

# **DO URBANO EXTENSIVO**

Três amostras no Vale do Pele



Abílio Fernando Pinto e Silva

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura  
sob orientação do Professor Doutor Álvaro Domingues  
e do Professor Catedrático Walter Rossa  
Departamento de Arquitectura, FCTUC, Julho 2017



## **DO URBANO EXTENSIVO**

Três amostras no Vale do Pele

Nota à edição:

A presente dissertação segue o antigo acordo Ortográfico, por decisão do autor, e utiliza a norma de referências bibliográficas *Chicago Manual of Style 16th edition full note*. As citações transcritas em português referentes a edições de língua não portuguesa foram sujeitas a uma tradução livre.



Agradeço,

Ao Professor Álvaro Domingues pela sabedoria e disponibilidade com que orientou este trabalho.

Ao Professor Walter Rossa, por me ter encaminhado para o lugar certo.

Aos meus amigos, sobretudo aos de casa, por me acompanharem nos tempos longos deste curso.

À Patrícia, pelo apoio incondicional.

Aos meus pais, por tudo.



## **Resumo**

A presente dissertação tem como objectivo o estudo dos processos de urbanização extensiva que se verificam no Noroeste Português. A partir de três amostras do mosaico urbano do Vale do Rio Pele, afluente do Ave que cruza o Município de Vila Nova de Famalicão, pretendemos analisar os fenómenos de desruralização, industrialização e infra-estruturação do território.

Reconhecendo uma nova condição urbana, que ultrapassa o domínio das cidades consolidadas e se estende a territórios cada vez mais distantes, torna-se pertinente demonstrar uma face da diversidade dos processos de urbanização.

A inércia da dicotomia cidade x campo ou urbano x rural, sobretudo na prática urbanística, tem ocultado as potencialidades e problemáticas específicas destes territórios. Neste sentido propomos três análises críticas que pretendem demonstrar a metamorfose do rural ao urbano e a necessidade de encontrar estratégias adequadas à escala dos desafios da urbanização contemporânea.



## **Abstract**

This dissertation aims to study the extended urbanization processes that verify in the Portuguese Northwest. From three samples of Pele Valley's urban mosaic, a tributary river from Ave that crosses Vila Nova de Famalicão, we intend to analyse the urban phenomenon of deruralization, industrialization and infrastructuring.

Recognizing a new urban condition, that goes beyond the realm of consolidated cities and extends itself across vast places and territories, becomes relevant to demonstrate the diversity of contemporary urbanization processes.

The inertia of the dichotomies city x countryside and urban x rural, present in the urban studies, has hidden the potentialities and problematics of these territories. In this sense, we propose three critical analyses that intend to demonstrate the metamorphosis between rural and urban sites and the need to find suitable strategies to the challenge scale of contemporary urbanization.



## Sumário

11	Introdução – Metodologia
21	Da Cidade ao Urbano
	Modernização da sociedade e do território
	Do urbano extensivo
	Contextualização da área de referência
43	amostra_A : Desruralização e Urbanização Extensiva
	Do rural
	Desruralização e infra-estruturação
	Morfologia do difuso
	Padrões de ocupação e edificação
83	amostra_B : Industrialização e Urbanização Extensiva
	Industrialização difusa
	Dinâmicas produtivas locais
	Multi-escalaridade – entre o local e o global
	Urbano tecnológico
119	amostra_C : Infra-estruturação e Urbanização Extensiva
	Território e mobilidade
	Acção do Estado
	Urbano rizomático
165	Considerações Finais
177	Referências Bibliográficas
185	Índice de Imagens





*Censuras-me porque todos os meus contos te transportam para o meio de uma cidade sem te falar do espaço que se estende entre uma cidade e outra: se o cobrem mares, campos de aveia, pinhais, pântanos. Vou responder-te com um conto.*

*Pelas ruas de Cecília, cidade ilustre, encontrei uma vez um cabreiro que conduzia encostado às muralhas um rebanho badalante.*

*– Homem abençoado pelos céus – deteve-se para me perguntar –, sabes dizer-me o nome da cidade onde nos encontramos?*

*– Que os deuses te acompanhem! – exclamei. – Como podes não reconhecer a mui ilustre cidade de Cecília?*

*– Tem pena de mim - respondeu ele –, sou um pastor em transumância. Calha-me às vezes a mim e às cabras atravessar cidades, mas não conseguimos distingui-las. Pergunta-me o nome dos pastos: conheço-os todos, o Prado entre as Rochas, a Encosta Verde, a Erva à Sombra. As cidades para mim não têm nome: são lugares sem folhas que separam um pasto do outro, e onde as cabras se assustam nos cruzamentos e se dispersam. Eu e o cão temos de correr para manter compacto o rebanho.*

*– Ao contrário de ti – afirmei –, só reconheço as cidades e não distingo o que está fora delas. Nos lugares desabitados, aos meus olhos todas as pedras e todas as ervas se confundem com qualquer outra pedra ou erva.*

*Desde então passaram muitos anos; conheci muitas mais cidades e percorri continentes. Um dia caminhava por entre esquinas de casas todas iguais: tinha-me perdido. Perguntei a um transeunte: – Que os imortais te protejam, sabes dizer-me onde nos encontramos?*

*– Em Cecília, não podia deixar de ser! – respondeu-me ele. – Caminhamos há tanto tempo pelas suas ruas, eu e as cabras, e nunca mais se consegue sair...*

*Reconheci-o, apesar da longa barba branca: era pastor da outra vez. Seguiam-no poucas cabras peladas, que já nem cheiravam mal, de tão reduzidas a pele e osso. Roíam papel velho nos bidões do lixo.*

*– Não pode ser! – gritei. – Eu também, não sei há quanto tempo, entrei numa cidade e desde então continuei a penetrar cada vez mais pelas suas ruas. Mas como pude chegar aonde dizes tu, se me encontrava noutra cidade, afastadíssima de Cecília, e nunca mais saí dela?*

*– Os lugares misturaram-se – disse o cabreiro, – Cecília está em toda a parte; aqui dantes devia ser o Prado da Salva Baixa. As minhas cabras reconhecem as ervas do separador das faixas da rua.*



## Introdução

A ideia de cidade compacta, homogénea, regular e definida por limites precisos que a separavam do campo ou do meio rural é já muito dificilmente reconhecível no território ocidental contemporâneo. Se por um lado as cidades cresceram exponencialmente desde o período da industrialização, por outro o rural, nas bases que o definiam – *cultura camponesa tradicional e economia agrícola familiar de subsistência*<sup>1</sup> – desapareceu. Basta verificar a diversidade das paisagens da “desruralização”<sup>2</sup>, para constatar a diversidade da metamorfose, desde o abandono, à urbanização, à produção agrícola intensiva em modo empresarial, ou a ocupação turística.

O processo acelerado da modernização da sociedade está a produzir mudanças na sua organização e, por isso, também no território. Outrora confinada a territórios perfeitamente distintos do seu entorno, a cidade (aquilo a que habitualmente chamamos cidade) está a diluir-se em processos de urbanização que tomam forma e lugar nas mais variadas escalas, construções, actividades ou estilos de vida. Estas novas formas de territorialização não se coadunam com o modelo dicotómico *cidade x campo, urbano x rural, ou centro x periferia*.

Tal como narrou *Ítalo Calvino* no conto da cidade de Cecília *os espaços misturaram-se*, dando origem a um nova condição urbana que assenta sobre vários processos de aglomeração e dispersão. O espaço urbanizado é hoje uma mancha extensa, descontínua, fragmentada, heterógena e multipolarizada onde as cidades tradicionais e as suas periferias contíguas estão intrinsecamente conectadas (por várias redes infra-estruturais físicas e virtuais) com novas geografias de urbanização. A estes processos de urbanização emergentes, que descrevem as múltiplas lógicas de territorialização contemporânea, tomamos a designação de “urbanização extensiva”<sup>3</sup>.

---

1. Nuno Portas et al., *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003). p.31

2. Desruralização é o termo utilizado para descrever o processo de desaparecimento da agricultura pré-moderna e da cultura rural in Álvaro Domingues, *Vida no Campo* (Porto: Dafne Editora, 2011). p.22

3. Urbanização extensiva é o termo para designar os processos e formas de construção extensas e descontínuas que se verificam no território in Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011)



Perante as várias faces que estes processos de urbanização podem assumir – como por exemplo a emergência de polaridades de grande dimensão normalmente associadas a mega-estruturas (shoppings, aeroportos, hospitais, institutos de ensino) –, orientamos o nosso estudo para os processos de urbanização dos territórios “ex-rurais”, uma vez que a metamorfose do rural ao urbano torna clara a falência de qualquer abordagem urbanística que ainda se expresse pela dicotomia *urbano x rural* ou *cidade x campo*.

Tomando o caso do Noroeste Português como um exemplo paradigmático destas formas de urbanização, escolhemos uma área de referência localizada no Município de Vila Nova de Famalicão, mais concretamente uma parte do mosaico urbano do Vale do Pele, à qual vamos recorrer para extrair três exemplos de relevância teórica que pretendem ser representativos de fenómenos e ocorrências frequentes nestes territórios extensivamente urbanizados.

Neste sentido, a amostra A – Desruralização e Urbanização Extensiva – detém-se inicialmente na explicação da ocupação rural típica do Entre-Douro-e-Minho, para posteriormente tomar conta das transformações que os processos de *desruralização* e *urbanização extensiva* produziram no território. Esta análise foca-se ainda na comparação de duas tendências de edificação residencial, onde a primeira regista o padrão típico de ocupação – habitação unifamiliar com exterior apropriável para plantação agrícola de autoconsumo; e a segunda os processos de loteamento, que nas últimas décadas, seguindo as suas próprias lógicas económicas e espaciais, foram fragmentando o espaço urbano.

Seguidamente a amostra B – Industrialização e Urbanização Extensiva – foca-se no estudo da transformação dos sistemas produtivos no Noroeste Português e especialmente no Vale do Ave, onde o processo de “industrialização difusa”<sup>4</sup> foi fundamental enquanto polarizador de emprego e motor da urbanização. Nesta análise destacamos a alteração dos padrões locativos das actividades económicas e a composição funcional heterogénea que resulta dessas transformações. Utilizando como exemplo a Fábrica Têxtil Riopele, explicamos a progressiva entrada das actividades produtivas nos mercados globalizados do capitalismo económico, com o propósito de demonstrar a natureza multi-escalar das dinâmicas urbanas e a necessidade de ajustar práticas e modelos de planeamento a essa realidade.

---

4. Industrialização difusa é o termo utilizado para descrever o processo de industrialização dispersa pelo território *in* Artur Pires, «Industrialização Difusa e “Modelos” de desenvolvimento: um estudo no distrito de Aveiro», *Revista Finisterra Centro de Estudos Geográficos*, 1986: 239-269.



Por fim, a amostra C – Infra-estruturação e Urbanização Extensiva – tem por objectivo analisar os sistemas e infra-estruturas de mobilidade, no sentido de explicar a relação intrínseca entre os elementos infra-estruturais e o conjunto de práticas sociais e espaciais existentes. Nesta análise explicamos sucintamente a evolução e o modelo actual de regulação da Infra-estrutura Viária Nacional, de forma a demonstrar que as práticas vigentes, instituídas num sistema hierárquico e de categorias mutuamente exclusivas, não se revelam operativas nestes territórios de matriz rural uma vez que aqui a infra-estrutura viária atende a outros princípios de organização. Assim propomos uma interpretação do sistema de mobilidade segundo a noção de uma estrutura rizomática demonstrando ocorrências tipo que sustentam essa análise.

Embora as temáticas abordadas em cada análise sejam sumariamente visíveis em todo o território seleccionado, esta abordagem permite-nos demonstrar detalhadamente cada um desses processos, tomando fragmentos territoriais onde são mais visíveis.

Em síntese, a presente dissertação pretende construir uma interpretação e um olhar crítico sobre uma das faces do território urbano extensivo, procurando perceber as lógicas a partir das quais se organiza e de que forma as suas dinâmicas e processos multi-escalares podem integrar novas abordagens de planeamento e acção urbanística mais contextualizadas e operativas.

#### METODOLOGIA

O interesse pela temática da *urbanização extensiva* levou-nos a Vila Nova de Famalicão, pela primeira vez, no dia 20 de Fevereiro de 2016, para assistir à conferência de encerramento da exposição *Território: Casa Comum*<sup>5</sup>, desenvolvida pelo Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (CEAU FAUP). O catálogo que resultou dessa investigação/exposição tornou-se um ponto basilar para esta dissertação.

A escolha da área de referência, seguiu de acordo com o território seleccionado para a exposição, havendo por isso, *a priori*, um conjunto de produções gráficas e teóricas que se tornaram fundamentais para as análises que desenvolvemos nesta dissertação.

---

5. A exposição *Território: Casa Comum* (Julho de 2015 - Fevereiro de 2016) foi elaborada pelo Grupo Morfologias e Dinâmicas do Território (MDT) do Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto em parceria com a autarquia de Vila Nova de Famalicão e tinha no âmbito do estudo o território de urbanização extensiva.





Percorrendo esse território, foram-se encontrando questões, dúvidas e incertezas sobre o que se observava e a forma como se observava. Assim, conseguimos fixar três áreas mais reduzidas e de escalas variáveis onde se pretende, num sistema de amostragem, interpretar e problematizar um conjunto de processos e ocorrências frequentes da *urbanização extensiva*, identificadas a partir de situações concretas.

Neste sentido o método utilizado para elaborar esta dissertação desenvolveu-se sobretudo em dois planos complementares: na experiência do território que frequentemente percorremos, fotografamos e desenhamos e na pesquisa bibliográfica que, orientando-se sobretudo pelas temáticas do urbanismo, das políticas urbanas e da arquitectura também abrangeu necessariamente história, geografia, filosofia e sociologia. O Estado da Arte será referido ao longo da dissertação de acordo com os temas de cada capítulo.







## Da Cidade ao Urbano

### MODERNIZAÇÃO DA SOCIEDADE E DO TERRITÓRIO

Houve de facto um tempo, onde as cidades eram círculos muralhados que definiam os limites da urbanidade em relação a um espaço exterior, o campo. Nesse tempo, a urbe, espaço físico da cidade, congregava em si um modelo uniformizador do habitar onde se instituiu uma política e uma civilidade comum. A cidade correspondia a uma composição morfológica, a uma organização social e a uma normativa de poder que regulava a forma e a comunidade.<sup>1</sup>

Por outro lado, o campo, subalterno à condição da urbe, representava-se por um espaço aberto e informe que rodeava e ligava as cidades, onde se faziam as plantações agrícolas que a alimentavam e se exploravam florestas e outras paisagens naturais. Esta relação dicotómica entre cidade e campo marcou durante vários séculos diferenças sociais, culturais, políticas e económicas para quem vivia dentro e fora de muros.

No decurso da modernização da sociedade ocidental, marcada por períodos de grandes rupturas intelectuais, técnicas e científicas, os modos de territorialização foram-se transformando numa relação de grande interdependência com as transformações sociais. O território enquanto produto da sociedade que o habita, espelha da melhor forma os seus modelos de organização.

No sentido de compreender a sucessiva reconfiguração da sociedade /território, *François Ascher*<sup>2</sup> investigou o processo de modernização e dividiu-o em três grandes fases, que se tornam importantes esclarecer. Antes de mais deve-se frisar que este processo representa genericamente a evolução de toda a sociedade ocidental, sendo que se foi ajustando à medida das culturas e dos territórios onde tomou lugar.

---

1. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.21

2. François Ascher, *Novos princípios do urbanismo; seguido de novos compromissos urbanos: um léxico* (Lisboa: Livros Horizonte, 2001).



A primeira fase da modernidade, representa o período entre o fim da idade média e o início da revolução industrial. Neste espectro temporal, demarca-se o período renascentista, que instaurou uma revolução intelectual na procura da razão e da racionalidade científica e experimental. O Homem, que passou a ser o centro do mundo, reorganizou os poderes centrais e fundiu o Estado-Nação para se sobrepôr à soberania da Igreja e aos valores religiosos. A cidade da renascença reflectiu a supressão das crenças medievais e a retoma dos valores da antiguidade clássica, no esforço de materializar a utopia e desenhar a perspectiva da cidade ideal, arredada da obscuridade da idade média. Criaram-se novas “avenidas, praças e jardins urbanos que [acabaram] com a amálgama de ruelas, vielas e hortas”<sup>3</sup> e fixaram-se novos limites para as muralhas que constantemente se alargaram até à sua extinção enquanto elemento urbano, outrora fundamental para a protecção e defesa da cidade.

A segunda fase de modernização chega com a revolução agrícola e industrial, o início da euforia revolucionária e o desejo pela máquina transformou toda a sociedade, toldada pela técnica e pela sistematização do trabalho. As mãos que dominavam as alfaixas agrícolas passaram para o trabalho industrial mecanizado, a produção em massa começou a dominar o mercado e a exigir mais e mais rápidas formas de mobilidade para *aumentar o desempenho dos transportes e do armazenamento de bens, de informações e de pessoas*<sup>4</sup>. Neste período verificou-se em larga escala, o êxodo rural, que levou as comunidades camponesas a migrar para os espaços urbanos onde se concentrava o trabalho industrial. As cidades expandiram-se colonizando anéis periféricos cada vez mais distantes, regidos pelos *zonamentos monofuncionais e as estruturas urbanas hierárquicas dos princípios funcionalistas do movimento moderno*<sup>5</sup>.

Talvez hoje, tudo fosse mais fácil de explicar se a explosão urbana se constituísse apenas no registo de mancha de óleo, que previa avançar gradualmente sobre o campo.<sup>6</sup>

---

3. François Ascher, *Novos princípios do urbanismo; seguido de novos compromissos urbanos: um léxico* (Lisboa: Livros Horizonte, 2001), p.26

4. Ibid., p.28

5. Ibid., p.30

6. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.23





Contudo, o processo de modernização acelerado que se evidenciou na sociedade contemporânea, principalmente desde meados do século XX, com os sucessivos avanços científicos e tecnológicos, provocou uma abrupta mudança na formulação da sociedade e por consequência na forma como esta se territorializa.

A terceira revolução moderna, menos consensual do que as duas primeiras, representa a contemporaneidade e é marcada pela democratização de novas formas de comunicação e de acesso à informação, permitindo a *reflexividade*<sup>7</sup> do conhecimento. A ideia de *racionalidade simplificadora*<sup>8</sup>, baseada nos princípios mecanicistas da segunda modernidade, deram lugar a uma sociedade mais cognitiva onde as múltiplas possibilidades de conhecimento permitem reavaliar todos os processos da sua construção de forma instantânea, ou seja, permitindo a cada um construir uma resposta diferenciada e cada vez menos atenta a dogmas ou tradições.

A mudança de paradigma no modo de aceder e distribuir a informação, para a partir dela construir sentidos diferenciados, “re-caracterizou” as relações sociais. Cada vez menos dependentes da relação física – escala local –, as formas de sociabilidade assumem-se em diferentes dimensões, ou seja, cada indivíduo torna-se capaz de ter múltiplos interesses e pertencer a esferas distintas, sendo cada vez mais indiferente o meio em que se encontra.

Vivemos por isso, numa estrutura social que está sempre conectada em rede<sup>9</sup>, no fundo uma *sociedade em hipertexto*<sup>10</sup> na qual é possível estar em contacto com vários campos ao mesmo tempo, muitas vezes distantes (fisicamente) entre si. Estas transformações, facilitadas pela sucessiva infra-estruturação dos territórios, cada vez mais longínquos em relação à cidade tradicional, aumentaram drasticamente as possibilidades de territorialização. Os *sistemas socio-técnicos de suporte à mobilidade de pessoas, informação, bens e energia*

---

7. François Ascher, *Novos princípios do urbanismo; seguido de novos compromissos urbanos: um léxico* (Lisboa: Livros Horizonte, 2001). p.33

8. Ibid., p.30

9. cf. Manuel Castells, *A sociedade em rede* (Oxford: Blackwell, 1996).

10. “Os indivíduos deslocam-se real ou virtualmente em universos sociais distintos que eles articulam em configurações diferentes para cada um. Eles formam um hipertexto, à semelhança das palavras que estabelecem a ligação entre um conjunto de textos informatizados. O hipertexto é o processo que permite, clicando sobre uma palavra de um texto, aceder a esta mesma palavra num serie de textos. Num hipertexto, cada palavra pertence simultaneamente a vários textos; em cada um deles participa na produção de sentidos diferentes interagindo com outras palavras do texto, mas segundo sintaxes que eventualmente variam de um texto para o outro.” François Ascher, *op. cit.*, p.47



(PIBE)<sup>11</sup>, onde se incluem todas as redes de infra-estruturas e dispositivos de mobilidade, quando estendidas a vastas áreas, permitem uma grande variedade de padrões urbanos, que deixando de estar restringidos à compacidade da cidade tradicional ou às zonas periféricas contíguas, passam a assumir variadas formas nos mais diversos lugares. Em síntese, a sociedade torna-se mais móvel ou *líquida*<sup>12</sup> e numa relação causa-efeito, o território transforma-se com base na incerteza e instabilidade dessas múltiplas dinâmicas.

O que antes era claro e estável, como a existência de uma cidade compacta que tinha por oposição um espaço exterior, o campo, onde se vivia segundo um modelo social e económico eminentemente agrícola, é hoje dificilmente observável no território contemporâneo ocidental.

Tal como referiu Françoise Choay, “a Europa é hoje triunfalmente urbana. O espaço rural e as populações rurais reduzem de dia para dia enquanto se multiplica o número de megalópoles, conurbações urbanas, tecnopolis e pólos tecnológicos”<sup>13</sup>. Isto significa que as transformações sociais, promovidas pela tendência de generalização dos modos de vida urbanos ou a sua total diferenciação individual; juntamente com a hipermobilidade, traduzida no uso democrático do carro, do telemóvel ou da internet, difundiu uma nova condição urbana que influencia tanto as relações interpessoais e os modos de habitar, como a economia e as dinâmicas de trabalho, nomeadamente os sistemas de produção, distribuição e consumo que tendendo para a globalização, passaram a localizar-se em qualquer parte.

A compressão do tempo, conseguida através dos avanços técnicos e das infra-estruturas de mobilidade, anula a necessidade da compressão do espaço, ou seja da aglomeração de actividades e modos de vida sobre uma mesma área<sup>14</sup>. Neste momento, a cidade dá lugar ao urbano<sup>15</sup>. O espaço compacto, homogéneo, centrípeto e fisicamente limitado da cidade explodiu e a sua mutação explica-se pela existência de novas geografias de urbanização que por sua vez, constroem um urbano extenso e multipolarizado.

---

11. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.25

12. cf. Zygmunt Bauman, *Modernidade líquida*, trad. Plínio Dentzien (Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000).

13. Françoise Choay, «El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad», em *Lo urbano: en 20 autores contemporáneos* (Barcelona: Ediciones UPC, 2004). p.61

14. *Ibid.*, p.69

15. *Ibid.*



## DO URBANO EXTENSIVO

À medida de tão grandes transformações gera-se um desconfinamento territorial da urbanização, e ao mesmo tempo um desconfinamento conceptual que tornam a cidade e o urbano contentores de significados. As palavras cidade e urbano passam designar coisas muito distintas sem que se torne claro, pelo menos em matéria científica, o que elas denominam.<sup>16</sup>

“A cidade canónica modelar, de que falávamos antes, já é parte de um território cambiante que abraça outras cidades ou se estende sobre estes bairros, polígonos, urbanizações mais ou menos dispersas...e, que no seu conjunto não permite reconhecer o antigo modelo de cidade nem mesmo um novo. O que se pode aceitar como primeira descrição, devido a *F. Choay*, é que se trata de uma transformação profunda “da cidade” para “o urbano”, ou seja da mudança desde uma situação secular (...) para uma situação nova mas generalizada em que os modos actuais de vida urbana deixaram de coincidir com os limites e atributos dessa cidade tradicional.”<sup>17</sup>

De facto esta nova realidade urbana, dificilmente poderá dar pelo nome de cidade, se nela se continuarem a ver apenas um modelo morfológico de compacidade e aglomeração tradicional. Da mesma forma que o urbano, extravasando o domínio da “cidade-corpo”<sup>18</sup>, não se pode conter nela e muito menos numa relação dicotómica com a ruralidade, porque esta representa, hoje, uma parte ínfima no território e da sociedade.

Por conseguinte, tomamos o urbano como o “modo dominante de territorialização da sociedade”<sup>19</sup>, sendo que a urbanização representa *todas as acções de construção e*

---

16. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.19

17. Nuno Portas, «De uma cidade a outra: perspectivas periféricas», em *Os Tempos das Formas* (Guimarães: EAUM, 2012). p.220

18. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.27

19. Álvaro Domingues, «Urbanização Extensiva – uma nova escala para o planeamento» (CITTA 1st Annual Conference on Planning Research. FEUP, Porto, 2008). p.1



*transformação dos assentamentos humanos contemporâneos*<sup>20</sup>, admitindo desde já toda a diversidade que aí se possa inscrever. A cidade tradicional que descrevemos como compacta, regular e centrípeta, passou a simbolizar apenas uma parte do território urbano . Continuamente relacionado com ela e os seus crescimentos contíguos, está um vasto território extensivamente urbanizado que não obedece às mesmas lógicas de organização, que não se lê nem planeia à mesma escala ou segundo os mesmos modelos.

Assim caracterizamos a *urbanização extensiva* como um processo múltiplo que representa o “desconfinamento formal”<sup>21</sup> da cidade explodida ou alargada. Ora se a cidade tradicional e a formulação territorial/social que ela representava se podia ler como um texto sequencial e hierárquico (centro-periferias-campo), a urbanização contemporânea deve ser lida à imagem da sociedade que a produz, ou seja em *hipertexto*. Isto traduz-se numa leitura sem início nem fim, sobrepondo diferentes ordens, nem sempre hierárquicas, onde se organizam vários elementos e conjuntos de elementos (casas, fábricas, shoppings, aglomerações, centralidades) conectados por redes e linhas de diferentes expressões (infra-estruturas). Falamos por isso de “espaços relacionais”<sup>22</sup>, que podendo não ter encadeamento morfológico – alinhamento, escala, composição – podem estar intimamente ligados perante as lógicas económicas, funcionais ou logísticas (acessibilidades, redes de transporte).

A incapacidade de definir limites tanto territoriais como conceptuais para o território urbano desencadeou, principalmente a partir dos anos 80, várias produções teóricas no campo do urbanismo e da arquitectura que estudam e descrevem a urbanidade como: *emergente, genérica, extensiva, dispersa, difusa, descontínua, fragmentada, sem modelo, sem lugares nem limites, entre-cidades, ex-urbia, cidade-outra, etc.*<sup>23</sup>

Toda esta diversidade de adjetivos e conotações é, em grande parte, característico da urbanização contemporânea e resultado dos processos de *urbanização extensiva*. Contudo, falar da *Cidade Difusa* de Francesco Indovina (1990) ou da *Cidade Genérica* de Rem Koolhaas (1994) não é exactamente a mesma coisa, sobretudo porque as abordagens variam no contexto e nas escalas. Daqui, podemos retirar duas ideias distintas, se por um

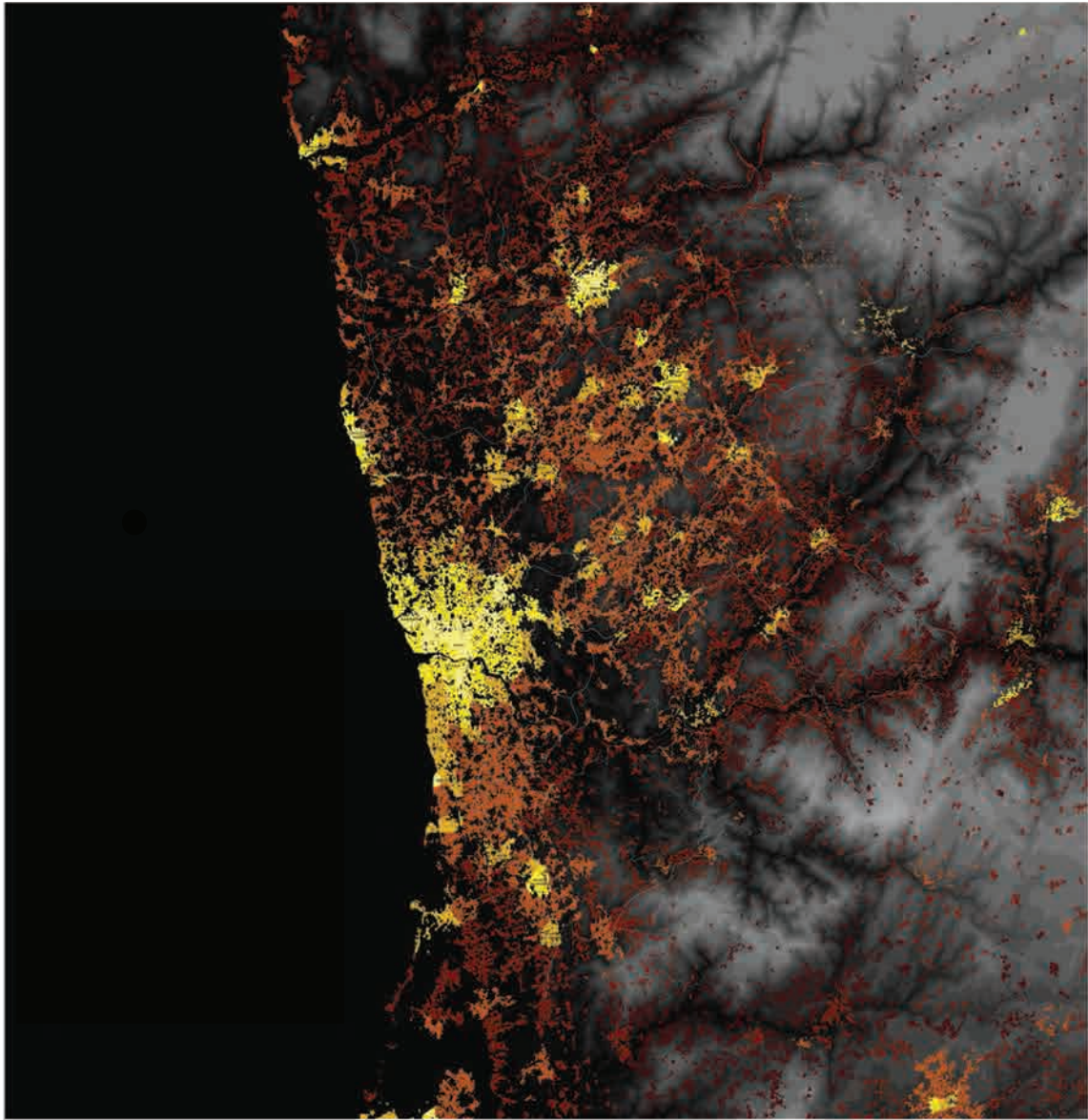
---

20. “(...) do latim *urbis*, Ildefonso Cerdà cunhou a palavra urbanização para designar os assentamentos humanos e as acções de transformação/construção desses assentamentos” Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *op. cit.*, p.21

21. *Ibid.*, p.35

22. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.47

23. Nuno Portas et al., *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003). p.17



0 5 20 km

Mapa de densidade populacional do Arco Metropolitano do Porto



lado o território responde sempre à especificidade de uma sociedade, cultura ou padrão de ocupação mais ou menos vincado pelo passado, por outro a tendência globalizadora dos modos de vida urbanos demonstram a necessidade alargada de olhar para o território contemporâneo, despindo-nos de modelos preconcebidos que espelham velhas dicotomias cada vez mais inoperantes.

#### ÁREA DE REFERÊNCIA – CONTEXTUALIZAÇÃO

Assumindo que o urbano é hoje reconhecível à *escala planetária*<sup>24</sup>, os contornos da sua transformação continuam, como referimos, marcados pelas especificidades dos diferentes territórios. Em Portugal, o Noroeste representa um território especialmente caracterizado por processos de *urbanização extensiva* que estão intimamente ligados às características morfológicas do suporte natural e aos padrões de ocupação tradicionais. Este território extenso, também hoje descrito como o *Arco Metropolitano do Porto*<sup>25</sup>, assume-se, de grosso modo, “como uma vasta conurbação que se estende entre Viana do Castelo e Aveiro, progredindo para Este até as montanhas do Gerês, Cabreira, Alvão e Marão (a Norte do rio Douro), e Montemuro, Arada e Freita (a Sul)”<sup>26</sup>.

Observando o mapa da ocupação do Noroeste, conseguimos perceber a existência de uma mancha de ocupação fragmentada e heterogénea que se alarga pelo território. Mesmo reconhecendo uma maior compacidade da ocupação em torno do *Núcleo Duro da Área Metropolitana do Porto*<sup>27</sup>, torna-se cada vez menos reconhecível algum tipo de limite metropolitano (centros-periferias) porque estes se combinam com processos extensivos de urbanização a Sul e a Norte do Douro.

No restante território, longe de uma constituição metropolitana, pela inexistência de um *centro urbano hegemónico*, forma-se uma *nublosa urbana* marcada por processos de *urbanização extensiva e por uma rede diversificada de centralidades e polaridades - cidades antigas e suas extensões, vilas, condensações funcionais junto aos nós de auto-estradas, densificações axiais, etc.*<sup>28</sup>

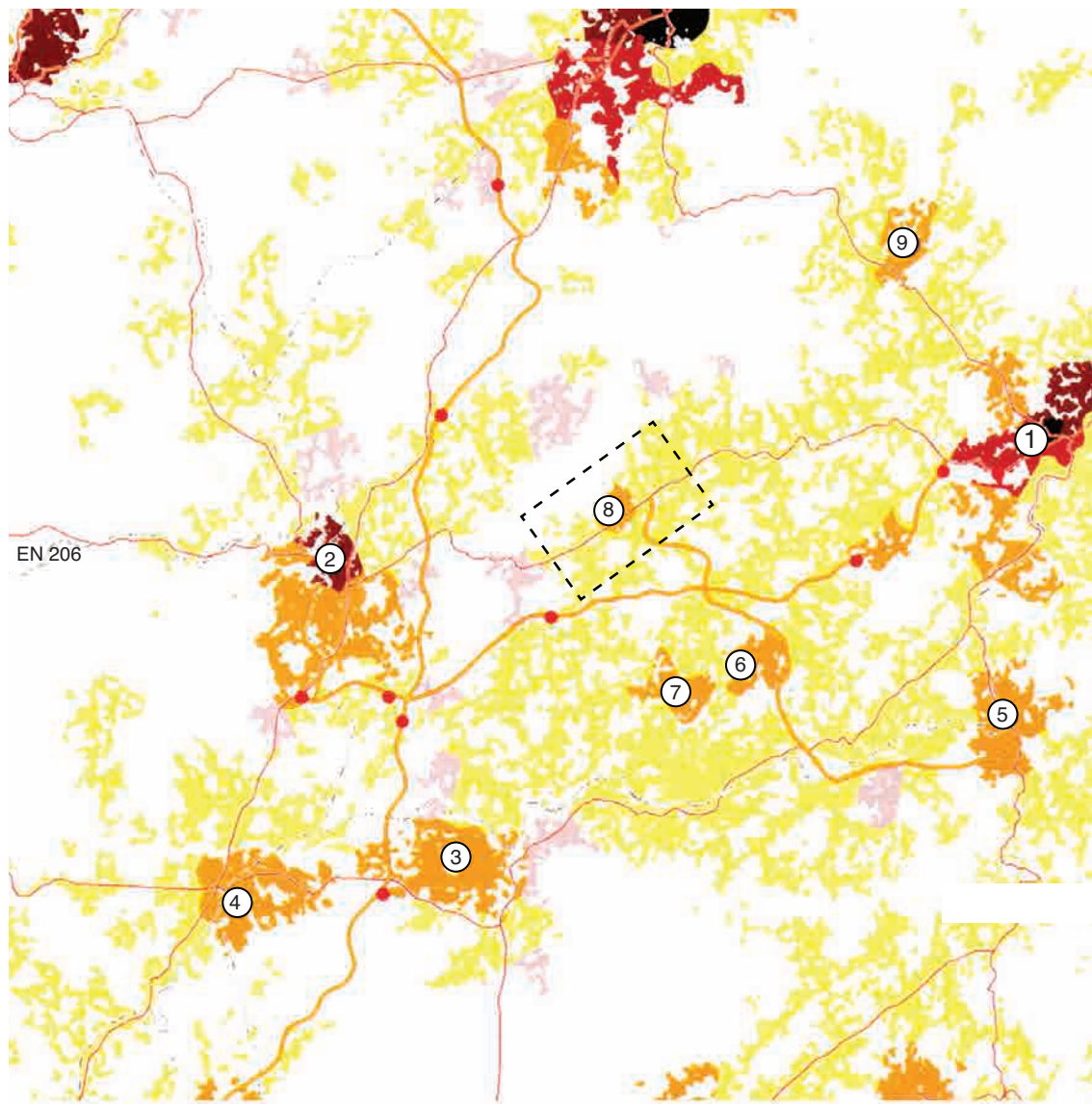
24. cf. Neil Brenner, «Theses on Urbanization», *Public Culture*, n. 25 (2013). p.94

25. Expressão designada no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNOT, 2007).

26. Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.58

27. Expressão utilizada para definir a mancha urbana em volta do Porto onde constam também os municípios de ( Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar - a Norte do rio Douro - e Vila Nova de Gaia - a sul. em Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011), p.107

28. *Ibid.*, p.120



0 5 10 km

Área de Referência

- |                 |                          |                     |
|-----------------|--------------------------|---------------------|
| 1 Guimarães     | 2 Vila Nova de Famalicão | 3 Santo Tirso       |
| 4 Trofa         | 5 Vizela                 | 6 Riba de Ave       |
| 7 Vila das Aves | 8 Joane                  | 9 Caldas das Taipas |

Mapa de Densidade Populacional com localização da Área de Referência

Estas geografias de urbanização de “carácter gaseificado”<sup>29</sup>, são hoje a maior parte do território do Noroeste. Ainda que os núcleos das cidades tradicionais continuem a ser importantes espaços de aglomeração de serviços, grande parte da população vive dispersa em territórios “ex-rurais” que foram polarizando, a intensidades diferentes, habitações, indústria, comércio e serviços. É fundamentalmente sobre estes territórios desruralizados e extensivamente urbanizados que trata esta investigação, sobretudo porque a metamorfose do rural ao urbano torna claro que abordagens e práticas urbanísticas inscritas no modelo *cidade x campo* ou *urbano x rural* não só são pouco operativas como se tornam erráticas.

“O território urbano não pode ser visto a partir da cidade canónica e entendido como uma degeneração dela, em especial quando se torna claro que esse modelo não serve já todos os anseios, necessidades e modos de habitar da população. É necessário olhar o território urbanizado a partir do urbano extensivo e reconhecê-lo como um sistema complexo com características autónomas, com uma lógica e uma identidade próprias, do qual o núcleo urbano tradicional não é centro único mas apenas uma das partes.”<sup>30</sup>

Na impossibilidade de numa investigação deste âmbito tomar consciência de toda a diversidade de padrões e dinâmicas urbanas que estão associadas a estes territórios, recorreremos a uma área de referência para a partir daí seleccionar três amostras que pretendem ser representativas de um conjunto de fenómenos frequentes nos processos de urbanização extensiva e que de todo o modo nos informam, numa perspectiva vista da micro-escala, das múltiplas transformações que ocorrem nesta nova condição urbana.

A área seleccionada recorre, como referimos anteriormente, a uma recente investigação promovida pelo CEAU FAUP, permitindo-nos assim ter uma referência base, sobre a qual pretende-mos construir um modo de ver mais aproximado aos lugares e contextos específicos. Localizado em pleno Médio Ave, no extremo Nascente do Município de Vila Nova de Famalicão, o mosaico urbano do Vale do Pele é marcado pelo rio Pele, um dos afluentes do rio Ave. Este fragmento territorial distingue-se por diferentes processos

---

29. Ibid., p.123

30. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.169



de aglomeração e dispersão, onde ressalta, sobretudo, a aglomeração da Vila de Joane e a densificação axial ao longo da Estrada Nacional 206 – estrada que liga Vila Nova de Famalicão a Guimarães.

Esta área assume-se assim como um exemplo pertinente da diversidade da ocupação que é característico dos espaços extensivamente urbanizados do Ave, mas também de muitas outras regiões do Noroeste – Vale do Cávado, Vale do Sousa, Entre-Douro-e-Vouga.

Não interessa por isso neste capítulo inicial fazer longas incursões sobre o território do Ave em particular, uma vez que elas constam, sempre que oportuno, ao longo das análises que elaboramos para cada amostra. Contudo torna-se importante frisar que as dinâmicas e os padrões de urbanização destes territórios não se podem apenas explicar pelos processos desencadeados a partir da última metade do século XX. O que chegou de novo misturou-se transformando, muitas vezes de forma dissonante, uma matriz socio-espacial de ocupação rural que desde sempre foi dispersa e organizada segundo um grande retalhamento do parcelado e uma densa rede de caminhos.

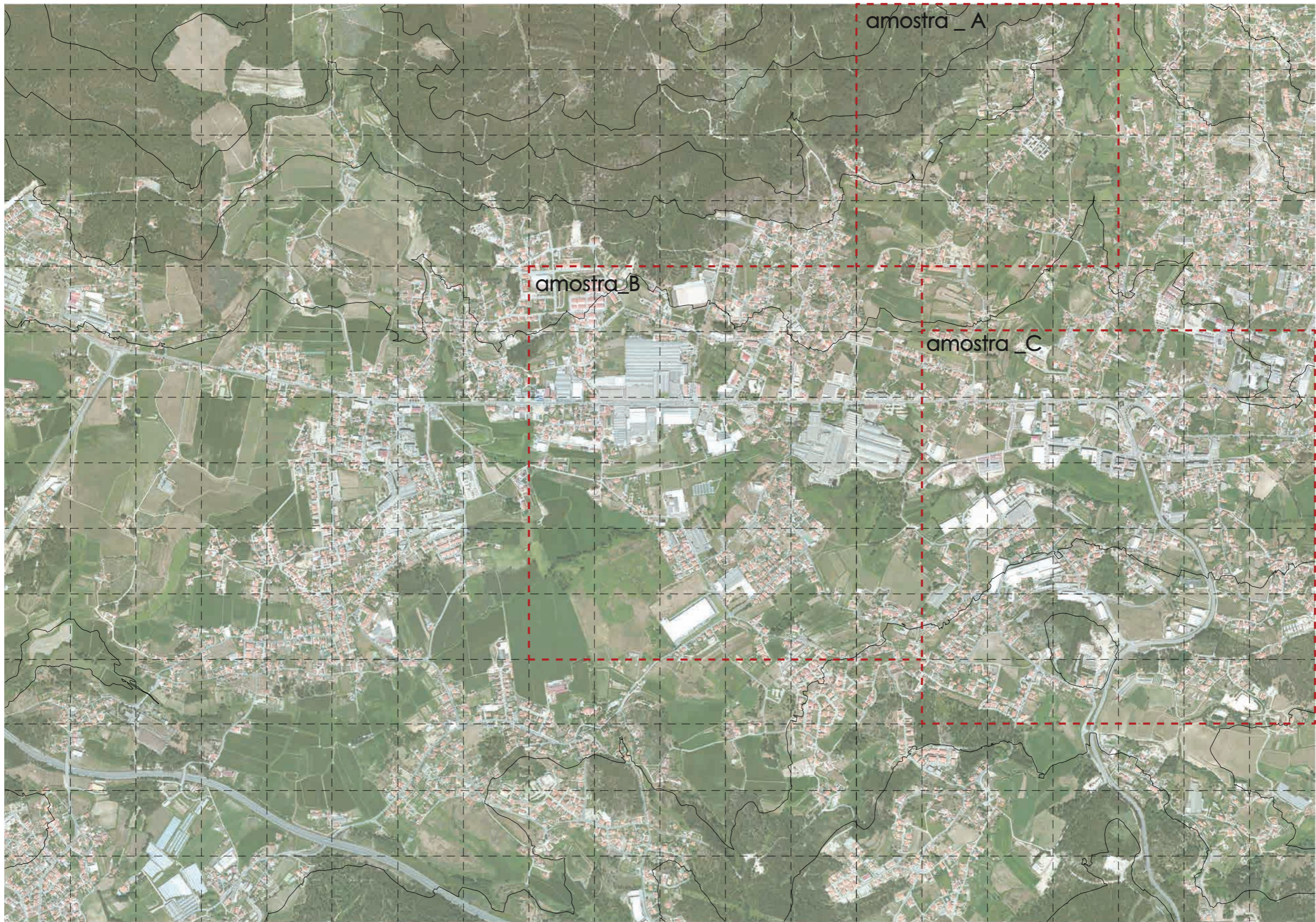
Por outro lado, e contrariamente ao que descrevemos na segunda fase de modernização, aqui não existiu êxodo rural mas sim uma **industrialização** igualmente dispersa que acompanhou a modernização da sociedade, a **infra-estruturação** e **desruralização** do território. É de resto neste conjunto de processos/fenómenos, fundamentais para a urbanização destes territórios, que tentamos procurar as lógicas da sua organização e ao mesmo tempo perceber as suas rupturas, dissonâncias e contrariedades.

“Mais do que negar evidências, é necessário procurar perceber o contexto em que nos movemos para que seja possível propor práticas e formas de actuar adaptadas aos actuais processos de ocupação do território. O urbano extensivo, descontínuo e fragmentado, corresponde em boa parte ao nosso contexto actual. Não é possível continuar a olhá-lo como excepção ou erro. Não faz sentido tomá-lo como causa perdida, estrutura caótica e incompreensível sobre a qual não vale a pena intervir”<sup>31</sup>

---

31. Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.168

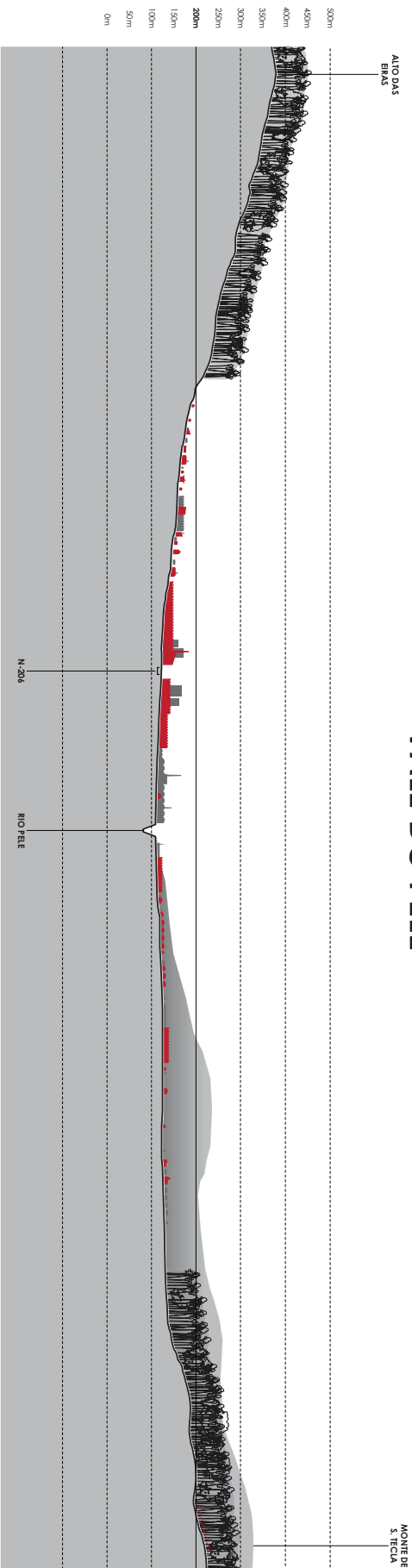




250 m



# TRÊS AMOSTRAS NO VALE DO PELE



\* Perfil do Vale do Pele adaptado da produção gráfica do Catálogo Território: casa comum (CEAU FAUP)







amostra\_A



Mapa de localização, Vale do Pele - Joane

## Desruralização e Urbanização Extensiva

DO RURAL

Na primeira amostra do mosaico urbano do Vale do Pele, pretende-se estudar a evolução dos padrões de ocupação do território e analisar as lógicas de organização do tecido residencial, no sentido de compreender as transformações que nas últimas décadas se evidenciaram através dos fenómenos de *desruralização* e *urbanização extensiva*. Na aproximação ao lugar, focamo-nos na compreensão das estruturas que o compõe e principalmente nos processos de urbanização que nele coexistem.

Este exemplo localiza-se na Vila de Joane nos terrenos de meia-encosta do Vale, aproximadamente entre os 150 e os 250 metros de altitude, estando delimitada pela topografia acidentada do Alto das Eiras e pelo do fundo do Vale, onde correm as águas do rio Pele e o trânsito da Estrada Nacional 206.

Para começar a descrever este fragmento territorial será necessário salientar o suporte físico do Vale enquanto construção geomorfológica, uma vez que o relevo e os cursos de água que o formam constituíram desde logo “um conjunto de facilidades e constrangimentos à acção transformadora daqueles que o habitam”<sup>1</sup>. A topografia e a rede hidrográfica tomam assim preponderância pelas condições favoráveis ao assentamento humano neste território, devido à grande aptidão do solo para as práticas agro-silvo-pastoris. Como referiu Fernandes de Sá, no estudo sobre “O Médio Ave” em 1986, a colonização do espaço adquiriu desde sempre uma estreita relação com a topografia evidenciando-se, por norma, nos terrenos inferiores a 300 metros de altitude<sup>2</sup>, onde o relevo não é tão acentuado.

---

1 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.74

2 “(...) muito interessante notar que esta distribuição se processa em perfeito sincronismo com a morfologia deste território, não existindo densidades apreciáveis a partir da altitude de 300 metros (...)” in Manuel Fernandes de Sá, «O Médio Ave: novas políticas municipais» (Prova de dissertação apresentada ao concurso para obtenção do título de Professor agregado, Escola Superior de Belas Artes do Porto, 1986). p.51





Nas cotas mais altas, como no Alto das Eiras, o terreno é mais íngreme, de natureza pedregosa e muitas vezes de difícil acesso, sendo sobretudo áreas florestais que eram usadas para pasto ou corte de matos. Por outro lado, os terrenos de meia-encosta e fundo de vale sempre foram lugar fértil e propício para uma agricultura diversificada – a policultura minhota.

Aqui, a topografia foi-se modelando em socacos agricultáveis com geometrias irregulares e de tamanhos variáveis, onde estruturas rudimentares como muros de pedra granítica ou taludes com fileiras de árvores foram dividindo as parcelas. Os caminhos para aceder ao solo cultivado, desenvolveram-se em conformidade com as irregularidades formais do parcelado, num longo processo de “arquitetura da paisagem”<sup>3</sup> do qual resultou uma extensa retícula de propriedades agrícolas. Por sua vez, as casas que se implantaram ao longo dos caminhos ou deram origem à sua continuidade, fixaram a população rural que subsistia do trabalho agrícola numa relação de “contiguidade casa-campo”<sup>4</sup>. Em 1945 o geógrafo Orlando Ribeiro descrevia assim a dispersão do Noroeste Português:

“A dispersão das habitações é antiga no Noroeste (...) Os termos da dispersão consistem no casal isolado, no grupo de poucas habitações ou no lugar de poucos moradores, com as casas frouxamente agrupadas, e campos, prados e arvoredos insinuados entre elas. Cada uma se abre para o seu terreno de cultura, a sua bouça ou pinhal. A vizinhança, atenua-se, a família explora a seu talante as leiras que lhe pertencem, a intimidade é maior entre a casa e o campo do que entre aquela e outra próxima. Salpicando irregularmente a verdura, à beira dos caminhos que se entrecruzam, as moradias aqui se adensam para logo se dissociarem, sem que nada evoque as verdadeiras aldeias de casas apinhadas no meio da vastidão de campos desertos.”<sup>5</sup>

A ocupação dispersa e difusa no Noroeste Português, reflecte esta relação intrínseca entre a morfologia do suporte natural e a população camponesa que dependia economicamente da produção agrícola da sua propriedade – o minifúndio. O retalhamento do solo em partes

---

3 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.74.

4 Nuno Portas, «Modelo territorial e intervenção no Médio Ave», *Sociedade e Território*, n. 5 (1986). p.9

5 Orlando Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico* (Coimbra, 1945). p.184 - 186



4 Capela Senhora da Carreira, Vila de Joane

constitui assim a base de ocupação do território, tendo na parcela e no caminho – que as separa e lhes dá acesso – as estruturas primárias de organização espacial.

Depois de debruçar o olhar sobre o ortofotomapa (p.40) é perceptível que a rede de caminhos e a divisão das parcelas agrícolas constituem, ainda hoje, as estruturas de organização dominantes, sendo que a mancha do parcelado assume, particularmente, uma forte expressão no território pela sua escala e continuidade. Esta *rede de filigrana*<sup>6</sup> resultante do tempo longo da ocupação, é neste fragmento ainda muito reconhecível, no entanto a esta base harmónica misturaram-se, nas últimas décadas, infra-estruturas e construções que urbanizaram o território e imprimiram novas lógicas e processos de ocupação.

Deste lugar especificamente, não se sabe o tempo em que começou a ser transformado pelas mãos do Homem, mas o desenho delicado que resulta da sedimentação lenta deste conjunto diversificado de elementos, adquiriu no tempo da sua permanência as características que lhe reconhecem identidade<sup>7</sup>. Não pretendendo alargar o tempo da análise para uma perspectiva histórica é importante referir, pela localização próxima, a capela da Senhora da Carreira que tem como primeiro registo datado o século XVI. Esta nota permite, por um lado, evidenciar um período relevante na disseminação da população rural, a *revolução do milho*<sup>8</sup>, que na segunda metade do século transformou a paisagem e a economia rural, devido à facilidade com que se prestava ao terreno e rapidez com que se produzia. Nesta época o milho passou a ser a cultura mais disseminada nos socalcos regados dos territórios do Noroeste.

Por outro lado permite também exemplificar a forma como a infra-estruturação das últimas décadas, decorrentes da necessidade de modernização, se relacionam com pré-existências tão antigas como a capela. As necessidades de infra-estruturação marcaram casuística ou estrategicamente um posto de transformação eléctrica que habilmente pontua a escadaria de acesso à capela, como se fosse um campanário de tempos modernos, este elemento funde-se com as crenças e os valores colectivos e reflecte a construção de um território “transgénico”<sup>9</sup>, que nos ocuparemos em explicar.

---

6 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015), p.86

7 Ibid.

8 Manuel Leitão, «A evolução da paisagem rural do norte de Portugal» (Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, 2011). p.35

9 Cf. Álvaro Domingues, «Transgénicos», em *Arquitectura em Lugares Comuns: Ideias e projectos para o Vale do Ave*, 1a, Equações de Arquitectura (Porto: Dafne Editora, 2008).



Ortofotomapa de localização, Vale do Pele - Joane



“Não há paisagens para sempre. A paisagem é um registo de uma sociedade que muda e, se a mudança é tanta, tão profunda e acelerada, haverá disso sinais, para além de pouco tempo e muito espaço para compreender ou digerir as marcas e formas como se vão atropelando mutuamente, ora relíquias, ora destroços.”<sup>10</sup>

#### DESRRURALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO

Quando figuramos mentalmente a forte expressão que o mosaico agrícola assume no território, o conjunto de caminhos que se formaram e a permanência de elementos ligados à cultura tradicional camponesa ou religiosa, como a capela da Sra. da Carreira, facilmente utilizamos a conotação do rural para traduzir num conceito simplificado aquilo que observamos. No entanto, dessa ruralidade restam sobretudo heranças que marcam o território e se fundem com outros processos sociais e económicos de natureza urbana.

A ruralidade, enquanto modo de vida, fortemente ligado à agricultura do minifúndio como base económica e fonte de subsistência das famílias, desapareceu. As sucessivas ondas de modernização do território, desde o início do século XX e sobretudo a partir da década de 1960 – quando os fenómenos de globalização da produção e do consumo se generalizaram – retiraram o valor económico das produções agrícolas tradicionais que deixaram de ser prática generalizada para se tornarem residuais. Consequentemente, os solos agrícolas perderam também valor económico e administrativo.<sup>11</sup>

Portanto, o rural, que se *define economicamente pela agricultura de subsistência e socialmente pela cultura camponesa afecta a tradições religiosas e a ligações familiares ou de vizinhança*<sup>12</sup> foi-se diluindo cada vez mais. Entre as gentes que ficaram e os que seguiram a emigração, o fundo de rendimento das famílias mudou substancialmente. Actualmente advém dos outros sectores de produção, como a indústria, o comércio e os serviços, tendo a agricultura uma presença de actividade complementar e de autoconsumo.

---

10 Álvaro Domingues, *Vida no Campo* (Porto: Dafne Editora, 2011). p.15

11 Ibid., p.52

12 Nuno Portas et al., *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003). p.31



1 Horta



2 Vinha



3 Terreno baldio com aptidão agrícola



0 50 100m

Vista do observador ●▶

Mapa de representação do uso das parcelas

Por outro lado, a proliferação da cultura de massas, através da televisão e posteriormente da internet, obliterou as diferenças de acesso à informação e à cultura entre a população dos núcleos urbanos consolidados e a população de ocupação dispersa. Esta difusão da cultura de massas, em quase todos os pontos geográficos do país, contribuiu para uma homogeneização dos estilos e modos de vida que dispensa e torna desajustada da realidade qualquer relação dicotómica entre *campo x cidade* ou *rural x urbano*. Segundo Álvaro Domingues:

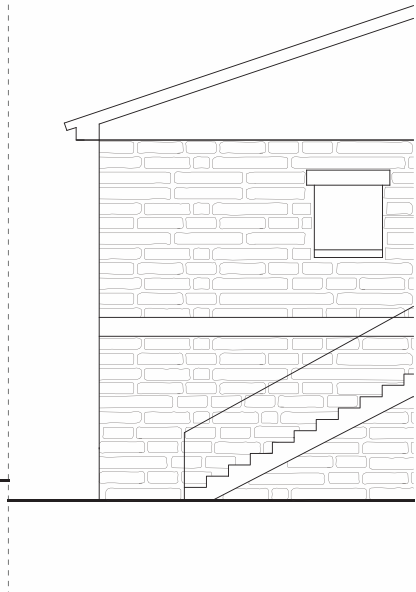
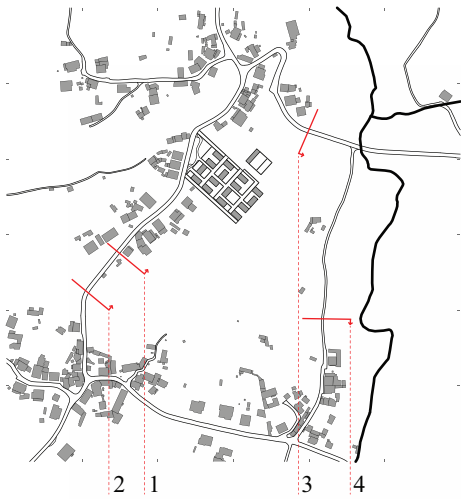
“Do ponto de vista económico e sociológico a questão é simples: quando a produção agrícola é minoritária em rendimentos, produto ou emprego, e os supostos rurais, tal como os urbanos usam os mesmos referenciais culturais genéricos dos mass media, nem o território, nem a sociedade, nem a economia (nem a paisagem) são agrícolas ou rurais. Por defeito, são urbanas, com toda a multiplicidade de paisagens/sociedades e o que isso significa.”<sup>13</sup>

O fenómeno de *desruralização*, que caracteriza a perda destas características rurais, torna-se assim facilmente visível de diferentes formas:

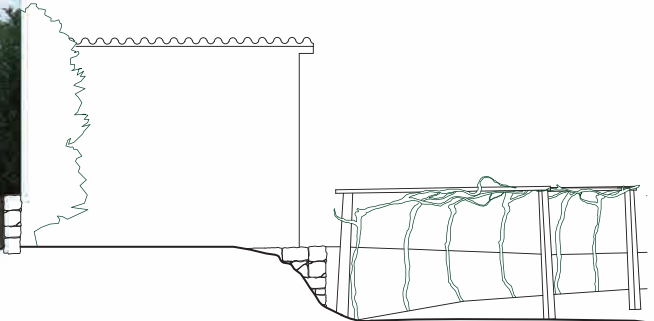
- A primeira traduz-se nos usos das parcelas onde se assistiu ao abandono do solo agrícola para práticas de subsistência, uma vez que a população há muito já não vive dos seus dividendos. Na análise do mapa denota-se que uma parte das parcelas com aptidão para agricultura está actualmente sem uso e com falta de manutenção por parte dos proprietários que por motivos vários deixaram de as cultivar. Das parcelas que se mantêm activas predominam dois tipos de produção; uma de pequena escala, associada à produção para autoconsumo normalmente desenvolvida nos logradouros e áreas envolventes das parcelas edificadas e outra feita de culturas especializadas na fileira do vinho e do leite, que são produzidas enquanto actividade económica complementar, regra geral desenvolvida por pequenos empresários locais.

---

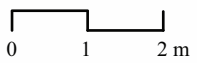
13 Álvaro Domingues, *Vida no Campo* (Porto: Dafne Editora, 2011). p.53



Perfil 1 | Rua da Torre



Perfil 2 | Rua da Torre







Perfil 3 | Rua da Senra



Perfil 4 | Rua de Leiro

Perfis transversais das Ruas da Torre, Senro e Leiro



Como o abandono da actividade agrícola enquanto meio de sustento e emprego não resultou no abandono da população<sup>14</sup> (êxodo rural), o território de génese rural sofreu transformações onde as estruturas, elementos e práticas pré-existentes foram absorvidas por novas dinâmicas sociais e económicas.

• A segunda transformação mais visível, é por isso, a infra-estruturação do território rural a partir de um processo de “urbanização *in situ*”<sup>15</sup>. Os sistemas sociotécnicos que suportam a mobilidade actual, somaram-se ao desenho mais ou menos estabilizado da rede de caminhos existentes. Dotaram o território de matriz rural com maior mobilidade para receber o automóvel, cujo uso se democratizou ao longo do século XX e permitiram o acesso às redes de saneamento, água, electricidade e telecomunicações. Ao focar a análise na rede de caminhos, ou estrutura viária local como se denomina administrativamente, é possível compreender a grande diversidade de espaços e elementos de origem distinta – pré-existências da ruralidade e novos elementos infra-estruturais – que sintetizam estas transformações.

Tal como foi possível observar nos perfis transversais, as ruas da *urbanização extensiva* no território desruralizado, apesar de assumirem a mesma toponímia que as da cidade tradicional, não apresentam uma secção tipo que separa os carros das pessoas com lancis e passeios. Os pavimentos ou a ausência deles varia mediante os usos das parcelas adjacentes. Quando pavimentada, por asfalto ou cubo granítico, a faixa de rodagem autonomiza-se da berma, tornando-se esta um espaço residual onde se implementam novos elementos infra-estruturais como postes e caixas eléctricas, que coabitam com os limites das parcelas – muros, vinhas de enforcado, árvores e casas – numa relação pouco estruturada<sup>16</sup>.

As acções de infra-estruturação do território realizaram-se frequentemente com poucos recursos e sem atenção às qualidades pré-existentes que nutrem o espaço de identidade e coerência estrutural. Estas qualidades e atributos estruturantes só podem ser identificados se a percepção da realidade não estiver bloqueada pelas referências morfo-tipológicas do

---

14 Álvaro Domingues, *Vida no Campo* (Porto: Dafne Editora, 2011). p. 38

15 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015), p.117

16 Ivo Oliveira, «Revisões da infraestrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira» (Tese de Doutoramento Arquitetura, Cidade e Território., Universidade do Minho, 2015). p.297





modelo de cidade compacta, uma vez que este processo de transgênese do rural e do urbano não se coaduna com a imagem convencional da cidade.

A extensão das infra-estruturas, alterou por completo e de forma definitiva os processos de urbanização das sociedades modernas. Esta espécie de “isotropismo territorial”<sup>17</sup> expandiu as possibilidades de fixação de população desdobrando as formas de ocupação e edificação no território. Importa desde já frisar que a estas transformações, surgem interrelacionadas outras alterações fundamentais, como a redução do atrito territorial na criação de infra-estruturas viárias de grande escala ou a polarização de actividades económicas geradoras de emprego, que efectivaram a fixação da população e por isso serão analisadas detalhadamente nas amostras seguintes.

Ao perceber o processo de infra-estruturação do território rural compreende-se também a forma como a dispersão da edificação se torna ainda mais oportuna e facilitada. A extensão das infra-estruturas às capilaridades rurais, faz com que o caminho passe a ser também via de circulação e linha condutora de infra-estruturas, tornando possível que a edificação se desmultiplique por todo o território.

Nesta nova escala territorial, os referenciais de densidade, compacidade e limite reconhecíveis no modelo de aglomeração tradicional não se verificam. Na *urbanização extensiva* não existiram traçados de expansão com lotes regulares ou sistemas de quarteirões onde o espaço público é o “vazio” que na forma de rua ou praça estrutura o edificado.

O termo *urbanização in situ* retracta exactamente o oposto, ou seja, um processo de urbanização feito a partir de uma matriz de organização espacial que já existia e que já tinha, como referenciamos anteriormente, características e estruturas definidas. No território desruralizado o espaço não edificado, “vazio” no léxico da cidade tradicional, tem uma importância estruturante, no entanto compõe-se sobretudo por propriedades privadas – agrícolas, florestais ou baldios. Por sua vez a rede de caminhos, enquanto espaço público, não serve os mesmos usos nem as mesmas densidades da cidade tradicional.

A percepção de que o espaço não construído da *urbanização extensiva* tem naturezas diferentes, pública e privada, deve ser tomada em conta na gestão territorial uma vez que a sua organização não pode ser feita como na cidade compacta em que o “cheio” é geralmente privado e o “vazio” normalmente público.

---

17 Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.151



## MORFOLOGIA DO DIFUSO

Escrever sobre morfologia urbana, ou seja, o estudo da forma, em contexto de *urbanização extensiva* admite à partida um grau de contra-senso uma vez que o território em que nos movemos não é contínuo nem compacto na sua composição, não tem limites definidos nem um centro que organize o espaço em redor.

O magma de construções que povoa o território admite formas, densidades, usos e escalas várias. Por isso ao utilizar o termo morfologia no estudo desta amostra, mais do que tentar descodificar uma forma ou perímetro – que seria de todo impossível – pretende-se compreender a incerteza da composição formal mais ou menos densa de edificado. A descontinuidade da construção permitirá sobretudo perceber as zonas de maior aglomeração ou de maior *espaçamento* – “espaço que separa, espaço que liga e que tem um sentido múltiplo, do prático ao simbólico”<sup>18</sup>.

Assim sendo, as apreensões da *boa forma da urbana* estudadas por *Kevin Lynch* a partir da década de 1960 ou o estudo dos mecanismos de formação urbana – *Parcelamento, Urbanização e Edificação (P, U, E)* – elaborados por *Solá-Morales* na década de 1980, não têm a mesma validade nesta condição urbana. Para “saber ver o difuso”<sup>19</sup> será necessário compreender que as formas que a partir dele se geram admitem a sobreposição e coexistência de diferentes modelos e escalas, entre a colonização das estruturas do tempo longo – parcela e caminho – e a criação de fragmentos urbanos autónomos.

De forma a compreender a evolução da edificação, foi elaborado um mapa com base nas cartografias de 1958, 1970, 1995 e 2011 apresentadas no *Catálogo da Exposição: Território Casa Comum*. O arco temporal da análise delimita-se na transição entre a década de 1950 e 1960 por se considerar o período em que os fenómenos de *desruralização* e *urbanização extensiva* se começam a evidenciar.

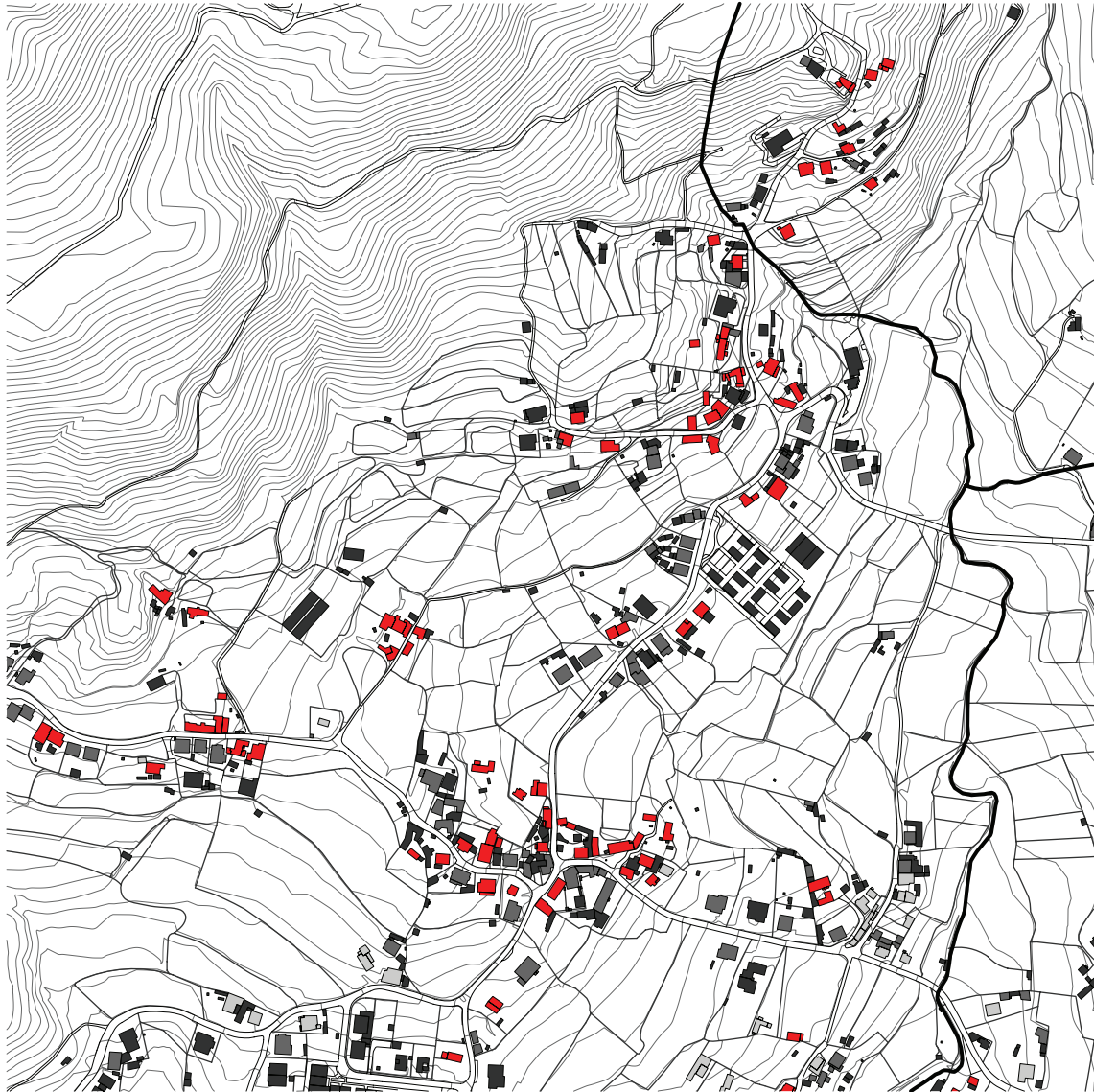
Na segunda metade do século XX, o peso económico da agricultura reduz de forma significativa até atingir, actualmente, um *valor residual inferior a 3%*<sup>20</sup>. Em simultâneo,

---

18 Nuno Portas, «Património Paisagístico: Os caminhos da Transversalidade», em *Os tempos das formas* (Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, 2005). p.256

19 “Saber ver o difuso” é o título da dissertação de Mestrado de Cidália Silva, elaborada em 2005 na EAUM. A autora propõe o difuso enquanto modelo e cinco formas elementares de o compreender, onde as divisões do parcelado e a infra-estruturação do território assumem igualmente uma grande importância na leitura que propõe.

20 Álvaro Domingues, *Vida no Campo* (Porto: Dafne Editora, 2011). p.82



0 50 100 m

1958 ■ 1970 ■ 1995 ■ 2011 ■

Mapa de evolução do edificado entre 1958 e 2011

a população da Vila de Joane passa de 3809 habitantes (1960) para os 8081 registados em 2011<sup>21</sup>. O aumento da população será também causa e efeito das transformações anteriormente referidas – infra-estruturação; fixação de actividades geradoras de emprego, etc.

Além disso, torna-se também pertinente salientar a existência de outras alterações, de macro escala, sobretudo do ponto de vista político e económico, que influenciaram directamente a evolução do edificado e das suas formas nas últimas décadas.

Das políticas urbanas deve-se destacar a decisão do Estado, em 1965, de atribuir aos proprietários e investidores privados a capacidade de produzir acções de urbanização que até então estavam limitadas ao poder público. A regulamentação que permitiu operações urbanísticas por parte de privados surgiu devido à incapacidade do Estado em responder às carências habitacionais registadas nas décadas de 50 e 60. A partir da figura do loteamento, ou outras intervenções de impacto semelhante, os processos de urbanização ganharam novos contornos, assentes no investimento privado.<sup>22</sup>

Da economia, associada às políticas de habitação e à entrada de Portugal na CEE deve-se destacar os fundos de financiamento e programas de apoio à aquisição/construção de casa própria que desde a década de 1980 até ao início dos anos 2000, permitiram o acesso a créditos bancários bonificados e de juros baixos<sup>23</sup>.

Com isto, sabendo que a legislação para a execução dos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) remonta para o início da década de 90 – em Famalicão o PDM entrou em vigor 1994 – podemos aferir *a priori* que grande parte desta expansão urbana foi feita na ausência de qualquer estratégia de desenvolvimento territorial.

“A partir de 1976 – e depois de um curto, mas intenso, tempo de investimento directo na construção de habitação – o dinheiro público transfere-se preferencialmente para o apoio aos compradores de casa própria, por via de um programa de poupanças e créditos bancários bonificados. E se, numa primeira fase, este programa visava responder de forma célere à dramática escassez de habitação, ele viria a assumir-se rapidamente como mecanismo destinado a garantir o equilíbrio

---

21 Informação obtida segundo dados do INE da população residente nos censos de 1960 e 2011

22 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.122

23 Ibid.



9 Café das Fontes, Rua da Torre

da balança comercial, ameaçado pela subida dos salários e pelo fim das barreiras à importação, decorrentes da entrada na CEE.”<sup>24</sup>

Na análise do mapa começamos por identificar com a cor vermelha as construções anteriores à data de 1958 e todas as posteriores num gradiente de cinza de forma a realçar a evolução do edificado nesse período. Apesar dos intervalos temporais entre cada cartografia serem variáveis, denota-se que a evolução da construção ganha maior expressão a partir da década de 70 até meados dos anos 90, tendo em conta que uma parte das construções entre 1995 e 2011 são acrescentos à edificação anterior. Seguidamente podemos identificar o predomínio de uma baixa densidade de construção sendo o tecido edificado maioritariamente residencial. A habitação, enquanto material mais comum da urbanização é neste caso fundamental para a ocupação dispersa neste território e por isso, será sobre ela que recairá a nossa análise.

Desta forma, a implantação de grande parte das habitações é subsequente do padrão de ocupação disperso que se foi construindo nas parcelas adjacentes às redes de caminhos para facilitar acessos viários e de infra-estruturas. Perante este modelo de dispersão, as áreas de maior concentração de edificação estão directamente relacionadas com os caminhos distribuidores de fluxos viários, ou seja, as ruas que permitem acesso de carro ao Centro da Vila e à Estrada Nacional 206. O cruzamento entre a Rua das Fontes, de Figueiró, da Senhora da Carreira e da Torre constitui, neste caso, uma zona de passagem e de maior visibilidade onde se propiciou maior aglomeração de edificado e consequentemente justificou o aparecimento de comércio e serviços de proximidade. As actividades – café, mercearia, restaurante, oficina e escritório de advogados – estabelecidas no piso térreo das habitações são catalisadores de interação social gerando assim uma “micro-centralidade”.

Este tipo de aglomeração em volta de confluências de vias é uma ocorrência frequente da urbanidade extensiva e pode estar mais ou menos desenvolvida mediante o tipo e a quantidade de actividades económicas que se criam.

Ao longo das ruas o número de parcelas edificadas assume-se mais variável, ora contíguas, ora esparsas, surgem por norma dispersas sem nenhuma lógica de continuidade estabelecida. Os factores que determinam a construção de cada parcela assumem naturezas

---

24 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.122





10 Dois modelos de habitar, vista sobre o Condomínio da Torre e as casas da proximidade



múltiplas, no entanto o que interessa frisar é que no conjunto a sua localização não foi condicionada, pelo menos até à entrada em vigor do 1º PDM, por nenhuma categorização genérica do solo ou do tipo de via.

Por outro lado, é perceptível um outro tipo de aglomeração de edificação presente numa das parcelas da Rua da Torre onde uma peça urbana única associa várias habitações num espaço de dimensão reduzida. Este fragmento corresponde a outra lógica, de iniciativa privada, que nada tem que ver com a situação locativa, a visibilidade ou a aglutinação de construções/actividades no decorrer das décadas. A formação deste aglomerado parte de uma acção planeada e executada de uma só vez que impõe a sua composição perante as estruturas que o suportam.

#### PADRÕES DE OCUPAÇÃO E EDIFICAÇÃO

Posto isto, podemos identificar duas tendências de edificação, que embora sejam ambas de iniciativa privada, diferem na escala, na lógica de implantação e nos processos sociais e económicos em que assentam. A primeira “progride por somatório de pequenas construções”<sup>25</sup> onde a casa unifamiliar isolada na parcela tem maior expressão, e a segunda agrega várias construções com um modelo tipificado de habitar que assumem autonomia e indiferença perante a envolvente próxima. Estas duas formas de ocupação do território, provenientes do surto de construção/expansão urbana das últimas décadas, serão tomadas como exemplo para explicar a coexistência das várias escalas e tipos de ocupação que se tornariam ainda mais vastas e complexas se alargássemos o campo de análise a outras funções/ actividades.

- O primeiro padrão de ocupação, que constitui as características de edificação dominantes na amostra, pode afirmar-se que é formado pela sucessiva adição, no decorrer do tempo, de construções que colonizam as parcelas e se servem das redes de caminhos existentes. Neste caso, o proprietário herda ou adquire uma porção de terra na qual pretende fixar a residência. Trata-se sobretudo de um processo de autopromoção, que pode envolver a acção de mais ou menos actores mediante, por exemplo, a necessidade de recorrer a crédito bancário.

---

25 Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011), p.150



11 . 13 Ocupação da parcela com residências unifamiliares

A determinação do lugar para construir dependerá certamente de vários factores, como o preço do solo, a proximidade ao trabalho/escola, a existência de amigos/família que habitam na proximidade, etc. No entanto as razões de preferência por este padrão de ocupação, são geralmente de denominador comum a todos os habitantes e prendem-se sobretudo pela vontade de ter casa própria e individual com espaço exterior apropriável do qual se possam servir. Sendo comum, em cada parcela edificada, a existência de jardins, quintais, hortas e pomares. Os jardins normalmente situam-se na parte frontal, para permitir o distanciamento entre a porta de casa e a rua, os espaços traseiros e laterais à construção destinam-se, por norma, a pequenas produções agrícolas para consumo próprio.

A implantação do edificado é, por isso, feita de acordo com a topografia socalcada pré-existente, para que, de toda a forma, se tire proveito da aptidão agrícola do solo. Neste sentido, o espaço frontal serve também para a implantação de rampas e escadas de modo a vencer o declive entre a rua e a cota da casa. Os muros de pedra granítica que contêm as terras e delimitam as parcelas, são assim frequentemente refeitos e reaproveitados na sua função e materialidade pré-existente.

Cada habitação, regra geral, com 1 ou 2 pisos, assume uma relação directa com as necessidades, os gostos e as vontades dos utilizadores, que exploram continuamente o seu próprio imaginário de habitar. A casa surge como um processo de construção nunca terminado, onde a forma é “espaço” aberto a alterações, acrescentos e novas construções. A adição de mais um piso, a construção de garagens, anexos ou arrumos são acções recorrentes no processo de evolução da casa, que à imagem do território onde se implanta, assume a imprevisibilidade da forma, estando em constante processo de mutação.

Este processo de evolução não atende a nenhuma linearidade compositiva, a não ser à necessidade de novas funções, assim cada habitação adquire no tempo a especificidade da apropriação dos seus proprietários, o que pressupõe na leitura do conjunto, uma grande diversidade de formas e ordens estéticas.

Do ponto de vista construtivo e material existe igualmente uma grande variedade. A pedra granítica e o betão armado são as técnicas de construção mais comuns para o corpo da habitação, no entanto a diversidade aumenta quando se fazem mudanças e adições, sendo recorrente o uso de estruturas de metal e madeira para construir, garagens, escadas, alpendres ou os espigueiros, as estufas e a estacaria das plantações.



14 . 16 Fotografias da ocupação da parcela com residências unifamiliares



Contudo, mais do que fazer uma descrição exaustiva da multiplicidade de formas de apropriação ou das soluções/limitações técnicas do objecto arquitectónico, o que interessa reter nesta abordagem, é que da diversidade da forma e da materialidade resulta uma certa homogeneidade do padrão de ocupação, caracterizada por um conjunto de valores colectivos que denominam os modos de vida.

Este padrão de ocupação pode ser visto, em última análise, como a metamorfose do padrão de ocupação rural no sentido em que ainda é perceptível a existência de resquícios de práticas agrícolas tradicionais. O resultado de acções da macro escala, tanto pela extensão das infra-estruturas ou pelas condições económicas favoráveis – créditos bancários, bolsas de emprego, aumento de salários - contribuíram para o aumento das possibilidades de escolher a forma de habitar que melhor respondia aos anseios e referências sociais/culturais da população.

Da organização do espaço o que se pode compreender é que este padrão de ocupação, pela escala e formas de implantação que adquire, coloniza e dá sentido às estruturas de organização – parcela e caminho – que detêm a identidade paisagística e cultural do território. A ocupação das parcelas, dividida entre jardins, construção e áreas de produção agrícola salvaguarda a relação com as qualidades biofísicas do território e ao mesmo tempo reflecte uma forma de ocupação comum, que marca a importância da agricultura e do socialco no tempo longo do povoamento.

Da arquitectura, ou da habitação enquanto objecto arquitectónico, destaca-se sobretudo a diversidade no desenho da forma e dos materiais, como referido anteriormente, no entanto é também nítido que no conjunto, todas as construções são formadas por signos/ elementos reconhecíveis no imaginário colectivo – coberturas inclinadas, chaminés, portas, janelas, varandas, escadas, alpendres etc.<sup>26</sup>

Este modo de habitar e construir representa todas as classes sociais e um grande espectro cultural que pode abranger o emigrante – que importa elementos e referências estéticas de outras culturas - o operário industrial, o comerciante, o funcionário público ou o empresário. De toda a forma, pode reconhecer-se uma unidade do modelo de habitat que contempla a diversidade.

---

26 Cf. Sobre a semiologia da casa em Roselyne Villanova, Carolina Leite, e Isabel Raposo, *Casas de sonhos* (Lisboa: Salamandra, 1995).



17 Render de promoção imobiliário do condomínio privado na Rua da Torre



Poderíamos referir este padrão de edificação como arquitectura corrente ou do lugar-comum, que pode resultar tanto de um projecto de arquitectura, do saber do construtor local ou do engenho do proprietário que optou pela autoconstrução.

- Na segunda forma de ocupação, podemos sobretudo registar uma outra tendência na produção de habitação que se disseminou por todo o território impondo lógicas económicas e processos de ocupação autónomos. O edifício de habitação, isolado na parcela, deu lugar ao empreendimento com maior dimensão que deixa de colonizar a estrutura urbana – parcela e caminho – e passa, pela sua escala e forma implantação, a constituir-se como um fragmento que se adiciona à estrutura. Este modelo de produção de habitação teve origem, como referimos anteriormente, com a regulamentação das operações urbanísticas de 1965, diminuindo a acção do Estado à fiscalização/licenciamento de cada operação.

Na cidade consolidada, este tipo de acção/investimento surgiu sobretudo para colmatar/regular as ausências de edificado, e mesmo quando pressuponham a expansão do tecido (abertura de novas vias), estas eram absorvidas pela compacidade e densidade da forma urbana. Na *urbanização extensiva*, as circunstâncias são outras, porque o espaço a edificar é muito e a ocupação tem por base a dispersão do edificado. Logo este tipo de intervenções provocou a contínua adição de peças autónomas que contribuíram para a descontinuidade e fragmentação da estrutura. Durante as últimas décadas, os loteamentos residenciais foram um dos “motores da urbanização”<sup>27</sup> e apenas no Município Famalicão, entre 1965 e 2015 foram licenciados *1264 alvarás de loteamento*<sup>28</sup>, sendo que do total cerca de 40 se localizam na Vila de Joane.

A proliferação deste modelo de ocupação, ao fragmentar sucessivamente o território, diminuiu a inteligibilidade da sua compreensão contribuindo para a imagem de um urbano extensivo mais caótica e sem estratégia de organização. Desta forma, promotores imobiliários e projectistas assumiram a responsabilidade de desenhar peças urbanas que se baseavam nas necessidades do mercado. A lei da oferta e da procura determinou a criação de modelos de habitar customizados para um estilo de vida genérico.

A produção de conjuntos habitacionais, desarticulados entre si e com o contexto em que se inserem, fundamenta-se nas ideias de *conforto, segurança e exclusividade* vendidas

---

27 Roselyne Villanova, Carolina Leite, e Isabel Raposo, *Casas de sonhos* (Lisboa: Salamandra, 1995). p.110

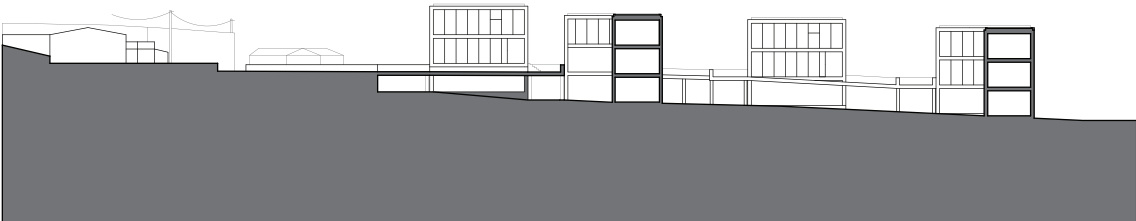
28 Ibid., p.122

P

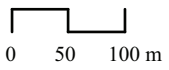


Planta de implantação

L



Perfil transversal



Condomínio da Torre

nas campanhas de marketing publicitário<sup>29</sup>. A habitação passa a ser vista como um produto financeiro que é produzido em série para depois ser escoado e por isso tem que ser rentável para quem o produz e constituir uma mais-valia para quem o adquire.

A imagem que é vendida ao consumidor, da casa na qual deseja habitar, é um instrumento muito comum nas estratégias publicitárias, onde os *renders* do projecto constituem por isso um material de análise interessante, que nos permite compreender a forma como os empreendimentos se relacionam com a envolvente<sup>30</sup>. Com grande esforço para falsificar a percepção real do espaço, a imagem tenta realçar a exclusividade dos espaços - comuns e privados - que estão isolados da “contaminação da cidade” e se refugiam na “vida no campo”, calma e tranquila. Por outro lado, a imagem apaga todas as referências à envolvente próxima, de modo a estetizar radicalmente os estilos de vida e a negar qualquer relação com as características do território.

A conectividade com o exterior que pretendem realçar, é a permitida pela hipermobilidade do carro, pela proximidade da auto-estrada, pela existência de internet e televisão por cabo. O isolamento dos empreendimentos em relação ao contexto da envolvente que (des)integra, transmite a ideia de que as habitações se implantam num lugar ausente de características próprias.

O condomínio privado implantado na Rua da Torre constitui um exemplo de um fragmento urbano isolado, empreendido por uma promotora imobiliária e um arquitecto da região, onde foram edificadas 16 habitações tipificadas que se organizam a partir de uma ordem fechada sobre si própria, aparentemente sem procurar relações com as estruturas pré-existentes.

Numa parcela de terreno com 9000m<sup>2</sup> incluíram-se as moradias unifamiliares de tipologia T3 organizadas em três pisos e ainda áreas colectivas de jardim, piscina e ginásio. O conjunto habitacional implantou-se na parcela a partir de um princípio de organização próprio, onde as habitações surgem alinhadas entre si segundo uma grelha ortogonal que as dispõe em 4 eixos, cada um com 4 casas. O acesso às habitações é feito a partir de um sistema de plataformas pedonais à cota da rua que unifica todo o edificado e o acesso viário

---

29 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011), p.173 - 174

30 Ibid., p.172



18 . 23 Condomínio da Torre

por duas rampas no limite frontal da parcela que acedem directamente à garagem de cada residência, 4 metros abaixo da cota da rua.

Desde logo se evidencia que a relação com a envolvente, com as características morfológicas naturais (topografia) e estrutura morfológica, não foram a primazia projectual. As dissonâncias existentes na concentração de edificado, no modo como se dispõe na parcela, ou na forma como é feito o acesso às habitações, reforça ainda mais a ruptura entre o empreendimento e as características do lugar em que se implanta.

Os espaços comuns de “maior valor” – piscina e ginásio – situam-se num dos extremos da parcela protegidos da envolvente por vegetação alta, existindo também espaços verdes de menor dimensão entre as habitações e as plataformas de acesso. No limite da parcela, em relação com a rua, os pontos de entrada no empreendimento estão marcados pela presença de uma guarda que delimita o que é público e privado, de forma a garantir a exclusividade do utilizador.

O espaço que é público determina-se por uma área residual ajardinada – que resulta da intersecção entre a grelha habitacional e o desenho da rua–, um passeio que dá acesso à entrada da plataforma e um estacionamento frontal. Esta sucessão de espaços limita-se a cumprir as funções de acesso à parcela e as distâncias entre o edificado e a rua, sem pretensão de se relacionar com a estrutura, mas apenas servir-se dela.

Do módulo de habitar – habitação unifamiliar integrada no conjunto – deve-se frisar a opção de edificar 16 habitações que têm a mesma organização espacial interna, compactada numa volumetria de forma regular que não admite alterações ou acrescentos posteriores, sendo por isso uma forma fechada.

Esta solução, comum na maioria das operações urbanas deste género, é consequente da uniformização dos modos e estilos de vida da população. Os promotores imobiliários pela mão do projectista limitam-se a replicar modelos testados pelo mercado de modo a tentar garantir o sucesso do empreendimento. A tipologia T3 fixa o número de quartos que cada habitação deve ter para o modelo de família/utilizador pretendido. Por outro lado, a proximidade dos fogos e os grandes envidraçados de cada habitação, pressupõe que a rentabilização do espaço da parcela é mais importante que o desenho das relações entre os volumes.

Este padrão de habitação que é mais amplo que a solução do condomínio fechado – acções de reparcelamento para construção posterior, habitação em banda, habitação em bloco, etc. – disseminou-se por todo o território criando vários momentos de fragmentação urbana.





A sua proliferação, principalmente entre a década de 1980 e o início dos anos 2000, demonstra a amplitude da problemática, mas ao mesmo tempo o espectro de procura/aceitação por parte dos utilizadores.

Neste caso o empreendimento surgiu no período em que a crise económica globalizada agravou. Em 2009, depois do licenciamento, o empreendimento começou a ser construído e a empresa promotora juntamente com o arquitecto que desenhou o projecto, ficaram encarregues de todas as fases da obra. Quando em 2010 as Residências da Torre entraram em fase de comercialização, o preço de cada habitação era de 300 mil euros – 1000 euros por metro quadrado<sup>31</sup>.

No entanto a crise económica fez colapsar todo o sistema bancário responsável por conceder crédito a investidores e famílias para a aquisição de habitação. Este sistema de facilidades de acesso ao financiamento, que já estava em decadência desde o início do séc. XXI, com o fim dos empréstimos bonificados, abriu “falência” e com ele arrastou os promotores e os seus empreendimentos.<sup>32</sup>

As Residências da Torre, apanhadas no pico dos problemas económicos de macro-escala nunca chegaram a ser finalizadas e comercializadas. Os consumidores do produto financeiro – famílias e investidores do ramo imobiliário – deixaram de ter capacidade para aceder a crédito e adquirir habitações. Os promotores, por sua vez, ficaram com o “stock” e não tiveram retorno do investimento, deixando de conseguir pagar os encargos bancários, aos fornecedores e construtores; todo o sistema ruiu.

De volta à micro-escala, o que ficou foram sobretudo construções, como o condomínio fechado, que além de fragmentarem a estrutura urbana, estão actualmente sem uso e ao abandono. As “novas ruínas”<sup>33</sup>, decorrentes das operações urbanas dos últimos anos, tornaram-se uma ocorrência comum porque grande parte delas, como esta, terminaram entregues à instituição bancária que concedeu o crédito. Neste sentido, este exemplo marca também a instabilidade em que estava assente este processo de produção de tecido residencial e que foi, durante as últimas décadas, um dos *motores da urbanização extensiva*.

---

31 Informação obtida no site da empresa imobiliária que promoveu o condomínio. (<http://www.consoc.pt/index1.html>)

32 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015), p.124

33 Nuno Travasso, «Do puzzle à collage Da collage à bricolage» (EURAU'12, Porto, 2012) p.9



Aqui, o poder público e os instrumentos de planeamento, que regulam e fiscalizam as operações urbanísticas, parecem não ter nenhuma capacidade de acção. No território, e neste caso na Rua da Torre, ficam apenas as marcas edificadas que se vão deteriorando à espera que melhores tempos e maior fulgor de capitais privados lhe voltem a dar sentido.

Como compreendemos ao longo desta análise, e mais concretamente nesta última parte, nada desta cultura económica e social se detém nas conotações de meio rural. Na nova condição urbana que tentamos aqui compreender, a habitação e as formas de habitar, são problema tão grande ou maior que os estudados ao longo da história da arquitectura e do urbanismo. A questão é que esta realidade é mais complexa e incómoda, assume uma grande variedade de escalas entre o local e o global, vários modelos e padrões de ocupação e sobretudo exige outras formas e outros instrumentos de pensar e agir sobre o território.







amostra \_B



Mapa de localização, Vale do Pele - Pousada de Saramagos



## Industrialização e Urbanização extensiva

### INDUSTRIALIZAÇÃO RURAL DIFUSA

Nesta amostra do Vale do Pele pretendemos estudar a relação entre o modelo de ocupação territorial e as transformações dos modos de produção, distribuição e consumo; no sentido de compreender que os processos de urbanização estão intimamente ligados às lógicas económicas e às dinâmicas produtivas.

Quando debruçamos o olhar sobre a área seleccionada, encontramos um território fortemente marcado pela heterogeneidade das cargas urbanas, onde se destaca, no tecido edificado, a escala de alguns edifícios industriais em relação à *filigrana* de habitações que foram colonizando a infra-estrutura viária. De partida, percebemos que perante a base de matriz rural, analisada na amostra A, se geraram outras lógicas produtivas, sobretudo industriais, que participam na organização do território. Desta forma, este fragmento territorial é elucidativo da condição urbana extensiva e da coexistência de elementos de origens distintas na composição do território contemporâneo.

Nesta zona do fundo do vale, marcada pela presença do rio Pele e pela fertilidade dos terrenos de aluvião, também a actividade industrial encontrou condições propícias para a sua fixação e difusão. Esta comunhão, à partida estranha, entre duas actividades produtivas tão distintas como a agricultura e a indústria são a base para explicar e compreender os processos de transformação dos sistemas de produção ao longo do tempo e a influência da indústria enquanto *motor da urbanização extensiva*.

Ao contrário do que aconteceu no processo comum da revolução industrial, neste caso a actividade fabril não se instalou no centro ou na periferia próxima dos núcleos urbanos. O modelo de industrialização em meio rural, processo de “industrialização difusa”<sup>1</sup>,

---

1 Cf. Artur Pires, «Industrialização Difusa e “Modelos” de desenvolvimento: um estudo no distrito de Aveiro», *Revista Finisterra Centro de Estudos Geográficos*, 1986: 239-269.



ou se quisermos a introdução do sector secundário num território predominantemente de produção agrícola de subsistência; caracteriza-se pela dispersão, sobretudo de pequenas e médias empresas, onde se vincaram padrões de pluriactividade que se complementavam entre a agricultura e trabalho fabril<sup>2</sup>.

Este fenómeno que não é único do Noroeste Português e do Vale do Ave, aconteceu em diferentes contextos e localizações geográficas, sendo um dos casos mais estudados os territórios industrializados da Terceira Itália<sup>3</sup>. Embora se possam identificar questões análogas em todos os territórios de *industrialização difusa*, este processo está muito ligado às especificidades dos territórios em que se desenvolve.

Neste contexto de estudo das dinâmicas produtivas, a noção de “multi-escalaridade”<sup>4</sup>, ou seja a presença de várias escalas que interagem no mesmo lugar, torna-se fundamental para compreender as relações territoriais que se geram na interação entre os *factores endógenos* dos lugares e dos territórios, isto é as práticas sociais, económicas e culturais do tempo longo do tempo longo do povoamento; e os *factores exógenos* que são determinados por pressões externas variáveis como os mercados, a infra-estrutura e a tecnologia<sup>5</sup>. A compreensão deste modelo de industrialização feito na ausência da *cidade-corpo* é igualmente importante para dissipar, mais uma vez, a dicotomia *cidade x campo* ou *urbano x rural*, uma vez que estas transformações socioeconómicas foram, e continuam a ser, indissociáveis da produção de uma paisagem urbana que ao mesmo tempo valida e suporta outros processos de urbanização.

#### DINÂMICAS PRODUTIVAS LOCAIS

No Ave, a indústria transformadora na fileira do têxtil tornou-se preponderante para a economia e para o território em relação às outras actividades produtivas. Esta especialização partiu de uma já longa tradição rural de fição e tecelagem do linho enquanto ofício a jusante da lavoura no campo que complementava o rendimento familiar<sup>6</sup>. As peças produzidas nos

---

2 Artur Pires, «Industrialização Difusa e “Modelos” de desenvolvimento: um estudo no distrito de Aveiro», *Revista Finisterra Centro de Estudos Geográficos*, 1986: 239-269. p.239

3 Arnaldo Bagnasco, *Tre Italie: la problematica territoriale dello sviluppo italiano* (Bologna: Il Mulino, 1977)

4 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015), p.116

5 Maria João Santos, «Processos de Industrialização Difusa: Breves notas», *Sociologia*, 1992. p.126

6 Jorge Fernandes Alves, «O trabalho do linho», em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro* (Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002). p.294



25 Produção domiciliar do linho

teares caseiros eram vendidas a comerciantes locais que depois escoavam o produto no mercado regional.

Neste tempo, as dinâmicas económicas, paisagísticas e sociais partilhavam do mesmo sentido, a instituição da família e as relações de proximidade entre a comunidade de um mesmo lugar ou freguesia permitiram enraizar este conhecimento empírico de saber fiar e tecer. O modelo social rural, marcado pela solidariedade e entreajuda, permitia que as estratégias de produção - modos de preparação da fibra, técnicas de fição, tipos de produtos, relações comerciais, etc. – rapidamente se difundissem e reproduzissem em toda a comunidade<sup>7</sup>.

Assim ainda, num período proto industrial, surgiram pequenas oficinas de fição e tecelagem, que em simultâneo com o trabalho domiciliário davam resposta ao crescente número de pedidos por parte dos comerciantes. A complementaridade com os afazeres agrícolas permitiam a flexibilidade da mão-de-obra e do tempo de trabalho. Nas alturas de maior aperto repartia-se o esforço por mais empregados e pelos teares domésticos, enquanto nos períodos de acalmia se reduziam os trabalhadores. Era por isso comum, o ofício do linho funcionar consoante as encomendas, baseando-se em esquemas de trabalho temporário e na subcontratação dos teares caseiros.

A reprodução dos saberes tradicionais foi um dos primeiros factores que levaram à proliferação da indústria no Vale do Ave, uma vez que esta mão-de-obra habituada ao trabalho árduo do campo e às dificuldades económicas, significava uma grande força de trabalho a preços muito reduzidos. No entanto, esta “base fundamentalmente empírica, não sistematizada nem erudita”<sup>8</sup>, não seria por si só, suficiente para determinar a implantação de um novo modelo produtivo. Mais uma vez a situação geográfica privilegiada da região e as condições naturais de suporte territorial foram fundamentais neste longo processo de industrialização.

A primeira, resultante da proximidade relativa aos núcleos urbanos mais consolidados do Norte Litoral, facilitava as relações e rotas comerciais principalmente com a cidade do Porto, que enquanto centro de negócios beneficiava da capacidade de importar matérias-primas e ao mesmo tempo escoar os produtos produzidos para o mercado nacional e colonial.

A segunda pela capacidade que a bacia hidrográfica do Ave, neste caso o rio Pele, tinha para assegurar a mecanização dos processos produtivos. A utilização da força motriz

---

7 Maria João Santos, «Processos de Industrialização Difusa: Breves notas», *Sociologia*, 1992 p.127

8 *Ibid.*, p.128





do rio, que já era comum nos ofícios rurais – moagem de cereais, tritura do linho, corte de madeiras – vai permitir a obtenção de energia hidráulica, processo fundamental na primeira fase da industrialização.

Torna-se difícil encontrar uma data que marque o início do período industrial desta região, principalmente porque foi um processo lento e incorporado nos modos de fazer local, sabendo apenas que se evidenciou na “segunda metade do século XIX e ter-se-á consolidado plenamente nos concelhos do Médio Ave ao longo do século XX”<sup>9</sup>. Neste processo, “difícilmente se poderá falar de revolução industrial”<sup>10</sup>, enquanto momento de ruptura com a historicidade das questões locais, mas sim um processo de transformação *in situ* que tirou partido de um conjunto de factores favoráveis.

Nesta época assistiram-se a alterações fundamentais tanto nos métodos de produção como na obtenção e utilização das matérias-primas. O algodão – fibra importada e economicamente mais rentável – começou a entrar nos teares caseiros no início do século XIX e rapidamente se sobrepôs o trabalho do linho, uma vez que permitia uma maior flexibilidade e variedade de produção face ao linho tradicional. A sua difusão no Ave, surge directamente relacionada com a fixação de novas unidades de produção que derivaram de processos de descentralização da indústria algoeira fortemente enraizada no Porto. Esta nova linha de unidades industriais, que era mais moderna e organizada empresarialmente, encontrou no Ave as numerosas vantagens geográficas e económicas anteriormente descritas.

Consequentemente, o processo de industrialização do território, derivou assim, numa *estrutura contrastante, entre um conjunto reduzido de fábricas de grandes dimensão e um grande número de micro e médias empresas*<sup>11</sup>. Neste sentido, a maior parte da estrutura empresarial demarcava-se por iniciativas locais, de investimento autóctone, que funcionavam, normalmente, em complementaridade com a agricultura, seguindo a lógica do “operário-camponês”<sup>12</sup>.

---

9 Virgílio Borges Ferreira, «Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição sintética das respectivas propriedades sociais», em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro* (Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002). p.60

10 José Amado Mendes, «A Indústria do Vale do Ave no contexto da Indústria Nacional», em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro* (Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002). p.17

11 Álvaro Domingues, «Serviços às empresas - concentração metropolitana e desconcentração periférica : o contraponto entre a área metropolitana do Porto e as áreas periféricas de industrialização difusa do Noroeste Atlântico de Portugal Continental» (Tese de doutoramento em geografia humana, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993). p.35

12 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.117



26 . 27 Antigo moinho da Riopele e instalações fabris da década de 60

“(…) quando se evita a plena proletarização dos membros da família, a terra permanece como *almofada* capaz de suavizar os problemas que sempre se poderão colocar a quem trabalha nas fábricas – compensar com alimentos a falta de dinheiro durante o mês; remediar a situação familiar por alturas de alguma crise (…)”<sup>13</sup>

No território da amostra, a referência mais próxima deste período é o moinho de farinha situado na margem do rio Pele, que o patriarca da Fábrica Riopole transformou em 1927, para colocar em funcionamento dois teares mecânicos<sup>14</sup>. Este exemplo é no entanto muito tardio no espectro temporal da industrialização do Ave. Neste período já eram muitas as unidades produtivas – grandes e pequenas – que se organizavam segundo uma expressão maior, o rio. Sendo fonte de energia e força motriz essencial ao sistema produtivo, a bacia hidrográfica do Ave assumiu-se como razão da paisagem pois assegurava a linearidade da disposição dos edifícios produtivos. A paisagem *industrial difusa* foi-se assim construindo por fragmentos produtivos em consonância com o padrão de ocupação típico.

A acompanhar todas estas as alterações provenientes da implantação da indústria, surgiram também, a partir da segunda metade do século XIX, iniciativas pública de infra-estruturação do território português. As intervenções do Estado tinham como objectivo melhorar o sistema de comunicações terrestres, com a introdução da ferrovia e a construção de uma rede de Estradas Reais. Esta nova rede de estradas articulada com a densa malha de capilaridades rurais vai-se tornar fundamental no esquema de organização do território. Na amostra seleccionada, a Estrada Nacional 206 traçada paralelamente ao rio Pele é um marco e um exemplo desse período.

#### MULTIESCALARIDADE – ENTRE O LOCAL E O GLOBAL

A segunda fase do processo de industrialização foi novamente marcada pela evolução tecnológica sobretudo ao nível da obtenção de energia e da mobilidade. “À medida que a motorização foi progredindo (...) e a cobertura infra-estrutural do território

---

13 Virgílio Borges Ferreira, «Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição sintética das respectivas propriedades sociais», em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro* (Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002), p.63

14 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.116



se foi alargando (sobretudo rede eléctrica e a de telecomunicações), o sistema foi ganhando fluidez e variedade de padrões de localização e mistura de actividades”<sup>15</sup>. Assim, a partir da década de 1930<sup>16</sup>, quando a electrificação se tornou mais comum, a localização das unidades produtivas passou a depender cada vez mais das redes infra-estruturais básicas e da densa rede de caminhos e cada vez menos do rio, enquanto fornecedor de energia hidráulica.

Desde logo percebemos que o território e a paisagem que nele se foi produzindo passou a estar mais dependente de um conjunto de factores externos, aumentando significativamente as possibilidades de localização das actividades produtivas e deixando de ser clara a linearidade da dispersão que as linhas de água asseguravam.

A Fábrica Riopele, hoje a maior unidade industrial presente na amostra e uma das maiores do sector têxtil do Ave, representa de forma clara o modo como os avanços tecnológicos se materializaram no território e na capacidade produtiva da indústria. O moinho transformado em 1927, foi trocado logo em meados da década de 30, por novas instalações fabris situadas numa parcela de terreno do outro lado da margem do rio, que tendo conexão directa com a Estrada Nacional 206, possuía maior facilidade de acesso às redes de infra-estruturas básicas e viária.

Dada a importância que esta fábrica assumiu e assume nas dinâmicas socioeconómicas deste estrato do Vale Pele, contar o percurso da Riopele será contar, em boa parte, a história deste território, tanto pela paisagem que se foi produzindo nas sucessivas extensões fabris, como pelas casas, comércio e serviços que as pessoas que direta e indiretamente trabalham na Riopele foram construindo<sup>17</sup>.

Neste sentido interessa sobretudo salientar, o período a partir da II Guerra Mundial, onde a indústria Têxtil do Ave, e por consequência a Fábrica Riopele, ganharam espaço no mercado internacional, tendo este crescido consecutivamente com a entrada de Portugal para o mercado da EFTA<sup>18</sup>, em 1960. Rapidamente conseguimos perceber as diferenças entre a pequena empresa de modelo oficinal e gestão familiar e grande unidade produtiva, que exporta grande parte da mercadoria. Neste ponto deixa de ser

---

15 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.58

16 Cf. José Figueira, «A importância da energia eléctrica para o surto da industrialização no Vale do Ave», em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro* (Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002). p.202

17 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *op. cit.*, p.116

18 EFTA - “European Free Trade Association”



28 Geografias dos clientes, fornecedores e trabalhadores da Riopelle



possível “falar” de ruralidade ou economia agrícola, mas sim de tecnologia, mercados, transacções, etc. Todas estas transformações, cruciais para compreendermos a evolução nos modos de produzir, distribuir e consumir actuais, vão culminar na década de 80 com a entrada de Portugal para a CEE, marcando definitivamente a *mercantilização e globalização económica*<sup>19</sup>.

Durante estas décadas, houve necessidade de reestruturar os modelos e processos industriais com nova maquinaria e tecnologia que complexificaram todo o sistema. As fábricas de menor dimensão, foram-se adaptando através da divisão técnica do trabalho e da progressiva especialização em processos produtivos – botões, tecelagem, tinturaria, confecção. Por outro lado, as empresas de produção verticalizada tiveram maiores dificuldades de adaptação, sobretudo devido à sua rigidez e dimensão, o que contribuiu largamente, para o fenómeno de desindustrialização.

No caso da Riopele, o forte investimento na produção de fios sintéticos, garantiu que a empresa se tornasse uma das maiores exportadoras a nível nacional. O crescimento da empresa significou consecutivamente a contratação de mais mão-de-obra. Em 1935 a Riopele contava *120 operários*<sup>20</sup>, no ano de 1966 já seriam cerca de *1600*<sup>21</sup> e em 1974 eram *4200*<sup>22</sup> as pessoas que trabalhavam na Riopele, uma das maiores fábricas têxteis do Ave.

Chegados aos dias de hoje, a fábrica Riopele já não oferece a mesma bolsa de emprego dos anos 70, tendo actualmente *1100 funcionários directos*<sup>23</sup>, esta diferença de mais de 3000 postos de trabalho não se explica apenas pelas crises cíclicas que assolam a indústria têxtil, mas sobretudo pela, cada vez maior, automação dos sistemas produtivos.

As próteses tecnológicas que sustentam a paisagem, a sociedade e as actividades económicas, são cada vez mais determinantes em todas as escalas de interacção. As estradas, as auto-estradas, a internet, o telemóvel, a despoluição industrial, as energias renováveis, as investigações nas áreas da nanotecnologia, da electrotécnica, das ciências de computação, etc., combinadas em versões mais ou menos *high-tech*, dominam tanto nos modelos de gestão e produção industrial como também na vida das pessoas.

---

19 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.132

20 Jorge Fernandes Alves, «Cruzar os fios - a Fábrica Têxtil Riopele no contexto empresarial do Vale do Ave», *Estudos do Século XX*, 2004. p.456

21 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *op. cit.*, p.116

22 Ibid.

23 Ibid.



Actualmente o trabalho da indústria, representa quase 40%<sup>24</sup> do emprego no município de Famalicão. Com o declínio da representação agrícola na economia, as outras actividades do sector terciário e quaternário – comércio e serviços – ainda ganharam maior destaque, acompanhando as tendências da economia do mundo globalizado. Todos estes factores influenciaram e continuam diariamente a influenciar a construção do território e da paisagem urbana do Noroeste Português, paisagem essa que se pretende analisar e interpretar no sentido de compreender a sua organização.

#### URBANO TECNOLÓGICO

Não existindo dúvidas sobre a dimensão urbana *transgénica* deste território, importa sobretudo olhá-lo de forma consciente, sabendo que os desafios urbanísticos decorrentes das grandes alterações económicas, sociais e tecnológicas já nada têm que ver com o rural mas também não se coadunam com as da cidade tradicional. Focando a análise sobre as actividades produtivas, principalmente na indústria têxtil, pretendemos perceber as interações territoriais que se geram na sua presença: enquanto motores da urbanização e polarizadores de emprego; enquanto elementos urbanos de escala heterogénea que motivaram o aparecimento de outras actividades e com as quais coexistem; enquanto actividade produtiva com necessidades logísticas específicas; enquanto património material e imaterial que é referência de uma região e de um padrão de ocupação territorial.

Começando por analisar a evolução da cartografia da amostra seleccionada, é possível fazer uma leitura do crescimento urbano e das lógicas de implantação das actividades. A planta relativa a 1958 dá conta de um território de matriz rural marcado por uma grande unidade industrial, a fábrica Riopele e pela resiliência da *fliigrana* de habitações e oficinas.

A implantação da Riopele junto da EN206, enuncia a alteração do padrão locativo da indústria, para localizações que assegurassem as novas necessidades energéticas e infra-estruturais da época. Na planta referente a 1970, a tendência deste novo padrão locativo é evidenciada pela construção de novas fábricas ao longo da Estrada Nacional, demonstrando por um lado a independência face aos cursos de água, mas por outro um território de parques

---

24 Dados de 2001 referentes a todo o concelho de Vila Nova de Famalicão em Álvaro Domingues, *Cidade e democracia : 30 anos de transformação urbana em Portugal* (Lisboa: Argumentum Edições, 2006). p.172

1958



1970



0 100 200 m

Mapas de evolução do edificado entre 1958 e 1970

recursos onde as condições de localização pareciam estar restritas às estradas principais, que garantiam melhores facilidades de acesso ao sistema de infra-estruturas.

Neste caso, a EN206, substituiu a importância do rio enquanto razão da linearidade da paisagem industrial. A concentração de actividades económicas, tanto as industriais como posteriormente de comércio e serviços colocam em evidência uma situação morfológica de densificação axial que é recorrente nos territórios extensivamente urbanizados.

Os mapas de 1958 e 1970 permitem assim compreender que este processo de industrialização foi feito sem urbanização, incorporando-se na genética dos territórios rurais, ou seja, a indústria foi precursora da urbanização e um dos seus motores.

À medida que os sistemas de infra-estruturas foram cobrindo áreas cada vez mais extensas do território, determinaram-se novas alterações no padrão locativo, gerando até uma certa equidade nos requisitos mínimos para a implantação de actividades produtivas. Assim, qualquer parcela servida pela densa rede de capilaridades viárias de matriz rural e onde chegassem as infraestruturas básicas - energia eléctrica, água e telefone -, estava nutrida das necessidades essenciais para a fixação de novas fábricas. Esta indiscriminação locativa, dentro da geografia favorecida do Ave, aumentou a capacidade de dispersão e multiplicou os focos de polarização da indústria.

Verificando a planta de 1995, identificam-se novas localizações dos edifícios industriais que complementam a intensa construção na EN206. Em todos os casos verifica-se que as novas localizações se efetivaram em parcelas adjacentes aos caminhos pré-existentes, numa lógica de organização contígua à linearidade da infra-estrutura viária.

Contudo, deve-se também frisar que a aglomeração destas actividades ao longo do mesmo caminho de matriz rural – Rua da Ponte Nova –, como aqui se verifica não é legível como ocorrência tipo, como no caso da Estrada nacional, onde a maior visibilidade e acessibilidade torna comum a concentração de actividades económicas.

No entanto a proximidade territorial entre empresas acaba por ser um fenómeno frequente, principalmente quando são do mesmo ramo, devido aos esquemas de subcontratação e de colaboração nas diferentes especialidades da cadeia produtiva. Sendo também comum nas grandes empresas como a Riopele, a subdivisão em unidades de produção mais pequenas, normalmente próximas da localização inicial.



29 . 30 Fragmento demonstrativo do Mapa Números Especializados



Ao percorrer o território tomamos conta que ao longo do tempo os edifícios industriais vão perdendo consecutivamente alguns referenciais tipológicos característicos – coberturas inclinadas, chaminés de tijolo, etc. – dando lugar, maioritariamente, a construções pré-fabricadas, em estrutura metálica e de cobertura plana, assemelhando-se à imagem dos armazéns de retalho ou dos supermercados.

A transformação das características formais pode explicar-se de várias formas, tanto pela alteração dos sistemas produtivos e inovação tecnológica como pelas mutações económicas dos mercados e da economia. Hoje em dia a localização primeira da indústria deixou de ser seu sítio – lugar de implantação físico –, para o ser seu *site* – endereço online –, uma vez que a maioria dos seus clientes estão do outro lado do mundo, a morada na *World Wide Web* torna-se muito mais importante para distinguir a imagem ou “forma” da empresa do que a sua localização no Vale do Pele.

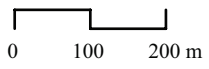
“Companies have become global, so they do not need architecture any more given that architecture is unavoidably local: what a globally operating business needs is not local representation in the form of a nice headquarters (i.e., architecture) but global branding (a website, advertisements and so on). If such a business needs a building, it is just as the backdrop for a commercial. And by the way, this is not a theory of the Ceci tuera cela type; this is not a theory of the decline architecture as a médium (architecture has never been a real médium and has never been in competition with books or TV or Internet); this is an argument about a physical context (...)”<sup>25</sup>

Tais alterações, na forma como as actividades produtivas gerem a sua posição no mercado e chegam ao consumidor ou ao distribuidor dos seus produtos, é um fenómeno alargado a todos os contextos territoriais e que deriva da extrema globalização em que vivemos actualmente. No entanto, esta *identidade líquida*<sup>26</sup> – global, virtual –, por oposição à solidez do edifício fabril e das relações espaciais e tipológicas que lhe

---

25 Matteo Chidoni, «Editorial», *San Rocco: Clients*, 2016, p.5

26 Cf. Zygmunt Bauman, *Modernidade líquida*, trad. Plínio Dentzien (Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000).



Mapa do edificado em 1995

estavam associadas, desvenda uma urbanidade cada vez mais globalizada. O que antes era referência patrimonial e parte do imaginário comum das áreas industriais, parece hoje cada vez mais genérico e standarizado.

Continuando a análise, na planta de 1995 é também visível um grande aumento do tecido residencial em relação às plantas de 1958 e 1970, onde, à medida que se solidificaram as actividades industriais do sector têxtil nesta área, a construção de habitação foi igualmente crescendo. A indústria enquanto polarizador de emprego permitiu uma solução viável para o rendimento das famílias que aqui residiam, ao mesmo tempo que fixou novos residentes.

A “geografia da residência operária”<sup>27</sup> nestes territórios, não seguiu os padrões do modelo industrial convencional, com grandes bairros de operários, aqui verificam-se as mais variadas formas habitar, desde edifício multifamiliar, ao loteamento ou à mais comum residência unifamiliar.

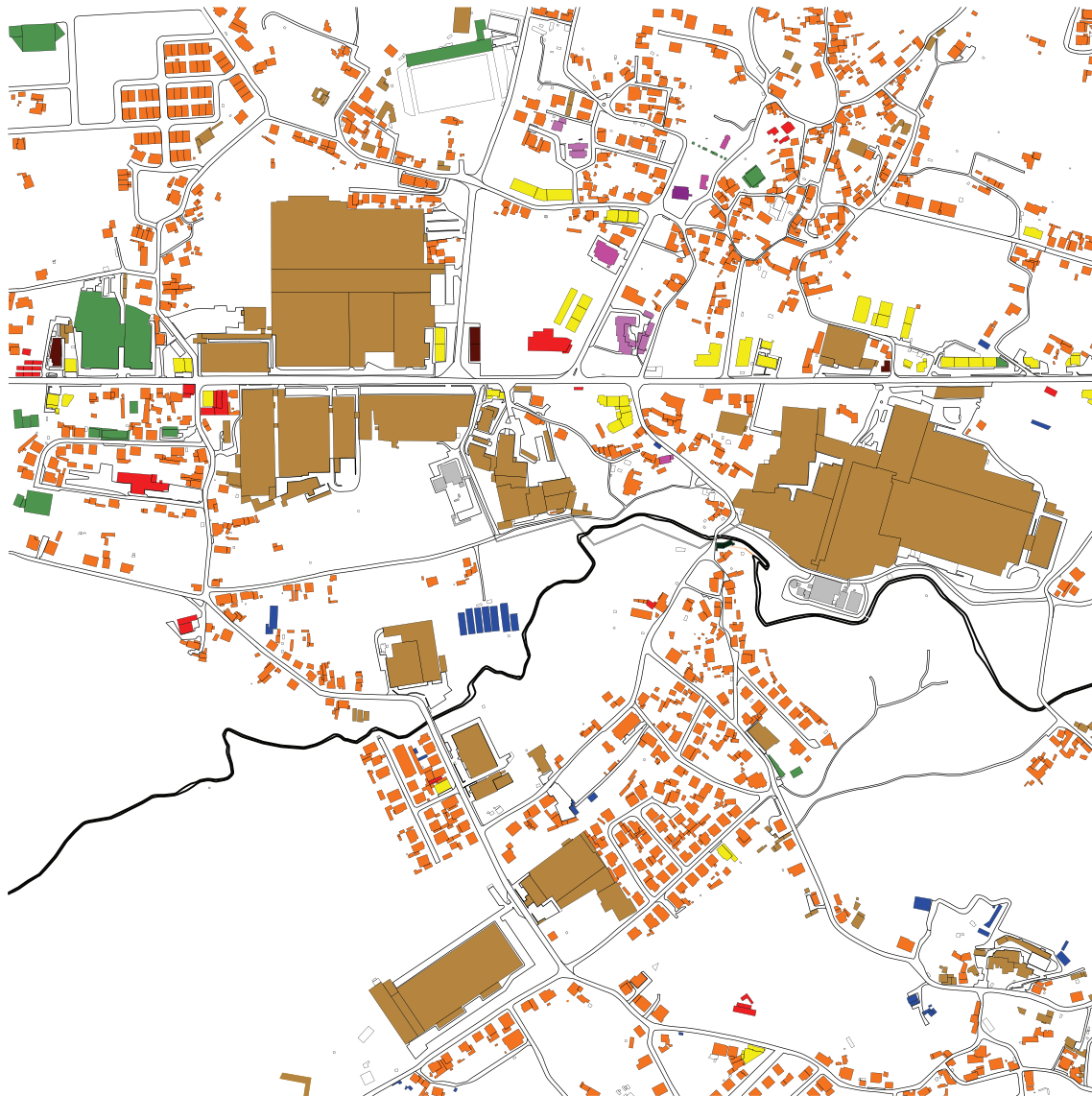
Aqui a indústria misturou-se em primeiro lugar com as casas e com os campos agricultados, sendo que sucessivamente novas casas se construíram em seu redor acompanhando a sua localização e a infra-estruturação do território. No Ave, onde a industrialização precedeu a urbanização, as fábricas funcionam como um centro gravitacional que catalisa os processos urbanos. As pessoas moram perto do sítio onde trabalham e a partir daí “[reproduzem-se] espaços de vida, enraizamentos e ambiências que são favoráveis à manutenção dos laços de família e de vizinhança sem aquele anonimato generalizado que genericamente é atribuído à noção vaga de urbanidade.”<sup>28</sup>

Em todo caso, percebemos que as dinâmicas dos territórios extensivamente urbanizados parecem estabelecer-se perante uma dualidade dissonante e ao mesmo tempo complementar, entre a escala global do negócio e da complexidade tecnológica por um lado, por outro a dimensão local do quotidiano.











---

27 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.117

28 Ibid., p.118



0 100 200 m

- |  |  |   |
|--|--|---|
|  Junta de Freguesia |  Habitação            |  Indústria             |
|  Igreja             |  Habitação / Comércio |  Comércio              |
|  Escola             |  Habitação / Serviços |  Serviços              |
|  |  |  Construções Agrícolas |

Mapa das funções do edificado em 2011

Quando analisamos o mapa do edificado em 2011, onde também representamos as funções dominantes, é perceptível uma grande multifuncionalidade espacial que se constituiu ao longo das últimas décadas. Numa primeira leitura percebemos que, perante o domínio dos edifícios industriais e do tecido residencial, as actividades comerciais e os serviços surgem de modo irregular ora mais dispersos e pontuais nas capilaridades, ora mais concentrados ao longo do eixo da EN206. Nos serviços, sobretudo os sociais e mais básicos, a existência de escolas, centros de dia, junta de freguesia, postos de correios e bancos, parecem assegurar as necessidades da população de forma equilibrada.

No caso do comércio existe uma grande variação na escala e no modelo de negócio, entre o supermercado e a mercearia, o café da vizinhança e o restaurante, o pronto-a-vestir e o *stand* automóvel. Tudo acontece, seja no rés-do-chão de uma casa ou num grande edifício pré-fabricado. Todas estas actividades parecem assim funcionar e coexistir, num território desruralizado que se adaptou ao mundo globalizado e às necessidades da sociedade contemporânea que nele habitam.

O mundo global e tecnológico está intimamente ligado a qualquer uma das actividades, sejam os legumes importados que se vendem no supermercado, os tecidos que se produzem para exportar para o outro lado do mundo, os carros importados que se vendem no *stand* automóvel à beira da estrada, ou até mesmo o milho de semente seleccionada (pelas multinacionais que as vendem) que é plantado nas hortas e campos agricultados, todos se regem e tiram partido das possibilidades de uma urbanidade cada vez mais tecnológica.

Tudo isto para que se perceba que na urbanidade extensiva, a multi-escalaridade entre o global e o local é absorvida de forma diferente que no espaço urbano tradicional. A instabilidade provocada pelas variações dos mercados internacionais; a constante evolução tecnológica que modifica os sistemas produtivos; as novas formas de chegar ao consumidor e todos os sistemas que suportam a mobilidade de pessoas, informação, bens e energia, materializam-se no espaço e alteram a organização da sociedade, da economia e dos seus territórios e paisagens. Por isso se torna tão pertinente estudar as alterações nas dinâmicas de produção e consumo, uma vez que são estes processos globais que suportam as transformações espaciais dos lugares extensivamente urbanizados em que vivemos.





- 

Valor médio em empresas  
para localização superior a  
150000 (dados de 2012)
- 

Franquia (plano de crédito)  
pendente
- 

Tráfego médio de veículos  
ligados
- 

Número de negócios  
empresas de locação  
(dados de 2010 e 2011)
- 

Tráfego de pedestres  
em empresas com fachada  
superior a 100000  
(dados de 2011)



O mapa seguinte é um fragmento de uma produção gráfica mais alargada presente no *Catálogo Território Casa Comum* e representa uma síntese da diversidade de elementos e dinâmicas que se sobrepõem e interrelacionam no quotidiano. O conjunto de dados que acompanham a imagem aérea permite uma percepção mais real do território, que indo além de abstracções morfológicas, coloca todos os materiais/elementos urbanos em contacto directo com números tão específicos como: os empregos existentes, a faturação das empresas, a circulação diária de veículos (pesados e ligeiros)<sup>29</sup>; no fundo um mapeamento que cruza dados analíticos, formas e materialidades, uma espécie de amostragem *hipertextual*, capaz de abrir uma leitura mais ampla e operativa para perceber que a heterogeneidade de escalas, padrões e dinâmicas que temos vindo a descrever são experienciados quotidianamente de diversas formas. Destes “números espacializados”<sup>30</sup>, não interessa contudo analisá-los detalhadamente, mas sim usá-los como meio de interpretação da realidade urbana com que nos deparamos.

- Começando pelas empresas e o emprego, verificamos que empresas localizadas uma ao lado da outra têm volumes de facturação completamente diferentes e constituem, da mesma forma, bolsas de emprego também muito distintas. Embora, grande parte da indústria seja da área têxtil, o sistema de relações entre empresas e mercados é muito dinâmica e flexível, originando tanto situações de complementaridade na cadeia produtiva, onde duas ou mais empresas partilham encomendas e serviços, como de extrema autonomia onde duas empresas localizadas contiguamente podem estar a transaccionar produtos completamente diferentes para mercados distintos.<sup>31</sup>

Este quadro produtivo diversificado, pode significar que a qualquer momento, dada a heterogeneidade das situações económicas e a instabilidade dos mercados globais, uma empresa pode fechar enquanto outra pode abrir ou expandir-se. Assim percebemos, que a natureza dispersa das actividades e a complexidade das relações entre as empresas e os próprios mercados globais onde trabalham, aumentam a desarticulação e instabilidade do corpo empresarial do Município, e do distrito-industrial do Ave.

---

29 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.152

30 Ibid., p.151

31 Ibid., p.117



Em termos urbanísticos, isto significa que o contexto económico de uma determinada área como esta, pode mudar repentinamente com, por exemplo, o encerramento das grandes actividades produtivas. Quando a indústria é um dos principais motores económicos e urbanos e a principal bolsa de emprego no território, o insucesso das unidades produtivas pode gerar situações de desemprego generalizado ou de desinvestimento urbano com a obsolescência do edificado industrial.

Neste ponto existem várias questões, do lado do urbanismo e do planeamento, que se podem equacionar. No entanto, e partindo do princípio que a natureza dispersa da implantação industrial foi anterior a qualquer disciplina urbanística ou regulamentação do uso do solo, haverá de partida um desfasamento entre qualquer mecanismo genérico de regulação, assente sobre os mesmos princípios para todo e qualquer contexto e a situação específica que temos vindo a descrever.

No PDM de Famalicão, encontramos um conjunto de relatórios sectoriais sobre a caracterização do município nos seus mais diversos enquadramentos: socioeconómico, ambiental, estado do edificado, infra-estruturas, usos do solo, etc., e um conjunto de mapas – cartografias – mais ou menos abstractos onde estão patentes as condicionantes do uso do solo e o zonamento das funções. Estes mapas delimitam polígonos que determinam o que se pode ou não fazer nessa porção de terra, num prazo equacionado de 10 anos (período para nova revisão do PDM).

Aparentemente, todos os sistemas que interagem no território: produtivos, económicos, de mobilidade; e todos os elementos e materiais que interagem com eles, só poderiam alterar-se uma vez de dez em dez anos para que houvesse sempre uma correspondência directa com que está instituído no plano. Como assim não acontece, porque a realidade se sobrepõe a qualquer retórica normativa, a rigidez dos mecanismos de regulação e planeamento é cada vez menos operativa perante as exigências territoriais e económicas que temos vindo a descrever.

O sistema de planeamento em vigor, torna-se por isso pouco eficiente, tanto na ligação com as necessidades das unidades produtivas como a encontrar soluções a curto prazo que pudessem alterar ou reverter usos existentes para outros que possam satisfazer as necessidades de quem regula e de quem transforma o território.



32 . 33 Edifício industrial obsoleto na Estrada Nacional 206 - Pousada de Saramagos

No contexto da amostra, tomamos a título de exemplo, a densificação de edifícios industriais ao longo da EN206, onde identificamos entre as várias actividades em funcionamento um edifício industrial devoluto, que não tendo perdido a seu uso inicial, surge como uma oportunidade de regeneração. A reutilização das pré-existências industriais, ou das suas áreas, sobretudo em contextos de dispersão, podem ser fundamentais para uma estratégia de requalificação que integre e coza escalas, usos e elementos urbanos dissonantes. Nestes casos principalmente, as acções e políticas urbanas, mais do que discriminar os usos, deveriam encontrar estratégias pró-activas de qualificação urbana. Com isto, quer-se dizer que ao contrário de restringir as possibilidades de uso *a priori*, os instrumentos de planeamento poderiam incidir numa política incentivadora de requalificação, que abraße espaço de discussão sobre diferentes soluções, num esquema de negociação/compromisso entre os diferentes agentes públicos e privados<sup>32</sup>

- Quanto aos dados relativos ao tráfego automóvel, percebemos mais uma vez que eles espelham a grande heterogeneidade territorial e sobretudo a sua multifuncionalidade. Quando focamos sobre as vias com trânsito mais intenso, é perceptível que os fluxos não são determinados pela hierarquia ou tipo de vias – Estrada Nacional, Estrada ou Caminho Municipal - mas sim pela acumulação diferencial das actividades que colonizaram a infraestrutura viária. O tráfego de veículos pesados mistura-se com o de ligeiros e com a circulação de peões, provocando muitas vezes situações de congestão tanto em vias principais - EN206 - como em caminhos de matriz rural cujo perfil, ainda que muito variável em si mesmo, é geralmente reduzido. O engarrafamento das vias resulta da irregularidade da dispersão, que podendo surgir mais esparsa ou condensada, também varia quanto ao tipo de usos e funções existentes.

A indústria, enquanto foco de polarização de fluxos, quando condensada ao longo de um mesmo caminho de matriz rural, como é o caso da Rua da Ponte Nova, demonstra as problemáticas subjacentes à espontaneidade com que se desenvolve o padrão locativo. O “mix” de funções e a diversidade de usos que é interessante para a qualidade do ambiente do quotidiano e uma das mais-valias deste padrão de ocupação industrial e territorial, pode ficar comprometido ou entrar em desequilíbrio, quando a pressão sobre as vias e o grau de congestionamento impede o funcionamento normal das actividades e da mobilidade das pessoas.

---

32 Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.157



34 . 35 Hora de ponta na Rua da Ponte Nova



Na Rua da Ponte Nova os carros, autocarros e camiões atropelam-se entre si impossibilitando, principalmente nas horas de “ponta”, a circulação pedonal e o acesso às habitações por parte dos moradores. Neste caso a aglomeração de actividades industriais com necessidades logísticas próprias, tanto de mobilidade como de acesso às redes infra-estruturais, entra em dissonância/ruptura com a capacidade das via onde se localizam, gerando conflitos urbanos específicos daquele percurso e daquele tramo de via. No entanto, se fosse possível elaborar uma análise cruzada, dados relativos ao trânsito e fluxos viários nos diferentes focos de industrialização difusa, certamente encontraríamos problemáticas semelhantes noutras zonas específicas.

“Quando a realização do Plano Director Municipal (PDM) actualmente em vigor, houve a necessidade de adequar a planta de ordenamento à situação existente. Ou seja, no território existiam indústrias de grande dimensão essencialmente vocacionadas para o têxtil (Rioplele, Têxteis Manuel Gonçalves, Têxteis Sampaio Ferreira, Fiação e Tecidos Oliveira Ferreira, etc...) que influenciaram a posterior localização dos espaços industriais. Alguns dos espaços industriais existentes no actual PDM, encontram-se confinados aos terrenos ocupados por grandes actividades económicas, como é o caso da Rioplele apresentado na imagem seguinte. Estes espaços encontram-se na maioria dos casos em locais estratégicos do ponto de vista viário e confrontam com os espaços de ocupação urbana, nomeadamente com a ocupação habitacional, criando assim existências características e próprias dos espaços em que se inserem.”<sup>33</sup>

Mais uma vez, se verificarmos o PDM, estas problemáticas adjacentes ao padrão de industrialização, são apenas descritas, no Relatório do Uso do Solo, como ocorrências pré-existent de industrialização de onde advêm *características próprias*, contudo a análise/problematização dessas mesmas *características próprias* não se efectiva em nenhuma

---

33 - Decreto Lei nº 380/99 de 22 de Setembro. Diário da República: 2ª série, Nº10268 (2015). Acedido a 4 jun. 2016. Disponível em <http://81.90.61.41/revisaopdm/>. p.15



medida ajustada a essa realidade<sup>34</sup>. Das quais se pode destacar, a título de exemplo, soluções de conjunto, entre agentes privados e locais, para criar uma baía de estacionamento para autocarros e camiões, ou para coordenar um sistema de transportes colectivos disponível a todos os funcionários.

Por outro lado, a estratégia do município quanto à gestão do tecido produtivo traduz-se, além do zonamento mediante a situação pré-existente, na definição de novas zonas industriais com capacidade para abrigar novos investimentos e permitir a migração dos existentes. Ora, quando grande parte da estrutura empresarial e económica prevalece segundo um padrão de ocupação anterior, tais medidas ainda que sejam uma mais-valia para o investimento futuro, parecem insuficientes para resolver os desequilíbrios urbanos que lhe antecedem. Mais uma vez deparamo-nos com a desarticulação das retóricas normativas, dos planos e das políticas urbanas não entendendo que a rigidez do seu sistema não se coaduna com a elasticidade com que o território se constroi e a sociedade se movimenta.

Em suma, estes *números espacializados*, que aqui tentamos interpretar, permitem-nos estabelecer relações hipertextuais entre as diferentes pressões quantitativas e os seus lugares, tomando consciência de outros níveis de problematização. Por si só, esta produção gráfica retirada do *Catálogo Território Casa Comum* é suficiente para perceber a necessidade de criar novas representações e novos elementos de análise urbana que se aproximem das questões de multi-escalaridade que se verificam no território.

Por fim, dizer que se por um lado a evolução dos sistemas tecnológicos e sociotécnicos permitiram que a indústria e as actividades produtivas se tornassem, ao longo do tempo, motores da economia da *urbanização extensiva*; entendemos por outro, que com uma prática urbanística informada e consciente das valências que estes sistemas introduziram no território, a gestão do tecido e património industrial podem tornar-se motores de reurbanização e de qualificação da dispersão.

---

34 Decreto Lei nº 380/99 de 22 de Setembro. Diário da República: 2ª série, Nº10268 (2015). Acedido a 4 jun. 2016. Disponível em <http://81.90.61.41/revisaopdm/>. p.15





amostra - C





## Infra-estruturação e Urbanização extensiva

TERRITÓRIO E MOBILIDADE

Com a terceira amostra do Vale do Pele, pretende-se produzir uma análise aprofundada sobre os *sistemas sociotécnicos de mobilidade urbana*, no sentido de compreender a relação indissociável entre os elementos infra-estruturais e o alargado conjunto de práticas sociais existentes no território. A passagem da cidade concentrada para a *urbanidade extensiva* explica-se em grande parte “pelas fortes mutações registadas ao nível da mobilidade”<sup>1</sup> e pelo crescente predomínio das redes (físicas e virtuais) nos modos de vida da sociedade contemporânea, sendo estas causa e efeito da transformação dos processos de urbanização. Como referimos anteriormente, a hipermobilidade do automóvel, o acesso democrático às redes de água, electricidade e de internet tornaram o território num espaço relacional, mais dinâmico e instável nas morfologias e modelos de organização.

A rede viária é, no que diz respeito à mobilidade territorial, o elemento mais visível e efectivo pela capacidade estruturante que detém na organização do espaço nas suas múltiplas valências: enquanto distribuidor de fluxos, canal de suporte para outras redes infra-estruturais e dispositivo de uso colectivo que acomoda as experiências do quotidiano.

Nesta ordem de ideias, a rede viária será ao longo da análise o elemento territorial em destaque, no sentido de tentar compreender, a partir dela, as especificidades que organizam e estruturam o território extensivamente urbanizado do Vale do Pele. No domínio da infra-estrutura viária colocam-se muitos campos científicos, que normalmente se posicionam perante visões estritamente funcionais, como o tráfego ou a segurança rodoviária. A autonomia que a temática da infra-estrutura viária adquiriu ao longo do tempo, impediu que fosse repensada como elemento essencial para a organização do espaço, ou seja

---

1 Nuno Portas et al., *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003). p.71



Mapa de localização, Vale do Pele - Joane, Mogeege

como arquitectura. Desta forma, as investigações desenvolvidas no âmbito da Tese de Doutoramento dos arquitectos Ivo Oliveira<sup>2</sup> e Sara Sucena<sup>3</sup>, tornaram-se fundamentais no exercício de compreensão deste tema, pela forma como os autores operacionalizam o conhecimento e as ferramentas de desenho para o interpretar.

A amostra escolhida localiza-se entre os terrenos do fundo do Vale e os terrenos de meia encosta, sendo que administrativamente se divide entre a Vila de Joane e a Freguesia de Mogege. Esta área contém diferentes eixos de mobilidade territorial, desde o agregado de capilaridades de matriz rural responsável pela dispersão da mobilidade local; a Estrada Nacional 206 - via de grande permeabilidade determinante na distribuição dos fluxos entre Vila Nova de Famalicão e Guimarães - e a VIM (Via Inter Municipal), que converge neste ponto com a Estrada Nacional e conecta 4 concelhos da Região do Ave entre a Vila de Joane e as Caldas de Vizela.

Para compreender a análise que se segue é também necessário enquadrar a amostra no sistema de mobilidade arterial do *Arco Metropolitano do Porto*, onde a região do Ave beneficia de relações directas. Neste sentido destaca-se a A3 que no troço entre Porto e Braga cruza os municípios de Santo Tirso, Trofa e Vila Nova de Famalicão; e a A7 que faz a ligação entre o litoral – nó da A28 na Póvoa do Varzim – e o interior do país – nó da A24 em Vila Pouca de Aguiar –, cruzando igualmente o concelho de Vila Nova de Famalicão. Dos nós de acesso à A7 destacam-se, pela proximidade, o de S. Miguel de Seide que conecta directamente com a EN206 e o de Serzedelo que é acessível através da VIM. Esta contextualização no panorama da mobilidade da macro escala é fundamental para perceber as condições de máxima acessibilidade que comprimem as distâncias entre os diferentes pontos do território e *umentam a liberdade de movimentos, destinos, origens, ritmos e circuitos existentes no quotidiano*<sup>4</sup>.

---

2 Ivo Oliveira, «Revisões da infraestrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira» (Tese de Doutoramento Arquitectura, Cidade e Território., Universidade do Minho, 2015).

3 Sara Sucena Garcia, «Red viaria y Territorio en el “Vale do Ave” La red viaria de nivel intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués» (Tese Doutor en Urbanismo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura – Universidad Politécnica de Catalunya, 2011).

4 Álvaro Domingues, *Cidade e democracia : 30 anos de transformação urbana em Portugal* (Lisboa: Argumentum Edições, 2006). p.19



Posto isto, é perceptível que a área seleccionada faz parte de um *espaço relacional*, dotado de diferentes padrões de mobilidade e com escalas e lógicas de organização muito distintas. A região do Ave no geral e este estrato particularmente, são compostos por um sistema viário complexo e *atípico em relação aos processos de urbanização canónicos*<sup>5</sup>. A matriz de ocupação rural e as especificidades topográficas do suporte natural influenciaram, como já vimos anteriormente, os processos de urbanização deste território e por consequência a estrutura e a “morfologia” do sistema viário de escala local; sistema esse que é marcado por uma elevada densidade de linhas irregulares, desenvolvidas a partir de caminhos de matriz rural pouco hierarquizados<sup>6</sup>.

Perante a ausência de uma estrutura regular e hierárquica da rede viária local, surgiram outros níveis de infra-estrutura de alta velocidade (rede de auto-estradas) que se conectam directamente aos primeiros. A esta diversidade de padrões de mobilidade associa-se uma grande heterogeneidade de cargas urbanas com múltiplos usos, escalas e actividades; o que torna difícil, perante o léxico do urbano tradicional, encontrar o sentido da organização deste território.

As práticas urbanísticas convencionais estão limitadas aos conceitos do centro consolidado e da periferia, que não permitem compreender a elasticidade da metamorfose do urbano extensivo nem tão pouco reconhecer outras ordens e modelos de organização. Neste sentido, ao produzir um olhar sobre os sistemas de mobilidade pretende-se demonstrar a multiplicidade de acontecimentos a que esta responde, para melhor compreender o território com que nos deparamos.

#### O ESTADO E O LUGAR

Antes de debruçarmos o olhar sobre a amostra que nos propomos analisar torna-se peremptório compreender a visão que o Estado adoptou, ao longo do tempo, na regulação e ordenamento da infra-estrutura viária no território Nacional. Desta forma pretende-se

---

5 Domingues apud. Ivo Oliveira, «Revisões da infraestrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira» (Tese de Doutoramento Arquitetura, Cidade e Território., Universidade do Minho, 2015). p.1

6 “A paisagem do Ave é marcada pela (...) reduzida dimensão da propriedade, o que dá origem a uma extraordinária densidade da sua rede viária (...) muito apertada e pouco hierarquizada, nascida do desenvolvimento dos caminhos rurais, formando teias de ligação entre os diversos núcleos, residenciais, quintas, indústria, equipamentos, etc. (...)” in Manuel Pinheiro Fernandes de Sá, «O Médio Ave: novas políticas municipais» (Prova de dissertação apresentada ao concurso para obtenção do título de Professor agregado, Escola Superior de Belas Artes do Porto, 1986). p.32 - 34

<b>1850</b>	ESTRADAS	1ª classe	
	CAMINHOS	2ª classe	
<hr/>			
<b>1862</b>	ESTRADAS	Reais	1ª classe
		Distritais (2ª ordem)	2ª classe
		Municipais (3ª ordem)	
<hr/>			
<b>1864</b>	ESTRADAS	1ª Ordem	1ª classe - caminhos concelhos
		2ª Ordem	
		3ª Ordem	2ª classe - caminhos vicinais
<hr/>			
<b>1913</b>	ESTRADAS	Nacionais	
	CAMINHOS PÚBLICOS	Municipais	
<hr/>			
<b>1928</b>	ESTRADAS	Nacionais	1ª classe
	CAMINHOS PÚBLICOS	Municipais	2ª classe
	(alteração para Caminhos Vicinais em 1933)		
<hr/>			
<b>1945</b> 1º PRN	ESTRADAS	Nacionais	1ª classe (numerada de 1 a 200)
			2ª classe (numerada de 200 a 300)
			3ª classe (numerada a partir de 300)
		Municipais	
		Integradas na Infraestrutura Viária Nacional	
	CAMINHOS PÚBLICOS	Municipais	
		Vicinais	
<hr/>			
<b>1985</b> 2º PRN	REDE NACIONAL FUNDAMENTAL	Itinerários Principais IP's	
	REDE NACIONAL COMPLEMENTAR	Itinerários Complementares IC's	
	OUTRAS ESTRADAS	Estradas Nacionais	
<hr/>			
<b>1998</b> 3º PRN	REDE NACIONAL FUNDAMENTAL	Itinerários Principais IP's	
	REDE NACIONAL COMPLEMENTAR	Itinerários Complementares IC's	
	REDE REGIONAL	Estradas Regionais (parte da antiga rede de estradas nacionais e outras estradas)	
	REDE MUNICIPAL	Estradas Municipais	
		Caminhos Municipais	

Resumo da evolução da categorização do sistema rodoviário nacional in Ivo Oliveira, «Revisões da infraestrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira» (Tese de Doutoramento Arquitetura, Cidade e Território., Universidade do Minho, 2015). p.33



rever sucintamente as políticas e legislação que regulam o sistema viário, enquadrando-as sempre que necessário com outros acontecimentos – de ordem política, económica ou cultural – relevantes para o prosseguimento da análise. Esta revisão da matéria legislativa pretende compreender as estratégias que foram postas em prática pelo Estado e o contributo que as mesmas tiveram na criação de uma sistema viário que atende a lógicas estritamente funcionais.

A modernização do sistema de comunicações terrestres ganhou maior destaque a partir da segunda metade do século XIX, com as políticas de crescimento económico centradas na melhoria das acessibilidades entre os diferentes pontos geográficos do país. A construção de um sistema viário organizado surgiu pela primeira vez em 1850 com a lei que contemplou o aparecimento do conceito de rede dividida em níveis hierárquicos mediante a função e tipo de via. Até às primeiras décadas do século XX foram feitas várias revisões das classificações do sistema viário que se adaptaram à lógica crescente do trânsito automóvel, cada vez mais comum desde a década de 1920. As políticas e acções legislativas deste período reforçaram a construção de uma rede viária segundo princípios hierárquicos que assumiam novas taxonomias, dada a mudança de sistema político.

Em 1945, foi aprovado o Primeiro Plano Rodoviário Nacional, que tinha como principal objectivo estabelecer normas de regulamentação num único documento para toda a infra-estrutura viária. Neste momento assume-se uma visão sistemática da rede viária organizada por critérios de exclusividade para cada grau hierárquico, ou seja, foram redefinidas previamente as características genéricas de cada categoria, as suas medidas e secções tipo, bem como as tutelas e as competências de gestão administrativa às diferentes escalas. Na nova categorização do Plano, as Estradas Municipais foram incluídas na infra-estrutura viária Nacional, dadas as dificuldades que os Municípios tinham em impor as normativas nos processos e lógicas locais<sup>7</sup>.

“[As Estradas Municipais] destinam-se a servir as diversas regiões por forma a provocar o seu desenvolvimento económico e abrangem também as estradas de interesse turístico. (...) dizem respeito a um ou

---

7 Ivo Oliveira, «Revisões da infraestrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira» (Tese de Doutoramento Arquitetura, Cidade e Território., Universidade do Minho, 2015). p.33



37 Viaduto da A3 troço Porto - Braga, construído em 1998

mais concelhos, devendo haver na sua classificação a preocupação de constituir percursos de interesse económico (...). Os Caminhos Públicos incluem os Caminhos Municipais e os vicinais: os caminhos municipais: (...) destinam-se a permitir o trânsito automóvel e, como o seu nome indica, ficam a cargo das respectivas câmaras; os Caminhos Vicinais (...) destinam-se a trânsito rural e só excepcionalmente permitirão o trânsito automóvel. Ficam a cargo das juntas de freguesia.”<sup>8</sup>

O Plano Rodoviário foi revisto posteriormente duas vezes, a primeira em 1985 na preparação da entrada de Portugal para a CEE. Neste período, a utilização intensiva do automóvel e a necessidade de equiparar o sistema viário aos níveis da Europa levou à criação de uma nova rede viária exclusiva para o trânsito automóvel de alta velocidade - Rede Nacional Fundamental (IP'S) e Rede Nacional Complementar (IC'S). A infra-estrutura viária Nacional sobre a acção directa do Estado, passou então a restringir-se a estas duas categorias hierárquicas onde grande parte das vias era exclusiva ao trânsito automóvel de alta velocidade.

A década de 90 foi pródiga na construção de canais de alta velocidade, esta segunda vaga de infra-estruturação Nacional foi promovida, sobretudo, por Fundos Comunitários provenientes da CEE. A construção da nova rede arterial permitiu melhorar a conexão entre diferentes pontos geográficos, substituir ligações de má qualidade de traçado e com problemas de congestionamento<sup>9</sup>, reduzindo exponencialmente o *atrito territorial*.

A possibilidade de suprir longas distâncias em curtos períodos de tempo alterou as condições de acessibilidade e a difusão dos fluxos de pessoas, bens e informação em todo o território. Por outro lado, ampliou os processos de catálise urbana com a criação de novas centralidades que se associaram aos nós e ramais de acesso pela polarização de novas actividades nas áreas adjacentes. Ao mesmo tempo, a localização destes nós, muitas vezes desfasada dos principais focos de urbanização, provocou a discriminação positiva das áreas em situação de proximidade relativa, onde nos casos de maior porosidade e densidade da infra-estrutura viária local se verificou um grande aumento da dispersão do território urbanizado.

---

8 Diário de Governo nº 102, de 11 de Maio de 1945 em Ivo Oliveira, op.cit., p.57

9 Álvaro Domingues, *Cidade e democracia : 30 anos de transformação urbana em Portugal* (Lisboa: Argumentum Edições, 2006). p.23



Na última revisão do Plano em 1998, foi assumida a necessidade de encontrar níveis hierárquicos intermédios que atenuassem as diferenças entre as escalas macro e micro. À Rede Fundamental e Complementar juntaram-se duas novas classificações que revêm os níveis mais baixos da hierarquia, a Rede Regional e a Rede Municipal.

No entanto, a falta de estruturas governativas com validade à escala Regional e Supra Municipal não permitiram a implementação sistémica de uma Rede Regional que dissipasse algumas dificuldades de articulação entre os diferentes padrões de mobilidade. Posto isto continua a verificar-se a necessidade de:

“(…) Estabelecer um nível intermédio na hierarquia viária, a fim de se reduzir os conflitos entre as diversas redes, verificado na existência de demasiados conflitos e incompatibilidades na coordenação entre os dois níveis mais expostos: (...) Rede arterial de alta capacidade e rede capilar, considerando que, as auto-estradas ajustaram-se às pré-existências de uma malha viária fina, sem o apoio essencial de uma (...) “rede intermédia” de âmbito intermunicipal capaz de desenhar uma malha que, ao mesmo tempo, sirva como catalisadora de desenho urbano e aumente e dissipe as possibilidades de acessibilidade em relação aos nós (...).<sup>10</sup>

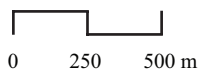
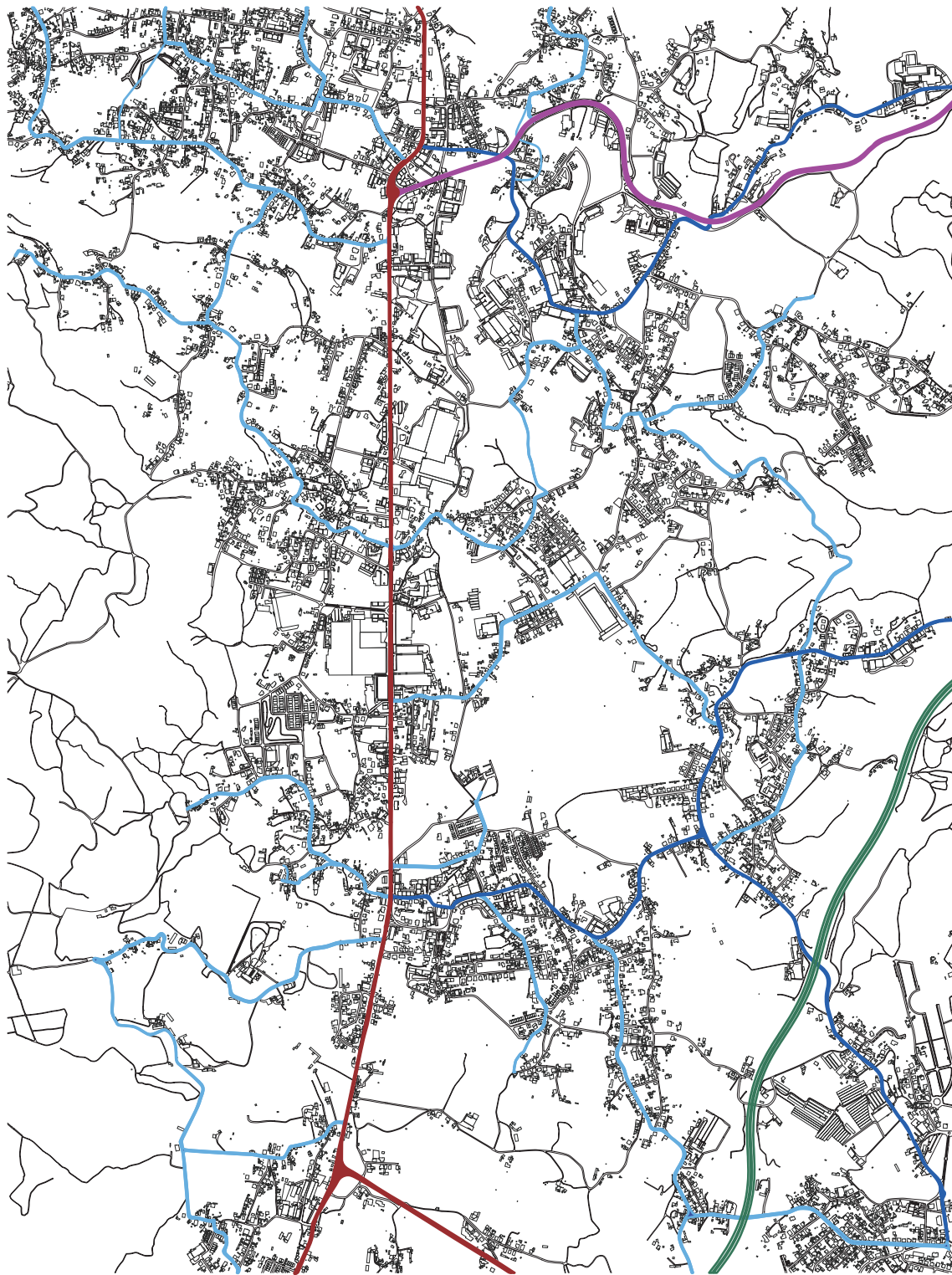
Desta forma, o que se pretende retirar desta revisão da matéria legislativa no que diz respeito à regulação da infra-estrutura viária é sobretudo a segmentação e autonomia com que foi regulada. A transversalidade dos métodos de regulação, ao longo dos últimos dois séculos, basearam-se em princípios estritamente funcionais para a definição de uma rede hierárquica com critérios de exclusividade quantitativos e tipológicos que categorizam genericamente as vias. As lógicas de circulação automóvel dominaram sobre outras valências que a infra-estrutura viária deve incluir, desprezando tanto a capacidade estruturante que a infra-estrutura detém na qualificação e organização do território, como as características dos territórios e as práticas que lhe atribuem significado.

Por outro lado destaca-se a dificuldade de incluir de forma sistematizada a infra-estrutura viária local nos critérios genéricos de hierarquia vinculados nos Planos Rodoviários.

---

10 Manuel Sá, Nuno Portas, e Álvaro Domingues, «Modelo Territorial: Arco Metropolitano», Relatório Síntese (Porto: CEAU - FAUP / LET, 2009). Documento provisório apresentado à CCDR-N no âmbito do PROT-N. p.43





Rede Fundamental  
Complementar

A7 . IC5

Rede Regional

ER 206

VIM

Rede Municipal

Estradas Municipais

Caminhos Municipais

Caminhos Vicinais  
e desclassificados

Mapa de categorias de via segundo o Plano Rodoviário Nacional



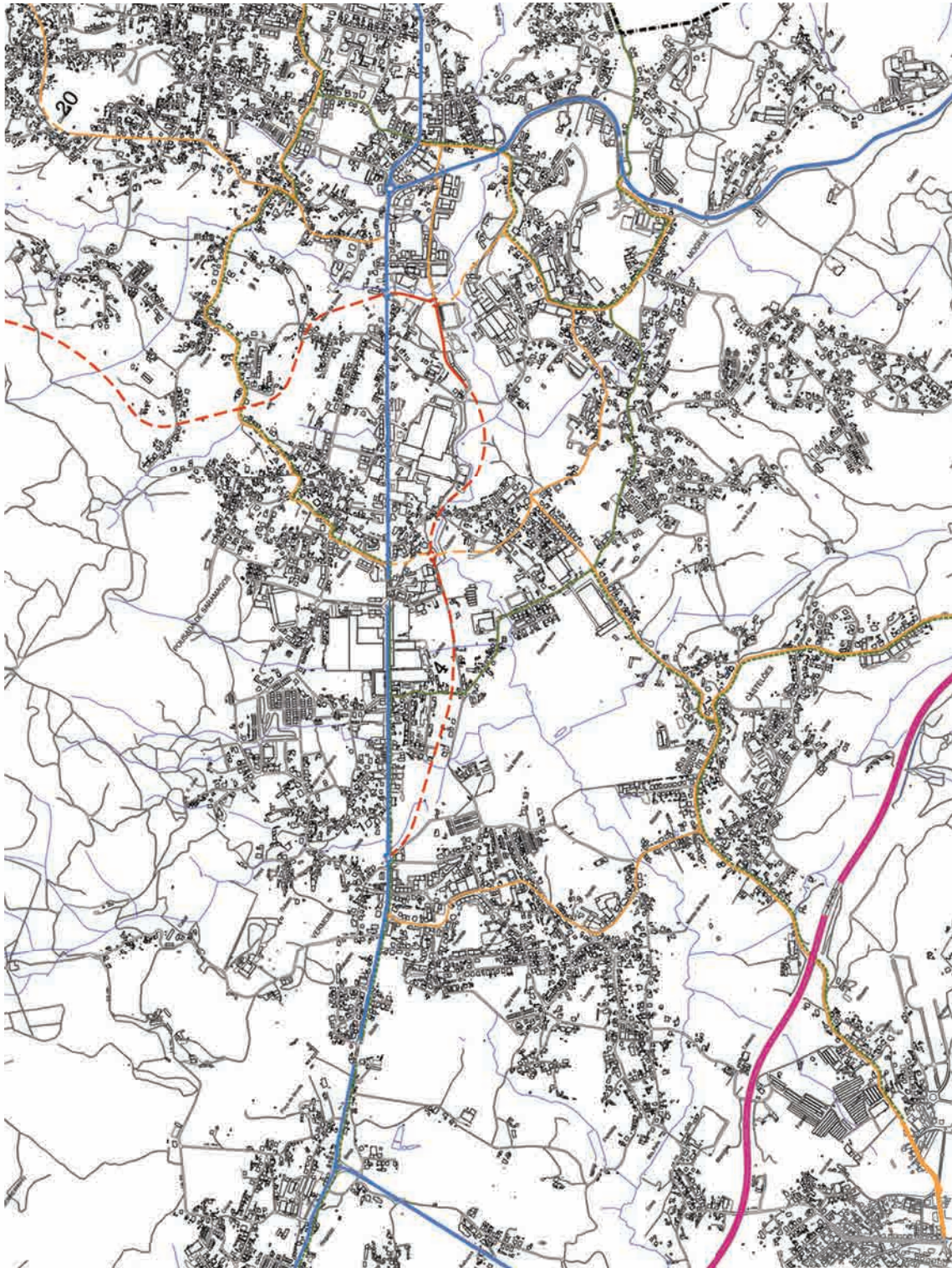
As inconsistências entre as classificações e a realidade da escala local foram consecutivamente abordadas noutras acções de regulamentação avulsa que tentaram qualificar o espaço urbano, como por exemplo os Planos de Pormenor em 1934, ou o Regulamento de Estradas e Caminhos de 1961. No entanto estas condições apenas surtiram efeito nos principais centros urbanos, sendo que no espaço exterior – rural – acentuou-se ainda mais a carência de regulação, dadas as dificuldades técnicas de cartografar o território e tomar consciência da diversidade de lógicas que sustentam o denso aglomerado de capilaridades locais. Só mais tarde, na década de 90, com os Planos Directores Municipais foi possível um maior conhecimento do território alargado dos municípios.

Contudo, e com grande parte do território já minimamente infra-estruturado e urbanizado, as normativas sectorizadas tanto por esquemas de zonamentos como pela continuidade do modelo de mobilidade funcionalista, não têm formulado uma solução de regulação operativa para a urbanidade emergente. Sobre esta matéria, Ivo Oliveira torna claro, na sua revisão sobre a infra-estrutura viária local, que:

“Apesar dos sucessivos esforços de introdução de princípios capazes de distinguir e simultaneamente articular a *infra-estrutura viária nacional* e a *infra-estrutura viária local*, especialmente a exterior aos principais núcleos urbanos, não foi possível a sua afirmação como espaço específico no qual se podem trabalhar estratégias e identidades específicas. O baixo sucesso de muitas das estratégias adoptadas, algumas com mais de dois séculos, permite que se afirme que hoje dificilmente a *infra-estrutura viária local* encontrará a sua especificidade e coerência através da introdução de legislação, normas, categorias ou parâmetros funcionais genéricos. A insistência nesta trajectória tem correspondido à insistência numa resposta simplista a um problema cujo centro e contornos são complexos.”<sup>11</sup>

---

11 Ivo Oliveira, «Revisões da infra-estrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira» (Tese de Doutoramento Arquitetura, Cidade e Território., Universidade do Minho, 2015). p.50



**Nível 1 - Rede Suprarregional**

Rede Nacional Fundamental (IP)-IP1/A3

Rede Nacional Complementar (IC)-IC5/A7

**Nível 2 - Rede Intermunicipal**

Rede Nacional Complementar (EN's)

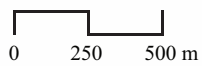
Outras vias

**Nível 3 - Rede Municipal**

Vias Distribuidoras Principais

Vias Distribuidoras Secundárias

Rede Ciclável



Secção da área de referência (Vale do pele) no Mapa de Mobilidade e Acessibilidade, Revisão do PDM de Vila Nova de Famalicão, 2015

Neste sentido pode dizer-se que a corrente prática de ordenamento e regulação urbanística, espelhada na deriva de tutelas e nas acções desarticuladas, não é suficiente para organizar o território de forma coerente. A sucessiva introdução de infra-estruturas (rede arterial e outras redes infra-estruturais) foi consecutivamente abrangendo cada vez maiores porções de território sem que existisse uma abordagem inclusiva e multidimensional capaz de compreender as mutações que estas podem gerar no espaço urbano. Esta dificuldade fundamenta-se e explica-se pelas visões dicotómicas, *macro x micro e urbano x rural* patentes no paradigma urbanístico. Voltar a olhar para a infra-estrutura como elemento fulcral dos processos de territorialização da sociedade contemporânea, é compreender o potencial que detém enquanto “elemento director da (re)forma urbana”<sup>12</sup> que regula e ordena os processos de urbanização.

De volta ao território que nos propomos analisar, elaboramos um mapa que inclui toda a área de referência, e onde estão representadas as diferentes categorias que vigoram na classificação do Plano Rodoviário Nacional. A sua leitura serve para expressar a dificuldade que será explicar as dinâmicas de mobilidade e de ocupação do território com base em classificações genéricas. Grande parte das vias discriminadas no mapa, salvo a A7, a VIM e a EN206, têm como base a pré-existência de caminho rural.

De partida, as diferenças tipológicas ou morfológicas de uma via, em relação a outra são todas e nenhuma ao mesmo tempo. Uma vez que cada uma na sua extensão assume uma grande diversidade de perfis, usos e cargas urbanas. As restantes vias, neste caso caminhos vicinais ou vias desclassificadas, ou têm a mesma origem de matriz rural, ou fazem parte do conjunto de “carimbo” proveniente dos processos de loteamento como já estudamos anteriormente e que, em todo o caso, realmente poderiam classificar-se pela dissonância.

Perante esta estrutura reticular complexa associam-se por aglomeração ou dispersão uma grande multiplicidade de actividades e edifícios que tornam difícil associar a cada via uma função, tipologia ou uso específico. Quando as redes de infra-estruturas básicas cobrem praticamente toda a extensão do território; quando a maior parte dos caminhos foram regularizados com pavimentos que permitem a circulação automóvel e os usos das

---

12 Sara Sucena Garcia, «Red viaria y Territorio en el “Vale do Ave” La red viaria de nivel intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués» (Tese Doutor en Urbanismo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura – Universidad Politécnica de Catalunya, 2011). p.272





parcelas adjacentes variam entre a pequena parcela agrícola e o grande edifício industrial, é praticamente impossível definir o que é rua, caminho ou estrada.

Todas as vias têm validade económica, produtiva, cultural, social e paisagística, sendo que as suas dinâmicas múltiplas não cabem nos parâmetros de estrada nem têm a qualidade “urbana” de uma rua. O melhor exemplo deste fenómeno é a EN206 (agora classificada como parte da Rede Regional ER206) que foi construída segundo um perfil estradal mas ao longo do tempo foi “territorializada” pelas vivências do quotidiano e pelos edifícios que colonizaram as suas margens.

Por outro lado, a VIM é igualmente um exemplo paradigmático. Construída na primeira metade da década de 90 pela Associação de Municípios do Vale do Ave (AMAVE), esta via foi precursora da rede viária arterial, tendo como objectivo inicial melhorar a circulação interna do sistema rodoviário do Médio Ave, até então suprido pelas Estradas Municipais e Nacionais que ligavam os concelhos. A capacidade de articular as capilaridades locais com as vias estruturantes da macro escala que surgiram posteriormente, atribui-lhe o carácter duplo de colector e distribuidor dos fluxos viários equivalente ao das Estradas Nacionais, *no entanto as barreiras metálicas e o efeito canal que adquiriu em alguns assemelha-se mais ao carácter de uma via-rápida*<sup>13</sup>. Neste caso as soluções de traçado e as características variáveis do perfil tinham o propósito de a tornar um eixo de fluidez que suprisse as carências do Médio Ave, não tendo como preocupação o vínculo a uma categoria hierárquica restritiva.

Passados mais de 20 anos desde a sua construção, persiste a ideia que a VIM é *uma via incompleta quanto às potencialidades que encerra*. A afirmação de um carácter híbrido, que mantenha os níveis desejados de fluidez e ao mesmo tempo multiplique as possibilidades de intersecção e acessibilidade reforçaria a sua importância enquanto elemento referencial da urbanização.<sup>14</sup>

Com isto, o que se pretende demonstrar é que a regulação do sistema viário deve estar enquadrada com as lógicas urbanas que este sustenta e não limitada por categorias e classificações, que além de serem pouco operativas não atendem a soluções específicas e contextualizadas.

---

13 Sara Sucena Garcia, «Red viaria y Territorio en el “Vale do Ave” La red viaria de nivel intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués» (Tese Doutor en Urbanismo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura – Universidad Politécnica de Catalunya, 2011). p.266

14 Ibid.





A falta de operacionalidade deste modelo torna-se ainda mais visível quando os próprios documentos de planeamento municipal se regem por outra escala de organização. Segundo a Planta de Mobilidade e Acessibilidades da última revisão do PDM de Vila Nova de Famalicão em 2015<sup>15</sup>, percebe-se que o sistema viário está dividido por outras categorias hierárquicas com outras designações e taxonomias (ver legenda). Como é possível identificar no mapa, as designações de Via Distribuidora Primária e Via Distribuidora Secundária não correspondem muitas vezes aos mesmos conjuntos de vias designados pela classificação do PNR.

As observações acima referidas permitem expor diferentes problemáticas, a primeira será a diversidade de taxonomias e de estratégias para o entendimento da infra-estrutura viária existentes nos diferentes graus técnico-administrativos, o que revela que a falta de articulação do sistema viário tem por base o diminuto entendimento entre as partes que o regulam. A segunda será a contínua percepção da rede viária apenas enquanto canal funcional para a transacção de fluxos. Esta visão simplista amplia a dificuldade de encontrar uma organização, sobretudo na escala local, que seja transversal em todos os momentos de planeamento e da qual se possa compreender um método ajustado às características e especificidades das áreas extensivamente urbanizadas.

A contínua categorização das vias, por parâmetros exclusivos dedicados ao trânsito automóvel, nunca será suficiente para compreender e ordenar o território. Independentemente de se classificarem como Estradas, Caminhos ou Vias Distribuidoras, a dificuldade em encontrar legibilidade nos modelos de organização vigentes sugere que o problema é do próprio modelo e não das taxonomias que lhe são atribuídas.

#### O URBANO RIZOMÁTICO

Na aproximação ao lugar da amostra seleccionada pretendemos, num processo duplo de descrição e análise crítica, expor alguns exemplos onde se tornam claras as diferentes relações entre os padrões de mobilidade e os restantes elementos urbanos. Neste momento centramos as atenções sobretudo na infra-estrutura viária de escala “municipal” e “regional”, uma vez que são estes os elementos de continuidade territorial que actuam

---

15 Planta de Mobilidade e Acessibilidades pertencente ao Plano Director Municipal de Vila Nova de Famalicão, Maio 2015. Acedido em Março 2017. Disponível em <http://www.vilanovadefamalicao.org>



directamente na organização do espaço da amostra e onde o modelo de regulação vigente assume maiores debilidades. Pois se no conjunto de vias mono-funcionais que integram a rede viária arterial, a categorização por critérios de exclusividade podiam corresponder a uma visão simplista mas possível, aqui toda a sua operacionalidade se desfaz, tendo em conta a densidade e multiplicidade de acontecimentos que o sistema viário suporta.

Pretendemos interpretar o território perante uma visão mais tolerante em relação à realidade observada, que nos permita compreender que *o território não é uma árvore*<sup>16</sup> de taxonomias genéricas nem de relações de correspondência unívoca. O urbano extensivo é um *espaço relacional* entre as formas, os usos, as práticas e os fluxos. Em si, a infraestrutura viária é mais do que um espaço canal que gere fluxos e serve de suporte para as outras redes infra-estruturais. Faz parte de uma estrutura maior – território/sociedade – onde se enreda a noção de espaço colectivo, os valores culturais, sociais e económicos que constroem os lugares.

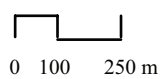
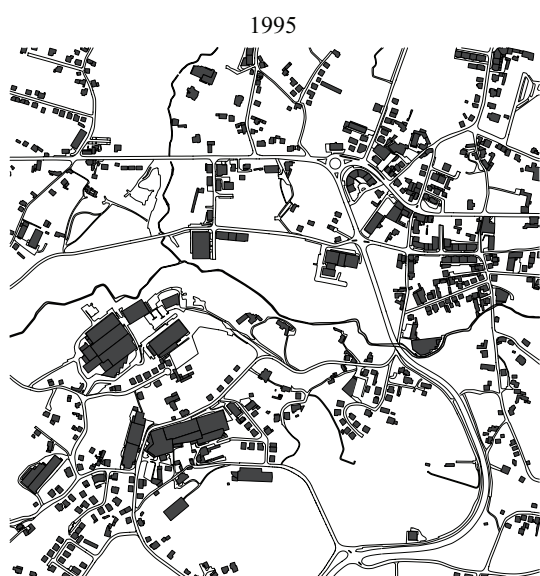
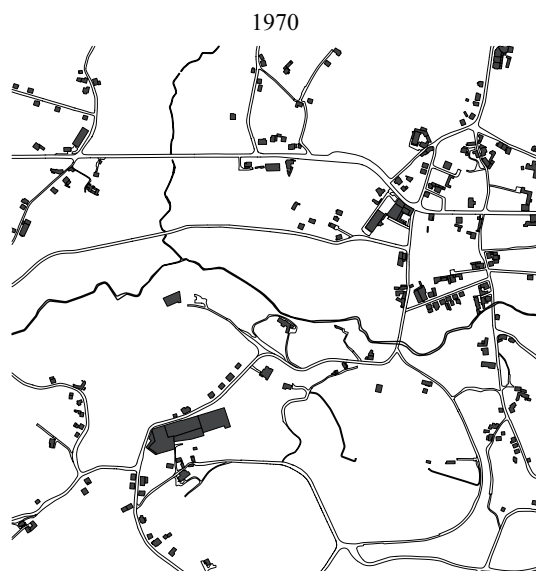
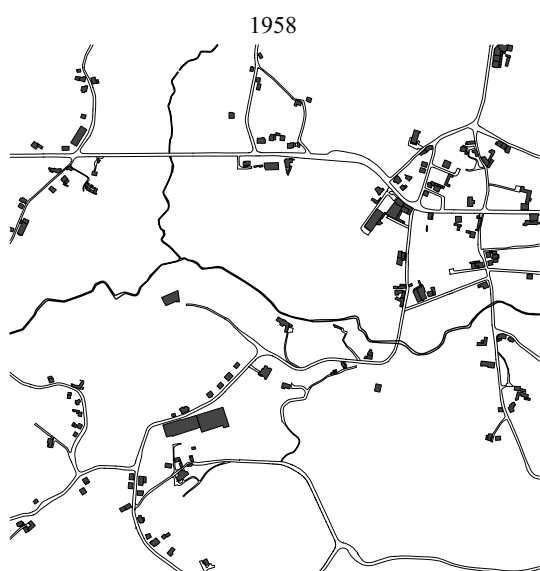
Esta sobreposição de semióticas que se conjugam sobre o mesmo lugar em relações *hipertextuais* requerem abordagens mais amplas e menos formatadas, que extravasem questões meramente morfológicas e funcionais (o espaço estático) e avancem para a compreensão do território partir das relações que nele se articulam (o espaço dinâmico). Quando tudo se mistura e está sempre em processo de transformação os conceitos pré-estabelecidos de cidade, campo, urbano, rural, centro, periferia (e tudo o que nestes contentores de significados se puder incluir) partilham identidades – características, formas, actividades – para constituir cada caminho-estrada-rua que integra o sistema viário e que organiza as actividades do território.

Por oposição ao sistema arborescente, dicotómico e de categorias exclusivas, o sistema viário do Ave assemelha-se à formação de um *rizoma*, que tem pertenças múltiplas e lógicas de organização provenientes de diferentes contextos. O conceito de *rizoma*, importado da botânica, foi referido por *Delleuze e Guattari*<sup>17</sup> nos anos 80 como uma opção válida para reestruturar o pensamento/ conhecimento e entendê-lo com um sistema complexo de relações.

---

16 Christopher Alexander, «The city is not a tree», *Journal Architectural Forum*, 1965, 122. Neste artigo o autor explica que a cidade não se limita às relações estipuladas pela lógica hierárquica arborescente mas por múltiplos fenómenos que se relacionam de forma reticular.

17 Gilles Deleuze e Félix Guattari, *Capitalisme et schizophrénie: Mille Plateaux*, vol. 2 (Les Éditions de Minuit: Paris, 1980).



Mapas de evolução do edificado entre 1958 e 2011

Por definição dos autores, o *rizoma* é uma estrutura composta por um conjunto de linhas que se interrelacionam em diferentes campos lexicais e que todas juntas, formam um espaço sem início nem fim – alheias ao convencionalismo de lugar central ou periférico – onde qualquer ponto se pode conectar ou desligar de outro sem que exista uma unidade de grandeza que hierarquize os restantes elementos em seu redor. O *rizoma* é uma estrutura horizontal múltipla que relaciona vários significados e só pode ser compreendido a partir de um mapeamento sensível ao valor das relações que exprimem a identidade de uma linha ou ponto em relação a outro, sabendo que essas características não são exclusivas nem estáticas.<sup>18</sup>

“O rizoma em si mesmo tem formas muito diversas, desde a extensão superficial ramificada em todos os sentidos até às concreções em bolbos e tubérculos (...) cada linha não aponta necessariamente para um traço linguístico: elos semióticos de qualquer natureza são conectados com os modos de codificação muito diversos (...) pondo em jogo não só regimes de signos diferentes, mas também estatutos de estados de coisas. (...) Um rizoma não começa e não acaba, está sempre no meio, entre coisas, inter-ser, intermezzo. A árvore é uma filiação, mas o rizoma é aliança (...) a árvore impõe o verbo ser, mas o rizoma tem por tecido a conjugação e...e...e...e.”<sup>19</sup>

No urbanismo e na arquitectura o uso da expressão *rizoma* tem-se tornado muito comum como subterfúgio das formas – mais complicadas que complexas –, neste caso pretende-se explorar o *rizoma* pela sua condição de estrutura relacional e inclusiva de uma realidade *transgénica*. Para que se torne clara a relevância teórica deste conceito enquanto analogia ao espaço da análise e aos processos de territorialização/ urbanização contemporâneos com que nos deparamos, enumeramos algumas relações que nos parecem pertinentes:

---

18 Gilles Deleuze e Félix Guattari, *Capitalisme et schizophrénie: Mille Plateaux*, vol. 2 (Les Éditions de Minuit: Paris, 1980).

19 Ibid., p.15, 16, 61





1• *Um rizoma não é uma árvore ou raiz que fixam um ponto de ordem*<sup>20</sup>. O rizoma não tem um ponto de ordem, ou seja um centro definido a partir do qual se estabelecem limites precisos. Ao contrário da imagem da cidade tradicional que se confina ao lugar da sua centralidade e onde tudo em seu redor é periférico, o *rizoma* é complexo e heterogêneo, não começa ou acaba. Tal como o rizoma, a urbanidade emergente é um processo que toma lugar no território e assume as mais variadas formas.

2• O rizoma não é uma rede. A rede como temos visto, é hierárquica e funciona por relações binomiais de exclusividade, expostas pela conjunção ou (ou isto, ou aquilo). O *rizoma* ao ter a *capacidade de se conectar a partir de qualquer ponto*<sup>21</sup>, não fica reduzido a combinações definidas por uma lei exterior. Ao mesmo tempo, nenhuma das suas ligações é específica, ou seja, *cada uma das suas linhas admite todo o tipo de elos semióticos*<sup>22</sup>. Por outras palavras, não é da sua natureza ter restrições de funções, zonamentos ou usos de solo. O *rizoma*/urbano extensivo é múltiplo e multifuncional.

3• O Rizoma não é linear, regular ou contínuo na sua morfologia. Ao contrário da “malha” regular da cidade compacta, o rizoma funciona como um sistema de colonização do espaço onde toma forma, respondendo aos obstáculos que encontra, adaptando-se ao meio e incorporando novas lógicas de organização.

4• No rizoma qualquer raiz se pode tornar um caule, o crescimento horizontal e não hierarquizado permite que qualquer raiz - via - possa gerar novas extensões ramificadas ou criar concreções em forma de bulbo ou tubérculo. O crescimento do rizoma, tal como o da urbanidade extensiva é irregular e heterogêneo, qualquer linha ou conjunto de linhas podem determinar uma aglomeração, uma polaridade ou nova centralidade. No sentido oposto, no *rizoma* podem-se quebrar, interromper ou subtrair, qualquer uma das suas linhas, sem que se percam as suas características estruturais.

---

20 Gilles Deleuze e Félix Guattari, *Capitalisme et schizophrénie: Mille Plateaux*, vol. 2 (Les Éditions de Minuit: Paris, 1980). p.15

21 Ibid., p.17

22 Ibid., p.16



39 . 40 Rua da Estrada, Vistas da EN 206 entre Famalicão e Guimarães, Vale do Pele

Posto isto, quando centramos a atenção nos mapas da evolução do território, a imagem de uma urbanidade *rizomática* está de todo o modo patente na contínua extensão das áreas urbanas e nos processos de dispersão e aglomeração. As últimas décadas evidenciam a metamorfose de um território rural para um território *transgénico* que tomou novas formas e assimilou um universo de peças e materiais descendentes dos processos extensivos de urbanização. Assumindo a impossibilidade de controlar todas estas variáveis, é necessário pensar o território a partir dos elementos de continuidade – infra-estrutura viária –, para conseguir compreender os conflitos e os desequilíbrios que se geram na sua intersecção. Neste sentido pretendemos demonstrar uma sequência de ocorrências/fenómenos, frequentes em contextos de urbanização extensiva, que ilustrem a heterogeneidade e as dissonâncias do *rizoma* urbano.

- O primeiro retracta “um dos exemplos mais legíveis da estruturação da urbanização extensiva”, a densificação axial das vias com maior acessibilidade e visibilidade no sistema viário e que Álvaro Domingues retractou como “Rua da Estrada”<sup>23</sup>. Este conceito espelha um fenómeno comum na urbanidade emergente e torna claro o desfazamento entre a realidade e a normativa. A *Rua da Estrada* é tudo menos exclusiva ou mono-funcional. À estrada inicial, construída para ligar dois pontos distantes, assimilam-se durante o percurso uma grande multiplicidade de construções - casas, indústrias, comércio e serviços -, transformando-se num “centro em linha”<sup>24</sup> que desvirtua os cânones da cidade e demonstra que o simbolismo dos lugares não se associam a uma forma única mas à vivência que lhe atribuem.

“Assim é a Rua da Estrada: uma espécie de dispositivo sócio-técnico que possibilita a mobilidade das pessoas, da informação, das mercadorias, da energia..., e que funciona como uma prótese que torna possível a organização da sociedade/território. Falta só imaginar que a cidade se desconfinou, que galgou muralhas e limites, que colonizou o infinito rizoma do asfalto e de outras redes com ou sem

---

23 Cf. Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada: o problema é fazê-los parar*, Equações de Arquitectura 44 (Porto: Dafne Editora, 2010)

24 Ibid., p.15



fios, canos, condutas, cabos e outras teias. Por estes infinitos caminhos circulam os humanos e as suas urgências: vão à bola, à fábrica, à farmácia, ao comboio, a remar, à escola, a Aveiro ou a Sarrazola...<sup>25</sup>

*A Rua da Estrada* é tanto o acumular de vários elementos distintos, como a ausência ou redução de outros que podiam garantir a sua maior legibilidade. “O problema da rua da estrada é a fimbria de espaço entre o asfalto e os edifícios: valeta, passeio, ausência de um e de outro, estacionamento, rampas de acesso a edifícios e lotes, interrupções, problemas”<sup>26</sup>. Existe um conflito permanente de um espaço que tem grande fluxo de trânsito como uma estrada e ao mesmo tempo a aglomeração de actividades de uma rua, sem que haja um espaço qualificado para a vivência do peão. Por isso as montras transformam-se em “hipermontras”<sup>27</sup> para expor os produtos de forma a serem visíveis a quem passa de carro e as sinaléticas agigantam-se para promover a visibilidade dos negócios, gerando-se espaços densos e muito variados a cada momento.

Este troço da Estrada Nacional 206, ou neste caso Avenida-Estrada<sup>28</sup> dada a taxonomia, é exemplo de um espaço transgénico onde a função primeira de canal de mobilidade se funde com as práticas do quotidiano numa sequência de *espaços relacionais* que são de uso colectivo mas não têm forma de espaço público canónico. O espaço gerado pelo afastamento dos edifícios e pelas bermas - com ou sem passeio -, são espaços permeáveis que ora são a extensão do público para estacionamento, comércio, etc., ou o prolongamento do privado para o acesso às residências, fábricas ou parcelas agrícolas. É por isso um lugar instável em permanente mudança, tanto pelo conflito de fluxos dos diferentes meios de mobilidade, como pelos edifícios que se aglomeram com alinhamentos, escalas e usos diferentes e se combinam com outros elementos urbanos – postes de electricidade, paragens de autocarro, publicidades, sinais de trânsito – instalados mediante as necessidades de infra-estruturação, sem que exista uma regulação própria para os articular de forma coerente e estruturada.<sup>29</sup>

---

25 Álvaro Domingues, «A Rua da Estrada: apresentação», *Correio do Porto*, 27 de Janeiro de 2015.

26 Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada: o problema é fazê-los parar*, Equações de Arquitectura 44 (Porto: Dafne Editora, 2010). p.15

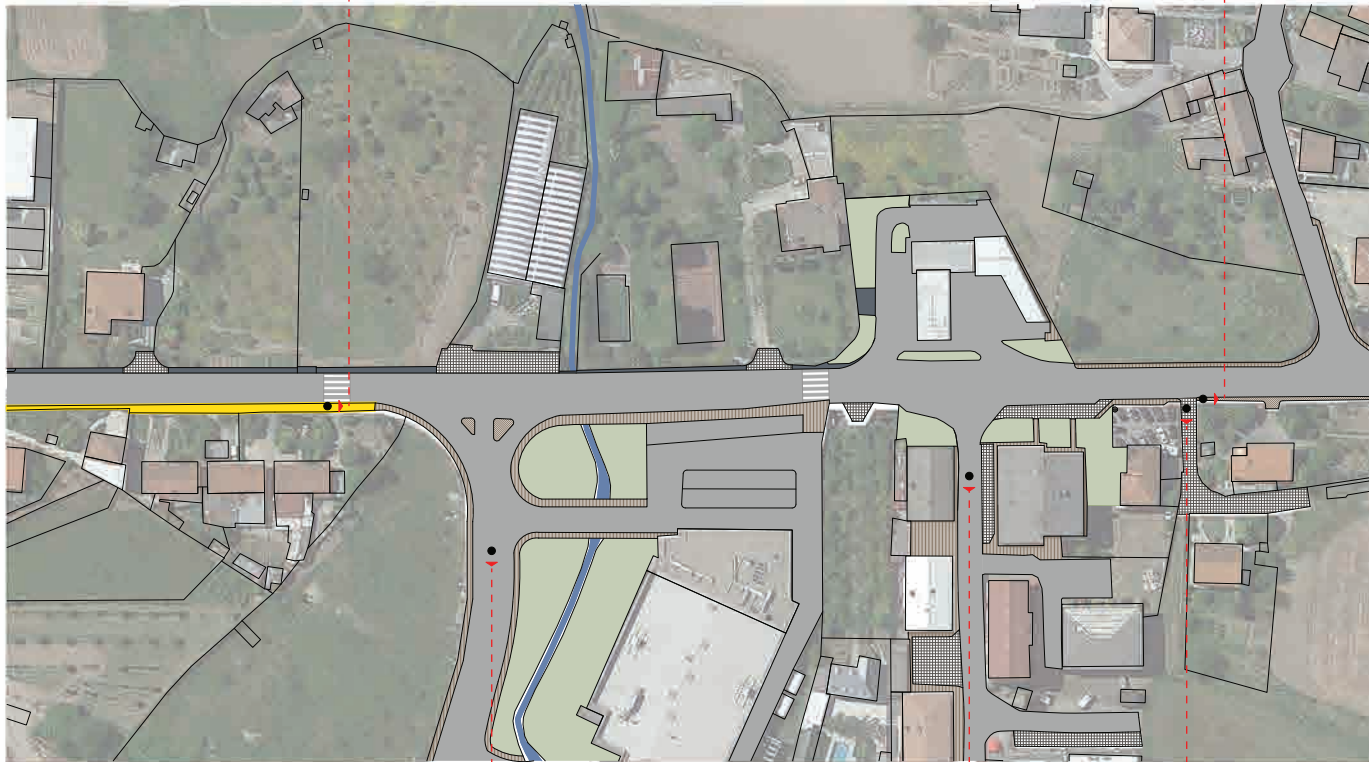
27 *Ibid.*, p.75

28 Este troço entre Pousada de Saramagos e o nó da Vim a estrada nacional assume a taxonomia de Avenida Dr. Mário Soares

29 Álvaro Domingues, *op. cit.*, p.218 - 219



EN206 ▶



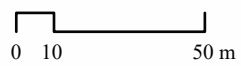
Avenida da República



Rua Mato Senra



Cul-de-sac














Vista do Observador ●▶



Avenida dos Laborins

-  Pavimento em alcatrão
-  Passeio
-  Pavimento em cubo granítico
-  Berma em terra batida
-  Berma em betão
-  Área ajardinada
-  Passagem para peões



Além de espaço axial aglutinador de actividades, a *Rua da Estrada* garante também fácil acessibilidade a partir de qualquer ponto e a permeabilidade para conectar com qualquer outro. Não existe hierarquia nem categorias nas relações que concede, tanto se conecta com um *cul-de-sac* com 3 metros de largura que apenas permite acesso a duas habitações, como a uma via estruturante de distribuição dos fluxos para as capilaridades locais ou a uma via de mobilidade intermunicipal. Desta forma, “a rua da estrada é mais trajecto do que lugar, mais relação do que forma”<sup>30</sup>; e as relações estão sempre a crescer e a alterar a sua ordem de fluxos: a localização de uma nova fábrica ou de um grande espaço comercial podem alterar a importância que certa via assume na relação com a rua da estrada e com o restante sistema, independentemente da sua secção tipo ou génese primária.

A *Rua da Estrada*, neste caso formada a partir do traçado de uma estrada nacional secundária mais ou menos regular no dimensionamento das vias de trânsito, é o fenómeno explicativo mais comum e perceptível aos olhos para expor a multiplicidade de elementos e as suas relações. Contudo toda a infra-estrutura viária local adquire estas multiplicidades de usos e relações de formas distintas. A matriz rural dos caminhos que irrigam toda a extensão do território faz com que se torne praticamente impossível compreender a existência de um perfil tipo que corresponda a uma taxonomia ou função. Encontramos por isso no território variados casos de ruas da estrada, avenidas-*cul-de-sac*, travessas-estrada, caminhos-estradas-ruas, vias distribuidoras-travessas, etc.

Neste sentido, seleccionamos o segundo exemplo, a Avenida Padre Silva Rego. Conectando-se com a VIM e a Estrada Nacional 206, este caminho – linha – evidencia uma grande diversidade de ambiências ao longo dos 650 metros da sua extensão. No extremo mais próximo da VIM, a Avenida Padre Silva Rego tem um perfil estradal com uma faixa de rodagem em cada sentido, bermas reduzidas para a condução de águas pluviais e onde os terrenos adjacentes são maioritariamente baldios ou pequenas produções agrícolas. Passados 100 metros, o perfil transversal da Avenida assume outro carácter, condicente com os edifícios de habitação multifamiliar e comércio que a ladeiam. Neste segmento de via, que até então se assemelhava à secção tipo de uma via distribuidora dos fluxos da VIM, surgem espaços de estacionamento, passeios e arborização, aqui o trânsito parece

---

30 Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada: o problema é fazê-los parar*, Equações de Arquitectura 44 (Porto: Dafne Editora, 2010). p.217



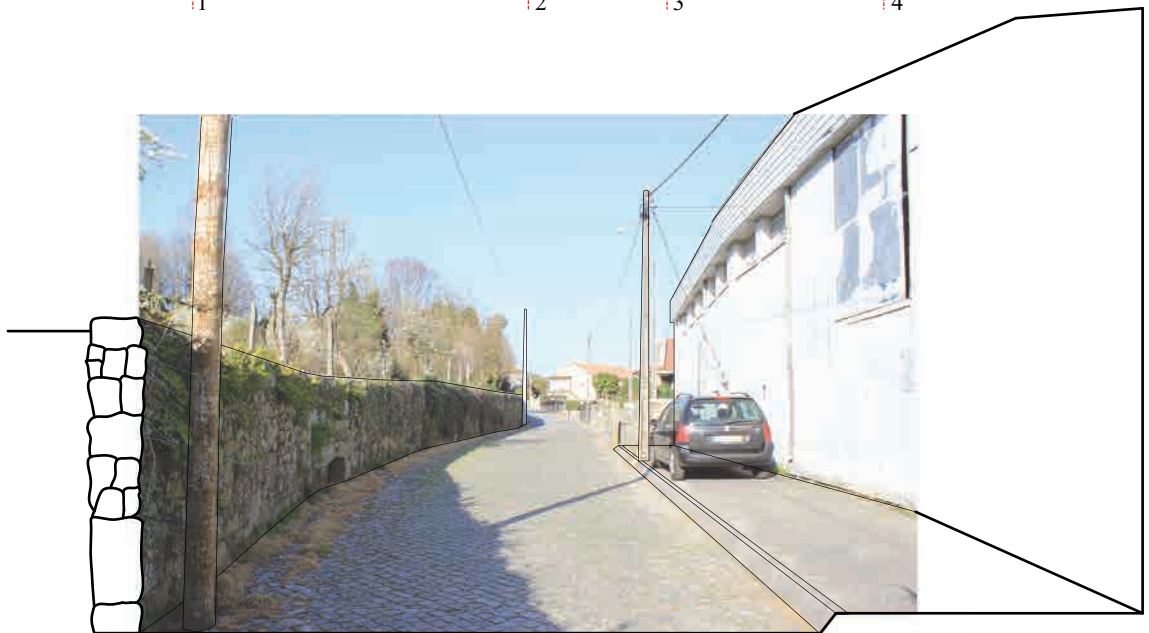
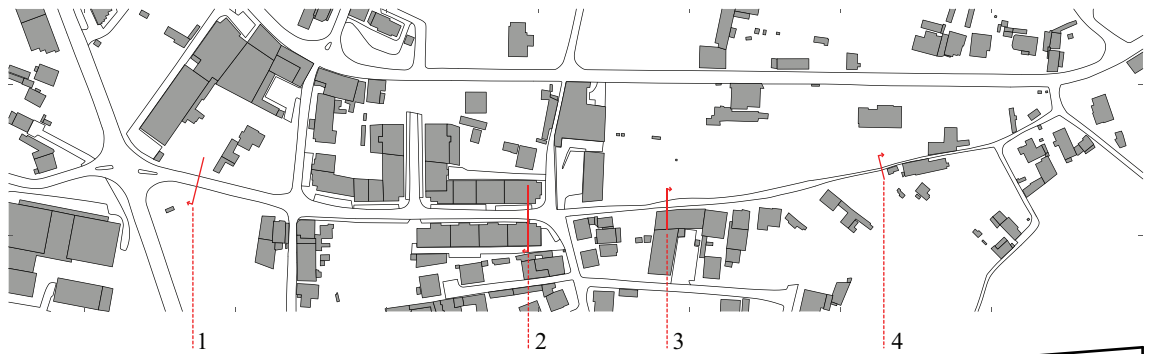
Perfil 1



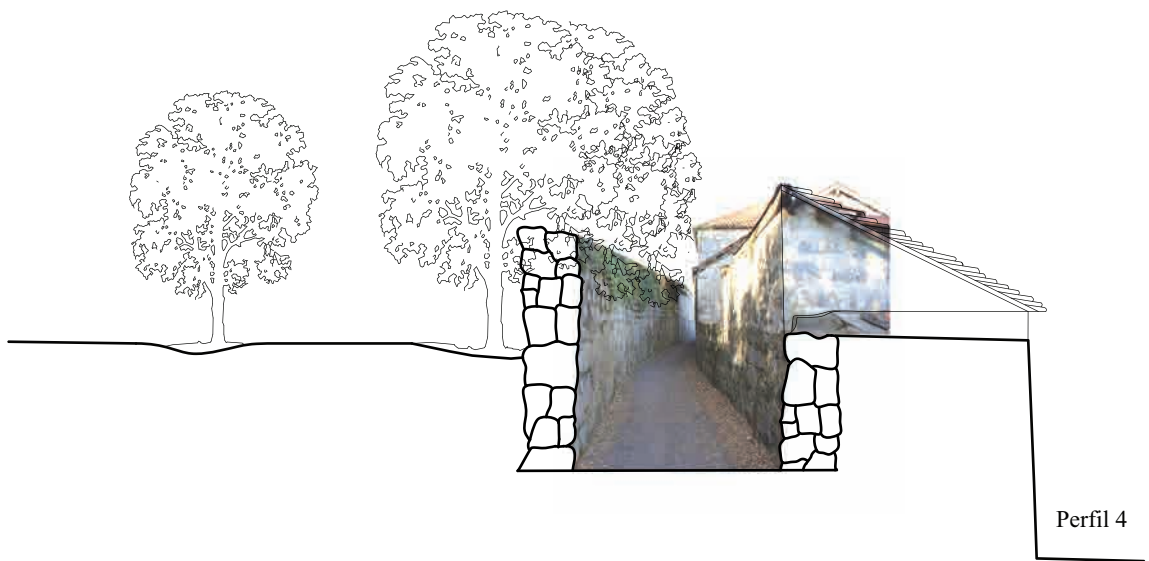
Perfil 2

0 1 2 m



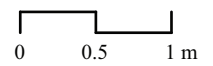


Perfil 3



Perfil 4

Perfis transversais da Avenida Silva Rego







circular de forma mais lenta para permitir o acesso às actividades comerciais, garagens e residências. Mais à frente, a mesma via adquire uma ambiência totalmente diferente que se denota pela diminuição da largura, a mudança de pavimento – de asfalto para cubo granítico – e a alteração do tipo de actividades que suporta: parcela agrícola, habitações e uma oficina de carpintaria.

Até chegarmos ao extremo oposto, onde se conecta com a EN206, a Avenida transforma-se num caminho de pé-posto, neste momento a circulação fica circunscrita ao espaço que existe entre o muro que delimita uma parcela e a habitação construída no limite da outra, transpondo por momentos a ideia – para quem o percorre – da idílica ruralidade de caminhos estreitos e sinuosos.

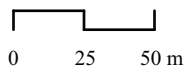
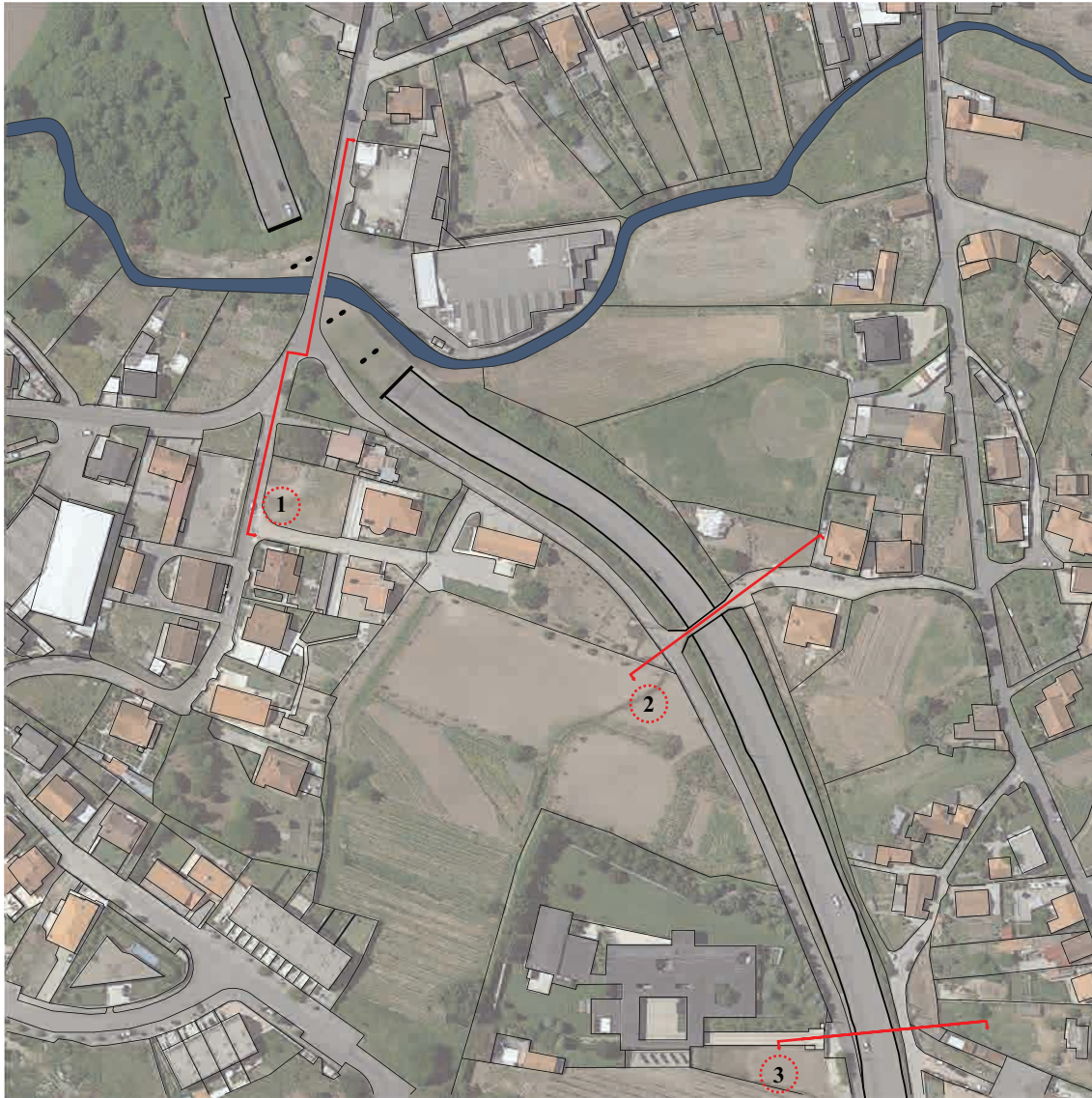
O exemplo da Avenida Padre Silva Rego demonstra a grande variedade de ambientes e usos que existem numa mesma linha, expressando com clareza a noção de multiplicidade *rizomática* descrita anteriormente. Este tipo de situações é recorrente em grande parte dos caminhos provocando uma total ausência de relação entre as taxonomias, os perfis transversais e os usos existentes. Talvez por isso o *rizoma* não se possa ler por taxonomias nem desenhar-se pela morfologia de uma malha regular.

A liberdade que existe para que em cada percurso se conjuguem diferentes variáveis – elementos urbanos – deve ser entendida como uma qualidade do urbano *rizomático*. Permitindo libertar-se dos cânones hierárquicos e associar-se a novas narrativas que tenham em conta características dominantes ou especiais do lugar.

Assim o *rizoma* passa a entender-se pelas relações que nele se articulam formando percursos/ itinerários que convergem pela sua ambiência e não pela categorização genérica de linhas, que excepto a forma, são completamente abstractas para quem regula e planeia.

Como terceiro exemplo, salientamos o caso da VIM, que sendo um elemento urbano excepcional de infra-estruturação territorial, evidencia um conjunto de ocorrências multi-escalares contraditórias, ora pela extrema conexão com o sistema viário existente, ora pela ruptura e autonomia em que, em alguns troços, medeia a relação com a envolvente urbana.

No primeiro caso, o nó de articulação com a EN206 é um exemplo de como a convergência de fluxos em diferentes direcções e destinos – de curta ou longa distância–, aumentou as condições de acesso e visibilidade dos terrenos da envolvente imediata e tornou a sua localização mais “atraente” para o aparecimento de novas cargas urbanas.



Exemplo da relação espacial urbana gerada com o traçado da VIM na área da amostra seleccionada

Desde a construção da VIM no início da década de 90, vários edifícios de habitação colectiva, comércio e serviços foram construídos tanto nos terrenos contíguos ao nó como ao longo das vias que se conectam directamente com ela. Ainda que, numa escala mais reduzida, os efeitos aqui produzidos sigam a mesma lógica de polarização que existe nas áreas adjacentes aos nós de auto-estrada. Logo verifica-se que a existência de uma relação aberta – disponibilidade para a interacção com o meio onde se implanta –, gera a intensificação da ocupação do espaço e a criação de novas morfologias que se interrelacionam com outras lógicas de organização (por exemplo a da Rua da Estrada).

Contudo, o desenho da VIM não contou com a dimensão polarizadora que se efectivou com o seu traçado. Assim o resultado é a construção de formas desarticuladas entre si e com a envolvente. A variação de escalas, de volumetrias e de espaçamentos geradas entre o edificado, compõe-se em relações dissonantes que espelham a desarticulação entre a regulação da infra-estrutura viária e a legislação que regula a edificação.

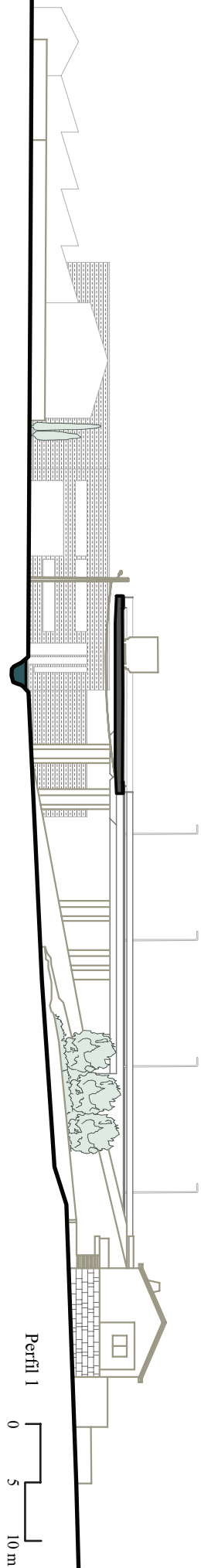
A compreensão das potencialidades polarizadoras que determinados pontos ou linhas detêm na organização do *rizoma*, são fundamentais para perceber grande parte da evolução multidireccional e heterógena que se verifica no território. Tanto nos fenómenos, como este, de densificação de uma área nodal, ou noutras situações de maior dispersão, a rede viária surge sempre como um elemento de continuidade que poderá ordenar a progressiva metamorfose da urbanização e estruturar a teia de relações que daí resultam.

“(…) cada um destes canais é um eixo de grande escala ligado a uma vasta rede que atravessa o território. Um eixo com a capacidade de criar percursos dedicados às mais diversas formas de locomoção, de promover e ordenar ocupações do território, de apoiar a criação de mapas mentais, de se adaptar a qualquer tipo de urbanização cujo desenvolvimento possa fomentar”.<sup>31</sup>

Dada a extensão e densidade variável do território, as vias que foram planeadas e construídas nas últimas décadas e por isso integram o território para suprir falhas ou debilidades do sistema, deveriam ser as primeiras onde essa capacidade de estruturar

---

31 Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.192



43 . 44 Viaduto da VIM sobre o rio Pele e a Rua do Rio Pele

e organizar o território é mais visível. *Quando o espaço é muito e o dinheiro público é pouco*<sup>32</sup>, principalmente em territórios de *urbanização extensiva*, os investimentos de grande envergadura deveriam garantir sempre o seu contributo para um ordenamento sustentável e sustentado da realidade em que se inserem.

Desta forma o problema não se poderá justificar na imagem caótica que se insiste em atribuir ao urbano *rizomático*, aqui torna-se claro que a deriva de tutelas que regulam o território e a falta de uma estratégia supra municipal, são em grande parte os responsáveis pela fragmentação do espaço urbano.

No fundo quando olhamos mais atentamente para a VIM, apercebemo-nos de um grande desfasamento qualitativo entre as lógicas da macro escala, onde desempenha um papel fundamental na distribuição de fluxos intermunicipais, e as lógicas de microescala, onde ficam muitas vezes comprometidas as relações espaciais com os elementos naturais e urbanos pré-existentes. Ou seja, se por um lado a introdução desta via no sistema de mobilidade produziu alterações na qualidade da deslocação entre os municípios que cruza, por outro, não parece existir um planeamento capaz de estruturar novas lógicas de urbanização nem tão pouco favorecer as existentes. Com isto não pretendemos discutir os desígnios que motivaram o traçado da VIM, mas sim analisar e interpretar os espaços e as relações que se efectivam através do seu traçado na produção da paisagem urbana.

Como exemplo, temos o viaduto da VIM que na passagem sobre o rio Pele e a Rua do Rio Pele – caminho de matriz rural, Estrada Municipal segundo o PNR e Via Distribuidora Secundária segundo o PDM–, surge completamente desarticulado com o espaço em que se insere.

Neste caso, a necessidade técnica de vencer a depressão topográfica levou à construção de uma “obra de arte especial”<sup>33</sup>, o viaduto de 78 metros de comprimento tem como objectivo o cumprimento técnico e legal para a função a que se destina. No entanto, depois de assegurada a continuação do traçado da via e a passagem de veículos motorizados “em cima”, a forma e o desenho do espaço que se formou para quem percorre o espaço

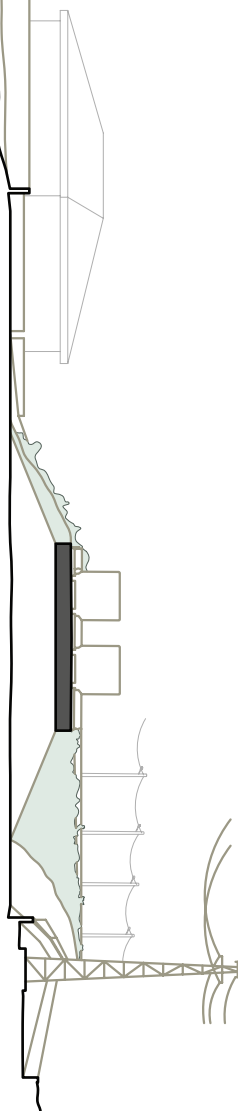
---

32 Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011). p.170

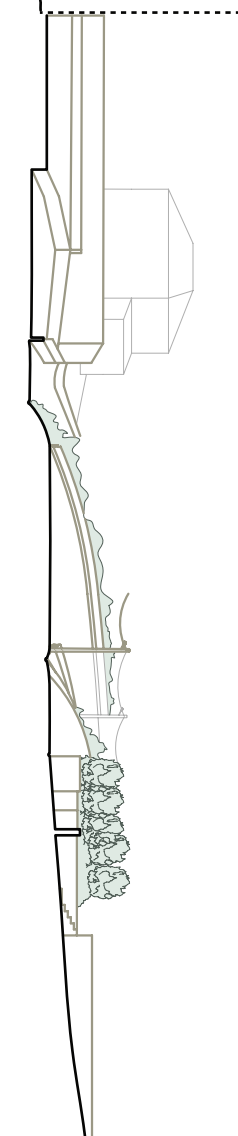
33 “Toda a via rodoviária, e dada a natureza acidentada do terreno, possui obras de arte especiais, para além das obras hidráulicas correntes e passagens inferiores ou superiores de média importância. Será de destacar as seguintes obras de arte especiais: - Ponte sobre o Rio Pele, no concelho de Vila Nova de Famalicão, com quatro vãos, perfazendo no total 78 metros de comprimento; (...)”. Disponível em: <<http://www.amave.pt/index.php/projectos/18-vim-via-intermunicipal>>. Acesso em 5 Maio de 2017



Perfil 2



Perfil 3  
0 5 10 m



45 . 46 Relação entre a VIM e a infra-estrutura viária de escala local pré-existente



“por baixo” revelaram-se pouco importantes. Neste caso a *obra de arte* é significado de engenho técnico no dimensionamento dos pilares de suporte, na distância do vão e na espessura da laje. O “chão” onde assentam os pilares parece só ter sido tomado em conta pelas características do solo que determinam o tipo fundações, ficando por compreender o espaço que daí resultou e se este poderia ser catalisador do desenho urbano e parte dos espaços colectivos do quotidiano.

A inexistência de relação entre o objecto, o espaço por ele produzido e os edifícios/ usos contíguos demonstram a incapacidade que visões tão sectorizadas têm em incorporar novos elementos territoriais de modo a que estes possam contribuir para a consolidação das características do lugar. O espaço criado por baixo do viaduto, é um lugar residual que desvirtua a legibilidade de outras estruturas biofísicas importantes para a identidade do território, como é o caso do rio Pele.

Sendo a coexistência de elementos de origens distintas um fenómeno comum no urbano *rizomático*, seria de esperar práticas urbanísticas capazes de promover relações de equilíbrio entre espaços e dinâmicas urbanas, de partida já dissonantes e por vezes contraditórias.

Este tipo de desarticulação acontece novamente nos exemplos seguintes, onde a construção da VIM provocou a ruptura de ligação entre dois caminhos pré-existentes. A solução encontrada para restituir a conexão foi a abertura de um túnel de dimensões reduzidas e ausente de qualquer pavimentação. Tanto nesta situação de atravessamento transversal como no último perfil onde se verifica a triplicação das vias paralelas entre si, a VIM surge como um elemento autónomo que não permite a articulação directa com a infra-estrutura viária local gerando situações ambíguas e conflituosas para a qualidade do desenho e estrutura da urbanização.

Se por um lado se compreende que a necessidade de fluidez foi uma premissa importante para as questões de macro-escala que motivaram a construção da via, por outro questiona-se o modo como se materializaram essas mesmas premissas, uma vez que parece ter ficado ausente o cuidado pela qualificação do espaço urbano pré-existente. Assim, nos perfis (2 e 3) ficam claras duas situações que demonstram que toda e qualquer intervenção, mais ou menos técnica, suportam questões multi-escalares que influenciam as formas e os lugares com que interagem.



Em suma, o que se pode retirar desta análise é o desfasamento entre os velhos modelos de planeamento e as novas realidades urbanas que se observam no território. Através da infra-estrutura viária tentamos expor esses desfasamentos usando exemplos recolhidos da amostra seleccionada, o que se tornou num exercício difícil pela grande diversidade de acontecimentos que poderiam ser analisados. Os casos ilustrados representam situações típicas ou ocorrências singulares, que sendo sempre muito distintas umas das outras, complementam o entendimento da diversidade de morfologias e esquemas de organização que são suportadas pela infra-estrutura viária.

A compreensão do território como um *rizoma* urbano torna clara a relação indissociável entre as infra-estruturas de mobilidade e as actividades ou usos que estas suportam. Neste sentido, ao longo da amostra tomamos consciência que uma estratégia de organização coerente do urbano extensivo passará por soluções de escalas variáveis, que integrem a rede viária na construção de uma rede de espaços colectivos, para que esta se possa articular com outras formas de planeamento que regulem a implantação das cargas urbanas. Assim sendo a rede viária, além da sua função primeira, poderá determinar-se pela capacidade que detém em organizar o espaço urbano.

## Considerações finais

Ao longo desta dissertação focamos em três processos/fenómenos fundamentais para a *urbanização extensiva* do Ave e do Noroeste Português: a *desruralização*, que diz respeito à perda das características rurais, ou seja, dos modos de vida e da economia agrícola tradicional; a *industrialização difusa*, tem que ver com a configuração dos sistemas produtivos industriais e a sua sucessiva integração no modelo global do capitalismo económico e a *infra-estruturação* do território que assenta sobre a redução do *atrito territorial* entre os diferentes pontos geográficos e as facilidades de mobilidade de pessoas, informação, bens e energia criando condições de potencial *isotropismo territorial* e *indiferença locativa*.

Num processo de análise duplo, entre a experiência dos lugares percorridos e o quadro de referências teóricas que fomos mencionando, tentamos reconhecer com a máxima clareza que nos foi possível, as lógicas e as dinâmicas que organizam o território contemporâneo.

*Aurbanização extensiva* do Noroeste Português, será em última análise, a representação de um modo de territorialização da sociedade contemporânea, que pela larga escala que assume no território deve ser matéria de investigação e de planeamento urbano, de forma a compreender as suas problemáticas específicas mas também as suas potencialidades.

Contudo, antes de avançarmos para uma perspectiva final sobre a *urbanização extensiva* no Noroeste Português, iremos expor algumas reflexões sobre a noção de urbanidade, que se tornaram claras ao longo desta dissertação.

Neste sentido torna-se importante fixar que, se por um lado o *urbano* não se pode associar apenas a uma forma ou tipo de assentamento, por outro a urbanização enquanto processo que toma várias formas em vários lugares, não é homogéneo nem constante, mas sim uma sucessão de fenómenos desencadeados no tempo e no espaço, que derivam de muitos agentes e dinâmicas –locais e globais–, provocando causas e efeitos



sucessivamente interconectadas e difíceis de explicar segundo lógicas hierárquicas e modelos uniformizadores da urbanidade.

Neste exercício de interpretar a realidade percebemos que o *urbano se constitui como uma construção teórica*<sup>1</sup>, ou seja um conceito, que pela polissemia de significados que adquiriu nos mais diversos campos: científico, político, económico, cultural; condiciona o entendimento do território contemporâneo. Tornando difícil atribuir ao conceito uma definição coerente e partilhada por todos os agentes territoriais.

“Se o urbanismo é um campo estruturado do conhecimento, torna-se paradoxal investigar e comunicar com esta espécie de «conceitos-esponja» que, por excesso de desconfinamento conceptual que contém essa polissemia, absorvem qualquer temática social. Torna-se por isso necessário estabilizar minimamente esta questão, desconstruindo sentidos para recompor outros que sejam mais claros e operativos.”<sup>2</sup>

A necessidade de rever conceitos e abordagens, e em alguns casos prescindir de bloqueamentos que estão associados à inércia de modelos preconcebidos, torna-se tão importante como a necessidade de estabelecer novos conceitos e abordagens sobre os processos de urbanização contemporâneos.

Ao longo da dissertação, recorremos a um conjunto de conceitos – desruralização, industrialização difusa, rua-da-estrada, hipertexto, transgénico, rizoma –, que pertencendo a corpos teóricos coesos sobre as questões desenvolvidas, nos ajudaram a construir um conhecimento mais inteligível e organizado. Por isso parece tão importante, nesta nota final, frisar a necessidade de construir um novo léxico urbano, que além de distinguir morfologias, deverá distinguir processos pelos quais a urbanização se torne compreensível e dos quais seja possível criar estratégias de intervenção comuns. Tal como refere *Neil Brenner*:

*“(...) it is time for urbanists to abandon the search for a nominal essence that might distinguish the urban as a type of settlement*

---

1 Neil Brenner, “Theses on urbanization,” *Public Culture*, n. 25 (2013). p.96

2 Álvaro Domingues, “Nem Lugar Nem Não-lugar: o site da Arrábida –Ensaio de Análise Hipertextual Aplicado às Neoglomerações Urbanas”, *Revista Escola das Artes da Universidade Católica do Porto*, (2010)





*(whether conceived as a city, a cityregion, a metropolis, a megalopolis, or otherwise) and the closely associated conception of other spaces (suburban, rural, wilderness, or otherwise) as being nonurban due to their supposed separation from urban conditions, trends, and effects. Instead, to grasp the production and relentless transformation of spatial differentiation, urban theory must prioritize the investigation of constitutive essences — the processes through which the variegated landscapes of modern capitalism are produced.”*<sup>3</sup>

Mesmo em contextos de urbanização mais canónicos, os recentes processos de gentrificação e turistificação das cidades tradicionais, chegam para que se perceba a importância de estudar e analisar os processos que dominam as transformações e os modos de vida do espaço urbano, pois só assim será possível encontrar estratégias e intervenções que se adaptem a cada circunstância.

Não se trata por isso de fixar meta-narrativas ou de gerar novas dicotomias entre urbanização concentrada x urbanização extensiva ou modelo tradicional x modelo emergente, *mas sim de compreender que os processos de urbanização, acompanhando a evolução da sociedade, se transformam sistematicamente*<sup>4</sup> e que por isso precisam de se ir redefinindo mediante as exigências e os contextos.

Obviamente, todas estas preocupações que aqui enunciamos, e que espelham o debate alargado de algumas investigações no campo do urbanismo, devem promover uma discussão sobretudo dos mecanismos e instrumentos de planeamento territorial, a fim de encontrar meios de análise e de intervenção mais contextualizadas com os cenários urbanos que se pretendem planear e regular. Em Portugal onde o modelo de planeamento em vigor assenta na/o:

- aplicabilidade de modelos instituídos na dicotomia cidade x campo;
- desfasamento de escalas de planeamento fixadas entre, a macro-escala das estratégias políticas genéricas – promovidas pelo Estado Central – e a micro-escala da cascata de Planos Municipais;

---

3 Neil Brenner, “Theses on urbanization”, *Public Culture*, n. 25 (2013), p.98 - 99

4 Ibid., p.101



- deriva e desarticulação de tutelas que promovem estratégias e instrumentos de intervenção territorial, descoordenados entre si;
- elaboração de planos rígidos e morosos, ao nível municipal, que regulam unicamente a partir de zonamentos e regulamentos genéricos, visando controlar a forma e o uso do solo, sem ter em conta as especificidades dos contextos;
- incapacidade de financiamento exclusivamente público e na pouca operatividade em encontrar compromissos públicos-privados que dêem respostas legítimas e eficazes a curto e médio prazo;
- falta de instrumentos com validade institucional a nível supramunicipal que coordenem estratégias comuns;
- inércia dos instrumentos existentes e pouca discussão acerca das grandes mudanças sociais, e por isso, também mudanças territoriais.

Subsequentemente, parece-nos importante a existência de uma maior coesão entre as diferentes escalas de planeamento, que permitam às políticas públicas de macro-escala estarem informadas de uma realidade urbana que se constrói a multiplas dimensões e pela mão de vários agentes e processos. Devendo estes ser coordenados na mezzo e micro-escala de forma a que as transformações urbanas se orientem segundo objectivos estratégicos comuns.

Em aberto, deixa-se a questão de perceber por que meios e com que instrumentos se tornaria possível efectivar soluções que não concebam visões tão desfasadas entre a *retórica normativa*<sup>5</sup> e a realidade que se investiga, entre o plano e a intervenção, no fundo entre o poder que regula e os agentes que constroem o território.

No entanto, seguimento deste enunciado geral, podemos identificar alguns pontos prospectivos sobre os quais existe já algum consenso<sup>6</sup> em matéria e potencial de qualificação no contexto extensivamente urbanizado do Noroeste Português. São esses a:

- Criação de novas estratégias de regulação do tecido edificado, que além de gerir

---

5 Álvaro Domingues e Nuno Travasso, *Território: casa comum* (Porto: FAUP, 2015). p.31

6 Cf. As investigações realizadas no âmbito na urbanização extensiva: Manuel Fernandes de Sá, «O Médio Ave: novas políticas municipais»(1986); Sara Sucena Garcia, «Red viaria y Territorio en el “Vale do Ave” La red viaria de nivel intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués» (2011); Marta Labastida, «El Paisaje Próximo. Fragmentos del Vale do Ave» (2013); Ivo Oliveira, «Revisões da infraestrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira» (2015).



áreas urbanas e urbanizáveis, tomem uma posição mais sensível quanto ao tipo de edificado a construir. Tentando assim evitar que processos de loteamento e outras operações urbanísticas de impacte semelhante, se constituam como peças autónomas que fragmentam o espaço em que se inserem, normalmente com a adição de infra-estrutura viária à densa rede existente.

- Regulação das áreas de RAN (Reserva Agrícola Nacional) tendo em conta as especificidades do modelo de ocupação tradicional, onde a *contiguidade casa-campo*, ou seja, a construção de habitação com zona exterior apropriável para a agricultura de autoconsumo, poderia permitir uma maior sustentabilidade do espaço agrícola e garantir o seu uso.
- Reorganização da REN (Reserva Ecológica Nacional) pensada a partir da avaliação dos cobertos florestais e das suas diferentes qualidades – paisagísticas, económicas e biofísicas– de forma a operacionalizar o conceito de *Estrutura Ecológica*<sup>7</sup>. Tornando possível integrar parte dessa estrutura num sistema de espaços colectivos que transformasse “rios, ribeiras, matas e florestas em elementos ordenadores e espaços de fruição abertos ao público”<sup>8</sup>.
- Criação de novos elementos de análise urbanística que permitam perceber os fluxos viários e a sua relação com os sistemas de transporte, no sentido de adaptar percursos e/ou direccionar acções de loteamento que ao adicionarem infra-estrutura viária, colmatem problemas de outras vias congestionadas pela sobrecarga funcional.
- Gestão articulada entre as diferentes escalas de planeamento para que, o traçado de novas vias arteriais ou vias de escala regional não potenciem novos focos de urbanização desarticulados com os existentes ou com outras estratégias para localização de actividades.
- Promoção de projectos de reabilitação urbana, tal como acontece em contextos de cidade consolidada, a fim de promover a reutilização de edifícios industriais ou habitacionais que se traduzam em momentos de qualificação espacial e ao mesmo tempo produzam um “efeito de demonstração” que catalise novas acções de reabilitação.

---

7 Nuno Portas, Álvaro Domingues, e João Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011), p.192

8 Ibid.





No fundo trata-se de encontrar, dentro dos limites da acção do planeamento e do clima de rápidas mudanças em que a sociedade se encontra, um conjunto de estratégias e instrumentos que permitam qualificar a dispersão, promover a articulação dos diferentes padrões de territorialização e evitar a proliferação de novos focos de urbanização que fragmentem o território e prejudiquem a sua legibilidade e organização.

Por fim importa referir, que esta investigação revelou-se útil na construção de uma perspectiva mais ampla sobre o território e os processos de urbanização, que nos informaram sobre novos modos de ver a urbanidade, o urbanismo e suas capacidades de acção/influência no território contemporâneo. Bem como contribuiu para a construção de uma atitude mais reflexiva sobre os desígnios a explorar em situações projectuais futuras.



## Referências Bibliográficas

- Alexander**, Christopher. «The city is not a tree». *Journal Architectural Forum*, 1965, 122 edição.
- Alves**, Jorge Fernandes. «Cruzar os fios - a Fábrica Têxtil Riopele no contexto empresarial do Vale do Ave». *Estudos do Século XX*, 2004.
- . «O trabalho do linho». Em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro*. Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002.
- Ascher**, François. *Novos princípios do urbanismo; seguido de novos compromissos urbanos: um léxico*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001.
- Bagnasco**, Arnaldo. *Tre Italie: la problematica territoriale dello sviluppo italiano*. Bologna: Il Mulino, 1977.
- Bauman**, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Traduzido por Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.
- Brenner**, Neil. «Theses on Urbanization». *Public Culture*, n. 25 (2013).
- Castells**, Manuel. *A sociedade em rede*. Oxford: Blackwell, 1996.
- Chidoni**, Matteo. «Editorial». San Rocco: Clients, 2016.
- Choay**, Françoise. «El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad». Em *Lo urbano: en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC, 2004.
- Deleuze**, Gilles, e Félix Guattari. *Capitalisme et schizophrénie: Mille Plateaux*. Vol. 2. Les Éditions de Minuit: Paris, 1980.



———. Rizoma. Traduzido por Rafael Godinho. Lisboa: Assírio & Alvim, 2006.

**Domingues, Álvaro.** «A Rua da Estrada: apresentação». *Correio do Porto*. 27 de Janeiro de 2015.

———. *A Rua da Estrada: o problema é fazê-los parar. Equações de Arquitectura* 44. Porto: Dafne Editora, 2010.

———. *Cidade e democracia : 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum Edições, 2006.

———. «Serviços às empresas - concentração metropolitana e desconcentração periférica : o contraponto entre a área metropolitana do Porto e as áreas periféricas de industrialização difusa do Noroeste Atlântico de Portugal Continental». Tese de doutoramento em geografia humana, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993.

———. *Vida no campo*. Porto: Dafne Editora, 2011.

**Domingues, Álvaro,** e Teresa Sá Marques. «Produção Industrial, Reprodução Social e Território – materiais para uma tentativa de abordagem do Médio Ave». *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n. 22 (1987): 125–42.

**Domingues, Álvaro,** e Nuno Travasso. *Território: casa comum*. Porto: FAUP, 2015.

**Ferreira, Virgílio Borges.** «Espaço, ruralidade e industrialização do Vale do Ave: notas para uma definição sintética das respectivas propriedades sociais». Em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro*. Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002.

**Figueira, José.** «A importância da energia eléctrica para o surto da industrialização no Vale do Ave». Em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro*. Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002.

**Mendes, José Amado.** «A Indústria do Vale do Ave no contexto da Indústria Nacional». Em *Património e Indústria no Vale do Ave: um passado com futuro*. Vila Nova de Famalicão: ADRAVE, 2002.





**Oliveira**, Ivo. «Revisões da infraestrutura viária local: o reconhecimento do lugar público no território desruralizado e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira». Tese de Doutoramento Arquitectura, Cidade e Território., Universidade do Minho, 2015.

**Pires**, Artur. «Industrialização Difusa e “ Modelos” de desenvolvimento: um estudo no distrito de Aveiro». Revista Finisterra Centro de Estudos Geográficos, 1986.

**Portas**, Nuno. «Modelo territorial e intervenção no Médio Ave». Sociedade e Território, n. 5 (1986).

———. «Património Paisagístico: Os caminhos da Transversalidade». Em Os tempos das formas. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, 2005.

———. *Os Tempos das Formas*. Guimarães: EAUM, 2012.

**Portas**, Nuno, Álvaro Domingues, e João Cabral. Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

**Portas**, Nuno, Álvaro Domingues, João Cabral, e João Ferrão. Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

**Ribeiro**, Orlando. Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico. Coimbra, 1945.

**Sá**, Manuel Pinheiro Fernandes de. «O Médio Ave: novas políticas municipais». Prova de dissertação apresentada ao concurso para obtenção do título de Professor agregado, Escola Superior de Belas Artes do Porto, 1986.

**Sá**, Manuel, Nuno Portas, e Álvaro Domingues. «Modelo Territorial: Arco Metropolitano». Relatório Síntese. Porto: CEAU - FAUP / LET, 2009.

**Santos**, Maria João. «Processos de Industrialização Difusa: Breves notas». Sociologia, 1992.



**Sucena Garcia**, Sara. «Red viaria y Territorio en el “Vale do Ave” La red viaria de nivel intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués». Tese Doutor en Urbanismo, Escuela Técnica Superior de Arquitectura – Universidad Politécnica de Catalunya, 2011.

**Viganò**, Paola. *La città elementare*. Milão: Skira, 1999.

**Villanova**, Roselyne, Carolina Leite, e Isabel Raposo. *Casas de sonhos*. Lisboa: Salamandra, 1995.



## Índice de imagens

**1 . 2** Arquivo do autor

**3** Tumblr Artur Pastor. Disponível em: <http://arturpastor.tumblr.com/archive>. Acesso em Janeiro 2017

**4** Vistas aéreas da Vila de Joane. Disponível em: <http://jf-joane.pt/Fotos-Vila>. Acesso em Janeiro 2017

**5 - 16** Arquivo do autor

**17** CONSOC S.A. Empresa Imobiliária. Disponível em: <http://www.consoc.pt/index1.html>. Acesso em Janeiro 2017

**18 . 23** Arquivo do autor

**24** Fotografia aérea da Fábrica Riopele. Disponível em: <https://www.riopele.pt/media>. Acesso em Maio 2017

**25** Costumes da Beira - Espadelando o linho - Indústria caseira (191-). Disponível em: <http://amodaportuguesa.blogspot.pt/2011/11/espadelando-o-linho.html>. Acesso em Abril 2017

**26 . 27** Arquivo do autor

**28 Domingues**, Álvaro, e Nuno Travasso. Território: casa comum. Porto: FAUP, 2015. p.114 - 115

**29 . 30** Arquivo do autor

**31 Domingues**, Álvaro, e Nuno Travasso. Território: casa comum. Porto: FAUP, 2015. p.157

**32 - 36** Arquivo do autor

**37** Armando Rito Engenharia. Disponível em: <http://www.arito.com.pt/pt/Armando-Rito-Engenharia/Projectos/Projectos/tabid/3/type/12/Projects/28>. Acesso em Abril 2017

**38**

**39 - 46** Arquivo do autor