

Catarina Valadão

As Cidades Património Cultural da Humanidade

Visão Estratégica de Revitalização de Angra do Heroísmo

Orientador Científico: Prof. Doutor Carlos Vieira de Faria

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Comunicação, Arquitetura, Artes e Tecnologias da Informação

Lisboa

2017

Catarina Valadão

As Cidades Património Cultural da Humanidade

Visão Estratégica de Revitalização de Angra do Heroísmo

Dissertação defendida em provas públicas na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 27/01/2017, perante o júri, nomeado pelo Despacho de Nomeação nº 419/2016 de 11 de Novembro, com a seguinte composição:

Presidente: Prof, Doutor Vasco Maria Tavela de Sousa Santos Pinheiro

Arguente: Prof. Doutor Alberto Flávio Monteiro Lopes
Orientador: Prof. Doutor Carlos Vieira de Faria

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Comunicação, Arquitetura, Artes e Tecnologias da Informação

Lisboa

2017

EPIGRAFE

“Um povo sem passado, também não tem futuro (...) e no nosso património arquitectónico - na majestosa sobriedade das igrejas e conventos, na beleza altiva dos palácios e casas nobres, na simplicidade das construções rurais - está a memória do nosso viver ilhéu multissecular, a marca das gerações que nos antecederam e cujos génes em nós persistem, muita da personalidade açoreana, da nossa alma.

A opção pelo restauro e conservação dos monumentos e pela preservação de uma certa tonalidade de arquitectura e paisagem é um acto de cultura, mas tem consequências práticas, em especial, de ordem financeira e política, entre nós colectiva e consensualmente assumidas.

Os meios aplicados para essas finalidades não podem sê-lo para outras. Há aqui, pois, uma escolha, uma definição de prioridades. Mas o seu resultado, para além do deleito do espírito, também possui efeito económico positivo. A diferenciação cultural, é, nos nossos tempos, um atractivo turístico. Os investimentos feitos neste domínio, em todas a ilhas dos Açores, vão pois ter rentabilidade assegurada no longo prazo.”

Discurso proferido por S.^a ex. - o presidente do governo da região autónoma dos açores - pág viii – monografia- 10 anos após o sismo dos açores de 1 de janeiro de 1980 – volume i



Figura 1 – Vista de Angra do Heroísmo sobre o Monte Brasil envolto em Nevoeiro; acedido a 25 de setembro de 2016 em <http://antonioaraujo.pt/?tag=angra-do-heroismo>

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, por todo o apoio, pela partilha do seu tempo e do seu conhecimento, por serem uma fonte incondicional de inspiração, coragem, compreensão e dedicação. A eles, por tudo.

À professora Natal e à explicadora Ana Bela - que infelizmente partiram demasiado cedo, não acompanhando a conclusão desta dissertação - pela sua amizade, por todos os seus ensinamentos e acompanhamento durante algumas das fases mais relevantes da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, por tudo;

Ao Cónego Francisco Dolores, por toda a sua paciência, dedicação e partilha de conhecimentos. Pela sua amizade.

Ao Zé Pedro e a toda a família, por toda a ajuda e amizade;

Ao Miguel Dias e à Margarida Vieitez, pelo acompanhamento ao longo desta etapa, pela compreensão, pela motivação e pela amizade;

Ao Professor Doutor Carlos Vieira de Faria, por toda a sua dedicação, acompanhamento, motivação e partilha de conhecimentos;

Ao Amílcar Nunes, à Raquel Pinheiro, ao André Rui Graça, ao Filipe Alexandre, ao André Rodrigues, à Leonilde Monteiro, ao Fábio Jorge Paiva, ao Luís Silva e ao Luís Justo.

Um agradecimento a todos os que me ajudaram direta ou indiretamente no desenvolvimento desta investigação

RESUMO

Ao longo dos séculos, as cidades têm sido polos de mudanças drásticas. Com a passagem entre as diversas modernidades, os centros urbanos foram obrigados a extrapolar os seus limites e alterar os seus modos de gestão e a própria economia. Com a entrada da terceira modernidade dá-se início à polinucleação e a necessidade de adaptação às novas tecnologias da informação e da comunicação torna-se imperativa mesmo nos centros históricos, bem como a implementação de políticas de gestão territorial – municipais e intermunicipais.

No caso de Angra do Heroísmo, a primeira cidade no nosso país a ter a classificação de Património Cultural da Humanidade por parte da UNESCO, após o sismo de 1980, a sua expansão para a periferia e a desconexão com a baía são dois fatores que contribuem para o seu abandono populacional.

Deste modo torna-se necessário rever a ligação do Centro Histórico com a frente marítima, aplicando políticas de gestão territorial que contribuam para a regeneração urbana e para a revitalização e valorização do património, trabalhando todos os espaços como um só e atraindo a população e o turismo. Só através de uma adaptação constante, rápida e precisa sobre os novos paradigmas será possível encarar e acompanhar os modelos económicos globais e a evolução das cidades.

Estes fatores, realçando a insularidade da ilha, fazem sentido integrados numa base de planeamento sustentável e que vá além dos limites do município levando a um pensamento global de desenvolvimento da própria Região Autónoma dos Açores.

Palavras-chave: Cidade Património da Humanidade; Regeneração e revitalização Urbanas; Frente marítima; Planeamento territorial intermunicipal sustentável;

ABSTRACT

Over the centuries, cities have been centers of dynamic change. With the passage between different modernities, urban centers were forced to extrapolate their old borders and change their management methods, as well as the economy itself. With the entry of the third modernity, urban centers now face new challenges arising from the new emerging global economy which is focused on adapting to new information and communication technologies, creating this urban dynamic trend for polynucleated urban development, impacting the depopulation of central areas and its subsequent commercial crisis and degradation of buildings. In these times of new logics in the reconfiguration of the cities, it is imperative to adopt and implement land management policies, even in historical centers - municipal and inter-municipal – to measure up to the existing potential.

In the particular case of Angra do Heroísmo, the first city in our country having the classification of Intangible Cultural Heritage City of Humanity conferred by UNESCO, after the earthquake in 1980, its expansion into the suburbs and disconnection with the bay are two factors that contribute to the drop of its population. It now matters to explore the potential of Angra as an Intangible Cultural Heritage of Humanity. Hence, this assessment, still exploratory, attempts to review the connection of the historic center with the Waterfront, applying land management policies that may contribute to urban regeneration and revitalization and enhancement of its heritage, working all spaces as a whole and alluring the population and tourism to the city.

These factors, highlighting the insularity of the island, make sense when integrated into a sustainable planning basis and that go beyond the city limits leading to a global developmental thinking of Terceira Island, part of the Autonomous Region of the Azores.

Keywords: Intangible Cultural Heritage City of Humanity; Urban Regeneration and Revitalization; Seafront; Inter-municipal Territorial Planning; Sustainability

GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS

BPARAH – Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo

CECRA – Centro de Estudos de Conservação e Restauro dos Açores

CEP – Convenção Europeia de Paisagem

CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CMAH – Camara Municipal de Angra do Heroísmo

DGT – Direção Geral de Território

DGOT – Direcção-Geral do Ordenamento do Território

DGOTDU – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

DGPU – Direção Geral de Planeamento Urbanístico

DRAC – Direção Regional da Educação e Cultura

DRC – Direção Regional da Cultura

GAR – Gabinete de Apoio à Reconstrução

GZCAH – Gabinete da Zona Classificada de Angra do Heroísmo

IAC – Instituto Açoriano de Cultura

ICOM - International Council of Museums

ICOMOS – International Council of Monuments and Sites

IHIT – Instituto Histórico da Ilha Terceira

MAH- Museu de Angra do Heroísmo

NTIC – Novas Tecnologias de Informação e Conhecimento

PASBA – Parque Arqueológico Subaquático da Baía de Angra

PDIM – Plano Diretor Intermunicipal

PDM – Plano Diretor Municipal

PEOT – Plano Especial de Ordenamento do Território

PIB – Plano Integrado da Baía

PIMOT – Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território

PIOT – Programa Intermunicipal de Ordenamento do Território

PIRUS – Plano Integrado de Regeneração Sustentável de Angra do Heroísmo

PGU – Plano Geral de Urbanização

PMOT – Plano Municipal de Ordenamento do Território

PNT – Parque Natural da Terceira

PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

POLIS – Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades

POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira da Terceira

PPSAH – Plano de Pormenor de Salvaguarda de Angra do Heroísmo

PREIT – Plano de Revitalização Económica da Ilha Terceira

PROCOM – Estudo de circulação e transportes e estudo de modernização comercial

PROT – Programa Regional de Ordenamento do Território

PROTA – Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores

PU – Plano de urbanização

SREA – Serviço Regional de Estatística dos Açores

SRTT – Secretaria Regional do Turismo e dos Transportes

UNESCO – United Nations Education, Scientific and Cultural

Índice de Figuras

Figura 1 – Vista de Angra do Heroísmo sobre o Monte Brasil envolto em Nevoeiro; acedido a 25 de setembro de 2016 em <http://antonioaraujo.pt/?tag=angra-do-heroismo>

Figura 2 – Sistemas urbanos através da rede christalleriana; (Ascher, 1998: 18)

Figura 3 – Mapa Europeu relativo à erosão do litoral; acedido a 4 de junho de 2016 em <https://www.publico.pt/local/noticia/subida-do-nivel-do-mar-em-portugal duplicou-desde-2000-1678461>

Figura 4 – Gravura representativa de Angra do Heroísmo, Linschoten, 1589; acedido a 17 de Junho de 2016 em https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/85/Terceira_Azores_seen_by_Linschoten.jpg

Figura 5 – Vista da cidade sobre a baía, Cidade d'Angra do Heroísmo -LEBRETON, 1866; acedido em 15 de Setembro de 2016 em <http://cblogazores.blogspot.pt/2012/01/patrimonio-da-humanidade-parte-i.html>

Figura 6 – Vista da cidade sobre a baía, Álbum Açoriano, 1903; acedido em 15 de setembro de 2016 em https://pt.wikipedia.org/wiki/Angra_do_Hero%C3%ADsmo

Figura 7 – Obelisco do alto da memória – primeiro forte da cidade, em 1974, chamado Castelo dos Moinhos – após o sismo de 1980;

Figura 8 – Obelisco do Alto da Memória na atualidade; acedido em 16 de setembro de 2016 em https://pt.wikipedia.org/wiki/Alto_da_Mem%C3%B3ria

Figura 9 – Realojamento da população, após o sismo, no Cerrado do Bailão; (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005)

Figura 10 – Instalações do Gabinete de Apoio à Reconstrução; (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005)

Figura 11 – Destruição do edificado após o sismo de 1980; (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005)

Figura 12 – Igreja da Sé após o sismo; acedido a 2 de agosto de 2016 em <http://cblogazores.blogspot.pt/2012/01/sismo-1980.html>

Figura 13 – Igreja da Sé atualmente; acedido em 24 de setembro de 2016 em <https://pt.pinterest.com/pin/471541023466710701/>

Figura 14 – Vista aérea sobre a baía e a cidade de Angra do Heroísmo; acedido em 6 de agosto de 2016 em <http://www.cmah.pt/fotos/noticias/big1432658652.jpg>

Figura 15 – Vista panorâmica sobre a Rua da Sé e a sua respetiva igreja; acedido em 10 maio de 2016 em <https://uk.pinterest.com/pin/83598136805939543/>

Figura 16 – Vista panorâmica sobre a baía e o Monte Brasil; acedido em 25 de setembro de 2016 em <http://duartesousa.pt/images/Marina.jpg>

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução demográfica mundial entre os anos 1000 e 2000; acedido a 16 de maio de 2016 em http://novamente_geografando.blogs.sapo.pt/exercicios-sobre-a-evolucao-da-populacao-243862

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Evolução habitacional do concelho de Angra do Heroísmo entre 1960 e 2011, (PIRUS, 2016: 11)

Índice

Índice de figuras	10
Índice de gráficos	11
Índice de tabelas	12
Introdução	14
Capítulo I – Os centros históricos no novo contexto da cidade multifuncional	
1. Expansão Urbana - Da cidade industrial à fragmentação da cidade	19
2. Um novo olhar sobre os centros históricos	27
3. Cidades património cultural da humanidade	31
4. Frentes marítimas e sustentabilidade	34
5. Política intermunicipal de ordenamento do território	38
Capítulo II – Angra do Heroísmo: o presente da sua longa História	
1. Evolução socioeconómica e demográfica	43
2. O sismo de 1980 nos Açores e a reconstrução de Angra do Heroísmo	50
3. Angra do Heroísmo – Cidade Património Mundial da Humanidade	55
4. Planos e Programas referentes a Angra do Heroísmo	58
Capítulo III – Os desafios de Angra do Heroísmo como Património da Humanidade: da Renovação à Regeneração Sustentável	
1. Intervenção estratégica e novas políticas urbanas	64
2. Do centro histórico à baía: uma nova conexão	69
3. A importância das políticas intermunicipais e de regeneração territorial	78
Conclusão	84
Bibliografia	91
Anexos	96

Introdução

Apresentação do tema

Nesta dissertação procuro analisar a importância e significado da classificação pela UNESCO de uma cidade como património cultural da humanidade e, sobretudo, as consequências e desafios decorrentes da mesma no séc. XXI, face às mudanças sociais em curso. O caso de estudo incidirá em Angra do Heroísmo, procurando refletir e avaliar, passados mais de 30 anos, o impacto desta distintiva classificação em 1983, a sua atual relação com a baía e, também, com o Município da Praia da Vitória.

Motivos de escolha do tema

A escolha deste tema decorre do facto de se tratar da minha cidade natal, cidade com relevância ao longo da História do nosso país e dos Açores. Mas, também, porque, enquanto estudante de arquitetura sempre me moveu a preocupação em explorar o conceito de cidade na perspetiva de estender o papel da arquitetura na sua dinamização multifuncional, estética, sustentável, cultural e simbólica.

Problemática justificativa da pesquisa

Ao longo dos últimos 30 anos a cidade tem sofrido alterações, entre elas a rutura com a sua baía – durante vários séculos porto de elevada relevância mercantil e militar - e com as atividades adjacentes que, anteriormente, eram um fator de desenvolvimento da cidade. Além disso, após o sismo de 1980, que atingiu o grupo central do arquipélago, a população que antes habitava na cidade deslocou-se para a periferia - bem como o comércio, a indústria e alguns serviços - fazendo com que o decréscimo da população no centro histórico se tenha acentuado e levado a um declínio da vida social, cultural e económica. A estes fatores acresce a crise económica mundial que afeta Portugal e, consequentemente, os Açores.

Nesta perspetiva e tendo em conta o contexto do novo século, penso que importará relevar como significativo o facto de, face ao novo paradigma de sociedade (pós-moderna), as cidades desempenharem cada vez mais um papel central numa nova economia em expansão que ignora fronteiras, logo de cariz global. Neste novo contexto, importa reavaliar a importância estratégica da classificação de Angra do Heroísmo como Cidade Património da Humanidade mas, agora, enriquecida com a ideia da revalorização da Baía de Angra e da promoção de uma política de turismo integrado a nível da ilha Terceira, articulando por isso as cidades de Angra do Heroísmo e da Praia da Vitória. A este propósito, falar-se-á dos

Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território (PIMOT), planos que consagram uma outra visão do território e que abandona o entendimento dos municípios enquanto casos isolados.

As questões que orientam este trabalho são, pois, as seguintes:

1) Constituirá a classificação de Cidade Património Mundial um obstáculo que dificulta o desenvolvimento da cidade, provocando despovoamento e crise comercial no seu centro histórico?

2) Face à deslocação, na última década do século XX, da atividade portuária para a Praia da Vitória e tendo em conta a crescente valorização das frentes marítimas, não será altura de implementar políticas de reabilitação e de regeneração urbana de Angra de uma forma sustentável, isto é, englobando a valorização da Baía de Angra como um desafio decisivo?

3) Numa sociedade aberta e numa economia sem fronteiras (global), importa repensar a organização administrativa dos territórios, até ao presente assente nos municípios, valorizando agora uma organização territorial mais flexível e inovadora, adaptada às lógicas de um mundo social e económico cada vez mais poroso e líquido (Bauman, 2000). A recente instituição dos PIMOT responde já a esta nova maneira de encarar os territórios.

Esta foi a primeira cidade portuguesa a ser classificada pela UNESCO, logo será o caso de estudo com mais tempo decorrido até à atualidade. Com a sua posição insular e uma baía com características geográficas de excelência que permitiu por vários séculos a ligação com outros portos de referência, é imperativo que estas características sejam vistas como potencialidades que, ajustadas às necessidades atuais, merecem atenção e integração a todos os níveis.

Face a estas questões, pretendo, assim, compreender de que forma esta cidade com estatuto de património cultural da humanidade pode ser revitalizada e conectada novamente entre si e com a sua baía, usando uma visão integrada e sustentável do território sobre a ilha, respeitando os novos desafios em relação à economia na atualidade e utilizando a História e as suas características arquitetónicas como meio de evolução, atraindo o turismo e a população residente para o seu centro histórico, quebrando barreiras entre municípios, abolindo conservadorismos e procurando revitalizar a vida social, cultural, turística e económica.

Estado da arte

Na contextualização do tema e para a elaboração desta dissertação foi essencial a leitura de diversos autores, cujo seu trabalho tem elevada relevância sobre os temas aqui abordados. Do conjunto de autores apresentados na Bibliografia foram selecionados apenas os mais marcantes.

Inicialmente e de forma a conseguirmos um contexto geral sobre a evolução das cidades e de todas as suas consequências ao longo dos séculos, debruçamo-nos sobre F. Ascher em *Novos Princípios do Urbanismo* (2010) e *Metapolis: Acerca do Futuro da Cidade* (1998) e F. Choay em *O Urbanismo* (1992). A completar analisamos a *Breve História do Urbanismo* (2010) de Fernando Chueca Goitia. Todas estas leituras permitiram-nos uma visão urbanística e social a nível global, representando a evolução da sociedade e as suas problemáticas ao longo dos séculos, especialmente desde a revolução industrial.

Outras das leituras contempladas para melhor compreensão das metrópoles foi a *História da Cidade*, (1999) de Benevolo e *A cidade e o arquitecto*, (2004) do mesmo autor. Além destas foi também de importante compreensão *A imagem da cidade* (2008) de Lynch e *a Modernidade Líquida*, (2000) de Bauman.

Em *A Alegoria do Património* (2001) de Françoise Choay foi-nos dado a perceber a importância do património e da sua conservação e no seguimento do mesmo raciocínio vimos as *Zonas de protecção ao património arquitectónico – Para que servem?* (2013) Flávio Lopes.

Ainda sobre património *A Carta Europeia do Património Arquitectónico*, redigida pelo conselho Europeu (1975) realça a importância da sensibilização sobre os monumentos e os conjuntos arquitectónicos. Além desta também a *Carta de Veneza* destaca a importância dos núcleos históricos dando lugar à *Carta Internacional Sobre a Salvaguarda das Cidades Históricas*.

Sobre as frentes marítimas e sustentabilidade foi elaborada a leitura de *Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas - As Frentes de Água*, (2013) de João Pedro Costa que nos permitiu compreender a importância da proximidade com o mar ou com o rio na evolução de uma cidade, alertando-nos para um crescimento sustentável.

No desenvolvimento dos segundo e terceiro capítulos foi-nos necessário aprofundar a história e o progresso dos Açores, através de diversos documentos. Entre eles destacamos o *Terramoto 1.1.1980 | Novas Imagens* (2005) de Paulus Bruno e Hugo Forjaz,

Angra do Heroísmo, aspetos urbano-arquitetónicos (2008) de José Manuel Fernandes, *Angra do Heroísmo – Janela do Atlântico entre a Europa e o Novo Mundo* de Maduro-Dias e *a Síntese Histórica dos Açores (1983)* do IAC.

Além destes destacamos aquele que nos serve de apoio à maioria desta dissertação: o PIRUS e, entre outros, o POLIS, o PDM, o PPSAH e o PREIT como planos e programas essenciais para a compreensão do estado atual da cidade de Angra do Heroísmo, da ilha e do seu contexto na Região e no País.

Metodologia

Durante o período de pesquisa e elaboração desta dissertação foi necessário o contacto com diversas identidades nacionais e regionais de forma a obter os documentos necessários para o estudo subsequente, entre as quais: a Direção-Geral do Território (DGT, ex-DGOT), a Câmara Municipal de Angra do Heroísmo (CMAH), a Direção Regional da Cultura (DRC), Biblioteca Pública e Arquivo Municipal de Angra do Heroísmo (BPARAH), Instituto Histórico da Ilha Terceira (IHIT), Centro de Estudos, Conservação e Restauro dos Açores (CECRA), Secretaria Regional do Turismo e dos Transportes (SRTT), Museu de Angra do Heroísmo (MAH) e o Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA). Em todas estas instituições foram-me facultados os documentos pretendidos e, em alguns casos, informação adicional. Apenas na Câmara Municipal de Angra do Heroísmo, a dificuldade em aceder à documentação foi acentuada, sobretudo em relação ao Plano Diretor Municipal (PDM) e à sua Memória Descritiva, documento que me foi sempre negado o acesso levando-me a deduzir a inexistência do mesmo. Devido a este fator, utilizei apenas a cartografia existente e outros planos posteriores, como será constatado no ponto 4 do capítulo II.

Estrutura organizativa dos capítulos

A estrutura organizativa divide-se em três capítulos. No primeiro, começamos por abordar a cidade industrial e a sua fragmentação. Durante os últimos séculos as cidades têm sofrido alterações profundas. Essas modificações/transformações são visíveis não apenas na morfologia das mesmas mas, também, na economia, no comércio, na indústria, na demografia e, enfim, em todo o devir social. Seguidamente são abordados os centros históricos e o património face aos novos paradigmas da cidade multifuncional bem como a evolução das cidades nos últimos séculos e a sua relação com as linhas de água e frentes costeiras. Em último lugar são referidas as políticas intermunicipais e a sua importância face ao evoluir da sociedade e do desenvolvimento do território.

No segundo capítulo, introduz-se o caso de Angra do Heroísmo desde o descobrimento dos Açores até à atualidade, a nível socioeconómico, mas também urbanístico. Este centro histórico foi, em séculos, uma das cidades com maior relevância no nosso país, sobretudo devido às descobertas que levaram inúmeras embarcações a passarem pelo seu porto e também ao comércio que resultava das viagens das mesmas. Deste modo, Angra do Heroísmo, apesar da sua insularidade, soube realçar a ligação com o mar e desenvolve-la até à Revolução Industrial. Após esse período áureo, esta cidade entrou numa fase de latente estagnação acabando, por isso, por se voltar para a agropecuária. Seguidamente abordamos o sismo de 1980 em que Angra do Heroísmo foi reconstruída quase na sua totalidade levando a outro ponto: a sua classificação como Património Cultural da Humanidade pela UNESCO. Por fim e de forma a compreendermos quais as linhas evolutivas desta cidade, referimos todos os planos e legislação a ela aplicados.

Por fim, no terceiro capítulo, após toda a introdução feita nos pontos anteriores sobre a cidade de Angra do Heroísmo, debruçamo-nos sobre o PIRUS – visto ser este o plano mais recente e que inclui todos os planos mais relevantes sobre a cidade nos últimos anos – enquadrando-o com o novo ciclo emergente. Assim sendo, no primeiro ponto apresentamos os planos municipais mais relevantes, enquadrando-os com o PIRUS, de modo a justificarmos a evolução da cidade e as alterações mais relevantes no contexto das políticas municipais.

De seguida e sobre as duas primeiras questões desta dissertação, apresentamos os projetos e a legislação aplicada ao núcleo histórico e à baía de modo a conseguirmos compreender a conexão – ou a inexistência da mesma -, entre ambas mas também as consequências sobre a classificação da cidade como Património Cultural da Humanidade por parte da Unesco.

Para apresentar os dados necessários a elaboração de uma conclusão sobre a última questão que colocamos, enquadrámos a polinucleação da cidade num contexto intermunicipal e abordamos o PIRUS que nos remete para o PREIT de modo a retirarmos as evidências mais relevantes sobre as políticas intermunicipais emergentes na ilha.

Esta dissertação foi elaborada conforme o American Psychological Association (APA), segundo as “Normas para elaboração e apresentação de teses de Doutoramento/ Dissertações de Mestrado” em vigor na ULHT através do Despacho Reitoral nº101/2009, de 26 de Maio.

Este trabalho encontra-se ao abrigo do novo acordo ortográfico, em vigor desde 13 Maio de 2009.

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Capítulo I

Os Centros Históricos no novo contexto da cidade multifuncional

No seguimento da problemática apresentada na introdução, importa compreender a evolução histórico-social da cidade renascentista e barroca até à cidade industrial para, seguidamente, abordar a cidade metrópole atual (metrópole polinucleada). Será uma das premissas para melhor entender o objetivo final desta dissertação: repensar o papel de uma cidade ‘património da humanidade’ face aos novos desafios que o século XXI transporta.

A estrutura organizativa deste capítulo reflete, naturalmente, as preocupações centrais deste trabalho, onde ganham relevância teórica os conceitos de cidade polinucleada, bem como a questão do despovoamento do centro urbano, a questão da valorização das frentes marítimas, o conceito de Cidade como Património da Humanidade e, finalmente, a questão sobre a importância do escalão intermunicipal (supramunicipal) no contexto de uma realidade comum que é a Ilha Terceira, onde se impõe uma estratégia de combinação e articulação e não de concorrência fraticida.

1. Da cidade industrial à fragmentação da cidade

Tendo em conta o objetivo desta investigação, como foi enunciado na introdução será iniciado o primeiro capítulo dedicado à parte conceptual e teórica que prevê, no primeiro ponto, uma abordagem sobre a designação da cidade industrial e a fragmentação desta. No caso de Angra do Heroísmo, tomando como base a fundamentação de Angra como Património Mundial, teremos de falar, primeiramente, sobre a cidade barroca e renascentista de forma a enquadrá-la na História desde o seu aparecimento (época essa de especial relevância) até à era industrial.

Deste modo será feita referência a Ascher relativamente às três modernidades que nos apresenta. Iremos abordar as suas diferenças e alterações das cidades ao longo dos séculos pois só assim nos é possível compreender, também, as alterações sociais, políticas e económicas e que tem especial relevância no nosso caso em estudo.

Primeiramente, enquadrámos a primeira modernidade que abrangia o período que vai do final da Idade Média até final do século XVIII (antes da Revolução Industrial). Partindo

do pressuposto, agora exposto acima, de que a cada sociedade corresponde uma determinada forma de organização do território, urbano incluído, vamos assistir a algumas mudanças provocadas pelos Descobrimentos (Portugueses e Espanhóis) das 'Américas' que vão permitir a concretização histórica de um mundo globalizado (ligações intercontinentais). A esta epopeia dos descobrimentos há que destacar igualmente os desenvolvimentos científicos que já estavam em curso na Europa.

Ainda que permanecendo as comunidades, neste novo período, como sociedades tradicionais e tendo na cultura religiosa um pilar basilar, a verdade é que a sua economia, sem deixar de ser basicamente agrícola, vai evoluir e revelar uma nova dinâmica com o desenvolvimento das manufaturas em pequenas e médias cidades medievais amuralhadas. Foi no interior destas ou na sua proximidade que se vão fixar artesãos que transformam e produzem produtos em oficinas com recurso à força braçal e animal, mais tarde também à força hidráulica. Se as sociedades permaneciam agrícolas e devotas a Deus, o pensamento filosófico, a economia, as artes e a arquitetura vão afirmar-se lentamente como frentes de vanguarda na produção de um novo olhar sobre o universo (Ascher, 2010: 25 e 26).

Não é de admirar, então, que neste período em que o Universo passa a ser entendido de forma global as cidades sejam chamadas a desempenhar novas funções no que se refere ao domínio comercial, o que implicou, como no caso de Angra do Heroísmo, o desenvolvimento de atividades portuárias e transações comerciais, abrindo portas a novas rotas transatlânticas. Na verdade, neste mundo global; resultante dos Descobrimentos, a economia ganha uma perspetiva mercantilista resultante da implementação das trocas comerciais intercontinentais então inauguradas. O capitalismo comercial ou mercantilista generaliza-se levando a maioria dos reinos europeus à expansão marítima e ao desenvolvimento de trocas comerciais entre territórios coloniais.

Com base em Ascher, poder-se-á asseverar que no dealbar da (primeira) modernidade as cidades vão ganhar peso na organização de territórios agora de dimensão mundial. Importância que irá socorrer-se da mobilização de novas ciências e técnicas, permitindo iniciar um período em que as cidades se vão afirmar, ainda a custo, como espaços de inovação e de utopia (id: ib). O fundamento deste apontamento é o de permitir compreender a evolução e o lugar que as cidades mercantis (barrocas) irão ocupar na futura cidade industrial que emergirá no contexto da Revolução Industrial.

No caso de Angra do Heroísmo, a sua expressão nos Descobrimentos Portugueses tem especial relevância durante o período inicial e até ao aparecimento dos barcos a vapor, já na segunda modernidade. Esta foi uma das cidades que desenvolveu o seu núcleo citadino sobre o porto de forma rápida, realçando a importância das trocas mercantis feitas pelo mar.

Durante a primeira modernidade, e como pode ser constatado no nosso caso de estudo, as cidades desenvolveram-se sobre um núcleo central, núcleo esse que acarreta grande parte da História das cidades atuais como veremos seguidamente.

Após o período de expansão e descobrimentos marítimos mundiais, onde Portugal teve um papel de destaque, entramos na segunda modernidade. Esta cobre todo o período da Revolução Industrial abrangendo os séculos XIX e XX, período caracterizado por uma profunda transformação da economia, até então essencialmente agrária, numa nova economia de produção e transformação industrial, centrada na máquina, sendo neste contexto que irá emergir a cidade industrial e moderna. Nesta fase, as cidades foram obrigadas a adaptar-se a novas exigências de produção, de consumo e de trocas comerciais, (id: ib) sendo que aquelas que não se conseguiram adaptar começaram a perder relevância e neste caso, para melhor entender todas as alterações, é necessário referir o aparecimento da máquina a vapor em 1775 e o carvão mineral. Estas duas inovações são o ponto de partida para novas evoluções e dinâmicas como é o caso da revolução mecânica que leva a um excedente de produção e a uma transformação económica e social. Estas alterações levam, também, ao desenvolvimento de novos meios de comunicação e transportes como é o caso dos comboios e dos navios a vapor diminuindo as distâncias e o tempo entre territórios e continentes.

Aqui enquadramos, novamente, Angra do Heroísmo pois, como já referimos anteriormente e como será aprofundado no segundo capítulo, esta cidade perdeu importância e deixou de fazer parte das rotas marítimas, devido às evoluções tecnológicas e ao aparecimento do barco a vapor, deixando de ser necessário seguir as rotas das marés e dos ventos que foram o seu eixo catalisador durante vários séculos.

Durante esta (segunda) modernidade há, também, um acrescido deslocamento das gentes do meio rural para a cidade. A população, atraída por novas ofertas de emprego,

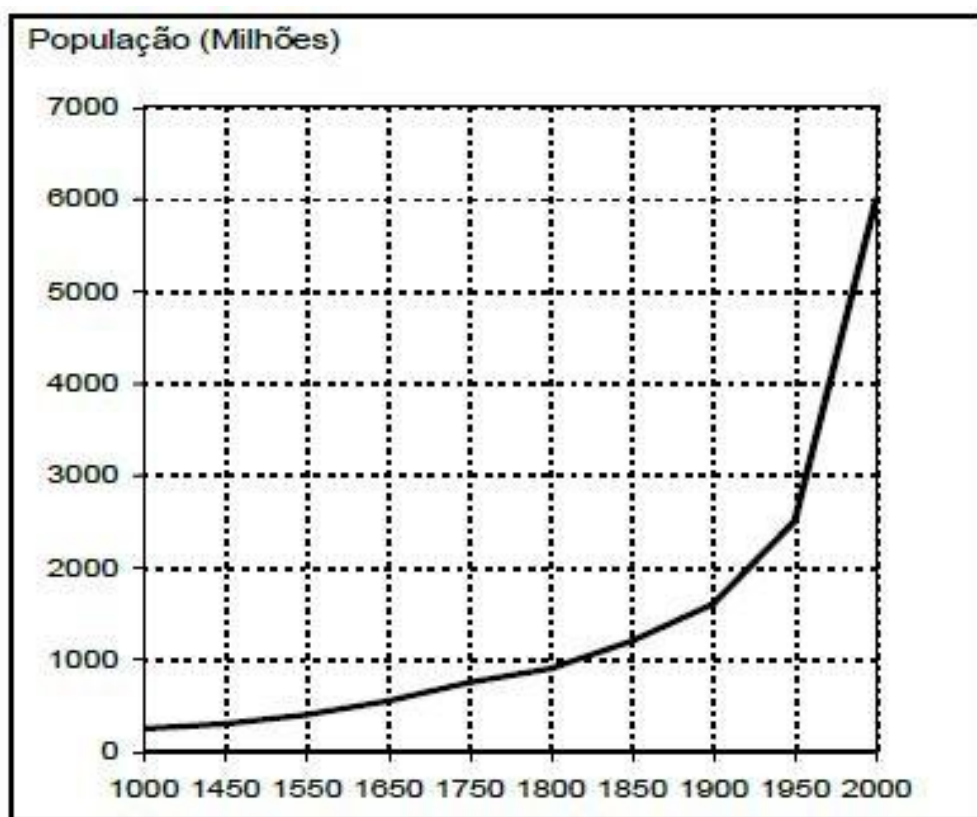


Gráfico 1 – Evolução demográfica mundial entre os anos 1000 e 2000; acedido a 16 de maio de 2016 em http://novamente_geografando.blogs.sapo.pt/exercicios-sobre-a-evolcao-da-populacao-243862

deixam a agricultura e rumam em direção aos centros urbanos mais apetecíveis e mais acolhedores para encetar novas experiências laborais e sociais. Esta transformação sucede-se tão rapidamente que a estrutura da cidade é obrigada a adaptar-se, muitas das vezes sem planeamento ou as condições desejadas, quer pela necessidade de mão-de-obra nas indústrias, quer pela redução do número de trabalhadores no campo.

Este novo paradigma leva a que a cidade medieval e barroca sofra profundas alterações nos meios de produção e de transporte levando a novas funções sociais e dando lugar a uma cidade industrial. É criada uma nova ordem originando grandes mudanças na forma de adaptação da cidade à sociedade que nela habita. (Choay, 2010: 4)

Assim sendo e citando Choay “A cidade industrial é urbana” (id: 1) e não a podemos dissociar dos seus parâmetros sociais. Em relação a este ponto interessa-nos também referir que durante este período o homem tem um pensamento dominante e

dominador da máquina sobre o mundo, levando a que a sua consciência ecológica seja praticamente nula. Como vimos na introdução e iremos aprofundar nos próximos pontos, este défice ecológico e sustentável irá levantar inúmeros problemas e questões, muitas delas ainda por resolver.

Deste modo, durante o período da revolução industrial existe um impressionante crescimento demográfico (gráfico 1) que irá afetar a forma como a cidade interage e se desenvolve. É nessa época que surgem os bairros operários na periferia da cidade, tipicamente monocêntrica, de forma a acolher toda a população que se deslocava para a cidade em busca de melhores condições de vida acarretando preocupantes problemas de higiene e falta de condições dignas de vida. Além disso, são criadas grandes artérias de comunicação, estações, bairros comerciais, residenciais e fabris, novos e grandes órgãos com funções diferenciadas que alteram o aspeto e o modo de vida na cidade, descaracterizando o território.

Todas estas alterações levam a que muitas atividades económicas superem as suas escalas económicas de produção fazendo com que as cidades cresçam desmesuradamente ultrapassando os limites aceitáveis para uma gestão equilibrada. Esta expansão acaba por colmatar em diversos problemas, sobretudo devido ao tempo excessivo no transporte de pessoas, bens e mercadorias obrigando a que seja necessário planejar-se o desenvolvimento da cidade e a descentralização de algumas atividades, fatores que irão dar início ao urbanismo moderno. (<https://www.educoas.org/Portal/bdigital/contenido/interamer/BklACD/Interamer/Interamerhtml/Mellohtml/MelloII.htm>)

Este crescimento sem planeamento leva a que vários pensadores denunciem e relatem o sucedido nas cidades: Ruskin, Fourier, Marx, entre outros. Os seus pensamentos não se referem apenas à cidade enquanto espaço físico, mas também à situação social, à gestão e à economia capitalista. Toda esta desordem, obriga a que alguma ordem seja imposta e leva a que os urbanistas apresentem diversos planos de cidades ideais. (Choay, 2010: 4 e 5). Podemos afirmar que apenas aqui surge alguma preocupação sobre a expansão urbana e, conseqüentemente, sobre os centros históricos, o desenvolvimento sustentável e o planeamento do território.

Os modelos apresentados são distintos: progressista e culturalista.

Sobre o primeiro é de referir o seu abandono sobre o passado para se submeter a uma geometria natural como defenderam Owen, Fourier e Cabet, entre outros. Este modelo, podendo ser aplicado em qualquer lugar e a qualquer população, procura traçar o espaço urbano consoante as funções e necessidades humanas, dando especial realce à habitação, lazer, saúde e trabalho. Embora este modelo dê importância à racionalidade também apresentava algumas preocupações sobre a estética e a beleza da cidade, propondo uma localização fragmentada e estimulando o conceito de cidade-campo. Apesar de todas as disposições patentes neste modelo ele continua a ser bastante limitador e opressivo (id: 8 a 10).

Quanto ao segundo modelo não descarta o passado e afirma que a cidade é um reflexo da cultura, sendo uma unidade orgânica ameaçada pelo desenvolvimento industrial. Aqui, o pensamento de Ruskin e de Morris tem especial interesse, bem como o de Howard que irá mais tarde apresentar a cidade-jardim. Nesta, é dado realce ao agrupamento humano e não apenas ao indivíduo. Para estes pensadores os estudos históricos e a arqueologia são de extrema importância, pois a sua base reside no passado e na cultura, levando à contradição entre a cultura e a civilização, entre o orgânico e o mecânico ou entre o qualitativo e o quantitativo, sendo estas algumas das grandes diferenças entre os dois modelos (id: 12). No modelo culturalista é dada ênfase às necessidades espirituais sobre as materiais e a cidade apresenta limites físicos bem definidos embora no seu interior os traços de geometria sejam inexistentes, sem padrões ou protótipos (id: 13).

Este pensamento enfatizado sobre a cultura e a História da cidade foi uma das bases de partida para o que atualmente consideramos património e que iremos aprofundar no ponto 2 deste capítulo. Importa, também, referir a aproximação que se procura fazer do homem com a natureza elevando esse pensamento sobre ações futuras.

Contudo, mesmo distintos, ambos os modelos apresentam algumas características semelhantes como a busca pelos espaços amplos e abertos rompidos por espaços verdes, dando especial relevância à higiene e à qualidade de vida dos seus habitantes. Não obstante, ambos são expostos com rigidez fazendo com que a sua aplicação prática e adaptação a novas exigências seja difícil e em alguns casos utópica.

É assim criada uma nova ordem originando grandes mudanças na forma de adaptação da cidade à sociedade que nela habita (id: 4) que irá ser o ponto de partida para o que sucede na terceira modernidade.

Como Ascher refere a cada uma das duas primeiras fases da modernização correspondeu uma mudança profunda na maneira de conceber, produzir, utilizar e gerir, de maneira geral, os territórios e as cidades, o mesmo se aplica em relação ao pensamento religioso e intelectual (Ascher, 2010: 24 a 29). Embora a uma escala mais pequena e com outros contornos Angra do Heroísmo também foi alvo de diversas alterações consoante as mudanças de paradigma, como iremos abordar no próximo capítulo.

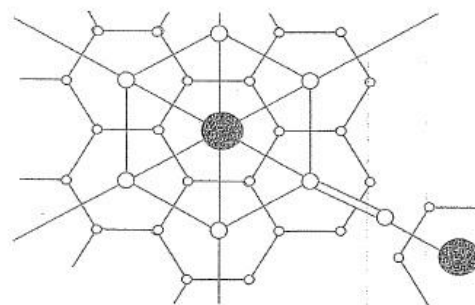
Por último, Ascher reserva a terceira modernidade, ou neo-urbanismo, para caracterizar a generalização das nanotecnologias da informação e do conhecimento e o desenvolvimento de uma economia aberta e global que vão originar um novo fenómeno urbano: a cidade-metrópole ou megacidade, onde a polinucleação é dominante, (Ascher, 2010: 24 a 32) visto que a própria cidade começa agora a ser alvo de transformações e de adaptações que se apresentam de forma cada vez mais veloz, os seus centros históricos são deixados ao abandono e os limites do município são quebrados, como veremos no ponto sobre os centros históricos.

Nesta fase a sociedade torna-se mais racional, individualista e diferenciada, dando-se uma crescente complexidade da vida social, real e, também, pelos novos conhecimentos científicos e tecnológicos (id: 33). Estes novos paradigmas vão provocar profundas alterações na sociedade como antes a conhecíamos. Por um lado, toda a evolução tecnológica facilita-nos todo o tipo de trocas e práticas sociais independentemente da distância a que nos encontramos (id: 37). As mutações nas cidades, e no território em geral, são cada vez mais rápidas principalmente devido aos avanços nos transportes e às novas tecnologias da informação e comunicação (NTIC), fazendo com que a deslocação dos indivíduos seja cada vez mais rápida e mais simples, não sendo assim necessária a sua proximidade com os seus pontos de interesse (trabalho, habitação, lazer). (id: 38).

Dada esta flexibilidade e a multiplicidade de escolhas que cada vez mais enfrentamos, as cidades têm tendência para diluírem os seus limites físicos e procurarem novas políticas de integração e sustentabilidade entre elas e os seus territórios adjacentes,

abrindo assim portas à globalização. A globalização difere da internacionalização da economia devido à sua escala global e à sua mobilidade generalizada (id: 40). Esta expansão urbana leva-nos também a uma economia global e a uma visão distinta do território como até então o conhecemos.

De forma a melhor compreendermos a diferença entre o funcionamento das cidades mononucleadas em comparação com as polinucleadas, Ascher apresenta assim os sistemas urbanos através da rede christalleriana. (figura 2)



Esta fragmentação da cidade é possível devido ao desenvolvimento tecnológico mas leva a outro acontecimento relevante: o abandono dos núcleos mais antigos e centros históricos. Apenas nos últimos anos surge a preocupação de atrativas de proteção e manutenção dos mesmos como iremos abordar no ponto sobre os centros históricos.

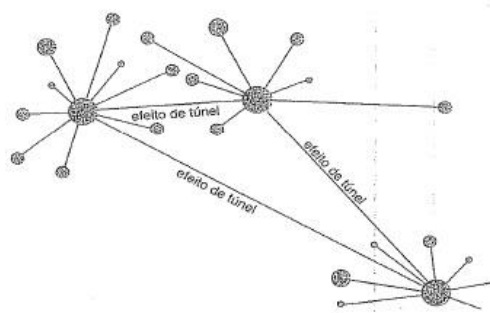


Figura 2 - Sistemas urbanos através da rede christalleriana; (Ascher, 1998: 18)

Todas estas mudanças dão-se em diversos contextos que se interligam: sociedade, política, economia, cultura, lazer, e são essas mudanças e a mobilidade que demarcam as diferenciações sociais. (id: 42). Sobre a economia, como nos explica Ascher, passamos do capitalismo industrial para o capitalismo cognitivo, sendo este último baseado “na produção, apropriação, venda e uso de conhecimentos, informações e procedimentos.”. (id.: 48).

Estes fatores dão origem a uma nova economia que incorpora o progresso da ciência e das tecnologias (id: 51) e que muda profundamente o modo de viver a cidade e que interage diretamente com as políticas do ordenamento do território.

Agora é necessário ter uma visão sustentável e integrada de todo o território, abolindo os limites físicos existentes até então, preservando o passado mas tendo uma visão inovadora e unificadora em relação ao futuro e à forma de projetar as cidades e o território. Iremos aprofundar este tema nos próximos pontos deste capítulo.

Estamos perante uma grande transformação nos sistemas urbanos de transporte, uma formação do espaço-tempo individual, uma redefinição sobre todos os valores e interesses individuais e novas relações de risco. (id: 62). Estamos agora a par com grandes metrópoles, que levantam novas questões e nos levam a novos paradigmas e problemáticas às quais temos de nos adaptar e solucionar.

2. Um novo olhar sobre os centros históricos

No seguimento do ponto anterior, é agora relevante abordar os centros históricos e a sua importância tanto histórica e sociológica como no desenvolvimento das cidades e no seu planeamento futuro.

Para melhor compreendermos a evolução dos centros históricos temos de ter bem assente a ideia abordada no capítulo anterior sobre a transformação das cidades mononucleadas em cidades polinucleadas. Esta transformação, principalmente na terceira modernidade, leva ao abandono dos centros mais antigos da cidade, pois a sua adaptação enquanto *smart city* às NTIC e às novas necessidades e funções de uma cidade é mais complexa e dispendiosa, passando para as periferias. Os movimentos pendulares que anteriormente referimos, a crise económica dos últimos anos, a alteração das zonas habitacionais, industriais e comerciais para a periferia, o envelhecimento da população e as ondas de migração são alguns dos aspetos que levam ao abandono dos centros históricos. (POLIS, 2000: 23)

Assim sendo, e como as cidades são uma projeção da sociedade que as integra, num processo ininterrupto e intemporal, interessa-nos compreender quais as medidas tomadas para valorizar e revitalizar estes núcleos e combater o seu abandono. Estes centros, geralmente, agregam as funções sociais, económicas, políticas e culturais mais relevantes, sendo elas uma marca constante da passagem do tempo desde o seu início e

um patamar para o seu futuro.
(http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/3862/8/igotul000916_tm_3.pdf)

Deste modo, os centros históricos não podem ser ignorados em relação à evolução de uma cidade. Eles constituem um elemento central de uma nova sintaxe do espaço urbano e tem intrínseca toda a história e cultura do passado de uma região e sobre a qual assenta, muitas das vezes, o núcleo central das atuais cidades.
(http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/3862/8/igotul000916_tm_3.pdf)

Atualmente o centro histórico coincide muitas das vezes com o núcleo central da cidade moderna e um eixo importante de articulação de todas as funções da cidade. Deste modo é necessário proteger e realçar os centros históricos, conotando-os com regras específicas e legislação adequada de forma a que a sua preservação e valorização seja continua e constante. Esta importância histórica leva a que os centros históricos sejam um foco atrativo para os habitantes e também para os turistas, deste modo é necessário promover as condições necessárias à receção dos mesmos.
(http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/3862/8/igotul000916_tm_3.pdf)

No caso desta dissertação interessa abordar a expansão urbana e todas as alterações sociológicas a ela associadas passando pela evolução das cidades até à atualidade, sempre com o objetivo de responder às questões levantadas na introdução deste trabalho, sobretudo no que toca à sustentabilidade, integração no território e caracterização e valorização patrimonial.

Para abordarmos o caso de Angra do Heroísmo, nos próximos capítulos, e visto que já foram introduzidas algumas características sobre a cidade renascentista e barroca bem como a sua expansão ao longo dos tempos, agora será referida a expansão urbana, principalmente em relação às periferias e às suas consequências no despovoamento das zonas centrais urbanas.

Como se pode constatar no capítulo anterior a revolução industrial e mecânica levou a profundas transformações na cidade: as cidades tipicamente mononucleadas começam a extravasar os seus limites devido às necessidades da população que nela

habita e trabalha, levando a multifuncionalidades dinâmicas: a “metropolização” (Ascher, 2010: 62)

Nas metrópoles observa-se uma grande disparidade entre os mais abastados e os mais pobres, sendo que os últimos procuram geralmente zonas mais económicas e afastadas do centro para habitar.

As cidades tipicamente mononucleadas começam assim a ganhar núcleos secundários junto às suas periferias, onde a população encontra melhores condições de vida, e a criar movimentações pendulares (Ascher, 1998: 10) sobretudo entre o emprego e a habitação.

Esta expansão do território e ajustamento às novas necessidades da sociedade, sobretudo a nível económico, comercial e de comunicação, leva a que nos centros históricos seja registado um acentuado abandono principalmente devido ao congestionamento no núcleo citadino e à falta de infraestruturas de transporte que facilitem o deslocamento e ligação com a periferia. (id: 11)

Além das poucas infraestruturas temos como agravante relativamente ao abandono dos centros históricos a crise económica dos últimos anos que influenciou diretamente o comércio, principalmente o comércio tradicional e as pequenas lojas localizadas nas zonas citadinas mais antigas. (POLIS, 2000: 23)

A mudança das zonas industriais para as periferias, para zonas mais amplas, com um menos custo e maior acessibilidade também contribui para que os núcleos citadinos percam população e se criem novos núcleos periféricos, bem como novas vias de comunicação e ligações pendulares. Como se irá observar no próximo capítulo este fator é marcante no caso de Angra do Heroísmo e da Praia da Vitória, visto que a zona industrial foi deslocada nos últimos 20 anos para uma área central entre ambas as cidades.

Devido às novas exigências até os serviços são deslocados para a periferia. Neste caso Angra do Heroísmo difere desta regra, como será visto mais à frente.

Todas as inovações obrigam a novas adaptações que nem sempre são fáceis de gerir nas zonas históricas e mais antigas da cidade. Aqui prevalece a memória e o registo do passado mas, em alguns casos, a aceitação sobre novas necessidades é complexa e morosa.

Nos núcleos históricos encontramos muitas vezes tipologias que não se adequam às necessidades atuais e de forma a reabilitá-las ou dar-lhes novos usos é necessário, antes de mais, intervenções e melhoramentos. Deste modo os centros históricos, não só devido à sua representação do passado, são núcleos ideais para intervenções habitacionais, turísticas e comerciais mas carecem ainda de incentivos e de legislação adequada a cada caso específico, como iremos abordar posteriormente (POLIS, 2000: 23).

Para continuarmos o entendimento sobre todas as alterações é necessário voltarmos a referir as cidades polinucleadas. Estas cidades surgem recentemente na história, no caso da Europa, apenas a partir dos anos 80 começam a ter alguma relevância e têm características específicas, entre elas a proximidade entre outras cidades com um número de habitantes significativo, a inexistência de hierarquias distintas e a existência de relações multidirecionais que permitem aos municípios abolir barreiras, cooperar estrategicamente a longo prazo em objetivos de comum interesse de forma a desenvolver o território como um todo e não como partes individuais. (<http://regioes.blogspot.pt/2009/01/policentrismo-monocentrismo.html>)

Este tipo de expansão urbana promove um grau de sustentabilidade e igualdade superior ao que existe em cidades tipicamente mononucleadas levando assim a um desenvolvimento territorial endógeno e em rede. (<http://regioes.blogspot.pt/2009/01/policentrismo-monocentrismo.html>), nesta altura a consciência ecológica já tem um peso significativo no planeamento o que leva a que sejam tidas em conta algumas preocupações do homem sobre o meio ambiente que antes eram descartadas.

Quanto aos núcleos centrais foram perdendo com o passar dos anos a atratividade económica, comercial, habitacional e social que exerceram durante vários séculos, passando apenas a zonas históricas com elevado interesse patrimonial devido à sua representação do passado. Como iremos apresentar mais à frente, os centros históricos são

mais do que imagens passadas e mesmo no centro de grandes cidades altamente tecnológicas podem e devem ser explorados como núcleos potenciadores de novas dinâmicas e projeções futuras.

Estes núcleos históricos começaram a ser valorizados nos últimos anos, e como iremos ver no próximo ponto, o conceito de património, a legislação e uma nova visão sobre a integração do território são fatores decisivos para estas alterações.

3. Cidades património cultural da humanidade

Para nos ser possível chegar a este ponto, anteriormente, abordamos os centros históricos desde o seu aparecimento até aos novos paradigmas que têm surgido. Importa referir que as cidades património cultural da humanidade são antes de mais centros históricos com elevada importância cultural e que por isso mesmo a sua preservação se torna imperativa.

Deste modo e no contexto desta dissertação, Angra do Heroísmo foi selecionada como caso de estudo por ser o primeiro centro histórico em Portugal a obter a classificação de Património Cultural da Humanidade, logo, aquele em que nos será possível tirar conclusões mais aprofundadas e concretas dado o tempo que passou desde a cedência deste título até à atualidade.

Primeiramente interessa compreender de onde e como surge o património.

Ao longo da história da humanidade muitos foram os estudos feitos sobre arquitetura e urbanismo, começando pelos tratadistas. Em primeiro lugar destacamos Vitruvius, com os 10 volumes do tratado “De Architectura”, onde, pela primeira vez, são registados os princípios da arquitetura sendo uma das bases para a arquitetura do Renascimento. Durante esse período surge especial interesse por modelos arquitetónicos clássicos e pela arqueologia o que começa a suscitar curiosidade e preocupação pelo que consideramos património. (<https://pt.wikipedia.org/wiki/Vitr%C3%BAvio>)

Mais tarde, e voltando a referir John Ruskin, este defendia que o restauro deveria manter-se fiel ao seu trabalho original, contrariamente ao que defendia Viollet-le-Duc. Principalmente devido às grandes mudanças associadas à cidade industrial e à renúncia sobre o passado, alguns pensadores começam a alertar para a necessidade de preservação dos monumentos e zonas antigas e de maior interesse da cidade começando assim a criar um espírito que se foi desenvolvendo sobre a preservação de monumentos e de sítios. (<http://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/CartadeVeneza1964.pdf>)

Mas, apenas em 1931, com a elaboração da Carta de Atenas, após a Conferência Internacional de Preservação e Restauro, é expressa pela primeira vez a necessidade de preservar e restaurar monumentos, levando a um amplo movimento por parte do ICOM e da UNESCO, sendo criado por esta última entidade um Centro Internacional para o Estudo da Preservação e do Restauro do Património Cultural. Apenas passados dois anos, durante os CIAM, o tema volta a ser abordado e apresentado também com elevada preocupação sobre a qualidade de vida dos habitantes e sobre a forma de protesto. Quanto à Carta de Atenas leva a que, em 1964, seja elaborada a carta de Veneza, este documento incide sobre a conservação e restauro de monumentos e de sítios, sendo um estudo aprofundado sobre a primeira. (<http://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/CartadeVeneza1964.pdf>)

Em Paris, de 17 de outubro a 21 de novembro de 1972, dá-se a convenção para a proteção do património mundial, cultural e natural onde se define um conjunto de regras, parâmetros e conceitos essenciais para proteção dos bens patrimoniais dotados de um valor universal excecional, sendo a base para a sua inscrição na lista de Património Mundial.

A convenção revela a preocupação com a degradação e destruição do património, considerando ser de extrema importância para todos os povos que existam recursos económicos, científicos e técnicos para a salvaguarda do mesmo. Deste modo promovem uma assistência coletiva e permanente com recurso às tecnologias mais avançadas. (Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural).

Esta convenção define e diferencia como património cultural monumentos, conjuntos e locais de interesse. (artigo 1º da Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural) cabendo a cada Estado membro a delimitação dos diferentes bens, assim como a valorização, identificação, preservação e transmissão às gerações

futuras. (Artigo 3º e 4º) Deste modo, em 1976, foram criados o Comité do Património Mundial e o Fundo do Património Mundial, conforme determinado pelo texto da Convenção.

Seguidamente a estes documentos, surge, em 1975, a Carta Europeia do Património Arquitetónico, devido a uma iniciativa por parte do Conselho da Europa de forma a sensibilizar todos os países europeus para a importância cultural, social e económica dos monumentos, conjuntos e sítios quer do meio urbano mas também do rural. (<http://www.patrimoniocultural.pt/media/uploads/cc/CARTAEUROPEIADOPATRIMONIOARQUITECTONICO.pdf>)

Após estas cartas o governo aprovou também a Lei de Base da Política e do Regime de Proteção e Valorização do Património Cultural (lei 107/2001, de 08 setembro), demonstrando, assim, a sua preocupação e interesse sobre a preservação de monumentos e de sítios com especial interesse patrimonial.

Ao longo dos anos vários foram os monumentos e sítios classificados como património cultural da humanidade pela UNESCO, demonstrando a importância dos mesmos no nosso país mas também a crescente preocupação e mobilidade por parte dos interessados em preservar e valorizar o nosso passado como modo de evolução futura.

Em todo o território, Portugal conta com quinze locais classificados pela UNESCO como património mundial (anexo 12). São locais únicos em termos históricos, artísticos ou culturais, que incluem centros históricos, mosteiros, arte rupestre, paisagens, entre outros. Enquanto centros históricos temos Angra do Heroísmo (1983), Évora (1988), Porto (1996) e Guimarães (2001).

No caso da cidade de Angra do Heroísmo, a sua classificação como património mundial da humanidade dá-se no dia 7 de dezembro de 1983. Assim sendo, este é o centro histórico caracterizado com esta distinção há mais tempo no nosso país, logo, aquele em que nos é possível observar com mais objetividade as mudanças feitas durante esse período face aos novos paradigmas.

Após a catástrofe natural a cidade foi reconstruída de forma idêntica ao que antes existia permitindo a sua classificação segundo os critérios IV e VI (anexo 13), pelo seu

conjunto arquitetónico que se mantém praticamente inalterado desde o século XV, revelando o modo de crescimento e desenvolvimento da cidade, da sua ligação ao porto e do modo de vida da população, bem como as suas mudanças sociais e culturais ao longo dos séculos. Como iremos tratar no próximo capítulo.

Após a classificação desta cidade por parte da UNESCO foi criado um conjunto de leis e incentivos para a reabilitação e reconstrução dos imóveis, apoiados pela autarquia local, de forma a que se mantenha a coerência arquitetónica e urbanística de Angra do Heroísmo. Embora, em alguns casos, e como foi elaborada a primeira questão desta dissertação, as leis acarretem alguns problemas como veremos nos próximos capítulos (POLIS, 2000: 23).

4. Frentes marítimas e sustentabilidade

Neste ponto será feita referência às frentes marítimas, à sustentabilidade e à importância, cada vez maior, de ambas no desenvolvimento das cidades e do território em geral. Aqui, como no ponto anterior, serão referidas as três fases da industrialização, pois todas elas influenciam a forma como as frentes marítimas são abordadas bem como a visão de sustentabilidade, embora seja mais relevante a terceira fase.

Sobre as frentes marítimas e a sustentabilidade a situação é semelhante ao que anteriormente foi referido sobre a industrialização e a evolução: a velocidade de mudança e os novos paradigmas são um desafio para o homem contemporâneo que procura responder a novas questões e adaptar-se a novas realidades. (https://www.apambiente.pt/_zdata/DPCA/AsQuartasAs17naAPA/APAasQuartas20131002_JoaoPedroCosta.pdf).

Durante a primeira modernidade os portos tinham elevada relevância no desenvolvimento das cidades e, sobretudo, nas trocas comerciais que abasteciam as populações que se ligavam ao mar ou ao rio. Nesta época as cidades ainda tinham um núcleo habitacional relativamente pequeno e controlado o que levava a que o seu porto tivesse grande expressão e fosse fonte de inúmeros postos de trabalho e de uma dinâmica social bastante ativa e atrativa. Esses trabalhadores fixavam-se nas proximidades das

frentes ribeirinhas e era a partir desse ponto que a maioria das cidades crescia. Este é um aspeto visível em Angra do Heroísmo e que iremos abordar no próximo capítulo.

Contudo a população, na primeira revolução, não tinha desenvolvido o pensamento ecológico e as sociedades ficaram diante de profundas transformações que desencadearam novas dinâmicas económicas e comerciais levando em muitos casos a uma rutura da relação de integração entre os portos e as cidades (Costa, 2013:21).

Já durante a Revolução Industrial, na segunda modernidade, como vimos no primeiro ponto, surgem grandes inovações tecnológicas, inclusive o aparecimento dos barcos a vapor e de grandes infraestruturas de apoio como é o caso de novos portos e zonas industriais anexadas aos mesmos. Este novo paradigma leva a que a atividade portuária seja cada vez mais intensa e as transações mais rápidas. Podemos afirmar que durante este período o homem se sobrepunha à natureza, valorizando a máquina e não tendo consciência dos problemas que isso acarretaria no futuro.

Apenas após meados dos anos 90 do último século, já na terceira modernidade, começamos a assistir a uma crescente preocupação sobre o meio natural que nos envolve deixando o homem de se sobrepôr à natureza para entrar em harmonia com a mesma de modo a minimizar os impactos negativos da crescente e rápida evolução sobretudo dos centros urbanos e das indústrias.

Esta consciencialização ecológica e valorização do meio ambiente leva a que o homem tenha cuidados acrescidos sobre o planeamento urbano e territorial, incluindo as frentes marítimas. Citando João Pedro Costa: “Mais do que qualquer outro território, a frente de água testemunha com acutilância as relações voláteis entre a cidade, a tecnologia e a sociedade.” (id: 27) Cria-se, assim, uma visão sustentável e de elevada preocupação sobre o modo de gerir e planear o território.

Deste modo as frentes marítimas, desde a Revolução Industrial, estão em constante mudança e são cada vez mais planeadas segundo uma visão sustentável e integrada do território sendo essa transformação um reflexo do ciclo tecnológico que afastou fisicamente a cidade do seu porto e indústria (id:21). Atualmente tenta-se reverter esse afastamento, procurando revitalizar as frentes marítimas, mesmo que com outros usos e

funções, e conecta-la novamente com a cidade, fazendo dos portos um motor económico, social, comercial e até turístico da cidade.

Não podemos dissociar este ponto das alterações climáticas dos últimos anos e de todas as consequências que daí advêm. Neste caso os Açores são um caso específico devido a todas as calamidades naturais a que foram e estão sujeitos e que obrigam a um olhar atento sobre a forma de gerir e planear o futuro.

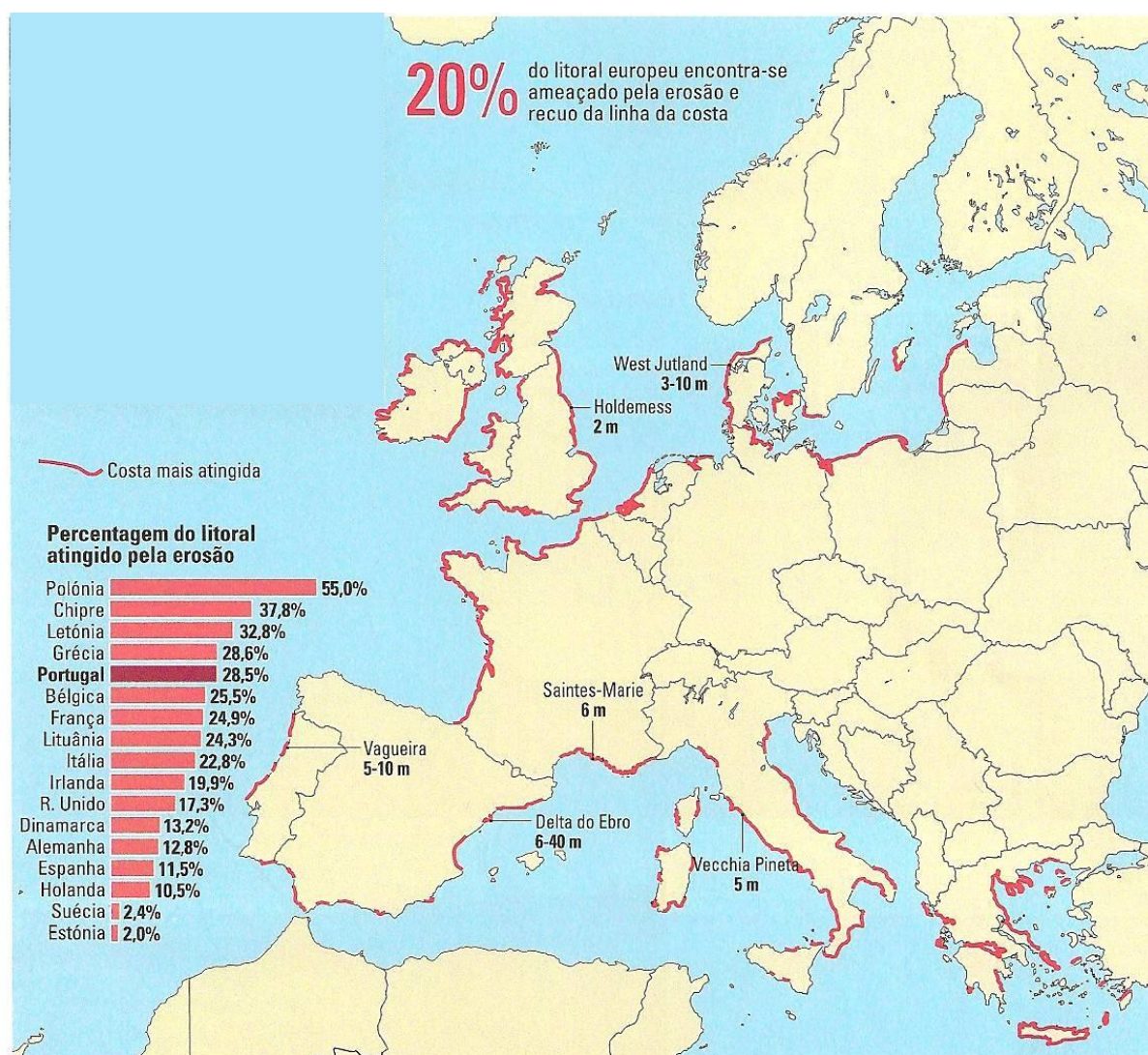


Figura 3 – Mapa Europeu relativo à erosão do litoral; aceso a 4 de junho de 2016 em <https://www.publico.pt/local/noticia/subida-do-nivel-do-mar-em-portugal duplicou-desde-2000-1678461>

Como veremos adiante, ao longo dos séculos muitos foram os percalços naturais que modificaram a paisagem e o modo de vida da população. Desde a subida do nível médio das águas do mar, que aumentou no nosso país desde 2000, o dobro em comparação com as últimas duas décadas do século XX, (<https://www.publico.pt/local/noticia/subida-do-nivel-do-mar-em-portugal duplicou-desde-2000-1678461>) passando pela erosão costeira que leva a que sejam necessárias medidas muitas das vezes de atenuação dos impactos causados e um elevado investimento, todos estes riscos e fatores são cada vez mais frequentes e requerem medidas rápidas com efeitos a longo prazo, além disso Portugal é dos países da Europa em que a erosão costeira é mais acentuada (figura 3)(<http://hpqc.blogspot.pt/2009/02/ocupacao-antropica-da-faixa-litoral.html>).

Deste modo e de forma a mitigar todos os possíveis problemas futuros associados às alterações climáticas é necessário um esforço conjunto por parte das autoridades na forma como o território é planeado e desenvolvido, prevenindo possíveis calamidades e alterações futuras.

Neste caso, e referindo os Açores enquanto ilhas, é necessário que esta visão seja integrada e perspectivada num todo. Aqui, podemos ainda referir a importância dos portos para o desenvolvimento das ilhas fazendo referência, primeiro, aos descobrimentos e, após o aparecimento do barco a vapor, à perda de relevância do porto comercial de Angra, até à sua mudança, no início deste século, para a Praia da vitória. Neste caso o porto de Angra do Heroísmo, que foi durante alguns séculos o mais importante e movimentado do arquipélago, perdeu toda a sua atividade, contribuindo, também, para o despovoamento do seu centro histórico e da sua frente marítima. Vários têm sido as propostas e os planos para aquela zona mas, até agora, sem sucesso, como iremos abordar no segundo capítulo.

Introduzindo assim o próximo ponto, as frentes marítimas, a sustentabilidade e o ordenamento do território devem ser vistas como áreas complementares e que necessitam de ligação de forma a que o planeamento se aproxime das necessidades reais do território e dos habitantes como um conjunto e não como partes diluídas. Como veremos seguidamente, a preocupação com as frentes marítimas e com a orla costeira já levou a que fossem criados planos específicos de proteção da orla costeira e planos de pormenor para algumas dessas zonas.

5. Política intermunicipal de ordenamento do território

Para a elaboração desta dissertação é fundamental referirmos os princípios da política integrada de ordenamento do território bem como para o planeamento, desenvolvimento e sustentabilidade do mesmo.

Assim sendo, ao longo dos anos foram criados planos de integração do território de modo a que os mesmos se interliguem e desenvolvam em conjunto.

Com a evolução das comunicações, as NTIC e, principalmente a partir da Revolução Industrial, as cidades começam a ganhar novas formas. O seu crescimento acelerado, a migração da população do campo para a cidade e os novos desafios que vão surgindo principalmente a nível de higiene, necessidade de organização do território (Ascher, 2010: 25 a 38) São fatores que vão contribuir para que a cidade sofra alterações morfológicas. Estes novos paradigmas levam a que o território da cidade e a sua envolvente sejam cada vez mais diluídos, quebrando as barreiras territoriais que até então apareciam bem demarcadas. As cidades deixam de funcionar como centros isolados para passarem a estar interligadas e interagirem com as mais próximas, levando à polinucleação. (id: ib)

Estas alterações tornam imperativa a criação de novos meios de administração e atualização dos existentes bem como de novos planos capazes de corresponder às novas exigências. Estes planos apresentam cada vez mais, devido à expansão urbana, soluções a nível intermunicipal, criando redes de ligação entre os municípios, procurando servir os interesses comuns com apoio nas NTIC.

Deste modo começa a ser expressa uma crescente preocupação sobre a gestão territorial como até então a conhecemos e surgem assim as primeiras convenções. Em 2000 dá-se a Convenção Europeia da Paisagem (CEP), um instrumento proclamado pelo Conselho da Europa, que pretende promover a proteção, gestão e planeamento das paisagens europeias. Isto aplica-se a todas as paisagens e procura facilitar a cooperação entre todos os países e regiões desde um âmbito geral até ao particular, envolvendo diversas entidades e a comunidade. Este tratado internacional é retificado no nosso país em 2005, consoante as necessidades do mesmo.

(http://www.dgterritorio.pt/ordenamento_e_cidades/ordenamento_do_territorio/convencao_e_europeia_da_paisagem/)

Quanto aos programas de ordenamento do território ganham relevância em Portugal há relativamente poucos anos - no caso do PNPOP, foi aprovado apenas em 2007. A pouca importância dada a estes planos fez com que durante muito tempo todo o crescimento do território não fosse planeado nem fosse de encontro aos interesses comuns da população mas apenas a interesses específicos dos municípios. Deste modo, estes planos, que visam a organização do território nacional promovendo o desenvolvimento socioeconómico e melhorando a qualidade de vida, são um instrumento estratégico de desenvolvimento territorial que em cooperação com os restantes estados membros organizam todo o território, não só regional ou nacional mas, também, da União Europeia. (http://www.dgterritorio.pt/ordenamento_e_cidades/ordenamento_do_territorio/pnpot/) e de fulcral importância para o desenvolvimento futuro conjunto.

Com o passar do tempo tornou-se necessário integrar o planeamento do território com o contexto socioeconómico, histórico e cultural de cada região sendo cada vez mais um conceito multidisciplinar (http://ftp.igeo.pt/instituto/cegig/got/17_Planing/Files/indicadores/conceito_ot.pdf pag3) e de interesse público, de forma a que o território se desenvolva segundo as suas necessidades e interesses da população. Assim, interessa cada vez mais que estes planos tenham uma visão sustentável e equilibrada do território, dando também ênfase ao que vimos no ponto sobre os centros históricos e as frentes marítimas.

Deste modo, todos estes planos devem ser um elo de ligação territorial, de projeção equilibrada sobre o futuro e sem descurar o passado, envolvendo várias entidades, uma organização administrativa coerente, com uma visão futurista e envolvimento por parte da população. Estes planos são o ponto de união sobre a revitalização e preservação das zonas centrais e históricas e de ligação com a periferia, sendo também um motor económico, social, cultural e de elevada importância administrativa. Isto leva a que o seu interesse não fique confinado a uma única zona geográfica, mas que acompanhe também a expansão urbana e o diluir das fronteiras territoriais que anteriormente eram bem demarcadas.

Assim, e para tentar responder a essas questões e a novas problemáticas que surgem, foi criada a Direção-Geral do Território (DGT) que acompanha o sistema de gestão territorial (SGT) e organiza-se a nível nacional, regional e municipal. Este sistema reúne um conjunto de condições e entidades de forma a permitir que o planeamento territorial e urbano se apresente como de interesse comum. (http://www.dgterritorio.pt/ordenamento_e_cidades/ordenamento_do_territorio/acompanhamento_do_funcionamento_do_sgt/).

No caso de Angra do Heroísmo, interessa-nos referir o planeamento prospetivo devido à sua importância sobre o futuro da cidade principalmente em relação à prevenção de riscos e fenómenos potencialmente catastróficos, bem como o desenvolvimento económico, social, cultural e ambiental (conceito de ordenamento do território). Não obstante a fiabilidade e validade destes princípios acima referidos, é importante referir também a necessidade da igualdade, equidade, interesse público, liberdade e responsabilidade.

A estes planos e entidades administrativas acrescenta-se ainda os programas regionais de ordenamento do território (PROT) que põe em prática um conjunto de regras para gerir e definir a estratégia regional de desenvolvimento local. (<http://www.ccdr-lvt.pt/pt/planos-regionais-de-ordenamento-do-territorio-prot/450.htm>).

Estes planos têm em conta que, como foi referido anteriormente, com o passar dos anos as fronteiras têm sido diluídas através da criação de novos núcleos periféricos. Este fenómeno também é visível nos Açores, tanto inter-ilhas como dentro das próprias ilhas. No caso de Angra do Heroísmo e da Praia da Vitória começou a ser notório a partir da altura em que o porto de Angra cessou as suas funções passando as mesmas para o Município da Praia. Outro fator relevante aqui e que já foi referido anteriormente passa pela nova zona industrial, localizada entre ambas as cidades e por todas as novas vias de comunicação adjacentes. Assim sendo, torna-se imperativo, numa zona insular, unir esforços e perspetivas conjuntas para que a criação de novas políticas de ordenamento do território seja uma mais-valia para ambas as autarquias, quebrando, assim, a barreira do município e pensando nos dois como um único conjunto: neste caso, a ilha. É necessária, assim, uma participação ativa da parte de todos os atores públicos e privados, movidos pela motivação e comunicação e procurando fundamentar novas atitudes, comportamentos e linguagens

sobre o território. (http://www.rcc.gov.pt/SiteCollectionDocuments/AP_sec-XXI_INA-2006.pdf pág163)

Importa referenciar que, no contexto de uma economia global que desconhece fronteiras e se situa acima dos próprios Estados-nação, as regiões e as comunidades intermunicipais ou as associações de municípios ganham particular importância e atenção na atualidade. Neste novo contexto, sem deixarem de ser um escalão político-administrativo tradicional relevante, os municípios descobrem que já não podem planear e projetar o seu futuro encarcerados nos limites administrativos como se tratassem de verdadeiras fronteiras.

Na verdade, é cada vez maior o número de municípios que descobrem ser necessário associar-se aos municípios vizinhos em domínios e funções que são comuns e onde só ganham se interagirem coletivamente. É isso que está em curso em Portugal domínio do planeamento urbanístico com a recente criação dos programas intermunicipais de ordenamento do território (PIOT) e os Planos Diretores Intermunicipais (PDIM). Foi a publicação do Decreto-Lei nº 80/2015, de 14 de maio, que abriu caminho à possibilidade de serem aprovados planos diretores intermunicipais para que as associações de municípios possam, de modo coordenado, definir a estratégia de desenvolvimento e o modelo territorial sub-regional, bem como as opções de localização e gestão de equipamentos públicos e infraestruturas. Como o próprio nome indica, são planos que têm como objetivo a conciliação e a articulação socioeconómica entre os municípios vizinhos em função da descoberta de novas potencialidades que se abrem a uma ação municipal agora interligada e combinando interesses que ultrapassam os estritos limites administrativos municipais e apontam caminho para uma renovação esclarecida do município atual (https://pt.wikipedia.org/wiki/Instrumentos_de_Gest%C3%A3o_Territorial).

Segundo Ascher, este tipo de planeamento supramunicipal surge na *terceira modernidade* (que outros autores designam de pós-modernidade). No que concerne à expansão urbana, este autor refere o aparecimento da cidade-metrópole polinucleada, em consequência do crescimento urbano incessante da cidade industrial mononucleada que, ao invadir territórios pertencentes a diferentes municípios acabou, nos finais da última década do século XX e primeira do século XXI, por fragilizar o município enquanto escalão administrativo. Assumiu-se então uma nova lógica no início do novo milénio que se processa em territórios de vários municípios até à sua polinucleação obrigando a que se reúnam e unam esforços para que o ordenamento do território seja um fator de interesse e união entre

todos os municípios, abolindo a ideia de município isolado e pensando a gestão como um único conjunto (Ascher, 2010: 62 a 65).

Assim, é necessário que toda a administração pública se adapte aos novos paradigmas e a uma nova realidade, onde as mudanças e os desafios são constantes, procurando mesmo assim manter um sentimento de segurança, equilíbrio e inovação (http://www.rcc.gov.pt/SiteCollectionDocuments/AP_sec-XXI_INA-2006.pdf pág164)

Quanto a estes últimos dois planos – PIOT e PDIM – serão os mais relevantes para esta dissertação, devido à insularidade da ilha, à proximidade de ambos os municípios e à necessidade de abolir barreiras, embora também nos interesse referir os Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT), pois são eles que englobam os planos de ordenamento da orla costeira que neste caso será relevante para a zona da baía de Angra do Heroísmo bem como o plano de pormenor da mesma, como iremos abordar com maior detalhe no segundo capítulo.

Capítulo II

Angra do Heroísmo: o presente da sua longa história

Neste capítulo, seguindo o pensamento do anterior, iremos abordar os mesmos pontos fazendo a sua relação com o nosso caso de estudo. Será referida a evolução da cidade de Angra do Heroísmo, enquadrando-a nas três fases da modernidade e apresentando as semelhanças e diferenças associadas. Aqui faremos, também, referência à importância da baía de Angra, da elevação da cidade a Património Cultural da Humanidade e à sua ligação com o Município da Praia da Vitória, referenciando os pontos-chave desta dissertação. Ao longo desta evolução é também importante referir o sismo de 1980 nos Açores e todas as alterações provocadas pelo mesmo.

1. Evolução socioeconómica e demográfica

Para compreendermos a situação atual da cidade de Angra é indispensável integrá-la no seu contexto histórico desde a sua origem.

O descobrimento e colonização destas nove ilhas de origem vulcânica surge em parte devido aos ventos e correntes marítimas que no século XV trouxeram os primeiros navegadores ao arquipélago (síntese histórica dos açores). Com o início dos descobrimentos, o mar que antes se interpunha como uma barreira geográfica passa a ser um elo de ligação e de fulcral importância para novas conquistas, expansões e trocas comerciais. (Maduro-Dias, 1996: 20)

Os fatores geográficos, climatéricos e marítimos colocaram os Açores, e os seus portos com características morfológicas naturais de excelência, na rota dos descobrimentos passando a ser ponto de paragem obrigatória para as embarcações que partiam da Europa rumo à África, América e Ásia. O porto com maior relevância durante esse século e os seguintes foi o de Angra, sobretudo por ser uma baía abrigada da maioria dos ventos, exceto os de sudoeste, pela sua península adjacente - o monte Brasil - e também pela profundidade da mesma - cerca de 40 metros - permitindo assim a atracagem de naus de maior porte. (www.culturacores.azores.gov.pt/ficheiros/legislacao/20151111142947.pdf)

Com o nome de Angra devido à sua baía, este porto, situado na costa Sul da ilha, teve uma importância fulcral durante o período das ocupações filipinas, da restauração da independência de Portugal e durante as lutas entre liberais e absolutistas, recebendo o título de “Heroísmo” apenas no séc. XIX. (Fernandes, 2008: 8)

No caso da ilha Terceira, inicialmente “ilha de Nosso Senhor Jesus Cristo” e mais tarde “ilha de Bom Jesus”, o início da sua colonização acontece em 1450 pelo flamengo Jácome de Bruges. (https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_dos_A%C3%A7ores)

Esta cidade desenvolveu-se, inicialmente, junto à ribeira que desaguava no porto; a ribeira dos moinhos, uma das poucas de curso permanente. Como o próprio nome nos indica esta ribeira deu origem a vários moinhos que serviam a população e que se tornaram um marco histórico da cidade. O povoamento acabou por se expandir na zona próxima da baía, dando assim início à vila de Angra do Heroísmo, passando a cidade em 1534 com o início da diocese. (síntese histórica dos açores, 1983: 4)

As primeiras ruas, tortuosas e mais estreitas, cresceram junto à ribeira e nas suas colinas e pontos mais altos foram edificadas diversas fortificações militares, sendo a primeira o castelo de S. Luís, – atualmente o monumento da Memória - a fortificação de São Sebastião e a maior e mais relevante a do castelo de São João Baptista, mandado edificar por Filipe I, no ano de 1592. Estas duas últimas fortificações situam-se em ambos os lados da baía de Angra (Maduro-Dias, 1996: 29).

As primeiras habitações surgem sobre as colinas em ruas tortuosas e sinuosas, desenvolvendo-se entre a segunda metade do século XVI e a primeira do século XVII, com uma arquitetura consolidada sobre um traçado que se expande agora de forma regular de ruas que davam ligação e relevância ao porto, orientadas de forma a se protegerem dos ventos dominantes. Após esta evolução e consequente estagnação, as alterações ao edificado foram pontuais, voltando a haver um acréscimo das mesmas e da respetiva população entre os anos 30 e 40 do último século como veremos seguidamente. (id: 35)



Figura 4 – Gravura representativa de Angra do Heroísmo, Linschoten, 1589; acedido a 17 de junho de 2016 em https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/85/Terceira_Azores_seen_by_Linschoten.jpg

Entre os séculos XVI e XVIII a prestação de serviços às embarcações em curso na rota das Índias e da América foi o motor da economia de Angra do Heroísmo. Como vimos no primeiro capítulo, e enquadrando o desenvolvimento da cidade até então na primeira modernidade, a economia era sobretudo mercantil. Este quadro manteve-se até à Revolução Industrial, à segunda modernidade e ao aparecimento dos barcos a vapor. Essa evolução contribuiu para que deixasse de ser necessário seguir as mesmas rotas marítimas e passar pelos Açores. Assim, e citando Vitorino Nemésio: *"...a expressão da ilha (...) continuou a ser uma expressão agrária e pastoril, de costumes castiços e de tarefas periódicas. Duas notas traduzem para mim, desde a infância, a presença e o viver da Terceira: o barulho e a brancura do mar desfeito nas rochas, e o mugido do gado nos cerrados e bebedoiros"*. (Fernandes, 2008: 7)



Figura 5 – Vista da cidade sobre a baía, Cidade d'Angra do Heroísmo -LEBRETON, 1866; acedido em 15 de Setembro de 2016 em <http://cblogazores.blogspot.pt/2012/01/patrimonio-da-humanidade-parte-i.html>

Figura 6 – Vista da cidade sobre a baía, Álbum Açoriano, 1903; acedido em 15 de setembro de 2016 em https://pt.wikipedia.org/wiki/Angra_do_Hero%C3%ADsmo

As alterações nas rotas das embarcações contribuíram, assim, para a estagnação que se veio a observar na cidade de Angra do Heroísmo e no seu desenvolvimento. Embora as atenções continuassem voltadas para o mar, a sua relevância foi desaparecendo, a população voltou o seu foco para a agropecuária, e o desenvolvimento da cidade fez-se de forma mais lenta. (Fernandes, 2008: 20)

Apos este abrandamento durante quase todo o período da segunda modernidade, a cidade começa aos poucos a sofrer algumas alterações, sobretudo a nível económico e social.

Estas mudanças levam a que também em relação à construção e evolução da cidade, seguindo o contexto de expansão urbana que vimos anteriormente, extravasa os limites do centro histórico e abre horizontes na periferia. Atualmente, grande parte do centro histórico é constituído por serviços, comércio, infraestruturas culturais e algumas habitações, agora em muito menor número do que nos anos anteriores. (PPSAH, 2004: 23)

Como podemos observar, através dos sensores e dos gráficos presentes no Plano Integrado de Regeneração Urbana Sustentável de Angra do Heroísmo (PIRUS), esta cidade já antes do sismo, viu grande parte das suas construções ser edificada fora do seu núcleo central (PIRUS, 2016: 22) e após a catástrofe, como veremos no ponto seguinte, a maioria

das suas edificações é feita, embora dentro das freguesias constituintes da cidade, nas áreas mais periféricas e onde antes a construção era escassa (id: 23). Embora de um modo mais recatado, esta cidade começa a ganhar novos núcleos e alterações significativas, não só a nível habitacional, mas também industrial e comercial.

Várias foram as infraestruturas criadas ao longo dos últimos anos na zona costeira da cidade, começando pela marina (1997-1999), quase todos os projetos integrados no Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades (POLIS) - programa que iremos abordar com mais realce seguidamente -, de modo a que a cidade mantivesse a sua habitual ligação com o mar. Estes projetos incluíram zonas de lazer, jardins, restauração, a marina de Angra, a remodelação do Porto das Pipas e até do forte de São Sebastião.

Não obstante, no ano 2004 Angra do Heroísmo viu o seu porto comercial ser transferido para o Porto da Praia da Vitória, cessando assim as funções que até então se desenvolviam em Angra (https://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_de_Pipas). Após esse período vários foram os projetos apresentados, numa tentativa de dinamizar o porto e a zona costeira da baía de Angra, embora com outros usos e funções, mas sem efeito. Em 2008 surge uma proposta de transformação do Porto das Pipas num cais de cruzeiros, esse projeto é abandonado em 2014 (<https://www.publico.pt/local/noticia/governo-dos-acores-desiste-de-cais-de-cruzeiros-em-angra-do-heroismo-1626037>) e em 2016, no âmbito do plano integrado dos transportes (PIT), é apresentado outro, desta vez com o objetivo apenas de aumentar o cais já existente para a atracagem de barcos inter-ilhas (<http://www.transportesenegocios.pt/porto-das-pipas-vai-ser-ampliado/>) e sem qualquer alteração às funções que foram delegadas ao porto oceânico da Praia da Vitória. Qualquer um dos projetos apresentados são vocacionados agora para transporte de passageiros, deixando assim de lado a vertente comercial que durante séculos foi um dos motores da cidade. Este afastamento geográfico, tanto do porto como do aeroporto e um dos pontos fracos para a evolução da cidade (PIRUS, 2016: 33).

Após estes projetos mantêm-se a questão, que iremos abordar no capítulo final, de estas terem sido mudanças suficientes ou de real integração e ligação entre o mar, o seu formidável porto e a cidade.

A par destas alterações na zona costeira, ainda as indústrias ligadas às atividades marítimas, foram deslocadas para a zona industrial junto ao porto da Praia da Vitória e outras para a nova zona industrial, criada junto à via rápida, entre as duas cidades. Aqui, observamos, claramente, a importância que as novas vias de comunicação desempenham na polinucleação de uma cidade. Neste caso e com as condições de comunicação anteriores seria impensável a criação de uma zona industrial que servisse simultaneamente os dois municípios.

Além disso, e sobre os transportes aéreos que servem ambos os municípios e que têm uma influência indiscutível sobre a economia da ilha, importa-nos referir a saída de grande parte dos trabalhadores – americanos e portugueses – da Base Aérea das Lajes, a partir de 2012. Esta mudança dá início ao abandono de grande parte das habitações, um pouco por toda a ilha e no decréscimo da população. Como veremos no ponto 4, este acontecimento é tão relevante que leva à criação do Plano de Revitalização Económica da Ilha Terceira (PREIT).

Esta alteração, como as anteriores, leva-nos à terceira questão desta dissertação, que iremos aprofundar no próximo capítulo. Embora estas alterações sejam visíveis, o planeamento do território tem sido feito de forma a beneficiar e integrar os objetivos de ambos os municípios, visto serem os únicos constituintes da ilha?

Embora sendo uma região autónoma desde 1976, os Açores têm feito um esforço para acompanhar a restante evolução histórica e tecnológica. Este fator leva a que nos seja possível entrar na terceira fase da modernidade, expandir os limites do território e abolir fronteiras. Numa ilha, constituída apenas por dois municípios, esta constante adaptação às NTIC e um planeamento integrado torna-se fulcral no desenvolvimento de ambas as cidades e da própria ilha dentro e fora da região.

Estas alterações morfológicas da cidade e do território adjacente, e também o sismo de 1980 que será abordado com maior destaque no próximo ponto, foram fatores que contribuíram para algumas alterações demográficas e ondas de migração sobretudo para a América e para a Europa que nos importa referir para melhor entendermos a evolução da cidade e da própria ilha.

Numa fase do povoamento inicial a colonização foi feita de forma gradual e lenta, havendo registo de 40.000 pessoas em toda a ilha no séc. XVIII. Aqui enquadrámos a Revolução Industrial e a estagnação que a mesma provocou, como já referimos, em Angra do Heroísmo e consequentemente nos Açores. A pouca evolução económica e social contribui para que a população parta em busca de melhores condições de vida, seguindo um pouco a tendência observada durante este período, em que se abandonam os campos em busca da cidade. Este é um dos fatores que leva a que nesse século se assinalem ondas de migração para o Sul do Brasil e a população decresce para cerca de 28.000 habitantes. (Fernandes, 2008: 19)

Após esta onda migratória, continuamente, a população aumenta e após a primeira Guerra Mundial ronda os 43.374 habitantes, passando a decrescer desde então. (id:ibid)

	1960		1981		2001		2011	
	Hab.	Var.	Hab.	Var.	Hab.	Var.	Hab.	Var.
Angra do Heroísmo	43.374	-	32.808	-24,36%	35.581	8,45%	35.402	-0,50%

Tabela 1 – Evolução habitacional do concelho de Angra do Heroísmo entre 1960 e 2011, (PIRUS, 2016: 11)

Para o início desde decréscimo contribuiu a lenta evolução da cidade, a sua desconexão com o porto e o declínio das atividades a ele ligado. Além disso, acrescentamos ainda o início da polinucleação da cidade que antes vivia sobre o seu centro histórico e sobre o comércio local. A adaptação às NTIC – embora lenta -, os novos núcleos fora da periferia – habitacionais e industriais - levam a que o centro da cidade perca população e consequentemente atividade cultural, social e económica. (PIRUS, 2016: 28)

Para compreendermos a mudança no próprio núcleo citadino é importante referir a população das cinco freguesias que constituem a cidade de Angra do Heroísmo pois com o passar dos anos existem algumas diferenças significativas que nos ajudam a entender as alterações sociais, económicas e organizativas da mesma.

Esta cidade é composta pelas freguesias da Sé, São Bento, Nossa Senhora da Conceição, São Pedro e Santa Luzia. De todas elas, a freguesia da Sé, embora sendo a mais central, foi a que apresentou um decréscimo populacional mais acentuado em 120 anos, passando de cerca de 3178 para 1198 entre os anos de 1864 a 1981. No sentido inverso constatamos que a freguesia de São Pedro, durante o mesmo período passa de 1895 para 4142 habitantes. Este acontecimento sucede por diversas razões, entre elas o afastamento com o porto e acentua-se após o sismo: a maioria da população é instalada em novas habitações e bairros sociais que são construídos, embora ainda dentro do perímetro citadino, cada vez mais afastados do centro histórico (Fernandes, 2008: 19), passando a concentrar-se parte da população nos bairros próximos da via rápida (anexo 3 a 7) (PIRUS, 2016: 17)

Outro fator que contribui para a alteração demográfica é a insularidade. Neste caso as suas ligações aéreas e marítimas são fulcrais para o desenvolvimento da ilha e tem influência direta na população e na sua permanência.

Sobre os transportes e como já referimos, as suas principais alterações e implicações demográficas, económicas e sociais, iremos abordar os projetos atuais e os principais problemas que acarretam enquadrando-o com os planos correspondentes no terceiro capítulo desta dissertação.

2. O sismo de 1980 nos Açores e a reconstrução de Angra do Heroísmo

Além de todos os fatores que marcaram a evolução da cidade de Angra do Heroísmo, e como já referimos no primeiro capítulo, várias foram as catástrofes naturais que assolaram os Açores e que condicionaram o seu desenvolvimento ou contribuíram para algumas características específicas, como veremos neste ponto. Um dos eventos de maior relevância e que altera o curso da história desta cidade é o sismo de 1980.

No dia 1 de janeiro de 1980, pelas 15h42m (hora local), o arquipélago é sacudido por um violento sismo que destruiu grande parte do edificado. Angra do Heroísmo foi a cidade onde os prejuízos foram mais avultados: 51 mortos e 4909 casas destruídas, desalojando 13032 pessoas (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005: 159)



Figura 7 – Obelisco do alto da memória – primeiro forte da cidade, em 1974, chamado Castelo dos Moinhos – após o sismo de 1980;

Figura 8 – Obelisco do Alto da Memória na atualidade; acedido em 16 de setembro de 2016 em https://pt.wikipedia.org/wiki/Alto_da_Mem%C3%B3ria

Após esta catástrofe natural, aproximadamente um mês e meio depois, a população é realojada em agrupamentos improvisados com tendas e barracas. São distribuídos alimentos, roupa e materiais de construção para que a reconstrução seja feita o mais depressa possível e que a população tenha os bens essenciais necessários durante este período. Apenas três dias após o sismo foi criado o Gabinete de Apoio à Reconstrução (GAR), liderado pelo Engenheiro Correia da Cunha, com trabalhadores especializados que durante os cinco anos seguintes se encarregaram de organizar e distribuir o material necessário para a reconstrução do edificado. (<http://cblogazores.blogspot.pt/2012/01/patrimonio-da-humanidade-parte-2.html>). A ajuda chega de diversas instituições e de diversos países e, em 1985, já se encontrava reconstruído mais de 85% do edificado afetado. (<http://cblogazores.blogspot.pt/2012/01/sismo-1980.html>) A todas estas ajudas adicionam-se meios de apoio financeiro, legislado pela Portaria Nº 15/1980 de 15 de abril.

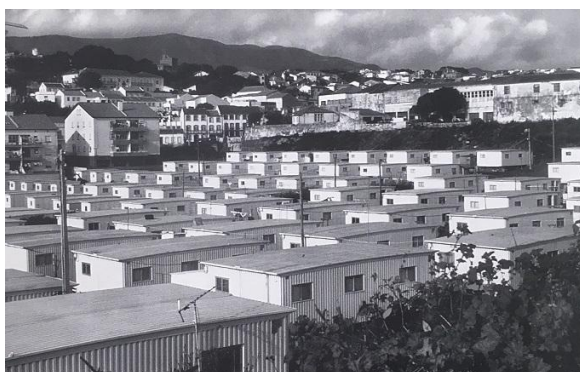


Figura 9 – Realojamento da população, após o sismo, no Cerrado do Bailão; (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005)

Figura 10 – Instalações do Gabinete de Apoio à Reconstrução; (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005)

Este acontecimento provocou algumas alterações profundas na cidade, que durante alguns anos se transformou num estaleiro. Foram criados 1000 novos fogos destinados à população desalojada, fogos esses que deram origem aos três bairros habitacionais que são construídos na periferia: Bairro de Santa Luzia, Bairro de São João de Deus e Urbanização Desterro-Guarita (PIRUS, 2016:.20). Durante este período é apenas definido um plano de expansão da cidade para a criação de 1350 fogos para combater a escassez do parque habitacional (id: ibid).

Quanto a estes, e devido à rapidez que a situação exigia, o planeamento sobretudo a nível de ligação periférica com o centro histórico não foi bem conseguido. A este fator acrescentamos o êxodo do centro histórico, um aumento dos movimentos pendulares, um declínio da função habitacional e um aumento do sector terciário, acontecimentos típicos da terceira modernidade. Todas estas mudanças levam a que o centro histórico perca vitalidade (POLIS, 2000: 23).



Figura 11 – Destruição da edificado após o sismo de 1980; (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005)

Embora o planeamento urbano tenha estagnado e as atenções se tenham voltado apenas para a reconstrução, neste ultimo caso vários foram os estudos sobre o edificado existente numa tentativa de o reconstruir de forma semelhante ao que antes existia (GZCAH).

Aqui apresentamos algumas características relevantes nesta cidade, como é o caso das habitações construídas sobre arcadas em cantaria no rés-do-chão. Esta elevação das habitações permitia que as habitações fossem mais resistentes aos sismos e às cheias – que desde sempre são recorrentes naquela zona – ou para dar maior robustez a todo o bairro. (http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=10623). Parte destas arcadas, que demarcam o carácter na cidade, foram mantidas, sendo ainda hoje possível a sua observação, embora quase todos estes espaços sejam atualmente estabelecimentos comerciais.

Além disto foi mantida a traça típica das casas e das ruas, as altimetrias, a maioria das caixilharias e varandas, bem como a cor das habitações. Todos estes aspetos são

legislados mais tarde, e após a classificação de Angra do heroísmo, passam a obedecer a padrões específicos como veremos adiante.



Figura 12 – Igreja da Sé após o sismo; acedido a 2 de agosto de 2016 em <http://cblogazores.blogspot.pt/2012/01/sismo-1980.html>

Figura 13 – Igreja da Sé atualmente; acedido em 24 de setembro de 2016 em <https://pt.pinterest.com/pin/471541023466710701/>

Quanto à reconstrução dos edifícios religiosos e militares que são característicos desta cidade e de elevada importância histórica, ficou a cargo da Direção Regional dos Assuntos Culturais (DRAC). (<http://cblogazores.blogspot.pt/2012/01/patrimonio-da-humanidade-parte-2.html>)

Ao contrário do que poderia ter sucedido, negativamente, devido à rápida reconstrução de grande parte da cidade de Angra do Heroísmo, e como já referimos, houve um cuidado acrescido em manter a “velha cidade” com as suas marcas históricas e características bem evidentes sem alterações. (Paulus Bruno e Hugo Forjaz, 2005: 163)

Esta preocupação levou à candidatura a património cultural da humanidade apenas três anos após o sismo, embora a sua total reconstrução se tenha prolongado pelos vinte anos seguintes (Fernandes, 2008: 6)

Principalmente após o sismo passa a existir uma preocupação adicional sobre a legislação e a reconstrução da cidade. A partir dessa altura são criados os planos mais relevantes sobre a cidade e o seu património como veremos nos próximos pontos. Nesta cidade foi bem patente a preocupação ecológica na reconstrução da mesma: manter o

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

máximo do edificado existente e recuperar o restante de forma idêntica ao que anteriormente existia. Infelizmente, durante este período de reconstrução a sua evolução e ligação com o mar manteve-se praticamente inexistente.

3. Angra do Heroísmo – Cidade Património Mundial da Humanidade

Como observamos no ponto anterior, o sismo de 1980 foi o ponto de partida para uma reconstrução planeada e cuidada, tendo em conta o edificado existente anteriormente e toda a sua conotação histórica. Esta conotação prende-se também com o facto de Angra ser uma cidade transatlântica de elevada relevância na história no nosso país (Decreto Legislativo Regional 15/84/A). Todas estas características únicas sobre a cidade levam a que surja o interesse e a hipótese de efetuar a candidatura a património cultural da humanidade.



Figura 14 – Vista aérea sobre a baía e a cidade de Angra do Heroísmo; acedido em 6 de agosto de 2016 em <http://www.cmah.pt/fotos/noticias/big1432658652.jpg>

Como vimos, Angra do Heroísmo teve fulcral importância durante o período dos descobrimentos e evoluiu enquanto cidade mantendo as suas marcas do passado, da cultura do seu povo e da sua história.

Desde o seu importante e estratégico porto - que perdeu o seu uso pela ação inexorável das novas máquinas e tecnologias de navegação -, às fortificações de São João Baptista e de São Sebastião que tantas vezes defenderam o nosso país, passando pela traça citadina tipicamente renascentista, várias são as marcas do passar dos séculos que levam a que, ainda hoje, esta cidade nos transmita a sua História de uma forma indelével.



Figura 15 – Vista panorâmica sobre a Rua da Sé e a sua respetiva igreja; acedido em 10 maio de 2016 em <https://uk.pinterest.com/pin/83598136805939543/>

A preocupação em manter viva a sua memória passada e em evoluir através dela leva a que, em 18 de março de 1982, apenas dois anos após o violento sismo, seja feita a candidatura de Angra a Património Mundial da Humanidade. Esta candidatura foi aceite cerca de um ano depois, fazendo desta cidade o primeiro centro histórico com tal classificação no nosso país. Segundo a recomendação do ICOMOS, esta zona histórica apresenta grande relevância devido aos Descobrimentos marítimos entre os séculos XV e XVI, sendo apresentada a proposta segundo o critério IV e VI. (Maduro-Dias, 1996: 30)

Após esta classificação, torna-se necessário criar entidades e legislação sobre o património. Assim, e segundo o Decreto Legislativo Regional n.º 15/84/A, de 13 de abril, é criado o Gabinete da zona classificada de Angra do Heroísmo (GZCAH). Esta entidade fiscaliza a conservação, reconstrução e todas as obras efetuadas na cidade, de modo a que

o seu aspeto característico seja mantido. Aqui a principal preocupação existe sobre a classificação de Angra do Heroísmo enquanto cidade património mundial. Embora seja necessário a sua adaptação e inovação constante, esta entidade certifica-se de que nenhuma das alterações será significativa e chocante, perante o edificado existente.



Figura 16 – Vista panorâmica sobre a baía e o Monte Brasil; acedido em 25 de setembro de 2016 em <http://duartesousa.pt/images/Marina.jpg>

Os planos seguintes, como é o caso do PDM e do PPSAH, obedecem a este decreto que iremos aprofundar no último ponto deste capítulo. (Decreto Legislativo Regional 15/84/A)

Infelizmente, todos os planos e legislação aplicada à zona classificada, bem como o aumento do custo imobiliário, levaram a que o número de intervenções no parque habitacional diminui-se consideravelmente nos últimos anos, contribuindo também para o decréscimo da população residente, que na sua maioria se instalou em novas habitações fora do núcleo histórico (POLIS, 2000: 35), como já descrevemos no primeiro ponto deste capítulo e iremos aprofundar no terceiro.

Deste modo podemos desde já concluir que a legislação existente necessita de alguns ajustes de forma a que o parque habitacional possa ser requalificado de forma mais acessível, criando novamente um foco de procura por parte da população e por consequência contribuir para a revitalização da cidade, não só durante o período diurno, mas também durante o noturno, não deixando habitações ao abandono ou em degradação.

4. Planos e Programas referentes a Angra do Heroísmo

Para a elaboração desta dissertação foi imperativo a leitura e compreensão de alguns documentos que acompanham a evolução da cidade, sobretudo após o sismo de 1980 pois, anteriormente e como já referimos, o planeamento no nosso país e, obviamente também na Região Autónoma dos Açores, foi lento e tardio.

De forma pioneira é aprovado, em 1949, o antepiano de urbanização que se mantem em vigor durante várias décadas. (POLIS, 2000: 23)

Quanto ao primeiro plano sobre Angra do Heroísmo, o Plano Geral de Urbanização (PGU), apoiado pela direção Geral de Planeamento Urbanístico (DGPU), começa a ser elaborado, em 1982, mas nunca entra em vigor. Contudo torna-se o documento orientador até meado da década de 90 (id: 24), altura em que as preocupações se voltam quase exclusivamente para a reconstrução após o sismo.

Nos anos seguintes à catástrofe, e como já observamos, grande parte dos esforços foram direcionados para a reconstrução da cidade de forma idêntica ao que anteriormente existia, estagnando os avanços ou possíveis estudos de novos planos e criando algumas lacunas em relação ao planeamento territorial. (PIRUS, 2016: 23) Angra do Heroísmo viu-se, assim, obrigada a interromper o percurso normal da sua evolução para se reerguer novamente dos escombros deste cataclismo tectónico.

Primeiramente interessa-nos referir o Gabinete da Zona Classificada de Angra do Heroísmo (GZCAH), vulgo Gabinete da Cidade, regulamentado pelo Decreto Regulamentar Regional 26/87/A e de dependência direta da Secretaria Regional da Educação e Cultura (POLIS, 2000: 23), pois esta foi a primeira entidade a regulamentar e legislar a construção e a reconstrução na zona classificada de Angra do Heroísmo. Logo após o sismo e a classificação por parte da UNESCO, como observamos anteriormente, obrigou a que fossem criadas uma serie de leis e de regras, não só de controlo sobre as alterações feitas ao edificado mas, também, sobre novas construções dentro da zona classificada como podemos constatar através do Decreto Legislativo Regional 15/84/A.

Quanto ao GZCAH, foi extinto em 2006, segundo o decreto Regulamentar Regional 3/2006/A de 10 de janeiro. A partir daí a tomada de decisões sobre todo o património passou para a Direção Regional da Cultura (DRC) e os estudos técnicos para a Divisão de Património Arquitetónico. (PPSAH, 2004: 31)

Embora esta preocupação sobre a zona classificada seja constante, ao longo dos anos, e seguindo a evolução, outros problemas foram surgindo. Um dos pontos mais relevantes neste caso é que se vinha a intensificar foi a desconexão da cidade com o mar, como já referimos anteriormente. No caso da evolução e regeneração do centro da cidade, grande parte das renovações necessárias foram efetuadas logo após o sismo passando apenas a ser necessárias intervenções pontuais e a criação de novas infraestruturas para outros usos.

Uma das principais e mais polémicas infraestruturas construídas foi a marina de Angra, obra consolidada entre 1997 e 1999. Este projeto levantou inúmeras questões e controvérsias levando a que fosse criado o Plano Integrado da Baía (PIB) com o objetivo de diagnosticar a zona envolvente e o impacto da marina na mesma (POLIS, 2000: 24).

Seguem-se assim diversos planos específicos de forma a analisar e resolver situações pontuais, como o caso do PIB, surge mais tarde o Estudo de Circulação e Transportes e o Estudo de Modernização Comercial (PROCOM). Este estudo teve como objetivo, primeiro, solucionar o défice de estacionamento no centro da cidade, resolvido através da instalação de parquímetros e a criação de diversos parques de estacionamento na periferia do centro histórico, segundo, contribuir para a revitalização e modernização das atividades comerciais no centro da cidade (id: *ibid*). A estas alterações, mais tarde, o POLIS, programa de que iremos falar seguidamente, acrescenta melhorias nas vias de comunicação e sobretudo ajustamentos e renovação das vias principais do centro histórico, melhorando assim as acessibilidades das quais o comércio também depende. (id: 36).

Após todos estes estudos isolados o primeiro estudo aprofundado sobre a cidade depois do sismo dá origem ao POLIS, em 2002, que detetou as fragilidades mais relevantes, apontando novas propostas que foram executadas durante os anos seguintes. Este plano destinou-se principalmente à zona histórica e classificada de Angra do Heroísmo e pontualmente em alguns casos na sua envolvente. Apoiados no plano integrado da Baía de

Angra, o POLIS procurou uma nova aproximação entre a cidade e a baía. Este é um dos pontos em observação nesta dissertação e sobre o qual nos iremos debruçar no último capítulo.

Grande parte das intervenções deste plano destinaram-se à zona costeira entre a fortificação de São João Baptista e de São Sebastião. Aqui destacamos as obras do Pátio da Alfândega que nos colocaram a par com as Portas da Cidade na zona onde em séculos atracavam as embarcações. O Jardim dos Corte-Reais e toda a obra adjacente vocacionada sobretudo para a restauração. A reestruturação de toda a via existente entre o Porto das Pipas e o Clube Náutico, este último, um dos lugares mais emblemáticos da zona mas ainda à espera de renovação. (POLIS, 2000: 9)

Além desta preocupação o POLIS teve como foco o edificado classificado na zona central da cidade, criando um programa municipal de apoio à reabilitação do mesmo, a regeneração das principais praças e ruas, a colocação de novo mobiliário de apoio e a criação de novas infraestruturas de apoio como o caso do centro cultural, aproveitando a antiga praça de toiros antes existente naquele local e o complexo desportivo. A todas estas alterações acrescentamos também a renovação do sistema de saneamento básico e a preocupação em criar condições para o desenvolvimento e qualificação das atividades de turismo, comércio e serviços. (id: 9 e 20).

Este programa refere o abandono dos centros históricos e a necessidade de algumas intervenções de forma a minimizar os impactos do abandono citadino, aqui é realçada a importância dos espaços verdes, das inovações tecnológicas e comunicacionais, da cultura e dos espaços de lazer e a necessidade em manter uma sociedade interjuncional e participativa (id: 17 e 18), sendo estes alguns dos pontos característicos da terceira modernidade.

As obras referentes ao POLIS foram realizadas durante vários anos, entrando, entretanto, em vigor o Plano Diretor Municipal (PDM) em 2004. Embora a sua elaboração comece logo após o sismo e no seguimento do estudo iniciado para o PGU, a sua conclusão e aprovação levou quase 20 anos. No caso deste plano observamos algumas incongruências e falta de documentação como iremos abordar no terceiro capítulo.

O PDM tem como premissas promover a valorização integrada das diversidades do território, garantir a defesa e valorização do património cultural e natural, a preservação do equilíbrio ambiental e a concretização de um planeamento territorial que permita um desenfiamento socioeconómico equilibrado. (id: 24).

Quanto a este plano, e como podemos confirmar através do artigo 3º do Decreto Regulamentar Regional n.º 38/2004/A, de 11 de Novembro, e após consulta do plano na íntegra, este não contem nenhuma memória descritiva, apenas regulamento, relatório e plantas. Este foi um fator condicionante para a elaboração desta dissertação, pois a informação deste plano é pouco concreta e abrangente, pelo que iremos centrar a nossa atenção no último programa elaborado sobre a cidade e sobre o qual falaremos mais à frente: o PIRUS.

O PDM especifica as zonas industriais, como é o caso da maior, mais relevante e mais recente, a área industrial do Biscoito da Achada, que embora pertença a duas freguesias do conselho de Angra do Heroísmo – Porto Judeu e São Bento –, se situa junto à via rápida de ligação com a Praia da Vitória. Esta foi umas das zonas que mais se desenvolveu a nível industrial nos últimos anos e na periferia da cidade, sobretudo devido à evolução das vias de comunicação que facilitam o acesso a esta zona, mantendo-a estrategicamente entre os dois municípios. (PDM – relatório, 2004:14)

Este plano regulamenta ainda toda a zona do concelho de Angra, incluindo a área especial de proteção da zona classificada de Angra do Heroísmo. Aqui e como foi referido anteriormente, aplicam-se as leis legisladas pelo decreto legislativo regional 15/84/A.

Dá-se especial atenção às altimetrias, cérceas, afastamentos, coberturas, materiais, cores e área de forma a que todas as alterações e reconstruções não sejam dissonantes em relação ao edificado existente. Este plano não regulamenta apenas o edificado, mas todos os espaços urbanizáveis, dividindo-os por freguesias. Aqui também são referidos os espaços verdes, os equipamentos culturais e de lazer, as zonas agrícolas, a rede viária, o estacionamento e parqueamento

Em 2007 é aprovado o PNPOT (Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro), incluindo legislação específica para a Região Autónoma dos Açores. Este plano vocaciona-se para o

ordenamento de todo o território nacional, articulando as necessidades de específicas de cada região.

Após a elaboração do PDM foi necessário implementar um Plano de Pormenor de Salvaguarda para Angra do Heroísmo (PPSAH) em 2014 – embora ambos os planos tenham sido iniciados em 1991 (POLIS, 2000: 24). Este plano incluiu o próprio PDM, bem como o Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores (PROTA) Decreto Legislativo Regional n.º 38/2008/A, de 11 de agosto e o Plano de Ordenamento da Orla costeira da terceira (POOC). Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2005/A, de 15 de fevereiro (<http://ot.azores.gov.pt/Instrumentos-de-Gestao-Territorial-Documento.aspx?id=43>)

O PPSAH estabelece diversas regras sobre a ocupação, uso e transformação do solo da área que abrange tendo como objetivos a salvaguarda do património, a criação de condições para o desenvolvimento do turismo, do comércio e dos serviços, a melhoria da qualidade de vida na cidade quer para os habitantes quer para os turistas. (PIRUS, 2016: 90)

Todas as regras apresentadas são uma tentativa de qualificar a nível urbano e ambiental toda a zona reforçando a vitalidade do centro histórico através das suas características patrimoniais e da sua baía. (id: 91)

Quanto ao Plano de Ordenamento da Orla Costeira da Ilha Terceira (POOC), abrange toda a zona costeira do município, sendo a sua área de proteção de cerca de 500 metros de largura junto à costa e de 30m de proteção marítima. Cintando o que está referido “esse plano tem como objetivos a identificação dos recursos e valores do património natural e cultural a proteger (...) bem como a estrutura de povoamento e expansão urbana prevista no Plano Diretor Municipal” (id: ibid). Assim sendo, o POOC regulamenta a ocupação, o uso e a transformação dos solos abrangidos pelo plano, preservando ecossistemas, prevendo situações de risco, melhorando o sistema de transportes e comunicações e orientando o desenvolvimento das atividades da orla costeira. (id: ibid)

De igual interesse é o Parque Arqueológico Subaquático da Baía de Angra que embora não seja um plano, foi regulamentado através do decreto regulamentar regional n. 20/2005/A, delimitando os sítios e maior interesse patrimonial na baía, sendo eles o Lidador

e o Cemitério das Ancoras, onde é possível observar algumas das embarcações afundadas ao longo dos séculos, algumas delas ainda em bom estado de conservação.

Estes dois locais são explorados como sítios arqueológicos visitáveis, começando a ser um ponto de atração turística. (id: 92)

Não menos importante é o Parque Natural da Terceira, criado pelo decreto Legislativo Regional n. 11/2011/A onde se inclui a área marinha protegida do Monte Brasil, maior zona verde na cidade de Angra do Heroísmo. Alguns dos objetivos de gestão passam pela proteção da biodiversidade, pela utilização sustentável de recursos e pela contribuição para o desenvolvimento socioeconómico. (id: ibid)

O último plano apresentado é o PIRUS, em 2016. Este plano será explorado no último capítulo, pois, esta dissertação irá incidir principalmente neste documento, visto ser este uma junção dos documentos anteriores e uma tentativa de resolução de problemas que têm surgido nos últimos anos.

Além destes iremos abordar os planos intermunicipais existentes para os municípios de Angra do Heroísmo e da Praia da Vitória, no terceiro ponto do terceiro capítulo, fazendo o seu enquadramento com a última questão desta dissertação.

Capítulo III

Os desafios de Angra do Heroísmo como Património da Humanidade: da Renovação à Regeneração Sustentável

Após a análise e exposição teórico-conceitual subjacente à problemática motora deste trabalho (capítulo I) e da contextualização do caso de estudo (capítulo II), iremos agora apresentar, caracterizar e explorar os dados recolhidos, no essencial mas não exclusivamente, no PIRUS. Através da análise deste documento e da sua comparação com os planos que apresentamos anteriormente iremos tentar responder às questões que justificaram esta pesquisa e que estão expressas na Introdução.

No primeiro ponto procura-se recolher dados (ações e intervenções) que permitam identificar os pontos fracos de Angra do Heroísmo no novo contexto de um mundo cada vez mais global, mas também o que está em curso e as propostas estratégicas a explorar no sentido de recolocar Angra, não conta Praia da Vitória, mas ambas as cidades como polos complementares de estruturação urbano-territorial, económica, social e cultural da Ilha Terceira, capacitando esta para se afirmar a nível do arquipélago. Nesse sentido, o segundo ponto apresentará os elementos recolhidos e que permitem avançar com a proposta de uma nova conexão de Angra com a sua baía, verdadeiro ADN da cidade. Do mesmo modo, o terceiro ponto procurará dar conta dos elementos recolhidos capazes de fundamentar a proposta de uma visão intermunicipal (supramunicipal) como estratégia de valorizar, num contexto geral de penúria de recursos e de meios financeiros, as potencialidades que a Terceira possui e que uma ação articulada e convergente de ambos os centros urbanos (Angra do Heroísmo e Praia da Vitória) deverá valorar.

1. Intervenção estratégica e novas políticas urbanas

Como acabámos de ver, a cidade de Angra do Heroísmo sofreu consideráveis alterações, sobretudo nos últimos 36 anos. Agora interessa-nos compreender o sentido dessa evolução e até que ponto a mesma se integra numa intervenção estratégica e planeada de acordo com o novo paradigma de economia e de sociedade emergente. Tendo privilegiado o PIRUS como documento base de consulta e de recolha de informação, tal não impediu o recurso ao programa, pois foram estes os dois planos que maiores alterações projetaram para uma cidade profundamente marcada pelo sismo.

Como já abordámos anteriormente, após o sismo de 1980, Angra do Heroísmo viu-se obrigada a implementar uma reconstrução rápida. Esta reconstrução teve em atenção apenas o que anteriormente já existia, sem que fosse seguido um plano urbano ou territorial, apenas tendo por base os levantamentos efetuados pelo GZCAH e por documentos urbanísticos mais antigos (POLIS, 2000: 23).

Sem qualquer planeamento de enquadramento, a cidade foi-se expandindo, crescendo para a periferia como já vimos no capítulo anterior. Os graves problemas existentes, sobretudo depois do sismo de 1980, constituíram o pretexto para repensar a cidade do futuro (id: ibid).

Esta expansão leva ao fenómeno característico da terceira modernidade: a polinucleação da cidade. Quando falamos desta fase e a enquadrámos no planeamento urbano estratégico temos noção que tal sucede sobretudo devido ao modo cada vez mais rápido com que as cidades evoluem. Assim sendo torna-se imperativo a criação de novas políticas urbanas que se adequem aos objetivos do município e também da sua zona envolvente. (id: ibid)

No caso de Angra do Heroísmo, ao longo destes anos, e remetendo para o último ponto do segundo capítulo, os planos foram praticamente inexistentes e levaram diversos anos até serem concluídos e postos em prática. Deste modo a cidade foi crescendo consoante as suas necessidades e as acessibilidades existentes, tentando responder apenas a problemas pontuais, mas dando origem a outros. Neste caso e embora o PDM e o PPSAH tenham legislado parte das alterações passíveis de serem concretizadas no Concelho de Angra, não apresentam inovações nem respostas aos novos paradigmas que a evolução lógica de uma cidade, enquadrada na terceira modernidade, acarreta. (id: ibid)

Quanto a alterações concretas, e voltando aos planos em que nos vamos basear para este capítulo, apenas o POLIS e o PIRUS nos apresentam diversos projetos e procuram solucionar alguns problemas. Deste modo iremos abordar o POLIS, que é apresentado apenas como um programa, para que seja perceptível a evolução da cidade e seguidamente o PIRUS.

No caso do POLIS, é o primeiro programa que busca em conjunto com outros planos – a maioria ainda naquela época por aprovar -, como é o caso do PPSAH ou o plano

de pormenor da envolvente da baía de Angra, resolver alguns problemas que foram surgindo com o evoluir da cidade.

Contudo e embora surjam diversas alterações, este é apenas uma tentativa isolada de resolver problemas específicos, não podendo ser considerado como uma nova política, mas apenas como um conjunto de intervenções estratégicas a serem realizadas num curto espaço temporal.

Este programa tem especial interesse na revitalização da zona costeira da cidade, na sua ligação com o centro histórico e com a própria evolução da zona classificada e envolvente. Após a sua aprovação, durante os anos seguintes quase todas as obras propostas foram concluídas: consolidação das falésias junto à baía, adaptação do Porto das Pipas para atividades náuticas e de lazer, melhoramento pedonal e viário de toda a marginal, melhoramento e criação de novas ligações entre a cidade e a baía, requalificação do Pátio da Alfandega e de diversas praças e espaços verdes, tratamento da zona balnear da baía, criação de novos edifícios culturais e desportivos. De todas as propostas destacamos o Clube Náutico, pois até hoje a sua requalificação nunca foi posta em prática e o espaço mantém-se, apesar das suas potencialidades e da sua longa história, num elevado estado de degradação e subaproveitamento, contribuído para que parte da zona da marginal, adjacente ao Relvão e à baía se mantenha estagnada, com usos inadequados e sem ligação adequada. (id: 50 a 59)

Embora haja um cuidado acrescido sobre a zona classificada, o próprio programa refere as dificuldades existentes sobre a requalificação e reconstrução, como iremos abordar com maior detalhe no ponto seguinte, enquadrando este assunto na primeira questão desta dissertação. Apontando a legislação como uma parte prejudicial na revitalização do centro histórico, pois a mesma não figura de um planeamento urbanístico, mas de uma multiplicidade de realidades distintas. (id: 23)

Podemos assim observar que no caso de Angra do Heroísmo a maioria dos planos surge numa tentativa de resolução de algumas problemáticas e não com o intuito de criar políticas urbanas que levem a um planeamento coeso e sustentável, integrado numa perspetiva futura.

O caso do plano de pormenor da baía, por exemplo, surge após a construção da marina, da transferência da zona industrial, bem como do comércio de mercadorias do Porto das Pipas, para a Praia da Vitória., pois todas estas alterações levaram a que fosse necessário repensar o papel da baía e a reestruturá-la com a envolvente. (id: 39)

Desde estas mudanças até a toda a legislação sobre o centro histórico ou até sobre as novas zonas industriais, passando pelo abandono da população dentro da zona classificada e até à crise do comércio tradicional local – agravada pela crise financeira de 2008 – (PIRUS, 2016: 21), poucas foram as políticas implementadas de forma a que o território se desenvolvesse de forma coesa.

Deste modo e visto que o crescimento da cidade se manteve sem nenhum estudo ou planeamento apropriado, este conjunto de intervenções estratégicas foi insuficiente para uma cidade que continuou em desenvolvimento.

Esta insuficiência leva a que anos mais tarde surja um plano com características semelhantes – o PIRUS – e sobre o qual nos debruçaremos agora para referirmos os projetos e alterações pela qual a cidade de Angra do Heroísmo passou até à atualidade.

Este programa faz um diagnóstico sobre o concelho sobre a evolução demográfica e do edificado urbano, realçando a importância da mobilidade das pessoas e das viaturas bem como dos espaços públicos, ambientais e zonas verdes. Seguidamente é-nos apresentado um ponto sobre o mar e o espaço urbano enquadrando este fator com a economia e o emprego. (id: 2)

Tal como o POLIS, o PIRUS demonstra grande interesse na ligação entre a terra e o mar, pois todo o desenvolvimento da cidade durante vários séculos a esta ligação se deveu (PIRUS, 2016: 8), às funções do centro e toda a sua importância histórica e ao turismo. Este plano aprofunda a importância que o turismo terá nos próximos anos para o desenvolvimento não só do município, mas também da ilha e de toda a Região Autónoma (id: 8)

Enquadrando este desenvolvimento com o que apresentamos no primeiro capítulo, torna-se necessário adaptar toda a rede de comunicação da cidade de forma a facilitar a movimentação e a atrair a população para o centro histórico.

Assim sendo, um dos fatores apresentados no PIRUS e de elevada importância na cidade de Angra do Heroísmo passa pelas acessibilidades e estado do espaço público. Embora, como vimos anteriormente, o POLIS já tenha sido uma rampa de lançamento para alguns melhoramentos, este novo programa vai de encontro a novos problemas que surgiram, procurando facilitar a comunicação tanto a velocípedes como a peões dentro da zona classificada. Contudo estas intenções são verificadas apenas nas ruas principais – Rua da Sé, Rua Direita, Rua de São João, Rua do Galo - e no Alto das Covas e Praça Velha (id: 37). Deste modo podemos observar que em relação à comunicação com a periferia e com elevada importância sobre os movimentos pendulares, não são apresentadas outras soluções nem alterações.

Neste ponto vemos apenas algumas alterações sobre o estacionamento, surgindo novas zonas de estacionamento públicos nas zonas periféricas da cidade. Quanto ao centro, o cenário mantém-se semelhante ao existente nos últimos anos: zonas de estacionamento público pago não contribuindo assim para uma grande melhoria em relação à oferta com zonas de estacionamento gratuitas ou parques mais centrais (id: 39).

Esta deficiência de estacionamento e principalmente o aparecimento das zonas pagas de estacionamento no centro da cidade foi uma decisão que desagradou sobretudo aos comerciantes locais, que viram o fluxo de clientes diminuir, procurando agora outras superfícies de fácil acesso na periferia. Quanto ao espaço pedonal prevê-se uma nova ligação entre a Marina e o Monte Brasil. Esta poderá ser uma alteração interessante, visto que o acesso mais curto e simples entre ambos os espaços se fazia apenas pela zona do Relvão.

Quanto à adaptação das NTIC Angra do Heroísmo irá investir num sistema inovador de criação de valas técnicas em todas as ruas, que irá servir os serviços de dados, voz e eletricidade e irá possibilitar a incrementação de um sistema inovador de luz, som e cheiros ao longo da cidade (id: 40). Embora esta seja uma alteração interessante que poderá possibilitar um novo conjunto sensorial por parte da população em toda a cidade, é

necessário que a adaptação às novas tecnologias vá mais longe e não fique apenas pela parte estética, mas por todo o conceito de uma *smart city*.

Como podemos observar, além do PDM, do PPSAH e do plano da baía, apenas o PIRUS surge como plano, com alguns projetos a serem elaborados até 2020. No caso do POLIS, foi criado como um programa para resolver pequenos problemas pontuais.

Após a leitura e comparação do POLIS e do PIRUS, observamos que ambos apresentam problemas semelhantes - alguns deles nunca foram resolvidos - e que passados 36 anos do sismo de 1980, a gestão e o planeamento urbano ainda são bastante dispersos e insuficientes, assentes em planos distintos. Falta, portanto, uma base de planeamento abrangente e coesa sobre todo o território de forma a que os projetos apresentados tenham também eles um enquadramento e um propósito conjunto sobre a cidade e a baía. Este é um problema que contribui para a desconexão do centro histórico com a baía como veremos no próximo ponto.

2. Do centro histórico à baía: uma nova conexão

Para melhor compreendermos as mudanças da cidade e a sua relação com a baía iremos apoiar-nos nos capítulos anteriores, principalmente nos primeiros três pontos do primeiro capítulo.

Como vimos no segundo capítulo desta dissertação, Angra do Heroísmo não ganha apenas nome devido à sua baía, mas também às batalhas nela travadas e à sua importante evolução histórica.

Ao longo dos séculos vimos esta cidade ser uma das mais relevantes do nosso país, voltando toda a sua atenção para o mar de onde se abriam todas as conexões com o exterior contribuindo para a sua evolução e para a evolução da própria ilha.

O período histórico em que esta cidade mais se desenvolveu, corresponde aos séculos em que a sua ligação com o mar foi mais acentuada e dinamizada, até à segunda modernidade.

Este ponto de viragem leva a uma estagnação socio-economia, mudando profundamente o rumo histórico desta cidade e também da sua rápida evolução.

Não obstante destas mudanças, Angra soube preservar e manter o seu passado, mesmo perante várias adversidades naturais. A mais relevante adversidade foi o sismo de 1980, que embora tenha obrigado a alguma estagnação durante o período de reconstrução, foi o ponto de partida para a classificação de Angra do Heroísmo como cidade património mundial da humanidade.

Apenas depois desta classificação, já em plena terceira modernidade, dois anos após o sismo, Angra viu o seu centro citadino, a sua baía e a sua ligação com o mar serem reconhecidas historicamente para além da sua insularidade.

Este reconhecimento poderia e deveria ser um fator favorável para o desenvolvimento da cidade e da própria ilha atraindo população e contribuindo para uma evolução socioeconómica, comercial, cultural e turística, seguindo todas as evoluções adjacentes à terceira modernidade. Para sabermos se o é ou não iremos abordar principalmente a primeira questão que levantamos na introdução.

Para tal iremos referir alguns dos planos, entidades e legislação referente ao centro histórico, à baía e a classificação da cidade, de modo a melhor compreendermos a evolução de Angra nos últimos 36 anos e os entraves que a sua desconexão com a baía ou a sua elevação por parte da UNESCO colocam na regeneração e revitalização da cidade.

Como vimos no capítulo anterior, os planos referentes ao ordenamento do território no nosso país surgiram tardiamente. Os Açores não foram exceção neste ponto e no caso específico de Angra do Heroísmo após o sismo de 1980 esta situação foi mais gravosa.

Todos os planos em elaboração no início da década de 80 praticamente estagnaram e toda a atenção foi voltada para a reconstrução, havendo assim uma elevada dificuldade em assegurar uma gestão urbanística classificada, até porque os meios tecnológicos também não eram os mais adequados.

Aqui o GZCAH teve um papel importante sendo responsável por diversos levantamentos do edificado existente e pela execução de toda a legislação criada em torno do centro histórico (<https://dre.tretas.org/dre/9464/>).

Vários foram os decretos elaborados para classificar a cidade de Angra e legislar a zona histórica. Em 1984, segundo o Decreto Legislativo Regional 15/84/A, de 13 de abril, Angra do Heroísmo é considerada monumento regional. Este decreto além de delimitar toda a zona classificada, especifica uma série de regras sobre a construção, tanto privada como pública, realçando a importância de se manter a aparência da cidade como antes a conhecíamos. Aqui são apresentadas regras sobre as fachadas, as cores, as altimetrias, os afastamentos, os materiais utilizados na construção e até sobre as zonas de domínio público, como o caso das ruas, não sendo permitida qualquer alteração nas fachadas de edifícios anteriores ao século XX (<https://dre.tretas.org/dre/6787/>).

Com a passar dos anos esta legislação sofreu algumas retificações, segundo outros decretos como é o caso do Decreto Legislativo Regional 29/99/A que surge com algumas alterações sobre o primeiro decreto. Esta alteração surge da «necessidade da adoção de algumas das orientações saídas da Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural, da Recomendação de Nairobi, relativa à salvaguarda dos conjuntos históricos e à sua função na vida quotidiana, da Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas, aprovada pelo ICOMOS, e da ainda vigente Lei 13/85, de 6 de Julho, Lei do Património Cultural» (<https://dre.tretas.org/dre/104605/>).

Como já referimos no capítulo anterior, em 2006 o GZCAH é extinto, passando as suas competências para a DRC.

Além deste, os planos só começaram a ganhar alguma relevância a partir do final da década seguinte e no caso do PDM e do PPSAH, são regidos pela mesma legislação apresentada ao longo dos anos pelo GZCAH.

Perante esta legislação, a CMAH criou algumas políticas de incentivo para a reconstrução nesta zona, sobretudo a nível monetário e recentemente (2015) políticas de apoio à habitação jovem dentro da zona classificada (<http://www.cmah.pt/fotos/documentos/1431685219.pdf>).

Mesmo perante estes incentivos, podemos concluir, e como é reforçado no POLIS, que a legislação aplicada não é a mais adequada a uma cidade com este tipo de classificação. (POLIS, 2000: 23) Todos os esforços deveriam apontar para a revitalização e inovação do centro histórico mesmo que isso implicasse algumas alterações de usos ou a aplicação de outro tipo de incentivos.

Para termos uma ideia, sobre esta zona e a dificuldade de reabilitação e construção do edificado, segundo dados do SREA, observamos que até 2011 houve um decréscimo de 136 edifícios, aumentando na década seguinte 116 (PIRUS, 2016: 28), estes dados demonstram não só a estagnação do edificado, mas também a degradação que surge principalmente, e como já observamos referido no POLIS, devido ao aumento do custo dos imóveis, à crise financeira e à legislação aplicada sobre a zona classificada (id: 23).

Inicialmente, e seguindo o raciocínio inerente aos planos, o POLIS foi o programa que mais alterações apresentou após o sismo de 1980. Este documento tinha como objetivo a conexão da cidade com o mar, a revitalização do centro histórico e a resolução de alguns problemas periféricos pontuais. Como vimos no ponto anterior, este programa apresentou diversas obras para a zona na baía, numa tentativa de requalificação de toda a zona. Estes projetos deveriam ter sido concluídos em poucos anos mas, na realidade, estenderam-se por mais de uma década e alguns continuam sem qualquer tipo de intervenção, como é o caso do Clube Náutico.

Após a execução das obras propostas pelo POLIS, apenas o PIRUS veio recentemente acrescentar mais algumas alterações e propostas para serem executadas até 2020 e integradas no Programa Operacional Açores 2020 (id: 4).

Como vamos observar, muitos dos projetos propostos pelo PIRUS, foram anteriormente apresentados pelo POLIS. Na maioria dos casos as obras foram efetuadas, mas como podemos observar manteve-se a necessidade de intervenção sobre os mesmos numa tentativa continua de colmatar problemas que se mantem pois são vistos como casos isolados e as soluções apresentadas não estão integradas num planeamento geral adequado à zona de intervenção.

Quanto às obras do PIRUS sobre o centro histórico são uma tentativa de colmatar alguns problemas que foram surgindo nos últimos anos. Alguns dos seus objetivos passam pela expansão da ilha além dos próprios limites, sobretudo dando a conhecer a sua história, o seu património, a sua cultura e o seu comércio numa tentativa de devolver à cidade a sua centralidade e importância que antes lhe estavam inerentes. (id: 84)

Além disso é expressa a vontade e a necessidade de Angra do Heroísmo se conectar novamente com a sua baía e com atividades que lhe deem ênfase (id: *ibid*). Iremos abordar os projetos apresentados para esta zona mais adiante.

Começando pelo centro histórico podemos referir a reabilitação do edifício dos paços do concelho, do solar do capitão donatário, do centro cultural e do teatro angrense, pois todos os edifícios com cariz cultural, além de atraírem a população para o centro também são uns dos principais pontos de interesse turístico e uma forma de dar a conhecer o próprio município (id: 105). Além disso e de modo geral há a necessidade de requalificar toda a calçada e acessibilidade dentro da zona classificada, o reordenamento do trânsito e a criação de novas soluções de estacionamento que irão beneficiar os moradores mas também o comércio (id: 119).

Quanto a todos os projetos apresentados podemos considerar que o mais relevante passa pela reabilitação da ribeira dos moinhos e pelo seu edificado (id: *ibid*). Esta alteração poderia ser uma mais-valia sobretudo a nível turístico pois, como vimos anteriormente, quer a ribeira como os próprios moinhos remontam aos primórdios da cidade e são um marco histórico de elevada relevância. Este seria também um dos fatores dinamizadores de toda a área por onde se estende até à baía, voltando a aumentar a ligação da cidade com o mar.

Outra das alterações, semelhante à que acabamos de referir, passa pelos edifícios militares e religiosos e, neste caso, também o PIRUS, em seguimento do que tinha sido elaborado no POLIS, nos apresenta algumas propostas como a reabilitação da Igreja de São João Baptista, a igreja de Santo António dos Capuchos ou a igreja das Concepcionistas. (id: 87 e 119). Quer a nível militar, quer a nível religioso esta cidade, como já referimos, foi uma das que mais se desenvolveu nos séculos iniciais, apresentando um cariz cosmopolita, que faz parte da história e que poderá ser um dos principais focos de atração turística (id: 6).

Sobre o centro da cidade, este plano apresenta ainda propostas de melhoramento para alguns largos e praças – Largo Prior do Crato, Praça Velha, Alto das Covas - a criação e melhoramento de algumas zonas verdes e jardins – Monte Brasil, Jardim Municipal, Espaço Verde no Corpo Santo – e a demolição ou requalificação de zonas ou edifícios devolutos – Quarteirão da Moagem (id: 119). No caso do quarteirão da Moagem a situação já tinha sido exposta anteriormente pelo POLIS e após todos estes anos manteve-se intacta.

Finalmente refere-se à necessidade de melhoria na atratividade do centro urbano e da reabilitação de habitações para alojamento local e arrendamento (id: *ibid*).

Salvo raras exceções, todas as propostas aqui apresentadas são demasiado vagas e desconexas pelo que nos é difícil compreender qual o impacto que terão no centro histórico.

Ao longo de todo o documento é notória a visão de atratividade turística e todo o desenvolvimento que ela pode gerar para a cidade, revitalizando-a e contribuindo para a regeneração do comércio local e consequentemente da economia do município e da ilha (id: 105). O mesmo já era notório no POLIS, embora as inovações efetuadas nesse sentido não tenham gerado os resultados pretendidos, daí a necessidade de novas intervenções nos mesmos pontos.

Em relação ao turismo e como iremos aprofundar no próximo ponto, as políticas intermunicipais em relação aos transportes são um ponto de fulcral relevância e que poderá fazer toda a diferença no desenvolvimento de ambos os municípios.

Neste ponto e sobre os transportes importa-nos referir a criação da via rápida de ligação entre Angra e Praia, pois no caso de Angra, parte dos edifícios mais relevantes feitos nos últimos anos situam-se junto a ela, aproveitando as condições de acesso – como é o caso do Hospital, do centro Cultural, das maiores superfícies comerciais e zonas industriais. Além disso, grande parte da cidade de Angra do Heroísmo cresceu até ao limite na via rápida, incluindo os novos bairros residenciais que referimos anteriormente, (anexo 2 e 3) e foi um dos fatores para a polinucleação da cidade e para todos os movimentos pendulares típicos da terceira modernidade.

No caso do PIRUS, e como vimos no capítulo anterior, todas as alterações apresentadas estão sustentadas por cinco instrumentos de gestão territorial: o PPSAH, o PDM, o POOC, o PASBA e o PNT, pelo que todos os projetos já são expostos seguindo a legislação existente mais atual.

Após debatermos o sucedido no centro histórico interessa-nos conhecer os projetos apresentados para a zona costeira.

No caso da baía, todas as alterações que sofreu ao longo dos séculos, e principalmente nas últimas décadas com a separação de todas as atividades ali estabelecidas, foi mais um fator de afastamento da população do centro e por consequência da baía. Um dos exemplos mais relevantes que podemos apontar surge após a criação da zona industrial do Biscoito da Achada na periferia da cidade. Este fator levou a que a população que antes se aproximava da zona industrial junto ao mar deixasse de o fazer, noutros casos, as indústrias existentes deixaram de ser viáveis e de existir.

Aqui interessa referir que apesar de todas as mudanças que qualquer um dos planos apresentou, o porto de Angra do Heroísmo nunca mais voltou a ter um projeto vocacionado para o comércio marítimo mas já viu por diversas vezes surgir alguns projetos vocacionados para o turismo, para o transporte de passageiros inter-ilhas e para novas infra estruturas de apoio a atividades náuticas de lazer (id: 53), segundo o que é apresentado neste plano existem falhas em relação ao transporte marítimo de passageiros e de pequena carga, como já anteriormente referimos (id: 74) e que o colmatar desta falha poderá ser um modo de colocar o porto de Angra novamente na centralidade dos Açores, revitalizando toda aquela zona com novas estruturas de apoio.

Cronologicamente, e falando das últimas décadas, a sua maior modificação surge em 1999 com a criação da marina, que pretendia trazer ao porto uma nova vitalidade e novas embarcações - 260 -, sendo muitas vezes porta de entrada dos turistas que chegam a terra pelos seus iates (id: 54).

Ao longo dos anos e principalmente com o início das obras da marina, o estudo sobre a baía foi aprofundado e o descobrimento de diversas embarcações afundadas ao longo dos séculos foi considerado parte do património cultural subaquático e integrado no

parque arqueológico da baía de Angra, desde 2005, segundo o decreto regulamentar regional n.º 20/2005/A (www.culturacores.azores.gov.pt/ficheiros/legislacao/20151111142947.pdf).

Algumas destas embarcações ainda hoje podem ser facilmente visíveis aos mergulhadores e são parte do património da cidade. Infelizmente esta é uma parte pouco realçada e em muitos casos esquecida que poderia e deveria ser uma mais-valia para a cidade, sendo um ponto atrativo tanto para residentes como para turistas e que poderia levar à criação de novas infraestruturas de apoio, revitalizando aquela zona e dando a conhecer tanto à população residente como aos turistas o valor patrimonial e a história que a baía de Angra do Heroísmo conserva ao longo de todos estes séculos.

Em relação ao que tem sido realçado e ao que podemos observar através do PIRUS, existe uma crescente preocupação sobre a zona costeira de Angra, sobretudo com o objetivo de requalificar algumas zonas e infraestruturas – zona balnear da Praia e da Silveira, Clube Náutico, Marina e Porto de Pipas - e torna-la um polo de atração turística e cultural, sendo parte da renovação urbana e económica (PIRUS, 2016: 52). Algumas destas intervenções já tinham sido apresentadas pelo POLIS, anos antes, e embora algumas tenham sido concretizadas o problema mantém-se.

Infelizmente, estão omissas quais são as intervenções específicas para cada zona e em que consistem, pelo que podemos concluir através da análise do documento que são apenas um conjunto de intenções sem um plano estratégico realmente definido e concreto. Esta observação irá remeter-nos para a segunda questão desta dissertação.

Intervir apenas pontualmente em algumas situações ao longo da baía, sem conexão entre todas elas, não resolve o problema daquela zona. Embora possam surgir alguns pontos de atração a baía necessita de ser vista e trabalhada como um todo, com infraestruturas e equipamentos que se completem e que levem os transeuntes a percorrer e a permanecer na zona.

Não obstante e como podemos observar nesta cidade património mundial da humanidade, a própria baía também ganhou o estatuto de património cultural subaquático.

Este fator realça cada vez mais a importância da ligação entre a terra e o mar, visto que ambas se desenvolveram simultaneamente.

Estas observações remetem-nos para a primeira e segunda questões desta dissertação.

Como observamos em qualquer um dos planos apresentados, nenhum deles dá resposta a uma situação que é geral e que engloba tanto o centro histórico como a baía. Como tal, ambos os assuntos não podem ser vistos como pontos separados, nem podem ser resolvidos isoladamente.

De nada adiante melhorar as ligações entre terra e o mar se não forem criados polos de atracção entre ambos que levem a população e os turistas a terem interesse e necessidade de usufruírem dos espaços, criando rotinas e revitalizando toda a zona.

Embora tenham sido feitos esforços de melhoramento sobre toda a zona costeira e sobre toda a zona histórica, a desconexão entre ambas mantém-se visível: A zona costeira continua a ser subvalorizada em relação a infraestruturas e a usos que poderiam e deveriam ser um fator de evolução da cidade; O centro histórico continua sob a influência de leis complexas e processos morosos e dispendiosos, o sector imóvel continua inflacionado naquela zona e os incentivos dados pela Camara Municipal acabam por ser escassos.

Após a elevação a património mundial da humanidade e sendo este um fator de reconhecimento externo da importância da cidade e também da sua baía, seria de esperar que os incentivos fossem superiores e que a legislação em prática fosse mais atrativa e que com o passar dos anos se fosse adaptando ao evoluir da cidade e aos novos paradigmas existentes.

Todas as mudanças passíveis de realizar dentro da zona histórica levariam à revitalização da cidade a todos os níveis que por sua vez passaria a ser cada vez mais um polo de atracção tanto para habitantes como turistas ou comerciantes mas aqui, e como observamos no ponto 1, o planeamento urbano ainda é escasso e dispersos por planos e programas que surgem consoante as necessidades.

3. A importância das políticas intermunicipais e de regeneração territorial

Neste ponto será abordada principalmente a terceira questão que colocamos no início desta dissertação, sobre o apoio de todas as evidências demonstradas até aqui.

Como vimos anteriormente as políticas de ordenamento do território são cada vez mais fator decisivo para a evolução de uma determinada região. Neste caso é um fator fulcral para o desenvolvimento do município, mas também da ilha.

A ilha Terceira é constituída apenas por dois municípios: Angra do Heroísmo e Praia da Vitória. Esta foi uma das ilhas com maior relevância histórica dentro da região autónoma, mas também no nosso país.

Com a passagem para a segunda modernidade, e como já vimos no caso de Angra, várias foram as mudanças, sobretudo a nível das rotas marítimas e consequentemente com a sua relação socioeconómica local. Sendo esta uma zona insular, qualquer mudança significativa num dos municípios tem influência direta com o restante território. Foi nesta altura que a ilha terceira viu pela primeira vez os dois municípios serem ligados por uma estrada militar, podendo esta ser considerada como uma das primeiras obras de influência direta entre ambos os concelhos (http://bagosdeuva.blogspot.pt/2008_06_01_archive.html).

Esta mesma estrada foi, anos mais tarde, melhorada e transformada numa vida rápida, sendo o modo de comunicação mais acessível entre Angra e Praia. A mesma – agora Via Vitorino Nemésio - voltou a sofrer obras de requalificação no ano de 2009, passando a ter 4 faixas de rodagem e um separador central (<http://rgraciosa.blogspot.pt/2009/08/nova-via-rapida-entre-angra-e-praia-na.html>).

Além desta aproximação concelhia devido a esta infraestrutura as mudanças mais profundas, após a passagem para a terceira modernidade, estão ligadas aos meios de comunicação internos e externos - a Base Aérea das Lages e os seus portos – que a ilha possui e com os serviços prestados pelas mesmas.

A primeira alteração, como já observamos, foi a passagem de todas as atividades comerciais e industriais do porto de Angra do Heroísmo para a Praia da Vitória ou para a zona industrial do Biscoitinho da Achada. Adjacente ao porto da Praia da Vitória, um dos mais movimentados dos Açores, nasceu uma nova zona industrial. Estes dois fatores contribuíram para a evolução da cidade da Praia da Vitória, mas também para a estagnação de algumas atividades em Angra do Heroísmo e consequentemente da sua vida social, económica e comercial.

Como observamos, após o POLIS, apenas o PIRUS nos vem apresentar algumas alterações sobre a cidade remetendo para o Plano Estratégico da Ilha Terceira (PREIT) que demonstra algum interesse sobre políticas comuns entre Angra e Praia. É de referir que este plano surge apenas devido ao sucedido na Base Aérea das Lages e que a sua maioria é voltada para a economia e emprego (http://www.azores.gov.pt/Gra/CTacores/conteudos/noticias/2016/Maio/NOTICIAS_GACS_SRMCT_02-05-2016.htm).

Neste caso, e para compreendermos a evolução socioeconómica da ilha nos últimos anos, iremos referir o PREIT.

Quanto à Base Aérea das Lages, foi dinamizada durante várias décadas pela Força Aérea Americana, dando emprego a grande parte da população da zona da Praia da Vitória, mas também a um número considerável de Angrenses. A desativação parcial de parte da Base Aérea das Lages e a redução de pessoal efetivo teve, e continua a ter, um impacto brutal na economia da ilha.

Deste modo este plano tenta mitigar todos os problemas que daí advêm - e algumas das suas propostas fazem parte do PIRUS. Para tal procuram a dinamização do investimento privado, o desenvolvimento empresarial, o apoio ao capital humano, sobretudo readaptando os trabalhadores da base para outras funções e profissões, promovendo as exportações, reconvertendo o sector imobiliário e ambiental de toda a zona da base e a sua envolvente (PREIT, 2015: 14 a 18).

Algumas destas inovações tem o apoio do Governo dos EUA, os restantes são da responsabilidade do Governo da República, do Governo Regional e dos Municípios,

envolvendo diversas entidades públicas e privadas, tendo como objetivo o equilíbrio orçamental da região (id: pág.19). Quanto aos apoios estão incluídos programa operacional Açores 2020 – ao abrigo do Portugal 2020 – e à candidatura ao fundo europeu de ajustamento à globalização da união europeia (id: 19 e 20).

Este plano apresenta ainda duas grandes alterações sobre a Base Aérea das Lages e o porto da Praia da Vitória, alterando assim o estatuto militar que a base até então adquire, permitindo o investimento de privados e uma maior atração da infraestrutura para a aviação civil, bem como a utilização das infraestruturas que foram desativadas para a instalação de outras empresas e investimentos de forma a contribuir para a criação de novos postos de trabalho. Quanto ao porto estão previstas alterações e novas infraestruturas de apoio, aumentando a atividade desenvolvida pelo mesmo (id: 22 e 23).

Este plano, semelhantemente ao PIRUS, apresenta ainda a sua intenção em promover o turismo cultural e de natureza, dinamizando os principais centros urbanos – Angra e Praia - com diversas atividades culturais e lúdicas com relevância histórica, criando roteiros tanto concelhios como de ilha. Este plano apresenta ainda o seu interesse em dinamizar as baías de ambos os municípios com atividades náuticas e marítimo-turísticas (id: 46). Como sucede nos restantes planos, também este não especifica que alterações são essas, sendo-nos impossível compreender quais as reais modificações efetuadas. Neste caso, e sobre Angra do Heroísmo, o PIRUS consegue ser mais objetivo nas propostas que apresenta.

Além disto o PREIT procura revitalizar os centros urbanos, quer o de Angra do Heroísmo, quer o da Praia da Vitória com o objetivo de aliciar a fixação dos moradores e o desenvolvimento e a revitalização do comércio. Para tal tem intenção de criar políticas de fomento e atratividade para estas zonas, sobretudo vocacionadas para os jovens. Além disso há a intenção de requalificar todo o espaço público e os edifícios devolutos (id: 47). Mais uma vez, todos estes pontos já eram explícitos no PIRUS.

Quanto ao comércio, é expressa a necessidade de apoiar o comércio tradicional, visto ser este um dos motores económicos de ambos os municípios. Para tal, e como também nos é apresentado no PIRUS, e sendo uma característica implícita na terceira modernidade, é necessária a melhoria dos meios de comunicação e das zonas de

parqueamento, como nos é apresentado no PIRUS, permitindo à população um acesso simples às zonas comerciais. A estes fatores acrescenta a necessidade de um ajustamento sobre os horários dos estabelecimentos comerciais e uma revisão sobre todas as regras relativas a publicidade (id: 48).

Também sobre o comércio existe a intenção de dinamizar ambos os mercados municipais, podendo fazer destes espaços de fóruns, seminários e feiras, promovendo a venda de produtos regionais (id: 49).

Por fim, e em relação á habitação, este plano procura alterar algumas políticas fiscais de forma a promover a reabilitação e requalificação de edifícios devolutos ou em mau estado, investindo numa politica habitacional mais diversificada (id: 51) .

Além disso e como também é apresentado no PIRUS, este plano integra um projeto para um parque tecnológico, a ser instalado as antigas instalações da Universidade dos Açores, na freguesia da Terra-Chã. Este parque pretende ser um motor de desenvolvimento para todos os Açores num progresso conjunto entre o Governo Regional e os Municípios (http://www.azores.gov.pt/Gra/CTacores/conteudos/noticias/2016/Maio/NOTICIAS_GACS_SRMCT_02-05-2016.htm).

Este é um dos poucos planos que foi elaborado seguindo os interesses de ambos os municípios e da região, embora o seu foco tenha mais relevância sobre a economia, comércio e turismo do que sobre o planeamento territorial de toda a ilha e apresente em grande parte apenas um conjunto de intenções que, no caso de Angra do Heroísmo, estão mais visíveis através do PIRUS.

Como referimos anteriormente e como é expresso em qualquer um dos planos, torna-se necessário dinamizar as ligações internas e externas da ilha.

Sobre as ligações internas, em plena terceira modernidade seria de esperar que a adaptação às NTIC fosse mais visível e tivesse relevância intermunicipal, facilitando a comunicação, a ligação e o desenvolvimento conjunto de ambos os municípios. Como foi referido no primeiro capítulo, numa era voltada para o desenvolvimento tecnológico e onde tudo se processa de uma forma cada vez mais rápida mesmo com distâncias físicas

maiores, é necessária uma adaptação constante de forma a que o desenvolvimento dos próprios municípios e da ilha acompanhem o resto do desenvolvimento global.

Aqui voltamos a referir a importância da Base das Lages, que durante muitos anos foi uma base militar, limitando algum tipo de ligações e usos. Esta é uma das infraestruturas mais relevantes e com grande impacto para o turismo.

Durante muitos anos, os Açores não dispuseram de voos *low cost* e viram o seu turismo ser voltado para um público mais endinheirado e que também procurava unidades hoteleiras de qualidade. Nos últimos anos e como já referimos, esta região ganhou interesse principalmente pela sua natureza e pelo património. A partir do momento em que surgem os voos *low cost* – apenas para a ilha de São Miguel – há um acréscimo acentuado de turistas – cerca de 70%, ao contrário dos 12,3% registados na Terceira -, que leva ao desenvolvimento económico e social da ilha (PIRUS, 2016: 63).

Aqui, e com uma visão regional, está a ser feito um esforço para que os voos *low cost* sejam efetuados também para a ilha Terceira, ainda no decorrer do próximo ano. Esta alteração irá contribuir para o desenvolvimento de toda a ilha e irá obrigar a uma aproximação de ambos os municípios, realçando o melhor que ambos têm para oferecer (<http://www.dn.pt/dinheiro/interior/camara-de-comercio-acredita-que-voos-low-cost-vaao-chegar-a-terceira-em-2017-5097220.html>).

Deste modo fazemos novamente referência à necessidade de abolir barreiras, que embora fictícias se tornam um entrave no desenvolvimento territorial e consequentemente na economia. Aqui enquadrámos o PREIT, além deste interesse económico que é, sem dúvida, um fator de especial relevância para qualquer território, será necessário que outros fatores se encadeiem com este, como é o caso do planeamento territorial com uma visão intermunicipal.

Na atualidade e perante os novos paradigmas, torna-se imperativo a criação de planos intermunicipais que sirvam os interesses de ambos os municípios, principalmente numa ilha, que deve combater conjuntamente esse isolamento ou afastamento, quer dentro da própria ilha, mas também da região.

Ao entrarmos na terceira modernidade, todas as evoluções e adaptações têm tendência para serem cada vez mais rápidas e mais abrangentes. O território tende a acompanhar esse desenvolvimento, que por sua vez têm consequências socioeconómicas, administrativas, comerciais e até culturais diretas.

Deste modo é necessário unir esforços para que o desenvolvimento seja adequado a cada região, mas que sirva os interesses comuns de todas as partes envolvidas. Neste caso, podemos concluir que os planos intermunicipais são escassos e ainda pouco focados em todos os pontos de desenvolvimento da ilha.

Esta escassez de planeamento, leva a que toda a evolução que possa suceder, aconteça de forma desregulada e sem servir os interesses comuns, fazendo com que o território continue a desenvolver-se de forma livre e acarretando com todos os problemas adjacentes.

A partir do momento em que as cidades se expandem e sofrem transformações significativas torna-se impreterível adaptar novas políticas territoriais para responder aos novos paradigmas. Deste modo, e para mais num espaço geográfico restrito, como é o caso de uma ilha, deixa de fazer sentido que cada município funcione como um núcleo isolado, quando a própria expansão do território nos indica o oposto. Os limites que anteriormente existam, deixaram de fazer sentido e continuar a olhá-los como um marco torna-se num erro fulcral.

Conclusão

Após todo o trabalho de investigação, é agora oportuno concluir esta dissertação apresentando as considerações gerais de forma fundamentada, tendo por base, os dados recolhidos e apresentados no capítulo III.

Antes de mais e como foi referido na metodologia, vários foram os obstáculos encontrados ao longo da elaboração deste trabalho, sobretudo dificuldades burocráticas e administrativas, que impediram a consulta de alguns documentos, como foi o caso da memória descritiva do Plano Diretor Municipal de Angra do Heroísmo, documento fulcral para o entendimento da cidade e da sua evolução. A falta de cooperação de algumas entidades dificultou a aquisição de documentos importantes para a base de estudo desta dissertação, sendo por vezes complexo fazer um estudo mais detalhado ou retirar conclusões. Deste modo, a força argumentativa deste trabalho tornou-se mais vaga condicionando esta conclusão.

Tiradas estas ilações passemos então à apresentação das considerações finais, resultante do confronto das questões apresentadas na introdução, questões que foram a base motora desta dissertação, com todos os dados analisados e até aqui expostos de modo a termos, ou não, elementos para responder a cada uma delas.

Para esta pesquisa a ideia inicial partiu do princípio de que, à semelhança do que se verificou de uma forma generalizada na primeira e na segunda modernidades, as cidades são expostas a alterações profundas resultantes das novas dinâmicas introduzidas a nível industrial, comercial e cultural. A atual mudança de paradigma (economia global) coloca as cidades perante novos desafios. Em plena terceira modernidade com uma crescente economia global que vence barreiras e se expande na base das novas tecnologias da informação e do conhecimento é necessário compreender de que forma os centros urbanos e, sobretudo, os centros históricos evoluem e se enquadram no restante território continuando a ter um papel fundamental na evolução do mesmo.

Partindo destas premissas, procuramos entender o fenómeno de despovoamento e de degradação do núcleo mais antigo da cidade, neste caso um centro histórico classificado como património cultural da humanidade pela UNESCO, e identificar quais as influências diretas e indiretas no crescimento e desenvolvimento da cidade após a atribuição deste título. O pressuposto deste trabalho incidiu ainda sobre a expansão da cidade sobre a periferia e a sua crescente desconexão com a baía que tanto contribuiu para a sua evolução ao longo dos séculos, sendo por isso parte da identidade e da cultura desta cidade.

Além da visão estratégica de revitalização e regeneração da cidade de Angra do Heroísmo, procuramos ir mais longe. Foi a partir do conceito de cidade polinucleada que tentamos compreender todos os movimentos pendulares que esta expansão provoca, bem como as alterações no território. A análise destes dados possibilitaram avançar a ideia da necessidade de responder a novas questões que surgem anexando-as também ao município da Praia da Vitória através de políticas intermunicipais e de uma visão agregadora e inovadora que potenciará ambos os municípios mas também toda a ilha Terceira como um todo e a região dos Açores.

Quanto ao despovoamento do centro histórico, e como tem sido visível no nosso país a partir da década de 80, no caso de Angra do Heroísmo é agravado por todas as políticas implementadas após a classificação como património cultural da Humanidade. Embora estas medidas existam com o intuito de preservar a imagem da cidade como sempre a conhecemos - por ser esta a capa do livro que nos conta toda a sua história - dificulta a elaboração de qualquer projeto de regeneração e requalificação de âmbito público ou privado. A isto acrescentamos a crise financeira de 2008 e o elevado custo imobiliário de toda aquela zona.

Com base nestes dados e naquilo que recolhemos sobre a desconexão da cidade com a baía – problemática referida em quase todos os planos, sobretudo no POLIS e no PIRUS - podemos afirmar que ambos estão ligados e que a sua resolução merece um estudo aprofundado – e não estudos pontuais como até agora se observou - e um trabalho cooperativo por parte do município, mas também de investidores privados. Regenerar a baía em conexão com o centro histórico será uma forma de potenciar o que ambas as partes têm de melhor para oferecer, transformando todo o território e atraindo novamente a população para o centro histórico.

Partindo assim de três pontos-chave 1) as leis e incentivos aplicados à zona urbana da cidade classificada; 2) a desconexão do centro histórico com a baía e 3) o planeamento – ou a escassez do mesmo – intermunicipal irão levar-nos aos pontos essenciais desta dissertação e algumas reflexões conclusivas.

Se Angra do Heroísmo, historicamente considerada uma cidade transatlântica, viu a sua evolução até à Revolução Industrial estar intrinsecamente ligada ao mar e às suas atividades conexas, colocando-a no centro das transações comerciais e no coração dos Açores, a passagem para a segunda modernidade (marcada pela Revolução Industrial) mudou completamente a forma de evolução desta cidade que foi obrigada a voltar a sua atenção para a terra.

Como observámos nos capítulos II e III, o maior crescimento e as modificações mais relevantes sucederam até ao século XVIII. Após este período Angra do Heroísmo, teve uma evolução mais lenta e menos notória até à passagem para a terceira modernidade, adaptando o seu centro histórico às suas necessidades pontuais e perdendo cada vez mais a sua ligação com a baía.

Já no decorrer no século passado e de uma forma um pouco contrária ao que observamos no resto do país, Angra do Heroísmo não sofre um decréscimo demográfico ou um abandono do centro histórico na década de 80. Este fator é explicado pelo sismo de 1980 que, devido à rápida reconstrução de toda a cidade e à necessidade de mão de obra e serviços durante esse período, não afastou a população. Neste caso o afastamento surge em união com a polinucleação da cidade, na década de 90, e com a necessidade de criar novos bairros residenciais e infraestruturas de apoio na periferia da cidade, como observamos nos anexos 2 a 10.

Este afastamento e crescimento da cidade remete-nos às três questões desta dissertação e sobre as quais nos vamos debruçar agora.

Toda a evolução histórica de Angra do Heroísmo, nos últimos anos, está diretamente relacionada com o sismo de 1980, razão pela qual nos é novamente imperativo referi-lo. Embora esta catástrofe natural pudesse ter dado azo a que a cidade sofresse uma modificação estética profunda, tal não aconteceu, razão esta que fez com que em 1983 esta cidade fosse considerada a primeira no nosso país como Património Cultural da Humanidade pela UNESCO. Contudo ao longo dos anos constatamos que estes eventos, associado à passagem para a terceira modernidade, continua a ter grande impacto social, económico, comercial e até cultural.

A partir do momento em que a cidade se expande para a periferia e se aproxima das vias de comunicação mais recentes que ligam os municípios de Angra do Heroísmo e Praia da Vitória ou que as próprias zonas industriais e comerciais seguem a mesma linha, torna-se necessário que o centro histórico se adapte rapidamente às NTIC, aos novos paradigmas deste século e toda a sua legislação sobre o património. Caso contrário, o abandono poderá tornar-se inevitável e a desconexão com a baía mais acentuada, pois a população passa residir e habitar longe do centro não havendo necessidade de o frequentar a menos que este seja um polo atrativo e dinamizador de outras atividades e funções.

Para tal os últimos planos apontam para uma regeneração e revitalização urbana, de um modo planeado e que integre todo o território. No caso de Angra do Heroísmo,

embora os planos municipais e principalmente o POLIS e o PIRUS tenham introduzido algumas alterações consideráveis e tenham surgido, entretanto, novas infraestruturas de grande relevância para a evolução do município – como é o caso da Marina, do Centro Cultural, do Pavilhão Multiusos, do novo Hospital, da nova zona industrial e comercial –, a maioria dessas intervenções foram pontuais e localizadas na periferia, aumentando ainda mais os movimentos pendulares tão característicos em cidades polinucleadas.

Quando ao centro histórico, tendo por base os dados apresentados no capítulo anterior, a maioria das alterações passou pelos acessos, pelo estacionamento, pela requalificação de alguns edifícios de relevância e pela requalificação de quarteirões devolutos, praças e jardins. Todas estas alterações, embora necessárias, são escassas dada a conjuntura atual e não resolvem os problemas mais relevantes que a cidade enfrenta. Como observamos no POLIS, o problema da inflação sobre o sector imobiliário, situação que ainda hoje se mantém, e as políticas de incentivo à reconstrução e requalificação do edificado do centro histórico não são suficientemente atrativas para levar a população a residir novamente no centro da cidade. Além disso a falta de infraestruturas que revitalizem o centro histórico e a desconexão entre as existentes não alicia a população a permanecer ou a procurar os espaços centrais.

Esta desconexão dentro do núcleo central também existe também entre o centro histórico e a baía como podemos observar no anexo 14 em que a zona correspondente à frente marítima não sofre intervenções consideráveis, nem a malha urbana e a baía são tratadas com uniformidade, levando-nos a concluir que a desconexão até agora existente se irá manter.

Desde o afastamento durante o século XVIII da população sobre a baía, a sua conexão foi cada vez mais ténue e agravou-se após a desativação das atividades portuárias do Porto das Pipas e da criação de novas zonas industriais longe da cidade, no final do século passado. Neste caso, também as intervenções sobre toda a baía são pontuais e embora existam planos como o POOC ou o PIB que procuram revitalizar a zona, concluimos que até agora o objetivo ainda não foi conseguido. Embora seja visível a melhoria em algumas zonas, como o Jardim dos Corte-Reais, a zona balnear da Prainha, a Marina ou o tratamento das encostas sobre toda a baía, nenhuma destas intervenções concretiza a desejada junção, requalificação ou revitalização de toda a zona. Mais uma vez são projetos pontuais que não encaram a zona como um espaço único, nem fazem do mesmo um polo único de atração da população, não só para a baía mas também para o centro histórico.

Embora existam novos projetos para o Porto das Pipas, vocacionados para a ancoragem de cruzeiros, atraindo turistas não só para a cidade mas para toda a ilha, torna-se imperativo a criação de infraestruturas de apoio e dinamização de toda a zona. Como podemos observar no PIRUS, este conjunto de ideias é disperso na sua maioria, e assente sobre o que foi apresentado no POLIS, 20 anos antes, pelo que podemos afirmar que os planos existentes ainda não tem um planeamento territorial e marítimo concreto e conciso para aquela zona, consoante a necessidade da população mas também dos turistas que serão cada vez mais uma fonte de rendimento e dinamização para a toda a ilha.

Nesta conclusão é-nos necessário referir o turismo, pois é um dos pontos mais citados nos planos em estudo, e como já existe o termo de comparação em relação à ilha de São Miguel, após a liberação do espaço aéreo da base das Lages a companhias *low cost*, como está previsto no próximo ano, o número de hóspedes nas unidades hoteleiras da ilha, e consequentemente as receitas internas, têm um crescimento considerável, contribuindo para a economia da ilha. Esta alteração, em conjunto com a que está prevista para o Porto de Pipas, também vocacionado para a entrada de turistas e de população de outras ilhas, é um fator que deverá influenciar todo o sector hoteleiro mas também todas as infraestruturas do centro histórico de Angra do Heroísmo ou até da Praia da Vitória.

Neste caso e como é referido no PIRUS e no PREIT, o sector imobiliário será um dos que mais irá beneficiar com estas mudanças desde que se adapte à procura. Deste modo podemos concluir que o centro da cidade de Angra do Heroísmo poderá apresentar um número muito maior de unidades hoteleiras, passando o edificado em abandono ou degradado a ter outro tipo de usos e contribuindo para a revitalização de toda a cidade e também do seu comércio tradicional.

Estas alterações abrangem ambos os municípios, pelo que é impreterível a criação de políticas intermunicipais que vão de encontro aos objetivos estratégicos de Angra do Heroísmo e da Praia da Vitória. Assim sendo, e como já referimos anteriormente, após a entrada para a terceira modernidade e com a polinucleação das cidades, com a adaptação às NTIC e com toda uma evolução cada vez mais rápida, os limites municipais – principalmente numa ilha que tem apenas dois municípios – deixam de ser viáveis.

Nesta fase, e após a elaboração do PREIT, associado à desativação da parte Americana da Base aérea das Lages, seria de esperar que o planeamento apresentado não fosse exclusivamente sobre a economia mas sobre todo o território. Como constatamos em todos os planos, entre estes dois municípios o planeamento territorial é mínimo. Dado a conjuntura atual e a possibilidade de receber a partir do próximo ano um número

considerável de turistas que poderão levar a novos investimentos, quer por parte do município, da população ou de estrangeiros, e à evolução da própria ilha, seria de esperar que o planeamento intermunicipal fosse rapidamente aprofundado e que as novas políticas fossem postas em prática não numa tentativa de resolver problemas pontuais, mas tentando antever alguns deles.

Embora esta dissertação não tenha um projeto final associado, após a apresentação de todos os dados anteriores serão apresentadas algumas ideias que poderão posteriormente ser exploradas noutro contexto.

A primeira ideia está relacionada com o centro histórico e com a sua relação com a baía, podendo ser uma resposta viável às duas primeiras questões desta dissertação. Como é apresentado no PIRUS, há a intenção de requalificar alguns dos moinhos adjacentes à Ribeira dos Moinhos – ribeira por onde a cidade se expandiu, e que terminava junto ao atual Cais da Alfândega onde estão situadas as Portas da Cidade -, o mesmo se aplica aos edifícios religiosos e aos edifícios militares. Estes são alguns dos marcos mais importantes da cidade de Angra do Heroísmo e que poderão ser ponto de partida para a criação de roteiros turísticos que dão a conhecer a nossa história local – no PIRUS é feita referência à falta de conhecimento sobre a importância histórica da cidade - e a valorizar o património existente. Este tipo de roteiros iria levar à requalificação dos espaços e à sua utilização para diversos fins culturais. Estas iniciativas além de revitalizarem toda a cidade e de a interligarem com diversos percursos, criariam polos de atração, não só para os turistas mas também para os residentes.

Seguidamente, como referimos anteriormente no fundo da baía de Angra estão afundadas diversas caravelas e naus – de elevada relevância histórica -, algumas delas ainda em bom estado de conservação e que podem ser visitadas através de empresas especializadas para este tipo de atividades. Podendo articular este fator com a pouca atividade do Porto das Pipas, e antevendo um aumento turístico – também devido às obras prevista para possibilitar a atracagem de cruzeiros naquela zona – a recriação à escala real de alguma dessas embarcações poderia ser um ponto de atração turístico, sendo, por exemplo, utilizada como museu, centro interpretativo, zona de restauração ou até uma unidade hoteleira que, como apresentado na ideia anterior, realçasse a história da baía e das batalhas ali travadas.

Em terceiro lugar, a reestruturação e adaptação das leis relativas ao património, de modo a que as habitações possam ser reabilitadas e vocacionadas para o turismo *low cost*, quer por empresas públicas ou por privados, transformando o núcleo histórico num ponto de

atração turística, baseado num crescimento planeado e sustentável, que levará à revitalização de todo o centro histórico e consequentemente da economia, fazendo com o que centro histórico volte a ter ocupação, como vimos anteriormente este é um dos pontos debatidos no PIRUS e no PREIT.

Por ultimo e visto que existem diversas zonas pedonais, praças e jardins que se estendem por toda a cidade e pela própria frente marítima, a criação de pequenas infraestruturas para feiras temporárias, que levassem à rua todos os produtos regionais, obrigando os transeuntes a percorrer grande parte do centro histórico, revitalizando o comércio tradicional e dando a conhecer o que de melhor se produz nos Açores.

Chegado o final desta investigação, retenho que embora procurasse soluções locais, toda a conjuntura atual e o evoluir das cidades e dos territórios levou-me para um contexto muito mais abrangente, enquadrado na terceira modernidade, que me obrigou a debruçar sobre a polinucleação, sobre estratégias de planeamento urbano integrando as frentes marítimas e políticas intermunicipais. Deste modo, cheguei a problemas e conclusões que inicialmente estava longe do meu imaginário.

A nível pessoal, a realização desta dissertação representa uma experiência intensa e muitas vezes complexa mas que culminou na realização de um sonho antigo sobre um tema que tenho especial carinho. Deste modo, foi uma experiência académica única e fortificadora no que se refere à minha aprendizagem sobre uma pesquisa nestes termos e que constitui um passo determinante no meu futuro em relação à arquitetura. A possibilidade de continuar este tema no âmbito do doutoramento é algo que está no nosso horizonte.

Durante esta investigação tive a possibilidade de desenvolver o meu conhecimento sobre esta área e aprofundar a minha capacidade autocrítica, pondo em causa e revendo muitos objetivos. Este pensamento reflexivo sobre determinados pontos foi bastante desgastante, mas também estimulante e fundamental durante todo o processo de produção do conhecimento, levando a novas questões, a novas respostas e a novas soluções. Durante todo este processo compreendi a importância na organização de dados e a necessidade de uma capacidade de síntese para a elaboração de um trabalho científico. Descoberta que implica continuar esta aprendizagem do processo de produção de conhecimento em arquitetura.

BIBLIOGRAFIA

Choay, Françoise. *O urbanismo*, São Paulo, Editora Perspectiva Sa, 1998

Choay, Françoise. *A Alegoria do Património*, Lisboa, Edições 70, 2010

Ascher, F. *Novos Princípios do Urbanismo*, Lisboa, Livros Horizonte, 2010

Ascher, F. *Metapolis*, Oeiras, Celta, 1998

Costa, João Pedro, *Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas - As Frentes de Água*, Livros Horiizonte, 2013

Goitia, F. *Breve História do Urbanismo*, 8ª edição, Queluz de Baixo, Presença, 2010

Benevolo, Leonardo. *História da Cidade*, Lisboa: Perspectiva, 1999

Benevolo, Leonardo. *A cidade e o arquitecto*, Lisboa, Edições 70, 2004

Lopes, Flávio. *Zonas de protecção ao património arquitectónico – Para que servem?*, Casal de Cambra, Caleidoscopio, 2013

Lynch, Kevin. *A imagem da cidade*, Lisboa, Edições 70, 2008

Bauman, Zygmunt, *Modernidade Líquida*, Oxford, Polity Press, 2000

Sousa Oliveira, Carlos; Lucas, Arcindo & Correia Guedes, J. H. (edit.) (1992). *Monografia – 10 anos após o Sismo dos Açores de 1 de janeiro de 1980*. Lisboa: SRHOP e LNEC em: <http://pt.calameo.com/read/003126184072fa32555af>

Paulus Bruno. Jorge A.; Hugo Forjaz, Victor, *Terramoto 1.1.1980 | Novas Imagens, Angra do Heroísmo*, Observatório Vulcânico e Geotérmico dos Açores, 2005

Fernandes, José Manuel, *Angra do Heroísmo, aspetos urbano-arquitetónicos*, Angra do Heroísmo, IAC, 2008

Maduro-Dias, Francisco dos Reis. *Angra do Heroísmo – Janela do Atlântico entre a Europa e o Novo Mundo*, Angra do Heroísmo, RAA, 1996

CONVENÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE PATRIMÓNIO

CIAM (1933) - **Carta de Atenas**. Atenas: CIAM. Consultado em 16 de julho de 2016, disponível em <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>.

CONSELHO DA EUROPA (1975) - **Carta Europeia do Património Arquitetónico**. Consultado em 16 de julho de 2016, de IGESPAR: <http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/cartaeuropeiapatrimonioarquitetonico1975.pdf>.

ICOMOS (1964) - **Carta de Veneza – Sobre a Conservação e Restauro de Monumentos e Sítios**. Consultado em 16 de julho de 2016, de IGESPAR: http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Veneza_1964.pdf.

ICOMOS (1987) - **Carta de Washington – Carta sobre a Conservação das Cidades Históricas e das Áreas Urbanas Históricas**. Consultado em 12 julho de 2016, de Wordpress: <http://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-washington.pdf>.

UNESCO (1972). **Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural**. Paris. Consultado em 17 de julho de 2016, disponível em <http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/ConvencaoparaaProteccaodoPatrimonioMundialCulturalNatural.pdf>.

DOCUMENTOS INSTITUCIONAIS

Camara Municipal de Angra do Heroísmo, *Plano de Pormenor de Salvaguarda de Angra do Heroísmo*, CMAH, 2004

Camara Municipal de Angra do Heroísmo, *Plano Diretor Municipal*, Angra do Heroísmo, CMAH, 2004

Camara Municipal de Angra do Heroísmo, *Plano integrado de Regeneração Urbana Sustentável*, Angra do Heroísmo, CMAH, 2016

Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, *Angra, Terceira e os Açores*, Angra do Heroísmo, BPARAH, 1999

Instituto Açoriano de Cultura, *Património fortificado da Ilha Terceira: o passado e o presente*, Angra do Heroísmo, IAC, 2007

Instituto Açoriano de Cultura. *Angra do Heroísmo – Inventário do património imóvel dos Açores*, Angra do Heroísmo, IAC

Instituto Açoriano de Cultura, *Síntese histórica dos Açores*, Angra do Heroísmo, IAC, 1983

WEBGRAFIA

<http://whc.unesco.org/>

<http://www.dgotdu.pt/>

<http://www.iac-azores.org/>

<http://www.igespar.pt/pt/>

<http://www.cm-ah.pt/>

<http://www.icomos.pt/>

<http://ftp.igeo.pt/>

<http://www.ihit.pt/>

<https://www.apambiente.pt>

<https://www.educoas.org/>

<http://repositorio.ul.pt/>

<http://regioes.blogspot.pt/>

<http://www.fmnf.pt/>

<http://hpqc.blogspot.pt/>

<http://ftp.igeo.pt/>

<http://www.dgterritorio.pt/>

<http://www.rcc.gov.pt/>

www.culturacores.azores.gov.pt/

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

<https://www.publico.pt/>

<http://www.transportesenegocios.pt/>

<http://www.monumentos.pt/>

<http://ot.azores.gov.pt/>

<https://dre.tretas.org/>

www.culturacores.azores.gov.pt/

<http://bagosdeuva.blogspot.pt/>

<http://rgraciosa.blogspot.pt/>

<http://www.azores.gov.pt/>

<http://ot.azores.gov.pt/>

<https://www.portugal2020.pt/>

<https://www.unescoportugal.mne.pt/pt/>

<http://www.icomos.pt/>

<http://www.dgterritorio.pt/>

<http://ftp.igeo.pt/>

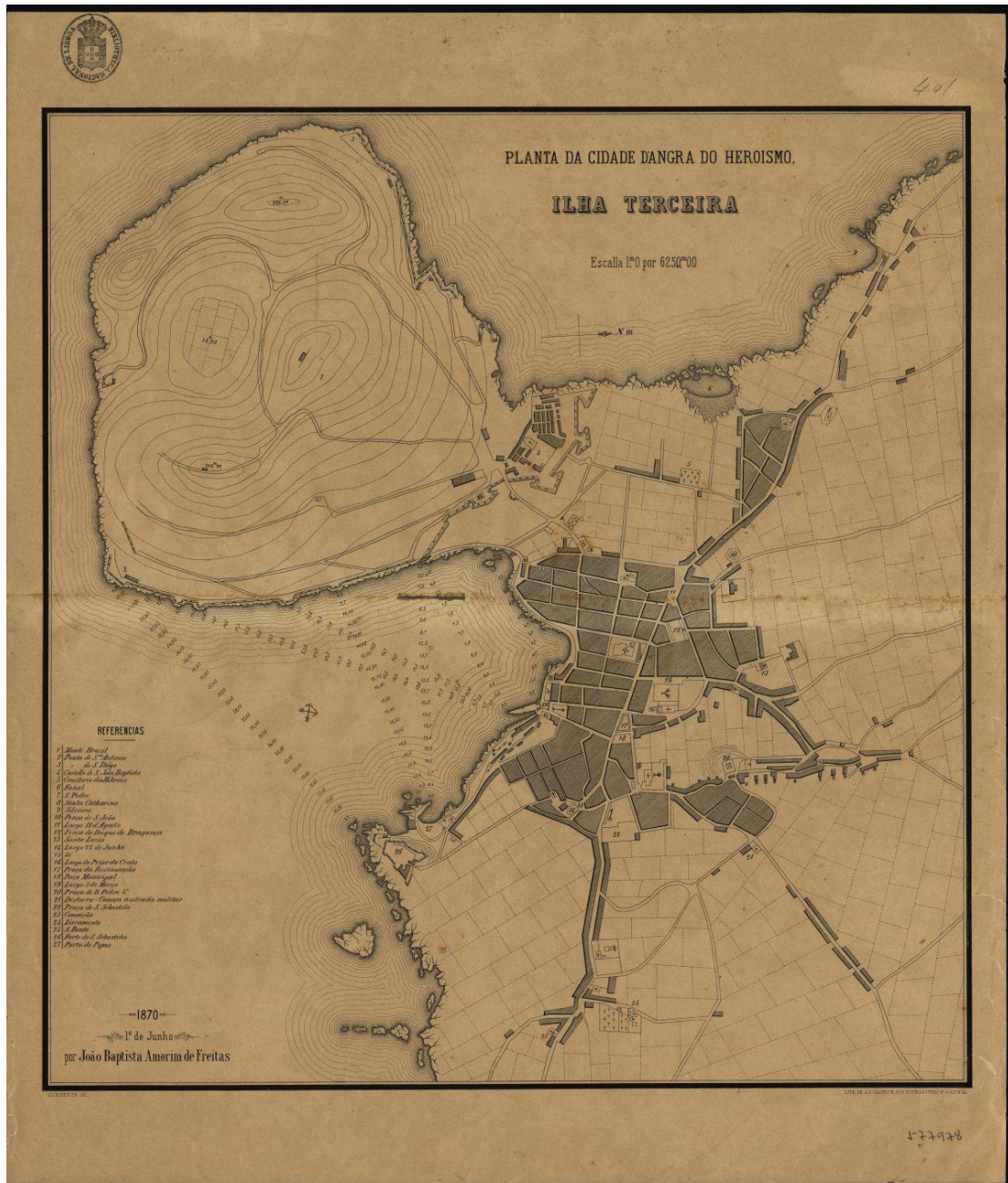
<http://www.ihit.pt/>

<http://cblogazores.blogspot.pt/>

<http://repositorio.ul.pt/>

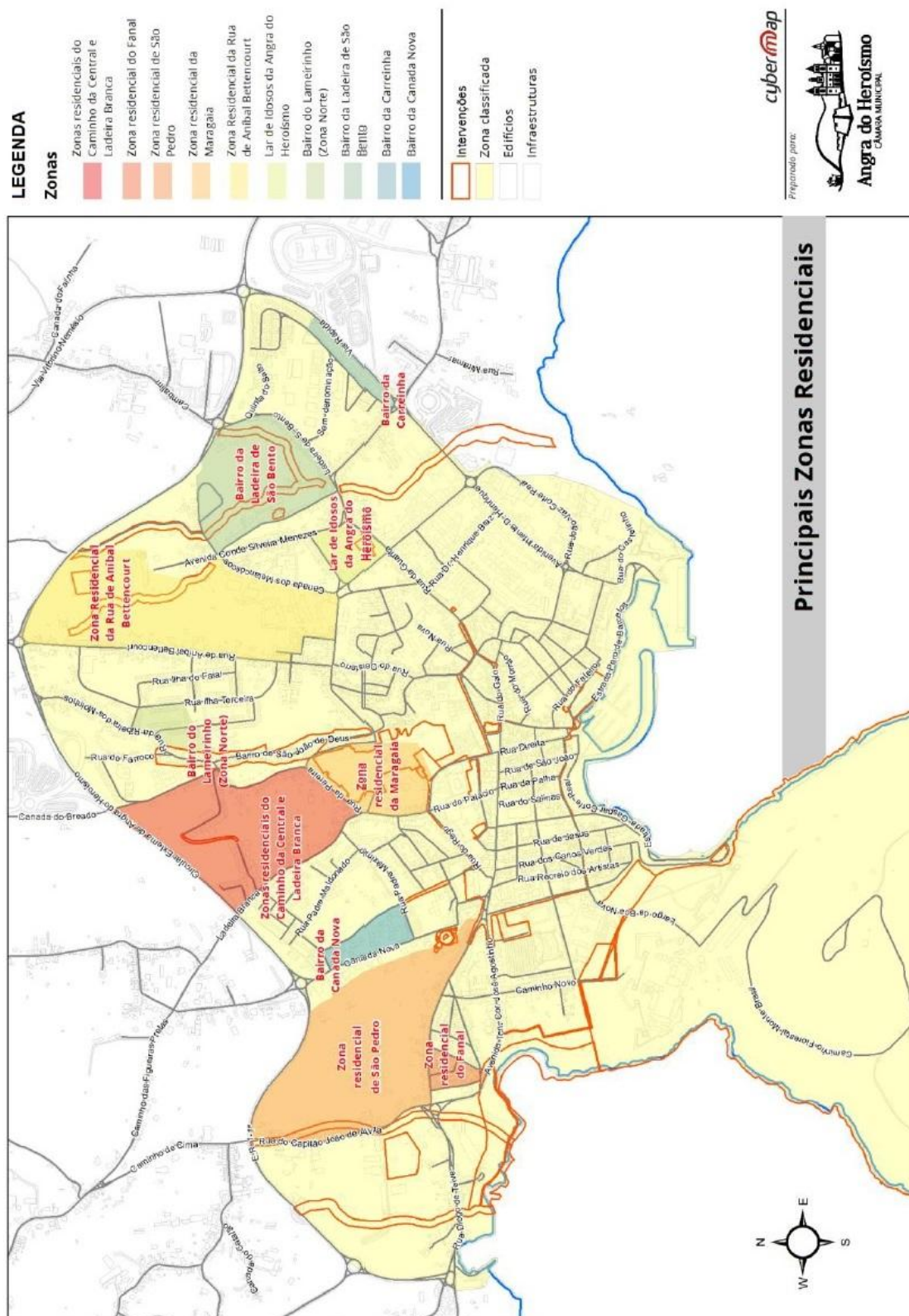
<http://www.patrimoniocultural.pt/>

Anexos



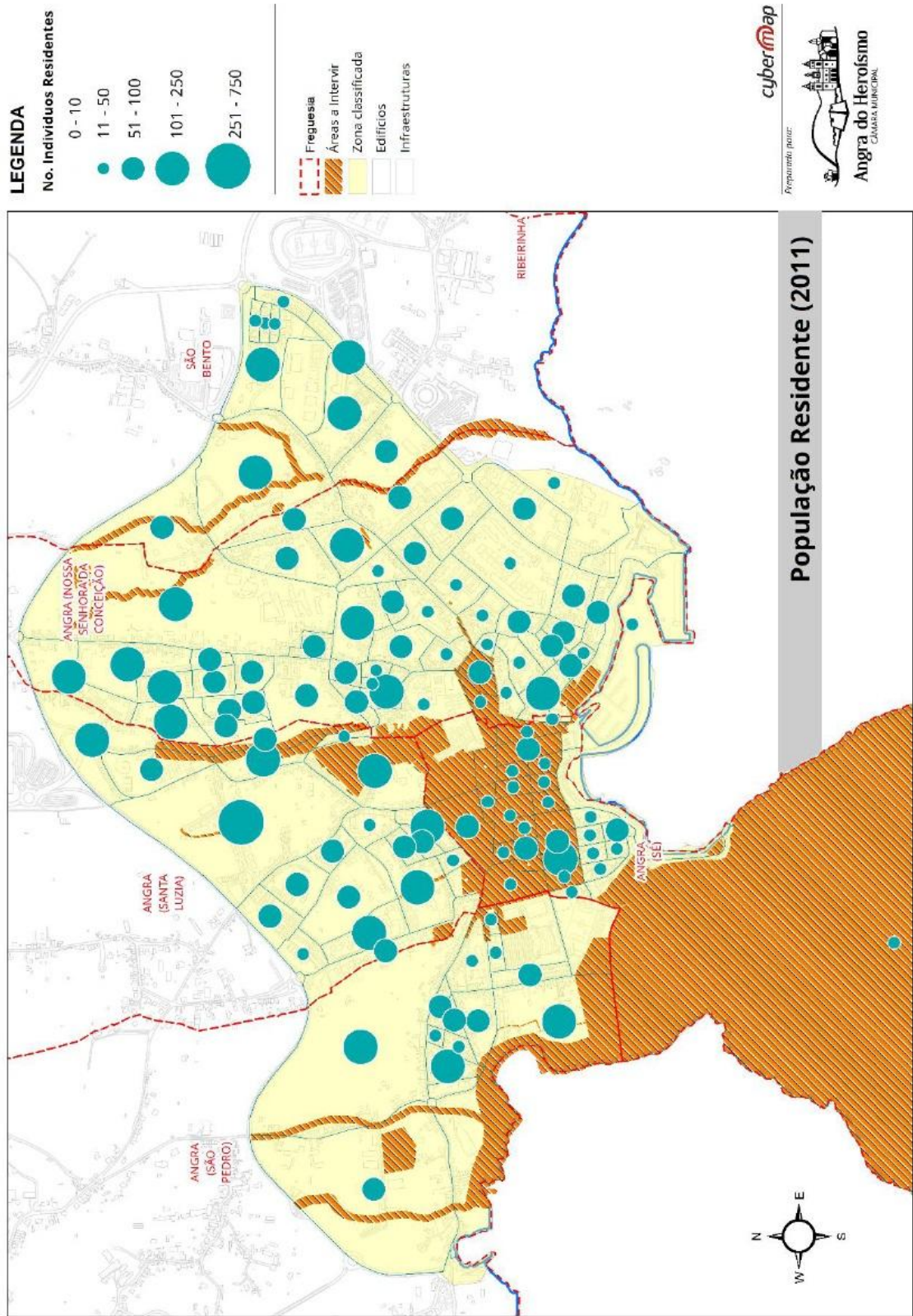
Anexo 1- acedido em 13 de junho de 2016 em http://2.bp.blogspot.com/-sk1g2IUac5k/UQT7ui6dIXI/AAAAAAAC3DA/3kRxpBpBzI0/s1600/1870_Planta_Terceira.jpg

Principais zonas residenciais (Censos 2011)

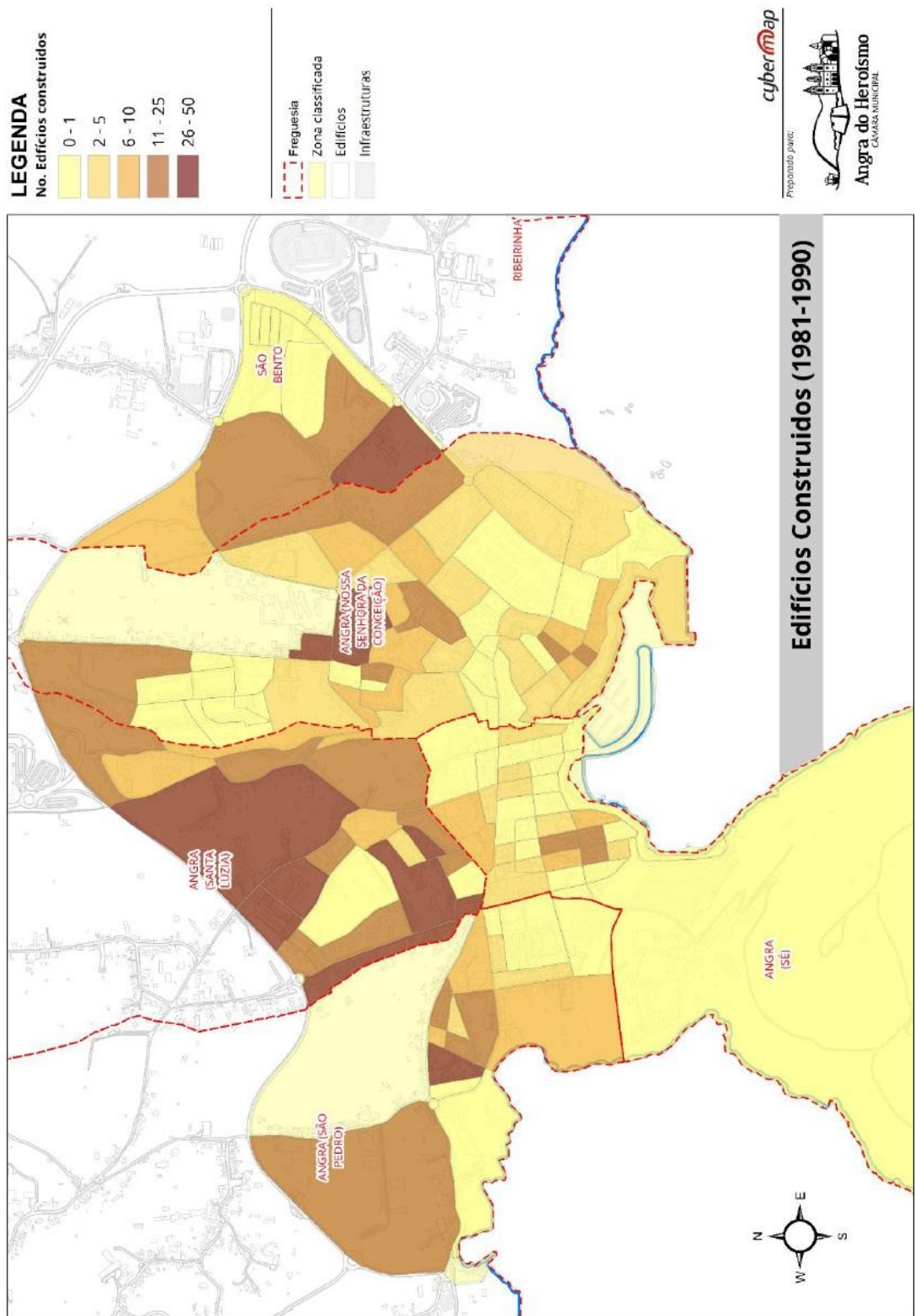


Anexo 2 – (PIRUS, 2016: 17)

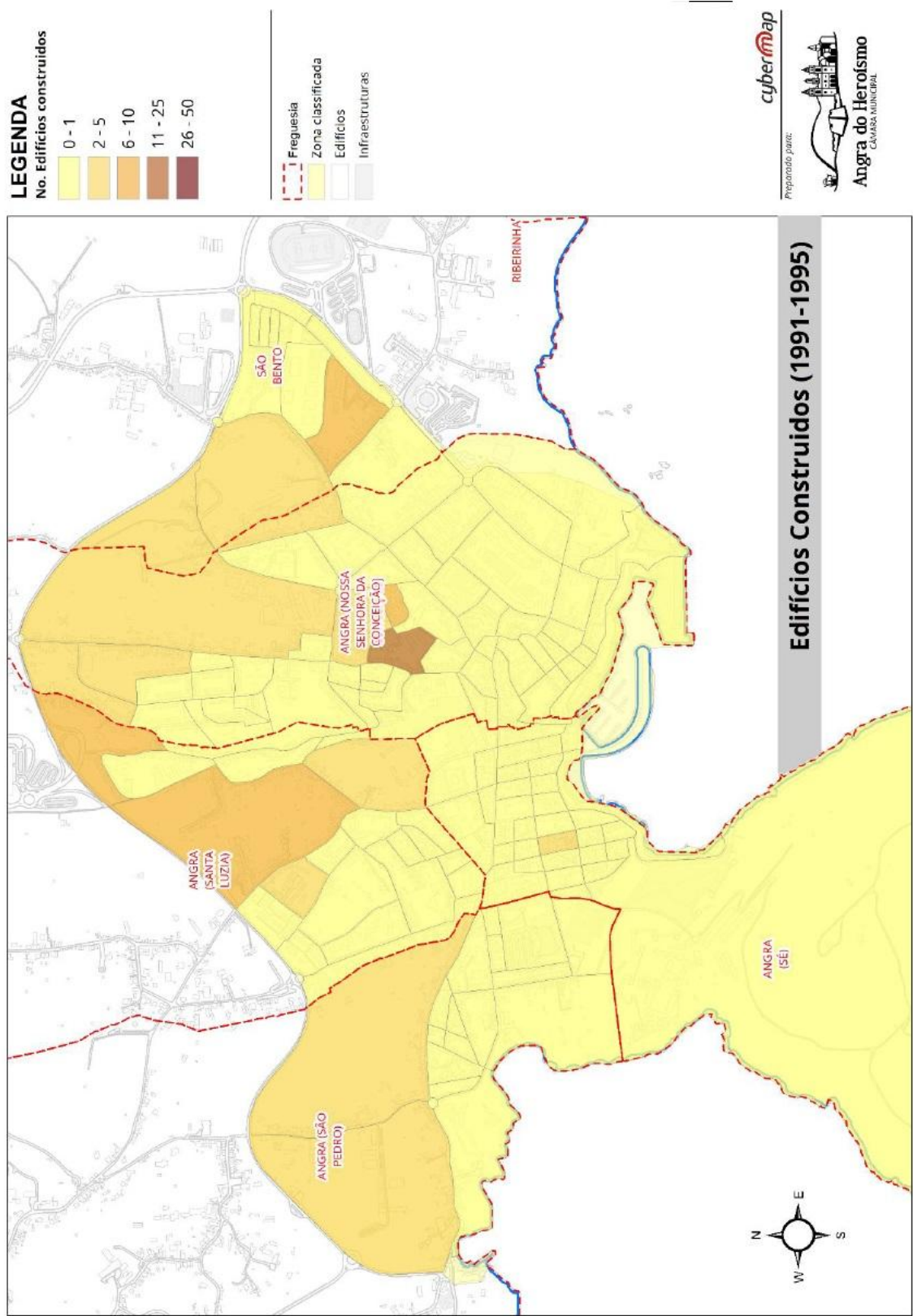
Mapa da população por secção (Censos 2011)



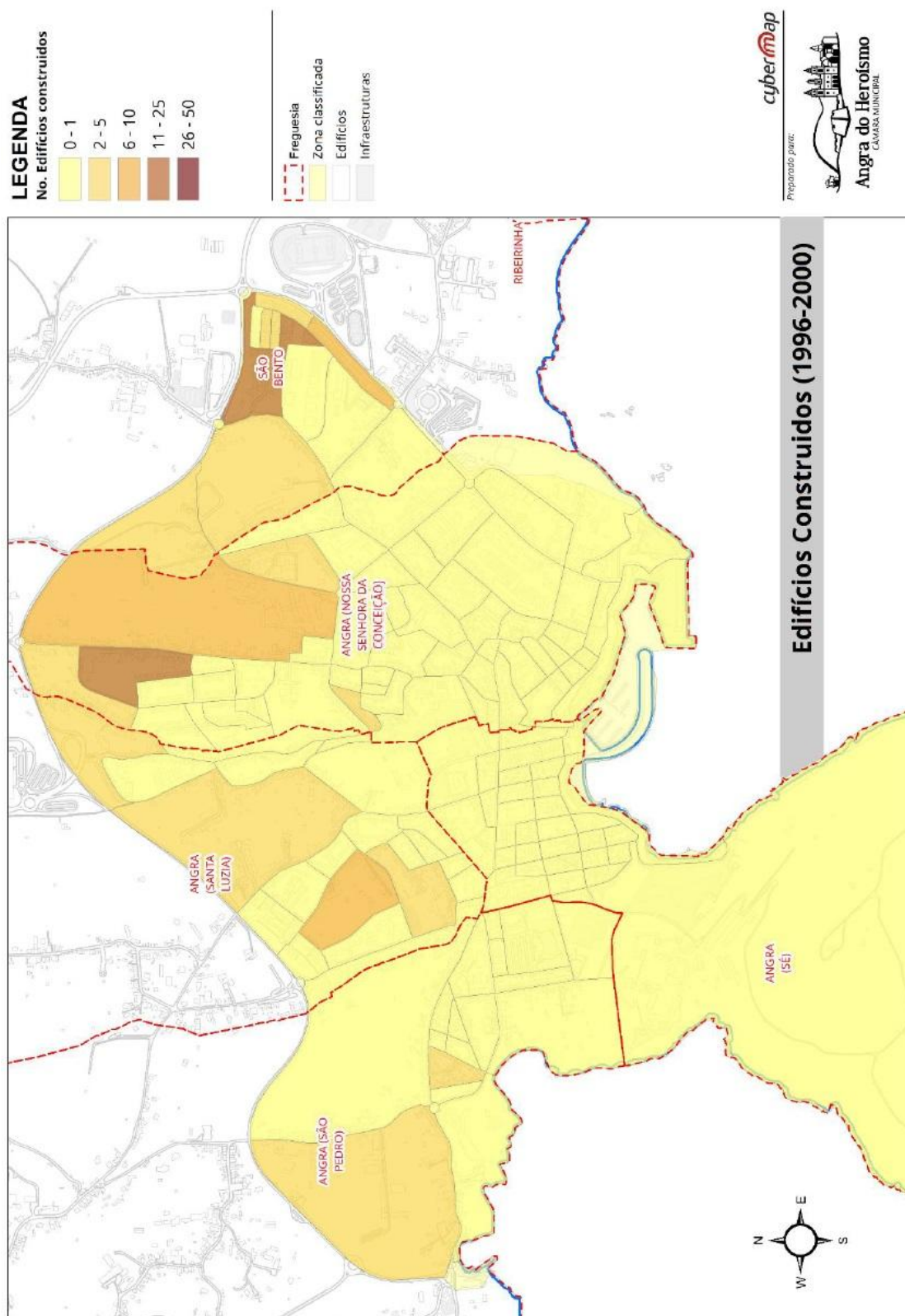
Anexo 3 – (PIRUS, 2016: 18)



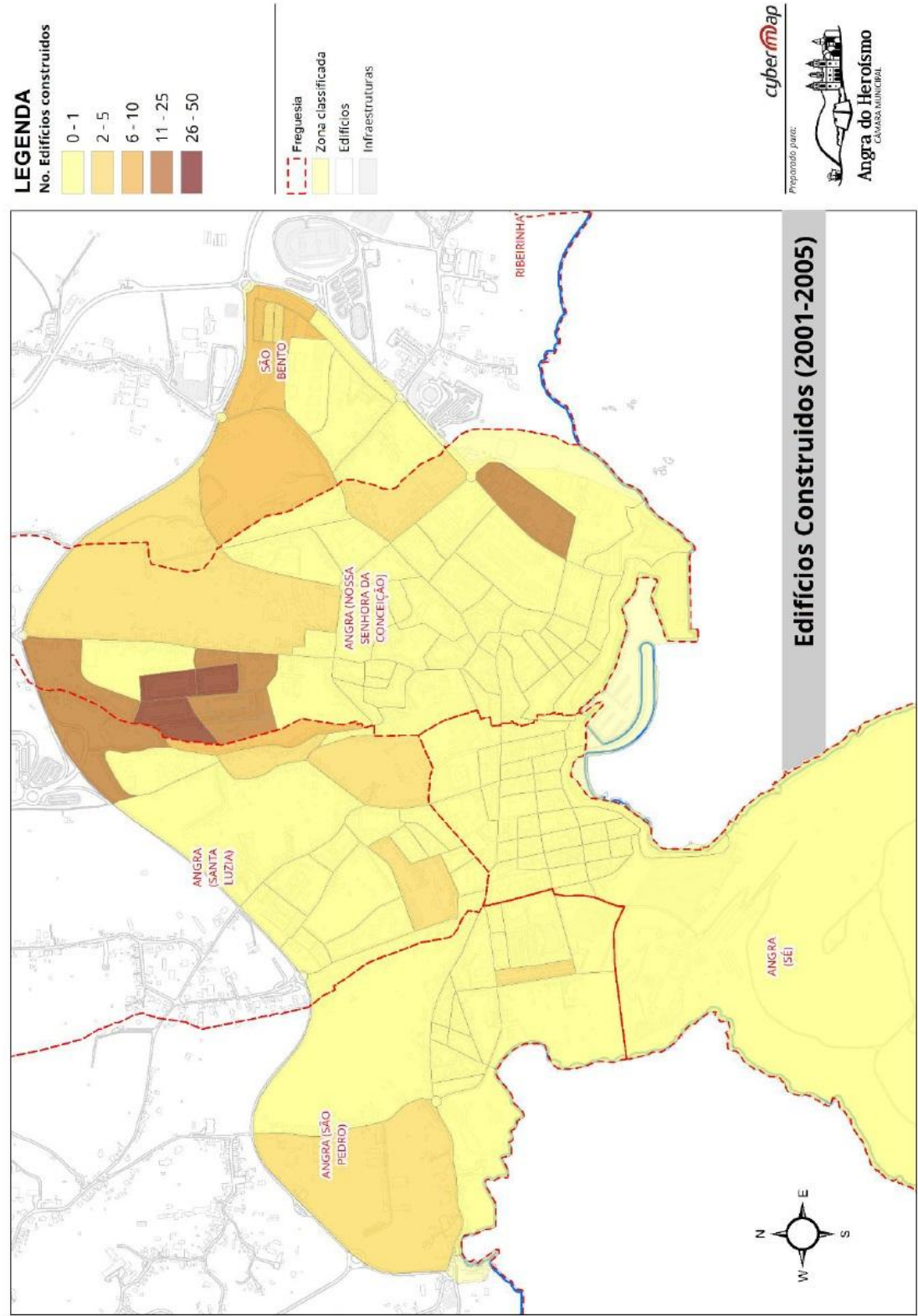
Anexo 4 – (PIRUS, 2016: 23)



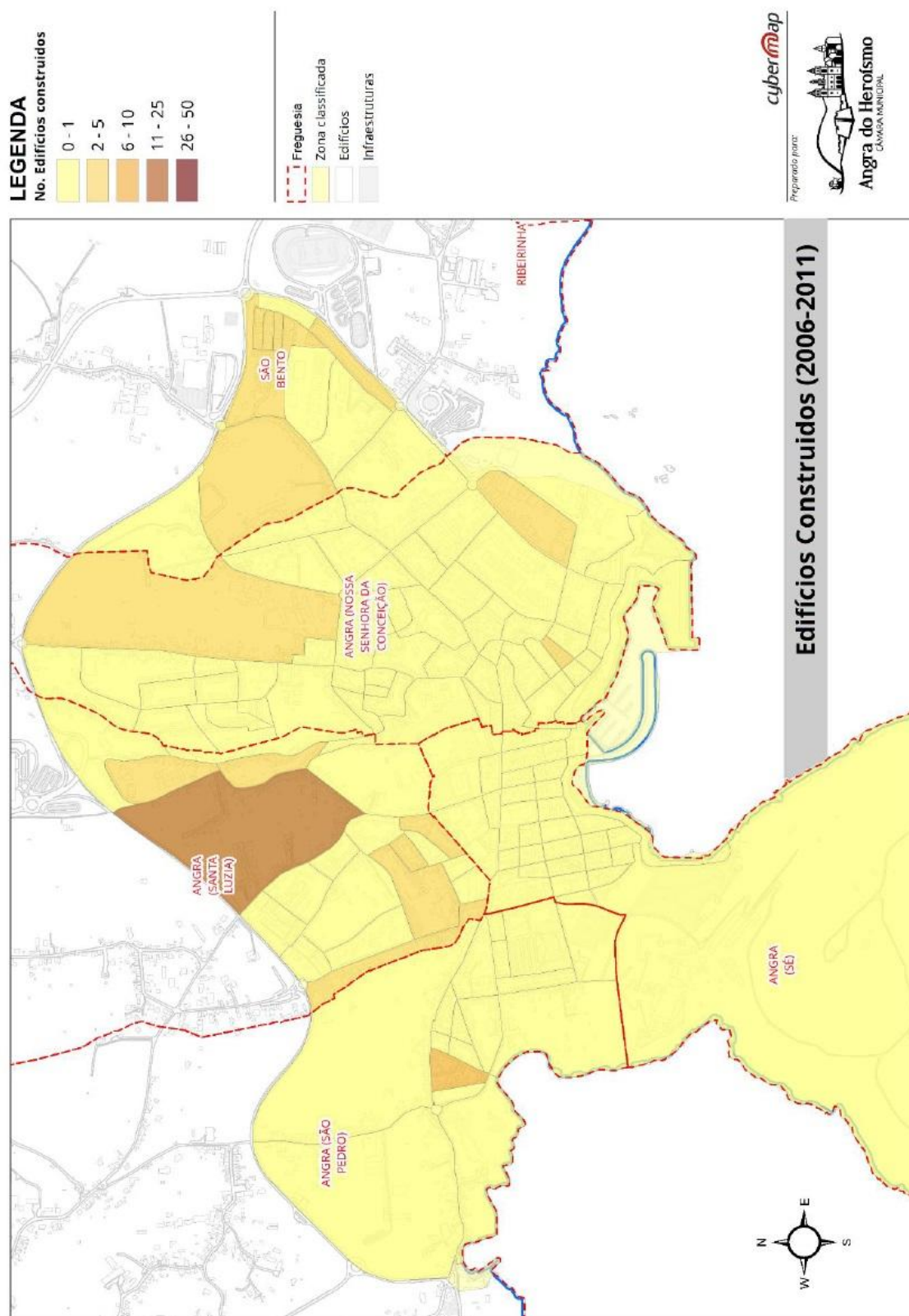
Anexo 5 – (PIRUS, 2016: 24)



Anexo 6 – (PIRUS, 2016: 25)

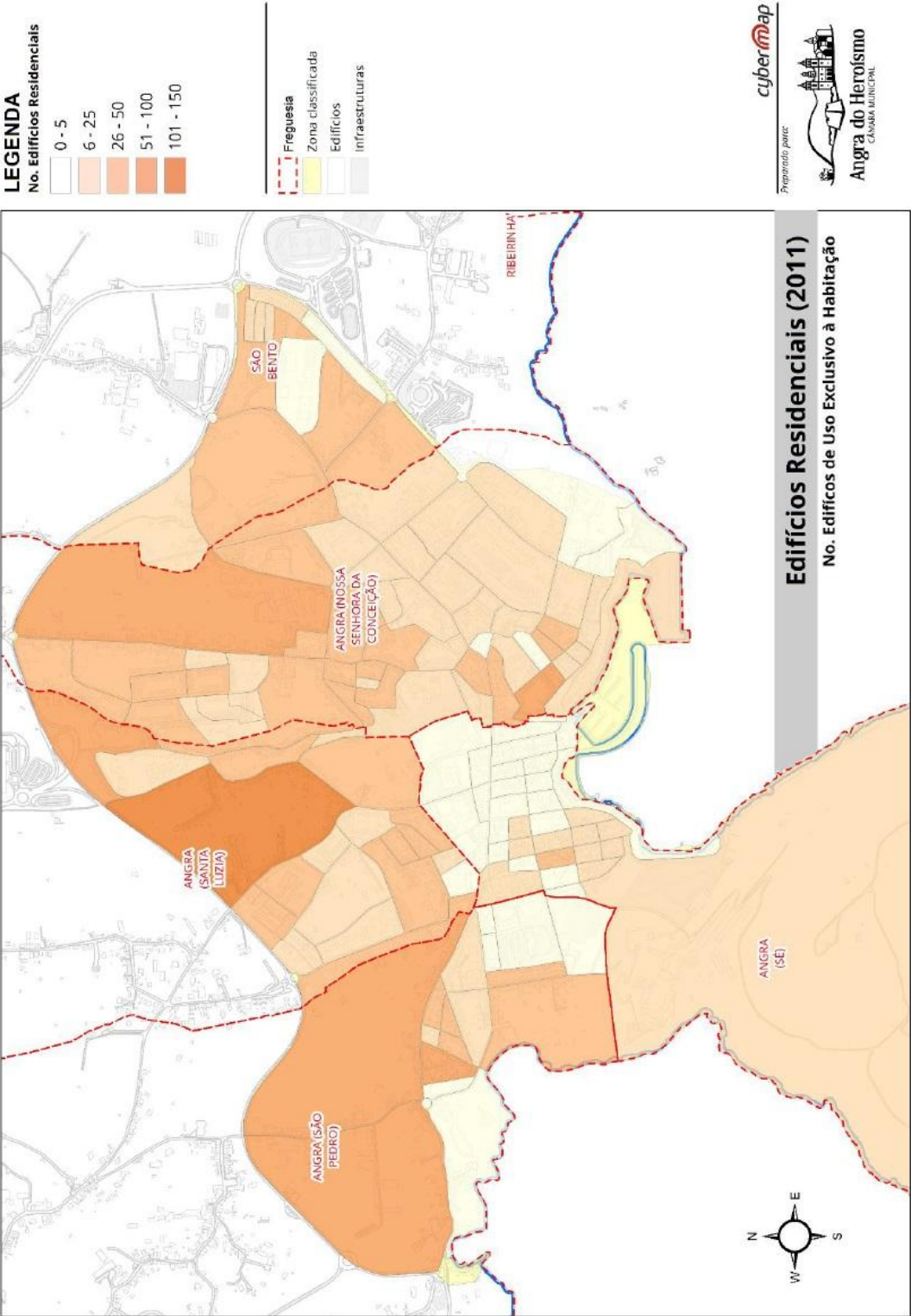


Anexo 7 – (PIRUS, 2016: 26)



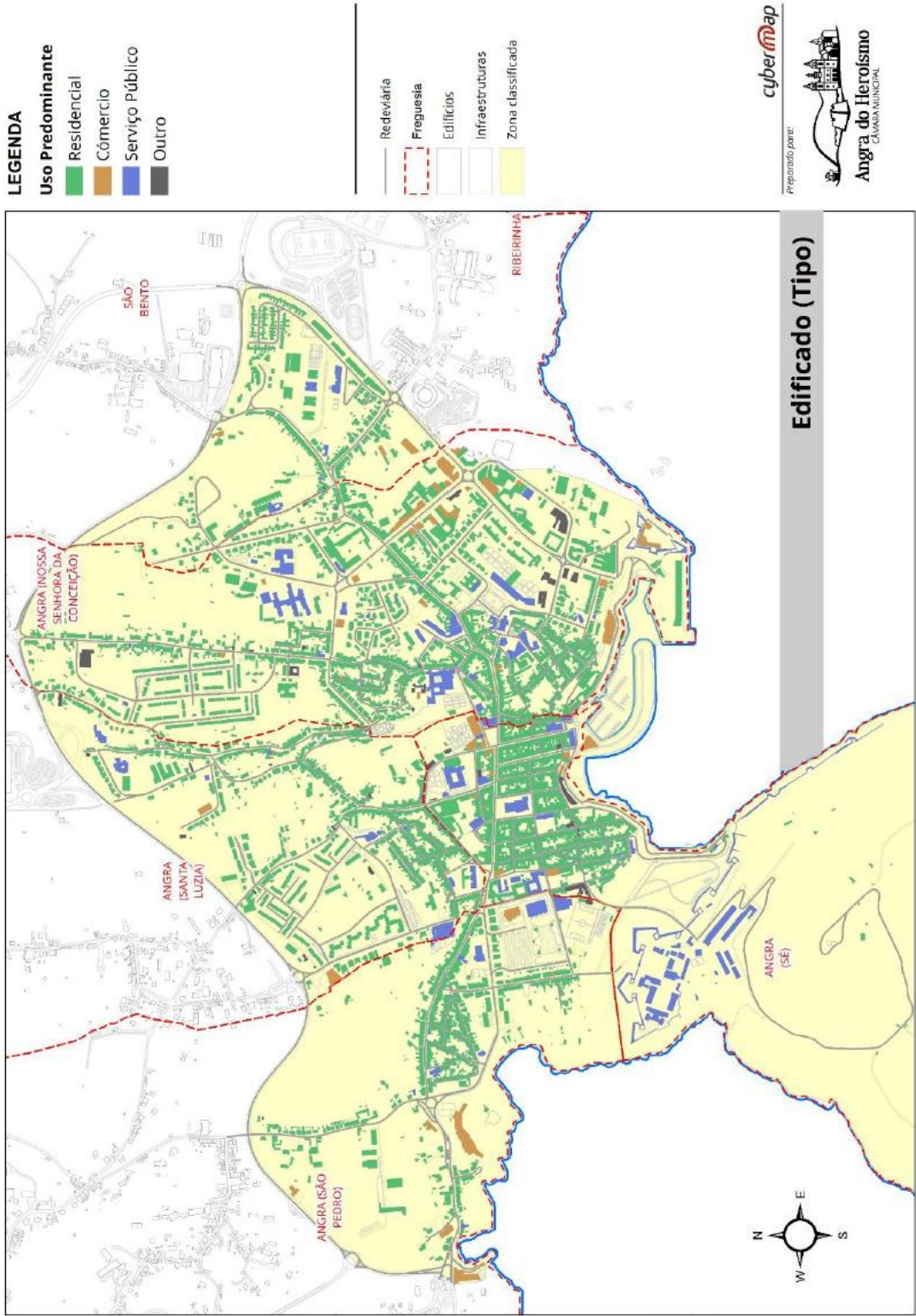
Anexo 8 – (PIRUS, 2016: 27)

Mapa do edificado urbano residencial



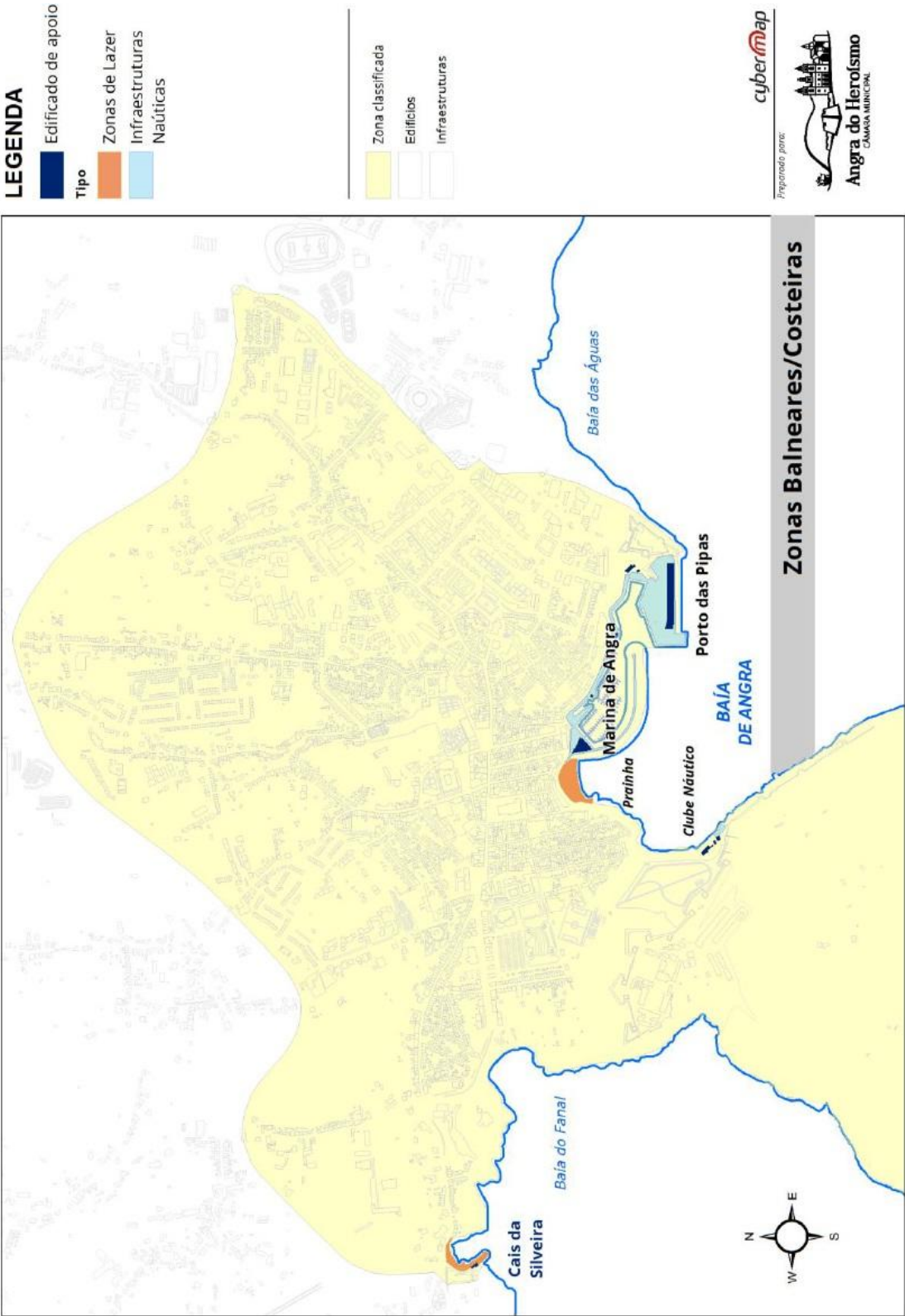
Anexo 9 – (PIRUS, 2016: 38)

Mapa da tipologia predominante do edificado



Anexo 10 – (PIRUS, 2016: 30)

Mapa da orla marítima e infraestruturas



Anexo 11 – (PIRUS, 2016: 56)

Anexo 12 - Lista do património cultural da humanidade em Portugal:

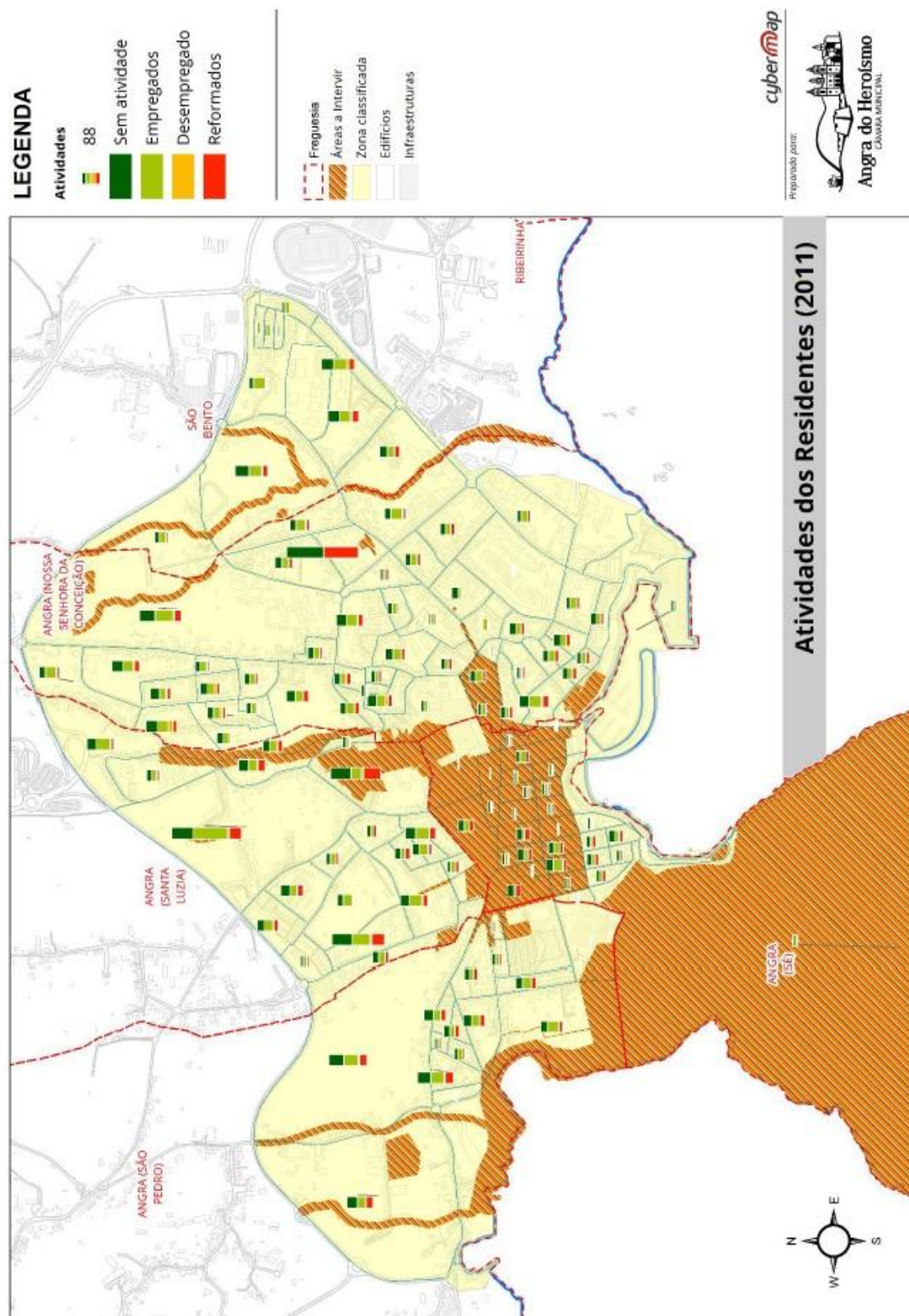
- 1 Centro Histórico de Angra do Heroísmo – 1983
- 2 Mosteiro dos Jerónimos e Torre de Belém – 1983
- 3 Mosteiro da Batalha – 1983
- 4 Convento de Cristo em Tomar – 1983
- 5 Centro Histórico de Évora – 1988
- 6 Mosteiro de Alcobaça – 1989
- 7 Paisagem Cultural de Sintra – 1995
- 8 Centro Histórico do Porto – 1996
- 9 Sítio de Arte Rupestre Pré-Histórica do Vale do Côa – 1998
- 10 Floresta Laurissitiva da Madeira – 1999
- 11 Centro Histórico de Guimarães – 2001
- 12 Alto Douro Vinhateiro – 2001
- 13 Paisagem da Cultura da Vinha da Ilha do Pico – 2004
- 14 Cidade-quartel fronteiriça de Elvas e as suas fortificações – 2012
- 15 Universidade de Coimbra – Alta e Sofia – 2013

Anexo 13 - Critérios sobre a designação de património cultural da Humanidade

- i) – Representar uma obra-prima do génio criativo humano
- ii) – Mostrar um intercâmbio importante de valores humanos, durante um determinado tempo ou em uma área cultural do mundo, no desenvolvimento da arquitetura ou tecnologia, das artes monumentais, do planeamento urbano ou do desenho de paisagem
- iii) – Mostrar um testemunho único, ou ao menos excecional, de uma tradição cultural ou de uma civilização que está viva ou que tenha desaparecido
- iv) – Ser um exemplo de um tipo de edifício ou conjunto arquitetónico, tecnológico ou de paisagem, que ilustre significativos estágios da história humana
- v) – Ser um exemplo destacado de um estabelecimento humano tradicional ou do uso da terra, que seja representativo de uma cultura (ou várias), especialmente quando se torna(am) vulnerável(veis) sob o impacto de uma mudança irreversível
- vi) – Estar diretamente ou tangivelmente associado a eventos ou tradições vivas, com ideias ou crenças, com trabalhos artísticos e literários de destacada importância universal
- vii) – Conter fenómenos naturais excecionais ou áreas de beleza natural e estética de excecional importância
- viii) – Ser um exemplo excecional representativo de diferentes estágios da história da Terra, incluindo o registo da vida e dos processos geológicos no desenvolvimento das formas terrestres ou de elementos geomórficos ou fisiográficos importantes
- ix) – Ser um exemplo excecional que represente processos ecológicos e biológicos significativos da evolução e do desenvolvimento de ecossistemas terrestres, costeiros, marítimos ou aquáticos e comunidades de plantas ou animais
- x) – Conter os mais importantes e significativos habitats naturais para a conservação *in situ* da diversidade biológica, incluindo aqueles que contenham

espécies ameaçadas que possuem um valor universal excecional do ponto de vista da ciência ou da conservação.

Mapa representativo da atividade dos residentes (Censos 2011)



Anexo 14 – (PIRUS, 2016: 61)