

# PROGETTO E TERRITORIO LA VIA PORTOGHESE

Bruno Pelucca



# Pedro Bandeira

VALE DO AVE

## THE DISAPPEARING CITY<sup>1</sup>

Vale do Ave

### The disappearing city

The Disappearing City è il titolo di un libro di Frank Lloyd Wright, scritto nel 1932, in cui si propone l'organizzazione di un territorio disperso per una società decentralizzata. La città, denominata Broadacre City, sarà nei decenni successivi oggetto di evoluzioni e riflessioni scritte: *When Democracy Builds* del 1945, *The Living City* del 1958, ed infine l'edizione del 1969, per i tipi della Horizon Press, in cui il testo *The Disappearing City* viene cancellato a mano da Wright per fare spazio al sottotitolo: *The Industrial Revolution Runs Away*. La Valle dell'Ave è una regione del Portogallo, a Nord di Porto, di insediamenti "dispersi" o "diffusi", caratterizzata da una crescita spontanea ai margini di qualsiasi pianificazione tale da, superficialmente, sembrare agli antipodi del manifesto difeso da Frank Lloyd Wright quasi 80 anni prima. Comunque stiano le cose, è all'interno dei principi teorici di questo manifesto che, paradossalmente, possiamo trovare le risorse per la comprensione di un territorio complesso e, solo apparentemente, caotico. Il presente articolo, con ottimismo, propone un cambiamento dei paradigmi di valutazione di un territorio in cui, oltre ad alcune carenze pianificatorie, si può riconoscere una forte creatività e capacità di adattamento alle situazioni più imprevedibili.

Vale do Ave

### The disappearing city

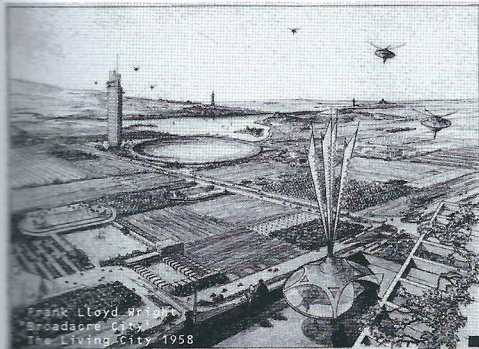
*The Disappearing City is the title of a book by Frank Lloyd Wright, written in 1932, which proposes the organization of a sprawl territory for a decentralized society. It's form, called a Broadacre City, would be subject to further thinking and writing in later decades: When Democracy Builds (1945), The Living City (1958) and finally, in 1969, published by by Horizon Press, where the title The Disappearing City is scratched out by Wright itself to lead the subtitle: The Industrial Revolution Runs Away.*

*The Vale do Ave is a portuguese region, north of Porto, where diffuse settlements are related to spontaneous growth without regarding any plan. At first glance, we would say that we are poles apart from the manifesto advocated by Frank Lloyd Wright, almost 80 years before. However, it is precisely in the theoretical principles of this radical manifesto that we can find the means to understand the complex and apparently chaotic territory of Vale do Ave. In this article, we propose an optimistic change of criteria, in order to evaluate a territory where, besides the lack of planning, we recognize a strong creativity and adaptation ability to unforeseen situations.*

*The Disappearing City* é o título de um livro de Frank Lloyd Wright, escrito em 1932, no qual propõe a organização de um território disperso para uma sociedade descentralizada. A sua forma, denominada por Broadacre City, seria objecto de desenvolvimento e reflexão escrita nas décadas posteriores: *When Democracy Builds* de 1945; *The Living City* de 1958; e finalmente a edição de 1969, da Horizon Press, em que o título *The Disappearing City* é rasurado à mão por Frank Lloyd Wright para dar lugar ao subtítulo: *The Industrial Revolution Runs Away*.

A *Disappearing City* é a antítese da cidade tradicional (estruturada a partir de um centro), é também a antítese da dicotomia entre cidade e o campo e é, na crítica de Kenneth Frampton, a forma radical do urbanismo mais próxima dos preceitos do Manifesto Comunista (1848), que defendia a "abolição gradual da distinção entre cidade e campo através de uma distribuição mais equânime da população na terra".<sup>2</sup> A *Disappearing City* é também o lugar do individualismo de raízes populares e simultaneamente a concretização de uma forma nova de civilização, dispersa, que se tornou possível pela propriedade maciça de automóveis – "o carro enquanto modalidade democrática de locomoção seria o *deus ex machina* do modelo antiurbano de Wright".<sup>3</sup>

A *Disappearing City* é o lugar onde todos os homens têm direito a um acre de terra cuja apropriação deverá incentivar uma livre iniciativa que garanta no seu conjunto um território plurifuncional, uma produção diversificada capaz de encurtar a distância entre a produção e o consumo, capaz de se adaptar a uma economia frágil, capaz de, em última análise, garantir a auto-suficiência. Pequena fábrica; pequena oficina; pequeno comércio; e pequena horta



1. Broadacre City (Frank Lloyd Wright 1958)

como modelo alternativo à dependência dos serviços e do emprego gerados na cidade convencional.

Mas talvez o mais interessante na *Disappearing City* é a sua otimista fatalidade: “não é preciso nenhuma ajuda para construir a Broadacre City: ela irá construir-se a si mesmo ao sabor do acaso (...) será algo que acontecerá espontaneamente” defende Frank Lloyd Wright no seu manifesto considerados por muitos utópico.

Poderá parecer estranho, senão mesmo desapropriado, começar um breve

ensaio sobre a região do Vale do Ave (nordeste português) com a referência a um manifesto tão datado e distante mas este ensaio assenta, precisamente, nesta provocação: o Vale do Ave português é a materialização ideológica e prática da Broadacre City. Quando falamos de uma materialização ideológica e prática não estamos necessariamente a falar das questões formais. É evidente que a comparação de um qualquer desenho produzido por Frank Lloyd Wright da Broadacre City dificilmente se assemelha à paisagem retratada pelos fotografos João Armando Ribeiro ou Filipe Jorge mas à parte desta questão que, de resto não nos parece menor (lá iremos), há toda uma conjugação de princípios que aproximam a realidade ficcionada por Wright à realidade construída por todos no Vale do Ave.

O Vale do Ave é uma das regiões mais densificadas de Portugal com uma tradição migratória que remonta ao século XVI mas que viria a ter maior relevância no século XIX. Consequente desse fluxo migratório (essencialmente do Brasil), surge o investimento na indústria têxtil

que encontrou ao longo do Rio Ave, água, linho e mão-de-obra acessível. Dos meados do século XIX aos dias de hoje a indústria têxtil foi alternando períodos de expansão e recessão que incutiram um sentido de pluriactividade familiar e que imprimiu ao território uma ocupação extremamente diversificada. Sem nunca perder a dependência de uma agricultura de subsistência, o desenvolvimento do território periurbano fez-se, ao sabor das necessidades adaptando-se às mais variadas condicionantes de modo prático e espontâneo. A somar à ausência de planeamento que a instabilidade das actividades económicas invalidou, acresce-se o facto das grandes infra-estruturas rodoviárias terem chegado tarde de mais, isto é, só na década de 80 com os fundos comunitários Europeus. Se por um lado as novas redes de tráfego trouxeram uma outra dinâmica à região, incentivando a indústria, serviços ou o sector imobiliário, por outro lado, contribuíram para complexificar ainda mais o território, impondo novas escalas e distâncias que tiveram como consequência a dilaceração de algumas



2. Vale do Ave (Pedro Borges Araújo, Dulcineia Neves dos Santos e Pedro Bandeira 2008)

estradas e terrenos existentes. A sobreposição destas diferentes lógicas acentuou ainda mais a imagem de um território heterogéneo, fragmentado e fortemente disperso.

Talvez a melhor descrição deste território nos seja proposta pelo geógrafo português Álvaro Domingues a partir de uma metáfora importada da biologia: paisagem “transgénica”.<sup>4</sup> O transgénico aqui é o assumir da “não-coisa” isto é: da não-cidade; do não-rural; do não-industrial; da não-natureza; um pesadelo, portanto, de “difícil compreensão para os tecnólogos e burocratas do zonamento sem “moderno”, e da regulação sobre territórios que tem que se encaixar sempre em conceitos disjuntos: urbano: rural, industrial, natural ou o que seja”.<sup>5</sup> Mas é também a arquitectura e mais especificamente a arquitectura do espaço doméstico que exhibe igual dificuldade de categorização. A tradicional casa agrícola absorveu todo o sentido da “condição urbana” conjugando pragmatismo e representatividade sem menosprezar uma funcionalidade associada a múltiplos usos: armazém agrícola; estábulo para

animais; oficina; jardim; fábrica de costura; loja ou escritório – tudo numa dimensão e escala familiar, atenta à transitoriedade das mais precárias actividades económicas. Como se poderá facilmente imaginar este processo de desenvolvimento e adaptabilidade do espaço doméstico dispensa qualquer tipo de especialização arquitectónica. Não há tempo nem dinheiro para o projecto, mas acima de tudo não existe um sentido de perenidade que justifique o investimento em algo mais duradouro. Aquilo que se constrói é para adaptar, ampliar, ou demolir mais tarde. Mas nem por isso existe menos brio no que toca às questões estéticas, “transgénico” também entre uma cultura popular e erudita (o *minimalismo* já chegou ao Vale do Ave) o espaço doméstico é resultado de uma experimentação que não conhece limites.

Teremos forçosamente que reconhecer que, num primeiro momento, este breve retrato do Vale do Ave estará mais próximo de uma distopia do que da utopia optimista de Wright. De facto não podemos omitir que o Vale do

Ave, entre outros males, inerentes à precariedade de trabalho, tem uma taxa de desemprego que é sensivelmente o dobro da média nacional, ou seja, é mais ou menos 14 por cento<sup>6</sup>, não admirando que a dependência da terra, mesmo que numa escala minifundiária, não tenda a desaparecer com a generalização, simultânea e algo contraditória da “condição urbana”. Esta condição urbana, resultado dos processos de globalização, exprime-se de vários modos, da produção ao consumo; do território à habitação. Este é o lugar onde alguém depois de um dia de trabalho na fábrica a costurar fatos para a Hugo Boss ou Armani, chega a casa para cozinhar um coelho de caça. ‘Porque também o modo de vida se tornou transgénico: Máquinas de cozinhar Bimbi partilham o espaço com o forno de lenha; sacos de plástico do hipermercado conservam folhas de chá do quintal; conversas de caça sobrepõem-se aos intervalos dos jogos da liga inglesa na Sport TV; BMW transportam caixas de fruta da época; todo o lixo é reciclável, lixo orgânico para os animais, frascos de vidro para compotas



e doces; garrafas para a próxima vindima; embalagens de plástico de sobremesa congelada são usadas como tupa-rolas que chegam à fábrica à hora do almoço. E toda esta economia se pratica sem ter necessariamente uma consciência ecológica. É a sustentabilidade resultante da necessidade.

A edificação atenta ao pragmatismo de uma "arquitectura genérica", na expressão de Rem Koolhaas, constrói fábricas, armazéns, oficinas, showrooms, ou lojas que tantas vezes parasitam velhas casas imprimindo-lhe novos materiais: chapas onduladas de zinco; grelhas metálicas; tectos falsos em Pladur (gesso cartonado) com focos de luz embutidos e de formas arrojadas. A arquitectura, e mais ainda a arquitectura sem arquitectos, tenta-se impor de modo efusivo, na esperança de contrariar a desorientação de uma rede de estradas e caminhos tão complexa e difícil de memorizar. É neste labirinto em que a ausência de uma arquitectura institucional, ou monumentalizada dá lugar à construção de outros referentes que contribuam para uma identificação do território: uma bomba de gasolina; um café; uma fábrica, um nó de auto-estrada, um *outdoor* publicitário e mais raramente uma igreja cujo acesso e escala se perdeu com as novas infra-estruturas. Neste contexto até a arquitectura mais "genérica" se torna obrigatoriamente "específica" demarcando-se, mesmo que subtilmente, pela necessidade de descodificar todo um território aparentemente caótico e desordenado. É pelo menos esta a imagem que todos

aqueles que lhe são estranhos têm deste lugar. Como parece óbvio aqueles que sempre habitaram esta região dificilmente compreendem a adjectivação pejorativa do discurso eminentemente académico e demagógico. Esta incompreensão poderá ter duas origens: uma primeira refere-se ao distanciamento que invalida a percepção de uma "ordem oculta"; uma segunda refere-se ao distanciamento que caracteriza a aplicação de políticas de ordenamento de um modo generalizado e homogeneizado. Talvez alguns exemplos possam ilustrar esta afirmação.

Apesar de não existir qualquer tipo de regulação no que refere à estética das edificações é notória a presença de alguns padrões que surgem de modo aparentemente espontâneo. De um momento para o outro surgem casas com pedra à vista e juntas rebocadas a branco; ou surgem roulotte de venda de cachorros e bifanas em rotundas ou terrenos baldios tirando proveito de uma ausência de regulamentação incapaz de lidar com a imprevisibilidade e o aparente acaso. Na realidade estes acontecimentos obedecem a lógicas muito específicas que se fossem tidas em consideração poderiam ajudar os planeadores a melhor compreender e dominar o território. Uma só casa de um industrial do têxtil ou de um jogador de futebol pode ser mais influente do que qualquer tipo de regulamentação camarária. A alteração dos turnos de uma fábrica ou os horários de um jogo de futebol pode contribuir para a dinamizar zonas inesperadas.

Num segundo nível de distanciamento, denunciámos a generalização das políticas de ordenamento do território com um caso particular mas que supomos paradigmático. A bem intencionada obra de renovação e melhoramento das infra-estruturas rodoviárias numa aldeia desta região definiu para além do respectivo projecto de saneamento um projecto de espaço público com passeios para peões numa estrada que nunca tinha estabelecido, até à data, qualquer hierarquização de fluxos. Por surpreendente que possa parecer esta medida (que teve como objectivo a protecção do peão e a renovação da imagem pública da vila) foi desde o início contestada por alguns moradores que denunciaram o esbanjamento de dinheiro público onde não seria necessário. Aparentemente com razão. Depois de um ano da obra concluída lá estão os dois passeios sem fluxo de peões a ganhar erva nas juntas quadrangulares do cimento. Eventualmente poderemos falar, novamente, de uma "condição urbana", na imagem idealizada do peão, imposta a um lugar cuja acessibilidade continua a depender essencialmente do transporte motorizado. Consequentemente a estrada, outrora larga e livre de passeios, compatibilizava diferentes velocidades permitindo um tractor agrícola encostar à berma para deixar passar um carro. Hoje, com os passeios a condicionarem o canal de passagem, perdeu-se flexibilidade nas relações de tráfego. Mas este tipo de incompreensão ou distanciamento não se fica pelo pormenor.



3. (© Álvaro Domingues)



4. (© Álvaro Domingues)



5. (© Álvaro Domingues)

A globalização do pensamento tende a discursos genéricos que, ora seguindo o oportunismo político ora seguindo o oportunismo económico, se tentam impor de modo superficial. O politicamente correcto leva-nos a mencionar conceitos como “sustentabilidade”, “pegada ecológica” ou “desenvolvimento equilibrado” no planeamento urbano, mas de um modo tão generalizado quanto abstracto fazendo com que a legítima preocupação ecológica acabe por se perder numa entropia demagógica tornando-se pouco praticável.

Exemplo disto é a defesa de políticas de transporte público para o Vale do Ave, seguindo os argumentos tradicionais: da redução dos gastos energéticos; menor poluição; menor congestionamento, etc. Argumentos válidos e certamente defensáveis para as cidades ou ligações entre cidades mas impraticáveis num território tão disperso como este em questão. Não queremos com isto dizer que se deve desinvestir no transporte público, antes pelo contrário, defendemos que se deve continuar a investir no melhoramento e desenvolvimento de transportes públicos com especial atenção para o transporte ferroviário interurbano. Por exemplo, uma nova linha ferroviária entre Guimarães-Braga seria indispensável para unir duas cidade universitárias que distam 25 km uma da outra e cujo comboio leva em média 1.30h contra os 15 minutos de percurso automóvel! Mas se, por um lado, o argumento sobre o investimento de transporte público interurbano é defensável e desejável, por

outro lado, deveremos ter presente que para todo o resto de território disperso, entre cidades, só o transporte privado e acentuadamente individual garantirá a mobilidade da maioria dos cidadãos activos. É que também a pluriactividade individual, estruturada em diversas fontes de rendimento, implica uma mobilidade maior do que o tradicional emprego urbano das 9 às 5 associado ao “*métro; boulot; dodo*”.

Mas não se poderá dizer que a dependência do transporte privado, com especial enfoque no automóvel, seja apenas derivado da característica difusa do território, há toda uma questão cultural subjacente à aquisição de automóvel. Começa por representar maturidade (a carta de condução é permitida aos 18 anos); autonomia da família e liberdade de movimento; espaço próprio; sentido de aventura, competição; e, não menos importante, representação do estatuto social. Há toda uma expressão que implica o carro no prolongamento da personalidade individual, e neste sentido a dependência do automóvel não é só física mas também cultural ao ponto de quase podermos afirmar que (como na história do ovo e da galinha) foi esta cultura do automóvel que esteve na origem do território difuso como o conhecemos hoje. Conhecendo a propriedade parcelar deste território poder-nos-á parecer algo exagerada esta afirmação mas o desenvolvimento do Vale-do-Ave, essencialmente a partir da década de setenta, é enfatizado pela autonomia do transporte que permitiu

habitar mais longe, de modo mais entranhado, construindo uma espécie de geometria fractal cujo padrão caótico se repete até à exaustão. O automóvel está para o Vale do Ave como esteve o Ford T para a Broadacre City.

A comparação proposta entre o Vale-do-Ave, hoje, em Portugal, com o território imaginado por Wright há mais de 70 anos legitima-se na materialização no noroeste português dos princípios estruturantes da Broadacre City, ou seja: o Vale-do-Ave da livre iniciativa está assente numa cultura da propriedade privada; do transporte privado; é marcadamente plurifuncional; e, conseqüentemente, não é cidade nem campo, é disperso, tem um crescimento orgânico, espontâneo e adaptável. Mas será esta a imagem “utópica” da Broadacre City? Ao compararmos de desenhos de Wright com as fotografias que ilustram este artigo poderemos ser tentados a falar de uma imagem “distópica” da Broadacre City, mas até nesta comparação verificamos que a construção do Vale-do-Ave é acentuadamente mais democrática e plural que a forma restrita desenhada por Wright contra os seus próprios princípios: não é a Broadacre City a expressão da capacidade individual de construir sociedade?

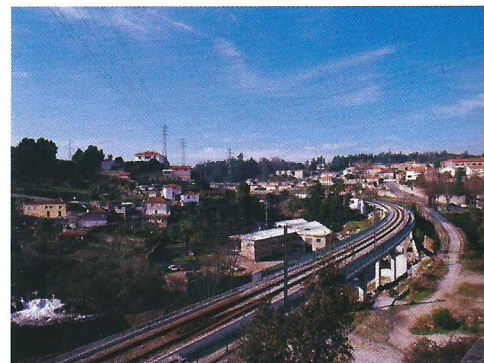
Se o Vale-do-Ave transporta em si uma imagem pejorativa, associada a um desenvolvimento caótico, imprevisível mas se, simultaneamente, não temos conseguido encontrar soluções que permitam a sua “domesticação” provavelmente só temos duas soluções:



6. (© Filipe Jorge)



7. (© Filipe Jorge)



8. (© Armando Ribeiro)

ou aceitar que “a resposta para determinados problemas é sabermos que não têm solução” ou adoptar uma mudança dos paradigmas inerentes à sua compreensão. Neste sentido a comparação com a Broadacre City estimula uma leitura optimista do Vale-do-Ave que para lá da sua forma informal não deixará de potenciar conceitos válidos e operativos.

Tentaremos então uma síntese. Sobre o território disperso ou difuso já muito se disse como encarece as infra-estruturas, mas raramente se fala que este mesmo território favorece uma acessibilidade à terra a custos mais homogêneos e equilibrados. O Disperso é a expressão máxima da democratização da propriedade. Simultaneamente proporciona um tráfego rodoviário mais fluído, há sempre caminhos alternativos, o disperso não conhece congestionamentos. Claro que isto implicará o uso alargado do transporte privado, até agora sempre criticado devido à sua dependência de energias poluentes. Esta parece ser a sua única desvantagem em relação ao transporte público que nesta região será sempre impraticável. Acreditamos, no entanto, que num futuro próximo, o desenvolvimento das energias não-poluentes venha a revolucionar o transporte rodoviário de um modo massivo. Mas outro argumento contribuirá para uma desdramatização do território disperso: o desenvolvimento de infra-estruturas de comunicação wireless. A dispersão tornou-se perfeitamente compatível com os novos paradigmas da comunicação digital que reduzirá substancialmente a dependência da mobilidade física.

Do mesmo modo a plurifuncionalidade reinante no Vale-do-Ave associada ao emprego precário não deixará de trazer as suas vantagens. Reflexo de uma economia adaptável, está sempre estruturada em alternativas que em última análise vinculam a troca directa, e tem sempre como garantia uma agricultura de subsistência. Há um certo sentido de auto-suficiência mínima que não deixa também de se expressar na procura de autonomia energética (recurso a painéis solares ou

aquecimento por combustão de lenha local). Podendo não representar a melhor solução no âmbito dos paradigmas de sustentabilidade correntes a realidade é que o conceito de que “nada se perde e tudo se transforma” também não poderia fazer mais sentido neste contexto. Tudo é reciclável, reutilizável, nada se deita fora esperando por uma nova oportunidade que por certo virá.

Sendo este um território dinâmico mas também de incerteza, não é de estranhar que a ideia de planeamento urbano esteja permanentemente comprometida. O grau de imponderabilidade é tão elevado que quase justifica não planear nada. E mesmo aquilo que se planeia a grande escala só vem acrescentar novos níveis de entropia. As auto-estradas são disso exemplo: ora fracturando o território agressivamente; ora criando novas acessibilidades. Consequentemente o desenho do espaço público é quase sempre uma resposta imediata aos problemas gerados pelo planeamento de grande escala. O desenho, o projecto, é quase sempre retrospectivo e raramente prospectivo, presciente. Mas há também vantagens neste sentido de um desenho necessariamente imediato. A primeira vantagem implica o desenho urbano em operações pontuais, intervenções cirúrgicas, mais próximas das necessidades imediatas dos habitantes. A outra vantagem prende-se com uma ideia de desenho urbano extremamente económico e quase sempre alheio ao excesso que caracteriza o desenho urbano (acentuadamente mais “fashionable” como se verifica quase sempre com a permanente renovação de mobiliário urbano)

Mas outra grande vantagem gerada neste território complexo prende-se com a ausência pontual de qualquer sentido de desenho de espaço público. Variadíssimos lugares são esquecidos e “postos de parte” na lógica das novas dinâmicas, permanecendo imutáveis e marginais. Estes lugares, onde o tempo parece ter parado, são autênticos pedaços “museológicos” do território, sem a artificialidade do “parques temáticos” e sem qualquer sentido nostálgico porque

essa consciência não faz parte da sua identidade; na realidade a sua identidade espera por melhores dias. Mas é esta complexidade ente passado e presente, entre o planeamento ou a ausência dele que enriquece o Vale do Ave.

Uma outra ausência que se pode referir é uma ausência de um certo sentido de património. Existe, pontualmente, um “património institucional” mas tudo aquilo que resiste ao tempo parece fazê-lo de modo inadvertido: por esquecimento e não por uma necessidade de preservação de memória. E se por um lado se corre o risco desse “património informal” ser adulterado ou mesmo abatido, por outro lado a relação que se tem com ele, parece ser mais directa e honesta. É uma relação negociável no dia-a-dia, uma relação que implica um permanente diálogo e conseqüente sentido de actualização. Deste modo o próprio conceito de património está em permanente discussão tornando-se mais flexível e simultaneamente mais abrangente do que quando remetido para um sentido histórico e institucional. A existir um sentido de património no Vale do Ave é um património que se pode tocar, viver.

Muitos defenderão que num território em cuja intervenção de arquitectos ou urbanistas tem uma expressão reduzida não se colocarão no futuro questões relacionadas com a construção de património. Pode até ser verdade, embora a arquitectura popular nos tenha ensinado o contrário. A arquitectura que se tem construído no Vale do Ave poderá não ter interesse arquitectónico no seu sentido mais erudito, poderá até não durar o tempo suficiente, mas nem por isso deixará de assumir valores de uma cultura específica. O pragmatismo sempre decorrente dos poucos recursos, não parece fazer esmorecer uma criatividade de crescimento, adaptação ou mesmo imagem pública. A arquitectura informal do Vale do Ave, menos sujeita às condicionantes da regulamentação urbana, é como um laboratório em permanente experimentação e do ponto de vista simbólico ou representativo assume sem quaisquer reservas um sentido de



9. (© Filipe Jorge)

liberdade de expressão individual. A casa, assim como o automóvel, é, no Vale do Ave, a representação pública do indivíduo. Claro que esta imagem do indivíduo, do espaço privado, poderia chocar com a imagem do coletivo, do espaço público. Mas esta dicotomia não existe com a mesma expressão urbana reconhecida nos grandes centros. Aqui, o investimento público, na sua escala e forma fracturante ou fragmentada, fazem com que a imagem do conjunto seja resultante do somatório de diferentes partes, todas elas excepcionais. Reina, portanto, a diversidade.

A identidade deste território é consequentemente heterodoxa. Parecendo num primeiro plano contraditória é, no seu conjunto, coerente com uma lógica de adaptação à incerteza. Não há monotonia no Vale do Ave e os seus habitantes desdobram-se em múltiplas actividades, em diferentes lugares, de modo disperso. Sem garantias de estabilidade sabem como ninguém que a sobrevivência depende da diversidade do meio. E esta é talvez a única coisa que os desenhos de Frank Lloyd Wright não os dissem, tudo o resto está em plena sintonia.

## NOTAS

1 Uma versão inicial deste artigo foi proposta no concurso de ideias "Arquitectura em Lugares Comuns" (Dafne/DAUM, 2008) pela equipa constituída pelos arquitectos: Pedro Borges Araújo, Dulcineia Neves dos Santos e Pedro Bandeira.

2 FRAMPTON K. 1981, *Modern Architecture: A Critical History*. London: Thames and Hudson.

3 SCHULZ S.H. 2007, 24, "Utopias Urbanas Modernistas" in *Sobre Urbanismo*. Rio de Janeiro: Editora Viana & Mosley/PROURB.

4 DOMINGUES Á. 2008, 27-33, "Transgênicos" in *Arquitectura em Lugares Comuns*. Porto: Dafne Editora.

5 DOMINGUES Á. 2008, 32, "Transgênicos" in *Arquitectura em Lugares Comuns*. Porto: Dafne Editora.

6 "Temos camadas significativas da população com baixos níveis de escolaridade em situação de desemprego de longa duração, acima dos 45 anos. Desses, 60 por cento são mulheres" afirmou Castro Fernandes (Presidente da Associação de Municípios do Vale do Ave) ao Jornal Público 23.08.2007.