

João Pedro Matos Fernandes

Viana do Castelo:
it all makes sense
Viana do Castelo:
tudo fez sentido



A começar pelo local – mar, rio e serra – hoje, três Sítios da Rede Natura 2000. Depois a cidade Afonsina, espaço com uma leitura única no urbanismo medievo nacional. Os eixos de saída e entrada, hoje ruas com um património habitacional ímpar de que é o caso mais evidente a R. Manuel Espregueira. A linha do comboio que parecia vir asfixiar a cidade e se transformou na fronteira de um centro histórico quase imaculado. O “rasgão” da Avenida dos Combatentes que se constituiu numa forma de a cidade ver o rio. A passagem do porto para a outra margem que libertou os terraplenos para a fruição urbana. Tudo fez sentido, toda a forma assumiu função, adaptada a uma cidade de gentes voltadas sobre si próprias, contrária às tendências de viver na rua e ao exibicionismo.

Nos tempos mais novos, e partir de 1995, tudo continuou a fazer sentido, mas desta vez de forma mais racional, mais discutida, mais planeada.

O início desta nova etapa de transformações urbanas é o Plano Estratégico da Cidade.

Já nesta data, e entre outras, a frente de rio foi confirmada como uma das principais centralidades urbanas, ou seja, como um espaço de afirmação da cidade no exterior que importava requalificar, a par do centro histórico cuja valia urbana era já na altura inquestionável. Do plano estratégico resultou a criação de um Gabinete de Cidade que, envolvendo as mais relevantes forças vivas da cidade, foi produzindo uma discussão profícua dos mais relevantes projectos urbanos, de forma a que, quando em 2000 foram criadas condições financeiras e organizativas para a concretização dos projectos, estes já haviam sido amadurecidos e consensualizados no seio da comunidade urbana.

Mas o planeamento em Viana do Castelo não se esgotou na estratégia. Em Portugal, os planos estratégicos não têm uma tração formal nem força de lei. Por isso, havia necessidade de

It has everything to offer – sea, river and mountains – now, all three are included in Rede Natura 2000. The City of Alfonso the Wise, holds a unique place in the national medieval heritage. The entrances to and exits from the city are now streets that serve as an unparalleled showcase for the city’s residential heritage, the best example being the Rua Manuel Espregueira. The railway line that once seemed to be gradually strangling the city was transformed into a boundary encircling an almost immaculate historic city centre. The outline of the Avenida dos Combatentes, was planned in such a way as to enable the city to see the river. The gateway to the port is now lined with embankments, from which locals and visitors alike can enjoy the panorama. It all makes sense, and as a whole it has worked well, all perfectly adapted to a city where the inhabitants are rather inward looking, not the sort of people who are either extrovert or given to spending their time out in the streets.

In more recent times, as from 1995, everything was still making sense, but this time in a much more rational way, because it had been discussed and planned beforehand.

This new period of urban transformations began with the Strategic Plan for the City.

By then, the waterfront had been confirmed as one of the key urban zones, in other words, it was an area that the city could use as a showcase to present its credentials to the outside world, and a zone that should be regenerated, and the same applied to the historic city centre, whose great value was already unquestionable.

The strategic plan decided to establish a City Committee that, composed of the most important lobbies in the Viana, began to engage itself in extremely useful discussions concerning the most pressing urban planning projects, in such a way that when the financial and organisational conditions were created for the projects in the year 2000, these had already been widely discussed, planned and agreed upon in the heart of the local community.

But strategic planning for a place like Viana do Castelo was not sufficient, because in Portugal, in the eyes of the Law they are not in themselves considered valid as such. Therefore, it was necessary to specifically state the strategic options for the territory, on the basis of a logical sequence of legal instruments for managing the land on a municipal level. As soon as steps were taken in this direction, everything started to fall into place again. Firstly, the Municipal Master Plan (PDM) was drawn up, which clearly defined the role of the city within the context of the community (to a scale of 1:10.000). After that, the Urban Planning Project was prepared (to a scale of 1:5.000), designed exclusively for the

A frente de rio após as primeiras intervenções. So visíveis os acessos ao estacionamento, e a via que limita a Norte a futura marina.

The riverfront at the opening of construction. Shown are the accesses to the deck and the road that borders the future marina to the north.

city, one of the most outstanding features of which was the definition of a schedule for those areas of the city where more detailed studies would have to be conducted. Finally, three Detailed Plans were drawn up (to a scale of 1:1.000) for the historic city centre, for the city park zone and for the riverfront. In the year 2000, the Administration established the *Polis* Programme, which was set up with cities in mind, sectoral because it was heavily focussed on the environment and urban land redesignation, financed through community funding, and aimed at taking specific action in major urban areas such as historic city centres, riverfronts and seafronts. At the same time as the programme was being prepared, legal instruments were implemented that would enable those with powers in the matter to take the actions that were required, i.e. to promote the establishment of companies for the specific and exclusive purpose of bringing these plans and actions to fruition. Before accepting applications, the Government decided to give priority to pragmatism and efficiency, so it resolved to select certain cities that would serve as a model to be followed. In this sense, Viana do Castelo emerged as the most perfect of all the examples. It had a strategy that all the main urban agents had given their blessing to, it was equipped with the decisive resources for physical planning, it was now in a position to develop some of its main projects and, what was just as important, the municipal activities were now being developed in accordance with the aims of the programme itself. But could the city rise to

the occasion? Financial and organisational ability were what was needed, which was precisely what *Polis* was going to provide. Without trying to analyse *Polis* as a whole, it must be pointed out that some actions were taken in many other cities that were generated thanks to the existence of the programme. Many of these were based upon an urban strategy that relied heavily upon good architectural projects. However, in these cases, there were delays and misunderstandings, and the new actions failed to have an encouraging effect on the city itself as a whole.

So, what were the most important and relevant aims that were set and projects that were undertaken by *Polis* in Viana do Castelo?

It must not be forgotten that Viana do Castelo was selected as an exemplary development, in which the effectiveness of the materialisation would be of paramount importance.

A set of actions were eventually chosen that were based upon effectiveness and affectivity. Affective because they were aimed at the zones that were best known not only to the local inhabitants but also

to visitors, and which were thus the places that they related to, those that epitomise the city, i.e. the historic city centre and the river. Effective, because they are either located in the public realm or the public water domain (State-owned land), making it unnecessary to expropriate land, which is a very slow process in Portuguese Law. The actions that were taken on the riverfront can only be properly described if they are put into the context of the size of Viana do Castelo as a whole. In the census undertaken in the year 2001, the city had 33,000 inhabitants, and 15,500 in its historic city centre (one of the few cities in the country that has not suffered a loss in population in the last decade), and many of the inhabitants are involved in the administrative functions of the city.

Creating a riverfront project in the public domain in a city of this size, thought of exclusively for enjoyment and leisure purposes would be beneficial from environmental and aesthetic perspectives, but unsuitable from the viewpoint of local customs and unsustainable where maintenance and renovation were concerned.

Therefore, an attempt was made to find a functional blend that took into account episodic questions while at the same time developing everyday functions.

On the one hand, the episodic matters, a new marina, new gardens and a bike lane. And on the other hand, everyday aspects, the library, the Courts, the administrative taxation and finance departments. Getting this city to coexist easily with the river meant that it was essential to create reasons why people should systematically visit the waterfront. Therefore, it was decided to make a nautical approach, to encourage not only the locals to turn to the river, but also to encouraging tourists to visit the city for the same reasons.

With respect to all this, some interesting discussions spring to mind. Should there or should there not be a road next to the river? One would have thought that it might have been much easier to say no on the grounds of rejecting modernity. However, a decision was eventually taken to have a road there, not only to make it possible to get the traffic out of the historic city centre. Another question that was posed was: would the construc-

tion of new building obstruct the inhabitants' views? Yet again, the simplest answer would have been to say "no" to such constructions. However, the decision that was eventually taken was the obvious one, to construct buildings, but requiring the architecture to be designed in such a way that the loss of views was reduced to a minimum, in the belief that these new buildings could serve to enable the inhabitants to see the river better and ensuring that they were well adapted to the new public zones that had been created.

In overall terms, the *Polis* Programme in Viana do Castelo made it possible to achieve the following:

→ To provide conditions that made it possible to use the whole riverfront that, until that time, was nothing more than a car park on the surface;

→ To increase the pedestrian precincts in the historic city centre, restricting traffic flow to one single axis crossing the centre and allowing special and restricted access to vehicles that were associated with the facilities in the central locations (health centre and market);

→ To construct a series of underground

concretizar as opções estratégias no território, a partir de uma sequência lógica de instrumentos de gestão territorial à escala do município. Uma vez mais, tudo voltou a fazer sentido. Primeiro o Plano Director Municipal (PDM) que define bem o papel da cidade no contexto do município (escala 1:10.000). Depois o Plano de Urbanização (escala 1:5.000) pensado apenas para a cidade, e que destaca, definindo para elas um programa, as principais áreas da cidade que são carentes de estudos mais detalhados. E por fim, três Planos de Pormenor (escala 1:1.000) para o centro histórico, para a zona do parque da cidade, e para a frente ribeirinha.

Em 2000 o Governo cria o Programa *Polis*. Programa pensado para as cidades, sectorial porque muito centrado no ambiente e na requalificação física urbana, financiado através de fundos comunitários, destinado a intervenções em espaços de grande afectividade urbana como sejam os centros históricos, as frentes de rio e de mar. Paralelamente à formatação do programa foram criados instrumentos legais que permitiram operacionalizar de forma robusta as intervenções, nomeadamente através da promoção de sociedades criadas com o objectivo único da sua concretização.

Privilegiando o pragmatismo e a eficiência em detrimento da abordagem integrada, o Governo, antes de abrir candidaturas, resolveu escolher por sua iniciativa um conjunto de cidades que servissem de exemplo. Aqui, Viana do Castelo emergiu como o mais perfeito de todos os exemplos. Tinha uma estratégia concertada com os principais agentes urbanos, tinha os instrumentos de planeamento físico decididos, já se encontrava a desenvolver alguns dos principais projectos e, não menos importante, a acção municipal já se desenvolvia de acordo com os objectivos do próprio programa. O que faltava na altura? Capacidade financeira e organizativa, que eram precisamente o que o *Polis* vinha trazer.

Sem pretender analisar o *Polis* no seu conjunto, importa dizer que houve algumas intervenções em muitas outras cidades que foram geradas a partir da existência do próprio programa. Boa parte destas não se sustentavam numa estratégia urbana, correspondendo essencialmente a bons projectos de arquitectura. Nestes casos, aconteceram os atrasos, as incompreensões, a incapacidade de as novas intervenções terem um efeito impulsionador no conjunto da própria cidade.

Dito isto, o que foi a intervenção *Polis* em Viana do Castelo, quais os seus objectivos e projectos mais relevantes?

Recorde-se que Viana do Castelo foi escolhida como intervenção exemplar, em que a eficiência da concretização seria da maior importância.

Escolheu-se por isso, em respeito aos critérios *Polis*, um conjunto de acções modeladas pela efectividade e pela afectividade. Afectivas, porque dirigidas aos espaços que habitantes e visitantes melhor reconheciam na cidade e com os quais melhor se identificavam, ou seja, com um maior simbolismo – o centro histórico e a frente de rio. Efectivas, porque localizadas em espaço público ou no domínio público hídrico (terrenos do Estado), contornando a necessidade de expropriar terrenos, tarefa muito morosa de acordo com a Lei portuguesa.

Descrevendo essencialmente a intervenção na frente de rio, tivemos que considerar a dimensão da cidade. A cidade de Viana do Castelo tem (ano de 2001) 33.000 habitantes e o seu centro histórico 15.500 (um dos poucos do país que na última década não perdeu população), continuando a localizarem-se neste boa parte das funções centrais e administrativas da cidade.

Numa cidade com esta pequena dimensão, criar na frente de rio um projecto de espaço público pensado apenas para a fruição lúdica seria benéfico do ponto de vista estético e ambiental, mas

parking facilities that met the city's requirements, linked on the surface to the new local public transport routes;

- To create a new city park in a marshy area;
- To develop and encourage new customs that would enable the citizens to think more about values that were in harmony with nature.

The logic of the actions taken made sense even before the activities were initiated. Today, after they have been completed they still make sense to both the locals and tourists alike. The next challenge will be to try and convince UNESCO that Viana do Castelo should be granted world heritage status. To take steps towards obtaining international recognition for its excellent urban planning would serve as the best guarantee that things will invariably continue to make sense in the future.



Nova ponte móvel sobre a marina
The new mobile bridge over the marina

desadequado dos hábitos locais e insustentável do ponto de vista da manutenção e renovação.

Procurou-se assim encontrar um mix funcional que valorizasse o episódico e desenvolvesse as funções quotidianas.

Do lado do episódico, a nova marina, os novos jardins, a ciclovía, a animação urbana. Do lado do quotidiano, a biblioteca, o tribunal, as repartições administrativas da tesouraria e das finanças.

Fazer conviver esta cidade com o rio pressupõe a criação de motivos de viagem sistemáticos à frente de água. Alicerçados nestas, aparecem os tempos de lazer e o desenvolvimento da fileira náutica, pensados para os habitantes, mas também para a criação de motivos de visitaçāo turística.

Recordo algumas discussões interessantes. Deveria ou não existir uma via automóvel junto ao rio? Era muito fácil dizer que não por razões de uma pretensa modernidade. Optou-se por responder sim, não só para permitir a retirada de tráfego do centro histórico, como para criar condições de segurança urbana. A resposta inversa levaria a que, durante muitas horas, não houvesse presenças na frente de água. A existência de novas construções não retiraria vistas aos habitantes? Uma vez mais, a resposta mais simples seria a de impedir estas construções. Por outra vez se recusou o óbvio, fazendo estas construções, obrigando a arquitectura a trabalhar no sentido de minimizar as perdas de vistas, mas acreditando que seria sobretudo a partir destas novas construções que melhor se veria o rio e se faria uma apropriação mais profunda de todo o novo espaço público criado.

No seu conjunto, o Programa *Polis* em Viana do Castelo permitiu:

- Criar condições para a utilização com funções diversificadas de toda a frente de rio que, à data, não era mais de um parque de estacionamento de superfície;
- Estender os espaços pedonais no centro histórico, reduzindo a circulação automóvel a um único eixo de atravessamento e aos acessos aos equipamentos que deveriam continuar em locais centrais (centro de saúde e mercado);
- Criar uma estrutura de parques de estacionamento subterrâneos que satisfazem as necessidades da cidade, articulados à superfície com novas circulações de transporte colectivo de proximidade;
- Criar um novo parque da cidade numa zona de sapal;
- Desenvolver novas práticas de cidadania pensadas na cidade e nos valores naturais.

A lógica da intervenção já fazia sentido antes de a mesma se iniciar. Hoje, fazem sentido as intervenções presentes, reconhecidas pelos cidadãos locais e pelos turistas. O próximo desafio será começar a trabalhar para que a UNESCO reconheça Viana do Castelo como património mundial. Agir para obter o reconhecimento internacional da sua excelência urbana será o garante de que tudo continuará, sempre, a fazer sentido.



