

3.2. NÓ DE GUILHUFÉ

3.2.1 FORMAS EMERGENTES DE URBANIZAÇÃO

Actualmente o modelo de crescimento deixou de fazer-se por expansões concêntricas, por dilatações com base nos aglomerados principais, a observação das novas territorializações ou das formas emergentes de urbanização, põem em evidência a proliferação de dois fenómenos de centralidade⁹⁴ com processos de ocupação distintos:

- aglomerações de desenvolvimento linear, resultantes de processos de polarização intersticial da infra-estrutura viária, da adição progressiva de peças de dimensão reduzida sobre as margens da via, situação mais frequente nas principais vias de âmbito nacional (de calibre intermédio), em que, além do elevado fluxo de atravessamento ou potenciais clientes existe uma grande permeabilidade da rede viária (situação que a rede de alta capacidade/arterial não pode garantir, pois, o acesso está circunscrito/limitado a um número restrito de pontos correspondentes aos nós de acesso), nestes casos a permeabilidade e os elevados fluxos são os factores de atracção de uma elevada variedade funcional, com diferentes âmbitos de oferta e tipologias, de que são exemplo: a casa-oficina/fábrica, o comércio, cafés, armazéns, etc., que procuram atingir sobretudo uma clientela de ocasião. [fig. 51, 52 e 53]
- desenvolvimento de novas centralidades de dimensão mega ou mega-polaridades, com uma elevada oferta de serviços, sem que tal signifique a produção de um efeito de aglomeração. Actividades de grande ocupação horizontal de solo, posicionadas nas imediações dos nós de acesso à rede arterial, tirando partido das acessibilidade para atingir uma atractividade superior (a clientela, a capacidade empregadora, a quantidade e qualidade das funções, ultrapassam o âmbito local, os efeitos produzidos não se cingem à envolvente).

Nestas situações não está em causa o resultado formal (a ocupação é tendencialmente heterogénea, cada edifício segue directivas próprias, exceptuando-se alguns casos raros de planeamento apriorista público ou privado), mas sim, a capacidade de atracção e de mobilização do conjunto investimentos lá posicionados, até porque, se atinge frequentemente um poderoso efeito de centralidade. [fig. 54]

⁹⁴ Em qualquer dos dois pólos o papel da rede arterial é fundamental ao desenvolvimento destes territórios.

Em função da constatação/tipificação das duas formas de territorialização mais representadas (polarização intersticial da infra-estrutura viária e o surgimento de novas centralidades) procede-se seguidamente à caracterização de um caso específico, o nó de Guilhufe, representativo dos processos e materiais da formação de centralidades junto aos nós de acesso à rede arterial, em áreas onde a capacidade de acessibilidade é superior e abunda o solo livre. Interessa referir que apesar de se focar o caso específico do desenvolvimento de megapolaridades junto ao nó de Guilhufe se verifica nesta área um cruzamento das duas situações de polarização já referidas (verifica-se a ocorrência de polarização intersticial da infra-estrutura junto ao troço da N15 correspondente ao nó de Guilhufe, ver fig 51, 52), estando a distinção dos dois casos na área relacionada com a posição relativamente à rede viária (mais directa em casos de “Rua da Estrada”) e com a dimensão dos investimentos (superior nos casos de megapolaridades).

As imediações do nó de Guilhufe são demonstrativas de que uma área com défice de infra-estruturação pode obter um facto urbano relevante, capaz de mobilizar uma transformação considerável e de subverter os objectivos de planeamento traçados para a área⁹⁵, fenómeno que explica as semelhanças entre um processo de colagem e o processo de desenvolvimento dos territórios junto aos nós de acesso à rede arterial.

Se na cidade canónica ou nas centralidades de desenvolvimento axial, o processo de crescimento é feito de forma lenta, através de operações individuais de dimensão tendencialmente reduzida e contida, que vem colmatar o existente, nas novas territorializações, desenvolvidas junto aos nós de acesso à rede arterial, o crescimento manifesta-se de forma brusca e raramente controlada, através da adição/agrupamento funcional de actividades especializadas, mono ou plurifuncionais em grandes contentores de amplitude regional (“materiais pesados”, entendidos como o conjunto de actividades que pela dimensão, carácter especializado, excepcionalidade do serviço prestado, capacidade de promover emprego ou pela aglutinação de um maior número de serviços, funcionam como âncoras estruturadoras do território⁹⁶), coexistindo com uma envolvente que não responde às mesmas lógicas porque anterior àquele processo de ocupação.

⁹⁵ Beneficiando da articulação da escala micro e macro, as áreas pertencentes à área de influencia do nó de acesso à rede arterial são afectadas por um efeito de pressão aureolar que pode resultar na adição consecutiva de vários fragmentado.

⁹⁶ Do conjunto dos materiais pesados sobressaem 4 famílias: nós de acesso à rede arterial, funções de topo (especializadas e de dimensão mega), logística e as actividades industriais, sendo que as disposições entre estes grupos não são estanques.

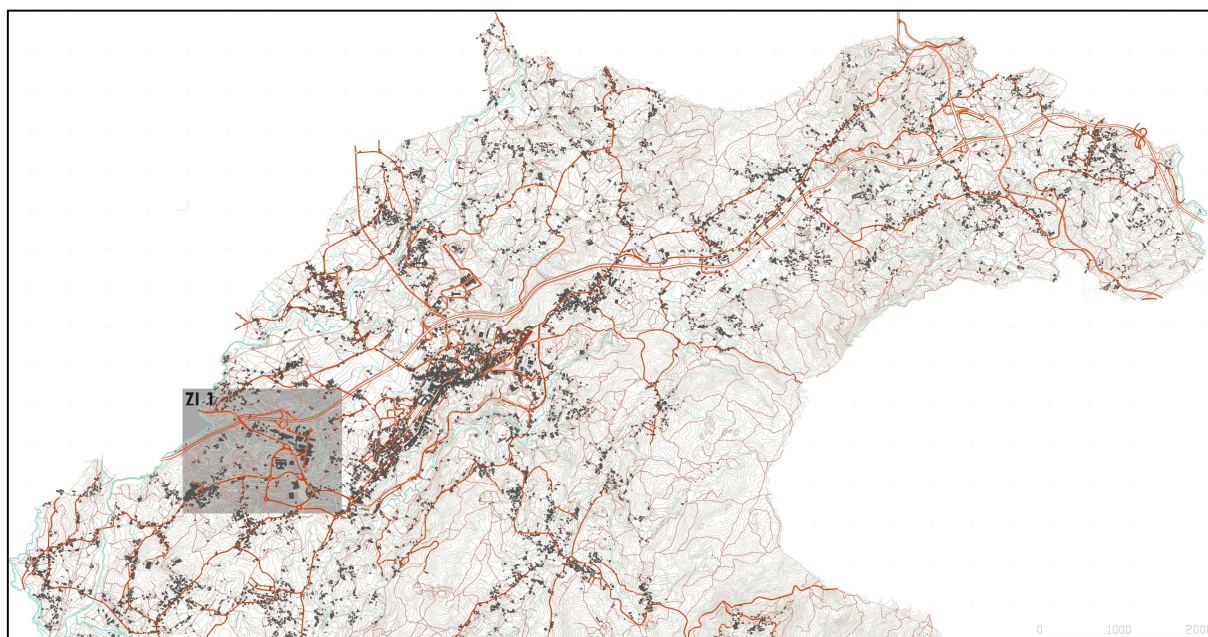


Fig.55: Enquadramento do nó de Guilhufe e respectiva área de influencia na zona Norte do Município de Penafiel.

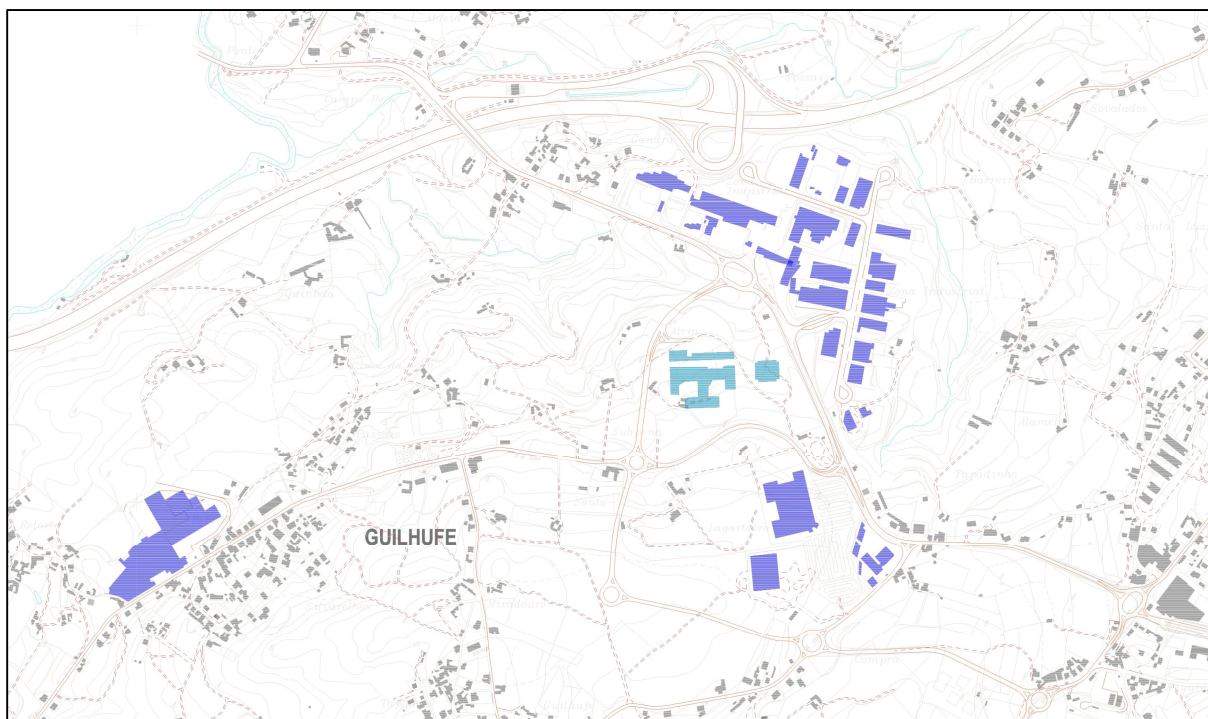


Fig.56: Identificação das principais mega-estruturas posicionadas junto ao nó de Guilhufe.

Fonte fig. 55 e 56: Luís Duarte [2010], base cedida pela Câmara Municipal de Penafiel.

3.2.2 DESENVOLVIMENTO DO NÓ DE GUILHUFÉ

Os vários interesses sobre a área envolvente ao nó de Guilhufe [fig. 55 e 56] surgiram do investimento na auto-estrada A4 e do posicionamento estratégico de um nó de acesso na área (nó de Guilhufe), permitindo o acesso a grande velocidade ao porto de Leixões⁹⁷, ao Aeroporto Sá Carneiro, e a outras plataformas logísticas imediatas (relação facilitada pelo funcionamento da A4 como 2ª circular do Porto). A A4 constitui assim um investimento capaz de atrair para as suas imediações diversos sectores de actividade que a identificam como uma externalidade com efeito benéfico, pelo que, o principal actor da área corresponde a um concessionário de construção de auto-estradas cujo posicionamento originou na envolvente processos de regeneração urbana reforçados pelo investimento público no Hospital Padre Américo.

Actualmente os processos de regeneração urbana apresentam um efeito já muito avançado, embora o processo esteja ainda em curso, a área conjuga vários tipos de intervenção e funções de geografia extensiva, pelo que, produz um poderoso efeito de centralidade, independente do núcleo tradicional de Penafiel (as actividades lá localizadas respondem a parâmetros de macro-escala, prestam serviços e conjugam emprego de âmbito regional).

O efeito de centralidade posicionado junto ao nó de Guilhufe resulta de um somatório de sectores, com distintos programas, tipologias, dimensões, horários, métodos de comunicação, serviços e agentes, que depositaram na área uma grande intensidade de funções com poder de atracção/polarização superior, num processo de ocupação autónomo que não visa o estabelecimento de relações de vizinhança, embora, os diferentes investimentos beneficiem de clientelas provenientes dos fluxos estimulados por outras actividades da área.

Relativamente às actividades observa-se a coexistência de um grande Hospital Regional, de um Polígono Industrial, de várias tipologias de comércio, etc., que se amontoaram, convivendo lado a lado com a tradicional paisagem de pequenas parcelas agrícolas e com fenómenos de colonização intersticial não programada nas margens das principais estradas, atenuando a validade da tradicional dicotomia rural/urbano.

⁹⁷ O porto Leixões e o Aeroporto Sá Carneiro são interfaces internacionais de mercadorias, daí que, as zonas com bons acessos e terreno barato que se lhe ligam sofram um surto de investimentos, sobretudo quando essa ligação se efectua sem congestionamentos.

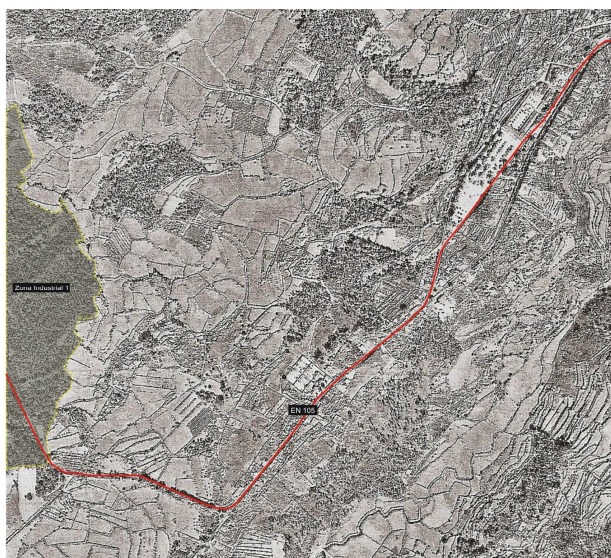


Fig.57: Penafiel, (1974), (Instituto Geográfico Cadastral).

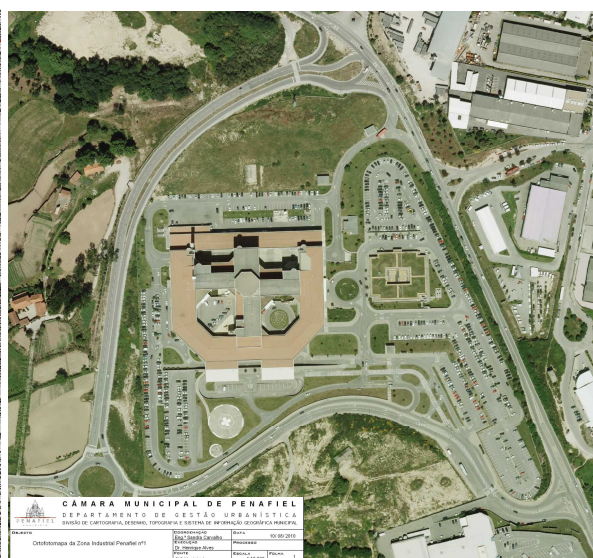


Fig.58: Ortofotomapa indicativo da ocupação do lote do Hospital.



Fig.59: Entrada de serviço, a partir da N15, do Hospital Padre Américo.



Fig.60: Espaços exteriores de estacionamento do Hospital.



Fig.61: Relação do Hospital Padre Américo com os outros fragmentos.

Fonte fig. 57: SOEIRO, Teresa, *Cadernos do Museu*, Museu Municipal, Penafiel, Penagráfica, Artes Gráficas, Lda, 2005

Fonte fig. 58: SIG Municipal da Câmara Municipal de Penafiel.

Fonte fig. 59 e 60: Luís Duarte [2010]

Fonte fig. 61: DOMINGUES, Álvaro; *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*; Argumentum; Lisboa; 2006

Tanto a localização do Hospital Padre Américo como a da Zona Industrial 1 de Penafiel, coincidem, como é visível na fig 57, com uma antiga bouça atravessada pela N15, posteriormente desflorestada (embora ainda sejam visíveis alguns vestígios da bouça nas margens irregulares da Zona Industrial 1) para dar lugar a este conjunto funcional.

Descrição da área de influência do Nó de Guilhufe:

■ o destaque vai para o Hospital Padre Américo ou Centro Hospitalar do Tâmega e Sousa, inaugurado a 27 de Outubro de 2001, trata-se de um investimento público da iniciativa sectorial do Ministério da Saúde, colocado numa posição “marginal” em relação aos principais aglomerados da região do Vale do Sousa, numa localização típica dos centros comerciais, não relacionada com a densidade populacional da zona, até porque, “(...) Penafiel é um pequeno aglomerado urbano com cerca de 9400 residentes, representando cerca de 13% da população total do respectivo concelho – 71800 residentes em 2001.”⁹⁸, nesta perspectiva, a localização do Hospital Padre Américo deve-se antes à garantia de boas acessibilidades, e à oferta de grande quantidade de solo a um preço reduzido (extremidades que viabilizam a rentabilização do investimento), até porque, a influência do Hospital é regional ou até nacional, e não somente local⁹⁹.

O acesso de serviço ao Hospital Padre Américo faz-se a partir da N15, enquanto que, o acesso público se procede desde a via “perimetral” (conjunto de vias que circunscrevem o grande lote do Hospital). Do ponto de vista morfológico o Hospital corresponde a um grande edifício com uma dimensão dissonante da envolvente (mega-estrutura), que apresenta uma forma recortada ou poligonal, posicionada livremente relativamente aos limites da parcela correspondente [fig. 58, 59, 60 e 61].

De resto, na área exterior ao edifício do Hospital salienta-se a presença de espaços de apoio ao desempenho da função, nomeadamente: uma farmácia, um heliporto e uma sucessão de estacionamento e de vias de circulação (de acesso público e restrito), alternados por algumas formas ajardinadas nitidamente sobrantes que põem em evidência a índole técnica por de traz da configuração destes espaços. [fig. 61]

⁹⁸ DOMINGUES, Álvaro; *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*; Argumentum; Lisboa; 2006. p.186

⁹⁹ A área de influencia do Hospital Padre Américo Vale do Sousa, corresponde aos concelhos de: Amarante, Baião, Felgueiras, Cinfães, Lousada, Castelo de Paiva, Marco de Canaveses, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel e Resende.

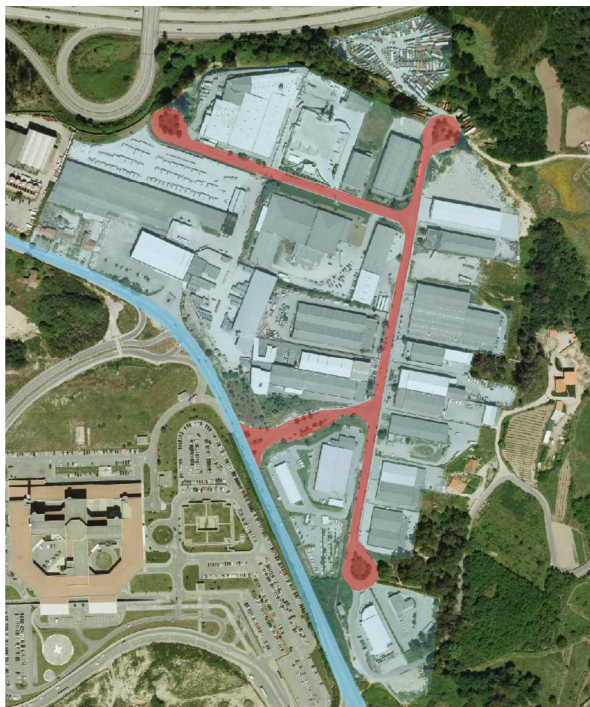


Fig.62: Ortofotomapa indicativo da ocupação do Zona Industrial 1.



Fig.63: Rotula viária.



Fig.64: Alinhamento dos contentores.

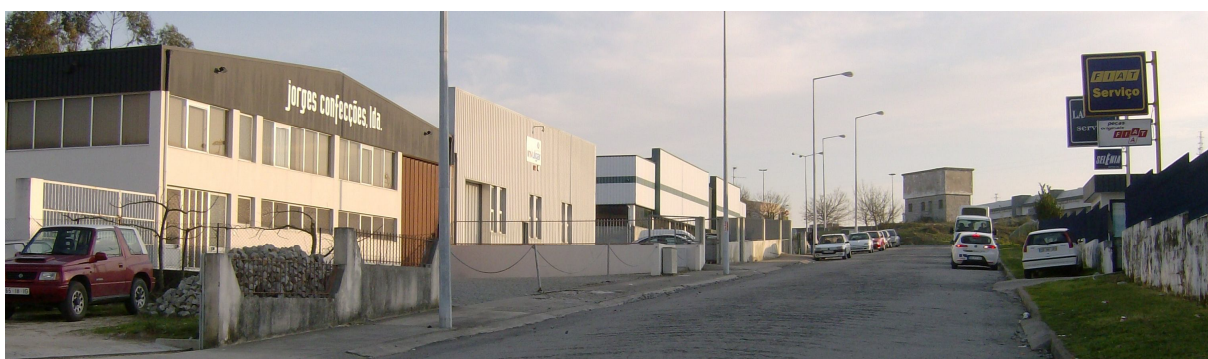


Fig.65: Disposição ritmada dos contentores.



Fig.66: Intervalo entre os contentores.



Fig.67: Espaço industrial sem contentor.



Fig.68: Espaço coberto de tipologia desfasada.

Fonte fig. 62: Luís Duarte [2010], com base no SIG Municipal da Câmara Municipal de Penafiel.

Fonte fig. 63, 64, 65, 66, 67 e 68: Luís Duarte [2010]

■ outra grande intervenção corresponde ao “conjunto” da Zona Industrial 1 de Penafiel, trata-se de uma localização de iniciativa do Município, anterior ao posicionamento do Hospital Padre Américo¹⁰⁰, que, apesar da enorme capacidade de mobilizar emprego¹⁰¹ perde fulgor para as áreas de serviços vizinhas na aptidão de atrair utentes/clientela, ainda que, reunida com as actividades da envolvente contribua para a produção de um poderoso efeito de centralidade. Do ponto de vista morfológico corresponde a uma área de grande dimensão, com limites exteriores recortados/poligonais, provenientes, por um lado, da aproximação à N15, e por outro, da validação de situações com grande inércia no tempo latentes ao cadastro [fig. 62]. No que diz respeito à organização interior do polígono industrial verifica-se a estruturação de toda a área a partir de um só acesso pendurado à N15, acesso que dá origem a mais duas vias que rasgam o interior do Polígono Industrial (orientadas em sentidos opostos e terminando em sistema de rotula cul-de-sac [fig. 62 e 63]), às margens das quais se agarram o conjunto dos contentores e espaços industriais, dispostos segundo algumas racionalidades provenientes de directrizes Municipais, que visivelmente foram responsáveis pela definição do espaço público existente (composto exclusivamente por arruamentos) e pela definição de alguns princípios de organização dos contentores na parcela correspondente que se traduzem em algumas constantes ao posicionamento dos contentores:

_ a obrigatoriedade de respeitar o alinhamento da rua cumprindo uma distância de cerca de 15m entre a frente do contentor e o eixo da via de suporte e de 9m entre o início do lote e a frente de contentor (situação conflituosa no cruzamento entre as duas vias e nas rótulas¹⁰²) [fig. 62 e 64];

_ definição de lotes com frentes de 25m, sendo que, 20m correspondem à frente do contentor e 5m são dedicados a acesso de serviço às traseiras, em termos de conjunto os lotes são agrupados aos pares gerando um ritmo pautado pela alternância entre cheios e vazios de espaçamentos semelhantes [fig. 62, 65 e 66] só perturbado por situações de não ocupação de lotes e por algumas situações de subversão da lógica dominante¹⁰³ [fig. 67 e 68].

¹⁰⁰ Também anterior ao posicionamento do Hospital Padre Américo é o antigo Feira Nova, aberto em 1996, cujas instalações deram lugar ao actual Pingo Doce, superfície comercial especializada na distribuição retalhista de base alimentar.

¹⁰¹ Mesmo sem acesso a elementos estatísticos sabe-se que a capacidade empregadora desta área é enorme, a título de exemplo só as instalações da Bela a Vista – Jorge Confecções Lda têm “(...) cerca de 250 funcionários (...)” (www.belavista.com.pt).

¹⁰² No cruzamento entre as duas vias e junto às rotulas de terminos do sistema de vias verificam-se um maior número de situações de perversão da regra, sobretudo pela dificuldade de fazer corresponder as mesmas lógicas para situações em que o lote têm uma forma mais recortada.

¹⁰³ Situação de que é exemplo a ocupação por parte da empresa Jobb - Dress que ocupou três lotes sem cumprir com o ritmo estabelecido.



Fig.69, 70 e 71: Processo de transformação do front Office de apresentação da empresa, imagens demonstrativas da flexibilidade destes espaços.



Fig.72: Contentores com front Office.



Fig.73: Contentores genéricos.



Fig.74:



Fig.75: Entrada da Faprel desde a via de acesso da Zona Industrial 1.



Fig.76: Entrada da Faprel desde a via de acesso da Zona Industrial 1.



Fig.77: Entrada da Faprel desde a N15



Fig.78: Espaço de estacionamento de reboques da empresa Reboconort.

Fonte fig. 69, 70, 71, 72, 73 74, 75, 76, 77 e 78: Luís Duarte [2010]

As regras estão portanto concentradas na definição de um perfil de rua unitário (aglomeração de contentores de tipologia maioritariamente semelhante estruturada linearmente na correspondência com o eixo viário de modo intercalado), estando a restante volumetria da parcela dependente de lógicas próprias (situação comprovada pela maior irregularidade dos lotes nas traseiras), ainda assim, a tendência é para a organização das funções em contentores de modelo genérico, em que, a arquitectura é reversível (orienta-se sobretudo para a casca do edifício o que permite uma maior flexibilidade destas construções) [fig. 69, 79 e 71], surgindo em casos de maior elaboração, da imagem corporativa da empresa, próteses anexadas à fachada do contentor ou front offices de apresentação¹⁰⁴ [fig. 72, 73 e 74].

Os lotes da Zona Industrial 1 de Penafiel estão normalmente associados a espaços industriais exteriores [fig. 75, 76 e 78] ou a armazéns aos quais são por vezes articulados escritórios, podendo o uso variar entre: o fabrico de componentes para a construção civil, as confecções de vestuário, a logística, o comércio, etc., para prestação de serviços maioritariamente intermédios, mas também finais.

Assim a Zona Industrial corresponde a uma situação de adição de contentores tendencialmente semelhantes numa zona previamente definida para esse fim, situação proveniente do recurso à lógica do zonamento, que provoca uma tendência para o estabelecimento de bacias de usos da mesma família, especializados na produção de bens e na prestação de serviços.

Destaca-se ainda a fragilidade da relação entre a Zona Industrial 1 e a N15, contacto que se estabelece unicamente por uma via de acesso. À excepção da empresa Faprel que tem acesso e relação visual directamente a partir da N15 [fig. 77], embora, repita um outro acesso desde os arruamentos da Zona Industrial 1 [fig. 75 e 76]), não é visível a exploração do perfil da N15 na extensão correspondente à Zona Industrial 1, até porque, na maioria dos casos a evidente diferença de cota não o permite.

¹⁰⁴ Muitos destes contentores apresentam uma fachada dianteira mais elaborada, trata-se de um volume anexo que cumpre a função de apresentar a imagem que se pretende fazer passar, ao mesmo tempo que remete para segundo plano a restante massa construída afectada ao exclusivo cumprimento de uma função, e portanto, frequentemente menos elaborada.

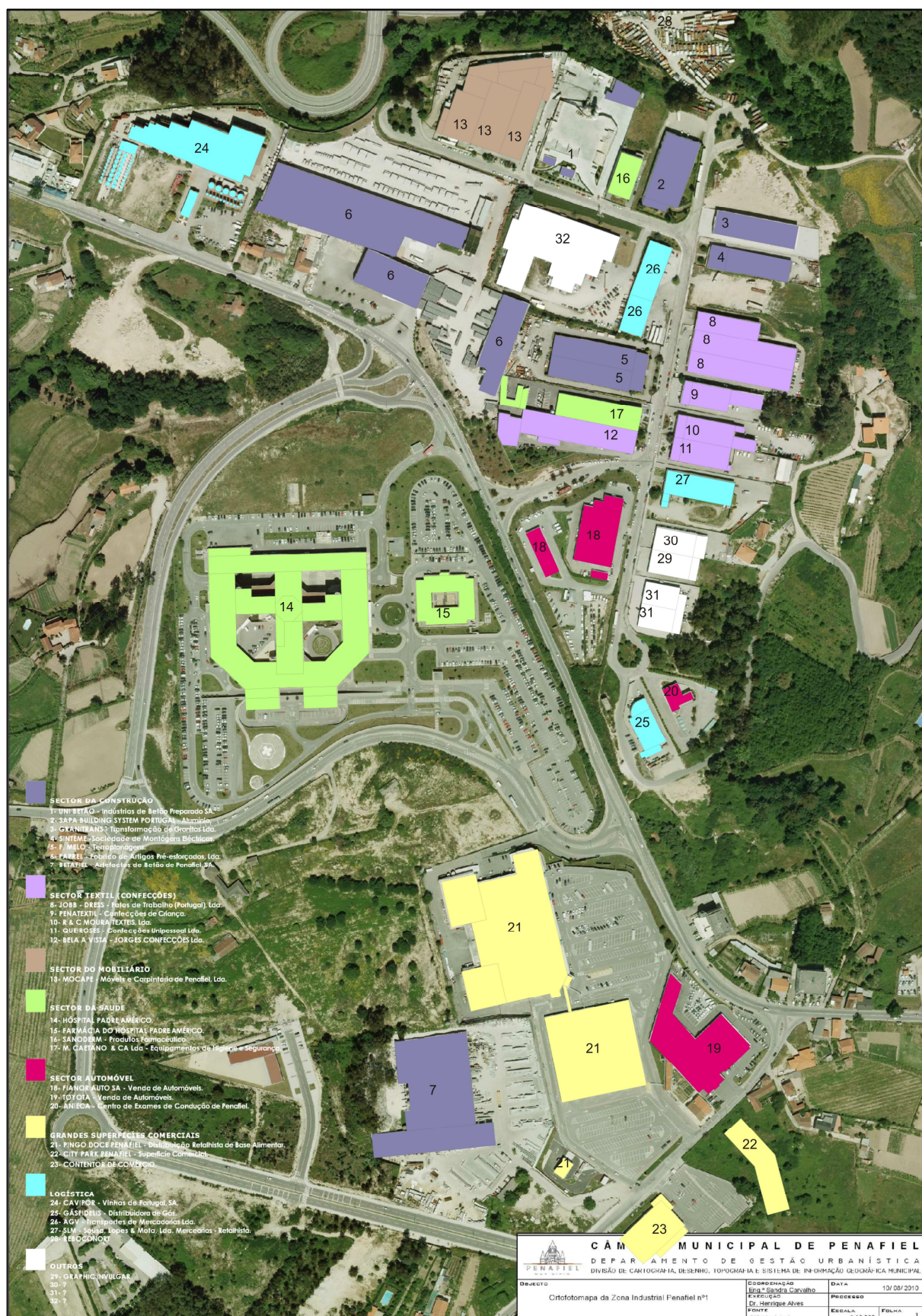


Fig.79: Planta dos usos.

Fonte fig. 79: Luís Duarte [2010], sobre a um ortofotomapa da Zona Industrial de Penafiel n°1, cedido pela Câmara Municipal de Penafiel com base no SIG Municipal.

■ nas restantes mega-estruturas (edifícios da Betafiel, Toyota, Pingo Doce, Caviopor, City Park Penafiel e um contentor de comércio (posicionado ao lado do City Park Penafiel)) os edifícios colocam-se na parcela ocupando tendencialmente uma área afastada da via de acesso¹⁰⁵, estando a restante área afectada à armazenagem ao ar livre/fabricação de produtos (caso da Betafiel), espaços expositivos (caso da Toyota) ou a estacionamento exterior coberto ou não (caso do Pingo Doce). [fig. 79]

Trata-se de funções de âmbito metropolitano, com um elevado consumo de solo, afastadas da infra-estrutura, mesmo que, com um contacto visual e funcional bastante directo¹⁰⁶. [fig. 79]

No que diz respeito à ocupação da parcela a implantação destes contentores aproxima-se de um dos limites da parcela, como já referido, sendo frequente deixar-se livre o espaço correspondente a uma via de circulação (de cargas e descargas), situação que provoca uma tendência para que as formas dos contentores sejam recortadas, tal como, os limites parcelares (casos da Caviopor ou da Toyota). [fig. 79]

Apesar do efeito formal apontar para um processo casuístico de crescimento, na realidade a definição desta área resulta de um processo pautado e conduzido por vários instrumentos de planeamento, sob a orientação dos quais se definiram: processos de loteamento, a rede viária de suporte, alterações ao uso de solo, regras de construção com vários graus de enfoque, etc.

¹⁰⁵ À excepção do City Park Penafiel e do contentor de comércio que se aproximam da via, posicionando o estacionamento lateralmente ao próprio edifício.

¹⁰⁶ O modo como os edifícios se relacionam com a infra-estrutura varia consoante a hierarquia viária da mesma, e as regras a que a construção se tem de submeter.



Fig.80:



Fig.81:

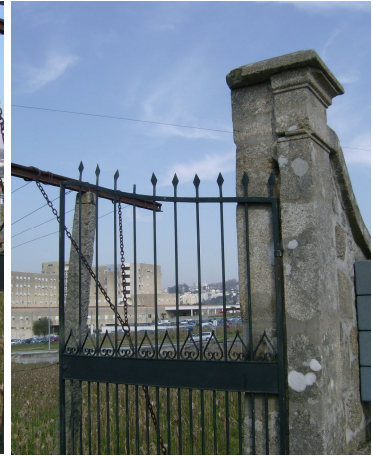


Fig.82:

LUGAR



Fig.83:



Fig.84:

Nas novas territorializações é frequente surgirem combinações de lugares com diferentes graus de estabilidade, as figuras aqui expostas são demonstrativas da coexistência de realidades, fenómeno justificado pela pontuação de espaços da contemporaneidade, com os seus sinais, infra-estruturas, estacionamentos, mega-estruturas, etc. que proliferam pelo território diluindo a força das permanências, sem que tal se traduza na eliminação dos signos do passado.

Os nossos espaços são direccionados ao aumento crescente da mobilidade de bens, informação e pessoas, não permitindo a estabilidade necessária à criação de uma narrativa em torno das suas qualidades.

Os laços entre os indivíduos aumentaram tornando-se ao mesmo tempo mais débeis, o que se reflecte em alterações na apropriação do próprio espaço de sociabilidade.

Fonte fig. 80, 81, 82, 83 e 84: Luís Duarte [2010]

3.2.3 LÓGICA DO SITE

Posto isto podemos analisar estes territórios como se de um *site* se tratasse. *Site* entendido como um esquema mental alternativo proposto por Álvaro Domingues para englobar a nova realidade, trata-se de uma ideia radical que procura captar a nova geografia disforme e relacional, teoria que assenta no aumentando da indiferença locativa ao nível das novas territorializações e na proliferação de imagens e signos arquitectónicos em contínua transformação, dificultando a estabilidade essencial à construção de pontos reconhecíveis, como a que caracteriza os lugares divulgados por Marc Auge. [fig. 80, 81, 82, 83 e 84]

São constantes os discursos sobre as qualidades dos “lugares” que compõem o urbano, as mais recentes formas urbanas dedicadas ao trânsito, à mobilidade, ao consumo, ao lazer, etc., são frequentemente rotuladas pela negativa como não-lugares, por oposição aos escassos Lugares de Marc Auge, entendidos como os locais de partilha intensa de códigos por comunidades com uma certa permanência¹⁰⁷, que adquirem valor histórico pela partilha de uma narrativa comum a vários indivíduos, contrariamente aos não-lugares que correspondem a uma visão nostálgica relativa à perda do enraizamento que estava na origem dos lugares, surgem-nos como o resultado da variedade de escolhas com que nos confrontamos, fruto da maior instabilidade que caracteriza a actual sociedade tendencialmente mais individualizada, no fundo, os não-lugares correspondem a espaços de sociabilidade distinta, que por serem na sua maioria usados esporádica e momentaneamente não adquirem a mesma densidade de significado nem se constituem como marca identitária do povo, ainda que cumpram o seu objectivo funcional.

“I monumenti della contemporaneità non hanno la permanenza dei fatti storici.”¹⁰⁸, as bombas de gasolina, aeroportos, centros comerciais, etc., os não-lugares por excelência, são os espaços da contemporaneidade, as mais recentes expressões físicas da nossa sociedade, cumprindo o seu papel, mesmo que não estejam carregados de memória ou significado, pelo que, caracterizar algo como não-lugar significa apenas que se trata de uma área recente que responde a parâmetros de fluidez, de transição e de maior instabilidade de uso. [fig. 80, 81, 82, 83 e 84]

¹⁰⁷ Os lugares de Marc Auge pressupõem a intensa interacção entre indivíduos e a estabilidade necessária à partilha de memórias.

¹⁰⁸ DORIGATI, Remo, *La grande dimensione: misura e dismisura*, in, Território nº48; 2009; p.13

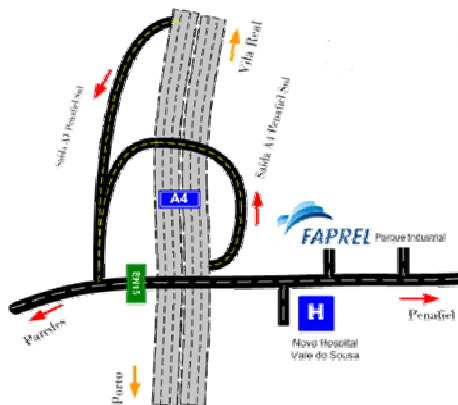


Fig. 85: Mapa de acesso à Faprel Penafiel

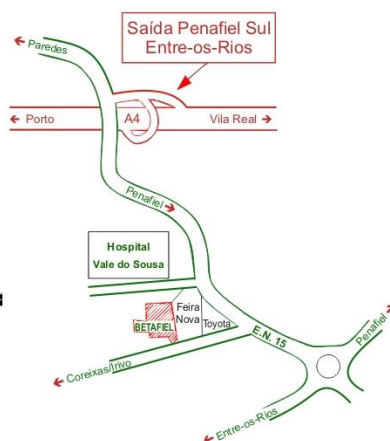


Fig. 86: Acesso à Betafiel Penafiel

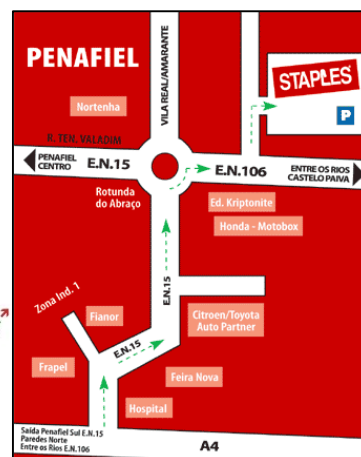


Fig. 87: Acesso à Staples Penafiel



Fig. 88: Mapa de acesso ao CityPark Penafiel

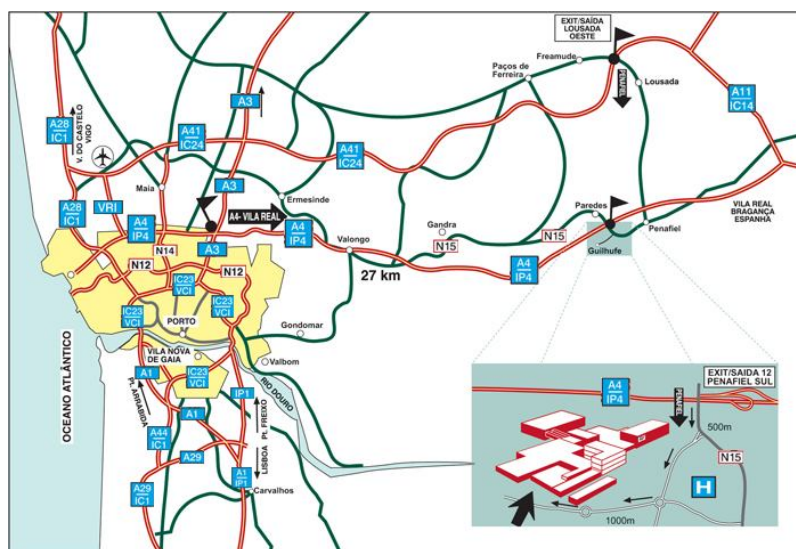


Fig. 89: Mapa de acesso à Bastos e Viegas Penafiel

ESPAÇO RELACIONAL

O acesso é determinante na eficiência destes territórios, pelo que, se fornecem somente os principais pontos de referência sobre o respectivo posicionamento. A tendência é para enfatizar a posição da empresa no âmbito da rede arterial com que se relaciona mais directamente, informação complementada com anotações relativamente a outras vias de acesso essenciais à percepção da área, assim, as lógicas macro e os utentes com mobilidade elevada são privilegiados pelas empresas em prejuízo dos âmbitos estritamente locais.

A informação sobre o acesso é disposta pelas empresas de forma directa e simples, evidenciando-se somente os aspectos considerados imprescindíveis (que beneficiam o investimento), pelo que, se anotam algumas extenalidades ao investimento que constituem uma mais valia em termos de atracção. (indicam-se por exemplo outras empresas ou equipamentos estruturantes no âmbito do território, alargado).

Fonte fig. 85: www.faprel.pt

Fonte fig. 86: www.betafiel.pt

Fonte fig. 87: www.staples.pt

Fonte fig. 88: www.retail-citypark.eu

Fonte fig. 89: www.bastosviegas.com

Como resultado da actual sociedade as novas formas urbanas são apropriadas de modo muito variado, dificilmente respondem a constantes de partilha colectiva, “O “lugar” é agora esta constante fluuabilidade, entre permanências e movimentos, vivências fugazes ou quase contemplações.”¹⁰⁹

Assim, Álvaro Domingues propõe a substituição destes termos dicotómicos pela ideia de *site*, “Analisar um lugar como um *site* (por analogia aos websites) (...)”¹¹⁰, estudando a actual forma urbana como uma narrativa em hipertexto, através da qual se organizam os *sites*. Tanto a linguagem hipertextual como os *sites* respondem a uma organização complexa, a estrutura organizativa não é de percepção imediata, cabe ao indivíduo criar as suas sequências, navegar por um sistema de bifurcações correspondentes a uma escolha, a lógica é a da acumulação de vários blocos de informação de forma não sequencial ou hierárquica, da qual podemos estabelecer vários graus de relação. Tal como o hipertexto o urbano consiste num conjunto de situações urbanísticas e arquitectónicas onde a leitura das tramas origina diferentes interpretações, no fundo, correspondem a lugares de múltiplas vivências, que acumulam elementos de grande valor histórico e permanência, com outros mais recentes e fugazes.

“Estar “perto” ou “longe” de um *site* ou de um seu bloco de informação, não depende de uma proximidade/distância física ou de um obstáculo (para o peão?, para o automóvel?...), mas da facilidade de aí aceder ou “acessar”, como agora se diz.”¹¹¹ Esta teoria responde às novas territorializações, nas quais as relações de vizinhança são secundarizadas em função da capacidade de acessibilidade, pelo que, a lógica viária dos *sites* está destinada exclusivamente para os veículos motorizados, aqueles que permitem vencer longas distâncias num curto período de tempo, subvertendo a importância da distância enquanto limite físico, a lógica visada é a do espaço relacional¹¹². [fig. 85, 86, 87, 88 e 89]

Assim a validade da teoria do *site* advêm:

- da capacidade de ultrapassar o recurso sistemático à caracterização dicotómica lugar/não-lugar, latente à dificuldade de aceitar as actuais mutações do território;
- e do alerta para as características relacionais do território (corresponde a uma ideia de territorialização que pressupõem a convivência de lógicas distintas (macro/micro-escala)).

¹⁰⁹ DOMINGUES, Álvaro; *Nem lugar, nem não-lugar: o site da Arrábida*; in: EASI; Revista da Escola das Artes da Universidade Católica do Porto; nº2 Porto; 2010.

¹¹⁰ Idem, Ibidem p.8

¹¹¹ Idem, Ibidem p.9

¹¹² Uma sociedade em rede só pode produzir um território relacional, que além das suas características intrínsecas é validado pelo modo como se relaciona, as peças que o compõem não estabelecem necessariamente relações de vizinhança.



Fig. 90:



Fig. 91:



Fig. 92:

COMUNICAÇÃO

A maior flutuabilidade, irregularidade e fugacidade dos movimentos obriga a uma forte aposta na sinalética por parte dos intervenientes públicos e privados, o bom funcionamento destes territórios dominados pelo espaço relacional implica o recurso a elementos de comunicação que permitam orientar, facilitando a navegação pelo território.

A diminuição dos pontos reconhecíveis implica a reorganização do território com base num sistema de legendas, situação que provoca a saturação da sinalética e dos elementos publicitários, ver fig. 90, 94 e 96.

Assim, observa-se o recurso a vários mecanismos publicitários, seja o uso das fachadas do edifício ou a colocação de placas ou objectos tendencialmente verticais.

A sinalética no fundo visa ser clara, mas gera ruído, saturação, empastamento, o facto de se dar um fenómeno de catálise traz um conflito de comunicação entre os diferentes investimentos e até entre os sinais de transito e os sinais publicitários.



Fig. 93:



Fig. 94:



Fig. 95:



Fig. 96:



Fig. 97:



Fig. 98:

Fonte fig. 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 e 98: Luís Duarte [2010]



Fig. 99: Cartografia da publicidade.

Fonte fig. 99: Luís Duarte [2010], sobre a um ortofotomapa da Zona Industrial de Penafiel nº1, cedido pela Câmara Municipal de Penafiel.



Fig. 100:



Fig. 101:



Fig. 102:



Fig. 103:



Fig. 104:

ESPAÇO PÚBLICO

O espaço privado é favorecido relativamente ao espaço público, que é demasiado ligado ao automóvel, resume-se às áreas sobranes entre o edificado e o espaço de circulação automóvel.

O espaço público exterior é assim desconsiderado pelos vários intervenientes, o que resulta num conjunto de áreas com défice de infra-estruturação. As áreas exteriores públicas aparecem geralmente associadas a: estacionamentos, fragmentos de espaço público, áreas de enquadramento das montras dos contentores, montras exteriores de produtos, suportes de publicidade, sinais de transito, etc.

Os espaços públicos associados às novas centralidades são residuais, na maioria dos casos os espaços públicos tradicionais (passeios, praças, largos) dão lugar à proliferação de estacionamentos e infra-estrutura viária inóspita para os peões, e à interiorização de áreas de exploração tendencialmente privadas, mas, de uso colectivo, ou seja, áreas de estatuto jurídico ambíguo.

Fonte fig. 100, 101, 102, 103 e 104: Luís Duarte [2010]



Fig. 105: Pare vai terminar o passeio, deve corresponder a outra tutela.

Fonte fig. 105: Luís Duarte [2010]



Fig. 106:



Fig. 107:



Fig. 108:



Fig. 109:



Fig. 110:



Fig. 111:



Fig. 112:



Fig. 113:

Fonte fig. 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112 e 103: Luís Duarte [2010]

A lógica local é só um meio para atingir um fim, o essencial num *site* é resolver os problemas de acesso, no fundo a ideia é gerar um modo fácil de navegar resolvendo as incompatibilidades ou impasses, o que pressupõem uma leitura e organização o mais comunicativa possível¹¹³.

A eficiência de um *site* não depende da forma resultante, mas, da eficácia dos serviços prestados, o que obriga a recorrer à sinalética que funciona como legendas (por não serem lugares carregados de memórias não são óbvios como os lugares do Marc Auge), a necessidade de estabelecer entendimentos obriga à saturação de sinalética, os locais são cartografados a partir de várias geografias, as empresas procedem a operações de marketing visando sobressair das demais (procura-se a comunicação máxima, existindo objectos cuja validade é o mercado), cada empresa trabalha a sua própria semiótica, a comunicação da mensagem é de extrema importância para sobressair da concorrência¹¹⁴. [fig. 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98 e 99]

Quando o *site* apresenta qualidade a lógica da organização da informação sobressai, pelo que, a espacialidade/visualidade destas áreas se caracteriza pela intensidade de sinalética, dá a ideia de colagem, os atributos relacionais do espaço sobrepõem-se à contiguidade espacial, as relações de vizinhança são desvalorizadas, os passeios e as ciclovias tanto aparecem como desaparecem, os “rails” de auto-estrada multiplicam-se, etc. [fig. 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112 e 113], até porque estas áreas dificilmente respondem a um plano antecedente que com elas se comprometa, o território foi-se densificando e só depois eventualmente surgem os planos procurando colmatar alguns dos problemas mais evidentes.

“A um nível lexical, a análise hipertextual permite identificar as formas construídas, os elementos; ao nível sintáctico, trata-se de identificar composições e nexos; ao nível semântico, trata-se de perceber as redes de produção de sentido e inteligibilidade que decorrem da associação dos elementos, da composição, dos diversos usos, apropriações e conteúdo simbólico do “texto” e do “contexto”. Ao contrário das narrativas estruturadas que são os modelos canónicos de cidade, o urbano-hipertexto está repleto de jogos intertextuais, de significados, conotações, funcionalidades ou vivências.”¹¹⁵

¹¹³ Cada empresa constrói a sua imagem do lugar realçando os aspectos que mais lhe convêm (por uma questão de marketing as publicidades que visam a nobilitação de um investimento surgem preferencialmente em inglês, factor relacionado com a globalização da língua).

¹¹⁴ A escolha do grafismo, das palavras e o modo como as empresas se referenciam no território é sempre intencional, tendendo para a procura de uma representação directa e sucinta que proporcione uma imagem apelativa e clara.

¹¹⁵ ¹⁰⁹ DOMINGUES, Álvaro; *Nem lugar, nem não-lugar: o site da Arrábida*; in: EASI; Revista da Escola das Artes da Universidade Católica do Porto; nº2 Porto; 2010.



Fig. 114:



Fig. 115:



Fig. 116:

INFRA-ESTRUTURA

Nestes territórios existe uma grande ruptura de escalas proveniente da articulação da lógica macro e da micro, é deste modo frequente uma forte presença da infra-estrutura, desde a rede arterial com seus nós de acesso a uma série de infra-estrutura outra que na cidade canónica habitualmente se encontra escondida (enterrada), como: postes de alta tensão, rede de gás, etc.

A presença destes elementos representa uma forte dissonância com a envolvente pré-existente.

Por outro lado verificam-se problemas na articulação dos vários níveis infra-estruturais, situação que provoca algumas rupturas, desfasamentos e alterações da topografia.



Fig. 117:



Fig. 118:

Fonte fig. 114, 115, 116, 117 e 118: Luís Duarte [2010]



Fig. 119:



Fig. 120:



Fig. 121:

ESTACIONAMENTOS

Dada a actual importância da mobilidade, sobretudo nas novas territorializações (como a que se verifica junto ao nó de Guilhufe), onde os transportes colectivos são residuais quando comparados com os transportes individuais torna-se imperioso disponibilizar vastas áreas de estacionamento, não só para clientes como para funcionários.

O automóvel enquanto meio de transporte banalizou-se rapidamente, pelo que, nas novas territorializações é uma presença constante.



Fig. 122:



Fig. 123:



Fig. 124:

Fonte fig. 119, 120, 121, 122, 123 e 124: Luís Duarte [2010]



Fig. 125:



Fig. 126:

MEGA-ESTRUTURAS

Nas novas territorializações junto aos nós de auto-estrada é comum encontrar-se edifícios de dimensão dissonante da envolvente, grandes contentores de serviços avançados e agrupamentos mono e plurifuncionais que permitem condensar num mesmo território varias funções de serviços especializados, com tendência para a saturação de actividades que provocam fortes cargas direccionais.



Fig. 127:



Fig. 128:

Fonte fig. 125, 126, 127 e 128: Luís Duarte [2010]

3.2.4 MEGA-ESTRUTURAS

À semelhança do observado junto ao nó de Guilhufe é frequente, nos novos efeitos de centralidade produzidos junto aos nós de acesso à rede arterial, o recurso a uma colecção de grandes pacotes mono ou pluri-funcionais que resultam em edifícios de forte carga polarizadora, grandes massas edificadas intensamente usadas, que adquirem enorme importância na organização do território quando comparados com outros edifícios mais banalizados, sem o mesmo poder mobilizador¹¹⁶.

As novas centralidades urbanas junto aos nós de acessibilidade estão assim relacionadas com o desenvolvimento de mega-estruturas, embora, em coexistência com actividades do tipo tradicional, assim, no âmbito do estudo das mega-polaridades interessa referir o conceito de mega-estrutura desenvolvido por Álvaro Domingues. Por estruturas entende-se a variedade de actividades contemplada, enquanto que, mega se deve a uma ruptura com a envolvente por via da dimensão “contrastante” e não a uma dimensão/grandeza específica, “In fact, “megastructures” are always (...) an intrusion in the sense that is a strange newcomer in a previous urban context. (...) A different order in middle of a “normal” order.”¹¹⁷, observável ao nível dos nós de acesso à rede arterial, ou relativamente à dimensão do contentor de suporte das actividades, pelo que, mega-estruturas compreendem uma grande multiplicidade de objectos que em comum tem o desfasamento com o contexto¹¹⁸. [fig. 125, 126, 127 e 128]

É de destacar ainda a tendência para a procura de elasticidade tipológica ao nível das mega-estruturas, tratam-se na maioria das vezes de arquitecturas reversíveis em termos de divisórias interiores (o comprometimento com as actividades que albergam é reduzido, é disso exemplo a ocupação das instalações do Feira Nova de Penafiel pelo Pingo Doce), as actividades estão tendencialmente enclausuradas no seu contentor, não estando a forma depende da envolvente, mas, do simples requisito de albergar uma função qualquer que ela seja, pelo invariável recurso a uma forma simples e adaptável (uma excepção é o caso do Hospital Padre Américo cujas funções exigem uma maior correspondência com a arquitectura).

¹¹⁶ Um investimento numa mega-estrutura torna-se com o tempo um factor forte de estruturação urbana, de aceleração da transformação territorial, atrai outros investimentos em busca de sinergias.

¹¹⁷ Idem, Ibidem p.21

¹¹⁸ A dimensão mega advém da aproximação à aglomeração máxima espectável, situação que ocorre somente um número restrito de vezes, as clientelas são assimétricas, funcionam com grandes arritmias, por picos (existem áreas em que só no fim de semana se faz 90% da facturação, por exemplo o uso de um shopping não é constante ao longo do dia e da semana, não é equilibrado, não existe regularidade de funcionamento).

