



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Diogo Manuel Mendes Rodrigues

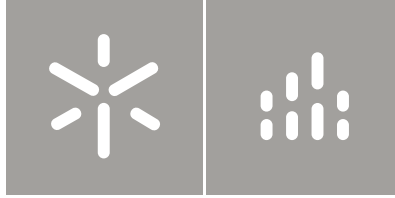
Linearidades: limites, continuidades e
transições no Vale do Ave

Linearidades: limites, continuidades e
transições no Vale do Ave

Diogo Manuel Mendes Rodrigues

UMinho | 2014

fevereiro de 2014



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Diogo Manuel Mendes Rodrigues

Linearidades: limites, continuidades e
transições no Vale do Ave

Tese de Mestrado
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao
Grau de Mestre em Arquitectura

Trabalho efetuado sob a orientação do
Professor Carlos Alberto Maia Dominguez

Declaração

Nome do Autor: Diogo Manuel Mendes Rodrigues

Número do B.I.: 13187112

Endereço Electrónico: diogorodrig@hotmail.com

Telefone: 933 906 639

Título da Tese: Linearidades: limites, continuidades e transições no Vale do Ave.

Ano de Conclusão: 2014

Orientador: Carlos Alberto Maia Dominguez

Designação do Mestrado ou do Ramo de Conhecimento do Doutoramento: Ciclo de estudos integrados conducentes ao grau de Mestre em Arquitectura

Área de Estudo: Cidade e Território

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE/TRABALHO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Guimarães, __/__/____

Assinatura: _____

Agradecimentos

Antes de mais, agradeço ao Professor Carlos Maia, pela disposição que mostrou em orientar este trabalho, assim como pela persistência que demonstrou no seu acompanhamento.

Agradeço a todos os que de forma directa ou indirecta participaram na realização deste trabalho, pois sem esse contributo, com certeza que este não se teria consumado:

- Ao Rui e ao João Paulo que sempre me acompanharam durante todo o meu percurso académico;
- Aos meus irmãos e amigos que sempre estiveram presentes e me ajudaram e apoiaram durante todo este processo, assim como pelas oportunas distrações;
- Ao Sr. José, ao meu Pai e á minha Mãe pela paciência demonstrada, mas especialmente á minha Mãe que sempre me apoiou nos momentos mais difíceis;

E deixo ainda um agradecimento especial á Marta, pela ajuda imprescindível e pelas longas horas de espera, mas sobretudo por me acompanhar e aturar nos momentos mais penosos. Sem a tua participação, este trabalho não teria acontecido, logo, este trabalho também é teu...

A todos um sincero obrigado.

Resumo

Linearidades: limites, continuidades e transições no Vale do Ave.

O presente exercício surge como uma reflexão sobre os espaços lineares do Vale do Ave; propomos interpretar a paisagem dispersa, de modo a criar uma “visão” do seu sistema urbano.

Desenvolvendo-se em três fases, este exercício iniciou com uma aproximação ao território real, percorrendo-o e registando os seus espaços, por forma a permitir compreender esta realidade tão complexa; recorreu-se depois ao desenho como ferramenta de análise e interpretação, por forma a descodificar e compreender esta realidade urbana complexa.

Posteriormente, seleccionando e registando os contornos desta realidade, criamos um “olhar” específico, uma interpretação da paisagem do Ave, que nos permitiu construir uma representação própria da paisagem difusa. Essa interpretação foi efectuada sobre um tramo da E.N. 310, situado no Vale do Selho, entre Guimarães e Pevidém, permitindo-nos identificar uma linearidade urbana repleta de espaços indefinidos, incaracterísticos e deficitários de espaço público. Descobrimos assim, um espaço viário, que actua como infra-estrutura de ligação entre os grandes polos urbanos, porém é também suporte de uma estrutura urbana dispersa.

Numa terceira fase, preparamos uma intervenção na linearidade, reconhecendo as características específicas destes lugares, assumindo-se as particularidades inerentes a um espaço deste género; assim, reconhecemos que além da utilização viária, estes lugares compreendem grande parte do espaço público do Vale do Ave. Procura-se com este processo ser capaz de reconhecer os elementos que compõem e dão forma á linearidade e neles conseguir ver oportunidades de intervenção; é por isso necessário reconhecer os limites, continuidades e transições que a estruturam, de modo a “ver” possibilidades de intervenção.

Este é, portanto, um processo metodológico para a interpretação de um território difuso, que se alicerça nas especificidades de cada lugar, de modo a criar uma nova identidade assente nas suas Linearidades.

Abstract

Linearities: limits, continuities and transitions in Vale do Ave.

The present essay stands as a reflection upon the linear spaces of Vale do Ave; here we propose to interpret this dispersed landscape, in order to create our own "vision" of this urban system.

Developed in three stages, this essay has begun with an approximation to the real territory, by rambling and registering its spaces, in order to enable us to understand this complex reality; then we've resorted to the drawing as a tool for analysis and interpretation, so that we can decode and understand this complex urban reality.

Subsequently, we've selected and recorded the contours of this reality, so we can create a specific "view", an interpretation of Vale do Ave landscape, which allowed us to shape our own representation of this diffuse landscape. This interpretation was held on a section of the E.N. 310, located in Vale do Selho, between Guimarães and Pevidém, allowing us to identify an urban linearity, filled with undefined, uncharacteristic areas and in deficit of public space. We've discovered a road space, that acts as an infrastructure, linking the major urban centers, but that is also the support of this dispersed urban structure.

In a third phase, we've prepared an intervention in the linearity, recognizing its specific characteristics, assuming the particularities inherent to a space like this; so, we recognized that apart from the use of the road by the traffic, these linear places contains a considerable part of the Vale do Ave public spaces. Consequently, we sought with this process, to be able to recognize the elements that compose and shape the linearity, and with them, see opportunities for a future intervention; it is, for that reason, necessary to recognize its limits, continuities and transitions, that is, the elements that structure them, in order to "see" possibilities of intervention.

Therefore, this is a methodological process for the interpretation of a diffuse territory, which is based on the specificities of each place, in order to create a new identity based on its Linearities.

“Pentesileia é diferente. Avanças durante horas e não é claro se já estás no centro da cidade ou ainda fora. Tal como um lago de margens baixas que se perde em inúmeros pauis, assim Pentesileia se expande por milhas e milhas em torno de uma sopa de cidades diluída na planície: casas lívidas de costas viradas umas para as outras no meio de matagais, entre paliçadas de tabuas e telhados de chapa. De vez em quando nas bermas da estrada, um adensar de construções de magras fachadas, altíssimas ou baixíssimas, como um pente desdentado, parece indicar que a partir dali as malhas da cidade irão apertar-se. Mas continuas e encontras mais terrenos vazios, depois um subúrbio enferrujado de oficinas e armazéns, um cemitério, uma feira com carrosséis, um matadouro, metes por uma rua de lojas macilentas que se perde em manchas de campo pelado.

As pessoas que se encontram, se lhe perguntares: – Para Pentesileia? – fazem um gesto largo que não sabes se quer dizer: «Aqui», ou: «Mais além», ou: «Tudo isto à volta», ou ainda: «Para o outro lado».

– A cidade? – insistes em perguntar.

– Vimos cá trabalhar todos os dias. – responder-te-ão uns, e outros: – Voltamos cá para dormir.

– Mas a cidade onde se vive? – perguntas.

– Deve ser para ali. – dizem, e uns erguem o braço obliquamente na direcção de uma incrustação de poliedros opacos, enquanto outros indicam para trás das tuas costas o espectro de outras cúspides.

– Então já passei por ela sem dar por isso?

– Não, experimenta continuar a andar em frente.

Assim prossegues, passando de uma periferia a outra, e chega a altura de sair de Pentesileia. Perguntas o caminho para sair da cidade; voltas a percorrer a enfiada dos subúrbios disseminados como um pigmento leitoso; cai a noite; iluminam-se as janelas, ora mais raras, ora mais densas.

Se oculta em qualquer bolsa ou ruga deste transbordante circundário existe uma Pentesileia reconhecível e recordável por quem lá tiver estado, ou se Pentesileia é só a periferia de si própria e tem o seu centro em toda a parte, já renunciaste a compreendê-lo. A pergunta que agora começa a roer-te a mente é mais angustiante: fora de Pentesileia existe um fora? Ou por mais que te afastes da cidade, te limitas a passar de um limbo a outro e nunca mais conseguirás sair?¹

¹ CALVINO, Italo – Le città invisibili: 1972.

Índice

1_Introdução.	1
2_Método.	5
3_Percorrer.	9
3.1_O difuso.	9
3.1.1_Um território em mudança. A mutação do Urbano.	9
3.1.2_A dicotomia Cidade/Campo e o “ <i>divórcio entre urbs y civitas</i> ”	11
3.1.3_Desfasamento entre a cidade e a sua imagem mental. “ <i>A inadequação da palavra á coisa</i> ”.	13
3.1.4_A evolução da cidade no espaço e no tempo. As camadas do <i>Palimpsesto</i> .	15
3.1.5_O território contemporâneo. Formas e espaços do território real.	27
3.2_O Vale do Ave.	36
3.2.1_Localização e contextualização.	36
3.2.2_Morfologia.	41
3.2.3_A história do Vale do Ave.	46
3.3_O Caso de Estudo: Vale do Selho.	60
3.3.1_Localização e contextualização.	60
3.3.2_Morfologia.	64
3.3.3_História	78
4_ Interpretar.	85
4.1_Linearidades.Uma visão do território difuso do Vale do Ave.	86
4.1.1_A amostra.	91
5_Reconhecer Oportunidades.	99
5.1_Reconhecer limites, continuidades e transições.	102
5.1.1_Limites.	104
5.2.1_Continuidades.	122
5.3.1_Transições.	134
6_Conclusão.	145

7_Bibliografia.....	151
8_Anexos.	161
8.1_Anexo i.	162
8.2_Anexo ii.	163
8.3_Anexo iii.....	165
8.4_Anexo iv.....	167

*Nota: O presente trabalho contém citações de autores estrangeiros que não se encontravam, até ao momento da sua realização, traduzidas para a língua portuguesa, pelo que todas as citações incluídas nesta dissertação foram traduzidas pelo autor.

1_Introdução.

O seguinte trabalho surge como uma reflexão prática em torno da paisagem difusa do Vale do Ave; uma reflexão que procura *Percorrer, Interpretar e Reconhecer Oportunidades* no território onde se insere. Despontando das inquietações adquiridas ao *Percorrer* este território, este ensaio procura *Interpretar* a paisagem difusa do Vale do Ave, delineando um processo de intervenção para o mesmo, ao *Reconhecer Oportunidades* na sua especificidade; propõe-se uma metodologia que procura compreender o elemento estruturador da paisagem difusa – as suas linearidades² – com o intuito de procurar uma forma de intervenção mais eficaz nestes lugares dispersos. Deste modo, ao aproximarmo-nos desta realidade complexa conseguimos vincular “*a realidade com a interpretação e, em última análise, aproximar o lugar e o projecto*”³.

O Objecto.

O Vale do Ave, paisagem urbana dispersa, um emaranhado heterogéneo de casas, campos e estradas, assume-se como objecto de estudo deste exercício; pretende-se, portanto, conhecê-lo de modo a apresentar uma proposta que redefinirá o seu futuro. E sendo este um território bastante complexo, onde os seus elementos se organizam segundo regras e relações muito próprias (admitindo leituras diversas), propõe-se descodificar esta realidade; por isso, iniciamos esta investigação por uma análise genérica da paisagem dispersa, recorrendo a uma base bibliográfica e documental heterogénea. Essa base documental será o ponto de partida para uma melhor compreensão do território difuso, sobre o qual criamos um “olhar” específico, recorrendo ao desenho como ferramenta de representação e interpretação dessa paisagem.

Na impossibilidade de se actuar sobre todo o território do Ave, seleccionou-se uma amostra na qual se aplicaram os esforços de compreensão e intervenção; esta amostra será adoptada como um modelo onde se tentou descodificar e interpretar esta paisagem e para o qual vamos propor uma metodologia de intervenção.

² As linearidades do Vale do Ave são as suas vias de comunicação que estruturam a dispersão urbana

³ JUAN, Marta Labastida – El Paisaje Próximo. Fragmentos del Vale do Ave: 2013. p8.

Deste modo, escolhemos um fragmento do território do Vale do Ave que compreende a cidade de Guimarães e se estende para oeste da mesma, abrangendo algumas das freguesias que se estendem ao longo do vale formado pelo Rio Selho (um dos afluentes do Rio Ave). Seleccionamos uma amostra que se estende por 8 quilómetros ao longo da margem do Rio Selho e que corresponde genericamente ao extremo sudoeste do Concelho de Guimarães, uma área caracterizada pela forte implantação industrial e pelos focos de urbanização dispersa.

O Método.

O presente trabalho desenvolve-se segundo uma estrutura metodológica subdividida em três fases (*Percorrer, Interpretar, Reconhecer Oportunidades*), que embora distintas, são interdependentes e se vão sobrepondo durante o processo de trabalho. Desenvolvendo-se inicialmente com uma análise que recorreu sobretudo ao desenho para compreender o território (*Percorrer*), permitiu construir um “olhar” específico desta paisagem (*Interpretar*), culminando com a identificação dos elementos a intervir (*Reconhecer Oportunidades*). Concluímos que estas fases, apesar de diferenciadas no seu objectivo, se sobrepõem ao longo do exercício, numa simbiose entre análise, interpretação e intervenção, permitindo assim, construir reflexão mais abrangente e sustentada deste território complexo.

A estrutura.

Seguindo a estrutura metodológica acima descrita, o presente trabalho encontra-se organizado em oito capítulos, distribuindo-se os mesmos, da seguinte forma: 1.Introdução; 2.Método; 3.Percorrer; 4.Interpretar; 5.Reconhecer Oportunidades; 6.Conclusão; 7.Bibliografia; 8.Anexos.

Nos dois primeiros capítulos – *Introdução* e *Método* – faz-se uma apresentação geral do trabalho, expondo as inquietações e motivações que estimularam a realização deste exercício, assim como se expõem o processo de trabalho e as diferentes etapas atravessadas: *Percorrer, Interpretar* e *Reconhecer Oportunidades*. O terceiro capítulo – *Percorrer* – expõe o tema deste trabalho, a dispersão urbana no Vale do Ave; este encontra-se dividido em três subcapítulos, procurando-se inicialmente reconhecer o fenómeno estudado, “*O difuso*”, e apresenta-se “*O Vale*

do Ave", através da informação recolhida; adensa-se a informação no "*Caso de Estudo: O Vale do Selho*", onde se apresenta a amostra seleccionada e se expõe a documentação recolhida, que suportará o restante trabalho.

Em *Interpretar* (quarto capítulo) faz-se a análise dos elementos recolhidos e constrói-se a partir dos mesmos uma visão específica da paisagem do Ave: as *Linearidades*. Estas são o suporte de uma metodologia que pretende *Reconhecer Oportunidades* (quinto capítulo) nestes espaços urbanos.

Na *Conclusão* (sexto capítulo), são apresentadas algumas considerações finais relativas ao trabalho desenvolvido e ao resultado final desta reflexão prática do território do Ave; na *Bibliografia* (sétimo capítulo) surge uma recolha de documentos, composto de referências relativas aos temas da paisagem urbana, mais em específico de territórios periféricos e dispersos. Surgem também referências relativas ao Vale do Ave e mais especificamente relacionadas com o Caso de estudo: o Vale do Selho. Nos *Anexos* (oitavo capítulo) dispõem-se alguns dos documentos recolhidos, assim como alguns elementos processuais realizados durante a execução deste exercício.

O Objectivo.

Pretende-se com esta reflexão responder a algumas inquietações que se foram adensando durante a execução deste exercício. Antes de mais, pretendemos conhecer o território onde nos inserimos; pretende-se descodificar a paisagem do Vale do Ave, e saber quais os motivos e mecanismos que criaram a dispersão urbana; para isso, devemos perceber quais são os elementos que o compõem e quais são as forças que o estruturam.

Percebendo isso, partimos para uma interpretação nossa desta paisagem, que tenta perceber qual a importância da infra-estrutura e qual o seu lugar na estruturação da dispersão. Sabemos que a "rua da estrada"⁴, emerge da necessidade e possibilidade de nos movermos pelo território, ocupando grande parte da nossa vida social; assim, podemos dizer, que o habitante do território difuso vive na estrada e depende dela para interagir com os outros. "*A estrada-rua é*

⁴ DOMINGUES, Álvaro – A rua da estrada: 2009.

*o elemento mais banal das formas e processos de urbanização em Portugal*⁵, tornando-se por isso “*um dos elementos mais legíveis da estruturação da urbanização extensiva.*”⁶

Posto isto, perguntamo-nos como devemos intervir nestes lugares, nem rua, nem estrada, nem cidade, nem campo; como devemos abordar o território difuso, de que forma podemos interagir com as infra-estruturas, as linhas que definem e regem a paisagem. Pretende-se com esta reflexão criar uma estratégia de intervenção; propõe-se este exercício, a repensar as estruturas que estruturam o território, os sistemas que organizam a paisagem dispersa e apontar “possibilidades”.

⁵ *Ibidem*. p.13.

⁶ *Idem*. p.14.

2_Método.

Montou-se um exercício onde a interacção com o território e a sua representação são essenciais; procura-se, deste modo, uma visão holística⁷ da paisagem, uma visão integrada e apoiada por vários quadrantes do conhecimento: a isto se dá o nome de *Datascape*⁸. Assim, uma interpretação holística do território requer uma grande base de referências, de dados, de análises, de registos, de levantamentos e documentos, e que ainda assim são escassos para satisfazer as necessidades de respostas relativamente a um lugar tão complexo. Podemos então afirmar, que a experiência pessoal, *in situ*, se assume como um elemento importante na descodificação do território; tornamos o corpo, o movimento, num instrumento de medição do espaço, como refere Manuel de Solà-Morales: “*Toda a questão está em medir o tempo com o espaço. (...) Também na concepção urbanística temos de nos atrever a medir o tempo sobre o espaço.*”⁹

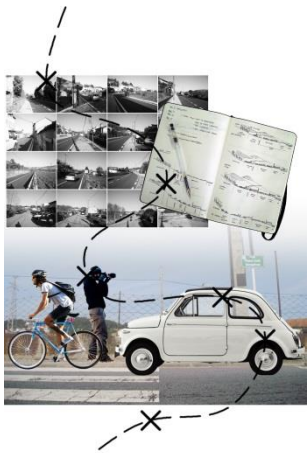
*“A pele das cidades está feita de construções, texturas, contrastes. De ruas e espaços livres, de jardins e muros, de perfis e vazios. (...) Também movimentos e encruzilhadas, veículos e fachadas, caves e condutas subterrâneas. Lojas, escritórios, terrenos, apartamentos, museus, teatros e todo o tipo de locais vazios. Lancis e calçadas, armazéns e depósitos, fábricas e mercados, monumentos e ruínas, estações, estádios, estúdios, etc. É precisamente o contacto entre os nossos corpos e essa matéria física que faz a experiência urbana.”*¹⁰

⁷ Holismo - na área das ciências sociais, método em que, para explicar um fenómeno particular ou individual, se deverá analisá-lo como resultante de um conjunto de acções, crenças ou atitudes colectivas, pelo que o indivíduo é considerado como um elemento dentro de uma estrutura social que orienta e explica a sua acção. *in* Dicionário da Língua Portuguesa: Porto Editora. 2012.

⁸ Técnica de análise introduzida pelo grupo de arquitectos MVRDV, baseada na pesquisa extensiva e alargada de informação provenientes de diversas áreas do conhecimento, de forma a permitir uma perspectiva mais abrangente e adequada a cada lugar onde intervêm, uma visão holística da paisagem. *in* COSTANZO, Michele – *MVRDV: works and projects 1991-2006*. Milão: Skira Editore, 2006. 176 p.

⁹ SOLÀ-MORALES, Manuel de – *De cosas urbanas*: 2008. p.19.

¹⁰ *Idem*. p.23.



Percorrer.

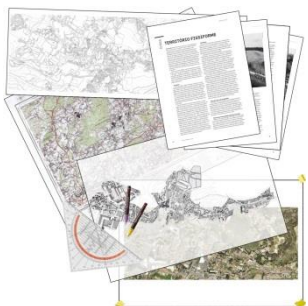
Sendo assim, o primeiro passo deste exercício – *Percorrer* – faz-se atravessando o território. Percorrer o território é interagir com ele, é descobrir os depósitos do passado, ou seja, entendemos o acto de deslocação como uma forma de compreender uma paisagem complexa¹¹. Deste modo, “*a viagem converteu-se na primeira acção estética que penetrou nos territórios do caos*”¹², tornando-se ao longo do tempo o acto mais comum de interacção com a paisagem.

Posto isto, este território foi percorrido de duas formas distintas: o *Percorrer* a paisagem, ou seja, caminhar, pedalar, conduzir, desenhar, fotografar, utilizando o nosso corpo como instrumento de medição e de registo do meio ambiente; o *Percorrer* os documentos recolhidos, mapas, fotografias, textos, é percorrer as diferentes escalas e tempos que não se dão a conhecer no local. E do cruzamento destes elementos que se consolida uma visão mais sustentada do território.

Concluimos, de facto, que este é um território que só se torna perceptível depois de o percorrermos. Numa fase inicial em que a realidade se nos apresenta complexa e quase incompreensível, a presença *in situ*, permite-nos questionar os lugares por onde nos deslocamos e possibilita fazer o reconhecimento do território onde nos inserimos, compreendendo os elementos e relações que o estruturam. E é “*o questionamento que nos determina e envolve na realidade, é ele que estimula a atenção. Desde o primeiro momento, um certo estímulo cognitivo deve aguçar o olhar e a sensibilidade.*”¹³

Interpretar.

A segunda fase deste exercício – *Interpretar* – consiste na análise dos elementos recolhidos e na construção de um “olhar” através dos mesmos, ou seja, através da selecção e interpretação do território real, representamos uma “visão” própria, pessoal dessa paisagem, pois como refere Cidália Silva, “*para saber ver o território é necessário, em primeiro lugar saber olhar.*”¹⁴ Devemos antes de mais,



¹¹ “*Através do andar o homem começou a construir a paisagem natural que o rodeava. E através do andar se confirmaram no nosso século as categorias como interpretamos as paisagens urbanas que nos rodeiam.*” in CARERI, Francesco – Walkscapes: 2002. p.19-20.

¹² *Idem.* p.20.

¹³ CORAJOURD, Michel – Aux étudiants des ecoles de Paysage: 2000. p.1.

¹⁴ SILVA, Cidália – Saber ver o Difuso no Vale do Ave: 2007. p.1.

reconhecer, que todos os territórios “*têm sido historicamente sujeitos a perturbações naturais, ocupações sucessivas que têm deixado vestígios, formas, disposições*”¹⁵, e assumir essa herança paisagística, aceitando as suas particularidades, memórias e formas para que melhor possamos compreender o que vemos no presente.

Surge neste momento a necessidade de nos interrogarmos, de procurarmos no levantamento efectuado, as respostas para as muitas questões que se suscitam. A interpretação surge do confronto entre a realidade e a percepção obtida *in situ*, assim como do desenho de laboratório, emergindo depois como um “olhar” pessoal, uma visão particular da paisagem; interpretar o território é seleccionar, reflectir, sintetizar a realidade e construir uma concepção do mesmo, uma imagem mental, que filtrada pelos olhos do observador, nos permite “ver” a paisagem do Ave.

Reconhecer Oportunidades.

O resultado da interpretação deste território será a base da terceira fase deste exercício – *Reconhecer Oportunidades*. Apoiando-se na interpretação feita nas fases anteriores, procura-se entender as especificidades e mecanismos que definem as linearidades deste território, identificando oportunidades de projecto no território difuso. Deste modo, este processo surge do cruzamento de diversos elementos, escalas e tempos, sendo que “*o relacionamento espacial e temporal de todas as coisas e situações que compõem a paisagem contribuem para a interligação íntima das diversas escalas*”¹⁶, clarificando a compreensão do território e criando possibilidades de projecto. Este é, portanto um processo que “*apreende, de cada fragmento, o existente para especular o possível; substitui assim a definição de Paisagem próxima de instrumento e processo a oportunidade de transformação*”¹⁷.



¹⁵ CORAJOU, Michel – *op. cit.*: 2000. p.3.

¹⁶ *Idem.* p.6.

¹⁷ JUAN, Marta Labastida – *op. cit.*: 2013. p.257.

3_Percorrer.

3.1_O difuso.

3.1.1_Um território em mudança. A mutação do Urbano.

*“As cidades deixaram de ser apenas pontos ou círculos desenhados num mapa e revelam-se agora como manchas descontínuas e fragmentadas.”*¹⁸ O seu crescimento tem devorado paisagens outrora rurais, avançando sobre o território, criando lugares estranhos e difíceis de caracterizar. *“As cidades crescem e desbordam-se dos seus limites, estendem-se pelo território circundante. Fazem-no de forma quase completamente anárquica”*¹⁹, desrespeitando antigas fronteiras e marcas inscritas no território, como se apagassem o passado, criando novas camadas urbanas. Podemos definir o difuso como *“uma expansão de baixa densidade das cidades para uma periferia cada vez mais afastada”*²⁰, surgindo entretanto inúmeras terminologias para tentar caracterizar estes espaços entre cidades: subúrbios, periferias, espaços periurbanos ou rururbanos; estes são apenas alguns dos termos que os tentam caracterizar estes espaços, muitas vezes associados a um sentido pejorativo, de marginalidade e segregação, não apenas territorial mas também social e económica, consequência de uma distância ao centro que aumenta cada vez mais.

O fenómeno não é recente, pois como refere João Ferrão, *“há muito que o urbano extravasou o domínio das cidades”*²¹, libertou-se das muralhas que o subjugavam e dissolveu-se *“num imenso continuum semeado de unidades de habitação”*²². Assim, e segundo Françoise Choay, a cidade deixou de ser reduto único do urbano, sendo que este se difundiu pelo território num processo centrífugo cada vez mais acelerado, anunciando, desta forma, *“o reino do urbano e a morte da cidade”*²³. A cidade como lugar (antropológico, histórico, social) deixa de fazer sentido nesta

¹⁸ DOMINGUES, Álvaro – Transgénicos: 2008. p.29.

¹⁹ CORBOZ, André – La ciudad desbordada: 1994. p.6.

²⁰ ARCHER, François – Les Nouveaux Principes de L’Urbanisme. / Les Nouveaux Compromis Urbains. p.151.

²¹ FERRÃO, João – Intervir na Cidade. in PORTAS, Nuno; *et al.* – Políticas Urbanas: 2003. p.220.

²² ARCHER, François – Metapolis, acerca do futuro da cidade: 1995. p.1.

²³ CHOAY, Françoise – El Reino de lo Urbano y la Muerte de la Ciudad. in RAMOS, Ángel Martín – Lo Urbano en 20 autores contemporáneos: 2004. p.61.

realidade urbana extensa. “A atracção proporcionada pela densidade da antiga base urbana (...) (e que) *limitava a expansão urbana*”²⁴ desapareceu, deixou de exercer o seu poder gravítico, perdeu a sua capacidade aglutinadora (como resultado das recentes inovações ao nível da mobilidade) e estendeu-se pelo território como nunca antes se vira.

Concluimos então, que o que se passou nas cidades não se trata de uma simples evolução, mas de uma mutação. E, esta foi consequência de um processo entrópico²⁵, de expansão das cidades para a periferia, resultando num “*transgénico*”²⁶, como lhe chama Álvaro Domingues, algures entre o urbano e o rural. Compreendemos, portanto, que “*o urbano não é sinónimo de urbanidade. Nem é só propriedade exclusiva da cidade.*”²⁷ Logo, há que “*saber ver o território contemporâneo*”²⁸, de forma a dissipar equívocos, que muitas vezes deturpam a compreensão do território, e impedem uma melhor interpretação da sua realidade concreta. Estamos perante “*uma nova ordem urbana*”²⁹ (nebulosa, expansiva, policêntrica, descontínua, fragmentada, de centros e periferias) que urge reconhecer.



FIG.4_Milão á noite – NASA (2011)³⁰

²⁴ *Ibidem*. p.66.

²⁵ O conceito de entropia, também conhecido como a segunda lei da termodinâmica (lei da desordem), refere que para qualquer tipo de distribuição de energia que esteja em desequilíbrio, existe uma tendência espontânea para que essa energia se dissipe, ou minimize, levando a um equilíbrio da mesma. Dessa forma o desequilíbrio de “forças” existentes entre a cidade e o campo tende a ser dissipado, até chegar a um ponto onde ambos estejam em equilíbrio de forças.

²⁶ DOMINGUES, Álvaro – *op. cit.*: 2008. p.27.

²⁷ CHOAY, Françoise – *op. cit.*: 2004. p.72.

²⁸ SILVA, Cidália – Dissipar equívocos: 2008. p.35.

²⁹ DOMINGUES, Álvaro – (Sub)urbios e (sub)urbanos: 1994/5. p.11.

³⁰ NASA – 2011. Disponível em: <http://earthobservatory.nasa.gov/IOTD/view.php?id=49625>

3.1.2_A dicotomia Cidade/Campo e o “*divórcio entre urbs y civitas*”³¹.

O urbano disseminou-se pelos territórios rurais destruindo a tradicional dicotomia cidade/campo que perdurou durante séculos e devorou a paisagem de forma descontrolada. Com o crescimento acelerado verificado nos últimos dois séculos, a cidade deixou de estar confinada em si mesma, perdeu os limites, deixando de ter a forma estável e legível que a caracterizava. A “*cidade desbordada*”³², como lhe chamou André Corboz, tornou-se numa realidade incontornável, mas a imagem mental da mesma, como que filtrada pela estética clássica, permaneceu. Ainda que esta representação se mantenha a título nostálgico, é-nos cada vez mais difícil reconhecê-la no território contemporâneo, pelo que é necessário reconhecer a nova realidade urbana.

Deste modo, passamos de um modelo que opunha a cidade ao campo (como espaços antagónicos morfológicamente, que se complementavam funcionalmente), para um modelo heterogéneo, onde os dois coabitam lado a lado numa estreita relação, partilhando os mesmos territórios. Logo, constituiu-se um modelo urbano indefinido, indistinto e descaracterizado, situando-se no limbo entre a cidade (consolidada, definida, compacta) e o rural (disperso, indefinido, rarefeito), como refere Álvaro Domingues:

*“A passagem da cidade para o urbano arrastou uma metamorfose profunda: de centrípeta, passou a centrífuga; de limitada e contida, passou a coisa desconfinada; de coesa e contínua, passou a difusa e fragmentada; de espaço legível e estruturado, passou a campo de forças organizado por novas mobilidades e espacialidades; de contrária ou híbrida do “rural”, passou a transgénico que assimila e reprocessa elementos que antes pertenciam a um e outro rurais ou urbanos; de organização estruturada pela relação a um centro, passou a sistema de vários centros; de ponto num mapa, passou a mancha, etc.”*³³

Deixamos então de ter o território de preto e branco (cidade em oposição campo), característico da era pré-industrial; o território contemporâneo compreende agora uma escala de cinzentos, resultante do processo entrópico de equilíbrio das duas

³¹ CHOAY, Françoise – *op. cit.*: 2004. p.70.

³² CORBOZ, André – *op. cit.*: 1994. p.1.

³³ DOMINGUES, Álvaro – *op. cit.*: 2009. p.13.

realidades opostas que existiam até aqui. Podemos dizer, então, que o produto deste processo criou um território de “*não-coisas*”³⁴: o território da não-cidade, para os que a entendem como uma entidade regular e legível, e que a não reconhecem na paisagem actual, perdida entre o centro histórico e os crescentes bairros periféricos da nova expansão desordenada e fragmentada; o território não-rural, cuja herança de um passado rural ainda é legível, mas que já não apresentam a pureza arcadiana do mundo agrícola. Estas paisagens combinam assim, o verde dos campos, das vinhas e dos pinhais com o cinzento das habitações e industria que pontuam o território.



FIG.5_Vale do Ave – Filipe Jorge (2008)

³⁴ DOMINGUES, Álvaro – *op. cit.*: 2008. p.27.

3.1.3_Desfasamento entre a cidade e a sua imagem mental. “A inadequação da palavra á coisa”³⁵.

Enquanto a paisagem se torna cada vez mais heterogénea e os seus espaços se transformam de forma acelerada, a imagem mental de cidade mantém-se, criando um desfasamento entre a realidade e a ideia que se tem dela. Esta divergência entre uma imagem mental estática e arcaica, e uma realidade dinâmica, sempre em constante mutação, faz com que se acentue cada vez mais a disparidade entre ambas. “*Apesar de tudo, a força do termo tradicional –a cidade– vem fazendo dela um recurso eficaz pela versatilidade do seu significado, muito cómodo para um uso muito frequente.*”³⁶ Desta forma, o modelo tradicional de cidade (contida, delimitada, legível, densa, oposta ao campo, como é caracterizada por vários autores) continua a perdurar como um “pré-conceito”, ao mesmo tempo que o território real evolui e assume novas formas.

Podemos então afirmar, que a imagem mental da cidade, como conceito culturalmente construído, assenta numa poderosa agregação de signos, símbolos e valores que nos são inculcados através de anos de aculturação, e que utilizamos intuitivamente aquando da interpretação do território, como refere Ana Francisca Azevedo³⁷. E este equívoco continua a resistir á evolução do espaço urbano, deturpando muitas vezes a visão que temos do mesmo, sendo manifesta que a negação de uma realidade que se torna cada vez mais evidente, é como um mecanismo de defesa, que anula a imagem do espaço urbano contemporâneo.

E, se até há bem pouco tempo não se reconhecia esta cidade emergente, observamos que grande parte do território urbano contemporâneo já é composta por ela. Devemos então dissipar este equívoco mental anacrónico³⁸, de forma a conseguir interpretar o território concreto, de poder reconhecer nele os seus traços, os seus padrões de povoamento, as suas lógicas, processos e actores e não avaliar esta nova realidade urbana com os olhos bacocos de uma estética caduca. Como refere André Corboz, “*o que parecia caótico era somente consequência de uma*

³⁵ CHOAY, Françoise – *op. cit.*: 2004. p.62.

³⁶ RAMOS, Ángel Martín – Una cuestión substantiva. *in* RAMOS, Ángel Martín – *op. cit.*: 2004. p.8-9.

³⁷ AZEVEDO, Ana Francisca – A ideia de Paisagem: 2008.

³⁸ SILVA, Cidália – *op. cit.*: 2008. p.1.

*percepção distinta. A desordem era «uma ordem que se devia adivinhar»*³⁹. Assim, a visão do território real só é permitida apenas por uma interpretação objectiva e assertiva, só possível através de um olhar livre de preconceitos.

Portanto, devemos conseguir ler no território os diversos processos que o construíram e reconhecer que a paisagem contemporânea é um projecto da manipulação humana. *“Por outras palavras, o território é objecto de uma construção. É uma classe de artefacto. Assim como, constituiu igualmente um produto”*⁴⁰ da intervenção humana.

Concluimos então, que *“o território não é um dado, mas o resultado de diversos processos. Por um lado, modifica-se espontaneamente (...). Por outro lado, é objecto das intervenções humanas”*⁴¹. Este processo como num movimento contínuo de apagar e reescrever o território, criou uma série de camadas históricas espessas, resultantes de uma estratificação lenta e abrangente, que é necessário reconhecer para se ter uma verdadeira visão do território.



FIG.6_ Bruxelas - Johannes Janssonius (1657)/Wagner & Debes (1904)/Bing Maps (2012)

³⁹ CORBOZ, André – *op. cit.*: 1994. p.14.

⁴⁰ CORBOZ, André – El território como palimpsesto. *in* RAMOS, Ángel Martín – *op. cit.*: 2004. p.27.

⁴¹ *Idem.* p.27.

3.1.4_A evolução da cidade no espaço e no tempo. As camadas do *Palimpsesto*².

*“A situação urbana actual é o resultado da transformação da cidade europeia que teve lugar de forma manifesta entre a década de 1850 e a nossa época.”*⁴³

A paisagem urbana moderna evoluiu de forma acelerada nos últimos dois séculos, alavancada pelas inúmeras inovações tecnológicas que permitiram aumentar a individualização do indivíduo. Passou-se de uma noção de dependência e vivência em comunidade para o “eu” em vez do “nós”⁴⁴, adoptando-se o individualismo como nova premissa do desenvolvimento Renascentista, deixando para trás a obscuridade medieval. Segundo François Archer, a cidade da época moderna desenvolveu-se em três fases: a primeira modernidade, ou a cidade da Renascença (meados séc. XIV até meados séc. XVIII), a segunda modernidade ou a cidade da Revolução industrial (meados séc. XVIII até aos finais do séc. XX) e a terceira modernidade, ou modernidade reflexiva⁴⁵ (contemporânea).

O início da idade moderna deu-se com a renascença e deve-se sobretudo à evolução de três factores: a individualização, a racionalização e a diferenciação social. Estes três factores tiveram a maior importância no desenrolar do desenvolvimento da cidade: a individualização levou ao desenvolvimento de independência crescente dos indivíduos, permitindo uma emancipação do indivíduo em relação á sociedade; a racionalização consistiu na substituição dos valores medievais (religiosos e de carácter pagão) pela razão e o conhecimento científico, facto que levou ao desenvolvimento de novas tecnologias; por fim a diferenciação social consistiu na emancipação económica de classes intermédias da sociedade (classe burguesa), devido ao desenvolvimento dos mercados e ao aumento das trocas comerciais entre os países.

⁴² *Ibidem.* p.27. – Um palimpsesto é um pergaminho cujo manuscrito os copistas medievais raspavam para sobre ele escreverem de novo, mas do qual se tem conseguido, em parte, fazer reaparecer os caracteres primitivos. Em sentido figurado é um texto que existe sob outro texto. in Dicionário da Língua Portuguesa: Porto Editora. 2012.

⁴³ CHOAY, Françoise – *op. cit.*: 2004. p.61.

⁴⁴ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.24.

⁴⁵ *Idem.* p.21-59.

3.1.4.1_A primeira revolução moderna. A cidade Renascentista.

A primeira fase da idade moderna, que viria a culminar com a revolução industrial, assentou na mudança de paradigma ideológico que deixou para trás as crenças religiosas e a obscuridade medievais, implementando um modelo assente no homem e na razão. Sendo assim o lugar igreja na sociedade foi tomado pelo papel do Estado-Nação, que entra em cena de forma monumental, oferecendo novas perspectivas ao olhar do indivíduo.

A busca incessante da cidade ideal, sob as premissas vitruvianas, não chegou a sair do papel (à excepção de algumas cidades consequentes de necessidades militares), uma vez que a maioria das cidades europeias tinha ficado estabelecida durante a idade média. Assim, a grande parte das intervenções urbanísticas da época reduzem-se a alterações nas velhas cidades medievais, mas que em pouco modificam a estrutura geral. Enquanto os urbanistas criavam cidades utópicas no papel, a vida decorria nas tortuosas ruelas medievais, embora a abertura de novos eixos e praças (sobretudo para enquadramento de pontos, ou monumentos mais marcantes) comecem a surgir. Desta forma, a racionalização da cidade renascentista opunha-se à organicidade e irregularidade medievais; as ruas alargam-se devido ao aumento do movimento, rasgam-se novas avenidas por entre as vielas medievais e estabelecem-se novas hierarquias que as estruturam.



FIG.7_Mapa de Milão - Georg Braun (1572)

As cidades expandem-se assentes na nova ordem racional e científica, e embora as mentalidades estivessem em mudança e as cidades a evoluírem com elas, as zonas rurais ainda se mantinham paralisadas na era medieval. As cidades continuavam pequenas, situando-se a pouca distância uma das outras, mantendo-se, entre elas, a estrutura rural medieval. Logo, podemos afirmar, que foi neste período que se formou a ideia de cidade, de modelo mais ou menos regular, radiocêntrica e oposta ao campo, com limites bem definidos e que perdurou até aos nossos dias.

3.1.4.2_A segunda revolução moderna. A cidade Industrial.

Apenas com a revolução industrial do séc. XVIII se observaram alterações importantes nas cidades e nos territórios a elas adjacentes. A maior parte da sociedade medieval e renascentista europeia não só estava implantada no campo, como também ainda dependia dele para se sustentar. Assim como os habitantes do campo necessitavam da cidade para obter bens que de outro modo lhes eram inacessíveis, funcionando numa relação estreita de complementaridade e interdependência. Com as inovações tecnológicas, sobretudo ao nível dos transportes, desapareceu a necessidade de se encontrar em comunidade para se ter acesso aos bens primários, o que aumentou a independência individual e permitiu o alargamento do campo urbanizado. Mais tarde, tudo isto levou ao desaparecimento da noção de comunidade e das relações de proximidade características da cidade pré-industrial⁴⁶.

Podemos dizer que *“a segunda revolução urbana começou com a revolução agrícola, que aumentou a produção alimentar mas expulsou do campo grandes quantidades de agricultores”*⁴⁷; este êxodo rural viria a provocar um grande aumento demográfico nas cidades, o que fez desencadear um enorme crescimento urbano. Com o aumento das formas urbanas, o sistema de mobilidade ganhou um lugar de destaque, com a necessidade de adaptar as cidades antigas às novas exigências provocadas pelas necessidades de trocas e deslocações mercantis, surgindo para o efeito, novas vias adaptadas às necessidades modernas de infra-estruturação básica (saneamento, redes de água, energia).

⁴⁶ CHOAY, Françoise – *op. cit.*: 2004. p.62-63.

⁴⁷ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.27.

A revolução industrial, que deve o seu nome às novas tecnologias de mecanização (inicialmente hidráulicas, posteriormente a vapor, seguidas das eléctricas), provocou um grande aumento da produção de bens, assim como um melhoramento dos seus processos produtivos. A indústria "desenvolveu-se primeiro em Inglaterra, e principalmente na indústria têxtil (...). As fábricas têxteis eram inicialmente movidas a energia hidráulica e, por conseguinte, não estavam concentradas em pontos determinados, mas sim espalhadas ao longo de correntes fluviais"⁴⁸.

As inovações sucediam-se rapidamente provocando um grande aumento da produção de bens, em parte devido ao método de "divisão do trabalho" taylorista, mas sobretudo devido á invenção da máquina a vapor por James Watt em 1755, que permitiu acelerar o processo de produção (que se tornava cada vez mais massificado) e possibilitava localizar as indústrias onde lhes fosse mais vantajoso, deixando de estar dependentes dos rios como força motriz.

Como se viu, as exigências crescentes da nova sociedade em expansão, geraram uma forte mobilização da comunidade científica, que respondeu com muitas e importantes inovações tecnológicas, que permitiram mudar a face da cidade e expandi-la para territórios onde nunca tinha sido possível.



FIG.8_Map de Londres - R. Creighton (1845)

⁴⁸ GOITIA, Fernando Chueca – Breve Historia del Urbanismo: 1968. p.145.

3.1.4.2.1_Inovações tecnológicas.

As inovações tecnológicas foram os potenciadores da expansão urbana para além dos limites impostos pela baixa tecnologia; as inovações na agricultura do início do séc. xviii, como a semeadora, abriram portas à revolução agrícola, melhorando a produtividade dos solos que permitiu alimentar um crescente aumento da população.

Logo, a invenção da máquina a vapor, e por conseguinte o comboio (FIG.9), deu início á revolução industrial e transformou as cidades ao permitir o seu crescimento horizontal, aumentando o perímetro das cidades, pois com a diminuição do tempo necessário para deslocações, a distância temporal entre territórios até agora longínquos, foi encurtada.

Igualmente, a electricidade veio a ter um papel primordial no desenvolvimento urbano, embora surgindo mais tarde (chegando às grandes massas já no séc. xx), a electrificação do território permitiu o desenvolvimento e disseminação de novas tecnologias (elevadores, frigorífico, microondas, ar condicionado) que viriam a aumentar a independência dos indivíduos em relação ao centro-mercado. A descoberta da electricidade facilitou ainda a invenção de tecnologias de comunicação a longa distância. Estas inovações como o telégrafo, o telefone ou a rádio inicialmente, e mais tarde a televisão, fizeram com que as informações se difundissem muito mais rapidamente, uma vez que não necessitavam de percorrer distâncias físicas. Desta forma as redes de comunicação invisíveis estenderam o campo de acção, emancipando os indivíduos dos condicionalismos espaciais e temporais⁴⁹.

Também ao nível da construção se assistiram a grandes descobertas que facilitaram o acesso às habitações próprias. O aperfeiçoamento e massificação da produção de novos materiais, como o aço, o betão e o vidro, permitiram alterar o estatuto de materiais raros e consequentemente caros, para materiais técnicos de baixo custo, que passaram a ter um uso corrente, baixando dessa forma o custo das casas e aumentando o número de pessoas que podiam ter acesso a elas. Com isto, as restrições de implantação, de dimensionamento e de distância

⁴⁹ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.38.

desapareceram, possibilitando, desde logo, o crescimento não só vertical – em altura – mas também horizontal – subúrbios – das cidades⁵⁰.

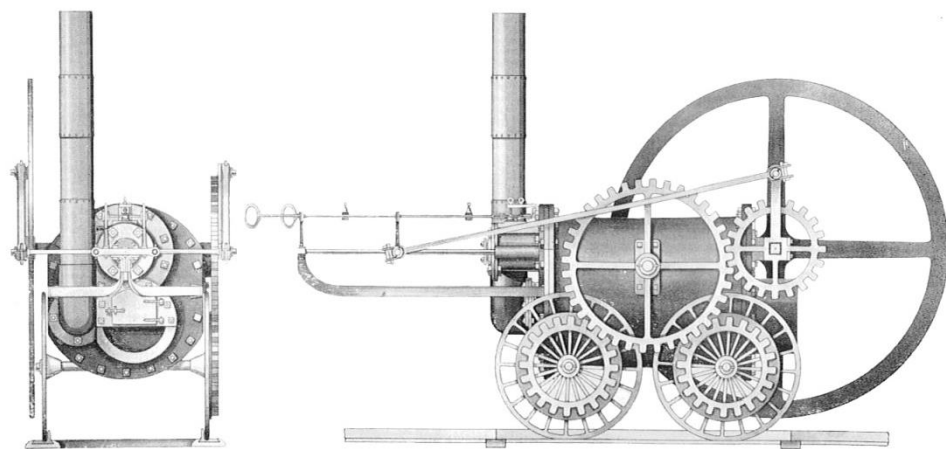


FIG.9_ Locomotiva "Coalbrookdale" - Richard Trevithick (1803)

⁵⁰ *Ibidem.* p.28.

3.1.4.2.2_Inovações na mobilidade.

A passagem da cidade para o urbano levou a um salto da escala urbana; da cidade histórica da distância a pé, para metrópole altamente motorizada. Portanto, observamos que as inovações tecnológicas no campo da mobilidade, e sobretudo a crescente individualização dos transportes, permitiram a expansão do tecido urbano para espaços inatingíveis, há não muitos anos.

Podemos então afirmar que o factor que mais influenciou o crescimento do espaço urbano foi o desenvolvimento das tecnologias de transportes de pessoas e bens. O desenvolvimento dos comboios e seus derivados (metro, eléctricos), criou uma crescente disseminação urbana, que alavancada pelo aumento da velocidade de deslocação, fez diminuir o espaço temporal necessário para as deslocações permitindo assim a implantação cada vez mais afastada dos grandes centros. A invenção do motor de explosão, que surgiu nos finais do séc. XIX (FIG.11), permitiu a massificação do automóvel no início do séc. XX pela mão de Henry Ford⁵¹ (FIG.10); este foi o invento que mais transformações originou na morfologia da cidade, quer pelas necessidades específicas do trânsito rodoviário, quer pela possibilidade e facilidade de deslocação cada vez maior, que fez com que os indivíduos alargassem o seu raio de acção, alcançando distâncias outrora inalcançáveis ao indivíduo não motorizado.

“A facilidade de deslocação e a velocidade, anularam o atrito territorial que produzia a compactação e o confinamento”⁵² e, em vez do crescimento interior em densidade e altura, o urbano desenvolveu-se para o exterior, horizontalmente e em baixa densidade. Logo concluímos, que “a história das cidades foi assim ritmada pela história das técnicas de transporte e armazenamento de bens (b), de informações (i) e de pessoas (p). Este sistema de mobilidade, a que chamamos «sistema bip», está no centro das dinâmicas urbanas (...). O crescimento horizontal e vertical das cidades tornou-se possível pela invenção e aplicação destas técnicas.”⁵³

⁵¹ Henry Ford, fundador da *Ford Motor Company*, foi um pioneiro na implementação do fabrico em série na produção do *Ford T*, oferecendo um automóvel de construção em massa a baixo custo.

⁵² DOMINGUES, Álvaro – *op. cit.*: 2008. p.30.

⁵³ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.22.

Podemos afirmar, que na cidade pré-motorização, uma grande percentagem da população vivia numa área central da cidade ou a numa proximidade tal que a sua deslocação não representava qualquer dificuldade. Hoje, a extensão proporcionada pelos progressos nos transportes permitiu prolongar a cidade para além das limitações territoriais. *“Tendo-se a proximidade física tornado menos necessária, o espaço tornou-se mais acessível: a dimensão das habitações aumentou e estas são acompanhadas mais frequentemente por jardins privados, enquanto as cidades se dispersam ou até se fragmentam.”*⁵⁴

Desta forma, o automóvel tornou-se no “motor” da expansão urbana do séc. xx; a sua democratização (através dos preços cada vez mais acessíveis, derivado da produção em série) permitiu com que os indivíduos procurassem terrenos para construção mais económicos na periferia, fugindo assim da especulação que os agentes imobiliários exerciam no centro das cidades, assim como da cidade industrial altamente poluída. A facilidade de deslocação (oferecida pelos automóveis, motos e transportes públicos), juntamente com a invenção de tecnologias que permitiam aumentar a independência alimentar (como o frigorífico e o microondas) e a libertação da mulher das tarefas domésticas (com aparelhos como o aspirador e as máquinas de lavar) fez com que se tornasse prescindível estar perto dos centros-mercado para se ter acesso aos bens, serviços e empregos, desprendendo os indivíduos dos constrangimentos espaço-temporais, com as consequências que hoje reconhecemos no território.

*“Mas estes melhoramentos que pretendiam ser um aspecto positivo no desenvolvimento urbano tem-se tornado no seu maior problema”*⁵⁵; a cidade motorizada cresceu baseada na utilização do automóvel como meio de locomoção e os seus espaços conceberam-se em necessidade disso. O espaço público tornou-se no espaço do automóvel, reduzindo-o ao passeio – quando este existe – ou simplesmente à valeta. A *“rua da estrada”*⁵⁶ tornou-se no paradigma do espaço público contemporâneo, e é um dos *“elementos mais legíveis da estruturação da urbanização extensiva”*⁵⁷, substituindo as praças e largos, que há menos de

⁵⁴ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.149.

⁵⁵ GOITIA, Fernando Chueca – *op. cit.*: 1982. p.178.

⁵⁶ DOMINGUES, Álvaro – *op. cit.*: 2009.

⁵⁷ *Idem.* p.14.

cinquenta anos caracterizavam os centros urbanos; funcionam como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura: casas, cafés, restaurantes, lojas, serviços, armazéns, fabricas, entre muitos outros.

Estes espaços lineares, carentes de todo o tipo de infra-estruturação básica, e que são a forma mais banal do processo de urbanização do difuso, tornaram-se no suporte mínimo duma edificação que ia aparecendo aos bocados, num processo somatório individual, bastante irregular e que deu forma ao território contemporâneo. O desassossego constante do trânsito em rápida circulação, as más condições para os peões, as constantes paragens para quem conduz, criam um problema de difícil resolução: “*Rápida para quem lá vive, lenta e congestionada para quem lá passa*”⁵⁸. Uma realidade ambígua, entre a estrada nacional e a rua de bairro, que não interessa nem a uns nem a outros.



FIG.11_Benz Patent-Motorwagen – Karl Benz (1886)



FIG.10_Ford Model T – Henry Ford (1908)

⁵⁸ *Idem*, p.16.

3.1.4.3_ Uma realidade em transformação. A terceira revolução urbana⁵⁹.

As cidades mudaram de escala e de forma. O crescimento urbano, em vez de interior, em densidade, deu lugar a um crescimento para o exterior, extensivo e rarefeito, absorvendo no seu caminho aldeias, vilas e cidades, passando estas a fazerem parte do seu espaço de funcionamento. Este crescimento, que se baseia mais uma vez no aumento do desempenho dos meios de transporte, sobretudo dos individuais, faz com que a cidade deixe de ter uma forma reconhecível como tal, e se estenda no território de forma descontínua, multipolarizada e heterogénea (na morfologia e conteúdo); os limites e diferenças físicas e sociais entre cidade e campo atenuam-se, e constituem-se, deste modo, grandes conurbações regionais, a que François Archer nomeou de “Metapolis”⁶⁰.

A metapolização é um duplo processo de urbanização: de metropolização – crescimento das cidades a uma escala regional – e de formação de novos tipos de territórios urbanos, resultante da anexação de espaços urbanos pré-existentes, mas que desta forma passam a fazer parte da zona de influência da cidade.

Destas transformações na cidade, resultaram espaços novos e distintos modos de os habitar, que podemos definir do seguinte modo: espaços urbanos (população que vive no interior cidade); espaços suburbanos (população que não vive na cidade, mas que depende dela, localizando-se na periferia imediata da cidade); espaços rururbanos (população que vive no campo, mas que aproveitam ao mesmo tempo o quadro metropolitano, despendendo muito tempo em deslocações para a cidade); e os ghettos (população que vive “isolada” dentro ou fora da cidade: bairros sociais, condomínios de luxo)⁶¹.

Estas vastas conurbações, que assentam em redes arteriais de transportes cada vez mais velozes, influenciaram, através do seu poder de atracção, o crescimento do campo urbanizado. Como refere Álvaro Domingues, “*as infra-estruturas (rápidas) como se fosse um sistema arterial, permite que o «heavy metal» da urbanização forme nódulos que se localizam em pontos que antes eram completamente*

⁵⁹ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.60.

⁶⁰ ARCHER, François – *op. cit.*: 1995.

⁶¹ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.106-107.

*insuspeitos*⁶², deformando o desenvolvimento do espaço urbano, corroendo territórios rurais e criando novas polaridades.

Apoiado na teoria capitalista do *Laissez Faire*⁶³, que durante muitos anos foi o mote do desenvolvimento do espaço urbano, potenciado pela não existência de uma estratégia de desenvolvimento urbana, o campo urbanizado revelou-se um somatório de pequenas iniciativas privadas. O interesse privado sobrepôs-se ao público, aglomerando-se em volta dos poucos espaços infra-estruturados, na maior parte das vezes, as estradas; ou então criando novas urbanizações, enclaves⁶⁴ que em nada se relacionam com os espaços adjacentes, criando grandes rupturas no território.

E embora esta realidade já se encontre espalhada um pouco por todo o mundo urbanizado, os seus exemplos mais paradigmáticos encontram-se na Europa ocidental, onde os seus núcleos históricos se viram de um século para o outro, cercados por uma nova cidade extensiva, difusa e multipolarizada. Os assentamentos históricos europeus, e a antiga disseminação rural, forneceram a base para o desenvolvimento destes territórios, que ao serem anexados pelo crescimento das cidades (que apesar de manterem os seus núcleos, mais ou menos intactos, protegidos pela nova moda da valorização do património), se estenderam ao campo, vilas e aldeias rurais circundantes, envolvendo tudo na nova nebulosa urbana.

Este fenómeno, impulsionado pelo enorme crescimento demográfico e pela busca de habitações com jardim (a custos reduzidos), encontrou nas periferias o lugar perfeito para se instalar, criando com isso o alargamento descontrolado do espaço urbano. A procura de lotes cada vez maiores gerou o desenvolvimento de grandes complexos habitacionais, completamente dependentes das cidades como fonte de abastecimento e de emprego, mas que, não obstante, se afastavam cada vez mais

⁶² DOMINGUES, Álvaro – A Cidade depois da Cidade: 2011.

⁶³ *Laissez Faire* – “Deixar fazer” (trad. livre), é a expressão-símbolo do liberalismo económico na versão mais pura da teoria capitalista que vigorou nos séc. XVIII e XIX e que defendia a liberdade individual num mercado que deve funcionar livremente, sem interferências.

⁶⁴ Enclave – território de um país encaixado em território de um país estrangeiro; pequeno estado autónomo envolvido por outro; parte de território que se destaca da envolvente próxima. Segundo Teresa Barata Salgueiro, um enclave é uma implantação de carácter pontual que introduz “uma diferença brusca em relação ao tecido que a cerca (...). Desta característica resulta a existência de rupturas entre tecidos justapostos aos quais substituem a continuidade anterior.” “Importa arreferir ainda que o que define o enclave não é tanto a sua dimensão, pequena, mas o tipo de relações (a existência de não-relações) com os tecidos que o cercam.” in SALGUEIRO, Teresa Barata – Cidade Moderna. Espaço Fragmentado: 1999. p.226.

desta na busca incessante de solos mais acessíveis. Os “commuters”⁶⁵ percorrem diariamente muitos quilómetros para chegarem aos seus locais de trabalho ou centros-mercados, em auto-estradas ou vias rápidas que permitiram a expansão do campo urbanizado e lhes fornecem a estrutura necessária á implantação longínqua. Assim, a crescente autonomia em relação às condicionantes espaço-temporais, consentida pela maior acessibilidade do automóvel a todas as classes sociais, pela maior velocidade de deslocação, pelo desenvolvimento das comunicações á distância (sobretudo das móveis) e pelo desfasamento temporal, juntamente com outros factores, como o grande crescimento económico, aumentaram a individualização e a independência, anulando o atrito territorial e desprendendo os indivíduos da necessidade de se encontrarem em comunidade para verem satisfeitas as suas necessidades.



FIG.12_ Urban Sprawl a norte de Phoenix, Arizona – Bob Segal (2010)

⁶⁵ Nome pelo qual são apelidados os habitantes dos subúrbios norte-americanos, que percorrem diariamente grandes distâncias entre as suas habitações e os empregos, ou cidades. Pessoa que faz regularmente um percurso longo entre a casa e o emprego; pessoa que vai e vem todos os dias. in Dicionário da Língua Portuguesa: Porto Editora. 2012.

3.1.5_O território contemporâneo. Formas e espaços do território real.

Enquanto as periferias se emancipam um pouco por todo o lado, novas visões da realidade surgem. Os espaços periurbanos, suburbanos e rururbanos sucedem-se sem que dêmos conta, numa nebulosa inconstante, constituída de peças urbanas por entre espaços rurais; *“A dita cidade compacta, herdada como modelo mas já expandida senão descaracterizada «à moderna», se desdensifica e encarece, do outro lado, a extensiva, herdada do último meio século, tende a condensar-se em novas polarizações ou linearidades”*⁶⁶.

Deste modo, *“as categorias habituais de «cidade» e «campo» ou «centro» e «periferia» mostram-se insuficientes perante a complexidade de padrões e dinâmicas.”*⁶⁷ Os termos cidade, subúrbio, periferia, vila e aldeia, deixam de fazer sentido perante a complexidade dos territórios contemporâneos e os mosaicos de urbanidade que se estendem cada vez para mais longe. Logo, torna-se necessário um novo léxico, novas palavras, novas categorias, novos adjectivos, para que se possa definir a complexidade contemporânea: extensão, dispersão, fragmentação ou dilatação devem agora fazer parte do novo dicionário urbano.

3.1.5.1_A imagem da cidade. Percepção e construção de uma imagem mental.

A imagem que concebemos agora da paisagem já não é simplesmente monocromática, existe agora uma vasta gama de tons intermédios, como se um manto de cores se espalhasse pelo território; é, portanto, imprescindível que estes novos elementos sejam identificados, para que se consiga construir uma figura mental, que saia do estereótipo e do lugar-comum, aproximando-se do objecto real. Só deste modo, conseguimos obter uma “visão” esclarecida da realidade, pois como refere Kevin Lynch, *“uma imagem clara do meio ambiente é, assim, uma base útil para o crescimento do indivíduo.”*⁶⁸

Posto isto, determinamos que a imagem da cidade é *“o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O meio sugere distinções e relações, e o observador – com grande adaptação e à luz dos seus objectivos próprios – selecciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê. (...) Assim, a imagem de uma*

⁶⁶ PORTAS, Nuno – Prefácio. in ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.14.

⁶⁷ MARQUES, Teresa Sá – Um território em mudança. P.41.

⁶⁸ LYNCH, Kevin – The Image of the City: 1960. p.12.

*dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores*⁶⁹, inseridos em contextos e culturas diferentes. Assim, o observador deve estar consciente do desfasamento entre a realidade e a imagem mental, para se mostrar apto a construir a sua própria imagem mental.

Contudo, perante a dicotomia crescente entre uma imagem mental estática e estereotipada, e a paisagem real, é necessário um esforço de compreensão; o território difuso deve ser explorado e interpretado sem quaisquer juízos de valor: nem depreciativos, nem valorativos. Segundo Manuel de Solà-Morales⁷⁰, a periferia vil, desprezível, composta de espaços descontínuos, com graves défices de infra-estruturas, acessibilidade, serviços e urbanização, onde prevalecem os vazios, e o espaço é dominado pela especulação abusiva, não é de todo uma “visão” que permita construir uma imagem real do espaço urbano; por outro lado surge uma imagem que valoriza a “nova cidade”, a periferia esplêndida, ou seja, uma interpretação da paisagem urbana que introduz uma nova atenção e estima pelos espaços vazios e descompostos, como numa representação pós-moderna da mesma (a periferia como monumento), não desprezível, mas antes admirável.

Todavia, para sermos capazes de “ver o território é necessário, em primeiro lugar, saber olhar”⁷¹; para podermos construir uma imagem “real” deste objecto muito específico, devemos ser capazes de dissipar os equívocos resultantes da relação difícil entre o olhar e o território: devemos evitar o equívoco da comparação, da selecção e da distância⁷², como refere Cidália Silva. É necessário desvincular a nossa interpretação de imagens mentais pré-concebidas, uma vez que isso nos leva a interpretações baseadas em modelos arcaicos e juízos de valor; é necessário prescindir da comparação do modelo difuso com o modelo compacto, sob pena de continuarmos a procurar um ideal de cidade que não se adequa a realidade actual; é necessário abordar todos os elementos constituintes da paisagem, ao invés de seleccionarmos apenas os que pensamos serem importantes, correndo o risco de não compreender que o território é um sistema, onde todos os componentes são relevantes; é necessário percorrer todas as escalas, não só a macro, pois o difuso

⁶⁹ *Ibidem.* p.14.

⁷⁰ SOLÀ-MORALES, Manuel de – De cosas urbanas: 2008. p.167-168.

⁷¹ SILVA, Cidália – *op. cit.*: 2007. p.1.

⁷² *Idem.* p.1.

define-se transversalmente a várias escalas, e não o perceber implica perder uma parte desse sistema.

Com isto, chegamos á conclusão que o território difuso não é “*nem «odiado», nem «amado», (è) apenas «real»*”⁷³; só olhando o território desta forma podemos obter um olhar verídico, uma “visão real”.

3.1.5.2_As formas de crescimento.

A fim de clarificar a imagem do meio ambiente, é necessário, antes de mais, compreender a sua génese, as razões e mecanismos que construíram esse sistema urbano, as suas transformações, as suas formas; estes elementos são a chave para desbloquear uma realidade que se apresenta demasiado complexa para uma compreensão imediata. Observamos que o crescimento do espaço urbano, quer se trate da cidade ou da periferia, fez-se de muitas fases, de muitas mãos; como refere Kevin Lynch, “*a cidade não é apenas um objecto perceptível (...), (mas) antes o produto de muitos construtores que constantemente modificam a (sua) estrutura por razões particulares.*”⁷⁴

Devemos então perceber quais as razões que levaram a este desenvolvimento disperso do território; segundo François Archer, as profundas alterações das formas urbanas observadas no último século, devem-se sobretudo a cinco grandes evoluções: “*a metapolarização*”, “*a transformação dos sistemas urbanos de mobilidade*”, “*a formação de espaços-tempo individuais*”, “*a redefinição das relações entre interesses individuais, colectivos e gerais*”, “*novas relações com risco.*”⁷⁶ As alterações ao nível social sucedem-se devido aos diversos avanços científicos e tecnológicos, transformando com isso a relação do indivíduo com a paisagem, e levando também a mudanças na estrutura urbana. E esta diferenciação social, alavancada pelas novas tecnologias da comunicação, pulverizou pouco a pouco a sociedade, na qual indivíduos cada vez mais diferentes e autónomos já não

⁷³ SILVA, Cidália – Beyond buildings and roads: 2010. p.44.

⁷⁴ LYNCH, Kevin – *op. cit.*: 1960. p.10.

⁷⁵ “*Etimologicamente, a «metápole» «ultrapassa e engloba» a «polis». (...) uma metápole é o conjunto de espaços em que a totalidade ou parte dos habitantes, das actividades económicas, ou dos territórios, está integrada no funcionamento quotidiano (ordinário) de uma metrópole. Uma metápole constitui geralmente uma única bacia de emprego, de residência e de actividades, e os espaços que a compõem são profundamente heterogêneos e não necessariamente contíguos.*” in ARCHER, François – *op.cit.*: 1995. p.16.

⁷⁶ ARCHER, François – *op. cit.*: 2010. p.61.

partilham senão momentaneamente valores e experiências sociais. Surgem novos tipos de ligações sociais, deixando de existir a noção de vizinhança e comunidade, passando a vida social a desenvolver-se numa escala cada vez mais alargada, numa estrutura reticulada que abrange espaços outrora fora de alcance. Os habitantes da nova “cidade difusa” (“*uma forma de assentamento suburbano de baixa densidade que se estendia formando uns tecidos descontínuos e expandidos por grandes áreas territoriais.*”⁷⁷) vivem á margem das normas civis e urbanas, habitando apenas o espaço privado da casa e do automóvel (casas unifamiliares, prolongando o seu habitat pelas redes de vias, quer reais (estradas, ruas), quer virtuais (telecomunicações, internet), concebendo como espaço publico a rua, ou estrada, uma outra pequena praça ou largo maltratados e os centros comerciais e similares. Reconhecemos, então, que “*em termos territoriais (mas também sociais) se passou de uma geografia de pólos (que correspondem genericamente à cidade moderna) para uma geografia de linhas com nodosidades, estruturadas em redes assimétricas e descontínuas.*”⁷⁸

Observamos agora na paisagem, diferentes formas e lugares, como se a imagem mental de cidade, desse lugar a uma mescla de casas, fábricas, campos e estradas. O espaço fragmentado, extensivo, como uma desconstrução da cidade tradicional, tomou toda a paisagem; o espaço urbano projecta-se agora para a periferia segundo o “*(...) código genético da cidade moderna: uma amálgama de natureza e artifício, de arquitectura e espaço público, de cidade e paisagem.*”⁷⁹ Reparámos, ainda assim, que “*a cidade tradicional densa, de contornos nítidos e com um centro de gravidade permanece mas em articulação com novos espaços urbanizados, de maior ou menor extensão, polarizados ou não por outros pequenos centros. (...) A mobilidade facilita e contribui para esta aparente dispersão.*”⁸⁰ O espaço urbano expandiu-se de forma acelerada a partir dos núcleos pré-existentes, em conurbações “*mono ou polinucleadas, mais ou menos aglomeradas ou fragmentadas, heterogéneas, polarizadas ou segmentadas, densas ou difusas;*

⁷⁷ CARERI, Francesco – *op.cit.*: 2002. p.180.

⁷⁸ OLIVEIRA, Maria Manuela – In *Memorian, na Cidade*: 2007. p.294.

⁷⁹ ÁBALOS, Iñaki – *Atlas pintoresco*. Vol. 1: el observatório: 2005. p.14.

⁸⁰ MARQUES, Teresa Sá – *Um território em mudança*: 1999. p.22.

*seguem dinâmicas de crescimento radioconcêntricas, em forma de dedos, lineares, em cachos, ou ainda «metastásicas».*⁸¹

Assim, para compreender as formas de crescimento do espaço urbano, é necessário reconhecer os mecanismos, as fases e os ritmos da construção de uma cidade. De acordo com Manuel de Solà-Morales, a construção da cidade faz-se em três tempos distintos: o parcelamento, a urbanização e a edificação; *“Porém estas três operações não actos simultâneos nem encadeados sempre de igual maneira. Pelo contrário, das múltiplas formas de se combinarem no tempo e no espaço, origina-se a riqueza morfológica das cidades.”*⁸² Ou seja, cada um destes tempos, se conjugado de forma e ordem diferente, origina diferentes tipologias urbanas, como observamos na FIG.13.

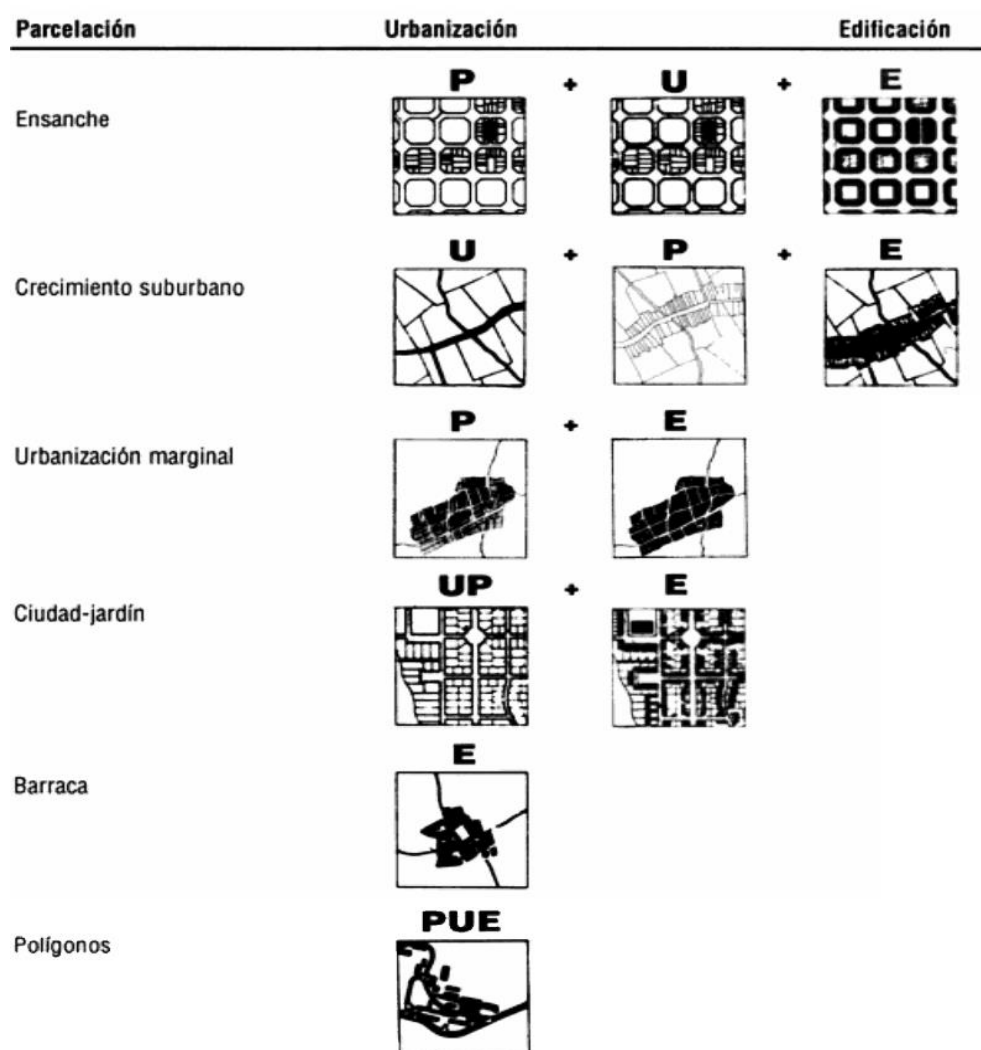


FIG.13_Esquema do processo de urbanização – Manuel de Solà-Morales (2008)

⁸¹ ARCHER, François – *op.cit.*: 1995. p.61.

⁸² SOLÀ-MORALES, Manuel de – *op.cit.*: 2008. p.19.

Os processos de urbanização na periferia seguem mecanismos necessariamente diferentes dos da cidade tradicional; os tempos e os espaços não são os mesmos, logo, as operações construtivas são diferentes. Parcelamento, infra-estruturação e ocupação, são os três mecanismos que geram as formas do difuso, que segundo Cidália Silva são: “tectónica, rarefeita, linear, nuclear e planeada.”⁸³ A conjugação em tempos e ordens diferentes destes três processos gera a variedade de formas do difuso.

Como parcelamento considera-se a “*operação de transformação do solo em rural ou em solo urbano; infra-estruturação é a operação de construção das infra-estruturas colectivas do território; ocupação é a operação de ocupação do solo por culturas agro-silvo-pastoris e por edificação.*”⁸⁴ O parcelamento é, como o nome indica, um mecanismo que cria parcelas, ou seja, atribui valor ou um uso, a um determinado espaço, quer seja urbano ou rural. A infra-estruturação (que substitui a urbanização existente na cidade tradicional) considera-se o acto de estruturar o território, criar estradas, caminhos e ruas; além de fornecer mobilidade a um determinado lugar, carregam consigo muitos outros serviços (saneamento, rede de água, electricidade e telecomunicações), servindo por tudo isto de suporte às várias actividades e edificações. A Ocupação (que substitui a edificação na cidade compacta) trata-se de dar uso a um determinado espaço, desde o residencial, comercial ou industrial, mas também o agrícola; a ocupação que na cidade é contígua, nem sempre se verifica na periferia, uma vez que o edificado é separado por “vazios”, embora estes sejam vazios com nome, com actividade e não espaços livres ou desocupados; apesar de não existir edificação nesses espaços, eles são ocupados, com várias actividades e usos sobretudo agrícolas, pelo que não se consideram espaços livres.

Da conjugação destes três mecanismos em diferentes tempos e espaços, resultam cinco formas (tectónica, rarefeita, linear, nuclear e planeada) que compõem o difuso: as quatro primeiras são de carácter espontâneo, de iniciativa privada, no qual se transforma o território parcela a parcela, e onde a unidade mínima de construção da paisagem assume o protagonismo, num processo cíclico, somatório

⁸³ SILVA, Cidália – *op.cit.*: 2007. p.8.

⁸⁴ *Idem.* p.8.

e que se prolonga ao longo do tempo. O último, é um processo instantâneo, onde todas as fases de construção se desenvolvem ao mesmo tempo ou de forma célere, seguindo um plano pré-definido; a promoção pública, ou privada substitui a autopromoção como impulsionador da transformação da paisagem.

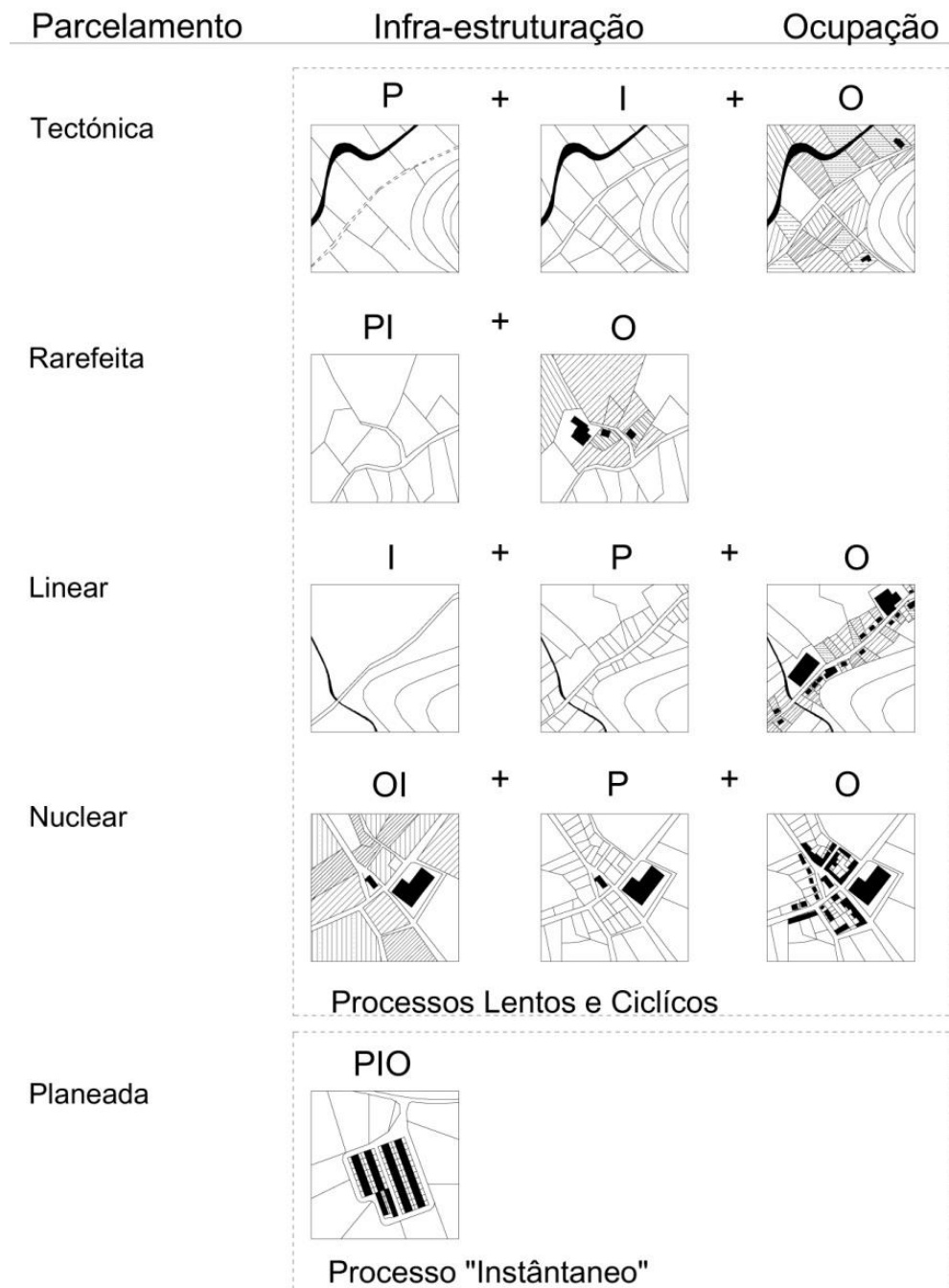


FIG.14_Esquema do processo de urbanização do difuso – Cidália Silva (2010)

Na FIG.14 observamos um esquema do processo de transformação do território difuso; a forma tectónica é um processo de transformação longo e faseado, que traça na paisagem uma estrutura parcelar adaptada á morfologia de cada lugar. Divide-se por três fases: um parcelamento inicial de implantação humana, que motiva posteriormente uma infra-estruturação; as parcelas vão sendo depois gradualmente ocupadas, “*por culturas agro-silvo-pastoris e por edifícios rurais, integrados no ciclo produtivo.*”⁸⁵ A forma rarefeita surge como uma variação da forma tectónica e caracteriza-se por uma disseminação sucessiva da ocupação pelo território; assente numa base já parcelada e infra-estruturada, é um “processo entre”, pois a sua forma encontra-se em aberto, sempre passível de ser alterada. Por sua vez, a forma linear “*tem como elemento estruturador uma infra-estrutura linear, á qual estão associadas a estrutura parcelar, ocupada por habitação e diversas actividades.*”⁸⁶ A forma nuclear surge pela polarização urbana junto de um elemento importante ou distintivo (indústria, serviços ou equipamentos) que pela atracção exercida concentra actividades e usos em sua volta. Essa ocupação sustentada pela boa infra-estruturação é a base de uma forma de desenvolvimento a peças urbanas que dependem da inicial para se implantarem. A forma planeada surge pela acção de um actor único, que transforma de uma parcela de forma simultânea; numa acção única o promotor, público ou privado, parcela o lugar, cria a infra estruturação e edifica, num processo sem tempo ao contrário do que acontecia até aqui.

Conhecemos agora uma realidade que já há muito observamos na paisagem, levantamos as camadas que o compõem; compreendemos que “*o território é o resultado de vários processos. O território, como se demonstra por estas cinco formas apresentadas, é objecto de uma longa estratificação no tempo*”⁸⁷, e o resultado das transformações levadas a cabo pelo seus actores; são essas as transformações que conseguimos agora desvendar e que devemos agora aplicar a um território concreto, a uma amostra que necessitamos conhecer. Deste modo, concluímos que “*a pele da cidade não é um involucro plano. É em si mesma, enquanto pele, uma rede qualitativa, uma membrana de diferenças sobre a qual*

⁸⁵ *Ibidem.* p.11.

⁸⁶ *Idem.* p.12.

⁸⁷ *Idem.* p.13.

cabem intervenções e estratégias, nuances e brusquidão. (...) A cidade contemporânea não é mais feia a cada dia: é cada dia mais rica."⁸⁸ Devemos por isso, reconhecer nas suas características e particularidades, não apenas problemas, mas antes oportunidades, para uma reinvenção da paisagem difusa.

⁸⁸ SOLÀ-MORALES, Manuel de – *op. cit.*: 2008. p.26.

3.2_O Vale do Ave.

3.2.1_Localização e contextualização.

O Vale do Ave é uma região situada no Noroeste de Portugal, sendo parte integrante de uma conurbação não metropolitana que abrange o litoral Atlântico entre Aveiro e Viana do Castelo. Esta conurbação multipolarizada integra em si a área Metropolitana do Porto (AMP), assim como as conurbações dos Vales do Ave e do Sousa e as manchas urbanas Braga/Barcelos (Vale do Cávado) e Vila Nova de Gaia/Aveiro. Podemos definir esta zona como um triângulo com os vértices em Viana do castelo, Amarante e Aveiro, contendo uma população de cerca de 2.900.000 habitantes⁸⁹, ou seja, cerca de um terço do total do país (10.555.853⁹⁰).

*“O território do Vale do Ave localiza-se a norte da conurbação metropolitana do Porto (entre os vales do Douro/Sousa [a sul] e o Vale do Cávado [a norte]); ocupa uma área de 433km² e tem uma dimensão de cerca de 22km na direcção Norte/Sul e de cerca de 30km Este/Oeste. Integra as sedes e a maior parte das freguesias dos concelhos de Guimarães, Vizela, Vila Nova de Famalicão, Trofa e Santo Tirso, bem como uma freguesia do concelho de Felgueiras.”*⁹¹ Estes municípios, pertencentes à zona intermédia do Vale do Ave, formam entre si um “distrito industrial” especializado na indústria têxtil/vestuário (com profundas raízes na produção tradicional do linho, no séc. xix). Portanto, podemos definir esta zona como uma *“região urbano-industrial, densamente ocupada por um padrão de urbanização e de industrialização rural difusa”*⁹², com 430.900 habitantes⁹³ distribuídos pelos cinco municípios que a compõem, sendo que apenas perto de um terço (31%, ou 133.624/430.900) dessa população, habita nas cidades e mais de metade dos alojamentos do Vale do Ave se situam em aglomerados de 2000 ou menos habitantes⁹⁴.

⁸⁹ PORTAS, Nuno; *et al.* – Políticas Urbanas: 1^aed. 2003. p.46.

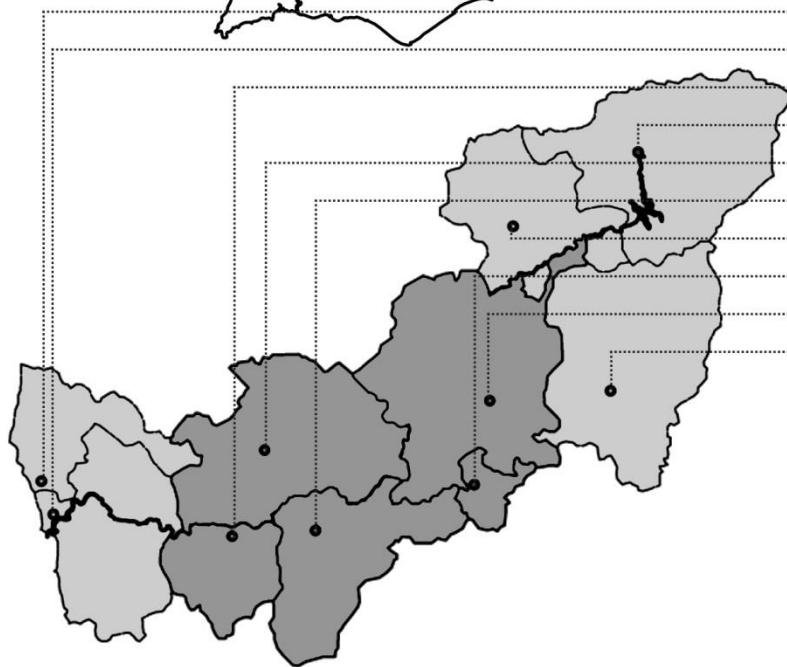
⁹⁰ Dados Censos 2011.

⁹¹ SÁ, Manuel Fernandes; DOMINGUES, Álvaro – Cidade Difusa do Noroeste Peninsular, vol. II: 2002. p.74.

⁹² DOMINGUES, Álvaro – Formas e Escalas da Urbanização Difusa: 1999. p.52.

⁹³ Ver Anexo i.

⁹⁴ Plano de Bacia Hidrográfica do Ave. 1^aFase:vol. I: 2000. p.18.



Póvoa de Varzim

Vila do Conde

Trofa

Vieira do Minho

Famalicão

Santo Tirso

Póvoa de Lanhoso

Vizela

Guimarães

Fafe

d1.Localização:
O Vale do Ave no território português.



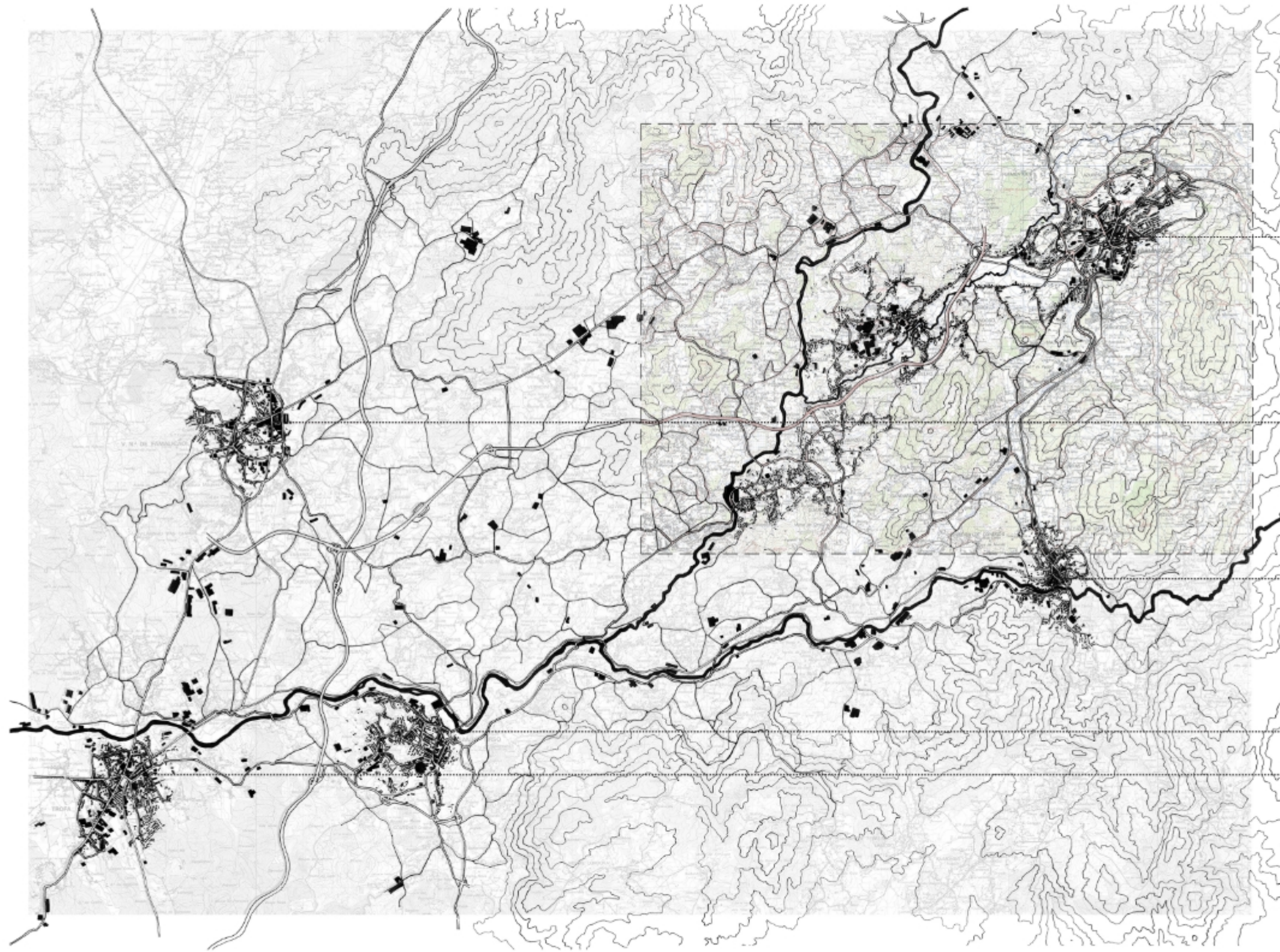
0km 10km 20km

Deste modo, podemos afirmar que a conurbação policêntrica, com base nas sedes de concelho e algumas das suas vilas mais importantes, desempenha um papel estruturador dentro do modelo de ocupação difuso, embora tendo sempre presente que este é um território que se define pela urbanização dispersa “entre cidades”. Trata-se de um território urbanizado por uma implantação dispersa, caracterizado por um processo intenso de industrialização rural difuso (sobretudo têxtil) e onde a maior parte da população vive fora dos grandes polos urbanos, num misto de padrões de urbanização que apenas começamos a compreender: polos urbanos densos, seguidos de periferias dispersas, densificações lineares ao longo das estradas nacionais, vilas antigas transformadas pelos processos de industrialização intensos, nucleações em pontos importantes das redes e um pouco por todo o lado⁹⁵.

Esta implantação difusa acarreta consigo diversos problemas, gerando um território gravemente deficitário de infra-estruturação básica (sistema viário, saneamento, recolha de lixo, abastecimento de água, gás, electricidade e telecomunicações) e com enormes dificuldades de acesso a serviços e equipamentos públicos (serviços de saúde e educação, transportes públicos, equipamentos desportivos e de lazer); este défice de infra-estruturação originou graves abusos ambientais, sobretudo dos cursos de água, que se encontram bastante poluídos, mas também ao nível da qualidade do ar, pela forte presença industrial e pela dependência do automóvel como meio de locomoção; observamos ainda um urbanismo fortemente predador de recursos, quer espaciais, quer naturais, que criam graves consequências paisagísticas.

Este é um território com uma herança agrícola fortemente marcada, mas onde o sector secundário é o principal empregador, sendo que cerca de três quartos da população local trabalha em indústrias transformadoras, sobretudo no têxtil. Com a explosão da têxtil observou-se um abandono progressivo da actividade agrícola (que tinha alguma representatividade até aos anos 80), fortalecendo por seu lado o sector terciário, que tem vindo a ganhar preponderância na região (sobretudo nos grandes pólos urbanos).

⁹⁵ PORTAS, Nuno; *et al.* – *op. cit.*: 2003. p.46.



Guimarães

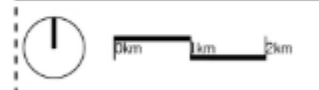
Famalicão

Vizela

Santo Tirso

Trofa

d2.Vale do Ave:
Localização do Vale do Selho.



Além dos pólos urbanos densos, este é um território composto de formas de povoamento dispersas, em linearidades ou pequenas nodosidades, numa ocupação de baixa e média encosta, ocupando vales abertos e férteis até á cota dos 300m; é também um território historicamente caracterizado por uma ocupação rural dispersa, em pequenos aglomerados que sobreviviam das explorações agrícolas e estruturada por uma estrutura parcelar extremamente fragmentada, produto dum processo de subdivisões sucessivas.

3.2.2_Morfologia.

3.2.2.1_O suporte físico: topografia e hidrografia.

O Rio Ave tem a sua nascente na Serra da Cabreira, concelho de Vieira do Minho, a 1260m de altitude e tem a sua foz em Vila do Conde, percorrendo no seu trajecto perto de 100km⁹⁶, tendo como seus afluentes o Rio Este (pela margem direita) e o Rio Vizela (pela margem esquerda), além de outros pequenos rios e ribeiros de menor caudal. *“Desde a nascente até à proximidade da albufeira do Ermal, no concelho de Vieira do Minho, o Rio é em geral estreito e serrano. Depois passa a ser progressivamente mais largo, correndo tranquilo e traçando de forma geral um vale muito aberto, de margens planas e bastante espraçadas.”*⁹⁷

A região do Vale do Ave desenvolve-se perpendicularmente ao litoral, na direcção Este/Oeste, confrontando *“a Norte com a bacia hidrográfica do Rio Cávado, a Oriente com a bacia hidrográfica do Rio Douro e a Sul com a bacia hidrográfica do rio Leça.”*⁹⁸ Tem uma bacia hidrográfica com uma *“área de 1391km², dos quais cerca de 247 km² e 340 km² correspondem, respectivamente às áreas das bacias dos seus dois afluentes mais importantes: os Rios Este e Vizela.”*⁹⁹ No seu percurso, o Rio Ave, atravessa os concelhos de Vieira do Minho, Póvoa de Lanhoso, Guimarães, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso, Trofa e Vila do Conde, sendo que fazem ainda parte da sua bacia hidrográfica os concelhos de Fafe e Vizela.

Este rio sinuoso, situado num vale aberto de margens planas e largas, com bacias profundas e amplas, e caracterizadas por paisagens agrícolas, permitiu o assentamento das populações, que devido às suas Lameiras, Várzeas e Veigas (planícies de aluvião, que se encontravam ao longo das margens) férteis, onde era possível plantar variadíssimas culturas, além de proporcionar pasto para o gado, formando um habitat favorável à implantação nas suas margens.

O Rio Ave foi também um dos factores essenciais (assim como a proximidade ao antigo centro têxtil – o Porto – e a mão-de-obra barata e especializada) para a implantação e desenvolvimento da indústria têxtil; este facto que viria a mudar a

⁹⁶ Plano de Bacia Hidrográfica do Ave. 1ªFase:vol. I: 2000. p.2.

⁹⁷ *Idem.* p.7.

⁹⁸ *Idem.* p.1.

⁹⁹ *Idem.* p.1.

face deste território, uma vez que foi o aproveitamento das qualidades motoras que o rio proporcionava, que fez com que as unidades fabris se instalassem ao longo do seu curso, despoletando o desenvolvimento da região.

Quanto à topografia, o Vale do Ave tem um perfil transversal em “U”, muito aberto, desenvolvendo-se perpendicularmente à linha de costa e no seu sector intermédio, a secção estudada, é delimitada a Norte pelo conjunto montanhoso dos Montes Sobreirinho, Eiras e Penedice, Outeiro, Sameiro e Falperra; a Sul pelo Monte Córdova, Serra da Agrela, Monte Pisão e Serra de Carvelo; a Nascente, entre os rios, Ave e Vizela, a cadeia montanhosa Penha/S. Bento; destacam-se ainda dois montes, que se encontram em situação isolada dentro dos limites do vale, sendo eles o Monte de Santa Tecla e o Monte da Senhora do Monte.

Nesta região de características pouco acidentada, podemos encontrar cotas que vão desde os 25m na Trofa, até ao seu ponto mais alto, a montanha da Penha (no concelho de Guimarães) com o seu cume a 613m de altitude, sendo na sua generalidade composta de zonas planas, ou pouco acidentadas, junto ao rio, enquanto o declive se vai acentuando à medida que se aproxima de cotas mais elevadas, sendo estas cobertas por áreas florestadas ou mato.

3.2.2.2_ O suporte natural

Quanto ao suporte natural, podemos resumi-lo a duas vertentes distintas: uma, a área florestada existente nas cotas mais elevadas, sobretudo a uma cota superior aos 200m, propicia à exploração silvícola; e outra, à cota baixa, nas áreas ribeirinhas, quase todas transformadas pela mão do homem em áreas agrícolas, uma vez que a sua fertilidade as torna propícias à utilização agro-pastoril.

O tipo de vegetação e a relação humana com esta, não é alheia aos factores climáticos desta região. Sendo este um território de influências atlânticas, a temperatura amena, as chuvas abundantes e a humidade elevada, permitem o crescimento espontâneo da cobertura vegetal nativa, qualidades que foram aproveitadas em benefício do homem, com uma actividade agrícola intensa e proveitosa.

3.2.2.3_O suporte infra-estrutural.

O suporte infra-estrutural sempre teve neste território uma importância fulcral. A primeira infra-estruturação, iniciada pelos romanos, aproveitava a via natural que o vale oferece, construindo nele as suas vias. Estas vias foram apenas o início de um processo longo, que inicialmente ligava apenas os maiores núcleos urbanos, mas que cedo foram aproveitadas para uma implantação dispersa do território. E quanto maior a dispersão, maiores eram as necessidades de infra-estruturação.

Até ao início da industrialização do território as condições urbanas pouco se alteraram. Com a industrialização, deu-se uma primeira infra-estruturação com a conclusão das estradas nacionais, que vieram substituir as antigas estradas reais. Esses novos eixos assumiram uma grande importância territorial, definindo a estrutura sobre a qual o modelo urbano disperso cresceu.

Os grandes pólos urbanos, as cidades de Guimarães, Famalicão, Trofa/Santo Tirso e Vizela tornaram-se nos vértices desses eixos, que formam um quadrilátero, com dois lados a ladearem paralelamente ao Rio Ave, sendo que os outros se inserem perpendicularmente a este.

Paralelamente a este sistema central, funciona um outro sistema mais periférico, de cariz municipal, que liga a sede do concelho a núcleos mais pequenos. Normalmente operam como ramais, que partem da linha central, chegando aos núcleos que se inserem fora do alcance das estradas nacionais; ainda a uma escala mais pequena, um sem número de pequenas ruas ou caminhos rurais, ligam desde campos a casas mais isoladas, funcionam num sistema de capilaridade que abrange toda a paisagem. Podemos portanto, resumir o sistema infra-estrutural como um sistema capilar, uma vez que a rede central distribui para uma rede periférica que por sua vez leva a uma rede capilar, numa rede hierárquica funcional que nem sempre é compatível com a hierarquia espacial.

A zona a abordar neste estudo, é a que chamam “Médio Ave”, ou seja, a área compreendida nos concelhos mais habitados: Guimarães, Vizela, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso e Trofa; esta região é estruturada pelas sedes de concelho e pelas ligações entre si. O eixo Porto/Braga (E.N.14 e A3), que passa nas cidades da Trofa e Famalicão em direcção a Norte, delimita e estrutura o lado oeste desta conurbação; a ligação Famalicão/Guimarães (E.N.206), a norte, desenvolve-se

paralelamente ao vale e estabelece um dos eixos longitudinais Este/Oeste, juntamente com o eixo Guimarães/Santo Tirso (E.N.105), a sul, e que passa por Vizela, seguindo posteriormente para a Trofa; a E.N.15 faz também o eixo Oeste, Guimarães/Vizela.

Mais recentemente, o Vale do Ave pode contar com uma auto-estrada, primeiro com um troço (A7) que ligava o nó da A3 de Famalicão a Guimarães e posteriormente o troço Guimarães/Braga (A11).

3.2.2.4_ O suporte funcional: estrutura parcelar e ocupação do solo.

A ocupação do solo e a estrutura parcelar, surgem do confronto entre as formas da topografia e as intervenções individuais dos seus actores, que alteram segundo necessidades específicas a forma do território. A situação topográfica e hidrográfica, favorável ao assentamento humano, permitiu acolher pequenas comunidades desde pelo menos o II milénio a.C., que se espalharam pela região, iniciando um longo processo de transformação da paisagem. As parcelas de formas diferentes, orgânicas, devem a sua feição tanto á sua adaptação a uma topografia irregular, assim como á manipulação humana, que divide e subdivide, num processo temporal prolongado que passa de geração para geração. *“Como detentor de características geográficas e climáticas muito próprias, o acidentado do terreno, repartido por montes e vales, proporcionou um «habitat» favorável ao aparecimento de pequenos aglomerados populacionais de casais com os seus micro-agro-silvo sistemas.”*¹⁰⁰ Esses casais recorriam ao minifúndio como forma de subsistência, foram dando assim forma a uma estrutura parcelar extremamente repartida, resultado de um processo de divisões sucessivas que moldaram a face da paisagem.

Esta é portanto, uma paisagem rural extremamente complexa, onde os campos agrícolas e pastos ocupam a extensa planura do fundo dos vales, traçando uma intrincada reticula, que cobre desde o alto dos montes até aos rios e frequentemente bordejando as águas. As planícies de aluvião (vulgos lameiras) foram a base perfeita para a implantação de uma exploração agrícola intensa; propícias a uma agricultura diversificada, onde prevalece o milho de verão embora

¹⁰⁰ FERREIRA, Manuel – A experiência de Guimarães: 1993. p.391.

muitas outras culturas surjam com frequência, são depois ocupadas por pastos no inverno. Renques de árvores e vinhas delimitam os campos, finamente parcelados por muros de granito, e pontuados de um povoamento disperso a eles associados; explorações diminutas, com elevadas densidades de população rural, que encheram as fábricas têxteis.

O povoamento rural disperso (em pequenos aglomerados ou isolados em quintas), de baixa e média encosta, resulta da necessidade de proximidade com as explorações agrícolas e com uma infra-estruturação débil e insuficiente, que dificultava a circulação de bens e pessoas. Esta foi a base de uma urbanização difusa, que se estendeu ao longo do séc. xx.

3.2.3_A história do Vale do Ave.

No caos e desordem aparentes do território difuso, devemos “adivinhar”, como refere André Corboz¹⁰¹, a ordem que estrutura estes espaços. Devemos compreender, portanto, que a estrutura do território, dispersa, irregular, é a resultante da intersecção entre a morfologia e intervenção do homem. Logo, concluímos que estes espaços “*são resultado de um processo de subdivisão ao longo do tempo, de uma geração para a outra.*”¹⁰² Então, se o que vemos é resultante de um processo que deixou marcas profundas, devemos desvendar os estratos de uma longa história, de modo a melhor compreender a realidade do território contemporâneo.

¹⁰¹ CORBOZ, Andre – *op. cit.*: 2004.

¹⁰² SILVA, Cidália – *Beyond Buildings and Roads*: 2010. p.44.



A industrialização do Vale do Ave foi o momento impulsor da transformação urbana deste território. Iniciando-se em meados do séc. XIX, e aproveitando os recursos hídricos e humanos da região, criou as condições para o crescimento populacional e urbanístico acelerado, que assentando sobre uma base rural dispersa originou um urbanismo disperso que se estende pelos campos agrícolas, ao longo dos cursos de água ou das vias de comunicação.



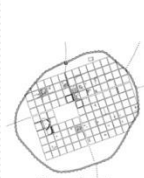
A fundação de Portugal dá-se enquanto o movimento de reconquista progride para sul, retomando os territórios ocupados pelos Mouros. Como recompensa pelos seus contributos nessa campanha, o Conde D. Henrique recebe o comando do Condado Portucalense, que compreendia os territórios do norte de Portugal, incluindo a Villa de Vimaranes, da qual faria capital do Condado. Após a sua morte, o seu filho e sua esposa iniciaram uma disputa para assumir a liderança desses territórios, da qual D. Afonso Henriques sai vitorioso, dando assim início ao movimento de independência de um novo país, Portugal. A cidade de Guimarães, como capital do novo reino, assume uma grande importância, desenvolvendo-se e aumentando de tamanho. Porém, observam-se também, inúmeras explorações agrícolas que se vão dispersando por todo o vale, dando assim início a um processo de ocupação difuso que hoje reconhecemos.

1128 - Batalha S. Mamede, Fundação Portugal

As investidas muçulmanas invadiram a quase totalidade do território peninsular, à excepção dos terrenos montanhosos das Astúrias. Porém, não chegaram a instalar-se nos territórios mais ao norte, onde não se registam vestígios da sua passagem.

711 - Invasões Árabes

585 - Invasões Bárbaras: Visigodos



Bracara Augusta

Com a ocupação Romana, ocorreu uma mutação social e organizativa das sociedades indígenas, introduzindo novas formas de estabelecimento humano, que culminaram numa reorganização territorial. Assim, deu-se início a um processo de transição, que incorporou os castros já existentes, mas ao mesmo tempo fundou novos polos urbanos e Villas rurais, criando também vias que os ligavam entre si.

136/138 a.C. - Romanização



Citânia de Briteiros

Por todo o noroeste peninsular, existem desde finais da idade do bronze inúmeras povoações castrejas, que ocupam os cumes dos montes da região.

Estes encontram-se dispersos pelo território do Vale do Ave, com uma implantação montanhosa, isolada e fortemente fortificadas, desenvolvendo uma economia recoletores/pastoril com recurso a uma agricultura esporádica.

XII séc. a.C. - Povoações Castrejas



Anos 90 - Crise do Têxtil

Anos 50 - 2ª Fase industrialização

1884 - Inauguração Linha Ferrea Guimarães/Porto

1850 - Inauguração Estrada Nacional Guimarães/Porto

1845 - Inauguração da Fábrica de Fiação do Rio Vizela

1143 - Tratado de Zamora

A reconquista cristã retomou os territórios invadidos, alavancada pelas populações que permaneceram nos seus povoados, resistindo e continuando a cultivar as suas terras.

873 - Reconquista cristã: fundação de Vimaranes

As invasões Bárbaras, que se sucederam a partir do séc.V, introduziram poucas alterações no território do Vale do Ave, instalando-se nas cidades e villas fundadas pelos romanos.

409 - Invasões Bárbaras: Suevos

As invasões celtas, que decorreram durante a II Idade do Ferro (700/500a.C.) ocupando todo o norte da península Ibérica, em vagas que se sucederam por mais de dois séculos criando uma miscigenação com os povos indígenas - os Ibéros - dando origem aos Celtiberos. Estas invasões não intruziram grandes alterações a esses povoados, adoptando-os para habitarem este território.



Citânia de Sanfins

VI séc. a.C. - Invasões Celtas

3.2.5.1_Dos finais da idade do bronze á Romanização.(I milénio a.C. ao séc. II a.C.)
“É hoje quase consensual a aceitação de que a cultura castreja busca as suas raízes nos finais da Idade do Bronze e termina na segunda metade ou finais do séc. I d.C.”¹⁰³. Pode-se então dizer, que a implantação humana neste território é já bastante antiga, uma vez que são visíveis bastantes vestígios de povoações castrejas na região do Ave; estas foram outrora ocupadas por tribos autóctones, que se encontrando espalhadas um pouco por todo o noroeste Peninsular, resultando num foco de densidade humana que se mantém até aos dias de hoje. Estas tribos indígenas – os Iberos – foram sendo continuamente influenciadas pelos povos invasores, como é o caso dos Celtas, que por volta do séc. VI a.C. invadiram estas regiões¹⁰⁴, criando uma população heterogénea, nos usos e costumes – os Celtiberos. Logo, concluímos que o vale amplo e de margens planas, o clima ameno e a vegetação de crescimento espontâneo, são factores que desde cedo providenciaram um espaço ideal para a implantação humana.

Deste modo, as comunidades castrejas do Vale do Ave, que habitavam os topos dos montes, em situação sobranceira sobre ao vale, protegendo-se assim de eventuais ataques de povos invasores, foram os percussores do desenvolvimento da região. E, “sem embargo de abrigos dispersos pelos vales e planícies, utilizados temporariamente por pastores e cultivadores, (os aglomerados castrejos) representam uma forma de povoamento fortemente concentrada, determinado pela natureza do assento como pela função defensiva.”¹⁰⁵ Estes povos desenvolveram uma economia recolectora/pastoril, que primava sobre uma agricultura esporádica, com culturas episódicas de cereais, facto que não era alheio á sua implantação montanhosa, longe dos terrenos mais férteis, junto dos rios (FIG.16).

Porém, este tipo de ocupação perdurou durante todo o I milénio a.C., sendo no séc. ii a.C. adoptada pelos Romanos, que ao invés de fazerem “tábua rasa” desses povoados, iniciaram um processo de “Romanização” do território. Este tipo de povoação foi sendo progressivamente abandonado a partir do séc. I d.C., devido á pacificação do território e ao incremento das actividades mercantis. Estes factores favoreceram um novo tipo de implantação, nos vales, junto às vias que agora

¹⁰³ DINIS, António P. – Ordenamento do território do baixo Ave no i milénio a.C.: 1993. p.115.

¹⁰⁴ RIBEIRO, Orlando – A formação de Portugal: 1987. p.25.

¹⁰⁵ *Idem.* p.24-25.

percorriam o território, sendo um período mais propício à criação de cidades, em detrimento das fortificações no cimo dos montes.

Portanto, desde “há 4000 anos o povoamento alcançara já, nas montanhas, os limites actuais. Quando da conquista romana, quase em cada cabeço havia uma aldeia: foi a gente dos castros que, descendo aos vales, cultivou as Villas em que a terra se repartiu.”¹⁰⁶

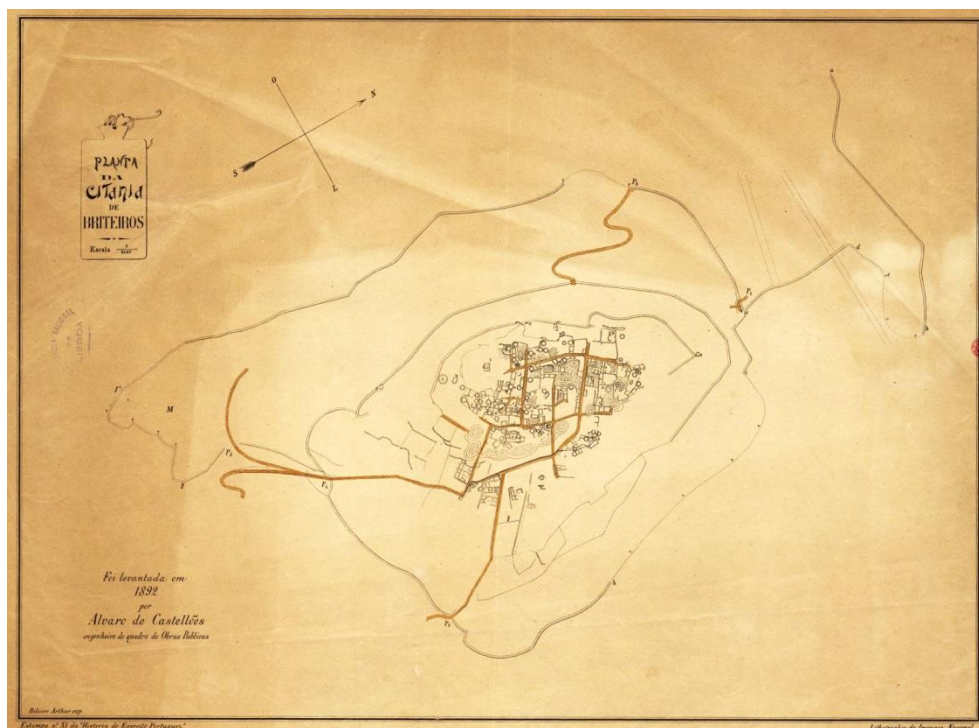


FIG.16_Citânia de Briteiros – Alvaro de Castellões (1892)

3.2.5.2_Da Romanização à fundação de Portugal. (Séc. II a.C. ao Séc. X d.C.)

A “Romanização” do Vale do Ave, que sucede a partir do séc. II a.C., é considerado “um dos marcos cronológicos mais importantes no quadro historiográfico do Noroeste Peninsular, (e) dá-se entre 136/138 a.C., no momento da passagem, rumo aos terrenos sobre o Douro, de Décimo Júnio Bruto, Governador da Hispânia Ulterior.”¹⁰⁷ Com a ocupação Romana, ocorreu uma mutação social e organizativa das sociedades indígenas¹⁰⁸, trazendo uma nova forma de estabelecimento humano, culminando numa reorganização territorial por Augusto, com a criação das três

¹⁰⁶ *Ibidem*. p.39.

¹⁰⁷ PINHO, Jorge M. - O Iº Milénio a.C. e o estabelecimento rural romano na vertente fluvial do Ave: 2009. p.70.

¹⁰⁸ *Idem*. p.70.

capitais conventuais da *Gallaecia*¹⁰⁹ – *Bracara Augusta* (Braga), *Lucus Augusti* (Lugo) e *Asturica Augusta* (Astorga) – mas também de novas *Civitates* regionais, como *Cale* (Porto), *Tongobriga* (Marco de Canavezes) ou *Oculis* (Vizela). *Bracara Augusta*, como capital regional do noroeste Peninsular, era também o centro administrativo e religioso do *Conventus Bracarensis*, dominando os terrenos e povoações romanizadas (povoações de origem castreja que perduram durante o período de ocupação Romana) entre o Rio Douro e o Rio Minho (FIG.17).

Logo, a reorganização levada a cabo por parte dos Romanos, levou a uma transformação da paisagem com o rasgar de rotas comerciais, juntamente com o desenvolvimento da agricultura, que veio substituir “*a economia de montanha, com episódicas culturas de cereais nas encostas e larga utilização dos produtos dos bosques, (que) cedeu lugar ao aproveitamento intensivo dos melhores solos da planura e do vale (...).*”¹¹⁰ Como consequência, as *Villas Romanas*, implantadas no sopé das colinas que outrora defendiam os castros, ocuparam as amplas várzeas e definiram a estrutura agrícola, plantando aí o trigo ou a vinha, servindo-se da nova rede viária para transportarem os bens produzidos para as cidades.

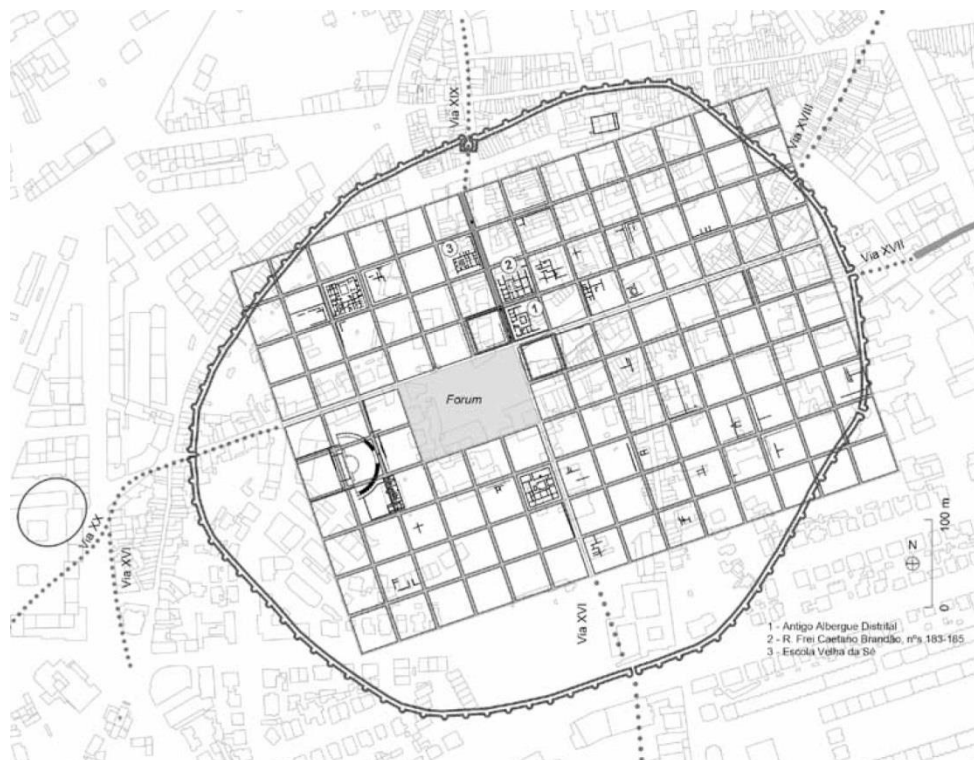


FIG.17_Proposta da Estrutura Urbana de Bracara Augusta no séc.IV/V – Maria Ribeiro; Arnaldo Melo (2013)

¹⁰⁹ Província Romana da Hispânia, situada no noroeste Peninsular, correspondendo hoje, grosso modo, aos territórios da Galiza e Norte de Portugal.

¹¹⁰ RIBEIRO, Orlando – *op.cit.*: 1987. p.28.

Já ao nível urbano, as mudanças não foram tão radicais, uma vez que o processo de “Romanização” permitiu a continuidade de muitas povoações castrejas, como resquícios de um território que era já densamente habitado, adaptando-as, no entanto, ao novo estilo de vida Romano. Não obstante, edificaram-se alguns povoados, como *Bracara Augusta* (Braga), ou *Oculis* (Vizela), como uma “*nova forma de estabelecimento, sem preocupações defensivas, mais próximas dos recursos a explorar, assim como das linhas de comércio naturais*”¹¹¹: as estradas e os rios.

Deste modo, definiu-se a génese da estrutura Urbano/Rural que dominou o território durante muitos séculos: a cidade, como espaço urbano denso, centro administrativo e comercial, mas dependente das *Villas* rurais que a rodeiam de forma dispersa, de modo a ver supridas as necessidades de bens alimentares, assim como as povoações dependem da cidade para acederem a bens e serviços que de outro modo lhes eram inacessíveis.

Essa estruturação, que dependia fortemente da rede infra-estrutural, ligando cidades entre si, mas também territórios urbanos dos territórios rurais, começou a definir assim alguns dos eixos principais que ainda hoje existem: o troço *Cale/Bracara Augusta* (Porto/Braga) ou o troço *Tongobriga/Bracara Augusta* (Freixo – Marco de Canavezes/Braga) que passava por *Oculis* (Vizela).

O domínio Romano perdurou até ao séc. IV d.C., quando foi interrompido pelas invasões Germânicas, dos Suevos e Visigodos, que dominaram a Península até às invasões Árabes de 711. Os Suevos invadiram a província Romana da *Gallaecia*, dominando entre os anos de 409 e 585, data em que foram anexados pelos Visigodos. “*Preferindo viver no campo, não há memória de nenhuma povoação fundada pelos bárbaros*”¹¹², instalando-se nas cidades fundadas pelos Romanos, adotando *Bracara Augusta* como capital do seu reino.

Anexados pelos Visigodos no séc. VI d.C., estes povos mantiveram-se no domínio da Península Ibérica até às invasões Árabes, que em 711 d.C. atravessaram o estreito de Gibraltar e tomaram o poder da quase totalidade do território, á excepção de

¹¹¹ PINHO, Jorge M. – *op.cit.*: 2009. p.70.

¹¹² RIBEIRO, Orlando – *op. cit.*: 1987. p.32.

uma pequena faixa de territórios montanhosos nas Astúrias. E, embora os Mouros tenham invadido a quase totalidade do território peninsular, não chegaram a instalar-se nos territórios mais ao norte, nomeadamente os situados acima do Douro, em que não se registam vestígios da sua passagem.¹¹³

Sendo este um período de grande agitação, não foi propício ao desenvolvimento urbano, porém os povos invasores introduziram novas técnicas (introdução do arado quadrangular e do espigueiro, pelos povos germânicos¹¹⁴; desenvolvimento do regadio, por parte dos Árabes) e culturas agrícolas (centeio, de origem germânica; os pomares e variedades hortícolas, de origem Árabe¹¹⁵), que foram importantes no desenvolvimento da mesma.

Podemos então considerar que *“as invasões germânicas correspondem a um importante episódio político e militar que não trouxe nenhuma alteração considerável ao estilo de vida das populações.”*¹¹⁶ Assim como, acerca da presença Árabe nesta região, que *“sob o influxo do clima atlântico e das primeiras vitórias cristãs, as serras e vales setentrionais quase não chegaram a conhecê-la”*¹¹⁷.

O movimento de reconquista cristã dos territórios ocupados pelas invasões Árabes deu-se desde meados do séc. viii, apenas algumas décadas depois de se verem confinados aos territórios Asturianos; e já no séc. X os territórios cristãos alargavam-se até ao rio Mondego, uma vez que a continuidade das populações, que se mantiveram nos seus povoados, permitiu alavancar essa reconquista¹¹⁸ (FIG.18). A despeito de guerras e mudanças de senhores, as populações rurais mantiveram-se, as povoações resistiram e continuaram a cultivar as suas terras, por entre guerras ocasionais, mantendo a continuidade de um território, que apesar de invadido, nunca foi ocupado pelos Árabes.

¹¹³ *Ibidem*, p.34.

¹¹⁴ *Idem*, p.32-34.

¹¹⁵ *Idem*, p.32-34.

¹¹⁶ *Idem*, p.31.

¹¹⁷ *Idem*, p.34.

¹¹⁸ *Idem*, p.37.



FIG.18_ Povoações e templos do Concelho de Guimarães do séc. VI ao séc. X - Avelino Costa (1981)

Entretanto os territórios reconquistados, entre os quais o Vale do Ave, eram distribuídos pelos novos Senhores, que voltavam do exílio Asturiano, de modo a consolidar essa retoma. Os terrenos da *Villa de Vimaranes*, assim denominados devido ao seu fundador Vimara Peres, Senhor a quem foram atribuídas estas terras, e onde edificou esse povoado no ano 873 d.C.¹¹⁹; estas terras chegariam por herança á Condessa Mumadona Dias, que nelas mandou construir um Convento e posteriormente um Castelo (entre os anos de 959 e 968), para defesa da *Villa*, permitindo assim o assentamento da população, naquele pequeno burgo de agricultores e artesãos (FIG.19).

¹¹⁹ CARDOSO, Mário – Vimara Peres e Guimarães: 1968. p.131.

“Guimarães adquiria então indiscutivelmente crescente importância, em especial, a partir do governo de Mumadona Dias”¹²⁰, sendo elevado a cidade aquando da atribuição do foral por D. Henrique de Borgonha em 1096, assumindo-se como sede do Condado Portucalense e ponto de partida para a fundação de Portugal. Esse reassentamento da população nas cidades, mas também nas periferias rurais, permitiu a consolidação da estrutura dispersa no Vale do Ave.



FIG.19_Villa de Vimaranes de 950 a 1279

3.2.5.3_Da fundação de Portugal á industrialização.

A fundação da nação portuguesa iniciou-se aquando da atribuição do recém-criado Condado Portucalense, sediado em *Bracara Augusta*, a Henrique de Borgonha pelos seus contributos na reconquista cristã. Este facto seria importante para a definição do território português, uma vez que o seu filho D. Afonso Henriques, após a disputa com a sua mãe (D. Teresa, regente do Condado Portucalense durante a

¹²⁰ *Ibidem*. p.132.

menoridade do filho e filha do Rei Afonso VI de Leão e Castela) no ano de 1128, na batalha de S. Mamede, assume a liderança do Condado e vê reconhecida a independência do país em 1143 com a assinatura do Tratado de Zamora. Este período foi crucial no desenvolvimento urbano da região do Vale do Ave, uma vez que após a reconquista, foi feita uma aposta na consolidação demográfica, e como consequência as povoações locais aumentaram e ganharam notoriedade.

Guimarães como capital política do recém-criado país foi o ponto de partida para a reconquista do restante território, assumindo-se como o primeiro centro de poder, necessitando por isso de protecção, que o seu castelo e as muralhas que rodeavam a cidade concebiam. Começa assim a formar-se a estrutura medieval do território.

Com a conquista de territórios cada vez mais para sul, a capital do país foi transferida, mas já estavam lançadas as bases do desenvolvimento do território do Vale do Ave. Fora da cidade as pequenas povoações rurais começavam a ganhar forma, sendo que existem já registos dessas paróquias, embora no período até à industrialização esses terrenos mantivessem a estrutura medieval dispersa que sempre caracterizou a região.

“Em vez de latifúndios talhados á larga na terra erma, os ricos de então possuíam, dispersos por todo o Noroeste, muitas leiras e cortinhas (quintais murados) e quinhões em Villas de vários donos (...). A propriedade está apertada, rodeada de muros, há prédios engravados em outros maiores, a terra e as arvores pertencem às vezes a donos diferentes, numa confusão só possível em território ocupado há muito.”¹²¹

Concluimos assim que no Vale do Ave, assim como na restante zona noroeste, as *“sucessivas apropriações, na sequência de acções guerreiras mais individualizadas criaram condições para que se originassem explorações rurais de menor dimensão, congregando mais gente.”¹²²* A rede infra-estrutural, de estradas e caminhos rurais, cresceu com a maior disseminação da população pelo território (FIG.20). Começam-se então a definir os principais eixos da região, que sobrepondo-se por vezes a vias romanas pré-existentes, ligam os principais pólos urbanos.

¹²¹ RIBEIRO, Orlando – *op.cit.*: p.38.

¹²² MEDEIROS, Carlos Alberto – Um relance da ocupação humana do território português: 1992. p.54.

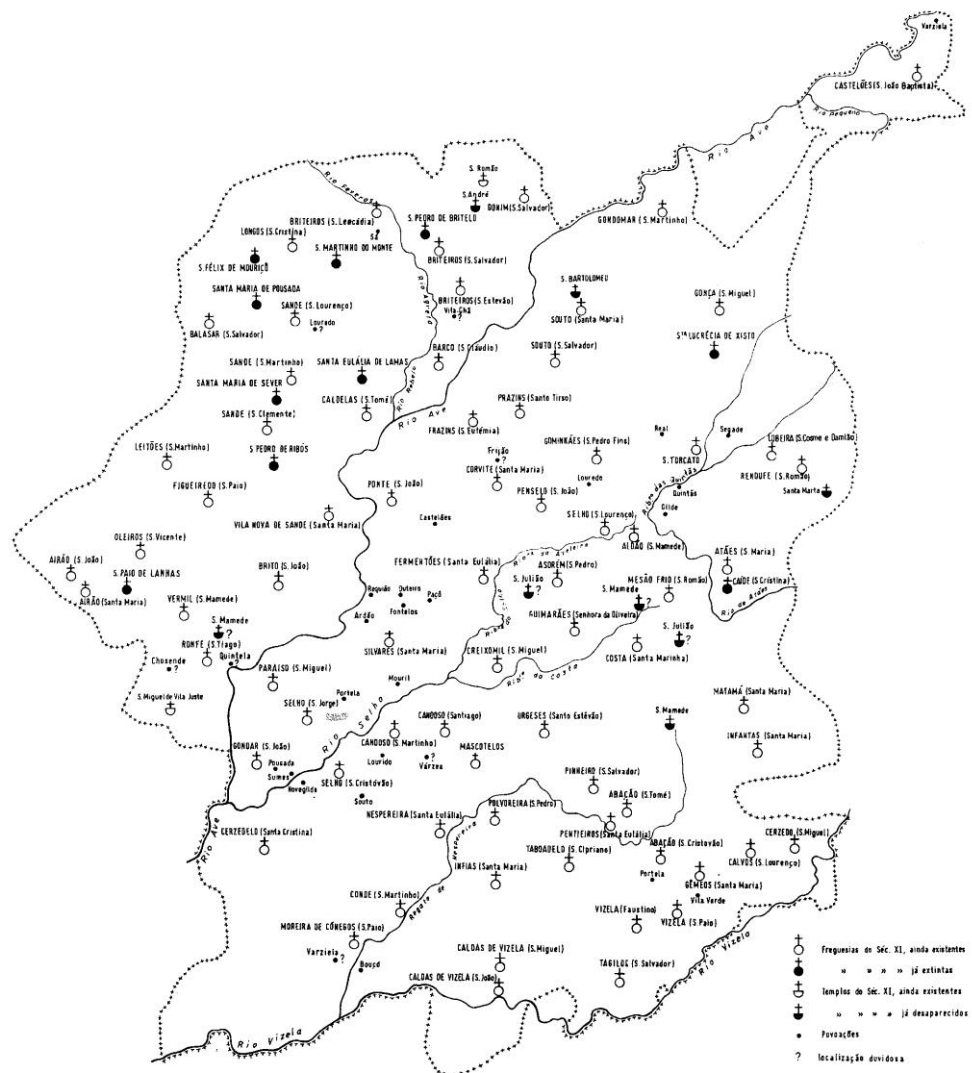


FIG.20_Povoações e templos do Concelho de Guimarães no séc. XI - Avelino Costa (1981)

3.2.5.4_Da industrialização á crise da têxtil.

Até à industrialização deste território, este podia ser descrito da seguinte modo: a cidade muralhada, definida, delimitada, rodeada de pequenos aglomerados ou paróquias predominantemente rurais, com casais (pequenas quintas), disseminadas de forma dispersa no território em pequenas explorações agrícolas. Grosso modo, trata-se de uma ocupação de meia encosta, entalada entre as áreas agricultadas (á cota baixa) e as zonas florestadas (á cota alta). Com a industrialização despoletou-se um processo de transformação do território, que lhe mudaria a forma irreversivelmente.

A industrialização do Vale do Ave, que sucedeu em meados do séc. xix, e apoiou-se em factores, tanto históricos, como económicos para se instalar na região, uma vez

que a tradição da produção do linho se encontrava profundamente enraizada na zona, possibilitando aos empregadores uma mão-de-obra especializada e de baixo custo. Assim a mudança da indústria algodeira, desde á muito sediada no Porto, para o Vale do Ave, tornou-se irreversível, como consequência da agitação operária em busca de melhores salários, mas também devido às condicionantes urbanas e á necessidade de encontrar formas de motorização baratas¹²³, na qual os rios do vale do Ave correspondiam na perfeição. A juntar a estes factores, são de referir as melhorias aplicadas às vias de comunicação, com as estradas do Porto para Guimarães e Braga a estarem concluídas em 1850, assim como a via-férrea, com a linha Porto-Guimarães a inaugurar em 1884, com o prolongamento a Fafe a ficar concluído em 1907¹²⁴.

Desta forma as novas instalações fabris instalavam-se nas zonas ribeirinhas do Vale do Ave, em amplas várzeas, onde outrora se encontravam campos de milho, linho ou pastos. Os novos empreendimentos construíam açudes ou pequenas represas, que lhes permitiam explorar a força motriz facultada pela energia hidráulica que os rios proporcionavam. A inauguração da Fábrica de Fiação do Rio Vizela, em 1845, em Negrelos (Santo Tirso)¹²⁵, foi apenas o início de um processo de deslocalização da indústria algodeira do Porto, seguindo-se muitas outras como a Fábrica do Bugio (1873), em Fafe ou a Fábrica de Fiação e Tecelagem da Companhia Rio Ave (1878), em Retorta (Vila do Conde)¹²⁶. E seguindo esta tendência, os anos seguintes, até às primeiras décadas do séc. XX, foram prósperos na instalação de novas unidades industriais, que aproveitavam as qualidades que a terra e as suas gentes ofereciam. Contudo, e paralelamente às grandes unidades fabris, que pontuavam as margens dos cursos de água, continuavam a funcionar as pequenas tecelagens domésticas, herdeiras da tradição do linho, que se encontravam instaladas em barracões, onde as famílias complementavam o rendimento vindo da terra ou da fábrica.

¹²³ ALVES, Jorge F. – A indústria Têxtil do Vale do Ave: 2002. p.9.

¹²⁴ *Idem.* p.4.

¹²⁵ *Idem.* p.3.

¹²⁶ *Idem.* p.3.

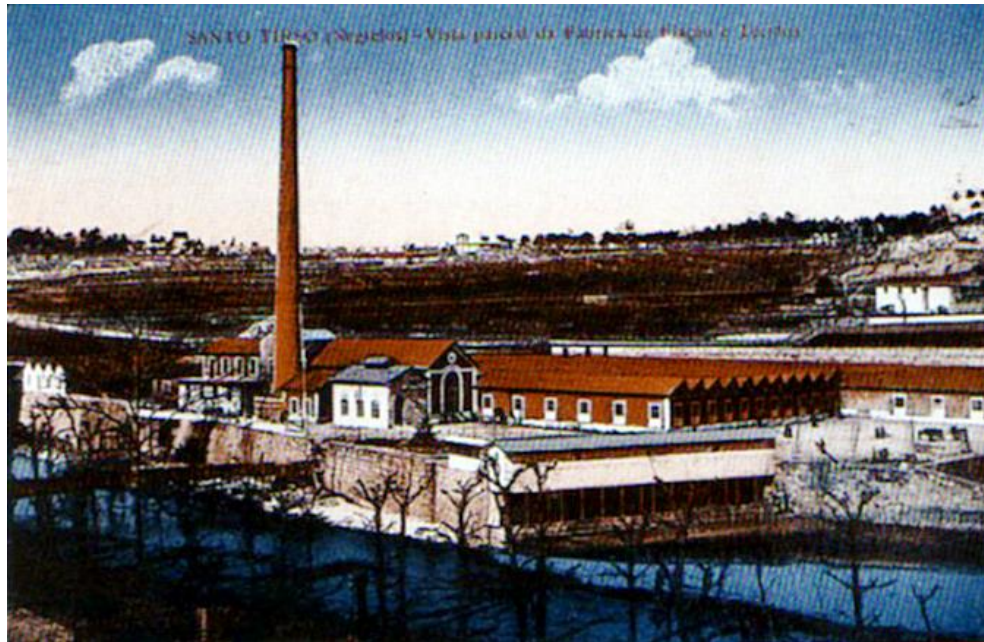


FIG.21_ Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso (Postal ilustrado)

Com este crescimento industrial, o demográfico e urbanístico seguiram-lhe a tendência, observando-se um grande desenvolvimento, que levou a uma mutação no território. A somar às novas fábricas, que ocupavam agora as margens dos cursos de água, surgiram novos bairros operários; estes apareciam nas bermas das estradas ou junto às fábricas, e supriam a necessidade de habitação de uma população que aumentava, quer devido ao influxo migratório vindo das regiões vizinhas, quer devido ao aumento da natalidade¹²⁷.

Este espaço temporal (compreendido entre meados séc. XIX, aos anos 20 do séc. XX) marcou uma primeira fase da industrialização, dependente dos rios como impulsores, criou um parque industrial que ocupava grande parte dos habitantes da região; no período entre as duas Grandes Guerras o seu crescimento abrandou, devido á instabilidade internacional, mas também às políticas de condicionamento industrial impostas pelo governo, de forma a prevenir crises no sector Têxtil por excesso de produção¹²⁸.

Com o final da Segunda Grande Guerra, o clima tornou-se mais próspero, tendo sido permitida a abertura de novas unidades industriais, devidamente apetrechadas

¹²⁷ INGERSON, Alice E. – Uma história cultural e comparada da indústria têxtil no vale do Ave: 1982. P.1477.

¹²⁸ ALVES, Jorge F. – *op. cit.*: 2002. p.11-12.

com novas tecnologias¹²⁹ (tornando-se autónomas em relação aos cursos de água como forma de locomoção), o que permitiu um grande crescimento em número, tamanho e qualidade das novas fábricas. Estas novas unidades mais completas, encerravam em si todo o processo de produção do tecido, desde a fição á confecção, passando pela tecelagem, vendendo posteriormente o produto acabado. Contudo, apesar da forte industrialização deste território, a indústria caseira sempre teve um grande peso na economia da região; como um sistema paralelo, em que as unidades domésticas funcionavam como subcontratadas das grandes fábricas, confeccionavam para as mesmas, ocupando garagens das vivendas ou barracões dos funcionários das grandes fábricas, que nos tempos vagos complementavam os seus rendimentos.

Esta segunda vaga de indústrias (compreendida entre os anos 50 e os 80/90), livres das condicionantes impostas pelas necessidades motoras do início do século, fez com que estas se disseminassem pelas bermas da nova rede de estradas nacionais recentemente concluída, ocupando as quintas que entretanto foram adquiridas pelos proprietários das fábricas¹³⁰. Mas ao longo dessas vias instalaram-se também as vivendas dos operários, que face á falta de infra-estruturação do território se instalavam nas suas bermas, nem sempre de forma regular, perpetuando a forma dispersa que sempre caracterizou este território (FIG.22).

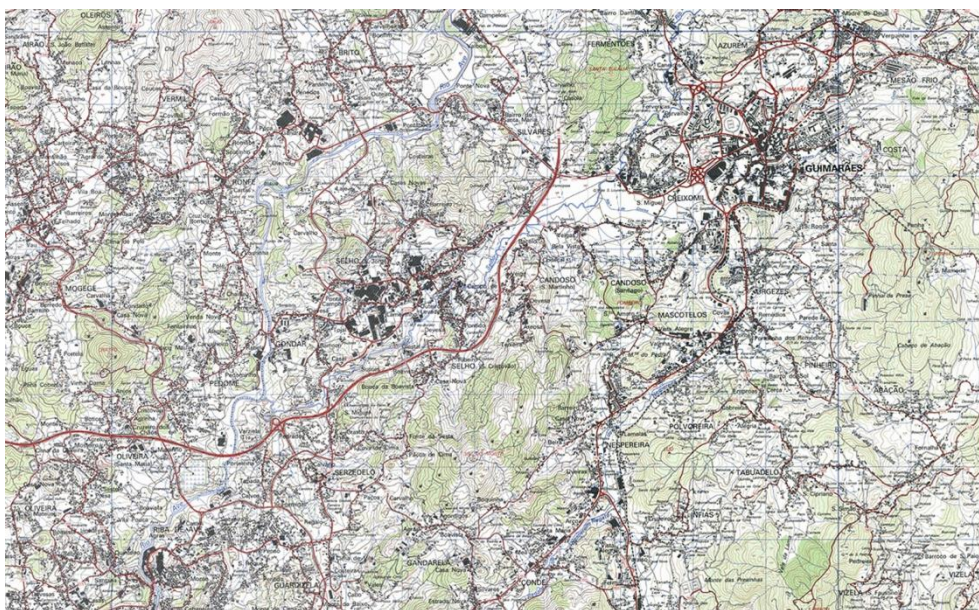


FIG.22_Vale do Selho – Carta Militar (1998)

¹²⁹ *Ibidem*. p.12-13.

¹³⁰ INGERSON, Alice E. – *op. cit.*: 1982. p.1481.

3.3_O Caso de Estudo: Vale do Selho.

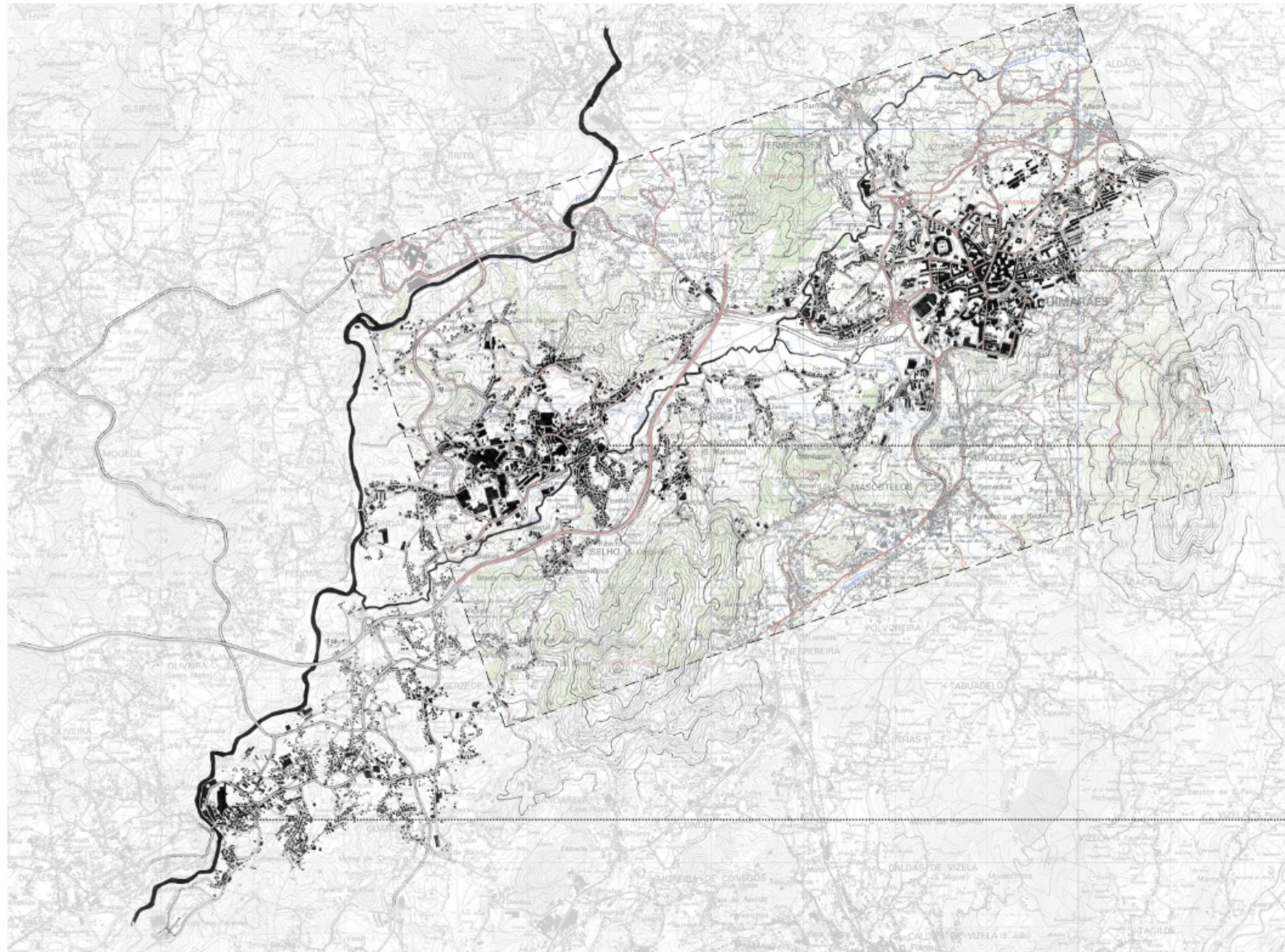
3.3.1_Localização e contextualização.

A amostra seleccionada para a realização deste ensaio situa-se na zona sudoeste do concelho de Guimarães, no troço final do vale do rio Selho, afluente do Rio Ave pela sua margem esquerda. Esta área situada nas margens do Rio Selho, abrange, além da cidade de Guimarães, algumas freguesias do seu concelho, como Creixomil, Silvares, Pevidém (São Jorge de Selho) e Gondar pela margem norte, e Serzedelo, São Cristóvão de Selho, São Martinho de Candoso e São Tiago de Candoso pela margem sul; constitui uma área de cerca de 40 Km², que abarca os últimos 8 quilómetros do vale formado pelo Rio Selho, até á sua foz no Rio Ave entre as freguesias de Gondar e Serzedelo.

É uma área percorrida por uma rede viária extensa, que faz uso da via natural criada pelo vale, percorrendo-o desde há muitos séculos; deste modo, o vale sempre foi uma das portas de entrada e saída de Guimarães em direcção ao litoral, sendo que a estrada real que ligava ao porto na idade média percorria as margens do Selho. Esta via antiga foi entretanto substituída ou sobreposta por estradas modernas, entre elas a E.N.206¹³¹ (no troço Guimarães/Silvares) e pela E.N.310¹³² (que se sobrepôs á estrada real no troço Silvares/Serzedelo). Recentemente foi construída a auto-estrada A7, que se situa neste mesmo vale, ligando Guimarães e Vila do Conde.

¹³¹ A E.N.206 liga Vila do Conde a Guimarães, via Famalicão; inicia o seu percurso nas Caxinas no cruzamento com a E.N.13, seguindo-se a A28 ainda em Vila do Conde, cruzando-se depois com a E.N.204 e com a E.N.14 em Famalicão e com a E.N.310 em Silvares, perto de Guimarães onde se dá o seu termo.

¹³² A E.N.310 liga a Póvoa de Lanhoso a Santo Tirso, seguindo um percurso genericamente paralelo ao Rio Ave; inicia o seu percurso na Póvoa de Lanhoso, no entroncamento com a E.N.205, cruza-se com a E.N.206 perto de Guimarães, e com a VIM (Via Intermunicipal) perto de Riba de Ave, terminando o seu percurso em Rebordões, perto de Santo Tirso, ao cruzar-se com a E.N.105.

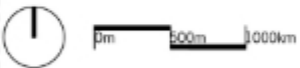


Guimarões

Pevidém

Riba de Ave

d3.Vale do Selho:
Localização da Área de Estudo



Desde o final do séc. XIX esta região foi palco de uma forte implantação industrial, á imagem do restante Vale do Ave, dando origem a um crescimento populacional e urbanístico acelerado que criou esta paisagem difusa. Caracterizada pela paisagem urbana dispersa, de matriz rural, embora com uma forte presença industrial (sobretudo do sector têxtil) as populações serviram-se do rio como força motriz do desenvolvimento do território; inicialmente no auxílio á agricultura e mais tarde como motor do desenvolvimento industrial. Com isto assistiu-se assim a um forte crescimento demográfico, proporcionado pelo acesso fácil a empregos e às consequentes melhorias da qualidade de vida, possibilitando o desenvolvimento urbano que hoje observamos.



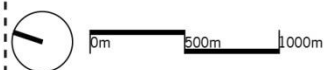
Guimarães

Creixomil

Veiga de Creixomil

Pevidém

d4.Vale do Selho:
Estrutura urbana.



3.3.2_Morfologia.

3.3.2.1.O suporte físico: topografia e hidrografia.

A zona estudada situa-se num vale formado pelo Rio Selho, afluente do Ave e pertencente á sua Bacia Hidrográfica; forma uma Sub-Bacia da mesma (com 67,652 km² ¹³³), inserindo-se na sua quase totalidade no concelho de Guimarães, á excepção das suas cabeceiras que se localizam em Fafe. “*O Rio Selho nasce em Santa Marinha, a cerca de 3,25 km a NNE¹³⁴ de S. Torcato, a 580 metros de altitude, e tem um comprimento de 20,908 km.*”¹³⁵ O Rio faz o seu percurso no sentido Noroeste/Sudoeste, localizando-se a sua foz, entre as freguesias de Gondar e Serzedelo, no extremo Sudoeste do Concelho de Guimarães, aos 83 metros de altitude onde se dá a confluência com o Rio Ave.

O Rio Selho possui também um afluente digno de referência, a Ribeira de Couros¹³⁶, com a qual conflui no Lugar da Pisca, em plena Veiga de Creixomil, sendo, no entanto, alimentado por muitos outros cursos de água de pequena dimensão.

Mostra-se um rio de caudal reduzido, quase sempre dócil, e palco de inúmeros aproveitamentos, quer para fins agrícolas, industriais ou outros (como moinhos ou centrais hidroeléctricas). As suas margens planas e férteis foram desde sempre usadas pelas gentes da região para fins agrícolas, criando nas suas bordas vastas veigas¹³⁷ que seguem o percurso do rio praticamente até á sua foz.

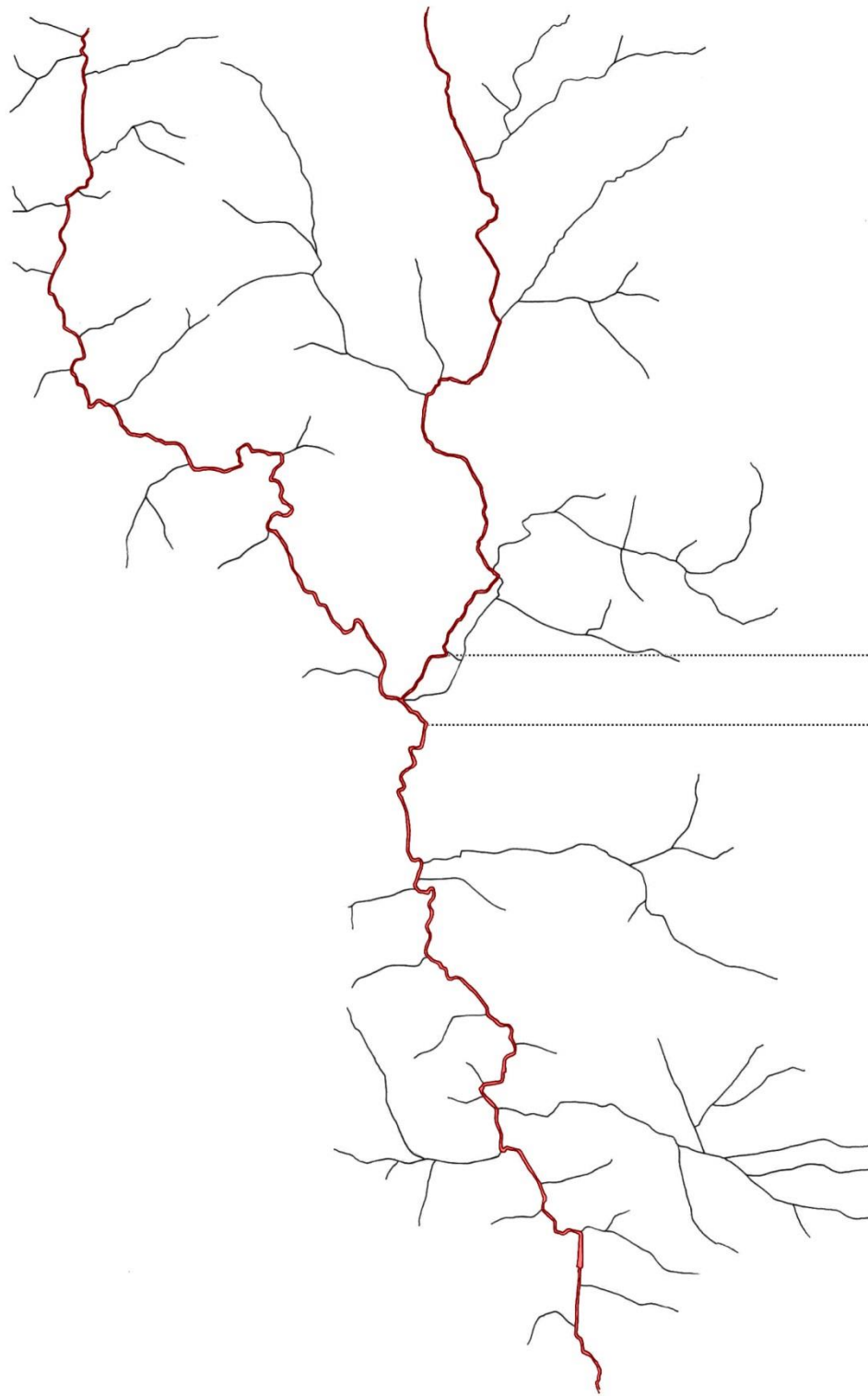
¹³³ CORREIA, António; *et. al.* – O Rio Selho: 2004. p.3.

¹³⁴ Norte-Noroeste.

¹³⁵ CORREIA, António; *et. al.* – *op. cit.*: 2004. p.3.

¹³⁶ Ribeira que nasce a Este de Guimarães, na freguesia de Mesão Frio, recebendo as águas provenientes da vertente norte do Monte da Penha, percorrendo depois cerca de 6Km no sentido Este/Oeste, até confluir com o Rio Selho no Lugar da Pisca, em Creixomil; no seu trajecto atravessa a zona Sul da cidade de Guimarães: o Lugar das Hortas, a zona de Couros, as Lameiras e por fim a Veiga de Creixomil onde desagua no Rio Selho.

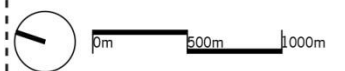
¹³⁷ Planícies férteis cultivadas que cobrem as margens de um rio. in Dicionário da Língua Portuguesa: Porto Editora. 2012. Neste caso, a Veiga de Creixomil ocupa as margens do Rio Selho e do seu afluente Couros, desde Creixomil, a poente de Guimarães, até á vila de Pevidém, onde as margens do rio foram ocupadas por fábricas têxteis.



Ribeira de Couros

Rio Selho

d5.Hidrografia:
Estrutura ribeirinha do Vale do Selho.



Este é um vale de perfil em U, de margens amplas e planas, mas que gradualmente se tornam mais íngremes à medida que se aproximam dos pontos mais elevados; destacam-se nestes, a montanha da Penha (com 613m), o monte do Pombeiro (com 309m) e o monte da Senhora do Monte (com 410m), todos situados na sua margem sul do rio. Nas cotas mais altas, geralmente acima dos 300m, podemos encontrar matas de eucaliptos, carvalhos e pinheiros bravos; nas zonas ribeirinhas encontram-se sobretudo veigas e várzeas com culturas de milho, que ocupam praticamente toda a margem do rio, sendo por vezes interrompidas por uma ou outra fábrica que aí se instala; na cota intermédia, normalmente entre os 150m e os 300m, é onde se encontra quase toda a actividade urbana, desde a industrial á residencial.



FIG.23_Sintese da estrutura topográfica do Vale do Selho.



Monte da Penha

Monte Largo

Monte de Santa Eulália

Cota 200

Monte do Pombeiro

Monte da Lapa

Monte da Senhora do Monte

Monte da Santa

d6.Topografia:

Estrutura altimétrica do Vale do Selho.



cota200

3.3.2.2_ O suporte infra-estrutural.

No que diz respeito às infra-estruturas, podemos defini-las em três níveis: as de carácter Nacional/Regional (as auto-estradas, estradas nacionais e as ferrovias), as de carácter Municipal (as estradas municipais e algumas ruas principais) e as de carácter Local (ruas e caminhos).

Dentro do primeiro nível (Nacional/Regional), a auto-estrada A7, que faz a ligação entre Vila do Conde e Vila Pouca de Aguiar (passando por Guimarães), surge como o principal equipamento rodoviário da região do Ave; percorre todo o vale, no trajecto até Guimarães, sendo que os quilómetros finais, antes do cruzamento com a A11 (Esposende/Penafiel), na zona de Silvares, se fazem sobre o vale formado pelo Rio Selho; as estradas nacionais E.N.206 e E.N.310 também fazem uso deste vale para atravessar o território, cruzando-se na zona de Silvares (a 3Km da cidade) entre si, mas também com a A7/A11, criando aí um ponto nodal da rede viária bastante importante; ao mesmo tempo que fazem a ligação com outras cidades, unem também pequenos núcleos urbanos que se desenvolveram á custa da sua localização na rede, como: Creixomil, Silvares, Pevidém e Gondar, situados na margem norte do Rio Selho e no seguimento da E.N.206/E.N.310.

No segundo nível (Municipal), podemos encontrar algumas vias estruturantes que ligam pequenos núcleos urbanos que não se encontram perto das estradas nacionais; a E.M.577, situada na margem sul do rio, une os núcleos existentes nessa margem, entre os quais: Santiago de Candoso, São Martinho de Candoso e São Cristóvão de Selho.

O terceiro nível (Local) surge da necessidade de ligação de elementos urbanos que se localizam longe das vias principais se conectarem á rede urbana, construindo por isso um sem número de pequenas ruas, caminhos, ou utilizando alguns carreiros rurais para suprirem as necessidades de ligação; criam deste modo uma estrutura capilar que se estende por todo o vale.

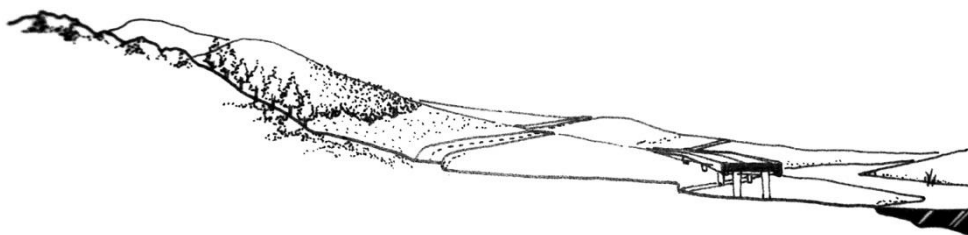
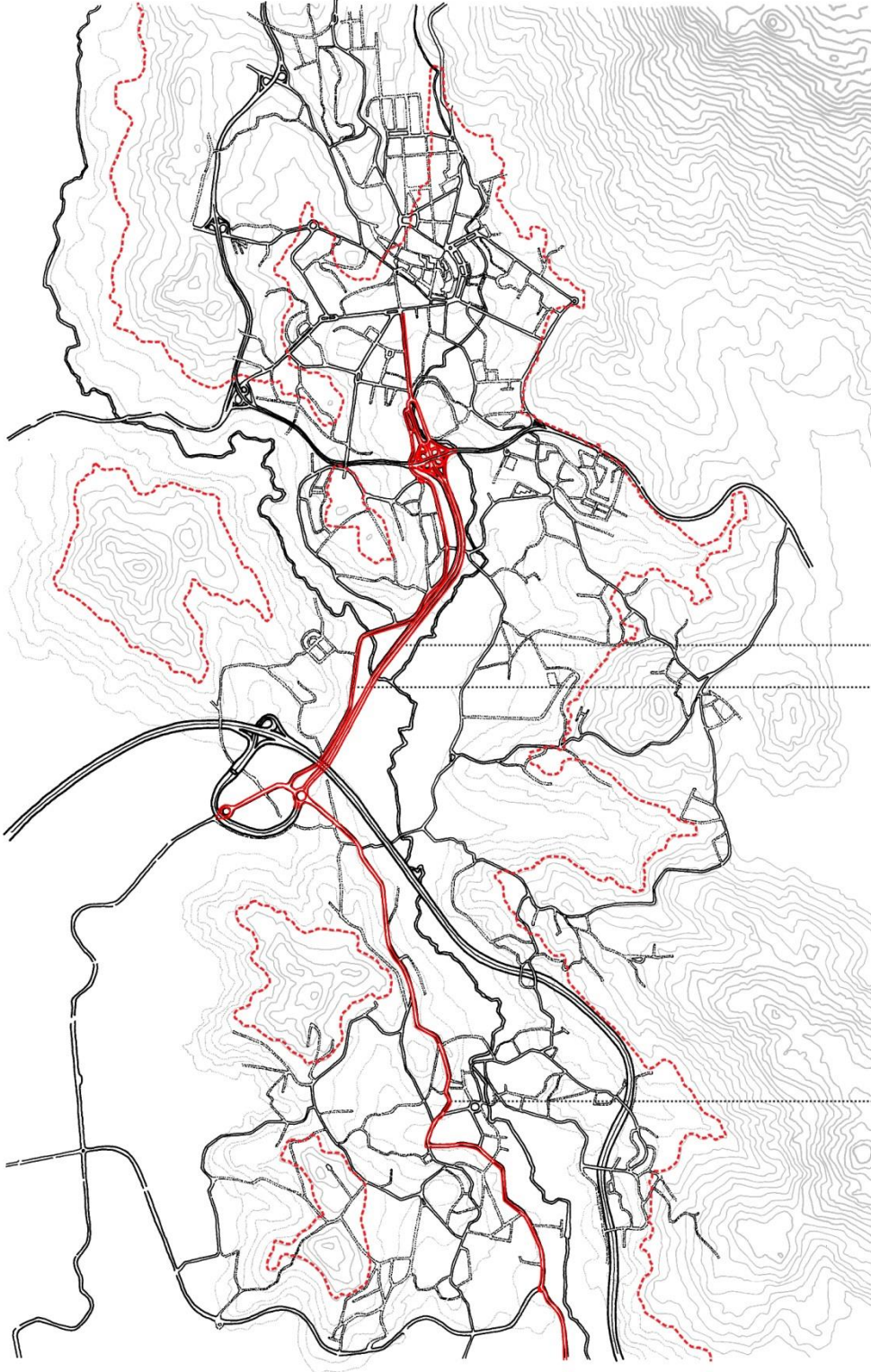


FIG.24_Sintese da estrutura Infra-estrutural do Vale do Selho.



Variante E.N.206

E.N.206

E.N.310

d7. Infra-estrutura:
Estrutura viária do Vale do Selho.



0m 500m 1000m

E.N.310

colta200

3.3.2.3_O suporte funcional: estrutura parcelar.

A estrutura parcelar, á imagem do que acontece na restante região do Vale do Ave, é marcada pelo minifúndio, pequenas parcelas que nos chegam como herança de uma ocupação milenar, que dividiu e subdividiu as veigas e várzeas da região; promoveu-se assim uma ocupação dispersa, que se instalou em explorações diminutas, que permitem quando muito, a auto-subsistência de cada Casal¹³⁸. Os Casais e pequenas Quintas dispersaram-se pelas margens planas do Rio Selho, a não mais de 500m umas das outras, em parcelas demarcadas por muros de granito e fileiras de árvores, ligando-se entre si através de pequenos caminhos rurais que separavam os campos de cada família. A toponímia local é exemplo dessa dispersão, chegando-nos como uma multiplicidade de nomes de quintas, bairros e lugares¹³⁹.

Foi a partir desta base que o grande crescimento urbano observado no séc. xx se fez; a indústria têxtil, que até aqui se fazia em barracões, e como actividade complementar, apoderou-se das margens dos rios, ocupando as várzeas que serviam para pastos e campos agrícolas. O efeito aglutinador e polarizador por elas criado transformou a estrutura parcelar, apagando as suas marcas, ou dividindo-as ainda mais, consoante a necessidade.

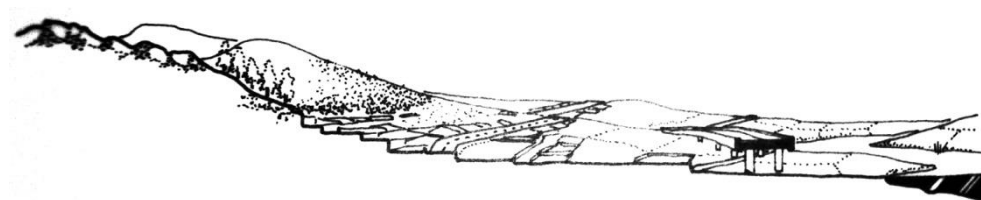
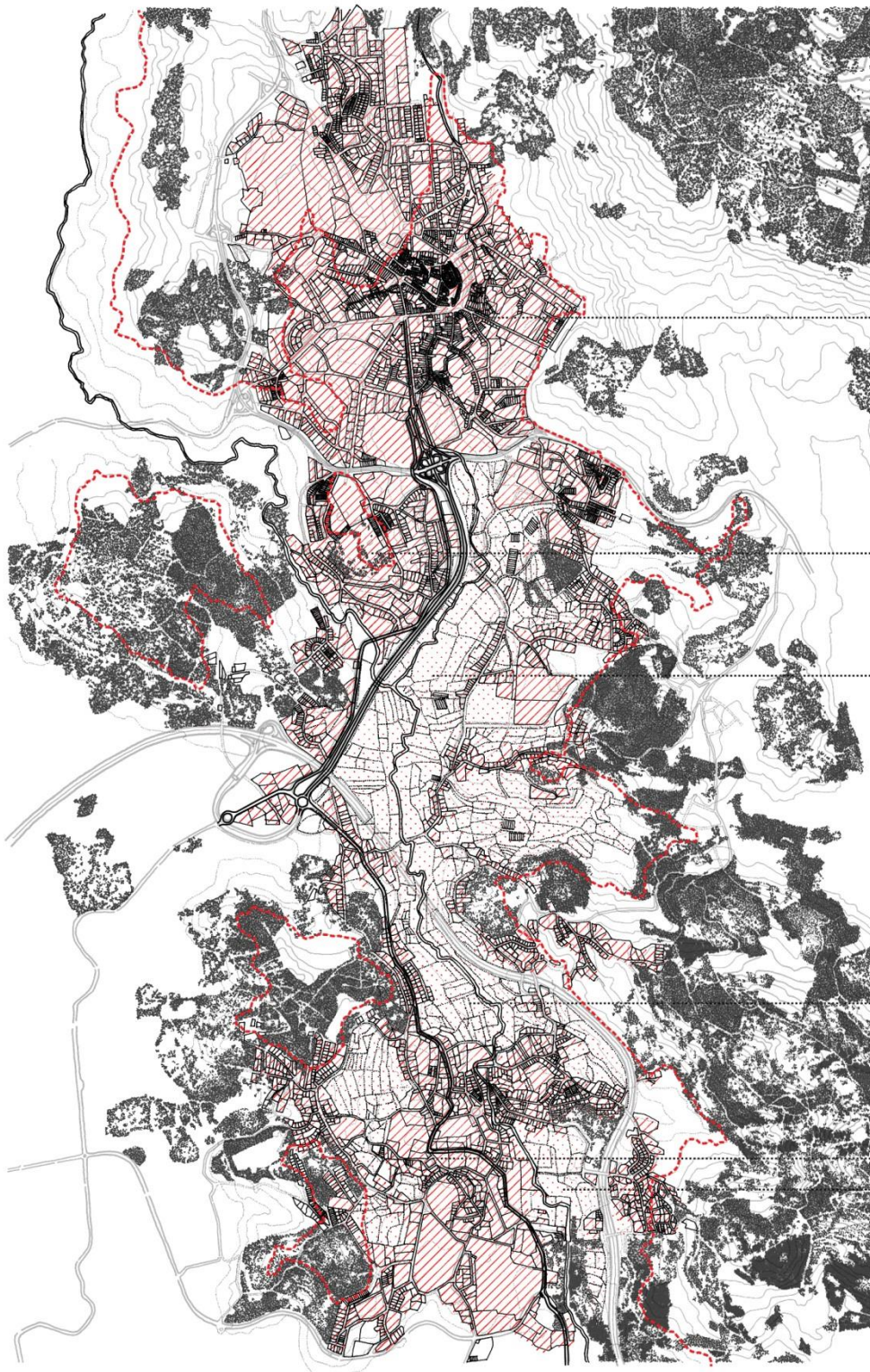


FIG.25_Síntese da estrutura parcelar do Vale do Selho.

¹³⁸ Unidade agrícola constituída por casa de habitação com dependências adequadas à exploração rural e por terrenos de área suficiente para a manutenção de uma família de cultivadores. in Dicionário da Língua Portuguesa: Porto Editora. 2012.

¹³⁹ Só na área correspondente á freguesia de Pevidém podemos encontrar dezenas de lugares e quintas que são exemplos da ocupação dispersa que há muito se verifica neste território. "Fazem parte desta freguesia os lugares de Agoiro, Bairro, Barreiro, Boavista, Burgo, Cabreira, Cancela, Costeiras, Crasto, Ladoso, Laje, Lameirinho, Leiras, Moinho do Buraco, Montenegro, Miral, Moura, Penamarela, Penedo, Pevidém, Pinheirinho, Ponta do Campo, Ponte da Mansa, Reis, Ribeirais, Várzea de Cima, Venda e Vinha." in PEREIRA, Virgílio – (Dis)posições Sociais num campo determinado pela industria: 1997. p.55.



Guimarães

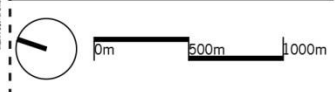
Creixomil

Veiga de Creixomil

Várzea de Pevidém

Pevidém
Várzea Cova

d8.Parcelamento:
Estrutura parcelar rural e urbana.



E.N.310

cota200

3.3.2.4_O suporte funcional: ocupação do solo.

A ocupação do solo nesta amostra, como no restante Vale do Ave, mostra-se bastante dispersa; á excepção da cidade de Guimarães e de alguns polos urbanos mais desenvolvidos (Pevidém – por via da forte implantação industrial do sector têxtil; Creixomil – por factores históricos, mas também pela proximidade com a sede de município), a actividade urbana desenvolve-se um pouco por todo o lado, entre a mancha agrícola implantada nas planícies de aluvião e as manchas florestais no topo dos montes. Desta forma a ocupação urbana do território dá-se perto das unidades fabris ou das principais vias, condensando-se ou dispersando-se á medida das possibilidades e necessidades de cada um; isto deve-se também á falta de regras pré-estabelecidas, de um planeamento prévio, ou de uma infra-estruturação capaz de condensar e integrar o desenvolvimento urbano, que desta forma se fez ao sabor da iniciativa individual de cada actor.

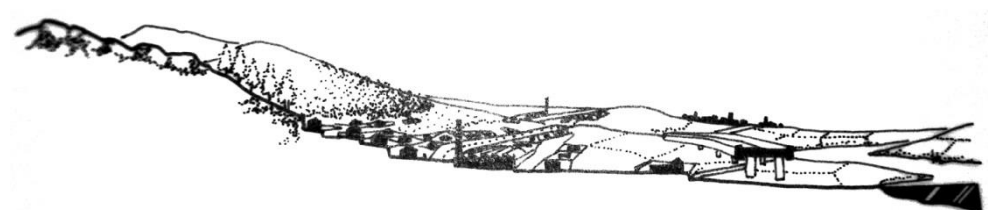
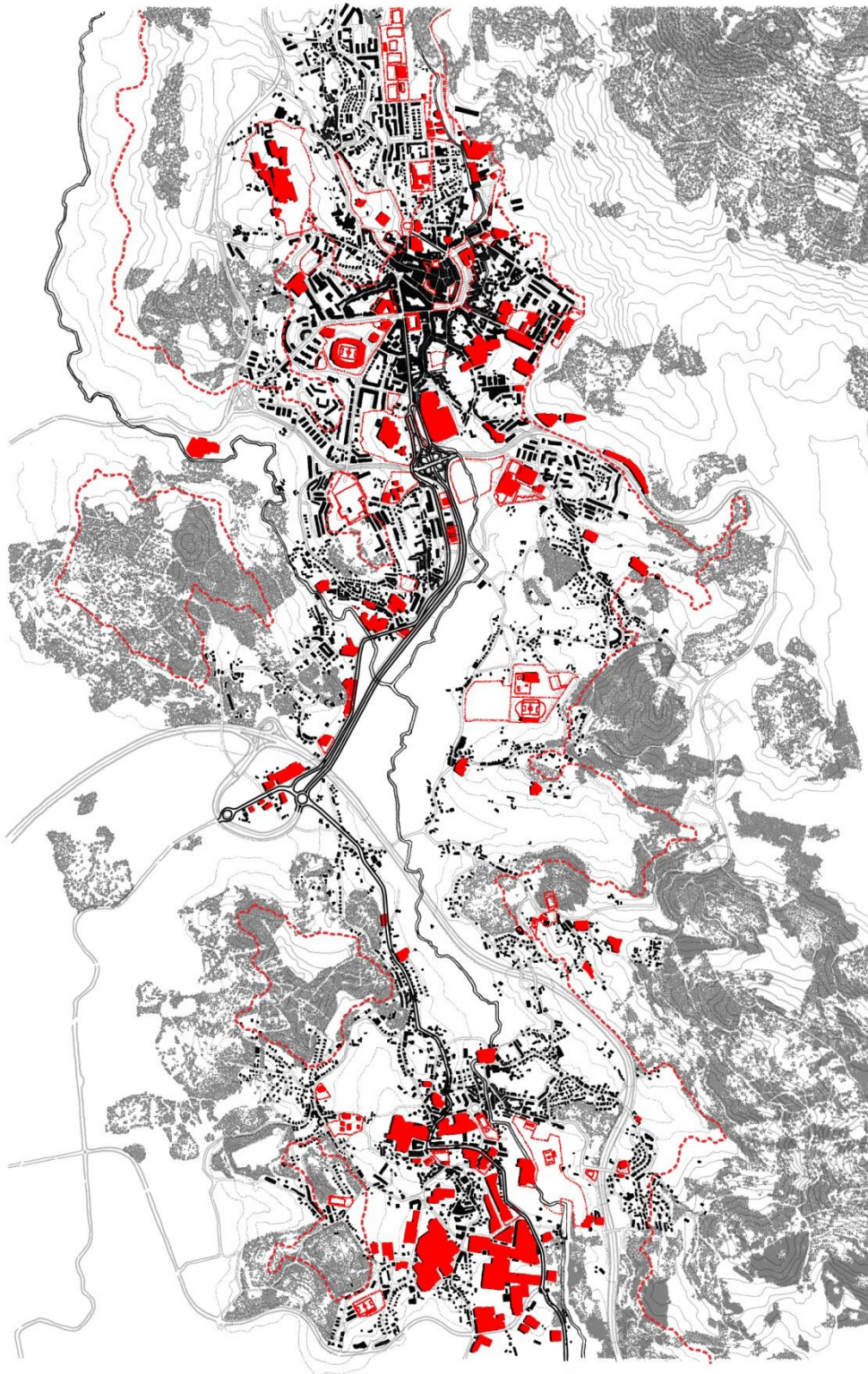


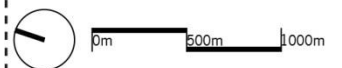
FIG.26_Síntese da ocupação no Vale do Selho



E.N. 310

cota 200

d9.Ocupação:
Estrutura edificada do Vale do Selho.

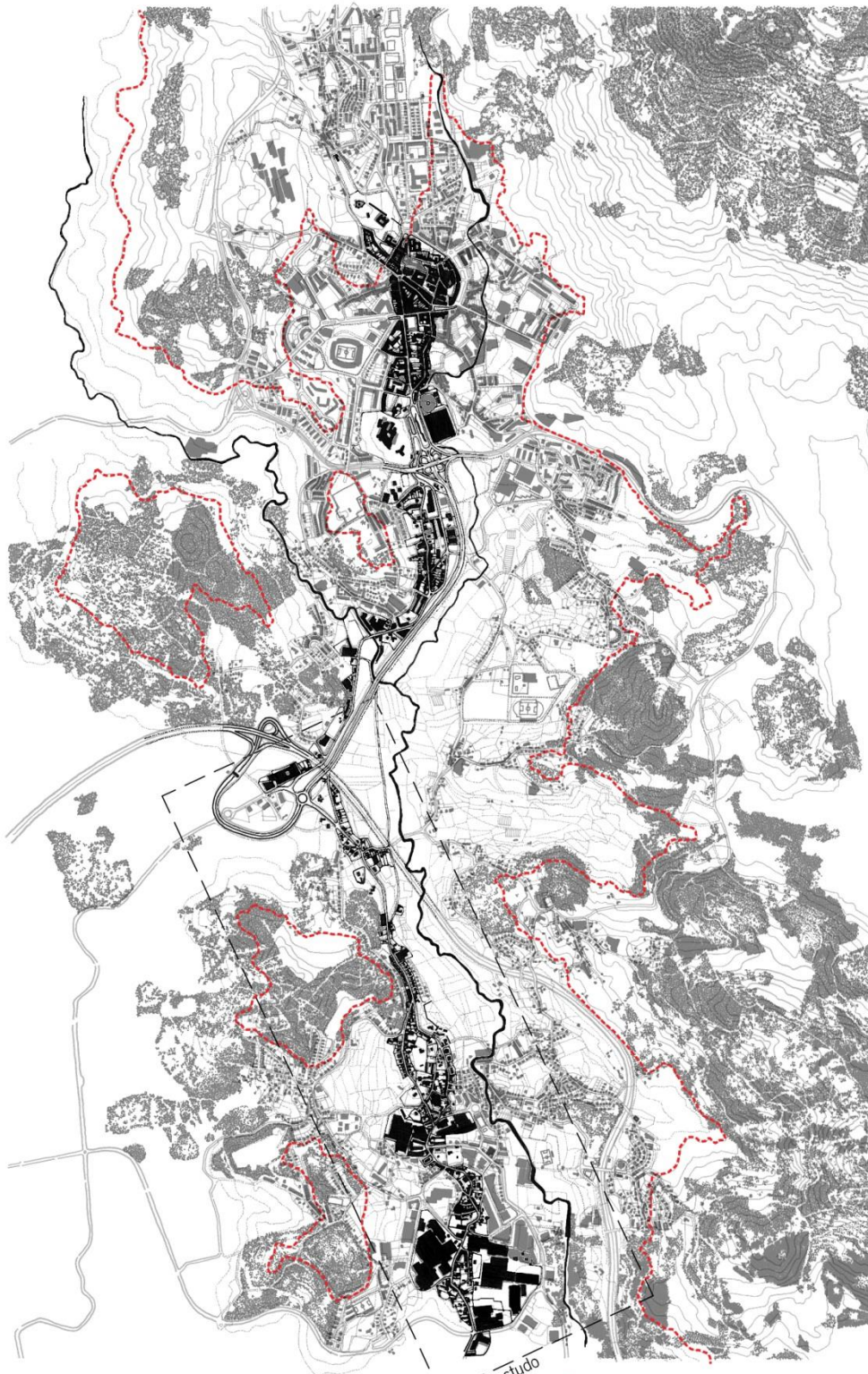


3.3.2.5_Síntese.

Em suma, reconhecemos que esta porção de território possui uma estrutura urbana dispersa entre a cidade de Guimarães e uma vila de carácter industrial, Pevidém; esta estrutura urbana estende-se sobre o vale forma pelo rio Selho até á cota 200, altura em que a mancha florestal domina a paisagem. A ocupação urbana, de carácter disperso insere-se numa faixa de terreno que se situa entre a mancha florestal (acima da cota 200) e o parcelamento agrícola que domina as margens do Rio Selho; sendo assim, podemos afirmar que esta é uma ocupação de meia encosta, algures entre as margens ribeirinhas de perfil plano e os declives acentuados do topo dos montes (d11).

Existem ainda outros factores que determinam a forma da ocupação dispersa, uma vez que as estradas nacionais E.N.206/310, como elementos estruturadores das dinâmicas rodoviárias do vale, servem como suporte dessa dispersão que aos poucos vão ocupando as suas margens. Assim como a infra-estrutura é suporte da implantação residencial, é ao mesmo tempo suporte da implantação industrial, assim como de equipamentos públicos, criando desta maneira novas polaridades em torno deste eixo.

Desta forma, vamos observando uma implantação que define um eixo linear urbano (d10), que se situa na base das encostas, sendo palco de uma implantação difusa e que será a amostra sobre a qual vamos impor os nossos esforços de interpretação.



área de estudo

E.N.310

cota 200

d10.Síntese:
Planta Geral: Estrutura urbana do Vale do Selho.



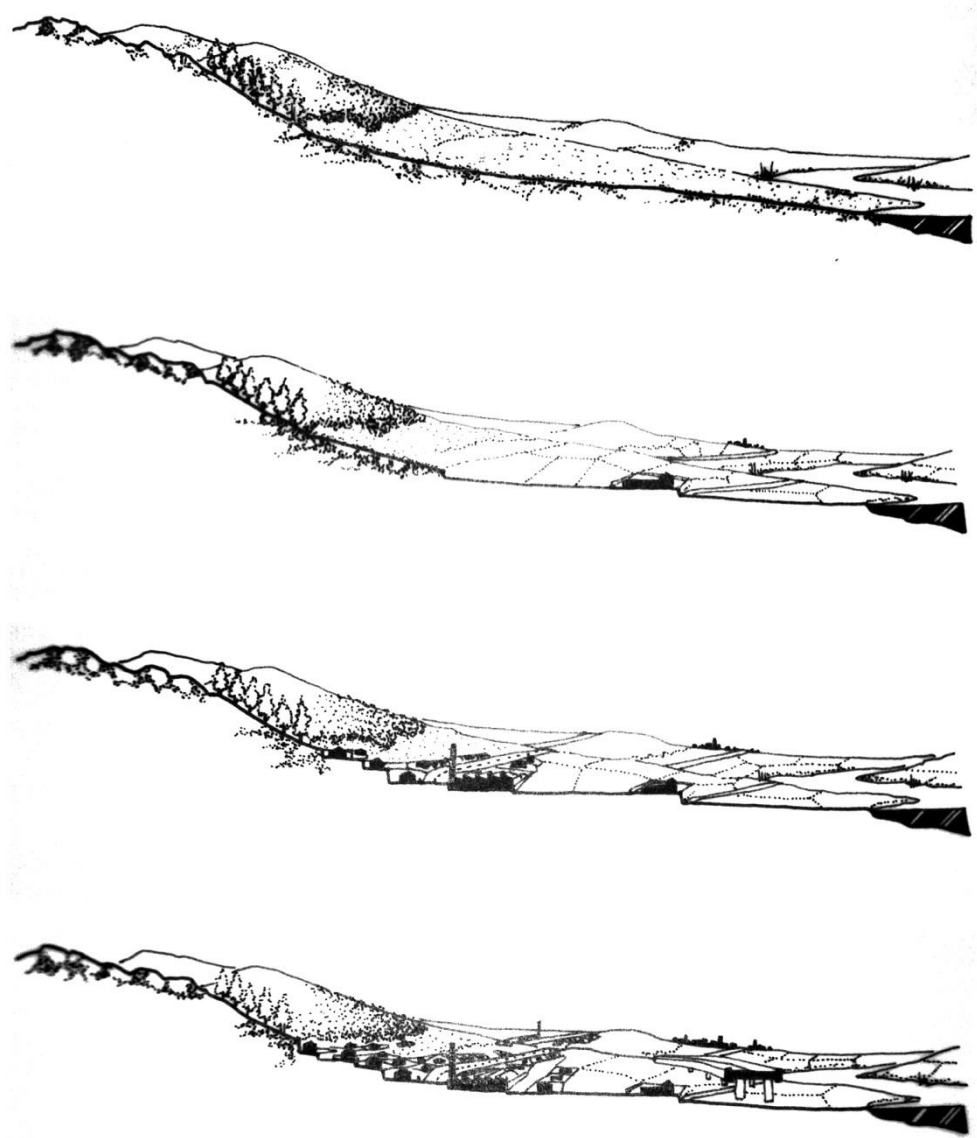
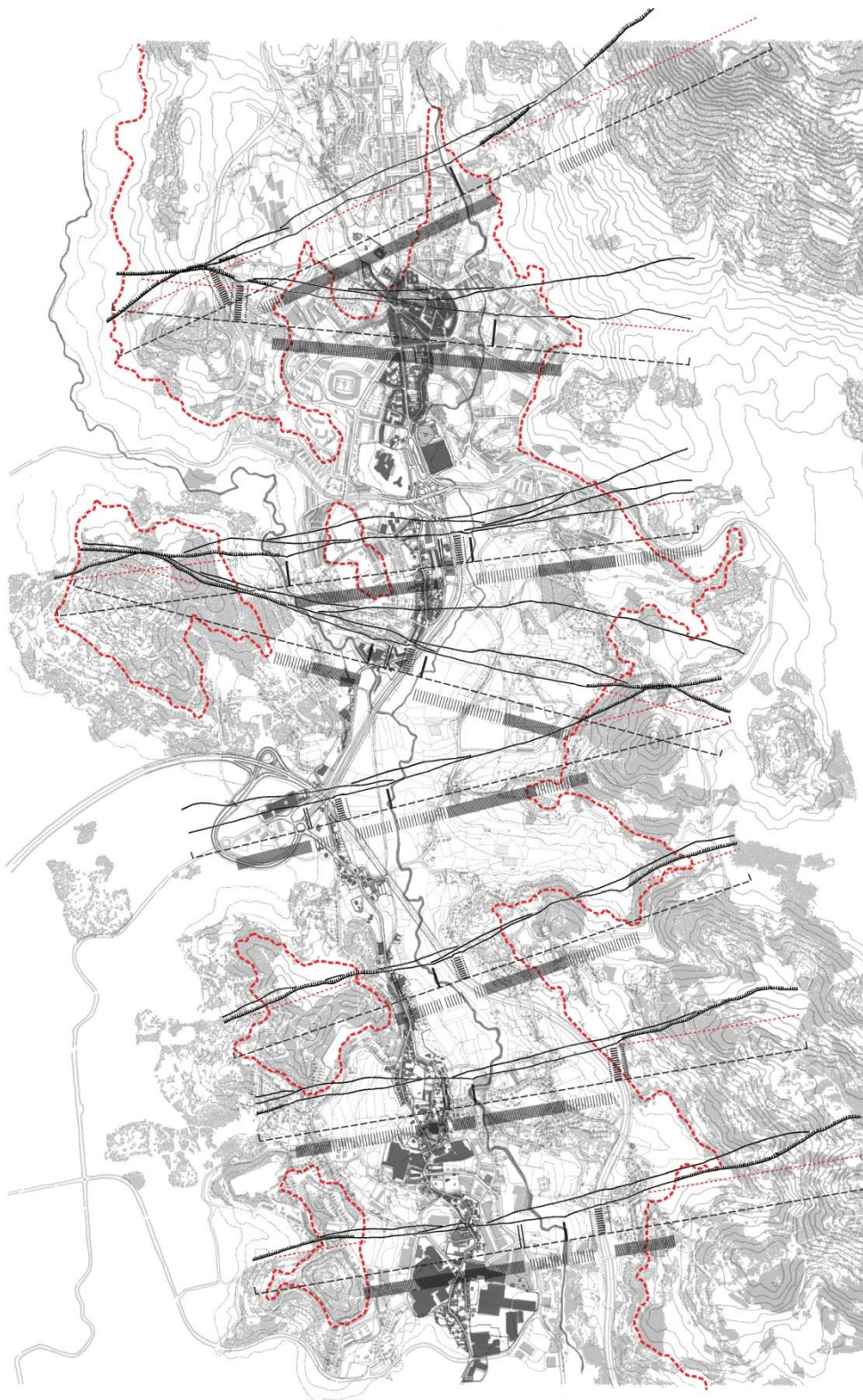


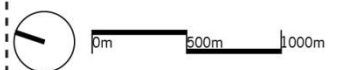
FIG.27_Síntese da evolução dos perfis do Vale do Selho.



E.N.310

cota 200

d11.Síntese:
Perfis Gerais: Estrutura urbana do Vale
do Selho.



3.3.3_História

Num território periférico como o que observamos, não existe documentação que permita definir com rigor os tempos e acções que o criaram; assim estas três épocas reportam a tempos delimitados pelos poucos marcos que conhecemos com algum rigor. Deste modo, a seguinte descrição histórica subdivide-se em três tempos distintos: Pré-industrialização, Industrialização e Pós-industrialização.

O primeiro período remonta ao início da ocupação humana deste território, seguindo até ao primeiro marco relevante, o início do processo de industrialização; o segundo período compreende todo o processo de industrialização, desde finais do séc. xix até meados do séc. XX; o terceiro período engloba os últimos anos do séc. xx, até aos dias de hoje, marcado pela crise da indústria e consequente abandono parcial da actividade.

3.3.3.1_Época Pré-industrialização.

Guimarães, ou a Vila de *Vimaranes* (pequena vila rural, provavelmente originária de uma povoação Castreja existente no topo do Monte Latito, como afirma Mário Cardozo¹⁴⁰), era por volta do séc. X, pertença do Senhor Vimara Peres, que dominava toda a planície sobranceira ao vale do Rio Selho, hoje conhecida como veiga de Creixomil. Existem ainda nesta zona vestígios de pelo menos outras duas povoações castrejas, uma no Monte da Santa (Freguesia de Pevidém)¹⁴¹ e outra no Monte do Pombeiro (Freguesia de Santiago de Candoso), embora se admitam a existência de outras.

Estes castros terão sido posteriormente romanizados aquando das invasões romanas da península ibérica, pelo que há referências de uma *Villa* romana situada na zona onde actualmente se encontra a cidade de Guimarães. Este seria o local de cruzamento de duas antigas vias romanas, uma que ligava Bracara Augusta a

¹⁴⁰ "Já muito antes da fundação do Mosteiro e do Castelo existia o povoado a que a *villa* aí estabelecida dera o nome que herdara de um Vimara (...). Era um local habitado desde remota época, sendo até provável que no outeiro onde se ergue o castelo já nos tempos proto-históricos tivesse existido um castro lusitano-romano." CARDOSO, Mário – Vimara Peres e Guimarães: 1968. p.138.

¹⁴¹ As origens de Selho S. Jorge. Junta de freguesia de Selho S. Jorge.

Tongobriga¹⁴², e uma segunda, a *Via Vimaranes*¹⁴³, que se pensa ser a ligação Cale (Porto) com a via Bracara Augusta/Tongobriga.

Com o virar do primeiro milénio d.C. e com o movimento de reconquista dá-se a fundação da *Villa de Vimaranes*¹⁴⁴ pela mão de Vimara Peres; mais tarde, a Condessa Mumadona Dias, que recebeu estas terras por via de heranças, mandou construir na sua terra de *Vimaranes* um convento (que posteriormente se viria a tornar na Colegiada de Nossa Senhora da Oliveira) e posteriormente um castelo, entre os anos de 959 d.C. e 968 d.C. para defesa do povoado. Durante esse período, além da Vila de *Vimaranes* que começava a ganhar a forma que hoje lhe conhecemos, podemos atestar a existência de pequenos povoados rurais ao longo do vale do Selho, nomeadamente as vilas de Creixomil e Silvares (doados por Mumadona dias aos seus filhos em testamento¹⁴⁵), embora possamos supor a existência de outras povoações do género no restante vale (FIG.18).

Já no séc. XI, o Rei Afonso vi de Leão e Castela entrega o governo da Província Portucalense ao Conde D. Henrique, pai de D. Afonso Henriques e que viria a ser o primeiro Rei de Portugal. O séc. XII acaba por confirmar a independência do Condado Portucalense, comandado por D. Afonso Henriques, afirmando a importância da cidade de Guimarães como um dos símbolos políticos da recém-criada nação; e com o aumento da importância, a cidade desenvolveu-se, tornando-se num ponto polarizador na zona do médio Ave, mas também do norte do país.

Nas zonas rurais, que se estendiam ao longo do vale, existiam já alguns assentamentos dispersos, que se disseminaram pelo território aproveitando as margens férteis providas pelo rio que aí corria; instalaram-se nas suas várzeas inúmeros Casais, que pontuavam a paisagem, gerindo pequenas quintas que garantiam a auto-subsistência de cada família (FIG.24). A agricultura assim ocupava grande parte destes campos, embora também a pecuária e a silvicultura se

¹⁴² Troço de Via Romana que faz parte da Via Bracara Augusta/Emérita, da qual ainda se encontram alguns vestígios, como as pontes de Ponte (São João de Ponte) sobre o Rio Ave, da Pisca (Creixomil) sobre o Rio Selho, assim como uma passagem que terá existido em Vizela (Oculis), sobre o Rio de mesmo nome, assim como alguns troços de calçada romana.

¹⁴³ Via medieval entre Guimarães e o Porto, que se pensa ter origem na época romana; cruza com a Via Bracara Augusta/Emérita perto da zona de Guimarães, onde terá existido uma *Mansio* ou *Villa* Romana, seguindo um percurso pelo vale do Selho, em direcção à ponte de Negrelas (S. Martinho do Campo) sobre o Rio Vizela, e posteriormente para Cale (Porto).

¹⁴⁴ Nome de origem germânica que terá sido adaptado a Guimarães através do latim; foi "*um domínio de Vimara Peres, onde no outeiro ali existente, o Alpe Latito teria a sua residência fortificada, o seu castelo.*" in CARDOZO, Mario – *op. cit.*: 1968. p.131.

¹⁴⁵ CARDOSO, Mário – O testamento de Mumadona: 1967. p.289.

assumissem como actividades preponderantes na economia rural, criando uma estrutura parcelar reticulada dividida em pequenas parcelas.

Começam igualmente a surgir pequenos núcleos urbanos, como Creixomil, Silvares, Sancto Georgio de inter Avem e Selium, Negrelos (actualmente lugar do Paraíso, pertencente á freguesia de São Jorge de Selho) e São João de Gondar, na margem direita, São Tiago de Candoso, São Martinho de Candoso, São Cristóvão de Cima do Selho e Serzedelo, na margem esquerda¹⁴⁶. Estes pequenos aglomerados mantiveram-se quase exclusivamente rurais durante todo o período medieval, mantendo a matriz agrícola e modelando a paisagem rural dispersa que ainda hoje reconhecemos.

Ao longo do vale, paralelamente ao rio percorria a estrada real Guimarães/Porto, que foi erigida sobre o que terá sido uma antiga via Romana, percorrendo os diversos lugares e quintas que formavam as freguesias rurais, serpenteado pelas colinas suaves que formam as margens do rio. Esta configuração manteve-se até aos finais do séc. XIX, altura em que impulsionada pela Exposição Industrial de Guimarães, realizada em 1884, se deu a implantação da indústria têxtil na região, factor que viria a trazer grandes mudanças nas formas urbanas.

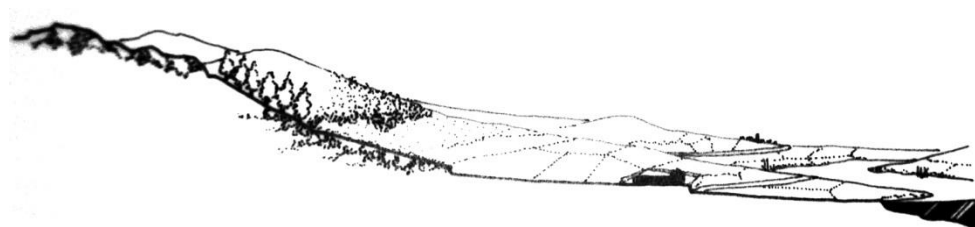


FIG.28_Paisagem do período pré-industrial.

3.3.3.2_Época de industrialização.

Numa região onde a economia rural de auto-subsistência era a actividade principal, a introdução da indústria veio revolucionar a forma como o crescimento urbano se desenvolve. A deslocalização da indústria têxtil do Porto para o Ave, veio criar postos de trabalho numa região já com uma longa tradição na produção do linho. *“Data da década de 1880 a criação, por uma geração pioneira de empresários locais, das primeiras tecelagens (...), em pequenas oficinas e aproveitando a*

¹⁴⁶ *Ibidem.* p.289.

*energia hidráulica*¹⁴⁷ provida pelos numerosos cursos de água existentes na zona. Com o virar do século observamos a criação de várias empresas, que empregando todo o saber herdado pela tradição de produção de linho, transformaram as oficinas caseiras em pequenas fábricas e iniciarão o longo processo de industrialização do vale do Selho: a Têxteis Lopes Correia (1883), a Têxteis TARF (1901), a Empresa Industrial de Pevidém (1902) e a Fábrica do Moinho do Buraco (1908)¹⁴⁸ foram as precursoras da actividade industrial, seguindo-se muitas outras; esta última, fundada em 1908, ocupou uma das margens do Rio Selho sobre o que terá sido uma antiga exploração agrícola, construindo aí uma represa para aproveitamento da força mecânica produzida pelas águas, embora, já no ano de 1912 inaugurasse, no mesmo local, uma das primeiras centrais hidroeléctricas da região¹⁴⁹.



FIG.29_ Fábrica do Moinho do Buraco e a sua mini-hídrica - IGESPAR

As grandes fábricas começaram a surgir, adquirindo parcelas agrícolas, que posteriormente convertiam em solo industrial á medida das necessidades, não sendo de estranhar que *“ainda hoje, muitas das maiores fábricas são proprietárias de extensas terras de cultivo”*¹⁵⁰; *“progressivamente, as fábricas vão ocupando o lugar que os campos de cultivo tinham na paisagem, e não obstante ser ainda hoje*

¹⁴⁷ in As origens de Selho S. Jorge. Junta de freguesia de Selho S. Jorge.

¹⁴⁸ PEREIRA, Virgílio – *op. cit.*: 1997. p.56.

¹⁴⁹ ALVES, Jorge Fernandes – *op. cit.*: 2002. p.380.

¹⁵⁰ INGERSON, Alice E. – *op. cit.*: 1982. p.1481.

possível encontrar algumas manchas agrícolas em pleno interior da freguesia, são as coberturas ovas e os canudos ao alto que constituem as marcas mais impressionantes da mesma paisagem."¹⁵¹ Desta forma a indústria começava a ganhar terreno à agricultura como principal actividade económica, deixando o cultivo da terra como actividade complementar (FIG.31).

Começam a formar-se os primeiros núcleos industriais, como Pevidém, que começa a destacar-se das demais freguesias e a ganhar dimensão. A população aumenta de forma acelerada, duplicando a população residente na primeira metade do séc. xx, voltando a duplicá-la até ao final desse século¹⁵². E esta pressão demográfica fez-se notar no crescimento urbano; á falta de um plano de urbanização, as construções começam a aglomerar-se junto das fábricas, ou das estradas que a elas levavam, pequenas casas, ou bairros de operários que começavam a dar forma a um território disperso, num somatório de construções que crescia de forma descontrolada.



FIG.30_Coelima – Imagem de calendário (1984)

Entretanto com a década de 40, veio a primeira crise do sector têxtil, com a saturação do mercado, que conduziu a um condicionamento da produção, levando

¹⁵¹ PEREIRA, Virgílio – *op. cit.*: 1997. p.56-57.

¹⁵² Ver Anexo ii.

ao encerramento, ou reestruturação de muitas fábricas, abrindo portas a uma nova geração de empresas mais modernas. E a oportunidade foi abraçada por um novo grupo de industriais, alguns deles donos de pequenas oficinas, ou mesmo empregados das primeiras empresas, que surgiram no comando de uma nova vaga de industrialização. A Coelima (1922), a J. Pereira Fernandes (1933), a JOSIM (1945), a Lameirinho (1965) e a INCOTEX (1970) assumiram-se como a vanguarda da produção têxtil, ultrapassando muitas das fábricas mais antigas.

O crescimento urbano manteve-se acelerado, embora com formas diferentes; a democratização do automóvel permitiu alcançar distâncias cada vez maiores, levando os indivíduos a procurarem espaços de construção mais longínquos, mas também mais baratos. As vivendas suburbanas surgiam á margem da estrada, á falta de espaços melhor infra-estruturados, implantando-se ao ritmo que os rendimentos dos operários têxteis permitiam. Contudo, este segundo período de industrialização viria a terminar com novas crises na *“década de oitenta e noventa que abalaram empresas importantes, de que são exemplo a Têxteis Lopes Coreia que faliu e a Coelima que entrou num processo de reestruturação”*¹⁵³.

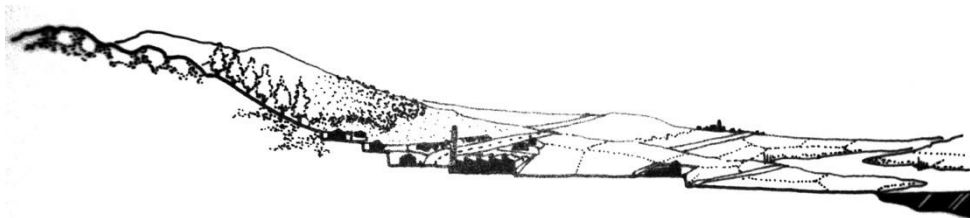


FIG.31_Paisagem do período de industrialização.

3.3.3.2_Época Pós-industrialização.

Com o fim da época de industrialização, iniciou-se outro período na história do Vale do Selho; muitas das empresas fecharam, ou encontram-se em vias de encerrar, mantendo-se apenas as fabricas maiores e mais desenvolvidas. O crescimento demográfico observado até aqui, começou lentamente a abrandar, iniciando um período de estagnação demográfica, em que a população se mantem, ou começa lentamente a cair; com isto a explosão urbana também abrandou, observando-se agora um crescimento mais controlado (também muito por culpa de novas medidas de controlo por parte das autoridades, mas também por uma nova demanda por

¹⁵³ in As origens de Selho S. Jorge. Junta de freguesia de Selho S. Jorge.

parte dos actores que requerem mais e melhor infra-estruturação). O ritmo da construção deixou de ser dirigido por intervenções individuais, passando a iniciativa da construção para os promotores (públicos ou privados) que transformam de uma vez só grandes áreas de terreno em loteamentos ou empreendimentos urbanos.



FIG.32_Paisagem do período pós industrial.

4_ Interpretar.

Neste capítulo – *Interpretar* – pretende-se descodificar o território percorrido até aqui; pretende-se seleccionar, analisar e sintetizar uma visão do território difuso do Vale do Ave, e em específico da amostra seleccionada, o Vale do Selho

Antes de mais, devemos ser capazes de responder às inquietações que se levantaram ao *Percorrer* o território. Existe uma ordem que rege o caos aparente? E qual é essa ordem? Como se estrutura este território? No caos e desordem aparentes no território difuso, devemos “adivinhar”, como refere André Corboz¹⁵⁴, a ordem que estrutura estes espaços; para isso, levantamos as camadas que as diferentes ocupações deixaram ao longo da história, e interpretar os seus diferentes níveis para melhor conseguir compreender este território. Ao fazê-lo, devemos ser capazes de conhecer a sua real natureza, identificar padrões e formas de ocupação, os mecanismos que as criaram, as suas actividades e usos.

Pretendemos com esta investigação responder a estas questões, servindo-nos para isso do desenho com mecanismo de selecção, interpretação e síntese. Este é o nosso “olhar” sobre esta paisagem.

¹⁵⁴ CORBOZ, André – La Ciudad desbordada. 1994. p.14.

4.1_Linearidades.Uma visão do território difuso do Vale do Ave.

*“A rua da Estrada
é um assunto que mete medo!
Nem é estrada, nem é rua
e parece acumular
as desvantagens de cada uma delas.
Para quem vai de passagem
são as paragens constantes,
o congestionamento,
as passadeiras, os semáforos.
Para quem vive junto á estrada,
é a perigosidade do trânsito,
a falta de passeios, o ruído constante.”¹⁵⁵*

Na sociedade actual, existe cada vez mais, uma necessidade maior de nos deslocarmos; devemos isso ás imposições contemporâneas de procura de emprego, de serviços ou de espaços lazer. As distâncias percorridas diariamente aumentam á medida que o nosso “campo” se expande. Logo, esta é uma paisagem fundada na mobilidade, da *“cidade como de um mosaico que se desagrega e progressivamente se dilui ou reencaixa em feixes de filamentos. Conexão parece ser a palavra-chave, e geralmente refere-se ás articulações de maior escala e á integração na malha (...)”*¹⁵⁶. Deparamo-nos assim, com um nomadismo contemporâneo, num território ocupado de forma dispersa; observamos uma *“cidade para uma população nómada: a anti-cidade, uma arquitectura mega estrutural e labiríntica, construída com base nas linhas sinuosas dos trajectos nómadas. Um urbanismo do andar, do movimento.”*¹⁵⁷

Logo, a paisagem difusa é consequência da extensão urbana causada pelo nomadismo contemporâneo; a implantação longínqua, afastada dos grandes centros, foi o factor que despoletou a necessidade de deslocação, criando um território difícil de definir, nem cidade, nem campo, nem urbano, nem rural; e se

¹⁵⁵ DOMINGUES, Álvaro – *op. cit.*: 2009. p.6.

¹⁵⁶ OLIVEIRA, Maria Manuela – In *memorian na cidade*: 2007. p.296.

¹⁵⁷ CARERI, Francesco – *Walkscapes*: 2002. p.117.

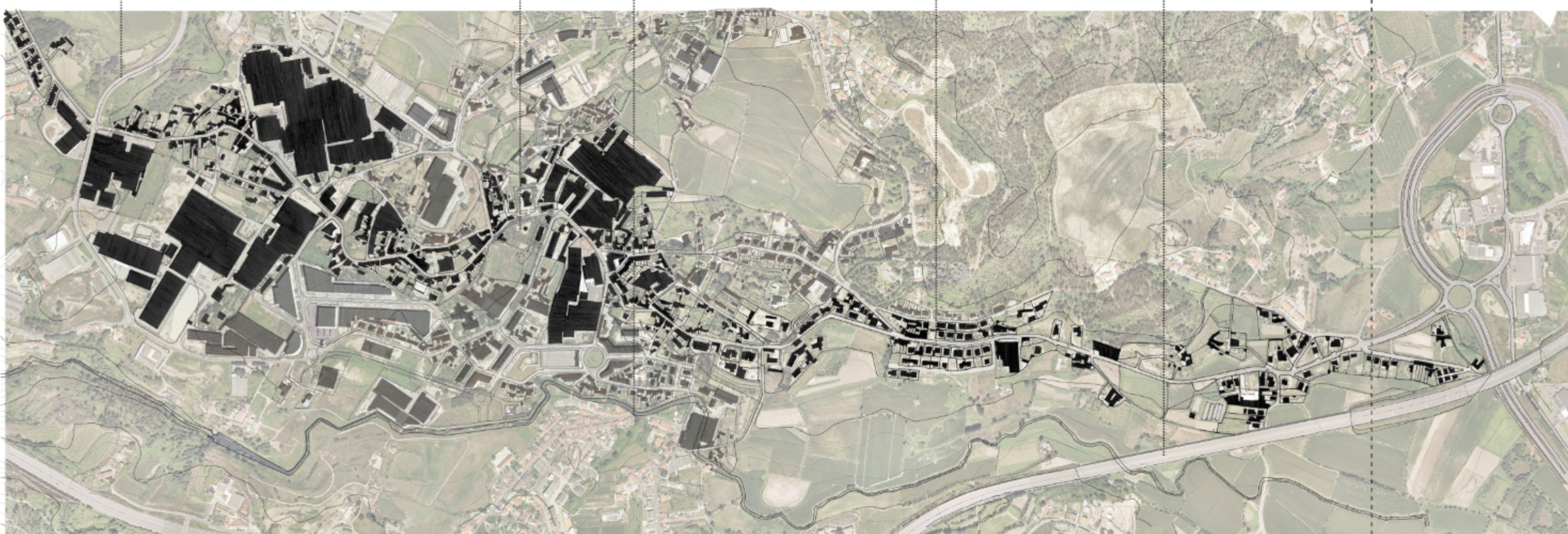
Variante E.N.310

Pevidém (Centro)

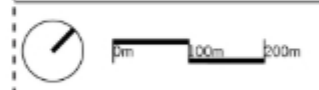
Rio Selho

E.N.310 (Rua Central)

A7



d12.Linearidade:
Planta geral.



para os sedentários os espaços nómadas são um vazio, para os nómadas os vazios formam uma série de referências, um mapa mental povoado por entidades invisíveis. “*O nomadismo e a cidade converteram-se num único grande corredor labiríntico que viaja por todo o mundo. Trata-se de uma cidade (...) que se transforma constantemente no espaço e no tempo.*”¹⁵⁸

Assim, o *Percorrer*, ou a acção de atravessar o espaço¹⁵⁹, não constitui por si só uma construção física, mas implica uma transformação do lugar e dos seus significados. Mesmo as diferentes modalidades de percorrer o território têm distintas visões e configurações do mesmo espaço: do andar ao conduzir, ora numa velocidade mais lenta e relação mais próxima, de cumplicidade e proximidade com o território, ora numa velocidade mais acelerada, alterando a proporção espaço/tempo e adulterando a relação com os lugares, que se tornam mais ou menos distantes consoante a velocidade a que nos deslocamos.

Sabemos que o território do Vale do Ave é atravessado por uma rede viária extensa, e que esta é, aparentemente, o único elemento perceptível nesta desordem urbanística; sabemos que a rede infra-estrutural cria uma estrutura reticular, uma teia, que de certa forma estrutura e hierarquiza a paisagem urbana difusa. Devemos, portanto, ter essa imagem mental bem esclarecida, pois segundo Ivo Oliveira, “*a representação do território é indissociável da representação dos seus sistemas infra-estruturais*”¹⁶⁰ e conseqüentemente a percepção dessa paisagem não pode ser feita sem ter em conta a importância desses elementos lineares.

Compreendemos assim, que o território do Ave, e especificamente a amostra em estudo – o Vale do Selho (d11) – são paisagens complexas do qual não se reconhece uma ordem á primeira vista. Não existe só cidade, nem só campo, apenas um emaranhado sem fim, de casas, campos e estradas. Contudo, ao

¹⁵⁸ *Ibidem.* p.118.

¹⁵⁹ “A acção de atravessar o espaço nasce da necessidade natural de se mover com o fim de encontrar alimentos e informações indispensáveis para a própria sobrevivência. Contudo, uma vez satisfeitas as exigências primárias, o feito de andar converteu-se numa acção simbólica que permitiu que o homem habitasse o mundo. Ao modificar os significados do espaço atravessado, a viagem converteu-se na primeira acção estética que penetrou nos territórios do caos, construindo um nova ordem cujas bases se desenvolveram na arquitectura dos objectos colocados nele.” *in* CARERI, Francesco – *op. cit.* p.20.

¹⁶⁰ OLIVEIRA, Ivo Pereira de – *Infraestrutura e arquitectura*: 2010. p.7.

percorrê-lo apercebemo-nos que existe uma certa ordem dentro do caos aparente; o espaço multidireccional do caos urbano e parcelamento irregular converte-se num espaço ordenado segundo as direcções das principais vias. Assim, as estradas nacionais, ou seja, as linearidades do território, passam a ser o ponto de referência, o vector da descomplicação do território. E ao percorrer a extensa rede viária do Vale do Ave, vamo-nos apercebendo que estes elementos lineares, são o componente mais básico da construção e estruturação do espaço urbano difuso.

Reconhecemos então, que *“a estrada-rua é o elemento mais banal das formas e processos de urbanização em Portugal”*¹⁶¹, tornando-se por isso *“um dos elementos mais legíveis da estruturação da urbanização extensiva”*¹⁶². A *“rua da estrada”*¹⁶³ que não é rua, nem é estrada, são estradas que passaram a ser ruas e ruas que passaram a ser estradas, numa alternância que nunca acaba; uma esquizofrenia espacial, onde de 100m em 100m se passa de uma a outra, com uma facilidade inimaginável. E perguntamo-nos: mas afinal o que é a *“rua da estrada”*? O que são estas linearidades que atravessam e definem o território?

A *“rua da estrada”* (d12) é um elemento linear num estado híbrido, uma infra-estrutura viária de identidade flutuante, que não é nem uma coisa, nem outra; é uma coisa que deixou de ser ou ainda não é, é um transgénico. Comporta em si, as características inerentes a um espaço de circulação automóvel, mas ao mesmo tempo, é suporte de casas e fabricas e todo o tipo de construções (d12). Estes são elementos que deviam ser incompatíveis, mas que partilham os mesmos espaços: um equipamento viário numa simbiose estreita com a ocupação urbana, acarretando com isso os problemas de ambas e as vantagens de nenhuma delas.

As linearidades são, antes de mais, infra-estruturas viárias: são estradas, ruas e caminhos rurais, são o sistema capilar que dá forma ao território; são as formas mais simples que constroem a paisagem, e também as mais legíveis (e quanto mais extensas, maior a sua legibilidade). Mas a linearidade é muito mais do que induz a simplicidade da sua vertente funcional: é também o suporte da urbanização

¹⁶¹ DOMINGUES, Álvaro – A rua da estrada: 2009. p.13.

¹⁶² *Idem.* p.14.

¹⁶³ *Idem.* p.14.

difusa. Segundo Álvaro Domingues, “a rua da estrada é como um centro em linha, ma corda onde tudo se pendura; uma estrada mercado”¹⁶⁴; são as linhas que desenham a paisagem, assim como foram elas que permitiram a passagem para o difuso, pois sem a estrada e sem o que ela carrega, esta não existiria da forma que a conhecemos.

Assim, este trabalho centra-se na forma linear como elemento definidor uma realidade complexa; esta linearidade tem como elemento estruturador uma infraestrutura, um elemento centralizador e catalisador das dinâmicas espaciais e socioeconómicas do difuso do Vale do Ave. A linha, que na geometria abstracta pode ser definida por dois pontos, no espaço urbano do Ave, liga um sem número de pontos dispersos, á medida que serpenteia pelo território moldando-se á topografia. Ou melhor, os pontos é que agregaram á linha fazendo dela um “centro”, um espaço que no difuso não se localiza dentro dos aglomerados urbanos, como no sistema tradicional, mas antes é um centro em linha que percorre a paisagem.

*“Pode assim falar-se de uma metropolização «metastásica» (...) mediante o aparecimento de elementos de natureza metropolitana em territórios não contíguos e não metropolitanos”*¹⁶⁵. Concordamos, portanto, que a situação actual do “sistema viário decorre da progressiva edificação ao longo dos principais atravessamentos urbanos, da urbanização dos caminhos rurais e do desenvolvimento de conjuntos habitacionais, industriais ou comerciais autóctones que se conectam directamente á estrutura pré-existente”¹⁶⁶.

Logo, pensamos que as linearidades devem ser o elemento chave de uma intervenção no Vale do Ave. Devemos por isso trabalhar os seus limites, continuidades e transições de modo a reinventar o modelo difuso.

¹⁶⁴ *Idem.* p.15.

¹⁶⁵ ARCHER, François – *op. cit.*: 1995. p.11.

¹⁶⁶ OLIVEIRA, Ivo Pereira de – *op. cit.*: 2010. p.8.

4.1.1_A amostra

A amostra seleccionada (d10) localiza-se a sudoeste da cidade de Guimarães, entre o nó da E.N.206/A7 e segue o percurso da E.N.310 até á intersecção com a variante E.N.310. A maior parte da amostra insere-se na freguesia de S.Jorge de Selho, ou Vila de Pevidém, um dos maiores pólos industriais têxteis da zona sul do concelho. A E.N.310 como principal infra-estrutura deste troço final do vale do Rio Selho, tornou-se suporte para a expansão urbana da vila de Pevidém, agregando desde as grandes fábricas têxteis, às pequenas habitações dos seus operários ou as moradias (d12).

Esta Linearidade, como elemento estruturador e dinamizador deste espaço urbano, tornou-se o centro em linha desta vila: as principais empresas, o comércio, o centro cívico e religioso foram-se instalando ao longo deste troço. Então a estrada deixou de o ser, ou melhor, deixou de ter uma utilização exclusivamente viária para assumir características de rua, porém sem nunca o ser totalmente. Este processo, que se prolongou ao longo do séc.XX, transformou a estrutura da paisagem rural predominante até então, mas também as próprias características deste espaço linear (d13).

Da Estrada Real, que percorria as vastas várzeas e lameiras, até á “rua central” apinhada de casas, lojas e fábricas ocorreu um processo de mutação que transformou a forma e função destes espaços lineares. Onde foi possível construíram-se passeios para substituírem valetas, os edifícios montra apoderam-se das bermas e os muros das moradias vão construindo um espaço incaracterístico, onde os limites privados vão estabelecendo fronteiras, descontínuo, onde apenas o pavimento da estrada parece ter alguma extensão, e de transições mal feitas que em nada favorecem quer quem lá mora, quer quem lá passa (d14/d15/d16/d17).

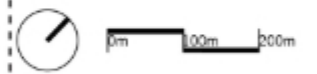
Rua 25 de Abril/E.M.574

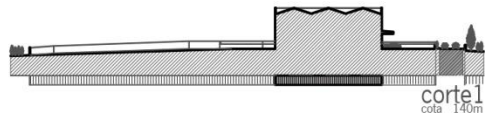
Pevidém (Centro)

Rua Central/E.N.310

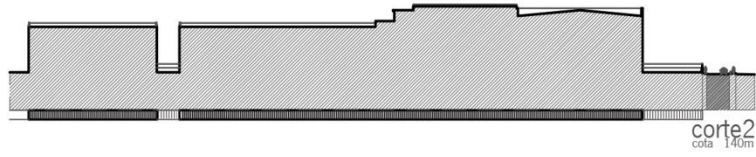


d13.Linearidade:
Planta Geral e Perfis.

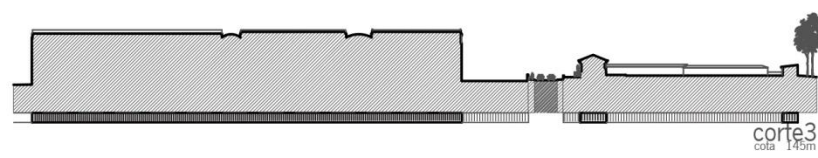




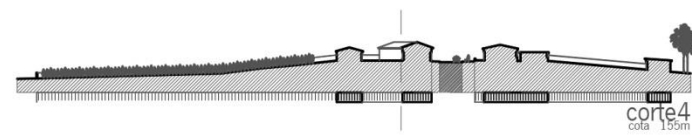
corte1
cota 140m



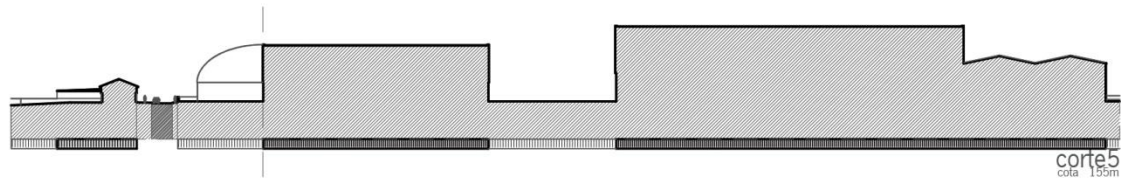
corte2
cota 140m



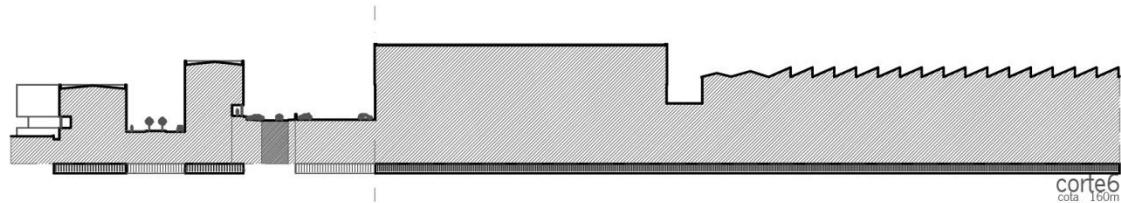
corte3
cota 145m



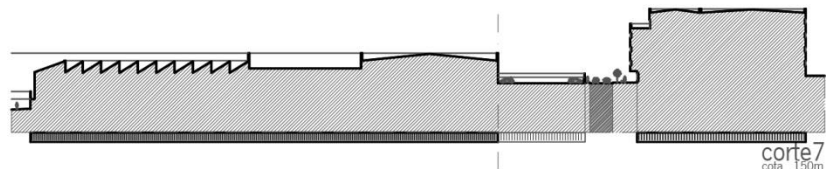
corte4
cota 155m



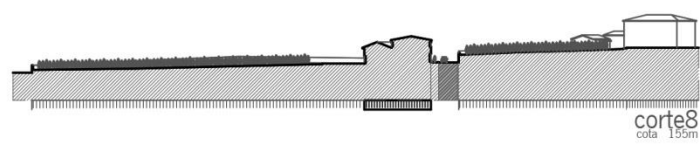
corte5
cota 155m



corte6
cota 160m



corte7
cota 190m

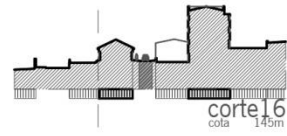
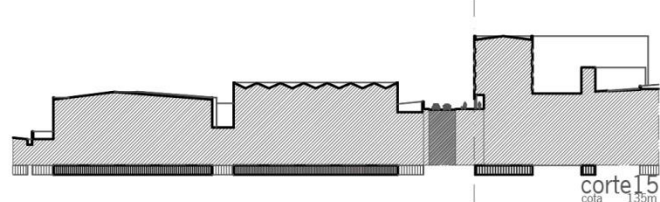
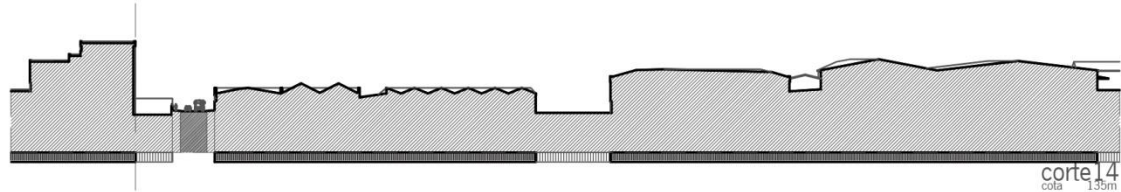
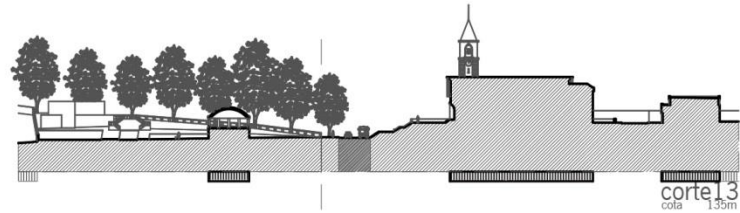
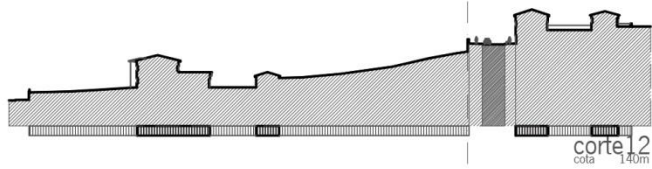
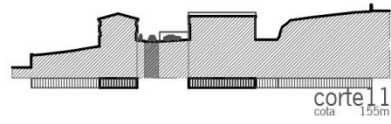
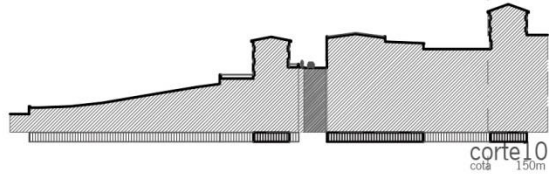
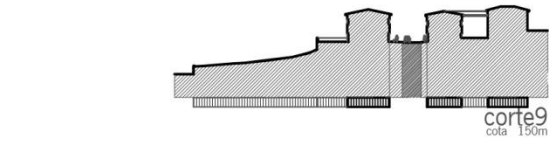


corte8
cota 155m

- espaços industriais
- espaços residenciais
- espaços privados
- espaços rurais

d14.Linearidade:
Perfis 1/8.

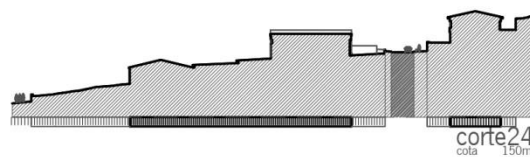
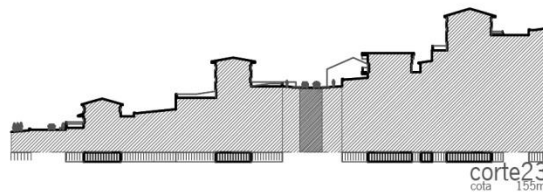
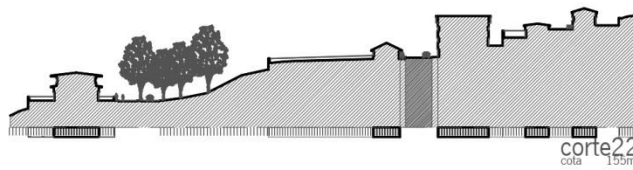
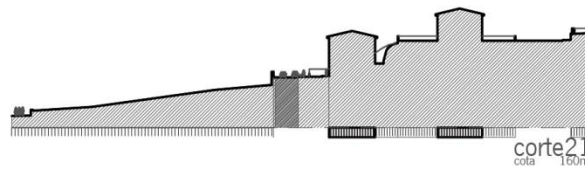
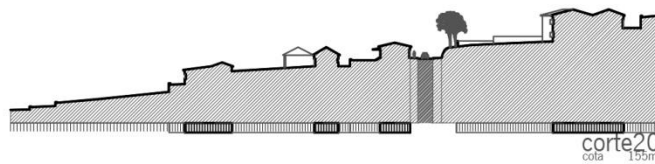
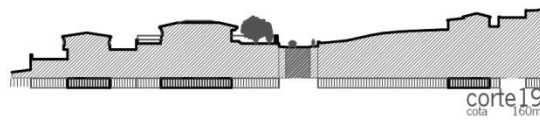
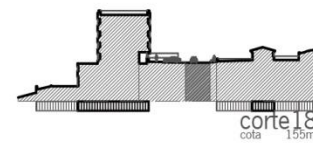
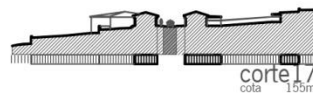




- espaços industriais
- espaços residenciais
- espaços privados
- espaços rurais

d15.Linearidade:
Perfis 9/16.

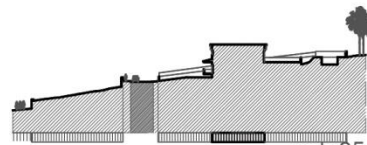




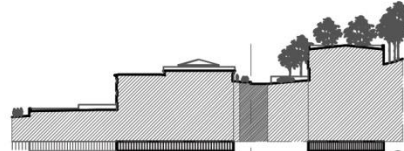
- espaços industriais
- espaços residenciais
- espaços privados
- espaços rurais

d16.Linearidade:
Perfis 17/24.

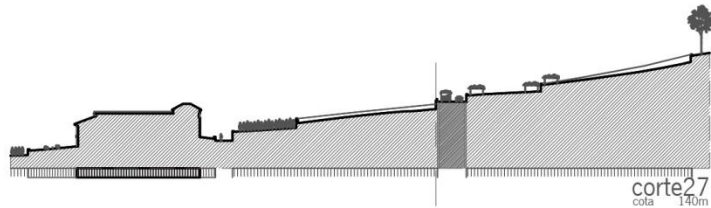




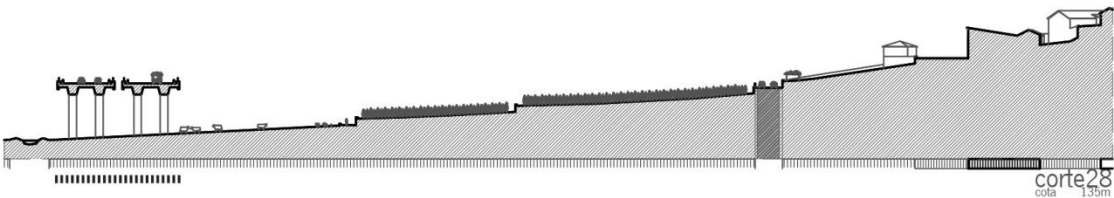
corte25
cota 150m



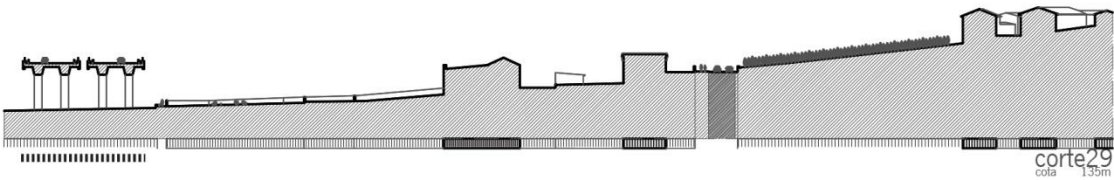
corte26
cota 145m



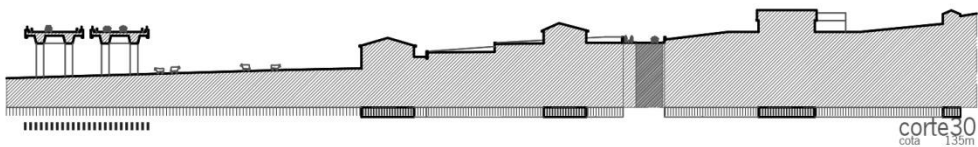
corte27
cota 140m



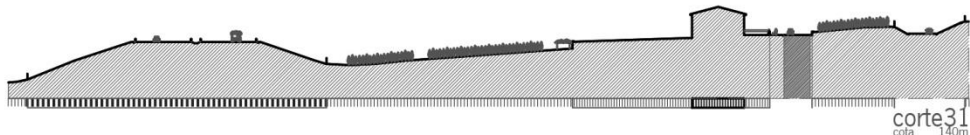
corte28
cota 135m



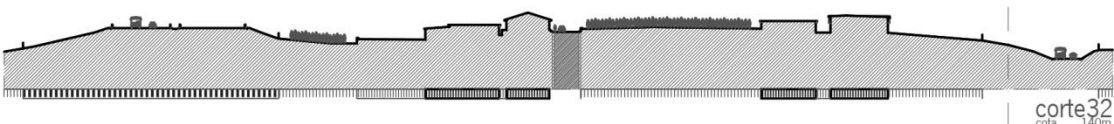
corte29
cota 135m



corte30
cota 135m



corte31
cota 140m



corte32
cota 140m

espaços industriais

espaços residenciais

espaços privados

espaços rurais

auto-estrada

d17.Linearidade:
Perfis 25/32.



5_Reconhecer Oportunidades.

A paisagem do Ave, como paisagem difusa, possui uma série de particularidades que estão inerentes a essa condição; características essas, que aos olhos filtrados pela estética clássica, são graves deficiências ou problemas, pois diferem do que se pensava ser o espaço urbano.

Contudo, é necessário Reconhecer essas particularidades, não como problemas, mas como oportunidades. Deste modo, Reconhecer é identificar nas características ou particularidades inerentes a um determinado objecto o seu valor; é saber ver as suas especificidades sem um sentido pejorativo.

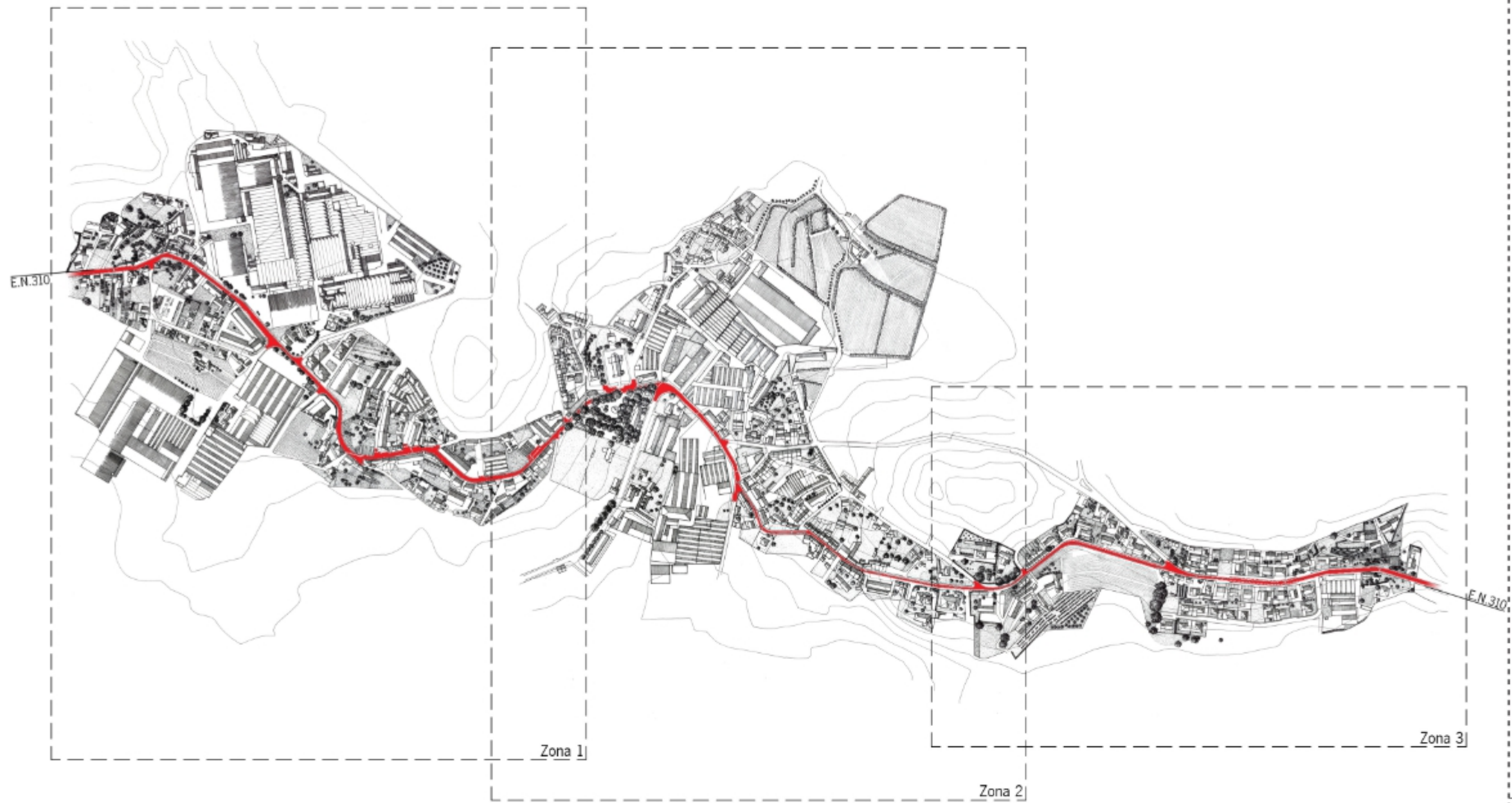
Assim, com este processo pretende-se “*enunciar oportunidades do lugar*”¹⁶⁷, compreender as particularidades de cada fragmento e deixar que sejam estas a apontar possibilidades de transformação. Podemos dizer então, que a experiência de aproximação ao lugar se tornou fundamental para que nele se possam reconhecer as qualidades ou particularidades, que nos permitem delinear uma intervenção; este processo surge para que o projecto que não seja resultado de uma solução genérica, mas antes o resultado de “*oportunidades retiradas de um lugar concreto*”¹⁶⁸. Ou seja a partir das características intrínsecas a cada lugar, devemos ser capazes de delinear uma intervenção que responda às suas necessidades e particularidades.

Logo, este exercício é o resultado de um processo metodológico que procura compreender a paisagem real, através de uma aproximação ao lugar (*Percorrer*), da construção de um olhar pessoal (*Interpretar*) e da descoberta de oportunidades através da análise dos seus elementos (*Reconhecer*), pois o “*objectivo principal não é apenas descodificar o encontrado mas, acima de tudo, catalisar o possível. Isto é, descobrir oportunidades para a transformação e a produção de lugar, desde a sua própria condição e particularidade*”¹⁶⁹.

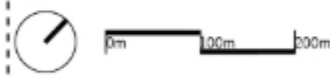
¹⁶⁷ JUAN, Marta Labastida – *op. cit.*: 2013. p.255.

¹⁶⁸ *Idem.* 2013. p.255.

¹⁶⁹ *Idem.* 2013. p.6.



d18.Linearidade:
Planta geral.



Este exercício de reconhecimento decorre sobre a linearidade acima estudada, abarcando o fragmento do Vale do Selho que se insere na Vila de Pevidém. A linearidade (d18), ou seja, o troço da E.N. 310 entre a rotunda de Silves e o cruzamento com a variante da E.N. 310, á entrada de Gondar, será alvo dos esforços de compreensão e reconhecimento das oportunidades existentes, através da análise dos seus constituintes.

Deste modo, este exercício de aproximação compreende a análise de três elementos, que definem a estrutura dos lugares que se criaram nas margens desta linearidade: os limites, as continuidades e as transições. Com o reconhecimento destes elementos abrem-se possibilidades e com elas se descobre a “*oportunidade do lugar e implementam oportunidades ao projecto no difuso*”¹⁷⁰.

5.1_Reconhecer limites, continuidades e transições.

As linearidades do Vale do Ave definem no tempo e no espaço a estrutura da paisagem urbana, através dos limites, continuidades e transições que impõem. Mas como é que as estradas, as linearidades do território, formam limites, definem continuidades e criam transições?

Antes de mais, as linearidades são um espaço “entre”, entre espaços e tempos, entre cidade e campo, entre residencial e industrial; são as linhas que separam, delimitam, ou relacionam as diferentes partes do território contemporâneo. Essa situação de “entre”, faz dela um limite, ou seja, uma fronteira que demarca e define porções de uma paisagem. Separam e distinguem objectos, situações, lugares e tempos, mas podem também conectar, criando continuidades e relações entre esses mesmos espaços e tempos distintos; ligam e relacionam espaços que de outro modo se encontrariam apartados. Porém, podem ainda ser elementos de transição, como um intermediário entre elementos distintos, criando “pontes” entre eles, cozendo os diferentes elementos que dão forma às linearidades. Assim, o reconhecimento destes elementos e dos lugares que eles criam, deve ser o ponto de partida para estimular o projecto; um projecto que se apropria das singularidades destes lugares e incita essas possibilidades.

¹⁷⁰ *Ibidem*. 2013. p.6.

5.1.1_Limites.

Um limite é uma restrição, é um elemento que demarca, cinge e confina um espaço ou tempo, criando uma fronteira que o define; um limite é uma “*linha que demarca a extensão de superfícies ou terrenos contíguos, linha que marca o fim de uma extensão espacial ou temporal*”¹⁷¹; assim, um limite é um elemento que cria fissuras¹⁷², ou seja, uma distinção entre partes divergentes. Logo, podemos afirmar que um elemento linear, uma estrada neste caso (d17), é um elemento que cria e é estruturado pelos limites que impõe.

Podemos então dizer que o espaço urbano sempre se constituiu de limites (entre cidade e campo, entre interior e exterior, entre construído e vazio, entre público e privado), embora com a explosão do urbano para a periferia, estes se tenham estilhaçado, deixando se ser claros, legíveis, ou como refere Teresa Sá Marques: “*os limites entre as cidades e os campos diluíram-se*”¹⁷³. Apesar disso, a diferenciação entre espaços urbanos e rurais continua a existir, só que agora estes partilham os mesmos espaços, de forma dispersa e fragmentada, apenas separados por frágeis muros, que os demarcam ou isolam. Enquanto no modelo tradicional de cidade existia um limite (normalmente representado pela muralha que rodeava a cidade), no modelo difuso existem múltiplos limites; cada parcela, cada casa, cada fábrica, cada unidade urbana possui o seu próprio limite.

Concluimos então, que os limites, desde sempre estiveram presentes na paisagem urbana, praticamente desde que existe actividade humana sobre o território e são estes também que definem os seus espaços; no difuso, apesar da multiplicidade de formas e tipologias, os limites continuam a definir o espaço urbano. Os limites são, por isso, elementos importantes na definição do espaço urbano difuso; são eles que nos permitem reconhecer as formas da paisagem.

¹⁷¹ in Dicionário da Língua Portuguesa: Porto Editora. 2012.

¹⁷² “*A fissura é sempre um «entre» cujas propriedades advêm dos factores que a provocam. São as relações entre as partes, ou melhor, a quebra dessas relações, que dá origem às fissuras.*” in SILVA, Cidália – Território Fissiforme: 2008. p.34.

¹⁷³ MARQUES, Teresa Sá – Um território em mudança. 1999. p.21.

5.1.1.1_Limites no espaço e no tempo.

Um limite no espaço é uma barreira, uma fronteira que demarca um espaço, podendo ser esse marco físico ou simbólico: uma barreira física impede o indivíduo de a atravessar fisicamente; esta pode ser de origem natural (um rio, um desnível acentuado, uma ravina, etc...), ou uma imposição humana (um edifício, um muro, uma grade, etc...). Por outro lado um limite simbólico não impede o indivíduo de o ultrapassar fisicamente, mas sugere através de símbolos, recomendações ou imposições culturais de o fazer (sinalização, mudanças de pavimento, material ou ambiente, alinhamentos de árvores, etc...).

Um limite no tempo¹⁷⁴ impõe uma distinção entre tempos díspares. E sendo a paisagem é o resultado de um processo temporal, os limites temporais tem repercussão no espaço e na forma como o usamos; percebemos que “*estes processos são o resultado de articulações entre o tempo e os diversos espaços que coexistem no território*”¹⁷⁵. Os limites temporais manifestam-se assim, em elementos que sofreram paragens no tempo, ou que não acompanhando o desenvolvimento do restante território (locais ou actividades abandonadas, como campos agrícolas ou fábricas, deixando áreas da paisagem estagnada ou por processos de transformação sem tempo, que anulam a história de um lugar (grandes empreendimentos industriais, residenciais, ou grandes infra-estruturas, que destroem a estrutura parcelar, fazendo “tábua rasa” da historia desse local)¹⁷⁶.

Devemos por isso identificar esses elementos nas linearidades do Vale do Ave, de modo a reconhecer a sua verdadeira forma. Observamos então três tipos de limites que definem os espaços das linearidades: os limites impostos pelos edifícios que se implantam á face da estrada, os muros que delimitam as parcelas que a ladeiam e os vários pavimentos que encontramos no seu decurso definindo espaços distintos.

¹⁷⁴ Um limite temporal é o resultado dos diferentes processos de inscrição na paisagem: o processo natural, o processo de artificialização e o processo de ocupação – e todos eles com temporalidades completamente distintas; o natural regula-se por processos a longo prazo, de milhares ou milhões de anos; o segundo regula-se a médio prazo, um processo de séculos; o terceiro pode ser medido em décadas, mas ainda assim é o que mais transformação causou na paisagem.

¹⁷⁵ FERREIRA, Fernando – Incitar o Tempo. Processos, lugares e espaços no Vale do Cávado: 2010. p.15.

¹⁷⁶ Idem.

Edificado

A implantação difusa, num território deficitário ao nível da infra-estruturação básica, apropriou-se das margens das estradas nacionais, como forma de ver suprido o acesso aos bens e serviços que necessitavam. Assim, “*as estradas e o que nelas havia (electricidade e telefone, quando calhava) eram o suporte mínimo dessa edificação com acesso garantido*”¹⁷⁷. Isto proporcionava-lhes um acesso fácil à via e consequentemente lhes permitia aceder aos centros urbanos; esse facto foi exponenciado pela democratização do automóvel, que permitia percorrer distâncias cada vez maiores, permitindo assim uma implantação afastada dos grandes centros.

Deste modo, os bairros de operários e as moradias foram crescendo ao longo das principais vias que uniam polos urbanos, definindo novos espaços urbanos num território marcado por uma estrutura rural dispersa; dependendo da tipologia e da época da sua implantação observamos vários tipos de ocupação face a via. A implantação junto às vias, comum dos primeiros bairros de operários do início do séc. XX, foi crescendo a curta distância das fábricas que entretanto aí se instalavam (distância percorrida a pé); estas criavam pequenos aglomerados lineares que criaram pequenas extensões urbanas ao longo das estradas nacionais.

As novas moradias, que foram surgindo durante a segunda metade do séc. XX, respondiam a novos requisitos dos seus habitantes, que pretendiam e podiam agora comprar casas maiores, com quintais e que pudessem acomodar pequenas confecções ou oficinas que lhes permitiam complementar o trabalho nas fábricas têxteis; estas ocuparam antigas parcelas rurais que delimitavam as estradas, em loteamentos feitos à medida do possível, sem qualquer tipo de ordenamento; estas afastavam-se mais da via, mas encontram-se delimitadas por muros que definiam o espaço da estrada.

Muros

Os muros ocuparam desde sempre um papel delimitador na paisagem difusa do Ave, pois desde as primeiras ocupações deste território, sempre tiveram um papel

¹⁷⁷ DOMINGUES, Álvaro – *op. cit.*: 2009. p.14.

importante na criação de limites, quer com o propósito de delimitar propriedades, quer de defesa ou protecção de espaços.

Desde logo, os muros que delimitavam as parcelas rurais, respondiam quase sempre a várias necessidades, não cumprindo exclusivamente o papel de elemento delimitador de propriedade, mas actuando muitas vezes como muro de contenção de terras, permitindo diminuir o declive das parcelas tornando-as melhores para a prática da agricultura; construídos em granito (pedra abundante na região), demarcavam vastas parcelas, acompanhando a topografia e definindo a estrutura parcelar que ocupavam as margens ribeirinhas.

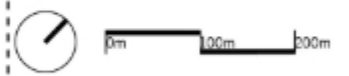
Os muros urbanos por seu lado resultam quase sempre de questões relacionadas com a marcação ou delimitação de uma propriedade, mas também ao nível da segurança/protecção da parcela, aumentando ao mesmo tempo a privacidade dos moradores e definindo o limite entre público e privado.

Pavimentos

Os pavimentos dos espaços lineares definem também limites, não impondo fisicamente nenhum tipo de barreira (como os muros ou as edificações), mas ditando através de marcas ou símbolos o seu uso, diferenciando-se assim dos demais. Assim, podemos dizer que a superfície asfaltada da via, de um passeio, de uma valeta, ou até mesmo da mudança de pavimento, criam um limite pela utilização que fazemos daquele espaço, distinguindo-o claramente dos restantes pavimentos, criando desta forma um limite.



d19.Limites:
Planta geral.



Zona 1

A primeira zona desta linearidade insere-se numa área marcada pela forte presença de duas grandes unidades industriais, a Coelima (a norte) e a Lameirinho (a sul), encontrando-se separadas pela E.N.310. Junto á entrada das fábricas e ao longo da via, existem dois aglomerados urbanos, que aí se foram instalando devido á necessidade dos trabalhadores se deslocarem a pé para as empresas, numa altura em que poucos possuíam viaturas próprias. Desta forma, o lugar da Ponta do Campo (a oeste) e o lugar do Crasto (a este) formaram bairros onde predominam casas modestas de operários, que se encostam á via, criando um estreitamento da mesma, que contrasta com a amplitude visual que se tem com o contraste criado pelas enormes fábricas.

Desta forma, os limites diferem de um sítio para o outro: enquanto nos dois bairros adjacentes às fábricas o edificado define os limites da via, deixando pouco espaço para passeios (quando os há), as grandes fábricas recuam em relação á via, permitindo maior desafogo visual, porém delimitando o espaço da via através de muros; as pequenas casas, normalmente de apenas um piso térreo, estão a um passo da estrada, existindo entre elas apenas um estreito passeio ou valeta; em frente às fábricas a situação não é muito diferente, possuindo apenas um simples passeio e algum estacionamento.

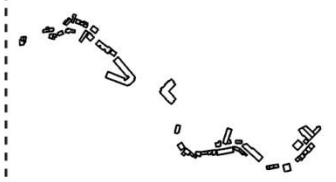
Assim, á excepção de algumas esquinas, os limites, quer sejam edificios ou muros, criam um espaço canal ao longo da via, geralmente estreito e em que a via em si ocupa grande parte desse espaço, deixando pouca margem para a utilização por parte das população. Porém, estes espaços possuem uma utilização intensa durante todo o dia, existindo depois picos de utilização com o entra e sai dos operários nas horas de mudança de turno nas fábricas.

Lugar da Ponta do Campo

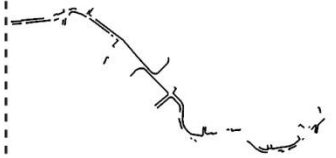
Coelima

Lameirinho

Lugar do Crasto



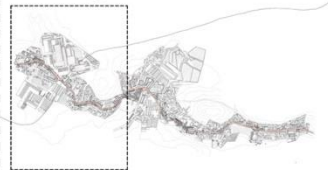
Edificado



Muros



Pavimentos



d20.Limites:
Zona 1.



0m 25m 50m

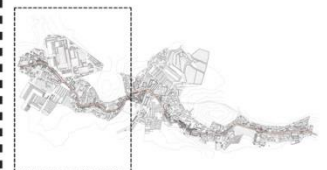
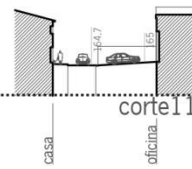
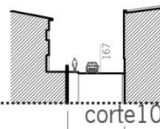
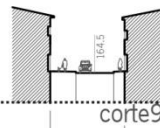
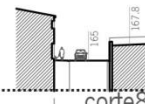
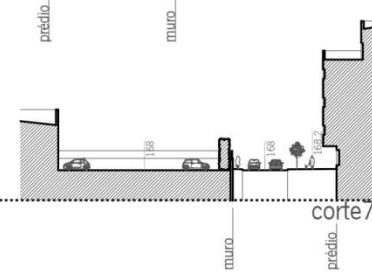
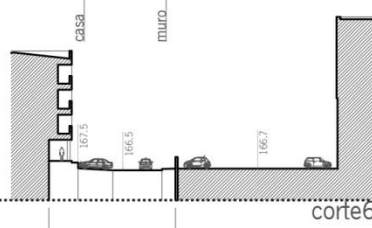
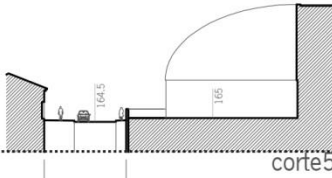
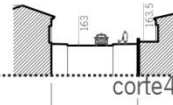


Observamos agora o perfil da via e os seus limites; podemos assim mais facilmente reconhecer o tipo de elementos que definem este espaço linear.

O corte 4 mostra-nos um perfil no lugar da Ponta do Campo, em que as construções mais antigas se aproximam da estrada, deixando pouca ou nenhuma margem para a utilização pedonal; aqui, as pessoas partilham o espaço com os automóveis.

Os cortes 5, 6 e 7 reportam a secções em que o perfil da linearidade é dominado pela imponência das fábricas, por contraste às pequenas habitações que as circundam; embora existam já prédios com alguma elevação que introduzem novos limites no espaço linear, como galerias comerciais criadas no piso térreo, estas fazem aumentar o perfil da linearidade, embora este continue reduzido e centrado na utilização viária.

Os cortes 8, 9, 10 e 11 retractam o perfil da linearidade no lugar do Crasto; aqui, a via volta a assumir os contornos que já observamos no Lugar da Ponta do Campo, ou seja, espaço reduzido, com os edifícios a delimitar o espaço linear deixando pouco espaço para a utilização pedonal, não obstante estes terem uma utilização intensa, pois é um dos troços mais utilizados pelos operários das fábricas.



d21.Limites:
Zona 1 - perfis.

Zona2

A segunda zona estudada é caracterizada por englobar o centro da vila de Pevidém; esta é marcada pelo largo formado pela praça Francisco Inácio e a igreja, existindo ainda outros edifícios de relevo no local, como a junta de freguesia, a escola primária (recentemente encerrada), serviços como o Centro de Saúde e os Correios, além de vários estabelecimentos comerciais e de serviços.

Nesta amostra, localizam-se ainda, o lugar do Bairro (a oeste), o lugar do Montenegro (a norte) e o lugar de Pevidém (a este); estes localizam-se em torno da TARF, uma fábrica têxtil, localizada sobre num ligeiro vale, perto do centro da vila, e são constituídos por genericamente habitações de pequenas dimensões. Esta fábrica, juntamente com a Têxtil J. Pereira Fernandes (a sul) dão forma a um pequeno pólo industrial, que se localiza sobre um pequeno curso de água afluente do rio Selho; estas instalaram-se no local onde outrora teriam existido campos agrícolas, que se encontravam nas margens do ribeiro e dos quais ainda se observam uma grande bolsa rural a norte das fábricas: o conjunto formado pelas Quintas de Quintão e da Portela.

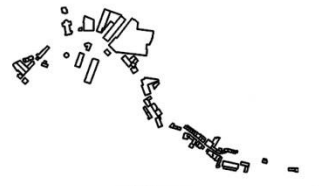
À medida que percorremos a via apercebemo-nos do contraste entre a amplitude proporcionada pelo largo no centro da vila, composta por uma praça arborizada, com centro num coreto, e a exiguidade da via no lugar de Pevidém, em que as casas, algumas das mais antigas na vila, se encostam de tal modo á via, que o trânsito teve de ser reduzido para apenas uma via de sentido único, deixando ainda assim um espaço extremamente reduzido para os peões. Deste modo, os seus limites resumem-se muitas vezes aos edifícios em si, ou muros que delimitam pequenos quintais.

Lugar do Bairro

Montenegro

TARF

Quinta de Quintão



Edificado

Muros

Pavimentos

Centro

J. Pereira Fernandes

Lugar de Pevidém

d22.Limites:
Zona 2.



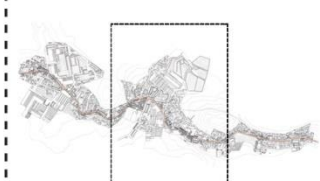
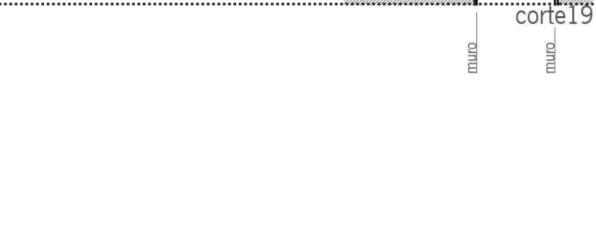
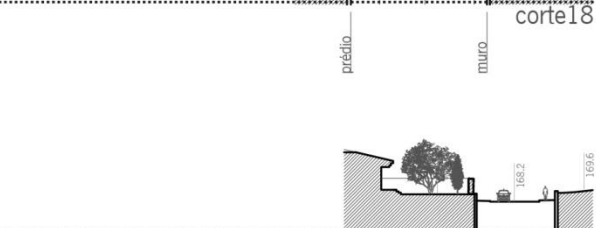
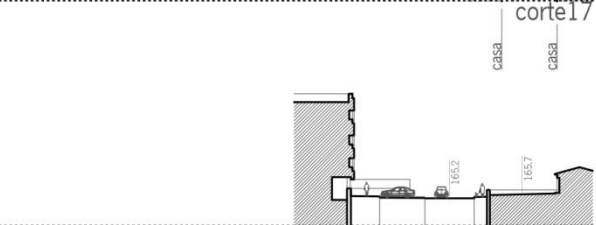
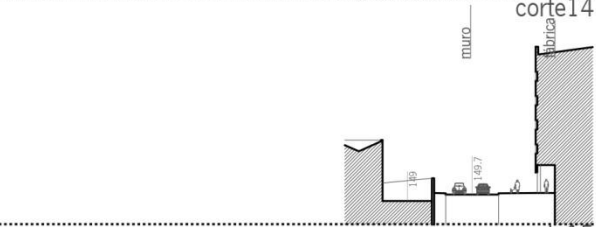
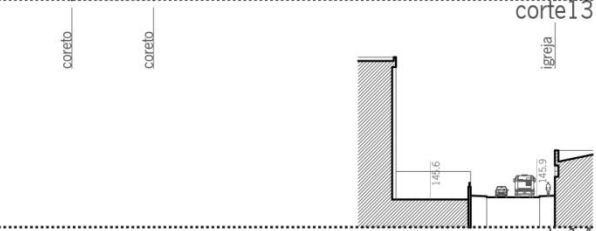
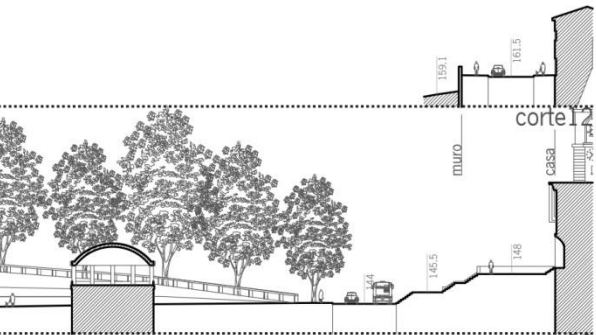
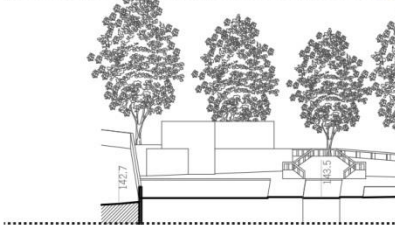
0m 25m 50m



Os perfis desta área podem ser separados em três momentos distintos: os cortes 12, 16, 17, 18, 19 inserem-se em bairros mais antigos, logo o seu tipo de perfil define-se pela edificação de baixa altura e perfil da via reduzido com espaços pedonais com uma dimensão também diminuta, ou seja, passeios estreitos quando estes existem, ou então uma valeta que serve os mesmos propósitos.

O corte 13 distingue-se dos restantes pela dimensão do espaço pedonal que oferece à população; porém este distingue-se por ser o perfil do centro da vila, representando o largo constituído pela igreja e a praça Francisco Inácio. Este espaço distingue-se dos demais, pois é dos poucos espaços públicos presentes na linearidade que foi concebido como tal, daí o facto de estender o espaço destinado às pessoas para além da via.

Temos ainda os cortes 14 e 15 que marcam os pontos onde as fábricas definem o espaço público; a escala dos edifícios volta a mudar, pois a dimensão das fábricas e os limites que estas definem, criam espaços que apesar de terem uma dimensão semelhante, em termos de largura de via, á que temos quando atravessamos uma zona residencial, a experiência espacial é totalmente diferente, pois permite uma maior amplitude visual e uma experiência urbana de diferente escala.



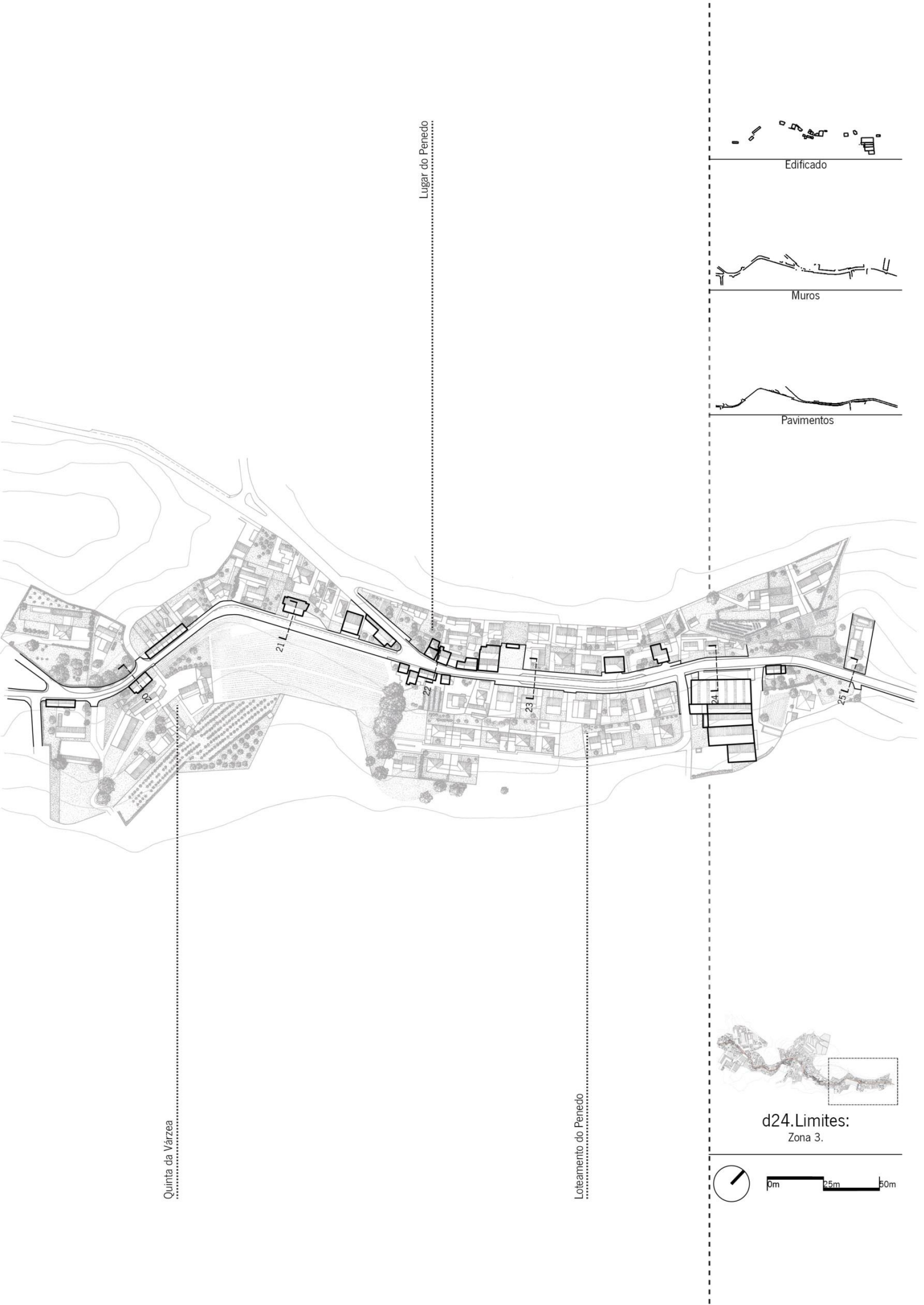
d23.Limites:
Zona 2 - perfis.

Zona3

A terceira amostra localiza-se numa extensão linear a este do centro, inserindo-se numa zona periférica da vila, ficando no sentido Pevidém-Guimarães da E.N.310, e abrangendo os Lugares da Várzea e do Penedo.

O Lugar da Várzea deve o seu nome á Quinta da Várzea, que ocupa grande parte da margem sul da amostra linear; a estrutura rural, onde se insere a Quinta, ocupa a área ribeirinha do rio Selho, ficando no prolongamento da estrutura agrícola formada pela Veiga de Creixomil, que acompanha o vale formado por este rio assim como a ribeira de Couros.

A implantação urbana nesta zona divide-se em três tipos de tipologia, uma de carácter rural, que consiste sobretudo na parcela da Quinta da Várzea, uma zona de bairro na zona do Penedo e outra de moradias mais recentes no loteamento do Penedo. Isto cria variações no perfil da via, não apenas na sua dimensão, mas também nos limites que são impostos. Enquanto na Quinta da Várzea o antigo muro de suporte de terras define o limite do espaço da via, para a parcela agrícola, no bairro do Penedo a mesma é estruturada pela edificação enquanto no novo loteamento o recuo em relação á via fez com que se alargasse o seu perfil, impondo o limite através de muros.

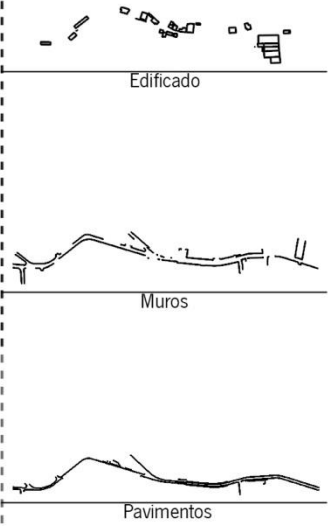


Lugar do Penedo

Quinta da Várzea

Loteamento do Penedo

d24.Limites:
Zona 3.

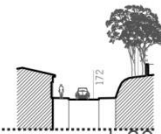


As tipologias de ocupação referidas em cima, assumem a sua diferença em perfil; desta forma podemos facilmente distinguir o tipo de limite, tanto espacial como temporal, permitindo facilmente reconhecer tipologias e formas de estas se relacionarem com a via.

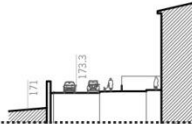
Os cortes 20 e 21 inserem-se na zona da Quinta da Várzea, numa área em que a E.N.310 marca o limite da parcela agrícola, contrastando com os limites urbanos que se localizam na outra margem da via. Os limites nestes espaços, são formados, pelo muro de suporte de terras ou pelas pequenas casas dos caseiros, por um lado, enquanto do outro os muros das moradias que aí foram crescendo demarcam o perfil da linearidade.

No Lugar do Penedo (corte 22) o perfil da via volta a assumir o carácter de bairro, ou seja, as construções mais antigas voltam a aproximar-se da via, criando assim um estreitamento, tanto da via em si, como dos passeios, embora a altimetria dos edifícios seja mais irregular, não se mantendo as casas de piso térreo.

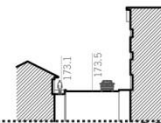
Passando este momento, o loteamento que cresceu nas margens da estrada, volta a variar o perfil da via, como podemos observar nos cortes 23, 24 e 25. Estas novas tipologias de implantação vieram transformar a forma como se experiencia o espaço; as casas deixam de estar junto á estrada, para se esconderem por trás de muros, enclausurando-se do restante espaço urbano. Desta forma, podemos afirmar que nestes locais, os muros determinam as formas da linearidade. O espaço da via alarga-se determinado por normas urbanas impostas, o que permite um maior desafogo, tanto visual, como espacial uma vez que as dimensões das vias e dos passeios desfrutam já de padrões aceitáveis.



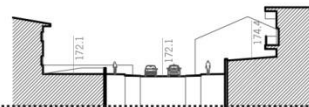
corte20



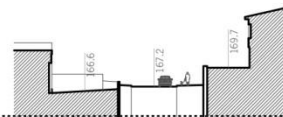
corte21



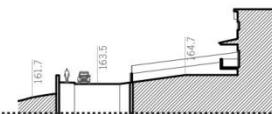
corte22



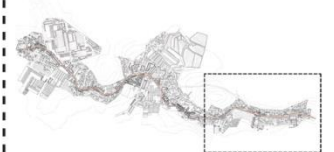
corte23



corte24



corte25



d25.Limites:
Zona 3 - perfis.

5.2.1_Continuidades.

A Continuidade é a condição de um determinado elemento que não é interrompido, ou seja, que se mantém homogéneo, constante, não apresentando interrupções, divisões, intervalos ou elementos distintivos na sua extensão; essa condição pode ser conseguida através da repetição ou contiguidade de um determinado elemento. Segundo a Lei da continuidade (preconizada pela Teoria de Gestalt): os objectos que se agrupam como um todo, segundo uma determinada direcção, são percebidos como um elemento contínuo.

Uma linearidade detém em si a qualidade de ser contínua; e quanto maior for a sua continuidade, ou seja, a sua extensão sem interrupções, cruzamentos, intercepções ou desvios, maior é a sua legibilidade e importância na estrutura urbana difusa. Contudo, os elementos que definem essa linearidade nem sempre são contínuos, ou melhor, poucas vezes o são; os actores do território adoptam e transformam as margens das vias, alterando-as segundo os seus interesses e necessidades individuais, daí o perfil destes elementos ser tao inconstante. E num território onde a acção das instituições públicas se resume basicamente ao pavimento da própria via, tudo o resto é deixado á sorte das intervenções individuais de cada actor.

Logo, compreendemos que a continuidade é uma premissa fundamental para a legibilidade da forma linear; a continuidade de uma linearidade e dos elementos que a definem é indispensável para que esta se torne perceptível. No espaço urbano do Ave existem poucos elementos que determinem uma certa continuidade, contiguidade, ou repetição; estes adjectivos poucas vezes se aplicam ao espaço urbano do Vale do Ave, devendo-se a isso a complexidade, mas também a riqueza desta paisagem. Contudo, devemos ser capazes de reconhecer as oportunidades que as continuidades destas paisagens nos oferecem.

5.2.1.1_Continuidades no espaço e no tempo.

A continuidade espacial de um determinado elemento ou forma é determinada pela capacidade se manter ininterrupto durante a sua extensão. As estradas são, por si mesmas, faixas contínuas de asfalto ou empedrado de granito que ligam dois lugares; a faixa de rodagem, ou seja, a superfície que forma a estrada, cria um “tapete” contínuo e homogéneo que resume praticamente todo o espaço público do urbanismo difuso.

Contudo, ao longo destas vias, as casas e as fábricas misturam-se com os campos e as manchas florestais, anulando qualquer tipo de percepção de continuidade urbana; esta descontinuidade é criada pelos diferentes elementos que nela se “penduram”, assim como pelas distintas formas de ocupação, que destroem a fluidez espacial e com isso a legibilidade da forma linear. *“Na realidade, a estrada tem um perfil extremamente variável. Existem junções sucessivas, cruzamentos e acessos a propriedades privadas, numerosos espaços comerciais com estacionamento em frente”*¹⁷⁸, impedindo o observador de ter uma leitura clara desses espaços. Porém, *“esse protagonismo dos vazios contínuos e contíguos aparece como condição do lugar periférico, precisamente por aí nem a «diferença» nem a «repetição» (...) ocuparam o espaço”*¹⁷⁹; devemos estar conscientes que a descontinuidade do difuso é uma condição inerente à sua forma e saber daí tirar as possibilidades que estas nos permitem.

As continuidades no tempo são processos evolutivos de determinados elementos ao longo de um determinado período; os processos de apropriação do espaço, embora nem sempre constantes, fazem-se de forma somatória, em adições sucessivas. O crescimento metastásico ao longo das estradas nacionais é um exemplo de como o avanço consecutivo das zonas urbanas sobre as rurais cria um processo contínuo no tempo. Com o tempo, esses avanços sucessivos formaram longos “braços” urbanos que se estendem pelo território, absorvendo no seu caminho vilas aldeias e rurais, criando novos espaços “entre cidades”. Contudo, a continuidade no tempo, nem sempre se verifica na continuidade do espaço, pois o crescimento nem sempre se faz contiguamente, deixando por vezes parcelas que a anulam.

¹⁷⁸ OLIVEIRA, Ivo Pereira de – Re-Thinking Borders: 2009. p.9.

¹⁷⁹ SOLÀ-MORALES, Manuel de – De cosas urbanas: 1ª ed. 2008. p.166.

Continuidade de pavimentos

A continuidade de um pavimento é uma qualidade intrínseca a uma estrutura linear; a forma como um pavimento que se prolonga durante uma determinada extensão cria uma continuidade. Isto é conseguido desde que essa superfície seja minimamente uniforme, quer seja em termos de materialidade, ou forma.

Logo, uma estrada, e a forma como é projectada, define por si só um espaço contínuo; um espaço de asfaltado que se prolonga durante uma determinada extensão mantendo a sua forma linear. Este é talvez o elemento contínuo, mais fácil de identificar na paisagem do Vale do Ave, devido ao seu carácter contínuo, que a distingue da complexidade que a envolve.

Porém, o pavimento do espaço linear não se resume apenas á via, mas compreende outros elementos, situados normalmente entre a via e o limite que a delimita. Assim, nesta fimbria de espaço encravado entre o fim do asfalto e os edifícios ou muros, encontram-se os espaços mais menosprezados da paisagem difusa. Bermas, valetas, passeios, são alguns dos pavimentos que ocupam as margens das vias, contudo não acompanham a sua continuidade; ao contrário da via, estes espaços marginais foram deixados para segundo plano, resultando das sobras criadas do relacionamento entre as estradas e os seus limites. Desta forma, estes espaços são bastante descontínuos, bermas inconstantes e de largura tão variável que muda de limite para limite, valetas de perfil inconstante e retalhos de passeios que aparecem tão rapidamente como desaparecem.

Continuidade de limites

Um limite, sendo um elemento linear, possui um carácter contínuo; e quanto maior for a continuidade desse limite, mais força ele adquire. Deste modo, deveríamos considerar os limites que dão forma às linearidades, como elementos contínuos; na realidade reconhecemos que a paisagem do Ave foi formada segundo a iniciativa individualizada sobre cada parcela, cada lote, sendo por isso não apenas um limite contínuo que determina a forma da via, mas antes uma sucessão de pequenos limites, que se complementam mutuamente ao longo da extensão da estrada. E, como resultando de intervenções separadas, a continuidade desses elementos é reduzida; ou seja, o edificado e os muros variam o seu perfil de parcela para

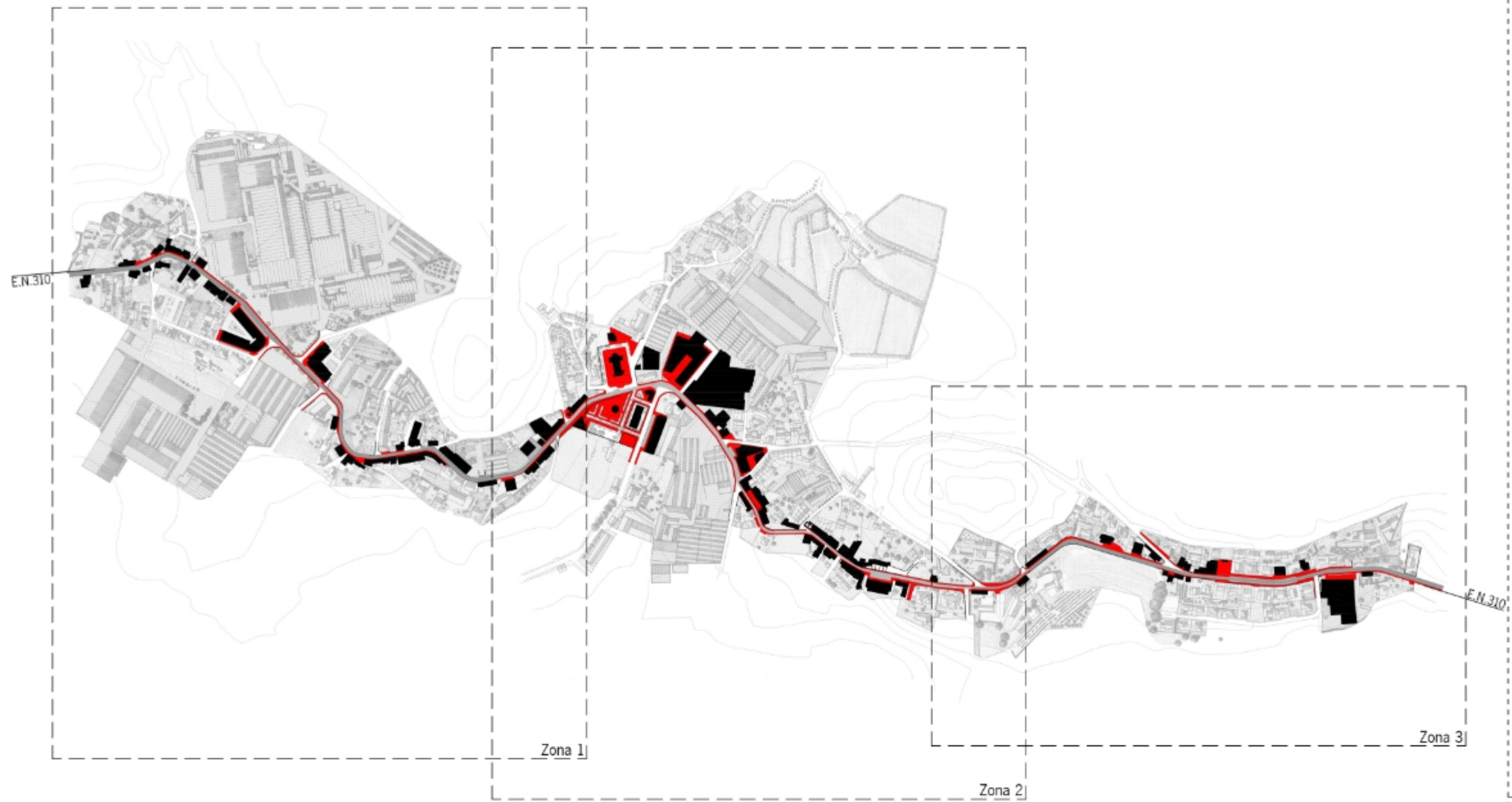
parcela, comprometendo a sua leitura como um todo, logo a sua continuidade está quase sempre confinada a cada unidade. Porém, existem certas tipologias que repetem a forma como se relacionam com a linearidade, por isso, podemos por vezes reconhecer algumas semelhanças entre limites, e por isso devemos ser capazes de reconhecer continuidade entre tipologias.

Continuidade de ocupação

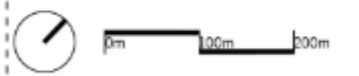
A continuidade de uma ocupação pode determinar a forma de um espaço linear, quer seja de uma ocupação residencial, quer rural ou industrial, pela forma como esta repete o tipo de relação com a via. Desta forma, o tipo de ocupação e a sua continuidade, ou homogeneidade, determina a continuidade de limites ou pavimentos, e de certa forma o modo como se utiliza o espaço linear.

A ocupação rural, quase não interfere com o espaço da via em si, mostrando-se praticamente independente, mantendo apenas a relação visual com a via. A ocupação industrial, apesar de necessitar da estrada como meio de transportar os seus produtos, encerra-se dentro da sua parcela comunicando com o espaço linear através de momentos bem marcados. Estes dois tipos de ocupação mostram-se quase impermeáveis a qualquer tipo de interacção com o espaço público, o que resulta em pedaços de território que se fecham sobre si mesmo, criando enclaves.

Já a ocupação urbana, ou residencial compreende uma interacção muito mais intensa com a estrada, o que significa a transição entre o espaço público e privado implicando uma relação mais próxima e propicia a interacção social.



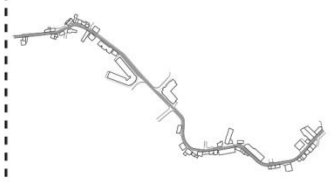
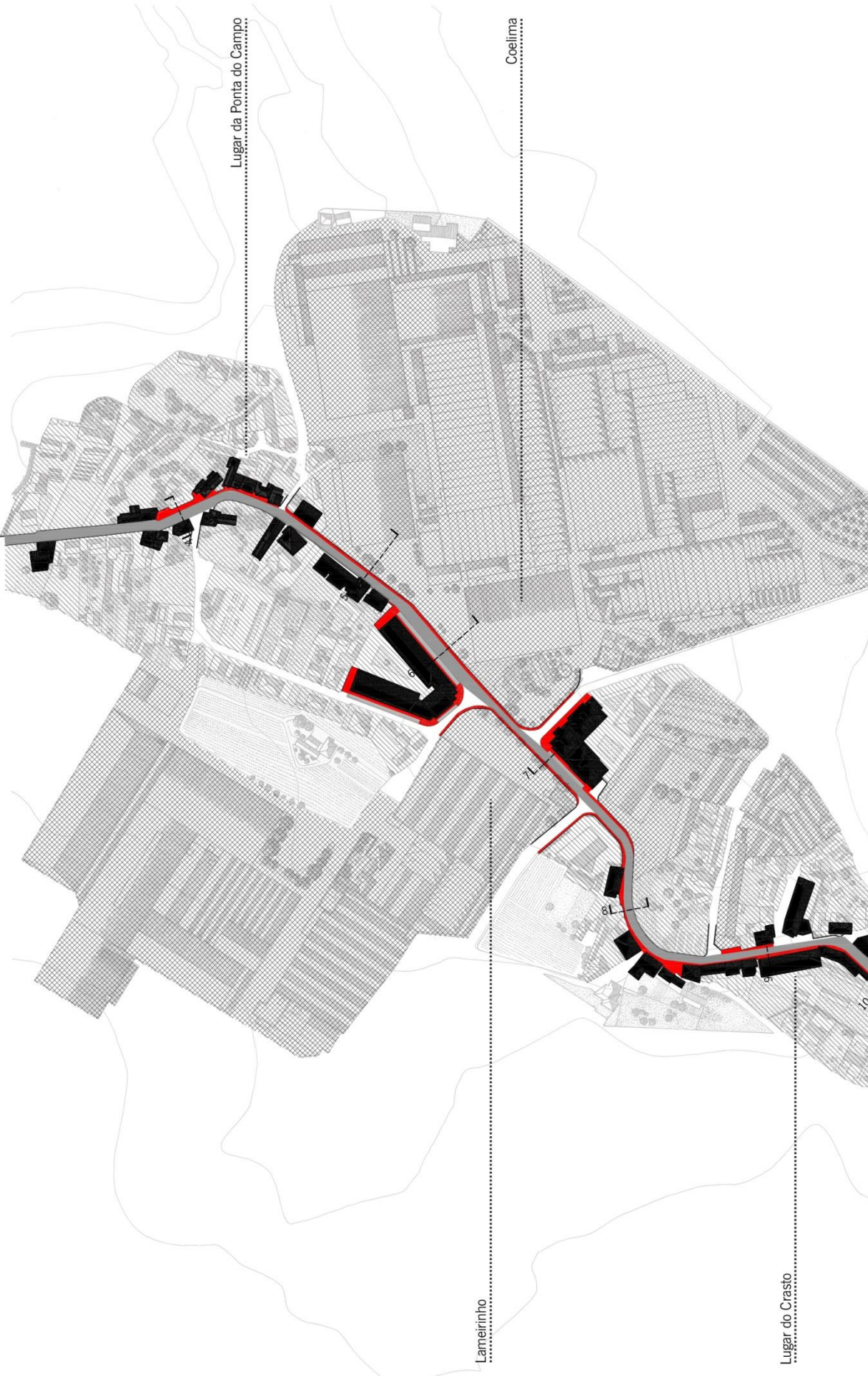
d26.Continuidades:
Planta geral.



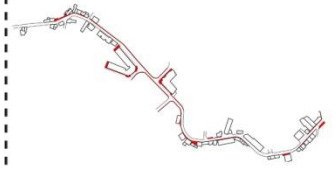
Zona 1

A primeira zona desta linearidade é caracterizada pela implantação industrial, que ocupa duas grandes parcelas; estas foram outrora quintas que terão existido no mesmo local: a Quinta do Lameirinho e a Quinta do Miral. Estas duas parcelas encontram-se delimitadas por muros que constroem todo o perímetro das fábricas, criando assim um limite contínuo que se estende durante uma extensão alargada. Sendo assim, o limite imposto pelas fábricas mostra-se contínuo durante a extensão que estas determinam os limites do eixo linear, sendo a única exceção as entradas, marcadas pelos enormes portões, encontrando-se por isso bem demarcadas (apesar de nenhuma dessas entradas se fazer através da via principal). O restante espaço linear é delimitado pelos bairros da Ponta do Campo e do Crasto, que criam dois pólos residenciais em torna da linearidade. Apesar desta ocupação se prolongar no tempo, segundo um processo contínuo de adição sucessiva de elementos urbanos, essa continuidade não se reflecte no espaço, pois cada parcela foi edificada individualmente, pelo que cada uma se serve e instala na via segundo os interesses e vontades particulares.

Deste modo, a continuidade ocorre através da forma como a ocupação se relaciona perante a via; embora este aconteça em pequenos fragmentos, observamos alguma continuidade nos edifícios que se encostam á via, pois estes mantêm o limite da linearidade constante, concedendo assim continuidade ao perfil da via. No entanto, a curta dimensão ou extensão destes elementos e a variação constante de forma, limites e perfil de via, impede que estas continuidades se afirmem e ganhem consistência.



E.N.310



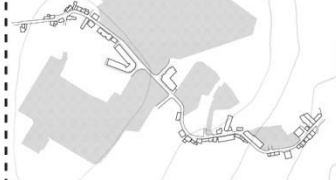
Espaço Pedonal



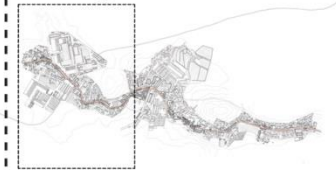
Limites



Parcelamento Urbano



Parcelamento Industrial



d27.Continuidades:
Zona 1.



Zona 2

Esta área é marcada pela existência da praça central da vila, e destaca-se sobretudo pelo contraste que existe em termos de qualidade do espaço pedonal. O facto de existir um planeamento, ou seja, uma intervenção que estrutura o espaço público, faz com que a experiência urbana se torne mais facilmente reconhecível. Assim somos capazes de reconhecer, que a continuidade neste lugar é mantida através da uniformidade dos elementos que compõem a praça; a continuidade do passeio, do murete que a delimita, assim como repetição criada pelas árvores que delimitam a praça, criam uma identidade de lugar, que o distingue da restante linearidade.

As áreas circundantes ao centro conseguem também beneficiar da continuidade do espaço linear, uma vez que, apesar de os limites e ocupação ir variando, os pavimentos e a forma como estes se relacionam com os restantes componentes da via mante-se sempre semelhante, pelo que se pode reconhecer uma certa continuidade do seu perfil.

A zona abrangida pelo Lugar de Pevidém é demarcada por elementos que mantêm uma certa uniformidade, quer no espaço, quer no tempo em que foram edificados; este lugar marca assim uma diferença em relação aos restantes devido á sua capacidade de manter uniformidade tanto nos limites como nos pavimentos ou na ocupação. Este aspecto faz com que se destaque dos outros, criando uma rotura visual com o espaço rarefeito que o circunda, ou seja, é um espaço contínuo em si mesmo, porém cria uma rotura ou limite com os que a rodeiam.

Lugar do Bairro

Montenegro

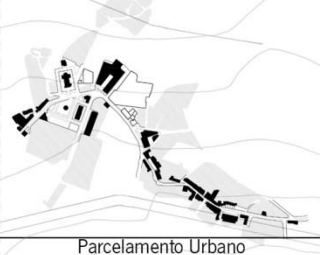
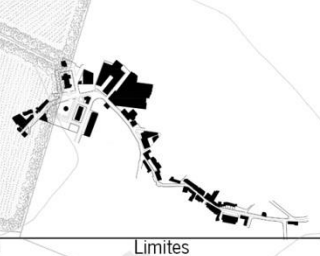
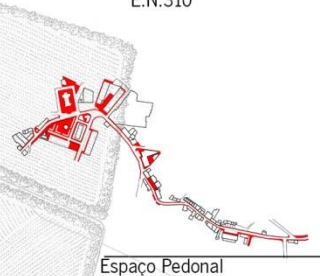
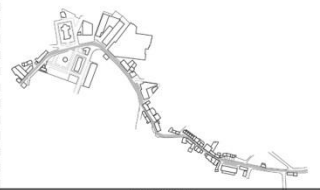
TARF

Quinta de Quimão

Centro

J. Pereira Fernandes

Lugar de Pevidém



d28.Continuidades:
Zona 2.



0m 25m 50m

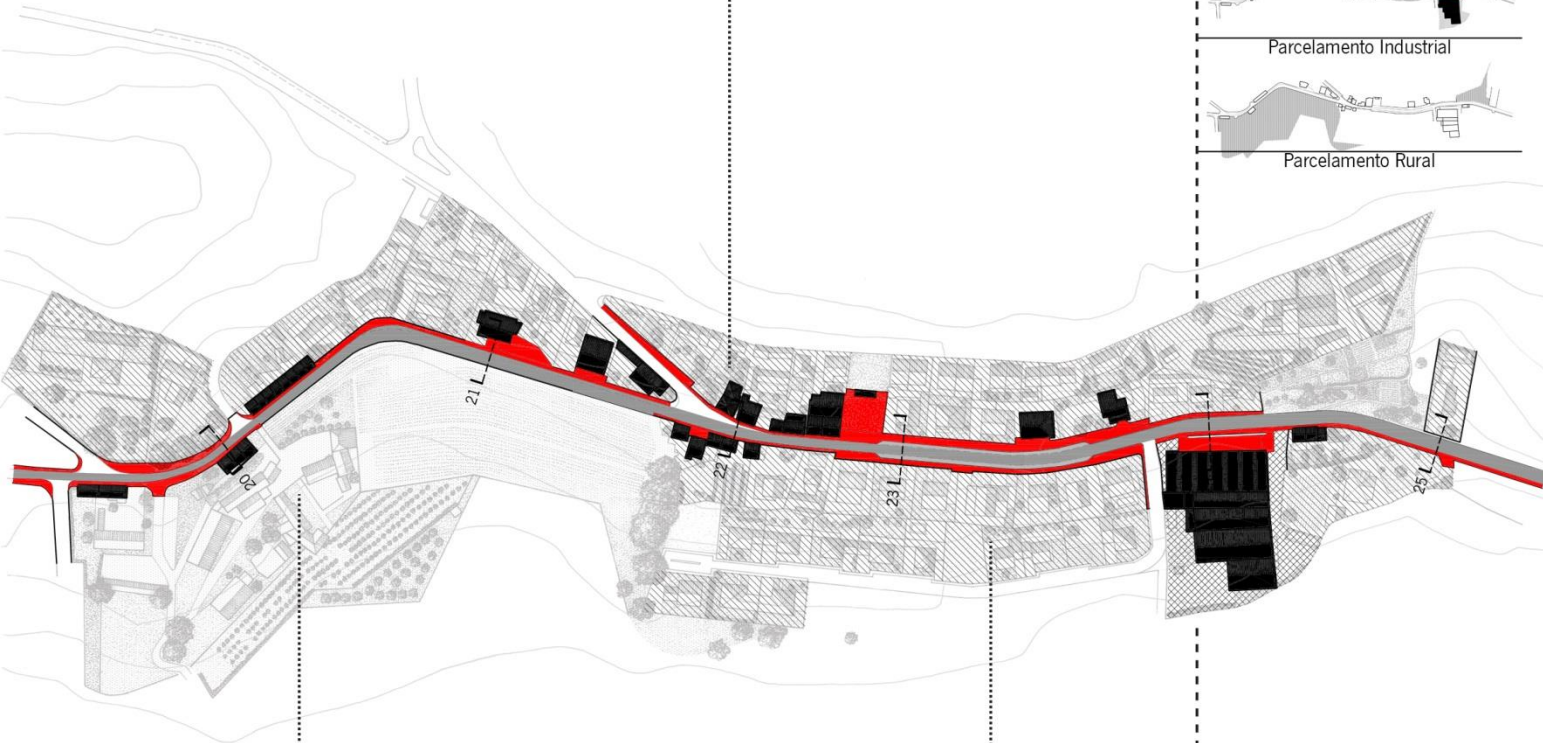


Zona 3

Esta parte da amostra distingue-se pela variação do perfil da via, que faz com que o espaço linear possa ser distinguido segundo três momentos; o primeiro junto á Quinta da Várzea, onde a continuidade do perímetro da parcela agrícola mantém a continuidade do limite durante uma parte do percurso, mantendo constante o perfil da via.

O segundo momento que distingue-se pelo perfil de via reduzido, criado pelo aglomerado de habitações no Lugar do Penedo; este aglomerado define-se pela proximidade dos edificios para com a estrada, pelo que o seu limite se mantém minimamente constante, apesar da variação de altimetrias entre o edificado. Desta forma a uniformidade do espaço mantém-se relativamente constante, apesar de ser durante uma extensão bastante reduzida.

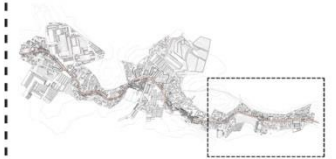
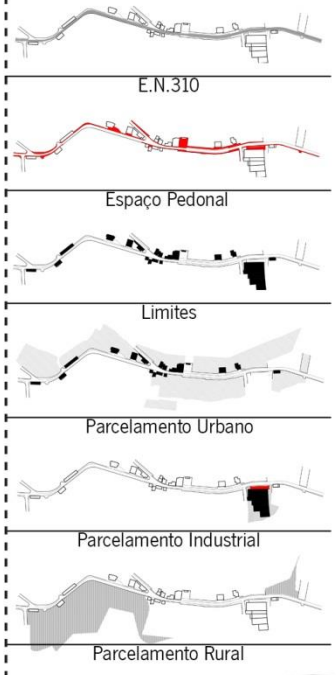
O último momento acontece no loteamento criado no Lugar do Penedo, em que as moradias definem um novo espaço urbano; a continuidade dos limites, apesar de cada parcela ter o seu muro, e mantida a continuidade pela imposição de um plano que regeu o desenvolvimento deste loteamento. Esse facto criou um perfil de via mais homogéneo, conseguindo assim a continuidade dos limites e consequentemente dos pavimentos que fazem a transição com a via.



Quinta da Várzea

Lugar do Penedo

Loteamento do Penedo



d29.Continuidades:
Zona 3.



5.3.1_Transições.

A transição é o acto de passar de um lugar, estado ou matéria para outro de forma controlada; quando se dá uma transição, existe uma transformação ou mudança de condição de um determinado elemento. Deste modo podemos afirmar, que as linearidades comportam em si momentos de transição, cozendo espaços e tempos distintos, ligando-os e relacionando-os de alguma forma.

Podemos dizer que *“no difuso não fazem sentido as dicotomias tradicionais – natural/artificial, urbano/rural, centro/periferia – que transcrevem o modelo de povoamento tradicional (...). No difuso assiste-se á simultaneidade e a sobreposição”*¹⁸⁰. Enquanto no modelo tradicional a transição se faz num único momento, no difuso esta faz-se de múltiplos tempos e espaços; no modelo tradicional existe transição (o limite é bem definido), no difuso existem transições (os vários limites fazem com que existam múltiplas transições).

Logo, as linearidades no difuso são os momentos de transição entre os diversos elementos que o compõem, conectando lugares e temporalidades distintas; as transições lineares unem e dão coerência às diversas unidades da paisagem, articulando diferentes espaços, dinâmicas, formas e tempos, logo criam transições.

¹⁸⁰ OLIVEIRA, Ivo; TAVARES, André (ed.) – Arquitectura em Lugares Comuns: 2008. p.45.

5.3.1.1_Transições no espaço e no tempo.

Este é um território de “entres”: “entre cidades”, “entre cidade-campo”, “entre rural-urbano”, “entre natural-artificial”; logo podemos referir, que este é um território de múltiplas transições, entre elementos que deviam ser incompatíveis, mas que se situam lado a lado. Assim, as transições são os “entres” do território; são estes elementos que fazem a mudança ou transformação de um espaço para outro, ligando ou cozendo o mosaico de elementos que dão forma ao território difuso.

Contudo, a distinção entre limites e transição é ténue; é certo que um divide, o outro une, contudo essa distinção pode não ser tão evidente uma vez no espaço real; ambos se localizam nos mesmos locais, entre lugares díspares, e num lugar em que não se percebe onde um termina e começa outro, logo é difícil determinar a sua natureza. Esta é, portanto, uma entidade de “entre-espaços”, um elemento que tem o poder de transformar um território, daí a sua importância.

As transições no tempo permitem relacionar tempos diferentes; um território com uma ocupação milenar congrega em si, marcas distintas de ocupações sobrepostas. No entanto, as ocupações modernas muitas vezes sobrepõem-se, sem se relacionar com as marcas preexistentes, fazendo “tabua rasa” do lugar, anulando toda a história e apagando as marcas da paisagem. As linearidades, como entidades entre espaços, permitem fazer as transições de tempos diferentes, criando um ponto de referência entre o passado e um futuro, um elemento que evolui com o tempo, adaptando-se as necessidades de cada época. Assim, devemos estar conscientes que a estrada tem o poder de ligar e fazer a transição de diversos espaços e tempos, por mais distintos que estes sejam, favorecendo a criação de uma identidade difusa.

Transição de limites

A transição de um limite num elemento linear como este aqui estudado, resume-se ao estudo ou análise da berma da estrada e da relação entre este espaço, que ocupa desde o final da faixa de rodagem até se encontrar com o limite imposto pelo edificado, e os restantes elementos que estruturam a linearidade. Assim, concluímos que estes espaços sobrantes, assumem assim o poder de intermediar as relações entre o elemento linear e os seus limites, tornando-se o mediador das relações dos diferentes actores com o território difuso.

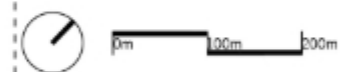
Contudo, observamos que as bermas da estrada são os espaços mais menosprezados no urbanismo difuso, resultando unicamente na estreita tira de terreno sobrante, que fica encravada entre os limites da faixa de rodagem e os limites impostos pela edificação. Sendo assim, estas sobras ficam reduzidas á valeta ou a estreitos passeios com poucas condições, não obstante, serem o espaço onde ocorre grande parte da interacção social no Vale do Ave.

Assim, reconhecemos que num território gravemente deficitário de espaço público, estes são os poucos espaços disponíveis para que a parte social tenha lugar, pois como refere Ivo Oliveira, na paisagem difusa “*a população habita o espaço físico das infra-estruturas*”¹⁸¹.

¹⁸¹ OLIVEIRA, Ivo Pereira de – *op. cit.*: 2010. p.10.



d30. Transições:
Planta geral.

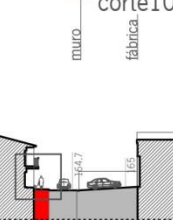
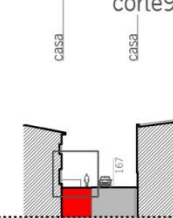
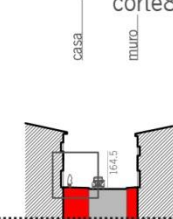
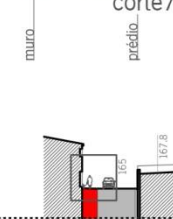
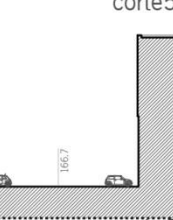
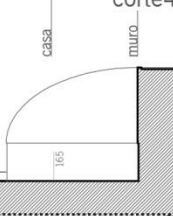
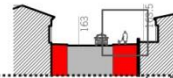
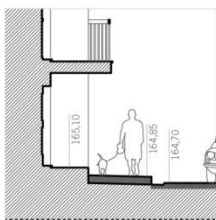
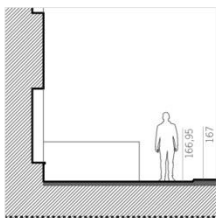
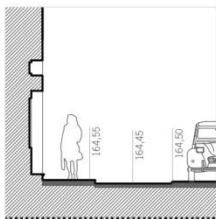
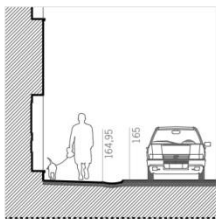
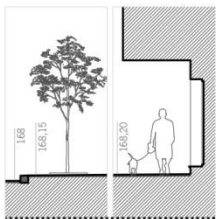
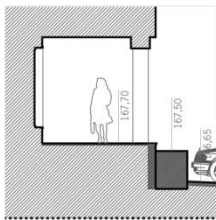
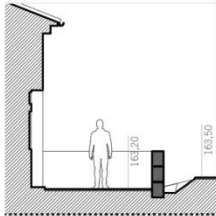
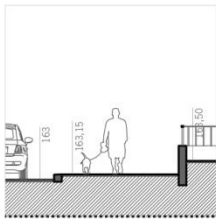


Zona 1

As transições no lugar da Ponta do Campo (corte 4), como bairro antigo de uma primeira fase de industrialização de Pevidém, possuem um perfil de via bastante reduzido, deixando por isso pouco espaço à transição, desde o espaço viário à entrada das casas. Neste caso, a transição faz-se através da mudança de pavimento e uma ligeira elevação do mesmo; o asfalto da via dá lugar a cubos de granito que fazem a ligação com a entrada da propriedade, que se faz através de uma mudança de cota, depois de ultrapassar o muro.

Os cortes 5,6 e 7 inserem-se na área das grandes fábricas; as transições com estas fazem-se sempre através de estreitos passeios, pelo que decidimos abordar a forma como acontecem as transições com os outros limites. O corte 5 mostra a transição entre a estrada e um pequeno bairro que pela elevação da superfície da via (que pelas sucessivas repavimentações elevou a sua superfície) fica a uma cota mais baixa; entre os dois espaços e como transição existe uma profunda, mas estreita valeta que é ultrapassada através de pontes sobre a mesma. Os cortes 6 e 7 mostram-nos dois prédios, construídos recentemente e que por isso mesmo introduzem novos tipos de transição para com a estrada. Ambos possuem uma faixa de estacionamento, que se segue com um passeio e uma galeria comercial, num dos casos elevada em relação à via.

Os cortes 8, 9, 10 e 11 localizam já no bairro do Crasto, caracterizado pela reduzida dimensão do eixo linear. O corte 8, demonstra isso mesmo, com um edifício pertencente à quinta dos Correias em que a transição acontece através de uma valeta. Os corte 9 e 10 demonstram transições com dois edifícios que definem o limite da via, sendo que no primeiro existe a transição da via para estacionamento e de seguida para um passeio, enquanto no outro isso é feito através de uma berma composta de cubos de granito. O corte 11 mostra um momento em que acontece um alargamento na via, introduzido por uma oficina automóvel que oferece algum espaço de estacionamento. O momento de transição apresentado acontece porém do outro lado da via, em que existe um café no rés-do-chão do edifício, sendo que a transição acontece por meio da introdução de um passeio e um alpendre elevado da cota da via.



corte4

corte5

corte6

corte7

corte8

corte9

corte10

corte11

casa

muro

casa

muro

prédio

muro

muro

prédio

casa

muro

casa

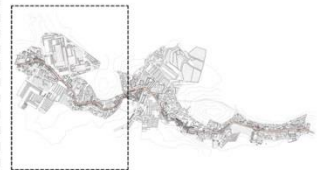
casa

muro

fábrica

casa

oficina



d31. Transições:
Zona 1.

Zona2

A segunda zona da amostra reparte-se em três momentos distintos: um que apresenta o centro da vila, outro situado numa zona industrial e um que se insere numa zona de bairro.

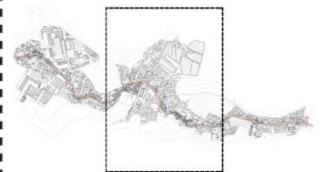
O Corte 12 situa-se já perto do centro e por isso o espaço alarga e os espaços pedonais recebem um melhor tratamento; mostramos neste corte a relação entre um edifício ocupado por um estabelecimento comercial e a via, em que a transição se faz por uma berma alargada, onde por norma acontece o estacionamento automóvel.

O corte 13 mostra o centro da vila, assim como a relação da via com o largo da igreja e a praça em frente; a transição acontece por intermédio de largos passeios que ladeiam a estrada, separando deste modo o trânsito pedonal do viário, permitindo o acesso a uma zona mais reservada criada pela praça arborizada.

Os cortes 14 e 15 apresentam-nos o perfil de duas unidades industriais, que definem os limites da via; o perfil 14 mostra a transição entre a via e a fachada estéril da fábrica TARF, separada apenas por um pequeno passeio. O corte 15 reporta a transição com um prédio que se localiza de frente para outra fábrica, criando a transição através de uma berma alargada que depois dá lugar a um passeio e a uma galeria comercial.

Os cortes 16 e 17 apresentam duas transições no lugar de Pevidém, voltando a ter por isso um espaço de perfil reduzido; no primeiro a transição com o edifício que delimita o espaço é efectuada por um estreito passeio; no segundo o passeio é rebaixado em relação à cota da estrada, devido a cota das casas que se encontra abaixo desta.

Os seguintes perfis já apresentam uma zona mais rarefeita do espaço urbano, no lugar da Moura, por isso volta a aumentar o espaço entre a via e o limite. No corte 18 observamos a transição com um prédio, que consiste na introdução de estacionamento junto da via, passando para um passeio e de seguida uma galeria comercial. O corte 19 acontece quando uma moradia determina o limite; o muro da moradia aproxima-se da via, deixando apenas espaço para uma berma composta de cubos de granito.



d32. Transições:
Zona 2.

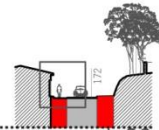
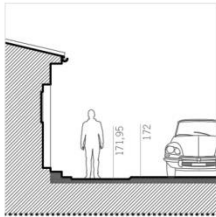
Zona3

A terceira zona da amostra apresenta-se como uma área mais periférica, logo sem os constrangimentos espaciais que acontecem perto do centro.

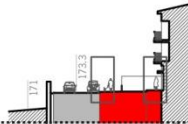
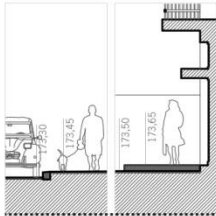
O perfil 20 e 21, acontecem na área da Quinta da Várzea; assim a primeira secção acontece sobre uma casa dos caseiros e em que a transição é feita por uma berma em cubos de granito, seguido umas pequenas escadas que se elavam da cota da estrada. O corte 21 mostra a transição de um dos edificios que fica de frente para a parcela da quinta, sendo que esta é efectuada através de estacionamento paralelo á via, seguido um passeio que leva a um espaço intermédio privado, mas que dá acesso á loja na base deste edificio.

O corte 22 atravessa o bairro do Penedo, uma zona onde se observa um estrangulamento da via, assim como dos espaços de transição entre a via e os limites; desta forma, a transição acontece através de um passeio rebaixado, que permite o acesso ás casas que aí se implantam

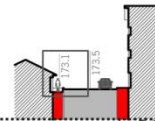
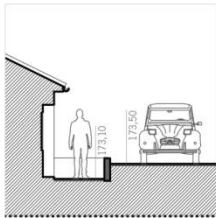
Os últimos 3perfis já retratam a zona do loteamento do Penedo; aqui os limites recuam, deixando mais espaço aos elementos de transição. Assim as transições nestes locais fazem-se em vários momentos, ou seja, da via para estacionamento e de seguida para o passeio. O passeio é acompanhado por uma fileira de arvores, á excepção do corte 25, criando uma certa distancia desde o muro ate a faixa de rodagem.



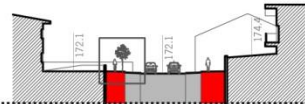
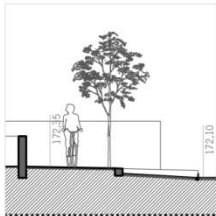
corte20



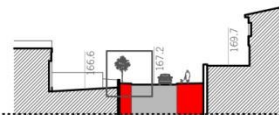
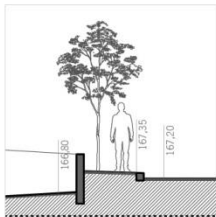
corte21



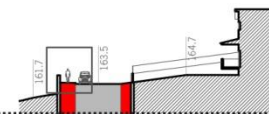
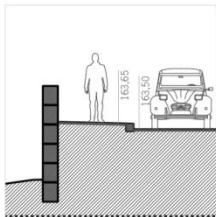
corte22



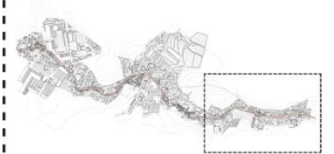
corte23



corte24



corte25



d33.Transições:
Zona 3.

6_Conclusao.

“Interessa-nos projectar com o traçado, pois, este é sempre a síntese da forma – construível ou construída – da cidade. Interessa-nos como instrumento de projecto, ser capazes de jogar com o tempo futuro das distintas construções, sem mover a forma fixada de uma vez por todas. Interessa-nos igualmente, para intervir na cidade já feita, como referencia entre o estável e o móvel, entre o infra-estrutural e o volumétrico, entre o tempo e o espaço.”¹⁸²

O trabalho aqui apresentado surge como uma reflexão empírica sobre a paisagem difusa do Vale do Ave, propõe uma estratégia de intervenção num território difícil de caracterizar; ou seja, uma metodologia de aproximação, interpretação e intervenção, um procedimento para a descodificação deste território. Em suma, procuramos conceber um “olhar” sobre no território difuso do Vale do Ave, em que as diferentes etapas deste exercício se complementam e dialogam entre si, sobrepondo-se no tempo, de forma que análise, interpretação e intervenção se completam mutuamente, de tal modo que uma não faz sentido sem a outra.

Este trabalho desenvolve-se de modo sequencial, porém as suas diferentes fases são interdependentes; isto é, um processo em que todas as etapas realizadas são importantes para a definição da fase seguinte: assim como uma intervenção depende de uma interpretação, esta só é possível se existir uma observação da paisagem.

Propusemo-nos então explorar esta paisagem sem qualquer juízo de valor, encarando-a de forma justa: *“nem «vil», nem «esplendida», apenas real”¹⁸³*; este facto foi importante para construção de uma “visão” específica, despegada de imagens pré-concebidas e que nos permitiu explorar as estratégias de intervenção que melhor se adaptaram a esta realidade concreta.

Começamos por isso, com uma aproximação á paisagem real, percorrendo o território, de modo a nele conseguir “ver” os elementos que o definem, encarando esse acto como ferramenta de descomplicação da paisagem. Assim o percorrer

¹⁸² SOLÀ-MORALES, Manuel de – *op. cit.* 1997. p.22.

¹⁸³ SILVA, Cidalia – *op.cit.*: 2007. p.8.

surge como “*alternativa de mediação e proposição ao território difuso*”¹⁸⁴, aproximando lugar e projecto. Assim, como exercício de leitura e interpretação de um território muito específico, este ensaio permitiu-nos compreender e sintetizar os mecanismos e elementos que o estruturam.

Ao *Percorrer* as suas estradas, ruas e caminhos, apercebemo-nos do carácter transescalar desta paisagem e relacionamo-nos com ela nos distintos espaços e tempos: da escala humana, á escala do automóvel; da escala do edifício, á escala do território. Deste modo, encaramos o acto de andar, o *Percorrer*, como ferramenta em que medimos o tempo com o espaço, criando uma relação pessoal entre o individuo e a paisagem.

Ao percorrermos um fragmento do Vale do Selho, apercebemo-nos da estrutura deste território, começando a descodificar uma realidade que á primeira vista nos parecia tão complexa. Á medida que percorremos as vias da nossa amostra, fomos apercebendo que as estradas nacionais estruturam o território difuso do Ave; reconhecemos que a mobilidade foi o factor que gerou e potenciou o desenvolvimento urbano difuso, que alavancada pela extensa rede viária deu forma a esta paisagem. Assim, dentro da dispersão aparente identificamos as estruturas que lhe dão forma: as suas estradas nacionais, ou seja, as Linearidades. Estas, como elementos infra-estruturais de ligação entre pólos urbanos, transportaram consigo outras valências, que num território gravemente deficitário de infra-estruturas, equipamentos e espaços públicos, fizeram delas o suporte da ocupação difusa. Assim, reconhecemos que as Linearidades se constituem como elemento aglutinador das dinâmicas económico-sociais da paisagem difusa, pois como refere John Brinckerhoff Jackson, “*cada vez mais as estradas constituem o cenário de trabalho, de lazer, de relações sociais e de agitação. (...) As estradas já não conduzem simplesmente a lugares, são (elas próprias) lugares.*”¹⁸⁵ Assim, como refere Ivo Oliveira, “*uma ponte, uma estrada, um passeio, um estacionamento, um*

¹⁸⁴ JUAN, Marta Labastida – *op.cit.*: 2013. p.6.

¹⁸⁵ JACKSON, John Brinckerhoff – *Las carreteras forman parte del paisaje*. 1ª ed. 2011. p.11.

*poste de iluminação, uma conduta de abastecimento de água, pode implicar algo mais que a funcionalidade imediata*¹⁸⁶.

O nosso “olhar” sobre este território identificou as Linearidades como elemento centralizador da ocupação difusa, assumindo-se assim como protagonistas da nossa intervenção. Desta forma, pretendemos Reconhecer as Oportunidades existentes na Linearidade do Vale do Selho, pois como motor da dispersão, deve ser a linha centralizadora de uma intervenção.

Contudo, “*actuar sobre a cidade não é resolver problemas: é clarificar e adicionar pormenores á vez, expondo a grande riqueza do que significam os lugares. É criar lugar onde este não existia.*”¹⁸⁷ Reconhecemos, portanto, que “*(...) a legibilidade é crucial na estrutura citadina*”¹⁸⁸, e que “*(...) uma cidade legível seria aquela cujas freguesias, sinais de delimitação ou vias são facilmente identificáveis e passíveis de agrupamento em estruturas globais.*”¹⁸⁹ Porém, para que isto aconteça, devemos antes de mais descobrir os elementos que compõem esses espaços; surge portanto o terceiro passo deste exercício.

Compreendemos que as Linearidades são os elementos que estruturam a paisagem difusa, contudo é necessário compreender de que forma é que estas definem o espaço urbano. Através do Percorrer chegamos á conclusão que as Linearidades são compostas por Limites, Continuidades e Transições; estes são os elementos que definem a sua forma, e o modo como a população utiliza estes espaços. Reconhecer as formas da Linearidade, ou seja, os seus Limites, Continuidades e Transições deve ser o estímulo necessário á intervenção no espaço linear, reconhecendo as possibilidades que o lugar nos oferece, criando assim uma oportunidade de transformação. Portanto, a intervenção no difuso deve antes de mais Reconhecer Oportunidades, de forma a conseguir potenciar as suas particularidades; isto é, intervir no difuso é “*apreender, de cada fragmento, o existente para especular o possível*”¹⁹⁰.

¹⁸⁶ OLIVEIRA, Ivo Pereira de – Re-Thinking Borders: 2009. p.6.

¹⁸⁷ SOLÀ-MORALES, Manuel de – De cosas urbanas: 1ª ed. 2008. p.72.

¹⁸⁸ LYNCH, Kevin – *The Image of the City*. 1ª ed. 1960. p.10.

¹⁸⁹ SOLÀ-MORALES, Manuel de – *op. cit.*: 2008 .p.10.

¹⁹⁰ JUAN, Marta Labastida – *op.cit.*: 2013. p.257.

Este deve ser o mote de uma intervenção nas Linearidades, pois “*reinventar estes sistemas pode contribuir para a afirmação de uma identidade*”¹⁹¹; logo o Reconhecer as Oportunidades deve ser o estímulo necessário para uma intervenção nesta paisagem. Como refere Ramon Folch, “*a vida vive sempre «ao lado de»*”¹⁹²; contudo é necessário que todas as partes se relacionem de forma mais próxima, mais integrada, pois “*construir «no seio de» significa «inscrever-se em». «Inscrever-se em» é muito mais que estar «ao lado de»*”¹⁹³.

¹⁹¹ OLIVEIRA, Ivo Pereira de – *op.cit.*: 2009. p.15.

¹⁹² FOLCH, Ramon – Prólogo. *in* BALCELLS, Conxita; BRU, Josepa – *Al lado de. Alongside*: 2002. p.6.

¹⁹³ *Idem.* p.6.

7_Bibliografia.

- ÁBALOS, Iñaki – *Atlas pintoresco. Vol. 1: el observatorio*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005. 151 p. ISBN 84-252-1991-4
- ALVES, Jorge Fernandes – *A Indústria Têxtil do Vale do Ave. in FERNANDES, Isabel; MENDES, José Amado – Património e Indústria no Vale do Ave*. Vila Nova de Famalicão: Adrave, 2002. p.372-389.
- ARCHER, François – *Les Nouveaux Principes de L'Urbanisme*. 1ª ed. La Tour d'Aigues: Éditions de L'Aube, 2001. / *Les Nouveaux Compromis Urbains*. 1ª ed. La Tour d'Aigues: Éditions de L'Aube, 2008. Tradução para Portugues de: LOBO, Margarida; VALENTE, Ana – *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico*. 1ªed. Lisboa: Livros Horizonte, 2010. 174 p. ISBN 978-972-24-1670-2
- ARCHER, François – *Métapolis: ou l'avenir des villes*. 1ª ed. Paris: Éditions Odile Jacob. 1995. Tradução para Português de: DOMINGUES, Álvaro – *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. 1ª ed. Oeiras: Celta editora, 1998. 240 p. ISBN 972-8027-89-3
- *As origens de Selho S. Jorge*. Junta de freguesia de Selho S. Jorge. Disponível em: <http://www.pevidem.com/s/139>, acedido a 10/10/2011.
- AZEVEDO, Ana Francisca – *A construção da ideia de paisagem: contributos de um discurso viajante. Margens e Confluências* n.º3. Guimarães: Escola Superior Artística do Porto - Extensão Guimarães, 2001. p.7-21.
- AZEVEDO, Ana Francisca – *A ideia de Paisagem*. 1ª ed. Porto: Figueirinhas, 2008.
- BALCELLS, Conxita; BRU, Josepa – *Al lado de. Alongside*. 1ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002. 134 p. ISBN 84-252-1819-5
- BEIGEL, Florian; CHRISTOU, Philip – *Brikettfabrik Witznitz, Leipzig*. 2G Magazine n.º3. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1997. p.88-95. ISSN: 1136-9647

- BENEVOLO, Leonardo – *La Città e l'Architetto*. 1ª ed. Roma-Bari: Editori Laterza, 1984. Tradução para Português de: BRITO, Rui – *A cidade e o arquitecto*. Lisboa: Edições 70, 2011. 149 p. ISBN 978-972-44-13-32-7
- CALVINO, Italo – *Le città invisibili*. 1ªed. Torino: Giulio Einaudi Editore, 1972. Tradução para Português de: BARREIROS, José Colaço – *As Cidades Invisíveis*. 11ªed. Lisboa: Editorial Teorema, 2007. 172 p. ISBN 978-972-69-577-68
- CARDOZO, Mário – *O Testamento de Mumadona*. Revista de Guimarães nº77. Guimarães: Sociedade Martins Sarmiento, 1967. p.279-298.
Disponível em:
http://www.csarmiento.uminho.pt/docs/ndat/rg/RG077_17.pdf
- CARDOZO, Mário – *Vimara Peres e Guimarães*. Revista de Guimarães nº78. Guimarães: Sociedade Martins Sarmiento, 1968. p.121-146. Disponível em:
http://www.csarmiento.uminho.pt/docs/ndat/rg/RG078_11.pdf
- CARERI, Francesco – *Walkscapes: el andar como práctica estética: walking as an aesthetic practice*. 1ª ed. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2002. 203 p. ISBN 84-252-1841-1
- CORAJOU, Michel – *Les neuf conduites nécessaires pour une propédeutique pour un apprentissage du projet sur le Paysage*. in BRISSON, Jean-Luc - *Le Jardinier, l'Artiste et l'Ingénieur*. 1ª ed. Editions de l'Imprimeur, 2000. Ensaio com o título: *Aux étudiants des écoles de Paysage*: 2000. Disponível em:
<http://corajoudmichel.nerim.net/textesdisponibles.html>
- CORBOZ, André – *La Ciudad desbordada*. in *Ciudades: del globo al satélite*. 1ª ed. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1994. p.219-228. Texto publicado no catálogo da exposição *Ciudades: del Globo al satélite*.
- CORREIA, António J.M.; COSTA, Francisco da Silva; RIBEIRO, Andrea C.C. – *O Rio Selho: Contributo para uma proposta de requalificação ambiental*. Guimarães: 2004. Acta do V Congresso de Geografia Portuguesa:

Territórios e Protagonistas. Disponível em:

http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/F12_15Out_Andrea%20Ribeiro_Ant.Costa.pdf (acedido em 08-11-2011)

- COSTANZO, Michele – *MVRDV: works and projects 1991-2006*. 1ª ed. Milão: Skira Editore, 2006.
- DINIS, António P. – *Ordenamento do território do baixo Ave no i milénio a.C.*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. 1993. Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada á Faculdade de Letras.
- DOMINGUES, Álvaro – *(Sub)úrbios e (sub)urbanos*. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. I Série, Vol. X/XI. 1994/95. p.5-18.
- DOMINGUES, Álvaro – *A rua da Estrada*. 1ªed. Porto: Dafne Editora, 2009. 260 p. ISBN 978-98-982-1706-6
- DOMINGUES, Álvaro – *Formas e escalas da urbanização difusa: interpretação e intervenção no NO de Portugal*. Inforgeo nº14. Lisboa: Edições Colibri, 1999. p.43-64.
- DOMINGUES, Álvaro – *Paisagens Rurais em Portugal: algumas razões da polémica*. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. I Série, vol. XIX. 2003. p.111-117.
- DOMINGUES, Álvaro – *Qualificação das Periferias*. Inforgeo nº22/23. Porto: Edições Afrontamento, 2007. p.139-143. ISSN 0872-6825-20
- DOMINGUES, Álvaro – *Transgénicos*. in OLIVEIRA, Ivo; TAVARES, André (ed.) – *Arquitectura em Lugares Comuns*. 1ª ed. Porto: Dafne Editora, 2008. 135 p. ISBN 978-989-95159-8-7
- DOMINGUES, Álvaro (coord.) – *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. 1ª ed. Lisboa: Argumentum Edições, 2006. 399 p. ISBN 978-972-8479-39-8

- DOMINGUES, Álvaro; SALGADO, Manuel – *A Cidade depois da Cidade. Episódio 6.* in GRANDE, Nuno; CARVALHO, Ricardo (coord.) – *A Casa e a Cidade.* Lisboa: Produtora Pop Filmes, 2011. Série televisiva transmitida pela RTP2 de 30 de Janeiro a 6 de Março de 2011 com a parceria da Ordem dos Arquitectos, com realização de Graça Castanheira.
- DUPUY, Gabriel – *El Urbanismo de las Redes.* 1ª ed. Barcelona: Oikos Tau, 1998. 215 p. ISBN 978-84-281-0937-6
- FERREIRA, Fernando Pedro da Silva – *Incitar o Tempo. Processos, lugares e espaços no Vale do Cávado.* Guimarães: [s.n.], 2010. Dissertação de mestrado em Arquitectura (Área: Cidade e Território), apresentada á Escola de Arquitectura da Universidade do Minho em 2010.
- FRAMPTON, Kenneth – *Modern Architecture: a critical view.* 1ª ed. Londres: Thames and Hudson, 1980. Tradução para português de: CAMARGO, Jefferson Luiz – *História crítica da arquitectura moderna.* 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 470 p. ISBN 85-336-0750-4
- GOITIA, Fernando Chueca – *Breve Historia del Urbanismo.* 1ª ed. Madrid: Alianza Editorial, 1968. Tradução para Português de: LIMA, Emílio Campos – *Breve História do Urbanismo.* 1ªed. Lisboa: Editorial Presença, 1982. 209 p. ISBN 978-972-23-1541-8
- GUEDES, Jozé António – *S. Jorge de Cima do Selho: inquérito paroquial de 1842.* Revista de Guimarães nº108. Guimarães: Sociedade Martins Sarmiento, 1998. p.535-539. Disponível em:
http://www.csarmiento.uminho.pt/docs/ndat/rg/RG108_065.pdf
- INGERSON, Alice E. – *Uma história cultural e comparada da indústria têxtil no vale do Ave.* in *Análise Social, vol. XVIII (72-73-74).* p.1465-1500.
Disponível em:
<http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223461492C0iA00zy6Go44ST2.pdf> (acedido a 11-01-2012)
- JACKSON, John Brinckerhoff – *Las carreteras forman parte del paisaje.* 1ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2011. 47 p. ISBN 978-84-252-2403-4

- Edição original em inglês *in* JACKSON, John Brinckerhoff – *A Sense of Place, a Sense of Time*. 1ª ed. New Haven: Yale University Press, 1994. p.186-205.
- JUAN, Marta Labastida – *El Paisaje Próximo. Fragmentos del Vale do Ave*. Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. 2013. Tese de doutoramento em Arquitectura (Área: Cidade e Território) apresentada á Escola de Arquitectura da Universidade do Minho.
 - LYNCH, Kevin – *The Image of the City*. 1ª ed. Massachusetts: MIT Press, 1960. Tradução para português de: AFONSO, Maria – *A Imagem da cidade*. 1ª ed. Lisboa: Edições 70, 2011. 198 p. ISBN 978-972-44-1411-9
 - MAGALHÃES, António – *Que desenvolvimento para Guimarães?.* Revista de Guimarães nº103. Guimarães: Sociedade Martins Sarmento, 1993. p.379-386. Disponível em:
http://www.csarmento.uminho.pt/docs/ndat/rg/RG103_16.pdf
 - MARQUES, Teresa Sá – *Um território em mudança: Padrões territoriais, tipologia urbana e dinâmicas*. Inforgeo nº14. Lisboa: Edições Colibri, 1999. p.21-42.
 - MARQUES, Teresa; DOMINGUES, Álvaro – *Breve caracterização do “Vale do Médio Ave”*. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. I Série, Vol. III, 1987. p.268-271.
 - MEDEIROS, Carlos Alberto – *Um relance da ocupação humana do território Português*. Inforgeo nº 4. Lisboa: Associação Portuguesa de Geógrafos, 1992. p.51-61.
 - OLIVEIRA, Ivo Pereira de – *Infraestrutura e Arquitectura*. *in* Revista Iberoamericana de Urbanismo nº4 *Esqueletos urbanos*. Buenos Aires: riurb, 2010. p.5-12.
 - OLIVEIRA, Ivo Pereira de – *Re-thinking Borders: The conflict between "generic" and "possible" space of infrastructure*. Artigo apresentado no Seminário *Urbanism & Urbanization : International PhD Seminar*. Leuven: 2009. Disponível em:

<http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/9732>. (acedido em 10-10-2011)

- OLIVEIRA, Ivo; TAVARES, André (ed.) – *Arquitectura em Lugares Comuns*. 1ª ed. Porto: Dafne Editora, 2008. 135 p. ISBN 978-989-95159-8-7
- OLIVEIRA, Maria Manuel L. P. – *In memoriam, na cidade*. Guimarães: [s.n.], 2007. Tese de doutoramento em Arquitectura (Área: Cultura Arquitectónica), apresentada ao Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, em 2007.
- PEREIRA, Daniel Arnaldo Duarte – *Projecto de representação e interpretação da paisagem costeira do perímetro florestal das Dunas de Ovar*. Guimarães : [s.n.], 2011. Dissertação de Mestrado em Arquitectura (Área: Cidade e Território), apresentada á Escola de Arquitectura da Universidade do Minho em 2011.
- PEREIRA, Virgílio Borges – *(Dis)Posições sociais num campo determinado pela industria: Classes e relações de classe numa freguesia industrializada do Vale do Ave*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. 1997. Parte de Dissertação de Mestrado em Sociologia.
- PINHO, Jorge M. – *O 1º Milénio a.C. e o estabelecimento rural Romano na vertente fluvial do Ave*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. 2009. Dissertação de Mestrado em Pré-História e Arqueologia apresentada ao Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Disponível em:
http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/2245/48/ulfl078290_tm.pdf
(acedido em 05-01-2012)
- *Plano de Bacia Hidrográfica do Ave. 1ª Fase: vol. I*. Administração da Região Hidrográfica do Norte, 2000. 95 p. Disponível em:
<http://www.arhnorte.pt/doc.php?co=51> (acedido em 04-01-2011)
- PORTAS, Nuno – *A Cidade como Arquitectura*. 2ªed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007. 212 p. 1ªed. de 1969. ISBN 978-972-24-1463-0

- PORTAS, Nuno – *Os Tempos das Formas vol. I: A cidade Feita e Refeita*. 1ª ed. Guimarães: edições EARQ, 2005. ISBN 972-99822-0-1
- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João – *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades*. 1ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 295 p. ISBN 978-972-31-1061-6
- PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João – *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*. 1ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011. 395 p. ISBN 978-972-31-1382-2
- RAMOS, Ángel Martín (ed.) – *Lo Urbano en 20 Autores contemporáneos*. 1ª ed. Barcelona: Edicions UPC, 2004. 229 p. ISBN 972-84-8301-752-4
- RIBEIRO, Maria do Carmo; MELO, Arnaldo Sousa (coord.) - *Evolução da paisagem urbana: transformação morfológica dos tecidos históricos*. 1ªed. Braga: CITCEM, 2013. ISBN 978-989-8612-05-2
- RIBEIRO, Orlando – *A formação de Portugal*. 1ª ed. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa do Ministério da Educação, 1987. 130p.
- SÁ, Manuel Fernandes; DOMINGUES, Álvaro (coord.) – *Cidade Difusa do Noroeste Peninsular, vol. II*. Porto: CEFA - FAUP, 2002.
- SALGUEIRO, Teresa Barata – *Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano*. *Inforgeo* nº14. Lisboa: Edições Colibri, 1999. p.65-76.
- SALGUEIRO, Teresa Barata – *Cidade Pósmoderna. Espaço Fragmentado*. in III Congresso da Geografia Portuguesa. Lisboa: Edições Colibri e Associação Portuguesa de Geógrafos, 1999. p.225-236.
- SALGUEIRO, Teresa Barata – *Consumption and City Fragmentation*. in *Geographical Diversity*. Ayvalik: Herodot Conference, 2009. 8 p. Texto publicado no catálogo da Conferencia Herodot 2009, realizada em Ayvalik na Turquia. Disponível em:
<http://www.herodot.net/conferences/Ayvalik/papers/geog-02.pdf> (acedido a 02-11-2011)

- SILVA, Cidália – *Beyond Buildings and Roads: An approach to the diffuse territory of Vale*. p.43-49. in PELUCCA, Bruno – *Viaggio in Portogallo: Dentro e fuori I territori dell'architettura*. 1ª ed. Roma: Aracne Editrice, 2010. 111 p. ISBN 978-88-548-3618-1
- SILVA, Cidália – *Dissipar equívocos: saber ver o território contemporâneo*. in OLIVEIRA, Ivo; TAVARES, André (ed.) – *Arquitectura em Lugares Comuns*. 1ª ed. Porto: Dafne Editora, 2008. 135 p. ISBN 978-989-95159-8-7
- SILVA, Cidália – *O Difuso no Vale do Ave*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. 2005. (Ed. Policopiada). Dissertação de Mestrado apresentada á Faculdade de Arquitectura e à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- SILVA, Cidália – *Saber ver o Difuso no Vale do Ave*. Artigo apresentado na *1st International Conference of Young Urban Researchers*, 2007. Disponível em: <http://conferencias.iscte.pt/viewpaper.php?id=184&cf=3>. (acedido em 08-10-2011)
- SILVA, Cidália – *Território Fissiforme*. Jornal Arquitectos nº231. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2008. p.34-37. ISSN 0870-1504
- SOARES, Luis – *A realidade incontornável da dispersão*. Sociedade e Território nº33. Porto: Edições Afrontamento, 2002.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de – *De cosas urbanas*. 1ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2008. 223 p. ISBN 978-84-252-2260-3
- SOLÀ-MORALES, Manuel de – *Las formas de crecimiento urbano*. 1ª ed. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 1997. ISBN 84-8301-197-2

Sítios da Internet:

- Associação Portuguesa de Geógrafos (APGEO). Disponível em:
<http://www.apgeo.pt/>
 - Atributos Urbanos (Um proyecto del Centro Andaluz de Arte Contemporáneo). Disponível em: <http://www.atributosurbanos.es/>
 - Biblioteca Digital Universidade do Porto. Disponível em:
<http://ler.letras.up.pt/>
 - Bing Maps. Disponível em: <http://www.bing.com/maps/>
 - Casa de Sarmento. Disponível em: <http://www.csarmento.uminho.pt/>
 - Censos 2011. Disponível em: <http://www.ine.pt/>
 - Junta de Freguesia de Selho S. Jorge – Pevidém. Disponível em:
<http://pevidem.com/>
 - Ocupação Dispersa. Disponível em:
http://www.ua.pt/ii/ocupacao_dispersa/
 - Vias Romanas em Portugal. Disponível em:
<http://viasromanas.planetaclix.pt/>
-

8_Anejos.

8.1_Anejo i.

8.2_Anejo ii.

8.3_Anejo iii.

8.4_Anejo iv.

8.1_Anexo i.

8.1.1.População do Vale do “Médio” Ave.

População do Vale do “Médio” Ave*								
	Ano	Concelho	Vr.	Cidade**	Alojamentos	Vr.	Edifícios	Vr.
Guimarães	2001	159.576	-0,9%	52.181	57.914	+15,2%	38.912	+12,9%
	2011	158.108			66.737		43.932	
Famalicão	2001	127.567	+4,9%	27.900	45.990	+20,2%	32.281	+20,5%
	2011	133.804			55.264		38.896	
Santo Tirso	2001	72.396	-1,4%	24.649	26.330	+12,4%	19.300	+13,7%
	2011	71.387			29.599		21.937	
Trofa	2001	37.581	+3,5%	16.196	13.544	+14,9	9.009	+11,4%
	2011	38.893			15.560		10.033	
Vizela	2001	25.595	+12,2%	12.698	7.455	+21,2%	5.135	+13,3%
	2011	28.708			9.036		5.816	
Total	2001	422.715	+1,1%	133.624	151.233	+16,5%	104.637	+15,3%
	2011	430.900			176.196		120.614	

* Dados Censos 2001 e 2011. Disponíveis em: <http://www.ine.pt>

** Dados IPGEO 2004. Disponíveis em: http://www.igeo.pt/atlas/Cap2/Cap2d_p107_image.html

8.2_Anexo ii.

8.2.1.População residente por ramo de actividade – Concelho de Guimarães.

População Residente por Ramo Actividade (actividades mais representativas)	População	Percentagem
Agricultura e Silvicultura	1.260	1,55%
Indústria Extractiva	250	0,31%
Alimentares e Bebidas	909	1,12%
Têxteis e Vestuário	31.191	38,36%
Curtumes e Calçado	5.549	6,83%
Vidro e Cerâmica	504	0,62%
Produtos Metálicos	2.986	3,67%
Outras Indústrias Transformadoras	4.424	5,44%
Construção e Obras Públicas	6.612	8,13%
Comércio Automóvel e Reparação	1.820	2,24%
Comércio Grossista	1.645	2,02%
Comércio a Retalho	7.136	8,81%
Hotelaria e Restauração	2.653	3,26%
Transportes	843	1,04%
Correios e Telecomunicações	201	0,25%
Serviços Financeiros Intermédios	2.786	3,43%
Administração Pública	1.881	2,31%
Ensino	3.702	4,55%
Saúde	1.511	1,86%
Acção Social	777	0,96%
Outros Serviços	2.637	3,24%
Total – Sector Primário	1.510	1,86%
Total – Sector Secundário	52.175	64,17%
Total – Sector Terciário	27.619	33,97%
Total	81.304	100%

Fonte: INE, Atlas das Cidades de Portugal.

Disponível em: http://www.cm-guimaraes.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=8371

8.2.2. População residente por sector de actividade – Vale do Selho.

Freguesias\Sector de actividade	Primário	Secundário	Terciário
Creixomil	35	2.215	213
Candoso S. Martinho	24	576	367
Candoso S. Tiago	21	680	364
Gondar	14	1.083	406
Mascotelos	6	461	233
Selho S. Cristóvão	3	1.014	353
Selho S. Jorge	23	1.835	819
Serzedelo	28	1.585	498
Silvares	21	841	488
Total	175	10.290	5.902
Percentagem	1,07	62,87	36,06

Fonte: INE, Atlas das Cidades de Portugal.

Disponível em: <http://www.cm-guimaraes.pt/files/1/Multimedias/453840.gif>

8.3_Anexo iii.

8.3.1.Demografia e Estatística – Selho S. Jorge (Pevidém).

Evolução Populacional de 1890 a 1940 ⁽¹⁾						
Ano	1890	1900	1911	1920	1930	1940
Habitantes	1.199*	1.352*	1.549	1.487	1.847	2.588
Alojamentos	273*	323*	367	321	447	540
Densidade Pop.	230 h/Km2	259 h/Km2	297 h/Km2	285 h/Km2	354 h/Km2	496 h/Km2

(1) Dados recolhidos do *Diccionario Chorographico* de Portugal Continental e Insular, de Américo Costa.

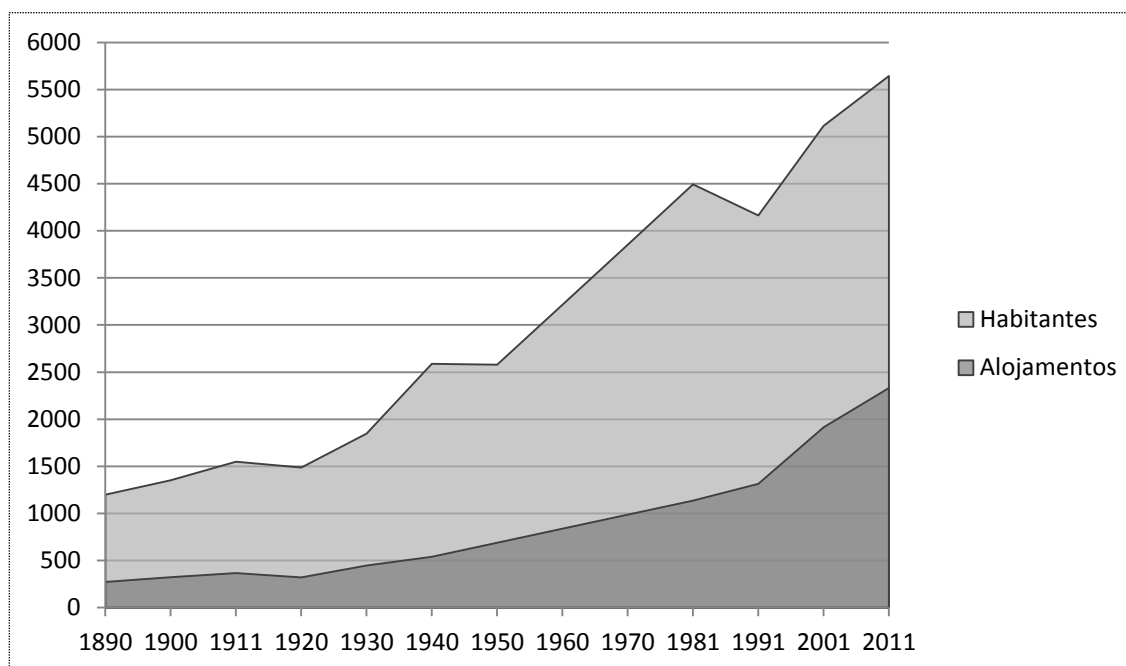
* Soma dos resultados de Selho S. Jorge e Paraíso, freguesias então separadas. Em 1890, Paraíso tinha 37 alojamentos e 167 habitantes; em 1900, tinha 36 alojamentos e 180 habitantes.

Evolução Populacional de 1950 a 2011						
Ano	1950	1970	1981*	1991*	2001*	2011*
Habitantes	2.579	3.852	4.493	4.163	5.114	5.643
Alojamentos			1.136	1.314	1.914	2.331
Densidade Pop.	494 h/Km2	738 h/Km2	861 h/Km2	798 h/Km2	980 h/Km2	1.081 h/Km2

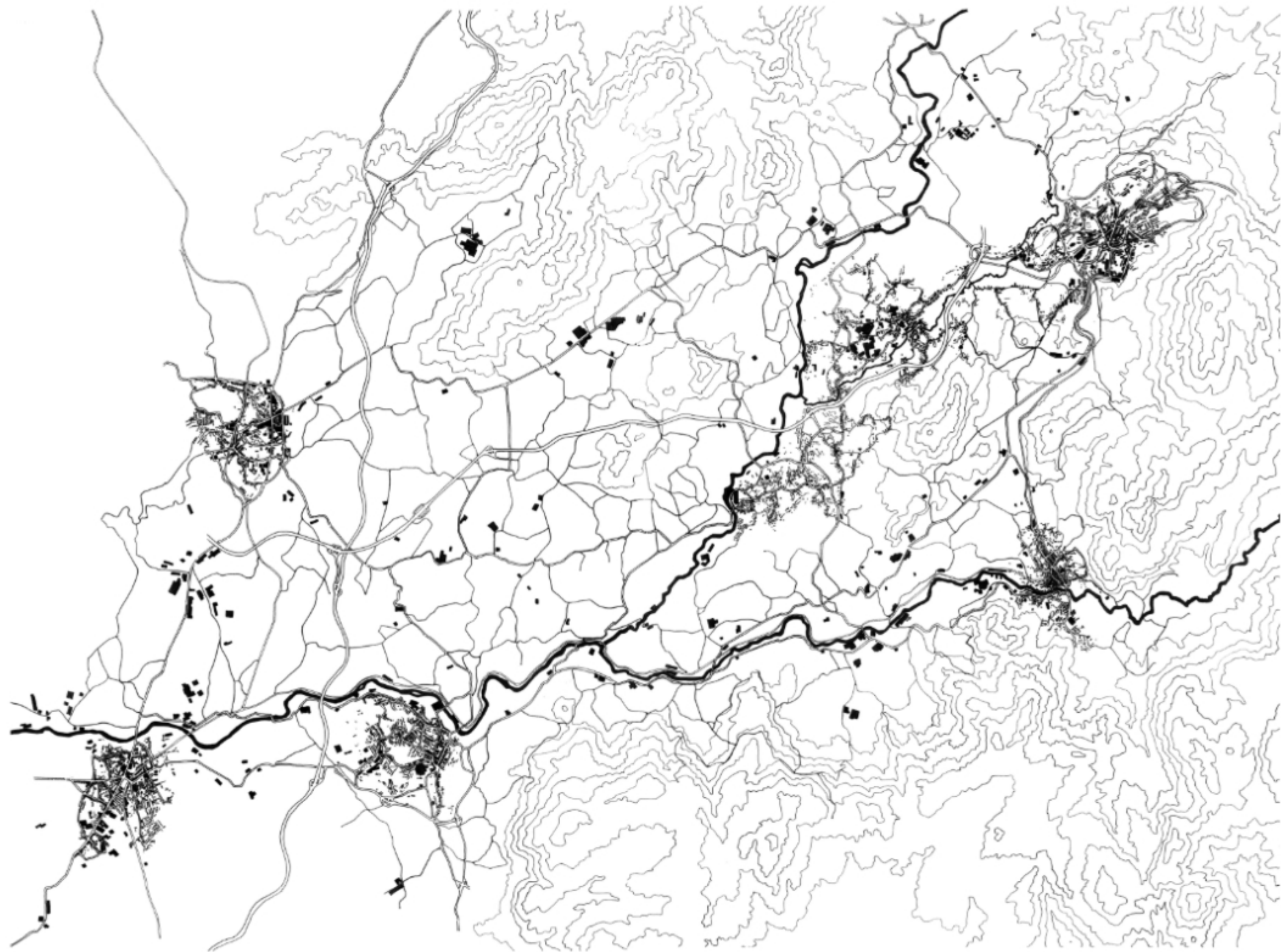
* Dados recolhidos nos Censos do Instituto Nacional de Estatística.

Área (Km2) – 5,22 (522,33 ha)

Área de Construção (Km2) – 2,50 (250,19 ha)

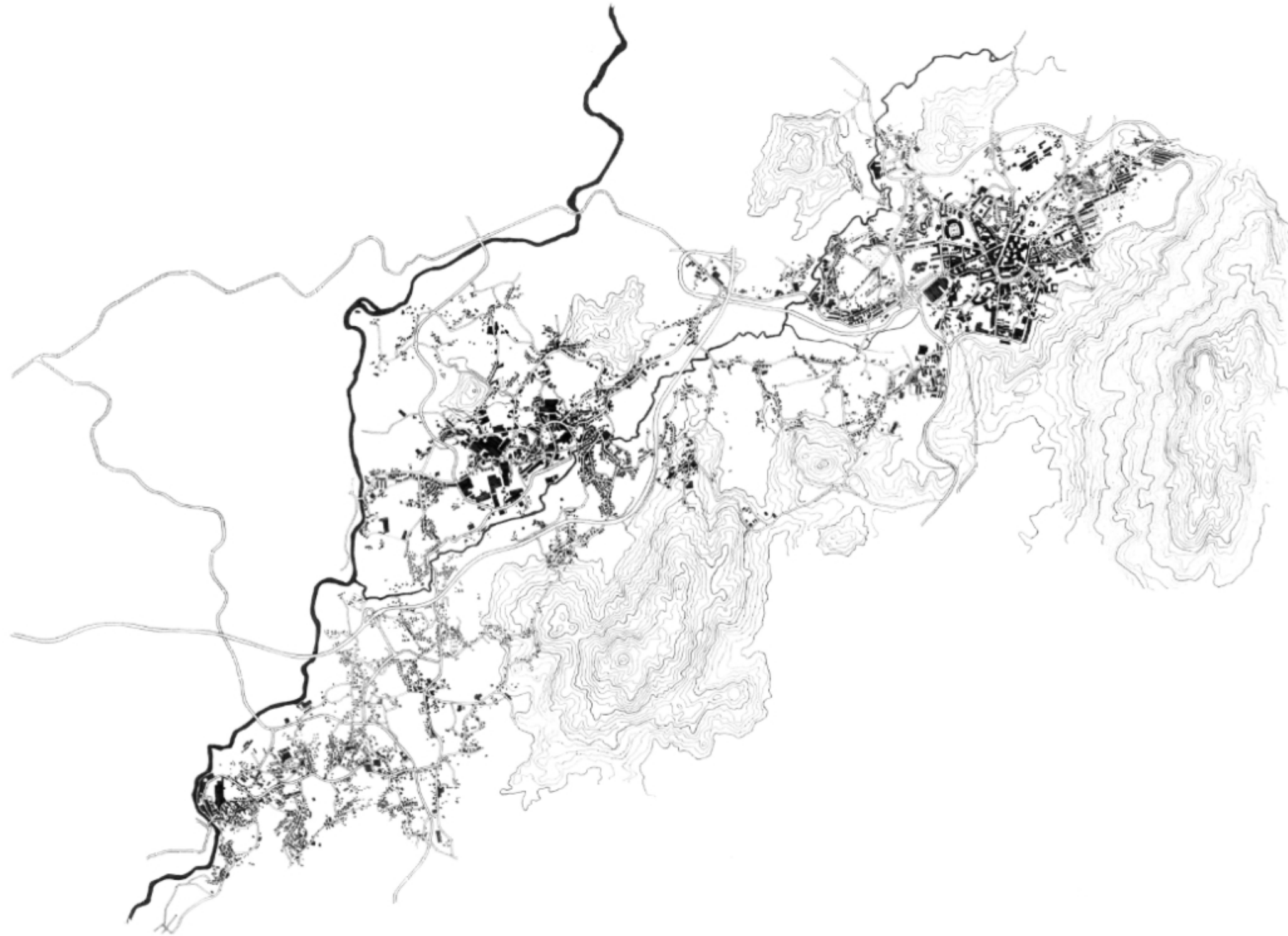


8.4_Anexo iv.

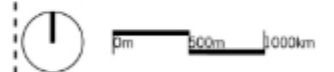


a1. Vale do Ave:
Localização do Vale do Selho.



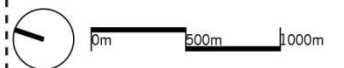


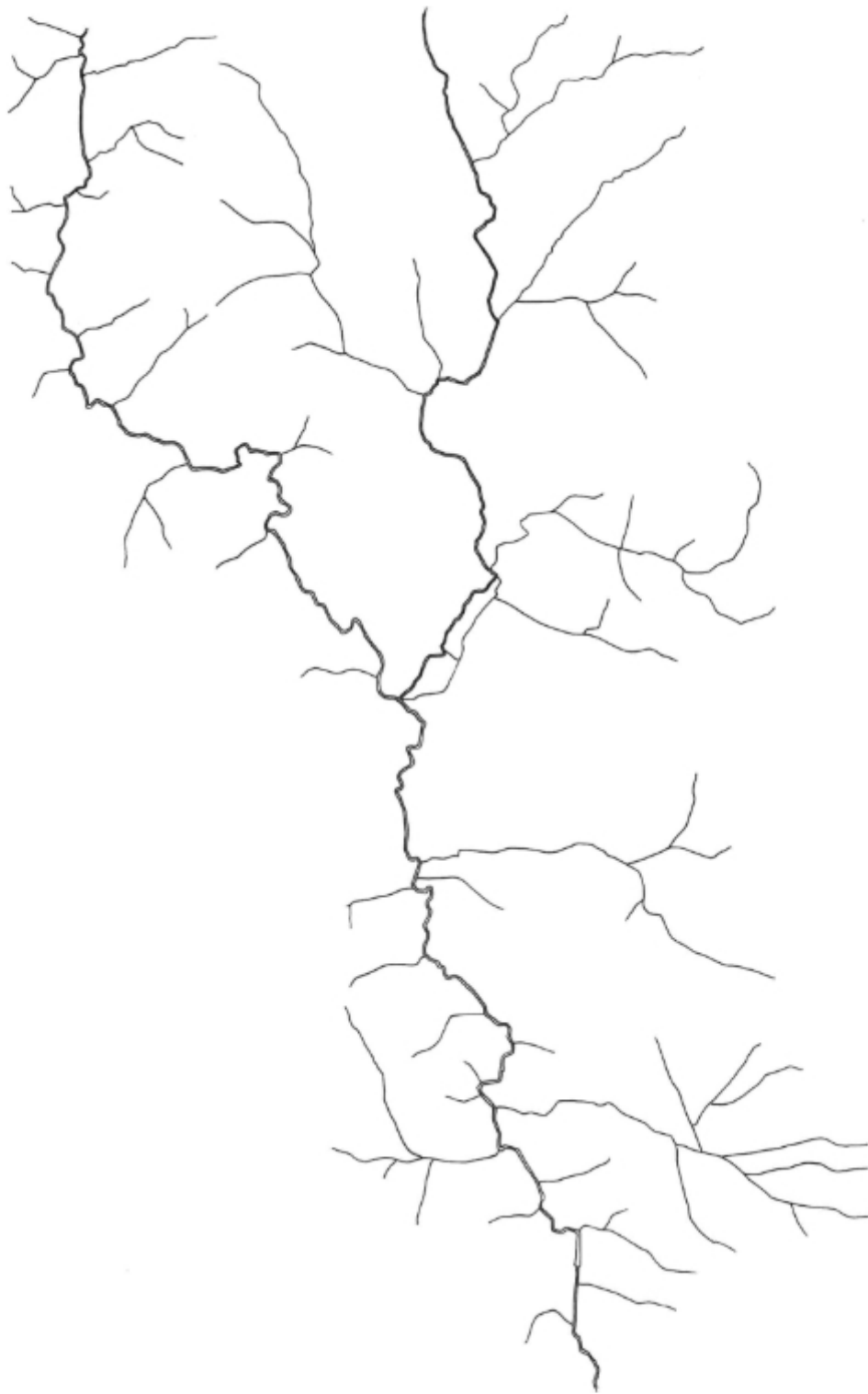
a2.Vale do Selho:
Localização da Área de Estudo



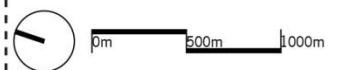


a3.Vale do Selho:
Estrutura urbana.





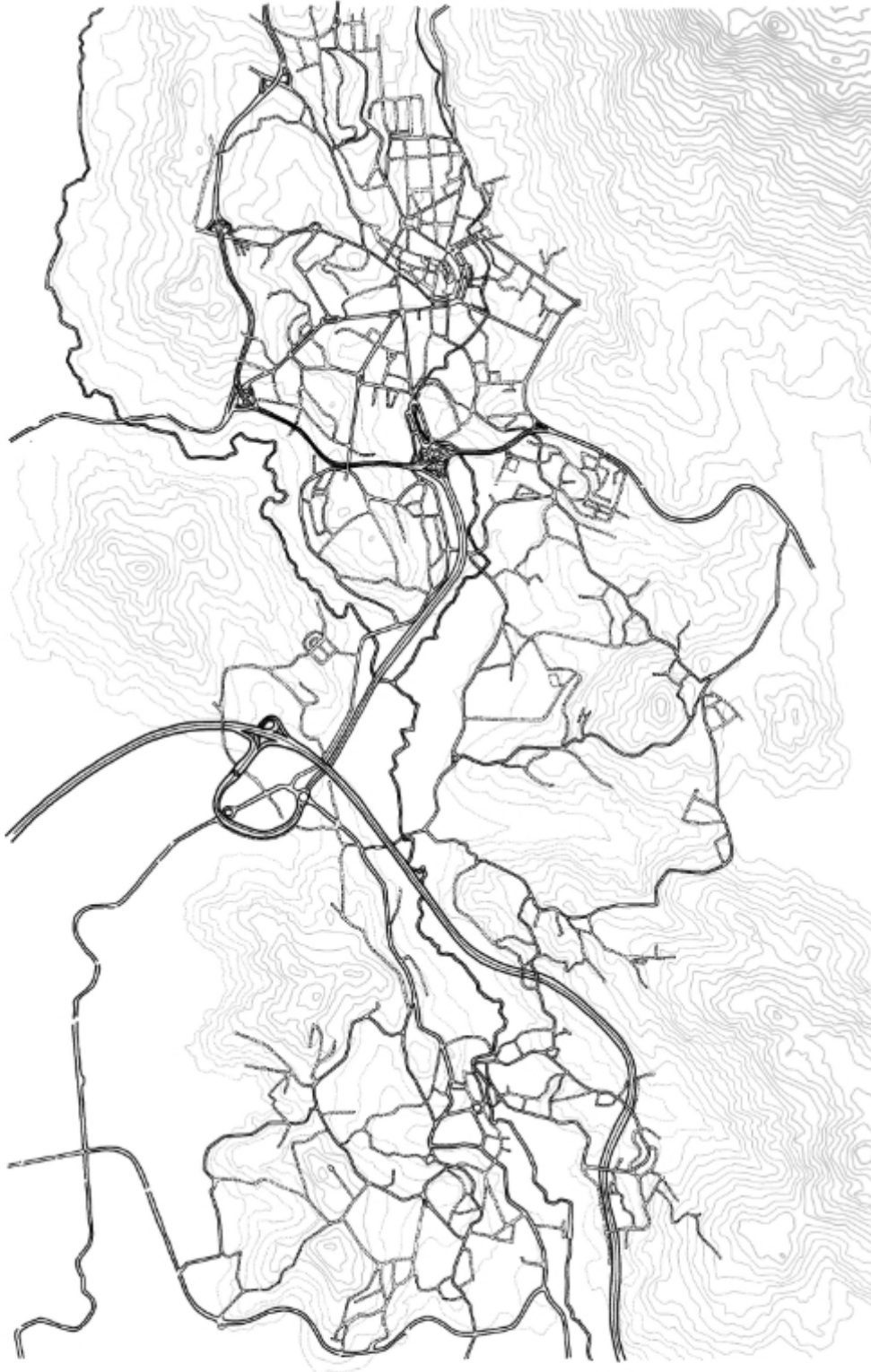
a4. Hidrografia:
Estrutura ribeirinha do Vale do Selho.



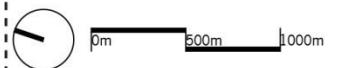


a5. Topografia:
Estrutura altimétrica do Vale do Selho.



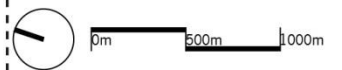


a6. Infra-estrutura:
Estrutura viária do Vale do Selho.



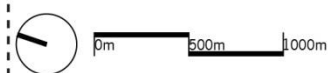


a7.Parcelamento:
Estrutura parcelar rural e urbana.





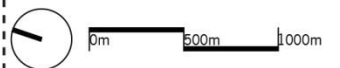
a8.Ocupação:
Estrutura edificada do Vale do Selho.

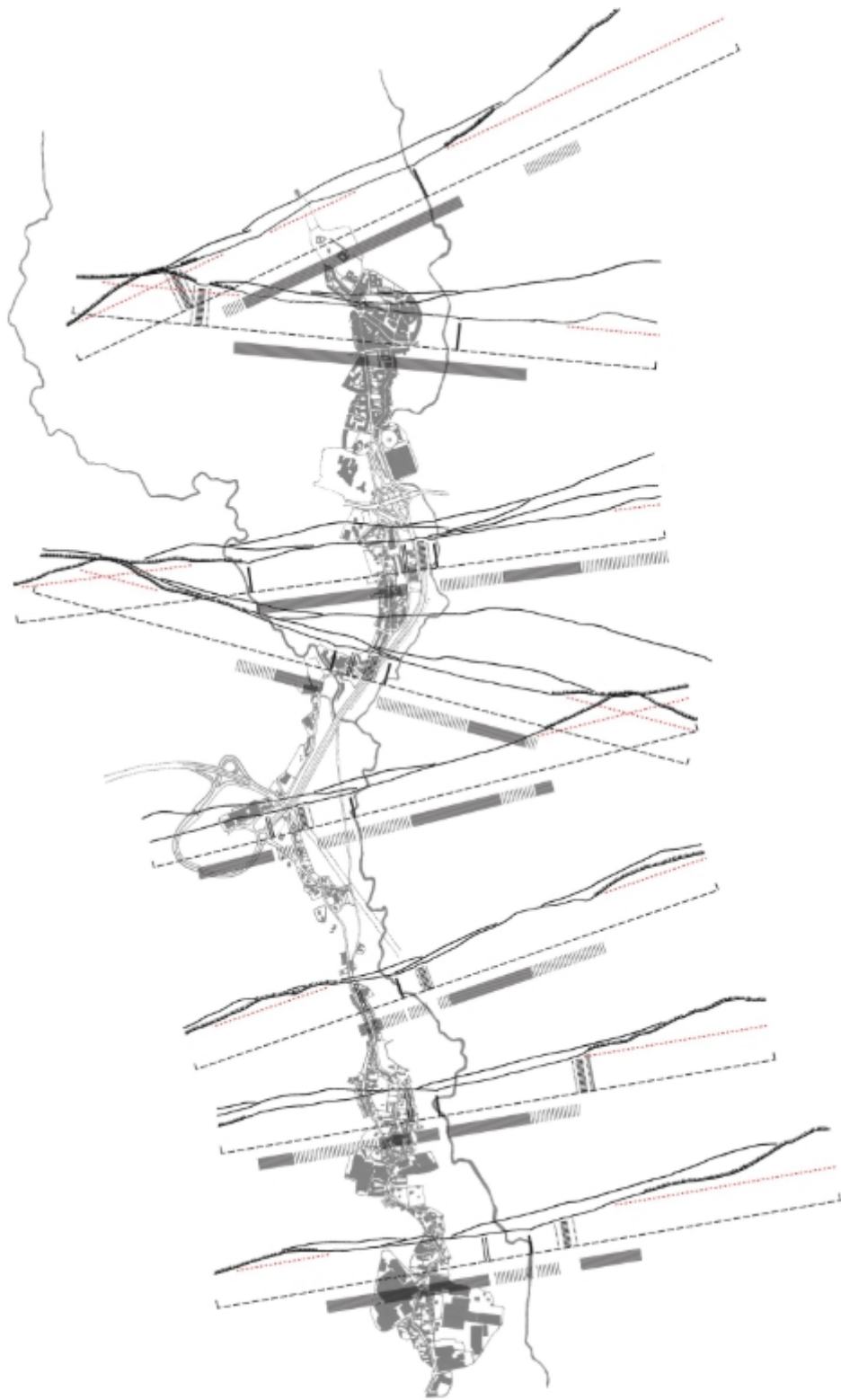




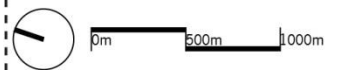
a9.Síntese:

Planta Geral: Estrutura urbana do Vale do Selho.





a10.Síntese:
Perfis Gerais: Estrutura urbana do Vale
do Selho.





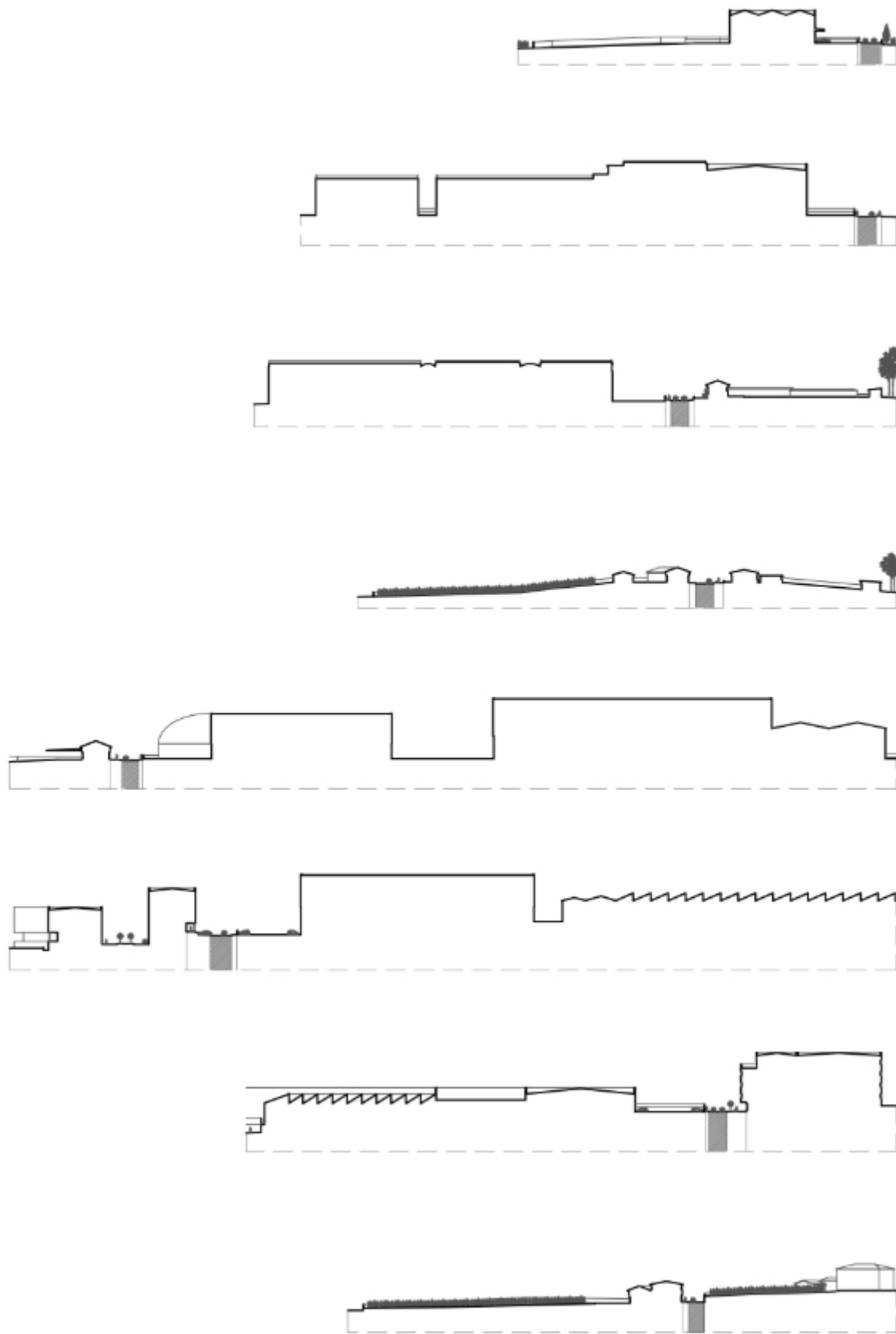
a11.Linearidade:
Planta Geral.





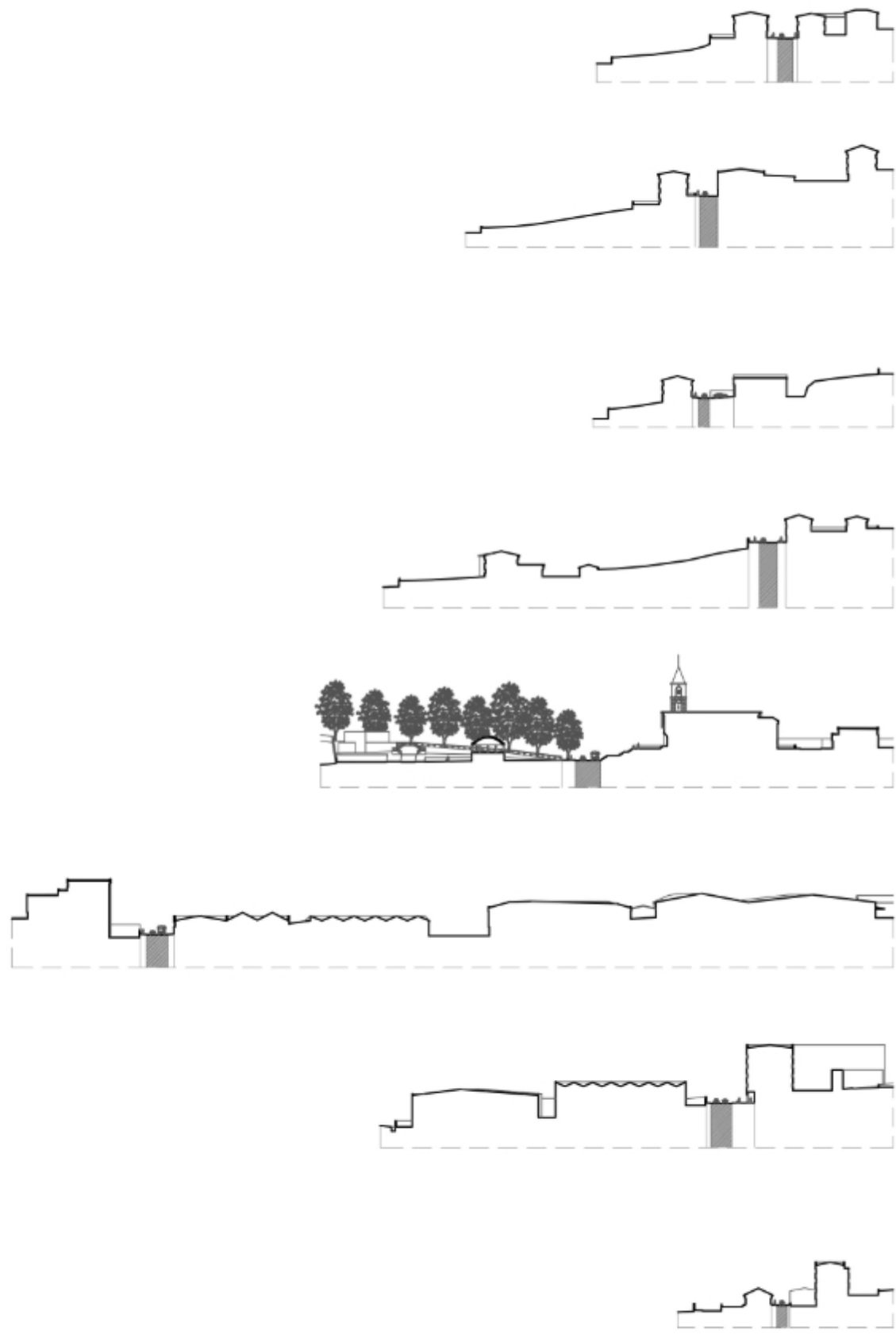
a12.Linearidade:
Perfis.





a13.Linearidade:
Perfis 1/8.





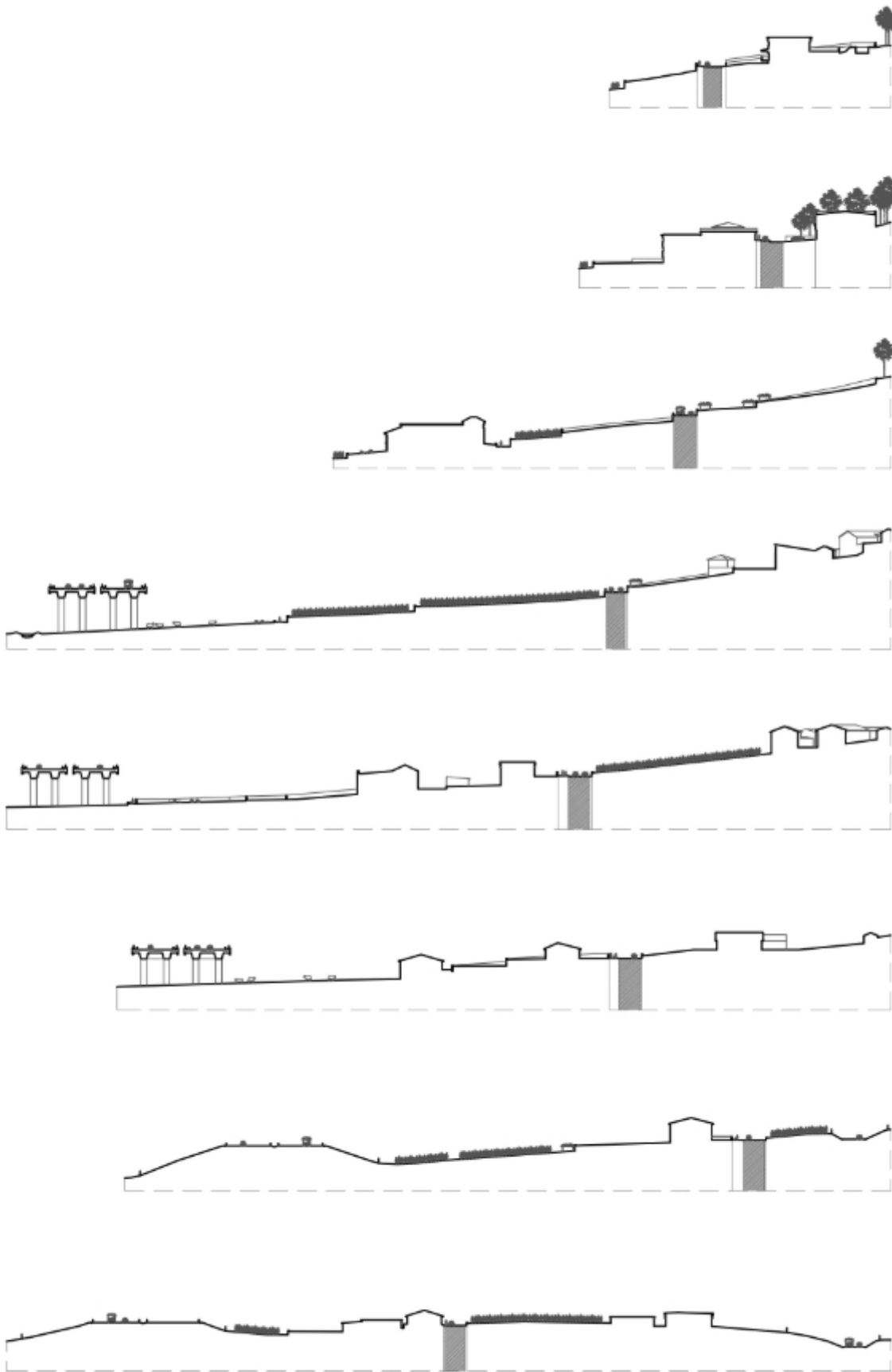
a14.Linearidade:
Perfis 9/16.

0m 20m 40m 60m



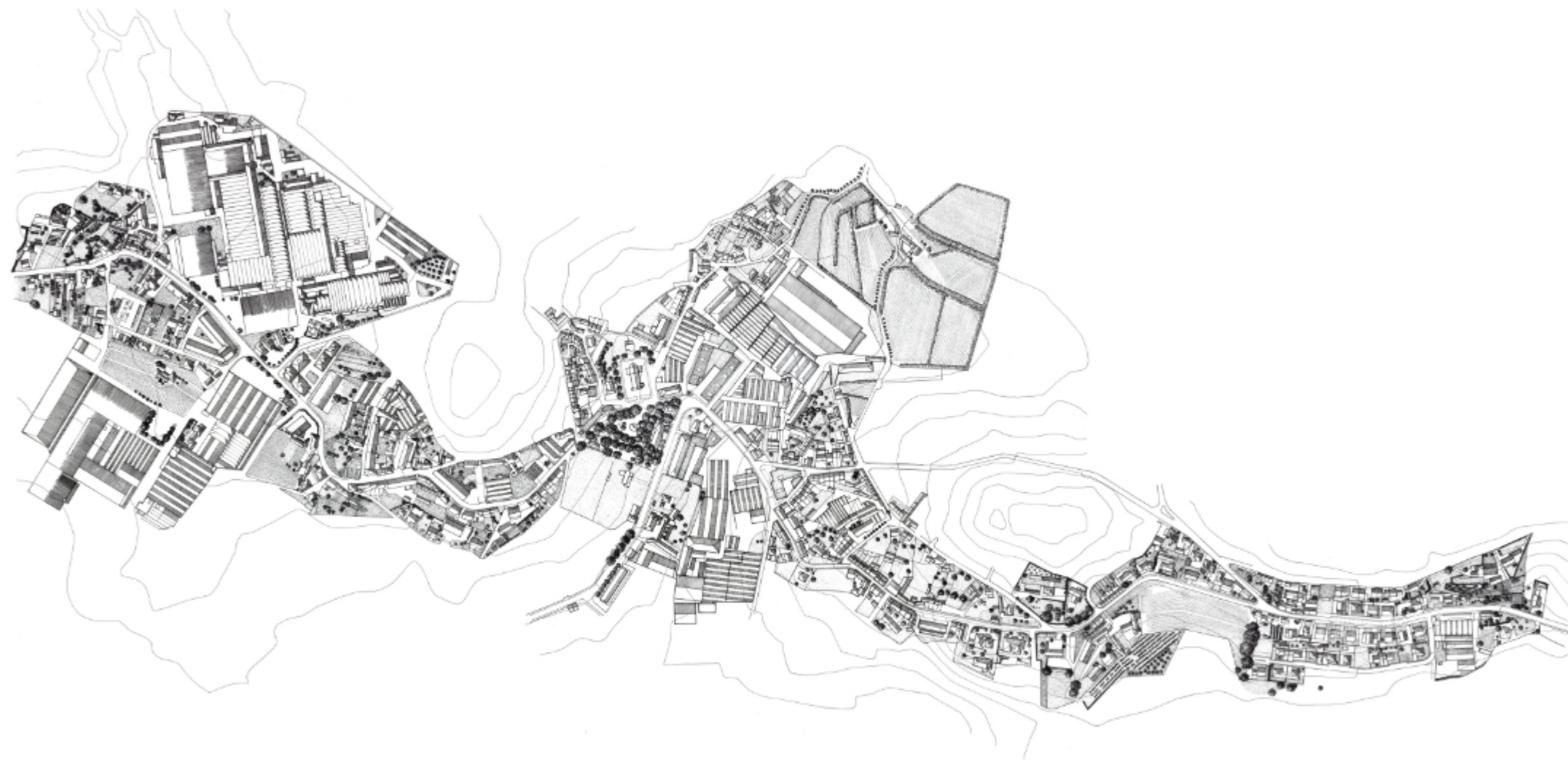
a15.Linearidade:
Perfis 17/24.



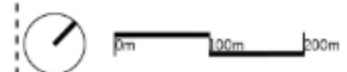


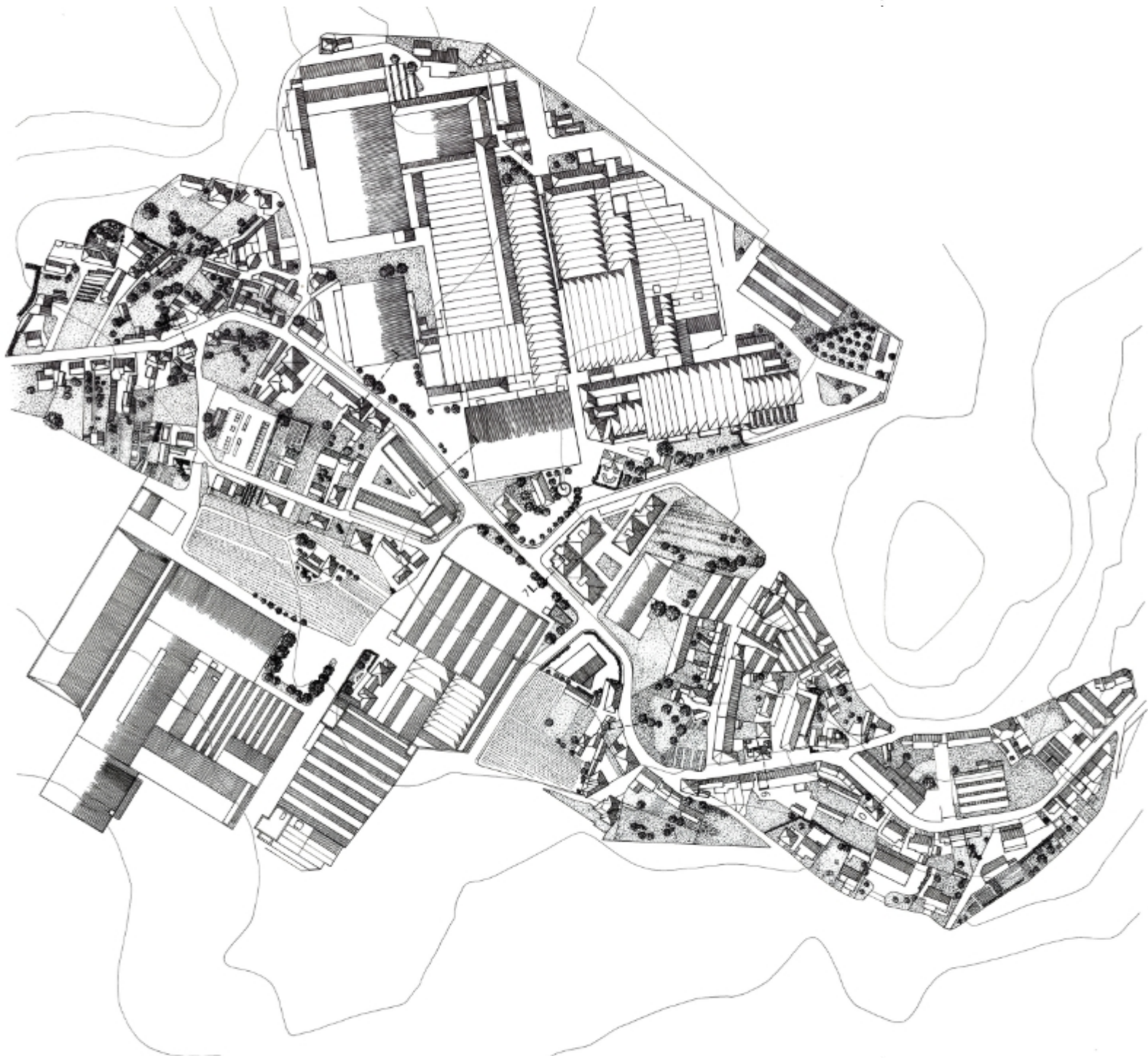
a16.Linearidade:
Perfis 25/32.





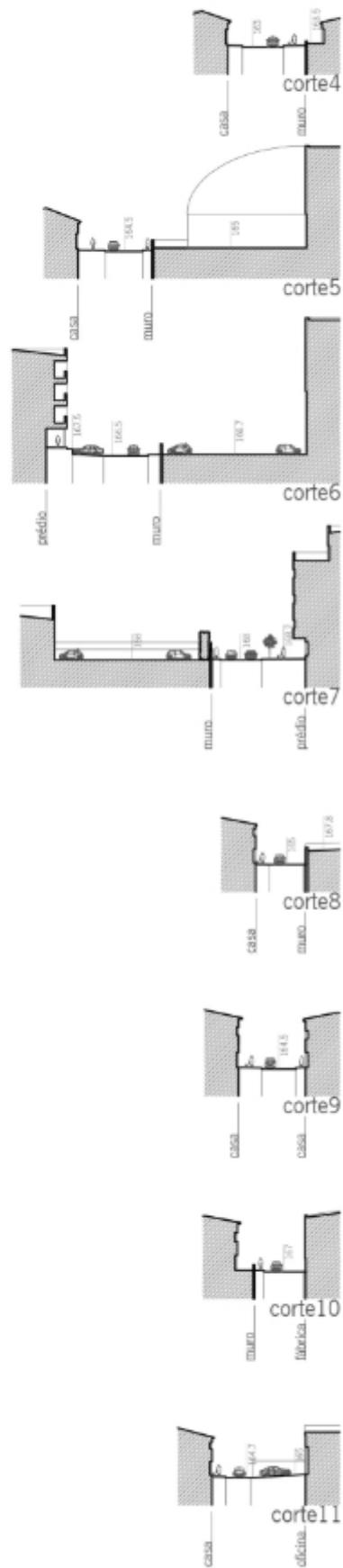
a17.Linearidade:
Planta geral.





a18.Linearidade:
Zona 1.

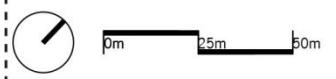




a19.Linearidade:
Zona 1 - perfis.



a20.Linearidade:
Zona 2.





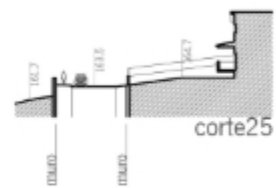
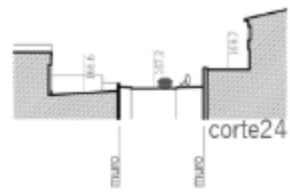
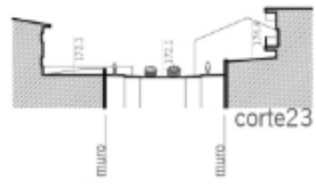
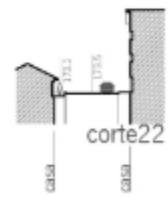
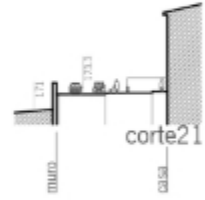
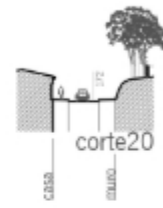
a21.Linearidade:
Zona 2 - perfis.



a22.Linearidade:
Zona 3.



0m 25m 50m



“Se ao tocar terra em Trude não tivesse lido o nome da cidade escrito em grandes letras, pensaria havia chegado ao mesmo aeroporto donde partira. Os subúrbios que me fizeram atravessar não eram diferentes dos outros, com as mesmas casas amareladas e esverdeadas. Seguindo as mesmas setas, passava-se pelas mesmas alamedas das mesmas praças. (...)”

Porquê vir a Trude?, interrogava-me. E já queria partir.

– Podes apanhar o avião quando quiseres – disseram-me, – mas vais chegar a outra Trude, igual ponto por ponto; o mundo está coberto por uma única Trude que não começa nem acaba, só muda o nome no aeroporto.”¹⁹⁴

¹⁹⁴ CALVINO, Italo – Le città invisibili: 1972.

