novos empreendimentos urbanos contribuíram, apesar de tudo, para o alargamento da cidade, e aos poucos a paisagem foi-se transformando. São já evidentes as marcas da regulação com a cidade a evidenciar uma malha urbana muito mais ordenada e com uma métrica distributiva demonstrativa da aplicação, quer do PDM, quer dos Regulamentos Municipais.

Associado à marca da Cidade Jardim, os decisores da altura tinham também a ambição, e bem, da sustentabilidade ambiental, a promoção de mobilidade de modos suaves e ainda a eliminação de barreiras físicas à mobilidade condicionada.

É por esta razão que, mesmo não tendo implementado qualquer intervenção ao abrigo do programa Polis, a cidade imbuída pelo mote da Conferência de *Hanôver* 2000, na qual a sustentabilidade era um desígnio, uniu esforços para implementar um Plano de Mobilidade Sustentável.

Este Plano tinha por objetivo apoiar a elaboração ou consolidação Planos de Mobilidade Sustentável, com o apoio técnico e científico de uma rede de centros universitários selecionados para o efeito (com base nas competências instaladas, na proximidade física ou no conhecimento do terreno) e visava a «melhoria contínua das condições de deslocação, a diminuição dos impactes no ambiente, e o aumento da qualidade de vida dos cidadãos, indo ao encontro das grandes orientações estratégicas comunitárias e nacionais neste âmbito, numa lógica de sustentabilidade. E, segundo os promotores da iniciativa, estes planos constituirão uma vantagem estratégica, quer para os municípios, quer para as áreas urbanas selecionadas, contribuindo para a fundamentação de eventuais candidaturas a programas de financiamento neste domínio. (Plano de Mobilidade Sustentável 2006).

Este foi um plano lançado em 2006, e no fundo tinha como intuito servir como um manual de boas práticas na mobilidade e no respeito pelo ambiente.

Nesta matéria foram realizados os mais diversos estudos urbanos, desde os fluxos viários, aos trajetos migratórios, zonas com necessidade de acalmia de tráfego, pontos críticos entre automóveis e peões, ou zonas da cidade que apresentavam barreiras a pessoas com mobilidade reduzida, entre outros. Assim começaram a fazer-se os projetos de eliminação da circulação automóvel, e em 2008, a rua principal da cidade, rua da República, deixou de receber tráfego automóvel, sendo requalificada. O mesmo sucedeu com o entroncamento da Ponte Eng.º José Machado Vaz, onde passou a existir uma rotunda tendo a rua ficado pedonal.

Por outro lado, 2012 marcou a consolidação do Ensino Superior em Mirandela, com o lançamento das obras do edifício do IPB – Escola Superior de Administração, Comunicação e Turismo.

Foram obras de marca deste período:

- ✓ 2008, Obras da Rua da República.
- ✓ 2009, Renovação de Infraestruturas do Bairro do Fundo de Fomento.
- ✓ 2012, Construção da Escola Superior de Comunicação, Administração e Turismo.
- ✓ 2012, Recuperação e Qualificação Urbanística da Rua e Avenida das Amoreiras e Avenida dos Bombeiros Voluntários.
- ✓ Melhoria de Acessibilidade e Mobilidade Urbana - Rotunda Pedro da Manta / Santa Marinha.

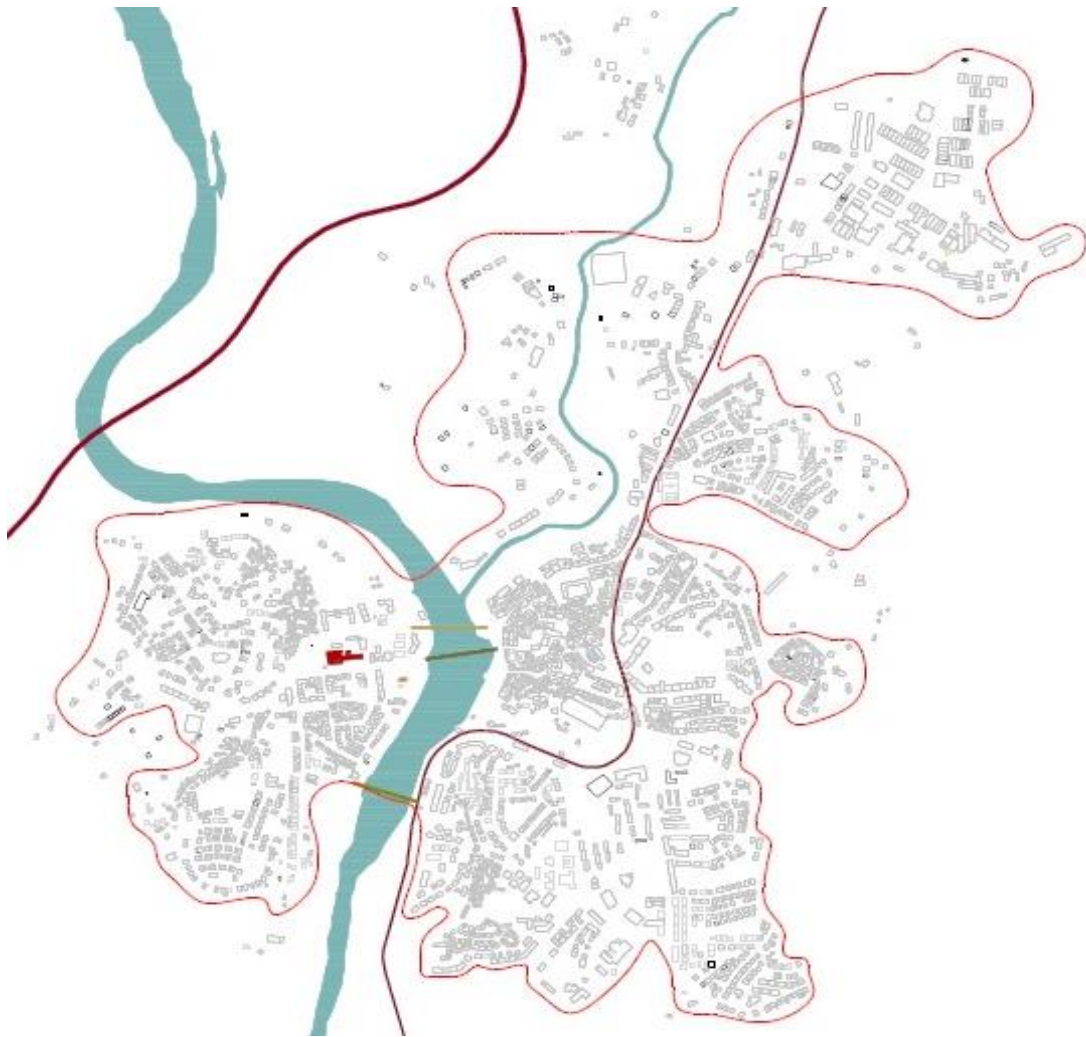


Figura 43 (acima) - Cartografia da cidade de 2012

Figura 44 (ao lado) - Legenda de equipamentos e serviços



Imagens da época



Figura 45 – Rua da República – Pedonalização, imagem própria



Figura 46 - Escola Superior de Comunicação, Administração e Turismo, fonte IPB



Figura 47 - Pedonalização da Ponte Medieval, fonte CMM

Neste capítulo abordou-se todo o contexto urbano na cidade comparando as alterações urbanas que ocorreram com a sua respetiva contextualização histórica no momento em cada época de estudo. Após análise de cada época foram retidas considerações importantes para a apresentação das considerações finais.

Desta maneira foi possível verificar que a ocupação do território no local de estudo se alterou de uma forma significativa ao longo de mais de oitenta anos avaliados, passando de um contexto predominantemente rural para um outro muito mais urbano, acompanhado de uma grande modificação da base económica da sua organização.

Apesar de tudo também ficou evidente que apesar do despovoamento geral do interior as cidades médias ocupam um papel historicamente imprescindível para a coesão dos sistemas urbanos e periurbanos regionais.

Durante o período em análise podem ser consideradas para a cidade três momentos distintos.

Um primeiro momento cujas transformações não são orientadas por qualquer ação de base de ordenamento estratégico nem nacional nem municipal e em que a produção de espaços na cidade foi um modelo criado em larga medida pelo marcar do desenvolvimento económico e social deixado á iniciativa e os critérios tanto dos agentes económicos como dos próprios proprietários dos solos.

Um segundo momento marcado por herança alguns anos de transformação territorial intensa e predominantemente não planeada marcada por grandes alterações políticas sociais e económicas e o último momento que remete à década de 90 em diante onde os instrumentos de gestão territorial quer os PDM quer os planos estratégicos nacionais vêm marcar a tentativa de reordenamento dos espaços e da eliminação problemas específicos da área de estudo e que constituíam uma dificuldade face a novos desafios que se se colocam à melhoria da paisagem urbana, da rede de infraestruturas quer viárias quer técnicas que só através de regulação e de investimento público poderia ser conseguida.

CAPÍTULO 5

Planos Estratégicos de Ordenamento e Gestão Territorial

O planeamento estratégico territorial é a adoção dos conceitos e modelos como uma forma sistemática de controlar as mudanças e criar o melhor futuro possível aos territórios. É um processo criativo de identificação e compilação das ações mais importantes com vista a atingir esse fim, considerando os pontos fortes e fracos, as ameaças e as oportunidades. Também serão certamente as decisões a tomar, as estruturas existentes e os recursos a afetar (Sallez, 1986).

Assim, o desafio que se coloca ao Planeamento Estratégico é extremamente interessante, na medida em que, sendo uma prática recente e não havendo uma uniformização no conceito, os planos estratégicos a realizar são muito mais intuitivos e criativos, não podendo ser encarados como uma série de reações em cadeia ou passos articulados sequencialmente, mas sim como uma vontade de atuar com vista a orientar e desenvolver acontecimentos que determinarão o futuro desejado para um determinado território.

Neste capítulo apresentar-se-á uma compilação de planos estratégicos que podem ter influenciado as orientações de planeamento na cidade de Mirandela nos períodos temporais desenvolvidos no capítulo anterior.

Neste contexto serão explanados os seguintes planos: Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional de apoio aos Planos Municipais, Programa Polis- Programa de Requalificação e Valorização Ambiental das Cidades, Plano Diretor Municipal de Mirandela 2011, Plano Diretor Municipal de 2015 e Plano de Mobilidade Sustentável para a Cidade de Mirandela.

5.1 - PROSIURB – Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional de Apoio os Planos Diretores Municipais

O PROSIURB é tal como refere o preâmbulo do despacho que o cria, um Plano destinado a evidenciar as ações necessárias ao reequilíbrio do sistema urbano do território nacional contemplado pelo programa e que compreende, simultaneamente, o carácter hierárquico da organização dos centros urbanos e a articulação em rede das relações que estruturam os sistemas urbanos atuais e para os quais serão aplicados novos conceitos de planeamento regional e urbano.

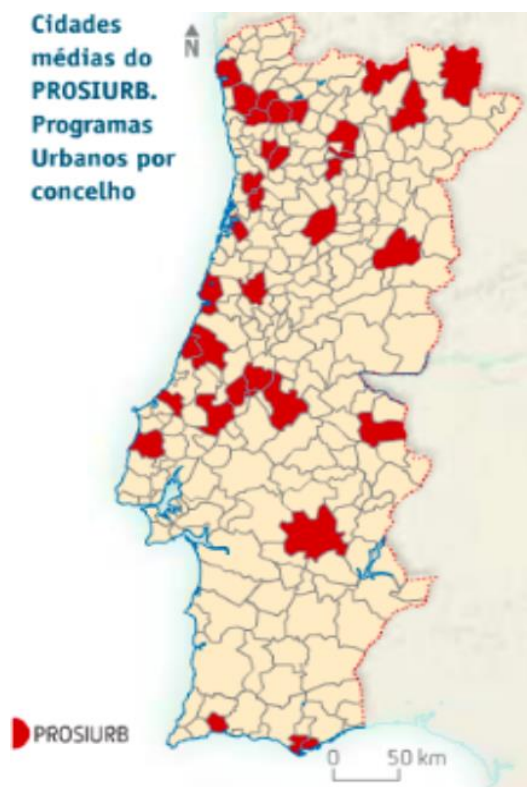


Figura 48 – Cidades Médias Identificadas no PROSIURB, <https://pt.slideshare.net/seculoXXI/cidades-mdias>

Este Programa evidencia as necessidades de encarar o sistema urbano nacional não apenas numa perspetiva isolada, mas sim num contexto de processos de globalização e de crescente concorrência interurbana, à semelhança das evidências caraterizadoras das sociedades atuais. É, portanto, neste e para este enquadramento que o PROSIURB foi criado.

A finalidade deste programa era a de apoiar, principalmente o desenvolvimento de centros urbanos enquanto locais que desempenham um papel estratégico na organização do território, dotando-os de equipamentos e infraestruturas de apoio ao seu dinamismo económico e social.

Foi este o propósito com que foi elaborado o Despacho nº 6/94, de 10 de janeiro, do Ministério do Planeamento e da Administração do Território, que vigorou até 31 de dezembro de 1999, e tinha como objetivos gerais, os seguintes:

- ✓ Reestruturar e modernizar o sistema urbano, no quadro de uma estratégia concertada de ordenamento do território;
- ✓ Promover a revitalização económica dos centros urbanos, modernizando as suas estruturas e potenciando a sua eficácia funcional no contexto da rede urbana europeia;
- ✓ Reforçar a inserção nacional e internacional das áreas urbanas e promover a consolidação da rede de equipamentos sociais e económicos de carácter estratégico;
- ✓ Promover a requalificação e melhoria do ambiente urbano e reforçar a coesão económica e social nas cidades;
- ✓ Melhorar a eficácia das intervenções sobre a organização do território e promover a cooperação entre os diversos níveis institucionais em ações de desenvolvimento urbano;
- ✓ Salvaguardar o património construído;
- ✓ Infraestruturas e equipamento de apoio à atividade económica (zonas industriais, pavilhões, centros coordenadores de transportes, terminais de mercadorias);
- ✓ Equipamentos de utilização coletiva (como por exemplo de lazer, desportivos, culturais e sociais, preferencialmente inseridos em operações de reabilitação de centros históricos, de requalificação de áreas urbanas ou de criação de novas centralidades);
- ✓ Reabilitação e renovação urbanas;
- ✓ Elaboração de planos de pormenor de áreas urbanizáveis ou de reabilitação urbana;
- ✓ Reabilitação e renovação urbanas;
- ✓ Elaboração de planos de pormenor de áreas urbanizáveis ou de reabilitação urbana.

Este Plano compreendia dois subprogramas: o subprograma 1 que integra a Valorização das Cidades Médias; e o subprograma 2, relativo à valorização dos Centros Urbanos da Rede Complementar.

No plano as cidades médias, eram entendidas como:

- ✓ Centros efetivamente alternativos às áreas metropolitanas;

- ✓ Centros suscetíveis de atuar como catalisadores do desenvolvimento das suas áreas envolventes;
- ✓ Centros estruturantes de espaços sub-regionais com graus apreciáveis de coesão (interação/complementaridade) e de autonomia;
- ✓ Centros com capacidade para desempenhar um papel significativo no âmbito das redes internacionais de cooperação e intercâmbio.

O reconhecimento desta importância das cidades médias no âmbito do PROSIURB é testemunhado ainda pela classificação que recebem, sendo até catalogadas como "***escalão indispensável ao correto ordenamento do território e ao desenvolvimento económico do século XXI***".

Foram classificadas com uma escala humana e consideradas cidades recetoras das políticas sectoriais e catalisadoras dos recursos endógenos, assumindo já bastante importância os limiares populacionais em que se encontram - entre os 10000 e os 100000 habitantes.

E é com esta dimensão de "centros mais humanizados" que se aponta como fator de valorização das cidades de média dimensão a harmonização entre a dotação com serviços e equipamentos esperáveis apenas em escalões superiores e a manutenção de níveis de tranquilidade e qualidade ambiental proporcionados por centros de escalões inferiores" (J. VIEGAS, 1995, p.57).

5.2 - Plano Diretor Municipal de Mirandela 1994

A Assembleia Municipal de Mirandela aprovou, em 14 de julho de 1994, o Plano Diretor Municipal de Mirandela. A área abrangida pelo PDM corresponde a todo o território do Concelho de Mirandela. No que concerne ao âmbito de aplicação, são estabelecidas neste documento as principais regras a que devem obedecer a ocupação, o uso ou a transformação do solo na área abrangida pelo próprio documento.

Sem o prejuízo do que se encontra preconizado na Lei geral, vai reger-se por este Diploma a apreciação e aprovação de qualquer Plano/ Projeto ou Atividade de Iniciativa Pública ou Privada que se venha a implementar, e que implique a alteração/ transformação de uso do solo do respetivo território.

Assim, ficam criados os termos que constituem ilegalidade, nos termos da legislação que se encontra em vigor.

Em relação ao prazo de vigência do PDM de Mirandela é um documento que tinha uma vigência para 10 anos, contados a partir da data da sua publicação em Diário da República.

Quanto aos objetivos deste documento, constituem, objetivos do PDM de Mirandela, os seguintes:

- ✓ Definir e estabelecer princípios e regras para a ocupação, uso e transformação do solo;
- ✓ Salvar e valorizar o Património cultural e natural existente;
- ✓ Promover e acautelar o desenvolvimento económico e social;
- ✓ Servir de enquadramento à elaboração de planos de atividades de Município;
- ✓ Salvar os direitos e os interesses legalmente protegidos dos cidadãos.

O regulamento do PDM tinha a sua composição definida por duas partes, designadas de Parte I e Parte II. Da parte I do documento, os elementos fundamentais do Plano, e da Parte II os elementos complementares e anexos do Plano.

São considerados elementos fundamentais do Plano, o Regulamento, a Planta de Ordenamento e a Planta Atualizada das Condicionantes.

Quanto aos elementos complementares e anexos do Plano constam a Planta de Enquadramento, Estudos de Caracterização e Diagnóstico, Planta da Situação Existente e Relatório de Propostas.

O PDM tem a natureza de Regulamento Administrativo.

Nele estão vertidas as servidões administrativas e outras restrições de utilidade pública ao uso do solo, que se encontrarem delimitadas ou identificadas na Planta atualizada de condicionantes. As servidões administrativas e outras restrições de utilidade pública ao uso dos solos e identificadas neste documento são as seguintes:

- ✓ Domínio Público Hídrico;
- ✓ Margens e zonas inundáveis;
- ✓ Albufeiras, zonas reservadas de proteção;
- ✓ Zona de defesa ou de proteção aos recursos geológicos;
- ✓ Reserva Ecológica Nacional;
- ✓ Reserva Agrícola Nacional;
- ✓ Perímetros de rega;
- ✓ Perímetros florestais;
- ✓ Reservas de caça;
- ✓ Perímetro de proteção a monumentos nacionais, imóveis de interesse público e outros sítios histórico-arqueológicos protegidos;
- ✓ Perímetros de proteção e servidões a rede de abastecimento de água, redes de drenagem de esgotos e condutas e canais de rega;
- ✓ Perímetros de proteção a estações de tratamento de águas residuais;
- ✓ Perímetros de proteção à lixeira e ou outros aterros sanitários;
- ✓ Servidão à passagem de linhas elétricas;
- ✓ Servidão radioelétricas;
- ✓ Servidão *non aedificandi* às vias da rede viária nacional;
- ✓ Servidão *non aedificandi* às vias da rede viária municipal;
- ✓ Servidão *non aedificandi* às linhas férreas;

- ✓ Servidão e outros condicionalismos aeronáuticos;
- ✓ Perímetros de proteção a marcos geodésicos;

Em relação ao uso dominante do solo, estabelece as seguintes classes de espaços:

- ✓ Espaços urbanos;
- ✓ Espaços urbanizáveis;
- ✓ Espaços industriais;
- ✓ Espaços destinados à indústria extrativa;
- ✓ Áreas de recreio e lazer;
- ✓ Espaços agrícolas: divididos em espaços agrícolas pertencentes à Reserva Agrícola Nacional e outros espaços agrícolas;
- ✓ Espaços florestais, divididos entre perímetros florestais, projetos florestais e núcleos florestais;
- ✓ Espaços naturais de utilização múltipla;
- ✓ Áreas de proteção ao património histórico-arqueológico;
- ✓ Áreas de importante valor paisagístico;
- ✓ Áreas de proteção à fauna e à flora;
- ✓ Espaços-canais;
- ✓ Albufeiras;
- ✓ Sítios de interesse geológico;
- ✓ Lixeira.

Este documento sofreu uma alteração aprovada pela Assembleia Municipal, a 26 de fevereiro de 1997, ratificada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 109/94, de 6 de Outubro, publicada no Diário da República, 1ª série-B, nº 253, de 2 de novembro de 1994. Ao nível dos art.ºs 11,16,22,39,40,41,43, 45, 48,49, 55,56, 62, 66, 68, 73, 74, 75, 79, 80, 86, 92 e 93.

5.3 - O programa de requalificação urbana e valorização ambiental das cidades – POLIS

No âmbito das metas e objetivos do Programa POLIS XXI, a Câmara Municipal de Mirandela apresentou projetos que se enquadram na estratégia do desenvolvimento urbano da cidade, estes são projetos de regeneração Urbana, Competitividade e Diferenciação, mas também de Integração Regional.



“MIRANDELA XXI - ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA”



PROGRAMA OPERACIONAL TEMÁTICO VALORIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

EIXO PRIOROTÁRIO IX - DESENVOLVIMENTOS DO SISTEMA URBANO NACIONAL

ACÇÕES INOVADORAS PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO

Figura 49 – Programa Operacional Temático de Valorização do Territórios – Ações inovadoras para o desenvolvimento urbano, fonte CMM

Assim, dentro da Regeneração Urbana, apresentou um projeto designado «Tua Mirandela» com vista à recuperação do Centro Histórico da cidade, outro destinado à

remodelação do edifício da Associação de Socorros Mútuos e dos Artistas de Mirandela e Paróquia da Senhora da Encarnação. Com a regeneração do Centro Histórico de Mirandela, pretendiam-se criar novas funcionalidades para atrair pessoas e investidores privados

O Programa Polis provém de uma sociedade entre a tutela (Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente) e as Câmaras Municipais das várias cidades em que intervém (Autarquias Locais) com o objetivo de intervir as vertentes urbanísticas e ambientais das cidades aumentando a atratividade das cidades.

Uma nova visão estratégica de valorização do ambiente e do ordenamento constitui uma das prioridades políticas da ação do Governo em 2000. Justificava-se, assim, totalmente, a adoção de medidas excecionais em razão da matéria da requalificação urbana e de valorização ambiental das cidades do território de Portugal.

Essas medidas foram as medidas que estiveram na base da criação do Programa Polis, que, com base nas dotações financeiras do III Quadro Comunitário de Apoio, se propõe desempenhar um papel mobilizador e potenciador dessas iniciativas.

Tendo em conta que o ambiente é hoje, em larga medida, para uma grande maioria dos portugueses o ambiente citadino, a vida urbana tornou-se, assim, a fonte de parte dos principais problemas ambientais sentidos diretamente pela população, especialmente no que diz respeito, a:

- ✓ À escassez de espaços públicos de qualidade;
- ✓ À carência de zonas de lazer;
- ✓ Ao aumento dos problemas de congestionamento de trânsito com a correspondente degradação da qualidade do ar e o aumento dos níveis de ruído.

Tendo também em conta que, nas últimas décadas, haviam sido cometidos erros urbanísticos que, de certa maneira, conduziram à desvirtuação e atomização dos centros históricos tradicionais e ao estrangulamento das suas várias funcionalidades, levando à criação simultânea de bairros dormitórios nas periferias das áreas metropolitanas onde a qualidade de

vida é manifestamente insuficiente, havia agora a vontade de que mesmo não resolvendo todos os problemas já criados, o programa POLIS poderia demonstrar que com intervenções de exemplo e demonstrativas, seria possível intervir e criar espaços de qualidade em locais onde só tinha havido abandono e degradação.

Cada vez mais os cidadãos necessitam de viver em aglomerados urbanos que permitam em muitos aspetos da vida quotidiana, elevados níveis de conforto e que se apresentem como polos de atracção e lazer, numa sociedade fortemente globalizada, e em que o setor terciário da economia está ainda em franca expansão. As cidades são polos essenciais deste processo de desenvolvimento económico e social, mas essa característica de motor de desenvolvimento não pode ser desempenhada por estas, caso não possuam um ambiente de qualidade e níveis elevados de atratividade.

As cidades e as regiões metropolitanas, na qualidade de principais responsáveis por atrair investimento e constituir verdadeiras alavancas de um processo de desenvolvimento global, necessitam de canalização de financiamentos necessários à requalificação urbana, não apenas para as próprias cidades, para os seus habitantes e para os seus utentes, mas também como alicerce de um modelo de desenvolvimento da sociedade no seu global.

O principal objetivo do Programa Polis consistia tal como já se indicou em melhorar a qualidade de vida nas cidades, através de intervenções nas vertentes urbanísticas e ambiental.

O seu principal objetivo era o de melhorar a atratividade e competitividade de polos urbanos que apresentassem, um papel relevante na estruturação do sistema urbano nacional.

No entanto, para além deste grande objetivo, o Programa Polis pretendia ainda:

- ✓ Desenvolver um conjunto de intervenções consideradas exemplares, com base em parcerias, especialmente entre o Governo e as câmaras municipais, que pudessem servir de referência para outras ações a desenvolver pelas autarquias locais.
- ✓ Complementarmente poderiam também ser apoiadas outras iniciativas locais com mérito, de um ponto de vista urbanístico e ambiental.

Os Eixos apoiados pelo Programa centralizavam-se em torno de quatro desígnios estratégicos e emblemáticos:

- ✓ Cidades Verdes;
- ✓ Cidades Digitais;
- ✓ Cidades do Conhecimento e do Entretenimento;
- ✓ Cidades Inter-geracionais.

5.4 - Plano de Mobilidade Sustentável para Mirandela (junho 2008)

Em resultado de uma candidatura apresentada pela Câmara Municipal de Mirandela à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a cidade foi uma das cidades selecionadas para a realização de um Plano de Mobilidade Sustentável (PMS).

Quanto aos objetivos, e tendo em conta a candidatura apresentada, esta autarquia identificou como áreas de intervenção prioritária, a articulação entre as decisões urbanísticas e as suas consequências ao nível da acessibilidade, o congestionamento de tráfego nos acessos ou no próprio centro urbano, e ainda a acessibilidade proporcionada à população com mobilidade reduzida.

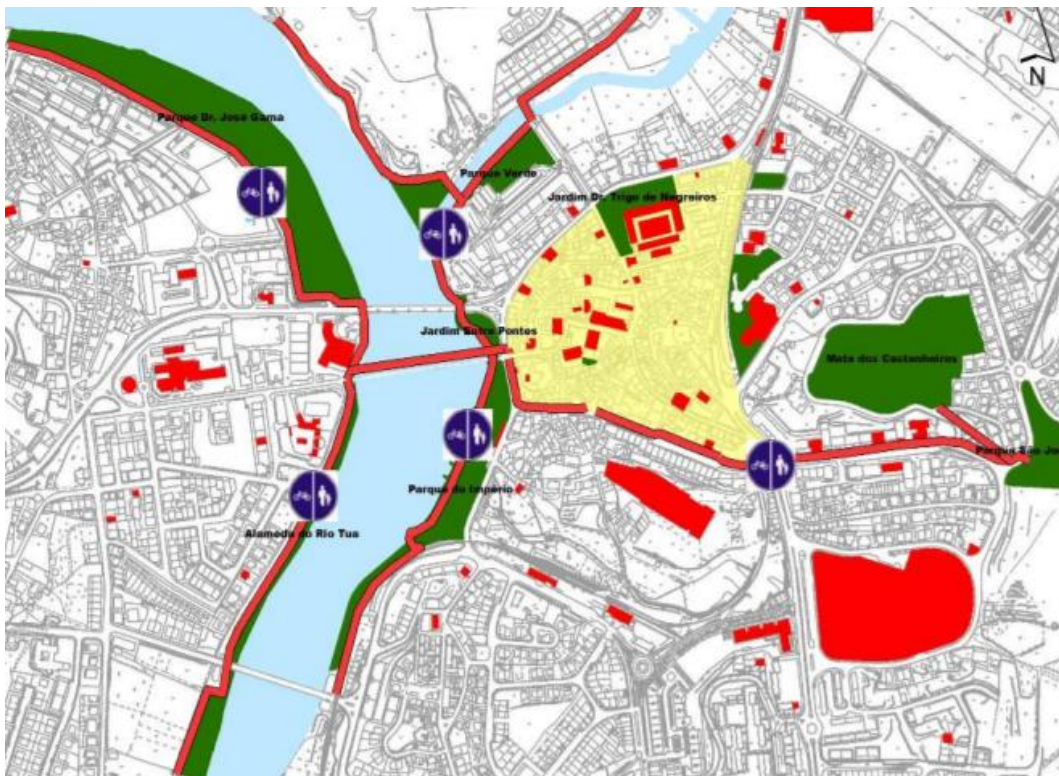


Figura 50 – Cartografia do Plano de Mobilidade Sustentável, fonte CMM



Figura 51 – Criação de áreas de estacionamento tarifado, fonte CMM

Após a apresentação da Caracterização e Diagnóstico, foram estabelecidos os objetivos específicos do Plano e que consistiam em reordenar a circulação e o estacionamento na Zona Histórica na sequência do processo de requalificação urbana (URBCOM), na articulação dos modos de transporte coletivo (metro e rede de autocarros) e na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade dos peões na cidade e em particular dos cidadãos com necessidades especiais.

Este Plano representa um elemento de planeamento urbano de clara importância para o sistema urbano da cidade de Mirandela, e de crucial significado para o Plano de Urbanização, podendo ainda representar uma forte oportunidade de financiamento no âmbito do QREN e Programas Temáticos associados.

Era pretensão da Câmara Municipal, em conjunto com a equipa escolhida para este projeto, proceder à apresentação e debate das propostas de intervenção concretas no território.

Aproveitando o mote do Programa Polis, e no âmbito das iniciativas locais com mérito urbanístico e ambiental, a Câmara Municipal de Mirandela lança assim o «Plano de Mobilidade Sustentável».

Este plano encontra-se estruturado em três *Dossiers*: no primeiro, apresentam-se os aspetos referentes à caracterização e diagnóstico da área de intervenção, a análise das necessidades de procura de transporte, a adequação da oferta à procura e a identificação das condicionantes à evolução da mobilidade urbana; uma segunda parte, apresentam-se os objetivos e os aspetos referentes aos conceitos de intervenção, através da integração dos objetivos globais e específicos e ainda os aspetos relativos ao conceito multimodal de organização das deslocações; por último, o documento apresenta as propostas de intervenção, contemplando as ações prioritárias e a programação física e financeira das intervenções.

O Plano abrange o perímetro urbano da cidade de Mirandela e tendo em conta os objetivos, por ordem decrescente:

- ✓ Articulação entre as decisões urbanísticas e as suas consequências ao nível da acessibilidade;
- ✓ Congestionamento de tráfego nos (s) acessos (s) ou no próprio centro;
- ✓ Acessibilidade proporcionada à população com mobilidade reduzida.

Assim foram indicadas as seguintes áreas de intervenção prioritária:

- ✓ Reordenar a circulação e o estacionamento na Zona Histórica na sequência do processo de requalificação urbana (URBCOM);
- ✓ Articulação dos modos de transporte coletivo (metro e rede de autocarros);
- ✓ Melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade dos peões na cidade e em particular dos cidadãos com necessidades especiais.

A metodologia que foi utilizada preconizava a realização de três fases subsequentes:

- ✓ Caracterização e diagnóstico;
- ✓ Objetivos e conceito de intervenção;
- ✓ Propostas de intervenção.

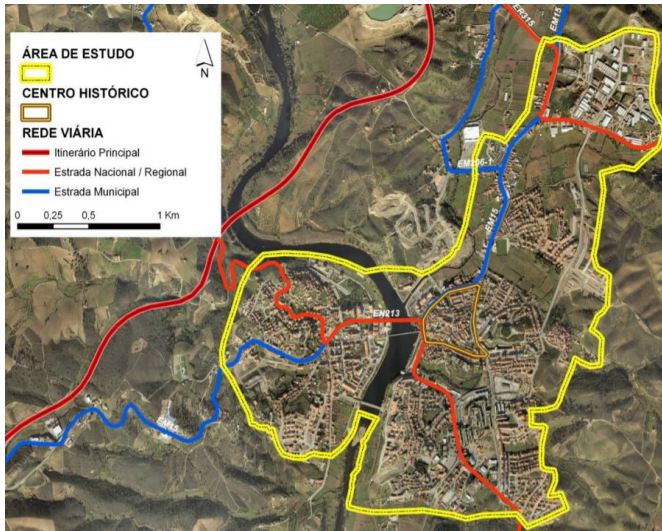


Figura 52 – Área de intervenção, fonte CMM



Figura 53 – Pedonalização da Rua da República



Figura 54 – Pedonalização da ponte Românica

De modo a dar respostas às necessidades registadas no diagnóstico para a cidade de Mirandela, definiram-se ações e projetos que valorizassem as condições locais da cidade. Estas ações e projetos assumiram maior impacto no centro histórico devido à procura de soluções para o congestionamento da cidade. Melhorar a Acessibilidade e Mobilidade Urbana - Criação da Zona 30 - Requalificação do Pavimento da Ponte Românica Pedonal sobre o Rio Tua” do projeto Tua Mirandela – Parceria para a Regeneração Urbana do Centro Histórico de Mirandela (ON2).



Figura 55 – Pedonalização do centro histórico

Assumiram-se desta forma as seguintes ações prioritárias:

A – Promoção de modos suaves nas deslocações de proximidade	<p>A1 – Desenvolvimento de percursos de lazer para o peão e a bicicleta.</p> <p>A2 – Promoção do reforço da pedonalização no centro histórico.</p> <p>A3 – Eliminação dos obstáculos à circulação dos PMR.</p>
B – Reordenamento da rede de transporte coletivo da cidade de Mirandela	<p>B1 – Estudo de reordenamento e alargamento da rede de transportes coletivos.</p>
C – Redução dos modos de deslocação automóvel, adaptando e hierarquizando as infraestruturas rodoviárias	<p>C1 – Plano de hierarquia viária.</p> <p>C2 – Construção da circular urbana a sul.</p> <p>C3 – Execução de novas soluções para os pontos críticos.</p> <p>C4 – Implementação do conceito de zona 30 no centro histórico.</p> <p>C5 – Implementação do estacionamento tarifado no interior do centro histórico.</p>
D – Promover uma política urbana favorável aos modos alternativos	<p>D1 – Recomendações para a definição da localização de novos equipamentos coletivos.</p> <p>D2 – Recomendações para a requalificação do espaço público</p>

5.5 - Plano Diretor Municipal de Mirandela 2015

A primeira revisão do PDM ocorrida em 2015, reflete e preconiza as opções estratégicas de ocupação do território concelhio de Mirandela, enquanto fator fundamental para alcançar o desenvolvimento sustentado deste território, e tem como objetivos gerais, os seguintes:

- ✓ Ajustar o Plano à realidade concelha, através da atualização do seu conteúdo e da correção de situações desadequadas às necessidades e desejos da população;
- ✓ Especificar um modelo estratégico de atuação que estabeleça ações distintas para a promoção de um desenvolvimento equilibrado, tendo em atenção a sua diversidade territorial e as mudanças operadas nos últimos anos;

- ✓ Estabelecer um ordenamento adequado e equilibrado que seja articulado com os concelhos vizinhos evitando descontinuidades territoriais;
- ✓ Adequar os critérios de classificação e qualificação do uso do solo à legislação em vigor, bem como corrigir e atualizar as servidões e restrições de utilidade pública com representação na Planta de Condicionantes e ajustar o Regulamento do Plano;
- ✓ Agilizar os mecanismos da sua operacionalização e proceder à sua articulação com outros Planos Municipais de Ordenamento do Território, em vigor ou em elaboração;
- ✓ Proceder à articulação do PDM, nesta sua 1.ª revisão, com os Instrumentos de Gestão Territorial hierarquicamente superiores que abrangem o concelho, em vigor ou em elaboração;
- ✓ Ajustar os perímetros urbanos em função do crescimento verificado e previsto, sempre que possível numa ótica de contenção, procurando limitar o crescimento, à custa do preenchimento de áreas intersticiais;
- ✓ Detetar as situações em que é necessário delimitar áreas urbanas/ urbanizáveis, dado que a sua inexistência tem influenciado o crescimento da edificação nas franjas (exteriores) dos perímetros urbanos, com todos os problemas que daí advêm em termos de ordenamento, construção e manutenção de infraestruturas;
- ✓ Rever os princípios e regras de preservação do património natural e cultural, e promover a proteção e valorização dos núcleos antigos;
- ✓ Proceder à reestruturação da rede viária e considerar o traçado de novas infraestruturas viárias na definição da proposta de ordenamento;
- ✓ Proceder à compatibilização das propostas de ordenamento com a delimitação da Reserva Agrícola Nacional, da Reserva Ecológica Nacional e demais condicionantes ao uso e ocupação do solo;
- ✓ Definir e disponibilizar um quadro normativo e um programa de investimentos públicos municipais e estatais, adequados ao desenvolvimento do concelho;
- ✓ Integrar o conteúdo do PDM num Sistema de Informação Geográfica, permitindo a introdução de mecanismos que permitam a sua monitorização.

Quanto à sua constituição, o Plano é constituído pelos seguintes elementos:

Regulamento; Planta de Ordenamento, que integra a classificação e qualificação do solo; Planta de Ordenamento da qual fazem parte as áreas de risco ao uso do solo; Planta de Condicionantes e Planta de Condicionantes anexa que compreende a Defesa da floresta contra incêndios contendo a identificação das áreas com perigosidade de incêndio das classes alta e muito alta e das áreas percorridas por incêndios nos últimos 10 anos.

No que concerne à interpretação e aplicação do Regulamento, foram adotadas as definições constantes do Decreto Regulamentar n.º 9/2009, de 29 de maio, e outras definições constantes na legislação em vigor, tais como:

Área edificada consolidada — Áreas que possuem uma estrutura consolidada ou compactação de edificados, onde se incluem as áreas urbanas consolidadas e outras áreas edificadas em solo rural classificadas deste modo pelos instrumentos de gestão territorial vinculativos dos particulares;

Construção ligeira e amovível — construção assente sobre fundação não permanente e construída em materiais ligeiros prefabricados ou modulados que permitam a sua fácil desmontagem e remoção;

Edifício de apoio a atividades de cariz ambiental — estrutura ligeira edificada em materiais tradicionais visando atividades de educação ambiental;

Empreendimentos turísticos isolados — correspondem às tipologias de empreendimentos turísticos admitidas em solo rural: estabelecimentos hoteleiros nas tipologias hotéis e pousadas, bem como hotéis rurais construídos de raiz, empreendimentos de turismo no espaço rural, empreendimentos de turismo de habitação, parques de campismo e de caravanismo;

Espaços urbanos consolidados — são espaços caracterizados por uma densidade de ocupação que permite identificar uma malha ou estrutura urbana já definida, onde existem as infraestruturas essenciais e onde se encontram definidos os alinhamentos dos planos marginais por edificações em continuidade;

Exploração agrícola — unidade técnico -económica de produção, submetida a uma gestão única, com uma localização determinada, constituída por um ou mais blocos de terras, que integra, além das atividades agrícolas, as outras atividades produtivas diretamente relacionadas com a atividade agrícola e que utilizem terras ou outros recursos da exploração;

Infraestruturas urbanas — todas as infraestruturas urbanísticas básicas, designadamente via habilitante (via pavimentada com capacidade para circulação automóvel e com estatuto que permita o acesso pedonal a terrenos confinantes) e redes públicas de abastecimento de água, drenagem de águas residuais e de fornecimento de energia elétrica, bem como serviço de recolha de resíduos sólidos urbanos;

Núcleos de Desenvolvimento Turístico — correspondem a áreas de ocupação turística em solo rural, nas quais se integram empreendimentos turísticos e equipamentos de animação turística, bem como outros equipamentos e atividades compatíveis com o estatuto de solo rural e em que as tipologias de empreendimentos turísticos admitidas são as seguintes: estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos turísticos, empreendimentos de turismo de habitação, empreendimentos de turismo no espaço rural, parques de campismo e caravanismo, bem como conjuntos turísticos que englobem as tipologias anteriores; são áreas que pretendem constituir – se como áreas turísticas estruturantes;

Usos e atividades compatíveis com o uso habitacional — todos os usos e atividades que não sejam suscetíveis de conflitar com o bem-estar das populações residentes, nomeadamente aquelas que não provoquem níveis de ruído, poluição ou insegurança, conforme parâmetros definidos na legislação em vigor;

Vazios urbanos — parcelas não edificadas no interior dos espaços urbanizados, aglomerados rurais ou áreas de edificação dispersa.

Já no que concerne à classificação do solo e para efeitos de ocupação, uso e transformação do solo, é estabelecida a seguinte classificação:

- ✓ *Solo rural*, para o qual é reconhecida vocação para o aproveitamento agrícola, pecuário e florestal ou de recursos geológicos, assim como o que integra os espaços naturais de proteção ou de lazer, ou outros tipos de ocupação que não lhe confirmam o estatuto de solo urbano; e,
- ✓ *Solo urbano*, é aquele para o qual é reconhecida vocação para o processo de urbanização e edificação, nele se compreendendo os solos urbanizados ou urbanizáveis, incluindo os solos afetos à estrutura ecológica urbana necessários ao equilíbrio do espaço urbano, constituindo o seu todo o perímetro urbano.

Para efeitos de ocupação, uso e transformação do solo, o Plano, além de classificar o solo em rural e urbano, identifica ainda a Estrutura Ecológica Municipal, as Áreas de Recursos Geológicos Potenciais, os Valores Culturais, a Rede Viária, as Infraestruturas Territoriais, as Áreas de Risco ao Uso do Solo e as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão, cujos regimes são definidos no presente Regulamento em capítulos próprios, impondo disposições adicionais ao regime de utilização e ocupação.

Neste PDM é também definida a tipologia de Qualificação do Solo:

- O *solo rural* integra as seguintes categorias de espaço: Espaços agrícolas; Espaços florestais; Espaços florestais de conservação; Espaços florestais de produção; Espaços de uso múltiplo agrícola e florestal: Espaços de uso múltiplo agrícola e florestal tipo I; Espaços de uso múltiplo agrícola e florestal tipo II; Espaços naturais; Espaços de exploração de recursos geológicos consolidados;

Aglomerados rurais; Espaços de edificação dispersa; Espaços culturais; Espaços de ocupação turística; Espaços de equipamentos e infraestruturas; e,

- O *solo urbano* integra as seguintes categorias operativas neste documento:

Solos urbanizados; Espaços centrais; Espaços residenciais urbanizados tipo I e tipo II; Espaços de atividades económicas; Espaços de uso especial; Espaços urbanos de baixa densidade; Espaços verdes de proteção e enquadramento e de recreio e lazer; Solos urbanizáveis: Espaços residenciais urbanizáveis tipo I e tipo II; Espaços para atividades económicas; Espaços para uso especial — turismo; Espaços verdes urbanizáveis de proteção e enquadramento e recreio e lazer.



Figura 56 - Cartografia da época - Limite da zona urbana da cidade relativo à Revisão do PDM 2015



Figura 57 - Ortofotomapa 2015 da cidade, fonte CMM

Neste capítulo foram descritos os planos estratégicos e de desenvolvimento territorial e de ordenamento municipal que tiveram influência do desenvolvimento da cidade desde o seu primeiro instrumento, o PDM de 95 até aos investimentos realizados e incluídos no conjunto das grandes opções do plano inscritas no plano de mobilidade sustentável para a cidade.

CAPÍTULO 6

Conclusão

6.1 – Conclusões Gerais

Em relação ao primeiro objetivo, **Identificar a evolução urbana da cidade de Mirandela no período temporal compreendido entre 1926 a 2012**, constata-se que a cidade tem tido ao longo do tempo uma dinâmica comercial e empresarial de destaque na região transmontana. Como a maioria das cidades ribeirinhas apresenta um desenho urbano e uma dinâmica de crescimento muito marcada pelo seu rio urbano, o Tua. As margens do Tua que antes eram solos destinados a atividades agrícolas de sustento familiar no presente são espaços públicos de lazer e zonas verdes urbanas.

A cidade teve o seu melhor período de crescimento na década de 80 e 90 através de um conjunto importante de investimentos públicos de elevada relevância quer para a evolução futura da sua estrutura urbana quer para a promoção das suas atividades comerciais e de serviços mas também para a qualidade de vida dos cidadãos.

No início da análise temporal a cidade apresentava uma estrutura urbana praticamente confinada ao seu centro urbano de desenho irregular, algo anárquico com habitações de métrica reduzida e estreitos arrumamentos e uma zona periférica com tendência de crescimento a sul de construção muito dispersa e aleatória que parece influenciada pelo aparecimento de equipamentos industriais e de serviços.

Após anos de crescimento acelerado onde se verificou o aumento significativo da área urbana e também caracterizados pela falta de planeamento e de regulação, à medida que o estudo se aproxima do limite temporal superior verifica-se que a cidade também demonstra os efeitos da regulação e da ordem sendo assim possível por análise cartográfica a verificação das estruturas urbanas planeadas e as não planeadas. Assim é possível afirmar que reportando a 2012, a ocupação edificada está relativamente consolidada, integrando alguns vazios da malha urbana, e por vezes pequenas áreas de expansão, encontrando-se a cidade bem servida de eixos viários facilitadores do seu progresso.

No que concerne ao segundo objetivo, de saber por época considerada, **o impacte das operações propostas pelos Planos estratégicos e Diretores Municipais, na área em estudo**, conclui-se que dos Planos estudados apenas três têm aplicação para o estudo de caso, a saber PROSIURB 85, PDM 94 e Plano de Mobilidade Sustentável para a Cidade de Mirandela.

6.2 – Conclusões Específicas sobre os objetivos

Tendo em conta os objetivos deste estudo e considerando o primeiro deles que consiste em, **Identificar a evolução urbana da cidade de Mirandela no período temporal compreendido entre 1926 a 2012**, após uma ponderada reflexão e aprendizagem conseguida através do enquadramento teórico atendendo à metodologia comparativa e também observativa orientada para o caso de estudo e ainda apoiada na estrutura bibliográfica objeto de estudo, as conclusões foram as seguintes:

Está ajustada a delimitação temporal realizada (1926 – 2012), na medida em que permite a obtenção de informação com importância suficientemente abrangente para que tenham significado as análises transformativas do local quando confrontadas com acontecimentos, factos históricos ou orientações estratégicas.

Sob este ponto de vista tendo sido definidos cinco momentos temporais com naturezas distintas designadas do historicamente do mais antigo para o mais recente por: Início da Industrialização (1926 – 1958), Expansão Industrial (1959 – 1980), Desenvolvimento Municipal (1981 – 1995), A Cidade e as Políticas de Coesão (1996 – 2002), Expansão e Desenvolvimento Imobiliário (2003 – 2012), os diferentes períodos estão demonstrados em elementos cartográficos como um instrumento primordial para encetar qualquer avaliação de transformação do espaço e foram produzidos através de ortofotomapas, relativos ao final de cada um dos períodos, ou seja, cartografia de 1958, 1980, 1995, 2002 e 2012.

Tais documentos permitem afirmar que a cidade registou um crescimento acentuado do seu perímetro urbano passando dos iniciais 8.74 ha do ano de 1958 para os 478.64 ha de

2012, o que significa que a cidade teve um grande crescimento em 58 anos quintuplicando a sua dimensão neste período.

A vila de Mirandela apresentava em 1958 uma morfologia urbana altamente condicionada pela linha férrea e a oeste, pelo rio Tua e também pela ribeira de Carvalhais. A estrutura urbana apresentava uma dualidade de forma, com um centro urbano de planta irregular, anárquico com ruas estreitas e sinuosas muitas vezes a terminar em becos e pátios e uma zona periférica dispersa com uma quantidade significativa de áreas urbanas por construir. A tendência de crescimento marcada a sul, pelo surgimento de instalações de Indústria e serviços (oficinas da estação dos caminhos-de-ferro quer pelas instalações fabris da CUF/Quimigal), onde se constata o aparecimento de bairros operários.

A zona histórica está perfeitamente identificada em todas as épocas e apresenta uma estrutura característica e similar ao longo do tempo até à atualidade registando pequenas alterações.

A atividade agrícola enquanto atividade de subsistência familiar e de pequeno comércio está evidente através ausência de construções na margem direita do rio Tua, mas também numa zona ribeirinha da margem esquerda com terrenos férteis e com facilidades evidentes de acessos quer pela proximidade às habitações que pelo relevo do vale do Tua.

A cartografia de 1958 permite-me considerar já á data, a importância de Mirandela para todo o nordeste despovoado pois dispunha de rede viária que a ligava ao litoral e à Europa via Bragança.

Em termos de investimento público e obras estruturantes, do período podem salientar-se:

- ✓ (1964) Início da atividade do Complexo Agroindustrial do Cachão.
- ✓ (1964) Inauguração do Palácio da Justiça.
- ✓ (1965) Hospital Distrital de Mirandela.
- ✓ (1966) Criação da Secção do Liceu de Mirandela.

(Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Mirandela)

A década de 70 e o início da década de 80, marcaram decisivamente a estrutura urbana devido a um enorme aumento demográfico, a implementação do regime democrático e o regresso de cidadãos portugueses vindos das ex-colónias promoveram a construção dentro do perímetro urbano núcleos habitacionais periféricos, sem condições e cujas construções eram normalmente precárias e sem licenciamento, são exemplos no lado Este, o Bairro de São João e a oeste, o Bairro do Sardão. Estas construções, surgem em parcelas de terrenos anteriormente apenas rústicas não infraestruturados e de forma aleatória, desprovidas de função reguladora e legislativa.

A quantidade de espaços ainda por construir no interior do perímetro urbano alarga-se e a dispersão construtiva é agora mais evidente. Através da cartografia podemos perfeitamente identificar estes bairros de génese ilegal e os assentamentos informais constituem a expressão de uma necessidade comum, a procura de um lugar para habitar.

É possível apurar ainda que nesta data existem duas ligações entre a margem direita e esquerda do rio, confirmando que o início da industrialização veio marcar um período de afirmação local com o Governo da República a reconhecer as potencialidades estratégicas de Mirandela integrada numa visão regional através da sua localização estratégica.

São obras importantes da análise:

- ✓ (1970) Inauguração da ponte Eng.º Machado Vaz.
- ✓ (1977) Entra em funcionamento a Escola Secundária de Mirandela.
- ✓ (1979) Construção dos lotes 1 a 8 do Bairro do Fundo Fomento da Habitação.
- ✓ (1980) Inauguração da Biblioteca Municipal.

(Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Mirandela)

O período posterior a 1981, marcado por este processo social culminou com o a conclusão do Bairro de Fundo de Fomento à Habitação nomeadamente a construção dos lotes

9 a 25, os quais também encetaram uma nova realidade do desenho urbano quer através da construção de edifícios em altura que antes era praticamente inexistentes mas também pelo aparecimento do primeiro conjunto habitacional Periurbano, inserido em área de expansão urbana, com traçado regular de média densidade.

Mirandela ficou um pouco condicionada por este fenómeno no que concerne á configuração que o território ainda hoje apresenta, já que estas construções dispersas vieram mais tarde a dificultar uma melhor implantação os loteamento urbanos.

- ✓ (1984) Mirandela é elevada a cidade.
- ✓ (1985) Construção da Avenida 25 de Abril.

(Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Mirandela)

O ano de 1984 e os posteriores catorze anos foram um período de importante desenvolvimento municipal. Marcados muito positivamente por cinco Mandatos Autárquicos diferentes, os três primeiros 1980 a 1989 responsável pela resolução da deficiência das infraestruturas públicas de abastecimento e saneamento, passeios e vias de circulação pavimentadas nestes núcleos habitacionais periféricos com a canalização de verbas do PROSIURB, mas também com importantes intervenções ao nível da habitação social com a aplicação das medidas do Fundo do Fomento, assim como estruturas viárias que permitiram ordenar e estruturar as novas áreas e expansão urbana, através da construção da Avenida 25 de Abril.

Os dois últimos de 1990 a 1997 compreendendo responsáveis pela promoção da Marca “Cidade Jardim”, com inúmeras obras públicas, desde piscinas, jardins, estátuas urbanas, zonas verdes e muito importante também a construção da terceira travessia do rio Tua, a Ponte Europa.

Começa a evidenciar-se a regulação PDM de 1994 e são também já visíveis os primeiros loteamentos urbanos. Em 1995 a cidade de Mirandela possuía uma superfície de 317.53 hectares.

O período compreendido em 1996 e 2002, foi um período marcado pelas medidas de apoio à modernização do comércio URBCOM E PROCOM, inseridas no Quadro Comunitário de Apoio II. O Alargamento da zona industrial e a continuação da aplicação das medidas reguladas em PDM vão fazendo a sua regulação e é perfeitamente visível em cartografia a ordenação urbana. Outro aspeto importante é o preenchimento dos espaços urbanos de colmatação urbana. Este foi um período em que muitas cidades aderiram ao programa POLIS, no entanto, a cidade de Mirandela, não realizou qualquer obra ao abrigo deste Programa. Em 2002 a área do limite urbano da cidade era de 437,50 hectares.

Em 2012 a área do limite da zona urbana era de 478,64 hectares, não existindo grande crescimento em aumento de superfície, este é um importante período de expansão e desenvolvimento imobiliário, ora neste contexto a cidade gerou grandes iniciativas privadas de construção de âmbito familiar e plurifamiliar e os diversos loteamentos que se encontravam pouco preenchidos ainda ficaram praticamente todos edificados.

A cidade entrou num processo de revisão do seu PDM de 1994 tendo culminado mais tarde com a aprovação do novo PDM de 2015 já fora do período em apreço. Mas foi em 2006 que foi colocado em prática o Plano de mobilidade sustentável com o intuito da promoção das boas práticas na mobilidade e no respeito pelo ambiente, assim foram realizados os mais diversos estudos urbanos com o intuito da promoção da mobilidade em modos suaves.

Foi efetuada a eliminação da circulação automóvel no centro histórico e em 2008 na rua principal da cidade, rua da República deixou de receber tráfego automóvel foi requalificada assim como o entroncamento da Ponte Eng.º José Machado Vaz.

Por outro lado 2012 marcou-se a consolidação do Ensino superior em Mirandela com o Lançamento das obras do edifício do IPB – Escola superior de Administração comunicação e Turismo.

Após este histórico de conclusões e no que concerne à evolução urbana atual, da cidade de Mirandela conclui-se que mantém o importante papel que já desempenhava no contexto

regional e sub-regional embora atualmente apresente algumas debilidades que poderão condicionar o seu desenvolvimento e que se relacionam essencialmente, com a sua localização no interior do país e com a tendência para o envelhecimento da população. Ainda em matéria demográfica, para além da perda de população em termos globais, tem-se vindo a assistir a um fenómeno migratório que é o da desertificação do interior para as zonas litorais. Atualmente, o IP4/A4 é o principal eixo de acessibilidade nacional e regional a Mirandela, assegurando a sua ligação a alguns dos principais polos urbanos regionais (p.e. Vila Real e Bragança), mas também ao litoral norte, e em particular à Área Metropolitana do Porto ou à região espanhola de Castilla-Léon, através da fronteira de Quintanilha. Este eixo atravessa transversalmente o concelho, servindo diretamente a cidade de Mirandela através de dois nós de acesso á cidade. A cidade apresenta um serviço de transporte urbano no interior da desta.

Em termos de estrutura urbana atual pode dizer-se que a ocupação edificada está relativamente consolidada, integrando alguns vazios da malha urbana, e por vezes pequenas áreas de expansão. Os espaços urbanos na sua maioria resultam de operações de loteamento e localizam-se nos extremos do limite urbano, idem em relação à sua zona industrial. Na atualidade continua a verificar-se a desativação da linha férrea existindo a vontade pública em alterar o uso e proceder nesta zona a intervenção urbana. A cidade beneficia agora de três pontes e com recurso a planos estratégicos foi eliminado o trânsito em determinadas zonas do centro histórico assim como na Ponte Romana e Rua da Republica. Não se verificam até ao momento alterações significativas de crescimento urbano.

Relativamente ao segundo objetivo, **diagnosticar o impacte das operações propostas pelos Planos estratégicos e Diretores Municipais, na área em estudo**, conclui-se que dos cinco planos estudados só três tiveram impacto na evolução urbana da cidade, a PROSIURB de 85 foi um instrumento fundamental dado que como já se disse acima permitiu resolver problemas de salubridade pública com a canalização de verbas para infraestruturas urbanas

de água e saneamento públicos assim como a edificação de passeios de circulação pedonal em bairros não planeados da cidade.

Com Plano Diretor Municipal de 1994, foi possível definir e estabelecer os princípios e regras para a ocupação, uso e transformação do solo criando-se assim condições para o equilíbrio da estrutura urbana e a salvaguarda da qualidade deste espaço público e privado.

O Plano de mobilidade sustentável permitindo a regulação e redução da mobilidade urbana promovendo os modos suaves de circulação assim como a redução dos conflitos entre peões e viaturas, existentes nas zonas do centro urbano densamente construídas. Mas também a eliminação de barreiras físicas à mobilidade condicionada promovendo espaços públicos ambientalmente sustentáveis, e democraticamente utilizáveis. São ações e empreendimentos importantes deste período os seguintes:

- ✓ Aplicação do PROSIURB para a beneficiação do Bairro do Sardão.
- ✓ (1993) Construção da 3ª Ponte - Ponte Europa e mini-hídrica fluvial.
- ✓ (1992) Desativação do troço da linha férrea Mirandela/Bragança.
- ✓ (1994) Aprovação do 1º Plano Diretor Municipal
- ✓ (1995) Entrada em circulação do Metro de superfície.
- ✓ (entre 1995 e 1997) Construção do Parque de Campismo e a Piscina Municipal.
- ✓ (entre 1995 e 1997) Edificação de inúmeras obras de arte instaladas um pouco por toda a cidade.
- ✓ (entre 1995 e 1997) Construção de acessos ao IP4.
- ✓ (entre 1995 e 1997) Construção do pavilhão do INATEL.
- ✓ (entre 1995 e 1997) construção das três igrejas da cidade.
- ✓ (entre 1995 e 1997) Construção da zona verde da margem direita do rio Tua.
- ✓ (entre 1995 e 1997) modernização do Mercado Municipal.
- ✓ (entre 1995 e 1997) Construção de Rotundas e parques de estacionamento.

- ✓ (2000) Adesão e assinatura da Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade.
- ✓ (2006) Lançamento do Plano de Mobilidade Sustentável.
- ✓ (2008) Pedonalização da Rua da República.
- ✓ (2009) Renovação de Infraestruturas do Bairro do Fundo de Fomento.
- ✓ (2012) Construção da Escola Superior de Comunicação, Administração e Turismo.
- ✓ (2012) Recuperação e Qualificação Urbanística da Rua e Avenida das Amoreiras e Avenida dos Bombeiros Voluntários.
- ✓ (2012) Melhoria de Acessibilidade e Mobilidade Urbana - Rotunda Pedro da Manta / Santa Marinha.

(Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Mirandela)

Em suma conclui-se que o período temporal decorrido entre 1993 a 1997 foi um importante momento marcado pela execução de um número considerável de investimentos públicos de grande importância no afirmar da cidade muito positivamente e os anos subsequentes estão caracterizados por estratégias de sustentabilidade e melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbana.

Referências Bibliográficas

- Bodgan, R., & Biklen, S. (1994). Características da investigação qualitativa. In: *Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos*. Porto: Porto Editora, p. 47-51.
- Covas, A. (1997). *Ajustamento, Diversificação e Desenvolvimento Rural*. Lisboa: Direcção-Geral de Desenvolvimento Rural.
- Direção Geral de Ordenamento do Território (2005); *Guia para a Elaboração de Planos Estratégicos de Cidades Médias*. Lisboa: DGOTDU.
- Domingues, A. (2006). *Cidade e Democracia. 30 Anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum.
- Fernandes, M. (2002). Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal. Porto: FAUP - Faculdade de Arquitectura da Universidade Porto.
- Fernandes, P. (2014). *O papel estruturador da Linha do Tua para a morfologia do território entre Foz-Tua e Mirandela* (Dissertação de Mestrado). Vila Nova de Cerveira: Escola Superior Gallaecia.
- Guerreiro, J. (2016). A Difícil Afirmação das Regiões Periféricas e a Valorização dos Recursos Territoriais: o Papel das Instituições de Ensino Superior. In António Neves (org.), *Agricultura, Floresta e Desenvolvimento Rural*. Lisboa: Instituto de Estudos Sociais e Económicos, p.237-339 .
- Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *A Teoria da Lógica Social do Espaço*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lefebvre, J. (2003). *A contribuição da teoria do espaço*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Matos, A.D. (1995). *Aspetos da organização do Espaço Português*. Porto: FAUP - Faculdade de Arquitectura da Universidade Porto.

Mendes, J. (2004). *Avaliação da Qualidade de Vida em Cidades: Fundamentos e Aplicações. Planeamento Integrado: em busca de desenvolvimento sustentável para cidades de pequeno e médio portes*. Braga: Universidade do Minho.

Moreno, H. B. (1990). In *Mirandela e o seu Foral na Idade Média Portuguesa*. Porto: Revista de ciências históricas, vol. 5 (1990), p. 123-133.

Paulino, R. (2011). *A Linha do Tua: história, construção e levantamentos* (Dissertação de Mestrado). Braga: Universidade do Minho.

Rogers, R., & Gumuchdjan, F. (2ª Ed. 2016). *As cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Saint-Georges, P. (1997). Pesquisa e crítica das fontes de documentação nos domínios económico, social e político. In Albarello, L., Digneffe, F., Hiernaux, J.P., Maroy, C., Ruquoy, D., & Saint-Georges, P. (1997). *Práticas e métodos de investigação em ciências sociais*. Lisboa: Gradiva, p. 246.

Sales, E. (1983). *Mirandela, Apontamentos Históricos*, (2 vols.). Bragança: Junta Distrital de Bragança.

Sales, E. (1983). *Mirandela, Apontamentos Históricos* (2 vols.). Bragança: Junta Distrital de Bragança.

Viseu, A. (2013). *Desenvolvimento da periferia transmontana: A Linha do Tua e a Casa Menéres*. Projeto Foz Tua. Vila Nova de Gaia: Inovatec Portugal.

Índice de Imagens

Figura 1 - Estátua da Princesa do Tua, imagem própria	8
Figura 2 - Rio Tua, Mirandela, fonte aeroclube de Mdl	27
Figura 3 - Vista aérea da cidade, (fonte Aeroclube de Mirandela)	31
Figura 4 - Mapa de Portugal, enquadramento territorial da cidade, fonte: https://pt.wikipedia.org/	32
Figura 5 - Distrito de Bragança; Fonte: Cartas Militares de Portugal; Serviços cartográficos do Exército	33
Figura 6 - Zona Verde da cidade, Arquivo fotográfico de Mdl	35
Figura 7 - Estação de Caminhos-de-ferro de Mirandela, Arquivo fotográfico de Mdl	36
Figura 8 - Buraco da Pala, serra dos Passos, (fonte: https://pt.wikipedia.org/)	38
Figura 9 - Fonte Romana; Vale de Telhas, Mirandela, (fonte: https://pt.wikipedia.org/)	39
Figura 10 - Monte de São Martinho, (fonte: https://pt.wikipedia.org/)	39
Figura 11 - Porta de Sto. António, vestígios do novo castelo de Mirandela (fonte: https://pt.wikipedia.org/)	40
Figura 12 - Extrato da Planta Topográfica da Vila de Mirandela datada de 1958, cuja fonte é Câmara de Mirandela e foi elaborada pelos serviços do Arquiteto Brito e Cunha com elementos aerofogramétricos fornecidos pelo C.F.L.T.U., sendo perceptível o burgo primitivo e as áreas de expansão	42
Figura 13 - Ilustração Antiga de Lopes Mendes, cuja Fonte é a Direção Geral do Património	51
Figura 14 - Cartografia da cidade de 1958	55
Figura 15 - Estação de caminhos-de-ferro, fonte Arquivo fotográfico de Mdl	56
Figura 16 - Bairro operário, fonte Arquivo fotográfico de Mdl	56
Figura 17 - Estação de caminhos-de-ferro e instalações fabris	57
Figura 18 - Paços do Concelho – Palácio dos Távoras, fonte arquivo municipal CMM	57

Figura 19 - Estação de caminho-de-ferro, fonte arquivo municipal CMM	58
Figura 20 - Teatro 1.º de maio da Associação de Socorros Mútuos dos Artistas Mirandelenses, fonte arquivo municipal CMM	58
Figura 21 - Santuário de Nossa Senhora do Amparo, fonte arquivo municipal CMM	58
Figura 22 - Ponte romana, fonte arquivo municipal CMM	59
Figura 23 - Cartografia da cidade de 1980	63
Figura 24 - Legenda de equipamentos e serviços	63
Figura 25 - Ponte Eng.º José Machado Vaz (Ponte Nova) 1970, Arquivos RTP	64
Figura 26 - Ponte Eng.º José Machado Vaz (Ponte Nova) 1970, Arquivos RTP	64
Figura 27 - Hospital distrital de Mirandela, fonte arquivo municipal CMM	65
Figura 28 - Vista noturna da Ponte Eng. José Machado Vaz, fonte arquivo municipal CMM	65
Figura 29 - Complexo Agroindustrial do Cachão, fonte arquivo municipal CMM	66
Figura 30 - Bairro do FFH, fonte arquivo municipal CMM	66
Figura 31 - Escola Secundária de Mirandela, imagem própria	67
Figura 32 - Cartografia da cidade de 1995	70
Figura 33 - Legenda de equipamentos e serviços	70
Figura 34 - Metro de Mirandela, fonte CMM	71
Figura 35 - Parque de Campismo e Piscinas Municipais da Maravilha, fonte CMM	72
Figura 36 - Estátuas Urbanas, fonte CMM	72
Figura 37 - Rotunda alusiva ao Emigrante	72
Figura 38 - Cartografia da cidade de 2002	75
Figura 39 - Legenda de equipamentos e serviços	75
Figura 40 - Zona Industrial de Mirandela, Googleearth	76
Figura 41 - Piscina Municipal Coberta, fonte CMM	76
Figura 42 - Praia Fluvial Urbana do Parque Dr. José Gama, fonte CMM	77
Figura 43 - Cartografia da cidade de 2012	80
Figura 44 - Legenda de equipamentos e serviços	80

Figura 45 - Rua da República – Pedonalização, imagem própria	81
Figura 46 - Escola Superior de Comunicação, Administração e Turismo, fonte IPB	81
Figura 47 - Pedonalização da Ponte Medieval, fonte CMM	81
Figura 48 – Cidades Médias Identificadas no PROSIURB, https://pt.slideshare.net/seculoXXI/cidades-mdias	85
Figura 49 - Programa Operacional Temático de Valorização do Territórios – Ações inovadoras para o desenvolvimento urbano, fonte CMM	91
Figura 50 - Cartografia do Plano de Mobilidade Sustentável, fonte CMM	94
Figura 51 - Criação de áreas de estacionamento tarifado	95
Figura 52 – Área de intervenção, fonte CMM	97
Figura 53 - Pedonalização da Rua da República	97
Figura 54 - Pedonalização da ponte Românica	97
Figura 55 - Pedonalização do centro histórico	97
Figura 56 - Cartografia da época - Limite da zona urbana da cidade relativo à Revisão do PDM 2015	103
Figura 57 - Ortofotomapa 2015 da cidade	104

Webgrafia

AnáliseSocialanalisesocial.ics.ul.pt › documentos Repensar as cidades de média dimensão - Análise Social Repensar as cidades de média dimensão ;

dspace.uevora.pt - A importância actual do Planeamento Estratégico e das... › Importancia_Planeam_Estrategico_Cidades_Medias;

Revistasrevistas.rcaap.pt › finisterra › article -Cidades médias;

SlideSharept.slideshare.net › seculoXXI › cidades-mdias Cidades médias -;

www.cmm.pt;

www.dgterritorio.pt › publicações DGT- CIDADES MÉDIAS E DINÂMICAS TERRITORIAIS;

www.ine.pt;