MARIA MANUELA AGUIAR DOS SANTOS PINHO

O NÓ RODOVIÁRIO DA AFURADA EM VILA NOVA DE GAIA

a trajectória recente de um processo de catálise urbana

Faculdade de Letras da Universidade do Porto
2000

MARIA MANUELA AGUIAR DOS SANTOS PINHO

O NÓ RODOVIÁRIO DA AFURADA EM VILA NOVA DE GAIA
a trajectória recente de um processo de catálise urbana

Dissertação de Mestrado em Geografia
Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território

Sob a orientação do Professor Doutor Álvaro Domingues

Faculdade de Letras da Universidade do Porto
2000

AGRADECIMENTOS

A realização desta dissertação contou com apoios de personalidades e instituições, pelo que desejo aqui deixar expresso o meu sincero reconhecimento.

Começo por realçar o Professor Doutor Álvaro Domingues, orientador científico desta Tese, a quem devo todo o empenhamento, a intensa reflexão científica, o estímulo e amizade que sempre pôs no acompanhamento desta orientação. Sempre pronto a esclarecer as minhas dúvidas, a sugerir direcções de investigação e criticando aspectos formais da dissertação, a ele devo, também, a formação e rigor do pensamento expresso nesta dissertação. Quero, por isso, aqui deixar o testemunho de quanto beneficiei do seu profundo conhecimento relativo aos tecidos urbanos e da sua carismática forma de reflexão sobre o território metropolitano do Porto.

À Professora Doutora Rosa Fernanda coordenadora e responsável pelo Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto e, simultaneamente, representante desta instituição, pela oportunidade que me ofereceu na frequência do Mestrado, no âmbito das "Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território".

A todos os Professores e convidados que através dos seminários proporcionaram as condições científicas e pedagógicas para a realização deste trabalho.

À Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia pela disponibilidade manifestada no acesso a dados e informações indispensáveis na execução do meu trabalho e pela simpatia com que técnicos e funcionários me acolheram.

O meu agradecimento vai também para os meus colegas e amigos Adelino pela disponibilidade, competência e interesse que colocou na digitalização da cartografia fundamental na compreensão dos tecidos urbanos e à Helena pela leitura cuidada de todos os capítulos da Tese.

Desejo, ainda, exprimir o meu apreço pelo apoio que recebi de colegas e amigos/as, em particular, ao Luís Pedro, Fernanda, Alexandra e Deolinda que me disponibilizaram tempo, possibilitaram contactos, bibliografia e informações, permitindo uma dedicação mais intensa na realização da Tese e a todas as pessoas amigas que sempre tiveram palavras de encorajamento nos momentos mais difíceis da realização deste trabalho.

Por fim, um agradecimento muito especial à minha família, em particular à minha mãe que comigo partilhou mais de perto este desafio. Foi também devido ao seu constante estímulo e apoio, que devo a concretização desta Tese.

ÍNDICE GERAL

Agradecimentos
Índice Geral

1ª Parte: A Expansão Urbana na Cidade Difusa

Capítulo 1 - Introdução

1.1 Problemática da Dissertação..... 1
1.2 Definição de objectivos e metodologia..... 5
1.3 Condições limitativas..... 13

Capítulo 2 - A Expansão Urbana e o Crescimento da Cidade Difusa

2.1 A urbanização difusa..... 15
2.2 A demarcação cidade compacta e urbanização difusa emergente..... 19
2.3 O processo de urbanização difusa da Área Metropolitana do Porto..... 22
2.4 Os pontos de debilidade do sistema metropolitano portuense..... 31
2.5 Inserção da área de estudo no espaço territorial metropolitano..... 35

Capítulo 3 - A Expansão Urbana e a dinâmica demográfica

3.1 A dinâmica demográfica e a expansão territorial urbana..... 41
3.2 A mobilidade e variação demográfica no quadro metropolitano..... 50
3.2.1 A trajectória demográfica do concelho de Vila Nova de Gaia..... 57
3.2.1.1 Tendências espaciais do crescimento demográfico do concelho no contexto intra-metropolitano..... 61
3.2.1.2 Tendências espaciais do crescimento demográfico do concelho no contexto intra-concelhio..... 65

Capítulo 4 - A Expansão Urbana e o Parque Habitacional

4.1 A estrutura do parque habitacional metropolitano..... 70
4.2 Os promotores da habitação..... 75
4.3 A situação habitacional do concelho de Vila Nova de Gaia..... 82

2ªParte: A Transformação Urbana na Cidade Difusa

Capítulo 5 - Diversidade da produção do tecido urbano difuso na envolvente do nó rodoviário da Afurada

5.1 Os «Tecidos sedimentares» 98
5.2 Os «Tecidos Monótipos»: residenciais e outros usos 100
5.3 As «Estruturas emergentes» 106
5.4 As «Áreas potenciais» 109

Capítulo 6 - As Formas Urbanas na envolvente do nó rodoviário da Afurada.

6.1 Preexistências 112
6.1.1 Urbanização espontânea difusa (núcleos rurais, urbanização de matriz rural e de génese ilegal) 112
6.2 Primeiras Intervenções planeadas para habitação 124
6.2.1 Intervenções públicas 124
6.2.2 Intervenções privadas 126
6.3 A Habitação multifamiliar recente (blocos) 129
6.4 Os " Condomínios fechados" 131
6.5 Os grandes "pacotes" do urbanismo comercial/serviços 138
6.5.1 Os Hotéis Ibis e Novotel 138
6.5.2 Os Centros Comerciais 139

Capítulo 7 - Efeitos produzidos pelo encaixe do nó rodoviário da Afurada e pelas Novas Formas Emergentes no tecido urbano envolvente.

7.1 A malha urbana 150
7.1.1 Traçado da via estruturante V8 155
7.1.2 Reflexos no perfil transversal de outras vias 162
7.1.3 Situações de colmatação de malha 173
- Preenchimento /renovação urbana 174
- Novas urbanizações / nova malha 177

7.2 A morfologia urbana 179
7.2.1 Tipologias edificatórias, estrutura parcelar e imagem 180
7.3 A alteração dos usos e revitalização funcional 187

CONCLUSÃO 200

BIBLIOGRAFIA 213
ANEXOS 224
ÍNDICE DE FIGURAS E MAPAS 227
ÍNDICE DE FOTOGRAFIAS 229
ÍNDICE DOS GRÁFICOS 232
ÍNDICE DOS QUADROS 233

1ª Parte: A Expansão Urbana na Cidade Difusa

Capítulo 1 - Introdução

1.1. Problemática da Dissertação

O estudo de investigação que se apresenta, enquanto estudo de caso, incide sobre as transformações urbanas, na área envolvente ao nó rodoviário da Afurada, a Sul do Douro, que ocorreram com o crescimento urbano difuso, na Aglomeração Urbana do Porto (cf. SILVA,98), ou se quisermos, na actual "Cidade Alargada".

Conscientes de que a maior parte das políticas urbanas realizadas no passado, assentavam numa perspectiva de regulação da expansão, os anos 80 e 90 trouxeram alterações significativas de ordem conceptual e metodológica sobre a configuração da cidade. Ao contrário desse passado recente de expansão das cidades, em que a configuração espacial da evolução urbana era reveladora do seu crescimento, as formas de intervenção actuais na cidade são agora de uma dualidade evidente: ora se promove o tecido consolidado dificultando e/ou desvalorizando a expansão urbana, ora se incentiva a expansão desvalorizando o tecido preexistente (FERNANDES, MEALHA, 2000). As diferentes intervenções que daí resultam têm consequências directas na evolução da forma urbana nomeadamente ao nível da densidade, da infraestruturação, da estrutura e imagem da cidade.

Assim, de uma cidade zonada passamos actualmente para uma cidade tendencialmente fragmentada construindo o que se designa por "território arquipélago", sendo este constituído por ilhas de desenvolvimento que emergem entre "vazios urbanos" e que contribuem para o processo de reestruturação da metrópole. A cidade reestrutura-se propondo agora enfrentar a dualidade entre a fragmentação urbana resultante do crescimento expansionista, de características difusas, por vezes caótico e um tecido consolidado frequentemente sobrevalorizado.

Nesta mudança das intervenções na cidade actual contribuiu a renovada atenção dada à morfologia urbana e territorial que caracteriza a "3ª Geração urbanística", do pós-guerra, (aplicada inicialmente na Itália dos anos 70) que veio proporcionar um melhor conhecimento sobre o desenho das cidades e da sua evolução, bem como a apresentação de soluções mais adequadas relativamente às prospectivas transformações. Como afirma VENUTTI face a esta nova cultura da transformação urbana:

" Indiscutibilmente la Terza Generazione urbanistica del dopoguerra é quella che vede il passaggio dalla cultura della espansione a quella della trasformazione..." (VENUTI, 1994: 19).

" Ma esiste anche la speranza- e la possibilità- che questa rinnovata attenzione per la forma urbana sai usata per conoscere più profondamente l'evoluzione della cittá e del territorio e per proporre soluzioni adeguate alla loro necessaria trasformazione." (VENUTTI, 1994: 78).

No entanto, o fragmento de cidade que nos propusemos estudar revela-nos pressupostos distintos dos que são citados por VENUTI. O crescimento urbano presenciado na Área Metropolitana do Porto tem ocorrido, de forma intensiva e extensiva, sem limites precisos e de contornos irregulares, pontualmente assinalado por aglomerações dispersas. Neste caso, o processo de urbanização ocorreu sob a forma de uma mancha difusa, fragmentada, fundamentalmente estruturada pelas novas vias e técnicas de comunicação e de transporte. Significa, por isso, que terá sido o traçado ainda recente de um sistema arterial viário de alta capacidade que proporcionou este processo de urbanização «metastásico» (ASCHER, 1998) e que ajudou a criar novos parâmetros de estruturação desta nebulosa urbana. O acréscimo da acessibilidade e da mobilidade daqui resultante, permitiu uma maior articulação e uma procura de coesão entre os fragmentos não contíguos da cidade, induzindo novas dinâmicas urbanas: criaram-se novas condições de centralidade, alteraram-se formas, usos e funções nos tecidos preexistentes, incentivaram-se relações de complementaridade e fixaram-se novas oportunidades capazes de renovar o espaço urbano. Ao confrontarmo-nos com estes

factos vimo-nos obrigados a questionar o modelo territorial de urbanização que se estava a produzir, bem como da relação que a metrópole estaria a estabelecer com a restante mancha difusa envolvente.

A configuração do território metropolitano revela-nos que a construção da cidade actual oscila entre elementos de continuidade e/ou de ruptura que se misturam no mesmo tecido urbano. A progressiva densificação do tecido misto terá resultado da combinação de processos distintos: quer por processos de expansão, quer através de processos de colmatação e projectos de reconversão urbana de áreas intersticiais mais ou menos consolidadas, evidenciando claramente uma fractura morfológica entre o tecido urbano preexistente e os novos espaços emergentes. Por outro lado, a emergência de novas polarizações disseminadas nesta Metrópole fragmentada vieram despoletar dinâmicas urbanas até então inexistentes que se reflectiram não só ao nível regional e metropolitano como também nas inter-relações de proximidade. Pode falar-se, por isso, num modelo novo de cidade que se está a afirmar e que pode ser caracterizado pela sua forte diversidade urbana, podendo encontrar formas urbanas distintas que conseguem viver lado a lado sem, no entanto, conseguirmos perceber (inúmeras vezes) a sua lógica. Contudo, consideramos que é nesta diversidade que se encontram o potencial da "biodiversidade urbana" e também os problemas deste modelo de cidade.

Julgámos, por isso, que será através do reconhecimento do valor próprio e diferencial dos fragmentos da cidade que poderá emergir um novo equilíbrio baseado na diversidade dos atributos e não, na dependência ou imitação destes. O grande desafio deste processo de transformação, no entanto, coloca-se na capacidade ou não, de articulação das novas estruturas urbanas e de outras reconvertidas, relativamente às preexistentes. Esta integração urbana obriga a compatibilizar exigências e a articular acções sob tutelas distintas, por vezes sobrepostas que, quase sempre são conflituosas, o que dificulta o desenrolar deste processo. Será, por isso, da complexa conjugação de todos estes factores que se poderá tentar explicar as formas urbanas das novas tendências urbanas, bem como alguns dos seus efeitos no território.

Deste modo, pretendeu-se com o desenrolar deste trabalho analisar, por um lado, os factores indutores da dispersão da urbanização que caracteriza a Cidade Difusa, manifestada para além dos limites administrativos vigentes da AMP e, simultaneamente, reconhecer efeitos de catálise urbana produzidos pelo aparecimento de estruturas urbanas recentes que vieram a produzir novas condições de centralidade no território metropolitano. A articulação entre as novas nucleações, assumidas como âncoras de estruturação do tecido difuso metropolitano e, por um lado, a macro-rede metropolitana e por outro, a rede de proximidade parecem ser os elementos de tensão e/ou de conflito no modelo de cidade em construção.

Neste contexto, consideramos como prioridade para a construção de um modelo de cidade policêntrico, mais equilibrado, uma maior articulação entre os processos de aglomeração e/ou de re-centragem urbana, e os tecidos preexistentes resultantes de processos de dispersão. A realidade revela-nos que o conjunto de desarticulações conseguidas até ao momento - com intervenções variadas, distribuídas de forma desigual no território metropolitano - não têm dado resposta à tão necessária estruturação conjunta (ou macro-estrutural).

É nesta perspectiva que se pretende interpretar o sistema territorial metropolitano e as suas dinâmicas de transformação, incidindo especificamente sobre o nó rodoviário da Afurada. Escolhemos como base de trabalho empírico, já reconhecido e aprovado na interpretação e análise das formas urbanas da cidade difusa, a construção conceptual e a análise empírica dos tecidos urbanos que compõem esta mancha nebulosa (SILVA, 1998). Partindo da caracterização morfológica desses tecidos, foi possível a transposição para a envolvente ao nó rodoviário da Afurada, enquanto área de estudo, procurando aí entender possíveis lógicas subjacentes à implantação de estruturas urbanas recentes e alguns dos seus efeitos produzidos no território.

A opção do estudo de caso sobre um pequeno fragmento da cidade «alargada» (SILVA, 1998), resultou por várias razões: primeiro, por uma questão de exequibilidade, pelo facto de ser possível uma recolha de dados minuciosa, quer através dos serviços camarários, quer

no terreno, possibilitando um levantamento pormenorizado ; em segundo lugar, em resposta ao repto incutido por alguns trabalhos de investigação relacionados com a forma urbana da cidade, despertando a necessidade de complementar e especificar, dinâmicas e processos ocorridos neste território de confluência rodoviária de nós e vias estruturantes importantes; e por último, o facto de se tratar de um estudo do nosso interesse particular, no âmbito do ordenamento do território, procurando tornar mais evidente as duas fases complementares das dinâmicas de crescimento urbano - a de Expansão e a de Transformação/colmatação. Consideramos que da reflexão sobre este pequeno mosaico diversificado, à semelhança de um "laboratório experimental" comum a outros fragmentos do tecido metropolitano, embora com particularidades únicas, ficará mais facilitada a evidência dessas novas tendências das formas de crescimento desta «Cidade Emergente».

1.2. Definição de Objectivos e Metodologia

Tendo como ponto de partida cronológico e urbanístico, a construção da Ponte da Arrábida e os seus acessos rodoviários, como principais responsáveis por uma intensificação do processo de expansão da Aglomeração Urbana do Porto (SILVA,1998) para sul desta cidade, é sobre o período que decorreu entre a década de 60 e a actualidade que nos propusemos aprofundar. A sua construção, bem como os acessos de ligação à auto-estrada, provocaram um forte aumento da acessibilidade entre o IP1 (auto-estrada A1) e sua envolvente, nomeadamente o lugar do Candal, as encostas da Afurada e a frente de rio e mar, trazendo uma mais valia para estas áreas e despoletando o desenvolvimento e crescimento urbano na faixa litoral a Sul do Douro.

A decisão sobre a localização desta importante infraestrutura, cujo tabuleiro assenta entre o planalto do Candal, em Vila Nova de Gaia e o morro rochoso da Arrábida, no Porto, concretizou-se nos anos 40 (1945/6) com os estudos do anteplano regional do Porto. Contudo, a abertura ao tráfego da Ponte da Arrábida só ocorreu em 1963, coincidindo com a aprovação do Plano Director da Cidade do Porto (Plano Regulador a decorrer desde 1952)

tendo sido, posteriormente revisto devido ao projecto de urbanização para o Campo Alegre e a necessária coordenação com a nova ponte e artérias de acesso. Com esta inauguração estava também incluída a abertura do lanço da auto-estrada (actual IP1), com início na aglomeração dos Carvalhos -EN1, no concelho de Vila Nova de Gaia e que iria finalizar o seu percurso com a via Rápida (Zona Industrial de Ramalde e ligação ao Porto de Leixões). Neste trajecto ficam compreendidos quatro nós de distribuição de tráfego, três localizados em Gaia, Nó de Stº Ovídio, Nó de Coimbrões (Fojo) e Nó do Candal ou Afurada e um na cidade do Porto, o Nó da Arrábida (GARRETT, 1952). Importa, por isso, reafirmar que a obra de arte de que falamos - Ponte da Arrábida- e as suas artérias de acesso determinaram, acima de tudo, uma íntima e efectiva ligação entre as duas aglomerações de maior peso demográfico na Área metropolitana- Porto e Vila Nova de Gaia, determinantes na extensão e densificação progressiva da mancha urbana da Aglomeração Urbana do Porto (SILVA, 1998) e no despoletar de novas dinâmicas no território metropolitano.

Estas novas acessibilidades polarizaram para o referido nó rodoviário, em finais de 80, fortes empreendimentos com grandes superfícies comerciais plurifuncionais que diversificaram as formas de consumo e lazer, alterando, significativamente, a lógica de concentração/distribuição desses serviços. Este facto repercute-se não só, na proximidade como também no território mais vasto da AMP, conferindo-lhe uma nova dinâmica e estrutura espaciais. Por outro lado, a sinergia económica desencadeada pelo aparecimento dessas estruturas urbanas «âncora», desencadearam processos de pressão urbanística, densificando, por adições sucessivas, o tecido urbano nas proximidades. Surgem assim novos edifícios, de tipologia, cérceas e imagem diferentes, fundamentalmente residenciais, destinados a um mercado específico com grande poder económico -"os condomínios fechados". Estes resultaram de grandes loteamentos, fundamentalmente, por parte de promotores imobiliários com grande poder financeiro e ocupam geralmente uma ou mais parcelas urbanas. Outros edifícios, também de tipologia e cérceas distinta do tecido preexistente, destinados a uma ocupação mista, residências e escritórios, sobressaem nas proximidades da via urbana VL8. Próximos dos grandes eixos do sistema arterial metropolitano e do centro terciário da Boavista, estes empreendimentos oferecem condições

locativas excelentes à crescente terciarização. Outros ainda, tais como edifícios industriais já desactivados, em condições obsoletas, dispersos pontualmente neste território, são ocupados actualmente por outras funções, fundamentalmente terciárias, reutilizando e reabilitando o velho parque industrial existente. A substituição da velha indústria pelos novos serviços, capaz de revalorizar vazios urbanos disponíveis, parece revelar-se como alvo estratégico para a construção da cidade actual. Como afirma PORTAS, a consequente produção de rupturas físicas entre a cidade e o súbito esvaziamento de áreas, localizadas no tecido consolidado, abriu novas oportunidades de transformação urbanística (cf.PORTAS, 1998:12).

Foram estas novas formas urbanas que despertaram em nós a necessidade de clarificar esta viragem no modo evolutivo de crescimento da cidade, particularmente nos anos 90 que marcam claramente, o início de um novo ciclo urbanístico. A cidade actual parece crescer, não só de forma expansiva mas também dentro dela própria. O seu crescimento tem-se manifestado através de projectos pontuais, de processos de colmatação e de substituição e simultaneamente, tem reabilitado e revalorizado um parque habitacional e industrial, desgastado e desarticulado, na grande maioria dos casos, obsoleto face às novas condições urbanas e ao traçado dos novos eixos viários. A emergência destas transformações, mais ou menos profundas, decorreram de alterações da base económica e da influência da crescente mobilidade proporcionada pelas novas acessibilidades, mas também das dinâmicas próprias desenvolvidas pelas aglomerações que vão aumentando a sua população e modificando a sua base económica. A substituição progressiva das redes de transportes, as novas acessibilidades rodoviária, viadutos, nós e o uso diário e generalizado do automóvel, transformaram, claramente, a AMP e o país, tornando mais próximas as periferias e/ou em condições periféricas, valorizando-as.

Propomo-nos, por isso, numa 1ªfase do trabalho, reflectir sobre o processo difuso de expansão urbana verificado nos concelhos adjacentes à cidade do Porto, enfatizando, sobretudo, as repercussões sentidas nas questões demográficas e habitacionais, no caso de Vila Nova de Gaia. Na 2ª fase, pretende-se aprofundar os processos de transformação

urbana manifestados na área envolvente ao nó rodoviário da Afurada, contribuindo para o conhecimento da forma urbana compósita que caracteriza a cidade difusa.

Centramo-nos, por isso, em 4 objectivos essenciais:

1. Conhecer a dinâmica da expansão urbana da AMP, da década de 60 à actualidade, bem como algumas condicionantes inerentes, identificando a tendência de crescimento, fundamentalmente, dos concelhos envolventes mais próximos do Porto e, simultaneamente, destacar as questões demográficas e habitacionais do concelho de Vila Nova de Gaia.

2. Reconhecer a importância do sistema arterial viário metropolitano no modelo territorial policêntrico em construção e os efeitos que a Ponte da Arrábida e a rede viária a Sul do Douro tiveram no crescimento e na transformação do tecido urbano, particularmente, na nossa área de estudo.

3. Identificar os diferentes fragmentos que constituem o território descontínuo e difuso, da área de estudo, inserida na "cidade alargada", individualizando formas urbanas que caracterizam este tecido, utilizando, para isso, duas escalas de análise:

   a) Ao nível macro, através da contextualização das principais estruturas urbanas identificadas no sistema de mobilidades da AMP, explicitando, de igual modo, os processos e lógicas que estiveram subjacentes;

   b) Ao nível micro, identificando, por um lado, o tipo de edifícios, tipologias, funções predominantes e formas de provisão da habitação e por outro lado, reconhecer os principais efeitos produzidos pela sua edificação, na malha urbana e na articulação dos tecidos; no perfil e na funcionalidade das vias de maior pressão construtiva e na fragmentação social e espacial deste tecido urbano.

4. Desenvolver a cartografia de base como instrumento de trabalho para outros estudos do mesmo tipo.

Por outras palavras, procuraremos identificar na envolvente ao nó rodoviário da Afurada, as formas urbanas de maior impacte urbanístico que se manifestaram após os anos 60 e os cenários prospectivos de intervenção neste território, em suma, como se está a «fazer cidade».

Para cumprir estes objectivos, desenvolvemos a nossa dissertação segundo sete capítulos. A introdução e os quatro primeiros inserem-se na 1ª parte deste trabalho de investigação, dedicado à problemática do processo de expansão urbana difusa que se manifestou no território metropolitano, ou de modo mais abrangente, na AUP - Aglomeração Urbana do Porto, onde se insere a nossa área de estudo.
Terminada a Introdução, onde fazemos referência à problemática abordada, no segundo capítulo efectua-se uma análise teórico-conceptual sobre a urbanização difusa e o crescimento das cidades, que pretende, sobretudo, servir de suporte teórico ao trabalho. Discutem-se aí os conceitos de Urbanização Difusa e de Metrópole, tendo como contraponto, o caso do sistema metropolitano portuense, assim como a nossa interpretação sobre o assunto.

O capítulo terceiro faz o diagnóstico da situação demográfica e da mobilidade da população do concelho de Vila Nova de Gaia, no contexto metropolitano. Procura-se, aqui, pôr em evidência a evolução demográfica dos espaços adjacentes ao aglomerado urbano do Porto, cada vez menos definido territorialmente, destacando o caso de Vila Nova de Gaia. Salienta-se ainda, a tendência de descentralização espacial, na 1ª fase de expansão urbana, período que decorreu entre a década de 60 e finais de 80 e a relativa estabilização deste processo nos anos 90.
Avalia-se, sucintamente, a mobilidade populacional neste território metropolitano, pondo em destaque indicadores demográficos, reveladores da diferente atractividade dos vários fragmentos do tecido urbano.

No quarto capítulo, a análise centra-se sobre o parque habitacional do conjunto metropolitano, pondo sempre em destaque o caso do concelho de Vila Nova de Gaia. A caracterização da habitação, facilitou-nos a compreensão sobre a forma como evoluiu a pressão construtiva no território metropolitano, o tipo de edifícios e forma de provisão predominante, de modo, a podermos avaliar as fortes transformações urbanas ocorridas nos anos 90.

Tanto no terceiro como no quarto capítulos, reportamo-nos, sempre que necessário, à década de 60, como marco cronológico que definimos como momento despoletador da expansão e transformação urbana verificada na nossa área de estudo.

A segunda parte deste trabalho distribuiu-se, igualmente, por três capítulos e uma conclusão, detendo-se sobre processos de transformação urbana detectados na envolvente ao nó rodoviário da Afurada que nos propusemos estudar enquanto exemplo de um processo de catálise urbana localizado na confluência de vias estruturantes de alta capacidade e inserida num tecido misto de características difusas.

No quinto capítulo, pretendeu-se, com a recomposição das formas urbanas existentes, identificar tipos de conjuntos morfológicos que tendem a repetir-se, segundo processos semelhantes e que ao definirem estruturas territoriais ou tecidos, tornaram legível a forma urbana da Cidade Difusa.

Fazendo uma aproximação aos critérios e tipologia adoptada por L.P.Silva (SILVA,1998), para o estudo da forma urbana da Cidade Difusa, relativamente ao caso da Aglomeração Urbana do Porto, procurou-se a sua aplicação prática na nossa área de estudo. Apesar da ampliação da nossa escala de análise relativamente à daquele autor, procurou-se, do mesmo modo, tornar evidente lógicas similares que estão na origem de Formas Urbanas comuns a qualquer tecido urbano difuso. A individualização dos elementos constituintes dos tecidos urbanos, identificando a morfologia e uso predominante e posterior reconstituição, permitiu, por um lado, tornar legível os seus fragmentos constituintes, perfeitamente individualizados no tempo, deixando transparecer, simultaneamente, a cidade da "sobreposição" que hoje se revela.

A «carta síntese» ou também designada Carta de Forma(ção) Urbana (SILVA, 1998), reveladora das várias manchas que compõem os tecidos do nosso fragmento de cidade

elaborada pelo autor acima citado, serviu de base de trabalho à nossa recolha de informação. É importante referir a excelente contribuição que este tipo de cartografia pode dar nos trabalhos pluridisciplinares como é o caso do planeamento e ordenamento do território.

O sexto capítulo caracteriza as formas urbanas de maior expressão no território envolvente ao nó rodoviário da Afurada. De uma forma cronológica e tendo como objectivo conhecer o modelo de ocupação urbana actual, decompusemos a nossa área de estudo, identificando as diferentes formas de ocupação urbana. Para uma maior facilidade de análise e tendo em atenção os princípios comuns subjacentes que explicam o seu aparecimento, agrupou-se esta heterogeneidade de formas urbanas em 5 grupos específicos:

- As preexistências;
- As primeiras intervenções planeadas para habitação (públicas e privadas);
- A habitação multifamiliar recente (blocos);
- Os condomínios "fechados";
- Os grandes "pacotes" do urbanismo comercial/serviços;

Esta forma de desenvolvimento do trabalho pareceu-nos mais ajustada à compreensão deste território marcado por várias épocas e fases de construção da cidade. Preocupamo-nos também pela representação cartográfica, sempre que possível, ou ainda pelas imagens fotográficas que se revelassem representativas.

No sétimo capítulo reflectimos sobre os efeitos produzidos pela implantação do nó rodoviário da Afurada e pelas novas formas emergentes no tecido urbano envolvente, que se manifestam a vários níveis: **na malha urbana**, na maior ou menor articulação com a rede viária metropolitana, no perfil transversal e morfotipológico de determinadas vias e em situações de colmatação de malha, através do preenchimento e/ou novas urbanizações; **na morfologia urbana**, manifestada pelas tipologias edificatórias, pela estrutura parcelar e pela imagem; **na alteração dos usos e na revitalização funcional**, fundamentalmente, no tecido comercial/serviços e em casos de reconversão urbana.

Através da análise documental realizada no arquivo histórico da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, foi possível conhecer esboços da evolução do traçado deste nó rodoviário, desde a década de 60 à actualidade. No entanto, ainda mais importante foi a evolução do traçado do sistema arterial viário metropolitano e a abertura de novos traçados, como a via urbana VL8 que foram um contributo prioritário para a compreensão da articulação da malha urbana analisada, quer a uma escala macro, regional ou supra-regional, quer a uma escala micro, nas interrelações de proximidade. O acréscimo de acessibilidade e de mobilidade permitida por este cruzamento de vias de alta capacidade, facilitada, igualmente, pelo uso crescente do automóvel, permitiu-nos reconhecer o efeito estruturante que o traçado da malha pode assumir na transformação do uso dos solos. Para além de desempenharem um papel decisivo na organização das actividades económico- sociais e no modo de expansão e ocupação do território, as redes e os sistemas viários de alta capacidade são também fortes condicionadoras do mercado fundiário. Este facto comprova-se pela deslocalização e pela geração de novos centros de actividade, apoiados, em geral, nas vias principais e nós rodoviários de acesso a vias estruturantes. São várias as situações manifestadas na AMP, nas últimas décadas, que revelam esta tendência, identificada, por exemplo, pelo aparecimento de estruturas comerciais/serviços de grande dimensão que alteraram radicalmente a funcionalidade dos tecidos urbanos, pelos vários projectos de revitalização funcional na cidade, e pela abertura de novas frentes de urbanização.

A análise da malha viária da nossa área de estudo teve como preocupação a melhor compreensão da expansão urbana difusa que aqui se manifesta, explicando, em parte, o tecido reticular fragmentário que a caracteriza. Por outro lado, reconheceu-se também que o seu traçado é resultante da abertura de novas frentes de urbanização e de estruturas edificatórias de grande dimensão que aqui produziram evidentes desarticulações e rupturas nos tecidos. Procurou-se ainda, identificar mutações evidentes das formas e tipologias dos edifícios, assim como na estrutura parcelar, claramente contrastante com as preexistências.

Finalmente, o último grupo apresenta as conclusões desta pesquisa, deixando em aberto outros desafios que possam enriquecer o estudo das Aglomerações Urbanas.

1.3. Condições Limitativas

No trabalho de investigação que nos propusemos desenvolver, deparamo-nos com algumas dificuldades e imprevisibilidade, nem sempre possíveis de ultrapassar. A primeira, relacionou-se com a ausência de dados estatísticos, fundamentalmente os que se referem aos períodos mais recentes ao nível de freguesia, de modo a permitir a investigação a uma escala de análise mais próxima do território. Em segundo lugar, a delimitação espacial da nossa área de investigação, não coincidente com nenhuma divisão administrativa vigente, impediu a adaptação aos dados estatísticos existentes, obrigando à selecção das freguesias de Canidelo e S.Pedro da Afurada como representativas deste processo de expansão urbana. Em terceiro lugar, as características de organização e a reduzida receptividade de certos organismos públicos no apoio a trabalhos de investigação, que se manifesta, em vários aspectos, de forma negativa: a falta de homogeneidade de critérios no levantamento e apresentação dos dados estatísticos, por vezes, com temporalidades nem sempre delimitadas de forma clara, nem coincidentes com a periodicidade que pretendíamos, o que torna a utilização e a comparabilidade dos resultados mais limitada; os ficheiros e dados de algumas instituições, que poderiam servir de excelente base de informação, mas que não se encontram disponíveis nem organizados para consulta; alguns dos estudos existentes referem-se a análises internas realizadas em situações pontuais, raramente de livre acesso a outros utentes; a burocratização e a falta de uniformidade de critérios utilizados para o mesmo tipo de registos, dificulta não só o acesso à informação como também a investigação criteriosa pretendida, obrigando a encurtar o período de análise perspectivado e correndo o risco de uma menor representatividade, e por último, o custo exorbitante cobrado aos utentes, de cópias de documentos destinados à investigação. Em suma, estas situações impedem, por um lado, uma continuidade na investigação iniciada por outros autores, agravada pelo número restrito de fontes de informação comparáveis no tempo e por outro, pelo facto de não serem aproveitadas excelentes fontes de informação, fica dificultado o trabalho de pesquisa do investigador.

Em último lugar e provavelmente um dos entraves mais importantes, foi a inexistência de uma base cartográfica actualizada para o concelho em análise, o que obrigou a um trabalho exaustivo de actualização. Nesse sentido, foi utilizada uma base cartográfica digital limpa de certos "layers", à escala 1/1000, fornecida pelos serviços de planeamento urbanístico da Câmara Municipal de Gaia e que teve por base o levantamento aerofotogramétrico, de Maio de 1990, realizada à mesma escala. Sobre esta base digital foram feitas as actualizações necessárias relativas aos vários projectos urbanísticos, realçando a década de construção. Para uma melhor facilidade de apresentação da área de estudo e tendo em conta a potencialidade que a cartografia digital oferece nesse sentido, reduziu-se a escala da área de estudo para 1/20 000.

Foi ainda digitalizada a Planta de Ordenamento do PDM de Vila Nova de Gaia, datado de 1993, à escala 1/10 000, cuja apresentação final implicou também a respectiva redução à escala 1/20 000, de modo a haver uniformização da digitalização. Analisaram-se ainda, outros documentos cartográficos de interesse, como a Ortofotocarta nº122-III, à escala 1/10 000, edição de 1995, e fotografias aéreas de 1995 que cobrem a nossa área de investigação, bem como o Plano de Urbanização da Zona envolvente à V8, de 1995, e o Plano de Urbanização da Frente Norte/Poente de Gaia, de 1996.

Capítulo 2 - A Expansão Urbana e o Crescimento da Cidade Difusa

2.1. A Urbanização Difusa

Nos estudos recentes sobre as aglomerações urbanas, o tema da "urbanização difusa" tem ocupado um lugar de destaque na compreensão das dinâmicas e formas urbanas a ela associada. Abordado por vários especialistas no contexto nacional, (como N. Portas, J. Ferrão, A. Domingues, A. Babo, Fernandes de Sá e outros, tais como, A . Bagnasco, J. Gottmann, Dematteis, Boeri, Lanzani, F. Ascher,...) e no estudo das cidades a diferentes escalas de análise, este novo conceito foi-se impondo como recurso explicativo da forma avançada de um processo de urbanização hoje muito comum, apesar de iniciado há muito tempo atrás (pelo menos desde o início do século XX) (cf. PORTAS, 1986; FERRÃO, 1993; DOMINGUES, 1998; SÁ, 1986; BAGNASCO, 1977; GOTTMANN, 1961; DEMATTEIS, 1985, 1990; BOERI,1992; LANZANI, 1991, ASCHER, 1998).

A "cidade difusa", vulgarmente associada a outras designações como "cidade de baixa densidade", metrópole expandida, conurbação, metapolis,...pretende dar resposta não só aos espaços produzidos pelas dinâmicas urbanas contemporâneas associadas a processos de "metropolização", como também aos modos de produção e mudanças sociais com eles relacionados. Significa, por isso, que a complexidade destes novos espaços urbanos, bem como a imprecisão e instabilidade dos seus limites, torna difícil a sua definição e representação. Para ASCHER (1998), a "cidade difusa" não é mais do que uma das possíveis formas urbanas, numa etapa do processo de urbanização estruturada pelas novas técnicas de comunicação e de transporte, que desencadeiam e influenciam as dinâmicas metropolitanas. A denominação de "metapole" ou "metapolis", dada por este autor a estes espaços em expansão contínua, vai de encontro com a complexidade revelada e a necessidade de os tentar definir:

" Uma metapole 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 metapole constitui geralmente uma única bacia de emprego, de residência e de actividades, e os espaços que a compõem

são profundamente heterogéneos e não necessariamente contíguos (...) " (ASCHER, 1998: 16).

Na opinião de Ascher, as metápoles formam-se a partir de algumas metrópoles preexistentes, mono ou polinucleadas, aglomeradas ou fragmentadas, densas ou difusas, segundo dinâmicas de crescimento radioconcêntricas, lineares, "metastásicas", entre outras (cf. ASCHER, 1998:17).

Contudo, este novo modelo de aglomeração urbana já havia sido abordado por outros autores, como J. Gottmann (cf.GOTTMANN, J, 1961), que definia Megalópolis como uma nebulosa expansiva, policêntrica e descontínua, onde a noção de subúrbio (associado a aglutinações urbanas estruturadas por eixos de forte correlação e complementaridade entre os espaços) pouco ou nada tinha a ver com o clássico anel residencial periférico regulado pela dependência de um centro. Contudo, esta estrutura estendida irregularmente, em forma de nebulosa, o "suburban sprawl", não implica a decadência de importância relativa dos grandes centros caracterizados como "cidade compacta", mas, pelo contrário, por uma maior intensidade do relacionamento funcional entre estes espaços, onde o factor tempo encurtado pelo uso do automóvel e pelas vias de alta velocidade comprimiram os espaços a percorrer (cf.GOTTMANN, 1961:185/186).

A outro nível, a urbanização difusa tem também sido estudada por autores italianos (BECATTINI; BELLANDI; 1983, DEMATTEIS, 1985, 1988 e INNOCENTI,1988,...) relativamente às áreas de urbanização e industrialização, como o modelo da "Terceira Itália" de A. Bagnasco (cf. BAGNASCO, 1977), aplicado para o Nordeste e Centro de Itália (denominado modelo NEC), cuja transposição já foi feita também para o caso português, no Noroeste urbano-industrial, designada por Região Atlântica Norte. Também aqui se evidencia o "efeito urbano" em território inicialmente rural, pontualmente polarizado por centros urbanos de pequena e média dimensão. A extensa mancha urbano-industrial difusa e dispersiva aqui verificada, fundamentalmente constituída por empresas de pequena dimensão, tem como suporte viário uma densa rede de eixos principais e de uma malha capilar complementar. Esta mancha articula-se com os efeitos de polarização despoletados por pólos urbano-terciários de cidades históricas envolventes (ARCANGELI, 1988).

Numa perspectiva de conjunto, esta mancha nebulosa, à semelhança de tantas outras, evidencia uma dinâmica funcional coesa, assim como de uma rede de inter-relações (fluxos de pessoas, mercadorias, informação,...), de limites imprecisos, composta por fragmentos urbanos que, a uma escala micro, se revelam possuidores de uma certa dinâmica própria.

Utilizando as expressões de Boeri e Lanzani (cf. BOERI, S; LANZANI, A,1992: 46/47) sobre o espaço compósito em análise, este "mosaico sistémico", tanto pode ser "uma rede interconectada e figura de conjunto, como a adição progressiva e casual de elementos parciais, de labirinto de lugares dotados de uma exclusiva coerência interna, que surgem como sequência de fragmentos urbanos". Pedrolli explica esta dinâmica segundo duas trajectórias: uma de carácter expansivo e centrífugo, apoiada no aumento crescente da mobilidade e no uso extensivo do solo; e outra, de carácter implosivo e centrípeto, manifestado pela densificação da malha tradicional das cidades (cf. PEDROLLI, 1990:50).

G. Dematteis (DEMATTEIS,1988) defende uma nova concepção alargada da realidade urbana, onde a relação cidade/campo adquire configurações espaciais cada vez menos definidas. Ele considera que o sistema urbano é de tipo "reticular", em que os centros urbanos não estão necessariamente ligados por uma rede de relações hierárquicas e cujo crescimento urbano se dá para além dos aglomerados tradicionais. O autor admite que à medida que se estende a urbanização difusa, os "antigos lugares centrais" tendem a diluir-se, as suas "áreas de influência" sobrepõem-se e nascem novas centralidades que produzem processos de especialização urbana. Os efeitos de complementaridade resultantes são, assim, mais complexos, do que a simples dependência hierárquica defendida nos modelos inicialmente desenvolvidos por Christaller e Lösch. A redistribuição selectiva de funções centrais resultante do processo de especializações locais, originaria redes multifuncionais e multipolares, à medida que evoluíssem as suas relações de complementaridade. O modelo hierárquico tradicional tenderia, assim, progressivamente para situações de maior complementaridade entre centros especializados (cf. DEMATTEIS, 1990; DEMATTEIS, 1991; EMANUEL, DEMATTEIS, 1990; QUATERNAIRE, 1995).

Retomando Boeri e Lanzani, (cf. BOERI; LANZANI, 1992: 50/51) o modelo da urbanização difusa à escala regional, defendido por estes autores, é marcado por morfologias apelativas, como segmentos ou eixos de estrada ocupados recentemente por actividades comerciais, como formas de urbanização linear que designaram por "estrada-mercado" e que, por efeitos de centralidade, se tornam pontos ou segmentos de referência na mancha difusa. Outras tipologias, ainda mais recentes, mas também de referência, são as que se desenvolvem a partir de nós de forte conectividade, associados a eixos estruturantes que "rasgam" este tipo de urbanização. O modelo de conjunto resulta numa mancha compósita e articulada entre a dispersão e a polarização de alguns núcleos (BOERI, LANZANI, 1992). A acrescentar a este modelo mesclado de fragmentos homogéneos de configuração mais estável e outros díspares, em constante mutação, sobressaem pontualmente espaços abertos mais ou menos extensos, limitados pelo território edificado. Quer digam respeito a manchas florestais, usos agrícolas ou simplesmente expectantes, não são mais do que testemunhos da matriz rural pré-existente. Constituindo estes espaços uma reserva de solo para a construção urbana, eles são altamente pressionados, quer para este fim, quer como base estratégica para variadíssimas actividades, ficando sujeitos, consequentemente, a fortes tensões em termos urbanísticos, bem como sócioeconómicas (cf. BOERI; LANZANI, 1992: 53).
Significa, por isso, que gerir este novo modelo de cidade, bem como resolver este e outros tipos de tensão passa, necessariamente, pela aplicação e gestão de políticas urbanísticas diferentes, ainda que controversas e por propostas de intervenção, também nem sempre consensuais (DOMINGUES, 1998).

Dos diferentes conceitos e modelos apresentados, e outros que se poderiam referir, ressalta a ideia inequívoca da importância das inter-relações e dinâmicas socioeconómicas na configuração das nebulosas urbanas (onde também se inserem as áreas metropolitanas) de limites imprecisos e instáveis, progressivamente desadequados em relação à malha administrativa pré-estabelecida. Daí, o questionar sobre a configuração territorial que as áreas metropolitanas deverão assumir dentro desta mancha difusa. Por outro lado, parece também evidente a particularidade que assume, na sua forma e nas suas dinâmicas, em função do local onde ocorre. As características da mancha urbana difusa e policêntrica que se manifesta no Noroeste Português, de uma metrópole fragmentada e de um sistema urbano periférico frágil, são perfeitamente distintas do que se passa no sul do país, na área metropolitana de Lisboa. Se

observarmos à escala europeia e de acordo com o que nos é referido por ASCHER (1998), o processo é distinto, por exemplo, nos países do Sul e do Norte, assumindo-se nos primeiros por uma extensão e densificação das grandes cidades, e nos segundos por uma dilatação das principais zonas urbanas e integração de cidades periféricas no funcionamento metropolitano (cf.BAPTISTA,TEIXEIRA, 1999: 392).
De facto, numa era de globalização, caracterizada pela crescente competitividade internacional há que reequacionar o processo de expansão urbana e o novo protagonismo assumido pelas áreas metropolitanas, agora dentro do contexto Europeu, que, para o caso da AMP, deverá passar por uma redefinição das suas funções e por um modelo institucional de regulação (BAPTISTA, TEIXEIRA, 1999).

2.2. A demarcação entre a cidade compacta e a urbanização difusa emergente

Esta dualidade recorrente entre o centro e a periferia, onde se defende um ou vários centros, (como é o caso das metrópoles e áreas metropolitanas), onde a cidade compacta é detentora única, de um estatuto de liderança, com uma identidade histórica e uma concentração de actividades e serviços avançados, em contraste com a mancha circundante classificada de instável e incaracterística, não deixa de ser uma forma de negação do carácter fragmentário e compósito destas nebulosas urbanas (DOMINGUES, 1998). Se à primeira lhe é atribuído um lugar de destaque institucional, que aposta num urbanismo de transformação, de qualidade, à cidade difusa emergente atribuem-se características, como a desorganização, a ilegibilidade, o mosaico labiríntico, ..., como resultado de uma expansão descontrolada e descontínua, de onde supostamente se legitima uma condição marginal e dependente.

Esta última é objecto de propostas de intervenção pontuais, frequentemente sem uma visão de conjunto e sem uma estratégia concertada com a cidade consolidada, bem como com o território urbanizado envolvente. Por outro lado, a imprecisão dos seus limites físicos, na sua maioria não coincidentes com a divisão administrativa, tutelados por organismos distintos sobrepostos, mas não articulados, dificulta a gestão ou como afirma Ascher, a "governância" destes espaços (cf. ASCHER, 1995: 182). Daí que a

definição de políticas urbanísticas e o modo de as gerir em conformidade com as dinâmicas e formas da cidade difusa, permanece com sérias interrogações.

Contribui para essa complexidade, o alargamento do "tecido urbano" com configurações distintas, cada vez mais expandidas e difusas ou, pelo contrário, formando conjuntos periféricos progressivamente mais compactos, que Ascher designa por "ilhas do arquipélago metropolitano". Por outro lado, a complexidade crescente dos sistemas de redes de comunicação e consequente acréscimo de mobilidade permitiram o aumento das descontinuidades no território e introduziram-se alterações funcionais e sócioeconómicas importantes.

O efeito catalisador dos nós deste sistema arterial catalisou a urbanização nas suas imediações, dotando estes territórios, pela sua posição estratégica face ao conjunto, de mais valias locativas para as mais variadas funções. Por outro lado, a maior disponibilidade de solos na envolvência dos grandes centros urbanos, o seu valor mais baixo e o acesso rápido às redes de infraestruturas de transporte (macro e micro), torna estes espaços lugares por excelência destinados a zonas logísticas, parques temáticos, grandes superfícies comerciais (como os centros comerciais plurifuncionais e hipermercados) assim como, estruturas culturais como os pólos universitários. Criam-se aí, zonas residenciais de luxo, de (propagandeada) grande qualidade urbanística e paisagística, adaptadas à forte mobilidade dos seus utentes, bem como locais residenciais na proximidade da rede de transporte público para as populações de menores rendimentos, compensando, assim, o factor distância. Os nós desta macro rede actuarão assim como "ilhas", através da sua capacidade de polarização, num território mais vasto da "cidade-arquipélago" como refere J. Ferrão (cf. GEOIDEIA, 1993).

Significa, por isso, que se no passado a configuração das grandes cidades foi favorecida pelo desenvolvimento dos transportes colectivos, como explica Ascher no caso francês, a actual extensão descontínua e cada vez mais distante do padrão convencional de urbanização está, igualmente, relacionada com o uso crescente do automóvel e dos transportes colectivos rápidos que favoreceram o "efeito túnel" (ASCHER, 1998:11,17). Este efeito é detectado pela descontinuidade da urbanização que se concentra, fundamentalmente, nos nós de ligação multimodal, pelo facto de, tanto os transportes colectivos rápidos como os traçados viários de alta velocidade, não permitirem o mesmo

grau de permeabilidade aos tecidos por onde atravessam. Isto significa que os locais afastados das ligações ao sistema arterial do tecido urbano tornam-se, por isso, mais afastados em termos de acessibilidade. Em contrapartida, os locais servidos por paragens ou ligações desenvolvem-se e polarizam novas actividades, pois encontram-se mais facilmente conectadas com outras redes e sistemas. No caso português, este efeito "túnel" favorece as envolventes aos nós rodoviários de ligação, despoletando aí efeitos de aglomeração significativos. O traçado do sistema rodoviário de alta capacidade, que encurtou distâncias-quilométricas e distâncias-tempo, tal como a primazia dada ao uso do automóvel, modificaram, por isso, as relações com o espaço-território, que ASCHER define como a área do sistema quotidiano urbano, "daily urban system" (cf. ASCHER, 1998:191) acentuando a importância da "acessibilidade" nas questões urbanas (económicas, sociais, urbanísticas, culturais,...).

As dinâmicas urbanas contemporâneas da metrópole portuense (AMP) introduziram a ideia de uma nova estruturação dos espaços urbanos e do funcionamento quotidiano das actividades económicas e sociais, traduzindo modos de vida e de produção que já nada se adaptam à noção de metrópole convencional centralizadora. A realidade actual é bem mais complexa. O território de que falamos actualmente apresenta formas variadas, de limites imprecisos e integra espaços profundamente heterogéneos, não necessariamente contíguos. O traçado de uma estrutura reticular policêntrica que tem vindo a manifestar-se, em lugar da malha de tipo radioconcêntrica comum à maioria das metrópoles europeias, permite o acréscimo do grau de conectividade, o que permite o reforço destas centralidades periféricas emergentes, equilibrando assim, oportunidades no território urbanizado. Essa macro-malha de alta capacidade servirá de suporte e de ligação do contínuo/descontínuo edificado da mancha urbana difusa, potenciando uma acessibilidade mais equitativa do território. Através destes eixos estruturantes será então possível, tirar partido de um sistema de centralidades em rede, através de uma divisão funcional não hierárquica entre os centros urbanos (sempre que possível), bem como de uma interacção de relações de complementaridade ou sinergia entre eles, de modo a realizarem economias de escala (DOMINGUES, 1998).
A procura de uma visão estratégica e coordenada desta política sistémica, a maior flexibilidade e atenção às oportunidades despoletadas de modo a incrementar os efeitos de polarização dos aglomerados urbanos periféricos, constituem, assim, as principais

forças que comandam actualmente a visão prospectiva metropolitana, obrigando a repensar os modelos de urbanização e as respectivas práticas adoptadas até ao momento.

2.3. O processo de urbanização difusa na AMP- Área Metropolitana do Porto

Para a compreensão do tecido urbano nas Áreas Metropolitanas, parece-nos fundamental, fazer uma breve referência a alguns processos demográficos e económicos desencadeados no país, nas últimas décadas. Nesse sentido, torna-se imprescindível, primeiro, recordarmos o modo de individualização da Área Metropolitana do Porto, constituída por nove municípios, em que o Porto é o centro: Maia, Matosinhos, Gondomar, Valongo, Vila do Conde e Póvoa do Varzim a Norte e Vila Nova de Gaia e Espinho a Sul, para melhor compreendermos a sua origem e o seu processo de expansão.

A Área Metropolitana do Porto foi criada formalmente, pela Lei n.º 44/91 de 2 de Agosto, como "*pessoa colectiva de direito público de âmbito territorial*", tendo como objectivos a "*prossecução de interesses próprios das populações da área dos municípios integrantes*" (cf.BAPTISTA,TEIXEIRA, 1999: 393). Ainda não regulamentada, a AMP baseia-se num conceito funcional, de cariz político-administrativo, como reflexo do aprofundamento dos laços e inter-relações complexas entre vários municípios que contribuem para o estabelecimento de um conjunto solidário (cf.SALGUEIRO, 1992:82). A AMP corresponde, por isso, a um processo ainda recente, com competências e meios ainda pouco claros, semelhantes aos de uma Associação de Municípios e orientados para a concertação de soluções intermunicipais, procurando dar resposta à gestão de problemas de ordem sistémica, em domínios como as infraestruturas, as acessibilidades e transportes, a habitação e outros. Os limites físicos deste quadro administrativo podem, por isso, não ser necessariamente coincidentes com os que delimitam hoje a AMP, como nos faz referência DOMINGUES , num dos seus trabalhos relativos à AMP (DOMINGUES, 1992). Há, no entanto, que admitir, que um sistema metropolitano não é estático e que a realidade urbana actual pode justificar um novo desenho da forma metropolitana. A hipótese de redefinição de fronteiras e funções, para este espaço metropolitano, deverá ser, por isso,

devidamente ponderado pelos responsáveis autárquicos, particularmente devido aos reflexos manifestados na envolvente directa da área metropolitana e ao novo cenário político, sem Regiões Administrativas (BAPTISTA, TEIXEIRA, 1999). Além disso, a própria legislação consagra essa mesma flexibilidade das formas metropolitanas assumidas num dado momento conjuntural, o que deixa em aberto a possibilidade de proceder ou não a ajustamentos:
(...) "*o âmbito territorial das áreas metropolitanas pode ser alterado por decreto-lei, ouvidos os municípios interessados* " (Artigo 2°, Lei n ° 44/91).

De facto, a aglomeração urbana tem vindo a crescer sistematicamente e vem transformando as suas imediações sobretudo pelas melhorias significativas das acessibilidades verificadas em poucos anos durante a década de 90 e que encurtaram significativamente a distância- tempo das deslocações. As novas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias alteraram, assim, pressupostos que serviram de base à delimitação metropolitana actual, pelo facto de terem contribuído para o melhoramento da circulação em geral e para o aumento da conectividade da rede. É de realçar ainda, que vários progressos ocorreram desde então, alicerçados em novos eixos de desenvolvimento, particularmente nos concelhos envolventes com maiores potencialidades e mais pressionados em termos de dinâmicas de crescimento (BAPTISTA, TEIXEIRA, 1999).

Segundo DOMINGUES (1992; 1998), as dinâmicas territoriais na AMP e os seus efeitos na produção da malha urbana, não reflectem um contínuo urbano mas, pelo contrário, um mosaico fragmentado onde se verificam efeitos contraditórios; alguns centrípetos, outros de descentralização espacial, misturando processos de expansão tendencial da suburbanização, próprios de um modelo centro/periferia, com a emergência de centralidades periféricas catalisadas pela proliferação de nós rodoviários de grande acessibilidade. Estas dinâmicas recentes originaram novas formas urbanas que se misturam com as preexistências urbanas (núcleos rurais, sedes de municípios, povoamento disperso, etc), aumentando assim o carácter "compósito" do conjunto. Significa, por isso, que o processo de expansão urbana verificado, não pode ser analisado, exclusivamente, através de um modelo marcado pela dependência face ao Porto/centro mas, por dinâmicas, ora por ele geradas, ora por fragmentos da malha urbana na sua envolvência. O território daqui resultante, com uma estrutura urbana

progressivamente mais policêntrica assenta, deste modo, numa forte diversificação. Divisam-se áreas efectivas ou potencialmente centrais, outras eminentemente periféricas e suburbanizadas, na maioria das vezes caracterizadas por uma urbanização difusa, bem como áreas especificamente de matriz rural. Contudo, esta diversidade urbana interna, não tem que ser encarada negativamente, pelo contrário, deverá ser potenciada fazendo valer as suas especificidades, sempre numa lógica de coesão metropolitana, o que exige uma gestão articulada do seu território (DOMINGUES, 1992). Deste modo, a configuração "atípica" (DOMINGUES, 1992) desta extensa aglomeração urbana que constitui a AMP dos nossos dias, encontra a sua explicação no modelo de desenvolvimento da base económica, na demografia e no povoamento deste conjunto de municípios (já não coincidente com as fronteiras administrativas), claramente dependente do traçado do sistema arterial viário que intensificou e estendeu o efeito urbano.

Recuando algumas décadas, poderemos então analisar os principais factores subjacentes às diferentes fases do seu desenvolvimento, compreendendo, assim, a dinâmica da sua estruturação.

Na década de sessenta, até 1973, verificou-se um incremento da industrialização e da terciarização das actividades económicas que permitiram um acelerado crescimento da economia, coincidindo com uma manifesta crise estrutural da agricultura que se reflectiu, posteriormente, de uma forma mais intensa. A crise verificada nas actividades agrícolas resultou, em parte, da atracção da mão -de- obra de origem rural pelas indústrias aqui instaladas, fundamentalmente, dispersas na coroa metropolitana, bem como da fragilidade de uma economia rural que não se modernizou nem se preparou para o confronto com a abertura de novos mercados.

Apesar do "atraso" geral da economia portuguesa, em virtude das desarticulações internas do sistema produtivo e das dificuldades de inserção internacional, reflexo do regime Salazarista e Marcelista, verificou-se algum dinamismo pontual ao nível industrial, principalmente nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. É nestas áreas, bem como nos centros urbano-industriais do litoral (Região Atlântica Norte, Região Oeste Litoral e Algarve Litoral) que mais se faz sentir a ocorrência de fluxos migratórios de maior expressão, concentrando, aí, um número de efectivos populacionais mais elevado.

O crescimento demográfico, o alargamento das bacias de emprego e as migrações pendulares daqui resultantes, em estreita relação com a melhor facilidade de circulação, determinaram o aumento em extensão das áreas urbanas. A alteração dos modos de vida da população, marcada por um perfil de mobilidade crescente, em função da residência, do exercício profissional, da procura de ocupação dos tempos livres e do consumo, explicam também o aumento de superfície ocupada pelas aglomerações urbanas.

É neste contexto que a euforia da promoção imobiliária se instala, com subidas acentuadas nos preços dos terrenos e nas construções urbanas, agravada pela ausência de programas habitacionais de iniciativa do Estado. Por outro lado, as leis urbanísticas da época, impostas pelo Estado, favoreciam os interesses dos grandes proprietários e agentes imobiliários, através da defesa da propriedade e dos investimentos privados, marginalizando as pequenas empresas e a população de menores recursos económicos que se instalavam na cidade (MATOS,1989). O mercado legal de solos e de habitação, não conseguiu, por isso, dar resposta à procura crescente, principalmente de população de estrato social mais baixo, surgindo, deste modo, o mercado de origem clandestina e a autoconstrução. Esta situação manteve-se até 1974, tendo-se expandido após o 25 de Abril, fundamentalmente nos espaços urbanos, pelo facto de não ter havido qualquer alteração nos factores atrás referidos. Além disso, o aumento do poder de compra, a escassez de solo público, o desaparecimento do mercado de arrendamento, a falta de oferta legal de solo, bem como a permissividade autárquica que se instalara, conduziram não só à expansão da habitação de génese ilegal como também ao agravamento da situação habitacional em geral (MATOS,89).

Este domínio do sector fundiário e imobiliário por parte dos privados, bem como a grande burocracia e rigidez do planeamento urbanístico, delimitou usos diferenciados com desigual valorização, o que facilitou a imposição das regras de mercado por parte daqueles. Esta valorização do solo e a consequente especulação imobiliária apenas se fez sentir na AMP nos finais da década de 80 com a construção da Via de Cintura Interna dado que as últimas grandes obras viárias se concluíram no início da década de 60: construção da nova travessia do Rio Douro a poente da cidade (Ponte da Arrábida, 1963), os acessos ao aeroporto e porto de Leixões com ligação ao primeiro troço da auto-estrada de ligação ao Sul (Carvalhos) e construção da Via Norte, segundo o traçado previsto no Plano Auzell (1962).

O processo de suburbanização daqui resultante, limitado pela eficiência das vias e dos meios de transporte é fruto, por isso, do crescimento demográfico e da redistribuição funcional no território, principalmente os espaços que digam respeito à habitação e ao trabalho. Densificou-se, por um lado, o tecido na aglomeração urbana e remeteu-se para fora do perímetro urbano, edifícios habitacionais, zonas fabris, armazéns e outras instalações consumidoras de espaço (cf. SALGUEIRO,1992: 81).

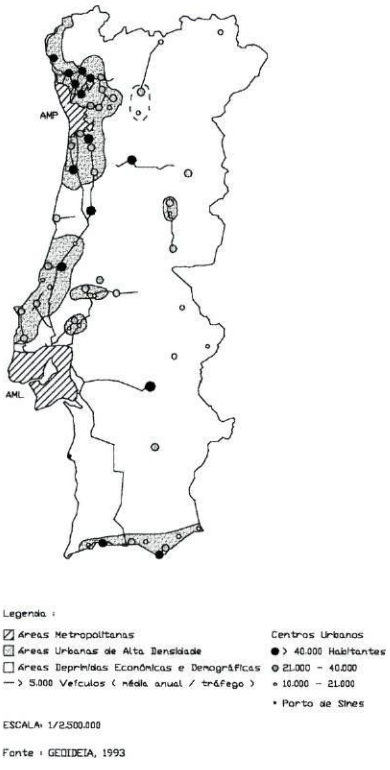
No período decorrido entre 1974 e 1985, para além de ter ocorrido o golpe militar que pôs termo a um longo regime autoritário, a instabilidade económica que se instalara, agravada por factores externos associados à crise petrolífera de 73/74 e de 1979, contribuíram decididamente para a recessão económica e para o afrouxamento do crescimento até meados da década de 80. O país apresentava-se, então, demasiado dependente do exterior, em matéria de recursos energéticos, bens de equipamento especializados, produtos alimentares e com reduzida capacidade produtiva concorrencial no contexto internacional. Confrontando-se com a forte pressão na balança de pagamentos, viu-se obrigado a uma maior exigência na política de regulação económica e social. Apesar das mudanças positivas no mundo do trabalho, esta instabilidade interna e externa deu lugar a situações precárias de emprego, desemprego e insegurança na população em geral, situação que foi agravada com o bloqueio do fluxo emigratório para a Europa e o regresso de cidadãos radicados nas ex-colónias, que transformaram, em vários aspectos, a morfologia social portuguesa (cf. PINTO, 1997: 370/371). Este último movimento imigratório reflectiu-se mais na AML, tendo-se revelado de importância pouco significativa na AMP, conforme se pode constatar em estudos relativos à mobilidade da população desta Área Metropolitana entre 1973/81, realizados por DOMINGUES (1992). Apesar de uma certa estabilidade demográfica na AMP, neste período, detectavam-se algumas redistribuições internas de certa importância. O Porto-cidade começava a perder população residente a favor das periferias, como se fará referência a seguir.

Após a instauração da Democracia em Portugal, nas questões relativas à habitação, apesar do estímulo dado à promoção pública, continuam a agravar-se as carências habitacionais. Os números revelam um aumento de famílias a viverem em barracas e outros alojamentos não clássicos, registando-se a maior concentração de formas

degradadas de habitação nas duas áreas metropolitanas do país. A imagem de crise da qualidade de vida urbana instalara-se, manifestando-se nos graves problemas de integração, quer do mercado de trabalho, quer ao nível da integração social. À medida que se verificava a expansão urbana no tecido metropolitano, estendiam-se também, as condições de pobreza e exclusão, em torno de situações habitacionais carenciadas (PINTO, 1997).

O período posterior à integração de Portugal na Comunidade Europeia em 1986, vai marcar, decididamente, a evolução da nossa economia na década seguinte. Foram vastas e decisivas as determinantes na estrutura do aparelho produtivo, não só devido às orientações das políticas sectoriais comunitárias, como também devido às condições de acesso aos financiamentos comunitários. Neste esforço de convergência e integração da nossa economia no espaço comunitário, é possível distinguir duas fases distintas. A fase que se prolonga até ao início dos anos 90 foi manifestamente positiva, em virtude da melhoria do quadro macroeconómico do país (mais investimento público e privado, descida da taxa de inflação e do desemprego,...) e das maiores facilidades nas trocas internacionais, repercutindo-se em aumentos significativos do poder de compra da população e de atitudes consumistas. A segunda fase deste processo de integração trouxe algumas quebras no crescimento económico, manifestado em sectores como a indústria e agricultura, em virtude da maior concorrência do Mercado Único e das exigências das políticas comunitárias.

No entanto, os esforços na tentativa de alteração do nosso padrão de especialização, tiveram um impacte limitado, acrescido do facto de se manterem as disparidades regionais em matéria de localização das actividades produtivas. A tendência do desenvolvimento crescente dos municípios mais a Oeste da AMP e para além dos seus limites administrativos mantém-se, não obstante os incentivos decorrentes da Política Comunitária de Apoio. Vários especialistas, entre os quais DOMINGUES (1992), fazem referência a esta área, definindo-a por um eixo que se desenvolve desde Aveiro a Braga/V.Castelo, englobando a AMP e um conjunto de municípios densamente povoados e industrializados de forte capacidade de retenção populacional - a Região Atlântica Norte (FERRÃO, 1993).
(Ver mapa 1)



Mapa 1" The Urban and Regional Archipelago"

Nas restantes áreas do país, durante a década de noventa, acentuaram-se algumas disparidades demográficas, tais como o reforço das Áreas Metropolitanas e a progressiva atractividade para o litoral Algarvio, Região Oeste Litoral e cidades médias dispersas pelo território constituindo as quatro "Grandes Ilhas" e as dezoito "Pequenas Ilhas" do território Continental Português de J. Ferrão (cf. GEOIDEIA, 1993).

Acentuou-se também, ao longo da década de oitenta, a terciarização da economia e do emprego, constituindo mais de 50% do emprego total a meados de 90. De forma crescente nas grandes cidades e com maior incidência nas Áreas Metropolitanas, intensificam-se e diversificaram-se os movimentos pendulares da população, assim como a extensão das bacias de emprego. No caso particular do Porto e no que diz respeito à mobilidade da população em relação ao emprego em geral e não apenas ao

sector terciário, constata-se uma maior complexidade desta mobilidade. Apesar do concelho do Porto indicar um efeito polarizador face à AMP, no que se refere ao emprego, apenas parte dos residentes activos procuram viver no próprio concelho. A realidade revela-nos que os concelhos, quer periféricos, quer na proximidade da grande cidade têm apresentado uma maior capacidade de fixação da população, comprovado por um movimento centrífugo crescente da população e do emprego. Citemos os casos de concelhos como Matosinhos, Maia, Vila Nova de Gaia, Póvoa de Varzim, na AMP, ou V.N. de Famalicão, S.Mª da Feira, ... nas proximidades (DOMINGUES,1989). Este facto contraria a ideia convencional da existência de um efeito centrípeto unipolar nas grandes (e pequenas) metrópoles.

Em termos demográficos, a evolução recente da população no território metropolitano revela, assim, duas áreas de claro contraste: uma, marcada por um decréscimo de vitalidade, correspondendo ao núcleo central e outra, caracterizada por um dinamismo demográfico diversificado no seu anel envolvente, como comprovaremos mais adiante. Não podemos, no entanto, esquecer que esta tendência ocorre com a abertura e intensificação do traçado do sistema arterial viário, fundamental para o aparecimento de núcleos de aglomerações na proximidade dos nós de maior conectividade da rede que atraíram projectos de oportunidade que alteraram, não só, as dinâmicas urbanas como também a configuração do modelo de cidade. No entanto, esta dualidade intrametropolitana continua a revelar uma forte assimetria entre um eixo litoral, mais dinâmico e com mais oferta de oportunidades, em oposição a um eixo interior, só muito recentemente rasgado por novas acessibilidades.

Significa, por isso, que a dinâmica subjacente à estruturação e coesão da Área Metropolitana do Porto, aproxima-se cada vez mais de um modelo policêntrico, marcado pela capacidade de autonomia e de retenção do potencial demográfico de alguns municípios, reforçando novas centralidades. Basicamente sustentadas pelo terciário, pela dotação de equipamentos e serviços básicos, pela criação de emprego, estas centralidades tornam-se complementares ao centro urbano do Porto, segundo uma lógica de interdependência e competitividade crescentes ao nível intra-metropolitano.
Paralelamente, o défice do processo de terciarização desenvolvido no núcleo urbano da AMP, produziu um efeito de polarização bastante frágil, facilitando, deste modo, a

expansão destes núcleos "suburbanos" de centralidade periférica (cf. DOMINGUES, 1998).

Em termos de investimento nas infraestruturas da AMP e do país, a adesão de Portugal à Comunidade Europeia marca também uma viragem nítida. Define-se o início de um novo ciclo de investimentos prioritários, que havia parado na década de 60, ao nível das infraestruturas de abastecimento de água, saneamento, acessibilidade e circulação. No entanto, importa reter que o sistema de circulares, eixos e nós rodoviários criados nesta fase, não resultou de nenhum plano articulado metropolitano ou inter-municipal, mas, sim, da responsabilidade de instituições autónomas tuteladas pela administração central, sem qualquer coordenação metropolitana no processo de planeamento.

Apesar do seu efeito de estruturação no território da AMP, este facto produziu fortes rupturas com a malha urbana pré-existente e com o tecido urbano. O crescimento urbano espontâneo que entretanto se fez sentir, apoiado na infraestruturação existente, provocou a sua sobreutilização, conduzindo à desqualificação do tecido urbano, fundamentalmente na coroa metropolitana e periferias. A conformidade existente entre o processo de descentralização e as linhas de maior acessibilidade, ao mesmo tempo compatível com as novas dinâmicas habitacionais, caracterizam as tendências estruturais desta mancha urbana, sentidas durante esta segunda metade da década de 90.

A localização de grandes projectos de programação mista (escritórios, habitação, centros comerciais, hotéis, serviços /lazer) de importantes promotores imobiliários, quer no interior da cidade do Porto, quer em áreas mais periféricas de grande acessibilidade, vieram marcar, de forma expressiva, o tecido urbano nos tempos mais recentes. Trata-se de investimentos "âncora", estruturantes de novas centralidades que procuram absorver um tipo de urbanização centrífuga e contínua, facilitada pela grande oferta de mobilidade e motorização. Por outro lado, este aumento do investimento no mercado imobiliário manifestava-se como uma boa aposta de aplicação de capitais, induzido por um mercado bolsista de grande rendibilidade e pelo crédito bancário facilitado.
A alteração de escala neste processo de metropolitanização, deve-se aos impactes territoriais do traçado de vias e dos nós, que se repercutem nas distâncias-tempo e que está a redefinir um novo tecido urbano que se estende em manchas descontínuas. A compreensão e gestão dos fluxos daqui resultantes torna-se assim, fundamental para a

coesão metropolitana e para a estruturação de uma "cidade alargada" (DOMINGUES, 1998). É devido ao facto deste "efeito metrópole" revelar leituras várias, que se tem questionado este modelo de urbanização. A maior proximidade de um modelo urbano territorialmente descontínuo, sem contornos precisos, pontualmente dotado de "Núcleos de Condensação Urbana" (DOMINGUES, 1998) que catalisam efeitos de urbanização adjacentes aos nós do macro-sistema arterial de comunicações constituindo uma referência de urbanidade para os territórios vizinhos, parece estar mais em conformidade com a realidade detectada no território em análise.

2.4. Os Pontos de debilidade do sistema metropolitano portuense

A falsa imagem de topo hierárquico "christalleriano" que a AMP assumira no sistema urbano regional, sobretudo devido ao processo de terciarização que marcou os anos 80 (cf, DOMINGUES, PORTAS, 1998:9), várias vezes questionada, tem sido um espelho do que se verifica internamente no território metropolitano. A realidade revela-nos que a dualidade centro consolidado e áreas periféricas não é tão evidente como inicialmente se pensava verificando-se, pelo contrário, que a metrópole AMP, não oferece o papel centrípeto tão activo, como convencionalmente se faz sentir numa área metropolitana. Como afirmam os mesmos autores acima citados, existem mesmo situações de centralidade periférica, estruturadas quer a partir de antigos centros de municípios, quer de núcleos tangenciais aos novos eixos e nós rodoviários da rede arterial viária que contradizem esta noção de ruptura clara do território urbano metropolitano. Contudo, este padrão territorial de urbanização de tipo extensivo e com características difusas, ao ser atravessado por um sistema rodoviário de alta capacidade, induziu fortes descontinuidades espaciais (efeitos-túnel e reforço selectivo de ligações) e desarticulações com a malha viária capilar pré-existente, explicando a fragmentação de que é composta.

Por outro lado, o processo de urbanização da AMP tendo resultado de uma dinâmica quase espontânea de ocupação do solo, foi mais regulada pelo mercado e agentes imobiliários do que, propriamente, pela aplicação de planos (inexistentes na maioria dos municípios). Instituída em 1991, como já dissemos, mas não regulamentada em termos

de competências e meios financeiros próprios, a AMP não apresentava nenhuma política metropolitana ou documento estratégico capaz de orientar e traçar, opções e prioridades ao nível do ordenamento. Nesse sentido, os problemas de infraestruturação e de qualidade do espaço urbanizado foram inevitáveis tornando impossível uma intervenção extensiva no território. Os PDM's entretanto elaborados foram produzidos de forma autónoma sem qualquer articulação no contexto metropolitano, o que em nada ajudou a solucionar os graves problemas pré-existentes.

O modelo territorial inicialmente adoptado, de uma metrópole forte contrastante com uma urbanização difusa envolvente fragilizada, conduzira a adopção de políticas urbanas que dependiam quase exclusivamente de oportunidades que o Quadro Comunitário de Apoio lhes proporcionava (ex: Programa Operacional específico para a AMP, Operação Integrada de Desenvolvimento para o Vale do Ave). Apesar destes pressupostos serem positivos, a sua aplicação revelou-se difícil, em virtude da fragmentação excessiva de tutelas institucionais e da ausência de um organismo intermédio regional que articulasse as diferentes acções (DOMINGUES, PORTAS, 1998).

Na AMP verificava-se então, uma terciarização (período 1985-91) que alimentou sobretudo uma sobreprodução do sector imobiliário de escritórios e que rapidamente foi truncada com a "fuga" para Lisboa (AML) do sector financeiro e dos serviços especializados em expansão que acabaram por ter o mesmo destino. Salvaguarda-se, no entanto, o investimento nos serviços colectivos, como Universidades (públicas e privadas), hospitais, hotelaria, equipamentos culturais e comércio e serviços dirigidos ao consumo final. A consequente travagem da metrópole (AMP) remeteu-a, assim, apenas para o estatuto de mediação internacional de um tecido produtivo regional, fortemente dependente da conjuntura internacional.

O território envolvente à AMP inserido na área designada por Noroeste urbano-industrial (DOMINGUES, PORTAS, 1998), pressionados pela concorrência internacional aumentou a sua dependência externa. Com fraca capacidade competitiva, apoiado num sistema de emprego pouco qualificado, de baixa remuneração e reduzido nível de escolaridade, esta periferia industrializada, organizada em "Distritos Industriais", não conseguiu obter os alicerces necessários para desenvolver um sector de serviços qualificado de maior valor acrescentado. Por outro lado, os aglomerados

urbanos, de pequena e média dimensão, na proximidade da metrópole, à excepção de alguns como Braga e Aveiro, apresentam um claro défice de polarização, devido à incapacidade de estes se assumirem como aglomerados de funções de serviços. Este facto, é devido às fragilidades do potencial produtivo instalado regionalmente, com as características atrás referidas e pelo efeito de esvaziamento exercido pela metrópole em matéria de serviços direccionais. Como resultante do que foi dito, parece evidente o desnível existente entre o núcleo duro terciarizado da metrópole e a débil periferia industrializada envolvente, o que nos leva a concluir sobre o fraco poder de polarização direccional da metrópole (AMP). Segundo DOMINGUES e PORTAS, fica assim, explicada a menor dependência face à metrópole e a composição diversificada do sistema urbano periférico:

" (...) Persiste no entanto, a imagem de que sendo frágil a capacidade direccional do centro, também será menos dependente e mais compósita a condição periférica, a começar pela própria periferia imediata da cidade do Porto. (...) *Toda esta área da "cidade alargada" limitou-se, assim, aos serviços distributivos, como transporte, armazenagem, distribuição, importação e exportação, assumindo a metrópole (AMP) o papel de nó de uma rede internacional na periferia da Europa, mediador de um tecido regional de grande dependência externa e de fragilidade económica*" (cf. DOMINGUES, PORTAS, 1998:11).

Com todos estes pressupostos, estavam assim criadas condições suficientes para questionar o modelo territorial de urbanização e da relação que a metrópole (AMP) está a produzir com a envolvente regional, abordadas já por vários autores (SÁ, AFONSO, 1990; FERRÃO,1993; QUATERNAIRE,1995; DOMINGUES,PORTAS, 1998; CEFA, 2000). Não só estava posto em causa a intensidade do papel centrípeto da metrópole como também a eventual ruptura metrópole/região, opondo-se, claramente, um modelo de continuidade, habitualmente denominados como "metrópole fragmentada", "conurbação" ou "metrópole-região" (DOMINGUES, PORTAS, 1998). De facto, estas questões relativas ao padrão territorial da urbanização difusa verificada na "cidade alargada" (SILVA, 1998) ou estendida, aqui reflectida, bem como as relações entre os diversos fragmentos é a de que está a emergir uma nova forma urbana que se aproxima da "metapole" definida por ASCHER (1998). Trata-se por isso, de um espaço relacional descontínuo, cuja mancha urbano-industrial se produz de forma difusa, com muitas continuidades entre uma área metropolitana e o território periférico envolvente.

Contudo, o interior da AMP é marcado por um centro consolidado, rodeado por uma coroa periférica pontualmente assinalada por situações de centralidade que emergiram de antigos centros dos municípios ou, mais recentemente, de pequenos núcleos tangentes a eixos estruturantes e nós rodoviários. A sua estrutura parece, assim, caminhar progressivamente, para um esquema policêntrico, embora de centralidades não equivalentes, explicado, em grande parte, pelo padrão aglomerativo da localização dos serviços de natureza direccional, mais sensíveis aos efeitos de aglomeração e de economias de escala e de uma diferença qualitativa dos mesmos, concentrando-se na aglomeração funcional do concelho do Porto e alguns territórios adjacentes os de maior qualidade (ensino superior, cultura e lazer, comércio especializado de qualidade, hotelaria, serviços às empresas,...) (DOMINGUES, PORTAS, 1998). Importa ainda referir que o papel do sistema arterial da rede viária foi uma peça fundamental na formação deste modelo de urbanização. O seu traçado permite, por um lado, a interligação entre pólos centralizadores, evoluindo numa lógica de independência e competitividade tornando-se complementares, quer ao núcleo portuense, quer aos outros aglomerados urbanos. No entanto, a alteração de escala nas intervenções urbanas associadas aos novos traçados poderão originar rupturas na articulação com os tecidos preexistentes de carácter difuso.

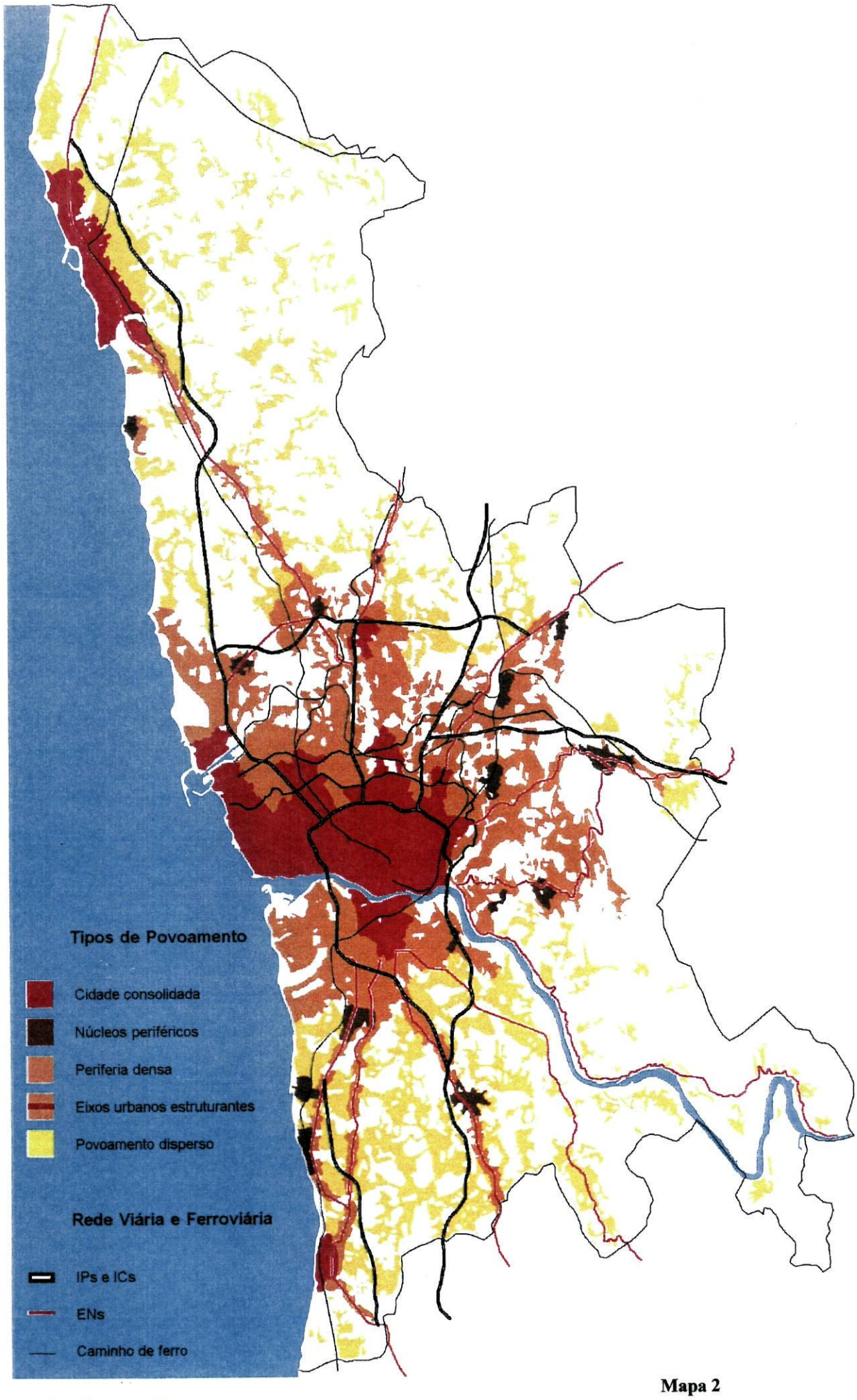
Perspectiva-se, no entanto, que o aumento dos níveis de motorização e de mobilidade completem este cenário de coesão funcional crescente da "cidade alargada", progressivamente estruturada, por grandes eixos de alta capacidade, que modificaram distâncias-tempo e diminuíram afastamentos geográficos. A julgar pelas dinâmicas mais recentes é, no entanto, provável que a sobreposição da nova lógica viária/ferroviária e de transportes rápidos sobre o tecido preexistente, estabeleça predominantemente as ligações intercidades, manifestando-se os efeitos-túnel descritos por ASCHER (1998) e que induz fortes descontinuidades espaciais. Por isso, independentemente dos cenários que se possam prever, o que está em causa é a aceitação de um novo modelo de urbanização, de tipo espontâneo, em construção, e a necessidade de uma entidade racionalizadora, capaz de regular um macro-plano ou uma política territorial que abarque um território tão extenso. Sem estas peças fundamentais ficará comprometido qualquer exercício de planeamento estratégico, de modo a compatibilizar prioridades, tirando partido de "oportunidades" e potencialidades, bem como contrariar possíveis deseconomias criadas pela dispersão (DOMINGUES, PORTAS, 1998).

2.5 Inserção da área de estudo no espaço territorial metropolitano

O território escolhido para estudo de caso" A envolvente ao nó rodoviário da Afurada" corresponde a uma pequena parcela da mancha urbana que constitui a Área Metropolitana do Porto que pela diversidade das suas componentes urbanas possui aspectos simultaneamente singulares e outros comparáveis aos existentes nas grandes aglomerações urbanas metropolitanas. Daí, o interesse particular no seu estudo (mapa 2).

Após uma abordagem ao novo modelo de urbanização "a urbanização fragmentada e difusa" e a diferentes processos explicativos deste padrão de ocupação urbana, nas metrópoles e áreas metropolitanas territorialmente expandidas, importa agora transferir, para a Área Metropolitana do Porto, com as devidas precauções relativamente às especificidades locais, os aspectos fundamentais que se manifestam na nossa área de estudo. A preocupação em formular uma leitura sobre a cidade alargada do Porto, reflectindo sobre a problemática subjacente a conceitos como "periferia", "cidade emergente", "cidade compacta" ou "cidade difusa" trabalhado por outros especialistas, dos quais se destacam inúmeros estudos recentes, nomeadamente SILVA e CEFA (SILVA,1998; CEFA,2000) para o caso do Porto relativamente à sua Forma Urbana, só será possível com o conhecimento pormenorizado deste território, procurando, em simultâneo, a interligação das novas dinâmicas da urbanização com os tecidos preexistentes .

Essa leitura teve para nós como pressuposto a dicotomia entre o território identitário central, compacto, que se denomina como "cidade" e o extenso tecido envolvente que alguns classificam como amorfo, instável e desarticulado, vulgarmente designado por periferias e/ou subúrbios. É para nós claro, talvez pela vivência diária neste espaço, que as imediações da cidade do Porto terão outras referências identitárias distintas das do núcleo da cidade, mas igualmente importantes. As transformações urbanas relativamente recentes verificadas na nossa área de estudo são a prova evidente da importante mutação que ocorre neste tecido urbano metropolitano.



Mapa 2

Fonte: CEFA, 2000.

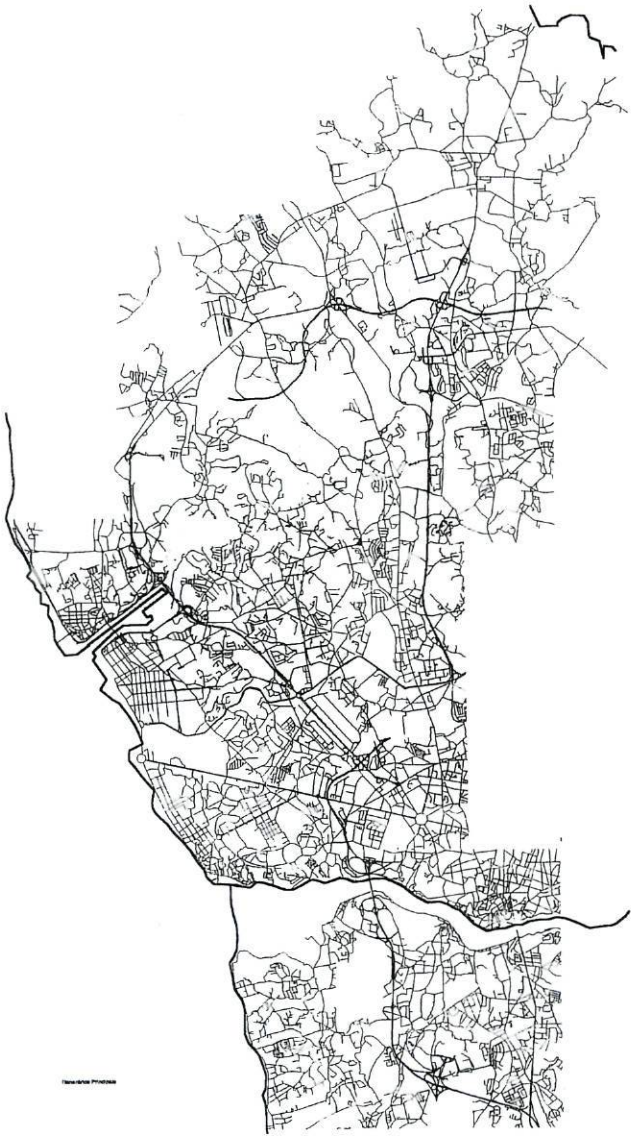
É sobre a noção de "Cidade Alargada" ou de "Aglomeração Urbana", definida por L.Pedro Silva (SILVA,1998), que nos propomos trabalhar e aprofundar e que ele qualifica da seguinte forma:

"(...) a Aglomeração Urbana do Porto, um território contínuo, composto de polaridades diversas, heterogéneo, mas onde se encontra a coesão que pode definir e delimitar uma área com fortes ligações de dependência, fenómeno reforçado pela densidade populacional, com valores superiores ao do território envolvente" (cf. SILVA, 1998: 51).

Os limites geográficos deste território urbano difuso, de que fala o autor acima citado, não correspondem a nenhum limite administrativo vigente. Foi, no entanto, definido, tendo por base as densidades populacionais por freguesias já trabalhadas por Isabel Breda (BREDA, 1992), pelo conhecimento do terreno e pela definição do território de suporte dos fluxos diários da população e continuidade de ocupação, que definem, de certa forma, uma coesão generalizada. Sendo assim, este território foi definido a Norte, pelo IC24; a Este, pela Serra de Valongo; a Sul, pela N222, A1 e 109-2 no Concelho de Vila Nova de Gaia e a Poente, pelo mar (ver mapas 3 e 4).

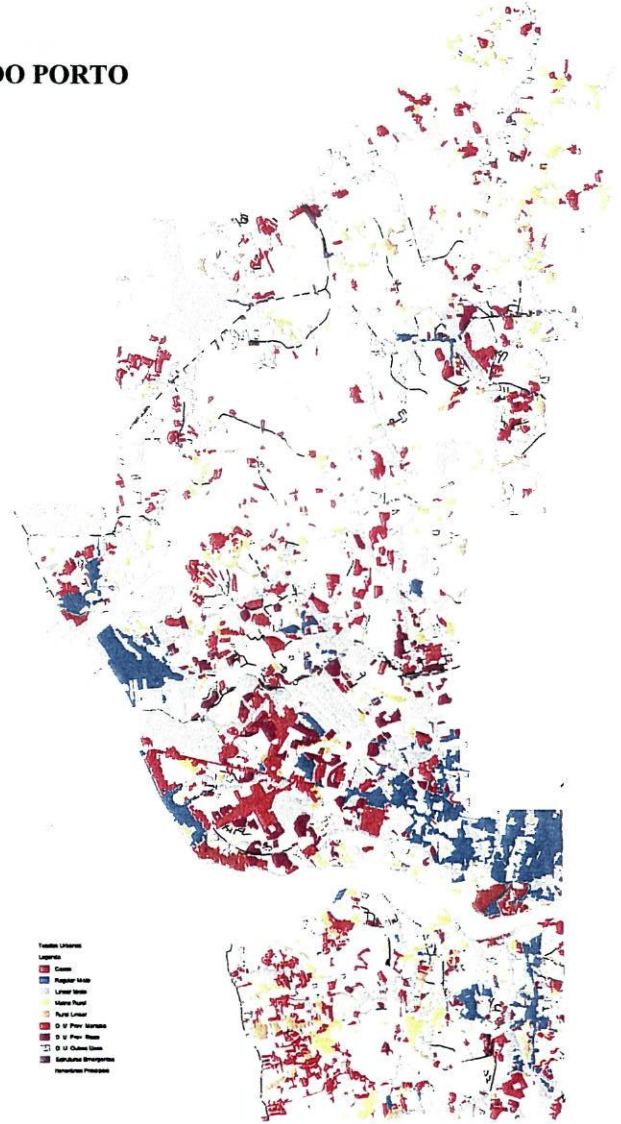
Partindo, assim, de um âmbito mais alargado, a Área Metropolitana do Porto, onde é possível identificar as características da Cidade Difusa é sobre o território imediatamente vizinho a esta cidade, na margem sul do Rio Douro e proximidade da Ponte da Arrábida, que se debruça o nosso estudo. Claramente marcado por uma expansão urbana espontânea difusa, com marcas de ruralidade, evidencia uma vitalidade demográfica comum a outros municípios mais dinâmicos envolventes ao núcleo central e uma progressiva densificação da ocupação urbana. Corresponde a um território de confluência, na qual sobre o desenvolvimento urbano axial e a herança histórica de matriz de povoamento rural-disperso, com forte parcelamento, se sobrepõe a lógica das grandes artérias viárias. Neste espaço territorial coabitam, por isso, formas urbanas que testemunham claras preexistencias e outras que resultaram de transformações recentes reveladoras das diferentes etapas do processo de crescimento e recomposição urbanos (ver mapa 5).

AGLOMERAÇÃO URBANA DO PORTO



Rede Viária - Esc. 1/100 000

Mapa 3

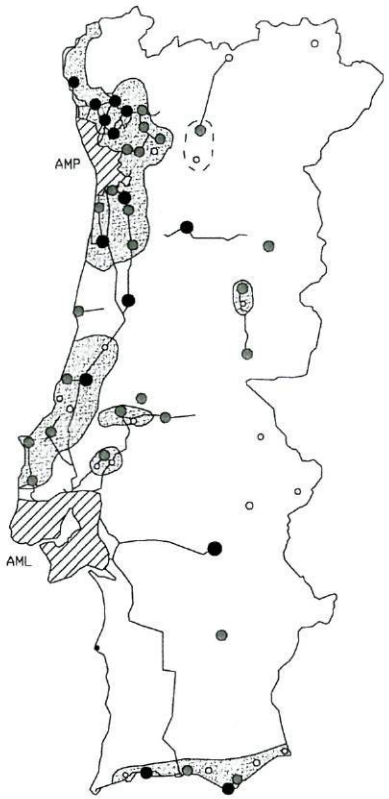


Estruturas Urbanas na AMP - Esc. 1/100 000

Mapa 4

Fonte: SILVA, 1998; CEFA, 2000.

MAPA DE ENQUADRAMENTO



Legenda :

- Áreas Metropolitanas
- Áreas Urbanas de Alta Densidade
- Áreas Deprimidas Económicas e Demográficas
- —> 5.000 Veículos (média anual / tráfego)

Centros Urbanos

- ● > 40.000 Habitantes
- ◍ 21.000 - 40.000
- ○ 10.000 - 21.000
- • Porto de Sines

ESCALA: 1/2.500.000

Fonte : GEOIDEIA, 1993



ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

ÁREA DE ESTUDO

ESCALA: 1/300.000

Fonte Cartográfica:
CCRN



ÁREA EM ESTUDO : ENVOLVENTE DO NÓ DA AFURADA

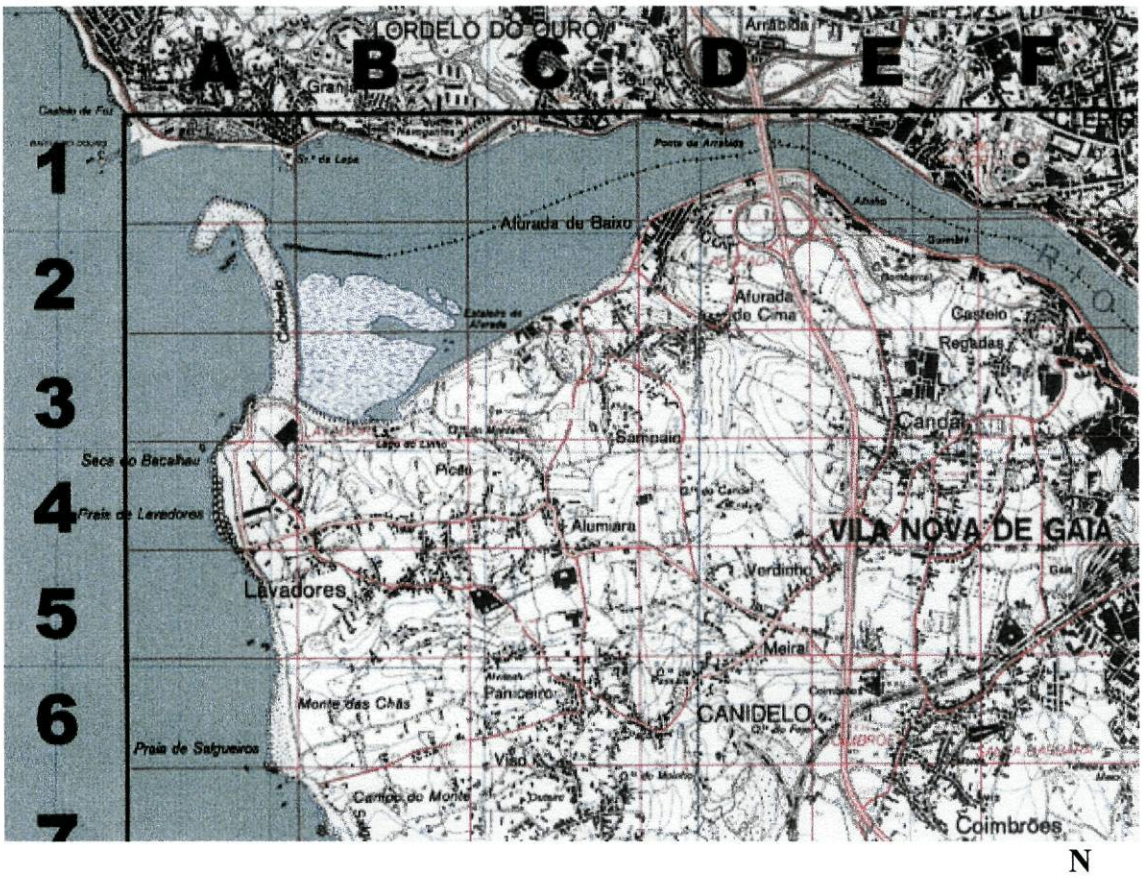
ESCALA: 1/40.000

Fonte Cartográfica:
CMG: Carta Topográfica 1/1000
Actualização Própria

Mapa 5

Deste modo, o universo potencial escolhido na nossa análise é composto por 30 cartas em formato digital, à escala 1/1000, definidas pela quadrícula representada no mapa que se segue e que se apresentam referenciadas pelo seguinte sistema de codificação alfanumérico: 1D; 1E; 2C; 2D; 2E; 2F; 3A; 3B; 3C; 3D; 3E; 3F; 4A; 4B; 4C; 4D; 4E; 4F; 5A; 5B; 5C; 5D; 5E; 5F; 6A; 6B; 6C; 6D; 6E; 6F (ver mapa 5).

Mapa 6



Fonte: C.M.G - Gabinete de planeamento urbanístico, 1999

A base digital utilizada, limpa de certos "layers", foi fornecida pelos serviços de planeamento urbanístico da Câmara Municipal de Gaia e teve por base o levantamento aerofotogramétrico da carta n º 122, realizado à escala 1/1000, datado de Maio de 1990. No entanto, para uma melhor facilidade na apresentação da área de estudo e tendo em conta as potencialidades da cartografia digital, na redução e/ou ampliação da escala optámos pela escala 1/20 000 para a representação deste território.

Capítulo 3 - A Expansão Urbana e a dinâmica demográfica

3.1 A Dinâmica demográfica e a expansão territorial urbana

Este capítulo pretende evidenciar a forma de expansão do território envolvente da cidade do Porto, tendo por base o estudo da trajectória de evolução da população da Área Metropolitana e, com mais pormenor, a do concelho de Vila Nova de Gaia, bem como a análise da interdependência da dinâmica populacional com outras realidades económicas e sociais, como a questão habitacional e a influência dos grandes eixos viários.

Partimos da década de 60, marco temporal importante para a compreensão das transformações ocorridas na cidade «alargada» da Aglomeração Urbana do Porto (SILVA, 1998), com reflexos relevantes nos desafios actuais da nossa área de estudo.

Tendo presente inúmeros estudos sobre esta problemática, está já assimilado o facto do crescimento demográfico da Área Metropolitana do Porto não se ter verificado de modo uniforme, nem no tempo, nem no espaço. Com 1 117 820 habitantes residentes em 1981 e cerca de 1,2 milhões na actualidade, esta área metropolitana tem registado as mais elevadas taxas de crescimento demográfico da Região Norte. Salienta-se a década de 60, cujos valores se apresentaram positivos para a área metropolitana, contrastando com os valores negativos registados pela Região Norte e Continente (quadro 1).

Quadro 1 - Variação da População 1950-1991 (%)

	1950/60	1960/70	1970/81	1981/91
Continente	4.7	-2.1	14.8	0.28
Região Norte	7.8	-0.7	12.6	1.8
A.M.P.	13.8	11.3	20.1	3.1

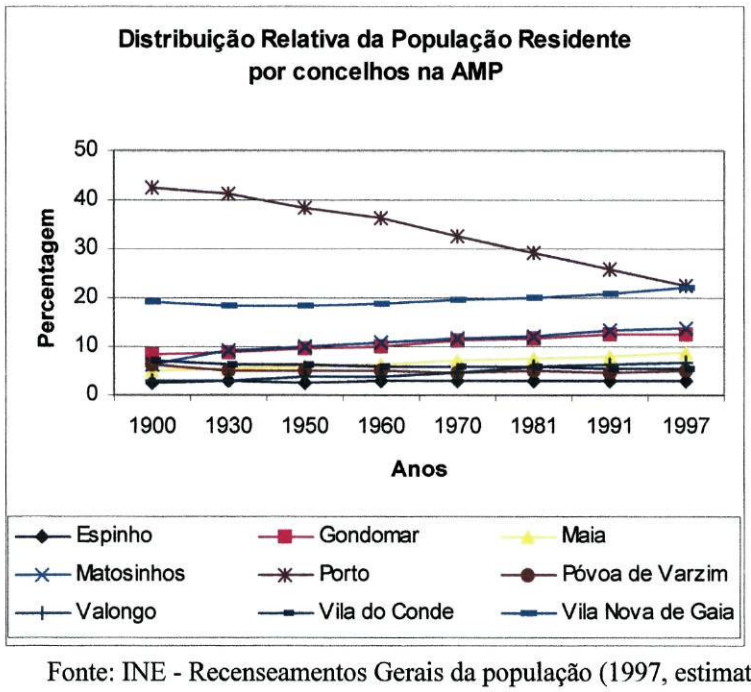
Fonte: INE, Recenseamentos da População

O crescimento do conjunto metropolitano surge, assim, sustentado por uma dinâmica demográfica distinta entre os concelhos, cabendo sublinhar a inexistência de um quadro

homogéneo na actualidade, não só do Porto face aos outros concelhos, como também relativamente àqueles que geograficamente são mais excêntricos.

Numa primeira fase, até início do século XX, o concelho do Porto registou um crescimento mais acentuado face aos outros concelhos, tendo estabilizado progressivamente até meados dos anos sessenta, a partir dos quais começa a perder percentualmente população. (MATOS,89)

Gráfico 1



Fonte: INE - Recenseamentos Gerais da população (1997, estimativa).

Os restantes concelhos, fundamentalmente os que constituem o Grande Porto (BREDA,1992), (Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia), cresceram continuamente, polarizando praticamente todo o dinamismo demográfico da AMP. Os elementos obtidos através do levantamento intercensitário realizado em 1997, permitem confirmar que esta tendência não foi invertida nos últimos anos. Apresentando o Porto um volume aproximado de 270 mil habitantes em 1997, estes dados revelam um decréscimo de cerca de 32 mil residentes nesta metade da década de 90 (quadro 2).

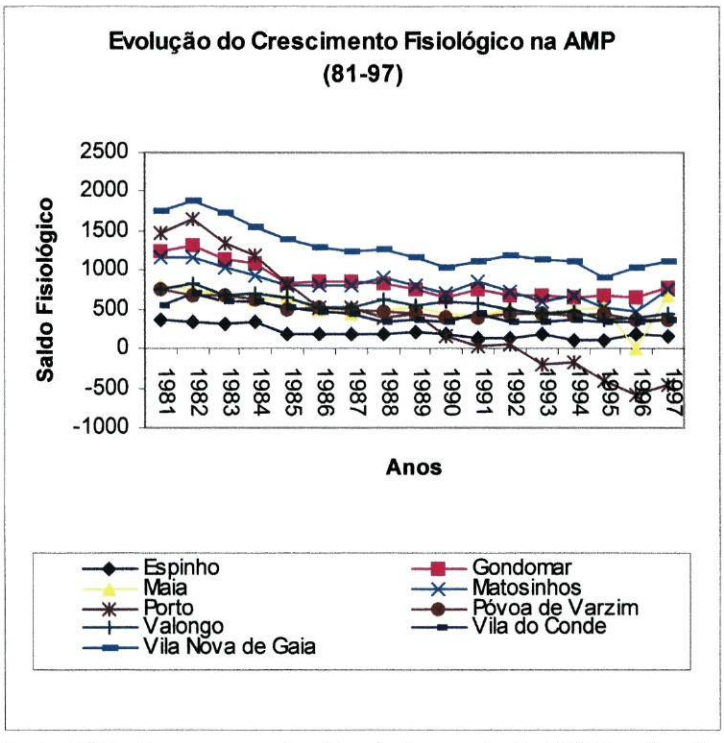
Quadro 2 AMP - Distribuição Relativa da População Residente por Concelhos

Concelhos	1900	1930	1950	1960	1970	1981	1991	1997
Espinho	2,4	2,8	2,7	2,8	3,1	2,9	3,0	3,0
Gondomar	8,3	8,9	9,7	10,1	11,3	11,7	12,3	12,7
Maia	5,2	5,3	6	6,4	6,9	7,3	8,1	8,6
Matosinhos	6,4	9,1	10	10,9	11,8	12,2	13,3	13,8
Porto	42,4	41,1	38,3	36,3	32,5	29,3	25,8	22,5
Póvoa de Varzim	6,3	5,2	5,2	4,8	4,6	4,9	4,5	4,9
Valongo	3	3,1	3,8	4,0	4,5	5,7	6,4	6,7
Vila do Conde	7	6,1	6,1	5,9	5,8	5,8	5,6	5,6
Vila Nova de Gaia	19,1	18,4	18,2	18,8	19,5	20,2	21,0	22,2
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Fonte: INE- Recenseamentos Gerais da População; Estimativas da População Residente 1997

Importa notar que este ritmo de perda populacional cuja taxa de variação relativa a 91/97 é de -10.7%, valor que se manifestou superior ao registado para o período 81/91 (-7.6%) é revelador de um agravamento da tendência centrífuga deste concelho, marcado também pelo decréscimo do seu crescimento natural.

Gráfico 2

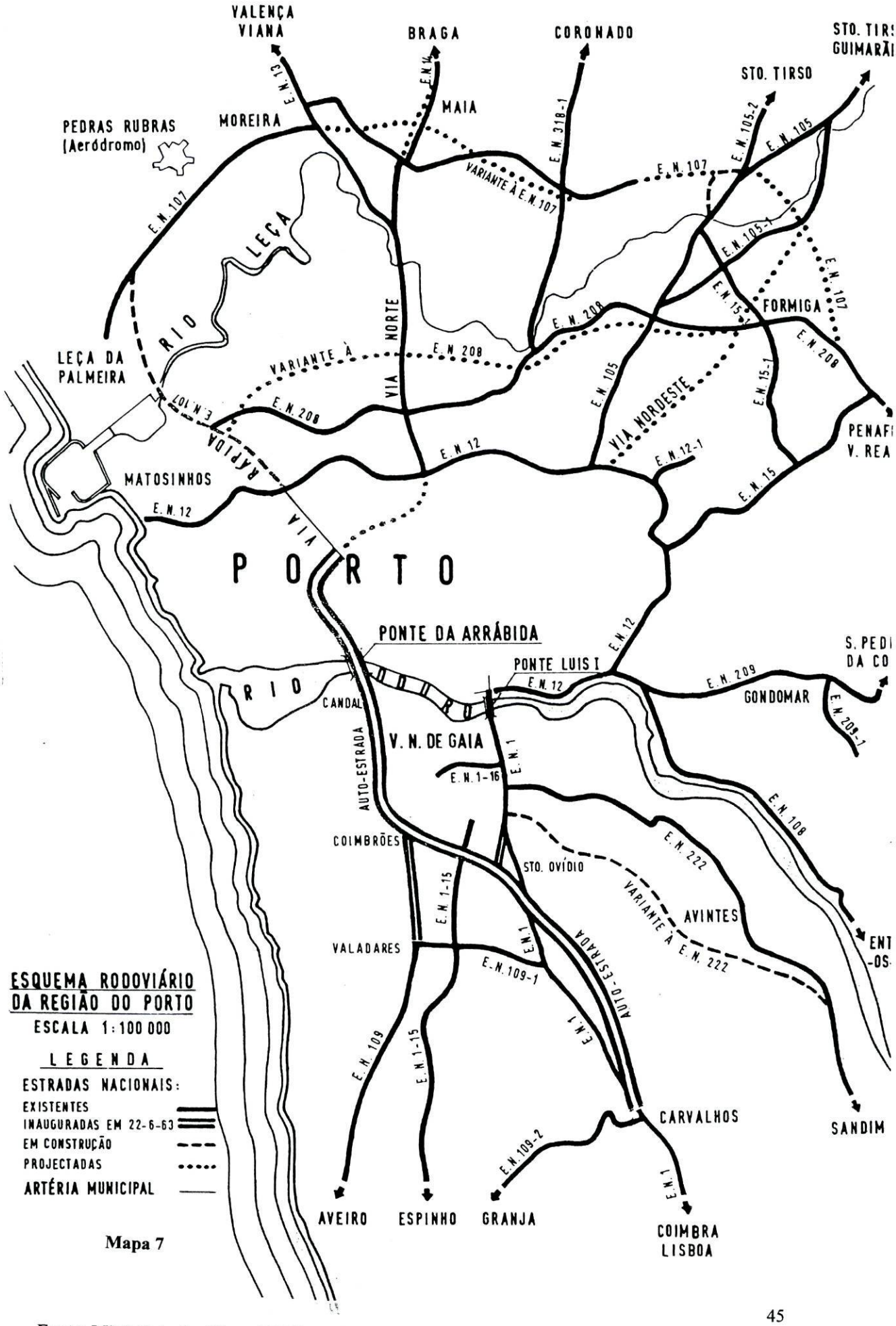


Fonte: INE - Recenseamentos Gerais da população (1997, estimativa).

Não menosprezando o crescimento fisiológico registado internamente à AMP, que nas duas últimas décadas, 80 e 90, revelou uma quebra progressiva, também observável à escala nacional e europeia, é sobretudo devido às migrações da população vindas do exterior à área metropolitana que se explica o seu crescimento demográfico. Contribuíram para este facto, desenvolvimentos infraestruturais recentes e outros que remontam desde a segunda metade do século XIX (MATOS, 1989).
Fazendo referência a algumas dessas obras de impacte metropolitano no início dos anos 60, como a Via Rápida, eixo de ligação rápido entre Porto/Leixões/Aeroporto, estruturando uma zona industrial próspera no interior do concelho do Porto e que permitiu a abertura de uma frente de urbanização N/S a poente da área metropolitana, a Via Norte, eixo rápido de ligação entre o Porto e Maia com ocupação industrial confinante, a Ponte da Arrábida e acessos, ligando ao Sul pela auto-estrada A1 (Porto/Lisboa), constituem os marcos do 1°ciclo de grandes obras fundamentais neste processo de expansão. Outras, que lhes foram anteriores, tornaram-se primordiais para o crescimento nos concelhos periféricos. São exemplo disso, as linhas férreas do Minho e Douro, bem como as estradas de Penafiel, Guimarães e Braga, de grande influência no crescimento dos concelhos de Valongo, Gondomar, Maia e Matosinhos. A linha da Póvoa de Varzim contribuiu para o crescimento dos aglomerados populacionais de toda a faixa litoral Norte até Vila do Conde (MATOS,89) (Ver mapa 7)

Por outro lado, a construção das pontes D.Maria II e D.Luís I ainda durante o século XIX e, mais recentemente a Ponte da Arrábida já referida, facilitaram a expansão e o crescimento do concelho de Vila Nova de Gaia e de toda a faixa litoral a sul do Douro até Espinho. O investimento público em infraestruturas viárias só retoma em finais da década de 80, verificando-se, entretanto, que o crescimento metropolitano ocorrera sem uma programada expansão. O mesmo se verificou relativamente ao sistema de transporte público, ferroviário e rodoviário, de importância ainda reduzida na estruturação da mancha urbana.

O processo de crescimento centrífugo da Aglomeração Urbana do Porto marcou este território metropolitano, já desde os anos 60, situação que se estendeu até aos nossos dias, fundamentalmente explicada pelo acréscimo de mobilidade populacional que se foi sentindo por todo o país.



Mapa 7

Fonte: Ministério das Obras Públicas - JAE, 1963.

Por um lado, devido à emigração para os países mais desenvolvidos da Europa e, por outro, Lisboa evidenciava a sua importância como destino dos movimentos migratórios internos. O núcleo urbano do Porto já se revelava como um pólo emissor de população ou lugar de transferência, cujo destino era fundamentalmente a capital ou os concelhos periféricos. Em plenos anos 70, cresciam as deslocações residenciais da população do epicentro urbano para a sua periferia, bem como a fixação de imigrantes provenientes de fora da AMP, reflectindo-se na estrutura etária mais rejuvenescida apresentada por vários concelhos periféricos (BREDA,92).

É sobretudo a partir da década de 60 que os concelhos periféricos asseguram a função de suporte residencial da mão-de-obra que exerce a sua profissão na cidade do Porto, usufruindo da rede precária periférica de transportes públicos urbanos, tendo-se intensificado, deste modo, os movimentos pendulares diários. Foram vários os factores que contribuíram para essa descentralização residencial, dos quais destacamos a especialização funcional da cidade definida pelo Plano Auzell, 1962, através do seu zonamento, o valor diferenciado do uso do solo, o movimento centrífugo da indústria, a evolução do preço da habitação face aos rendimentos disponíveis das famílias, a reduzida oferta de habitação social, a legislação do mercado de arrendamento e a melhoria da acessibilidade intrametropolitana, entre outros. Para I.Breda (BREDA,1992), os contornos fundamentais que explicam a evolução espacial do Grande Porto desde 1960, baseiam-se em três factores fundamentais: o peso do sector terciário na absorção do emprego com forte concentração no concelho do Porto; a centrifugação espacial da indústria transformadora e, por consequência, do emprego industrial, dando origem a bolsas de emprego policentradas e, por último, a ampliação da funcionalidade residencial dos concelhos periféricos. Para esta autora, as tendências evolutivas da população activa, relacionada com estes sectores de actividade, tiveram uma responsabilidade acrescida no crescimento excêntrico da população da AMP (BREDA, 1992).

É, no entanto, com o intuito de resolver o seu principal problema, a habitação, que a população que vivia no interior da cidade e aquela que entretanto migrou para a AMP, se vai fixar nos concelhos periféricos. Não é, por isso, surpreendente o decréscimo da população na cidade do Porto, sentida fundamentalmente nas freguesias mais centrais na década de 70, enquanto que os concelhos restantes registavam aumentos significativos (Quadro 3).

Quadro 3 - Evolução da População Residente no Concelho do Porto

Freguesias	POPULAÇÃO RESIDENTE				
	1960	1970	1981	1991	1996
Núcleo Central S.Nicolau, Vitória, Sé, Miragaia	38.793	32.200	27.961	20.342	17.274
Periferia Central Massarelos,Cedofeita, S.Ildefonso, Bonfim	120.772	103.280	105.691	90.330	79.325
Periferia exterior Aldoar, Campanhã, Foz do Douro, Lordelo do Ouro, Nevogilde, Paranhos, Ramalde	143.855	166.175	193.716	191.800	193.822
Cidade do Porto	303.420	301.655	327.368	302.472	290.421

Fonte: INE
Adaptado MARTINS, Isabel (1998).

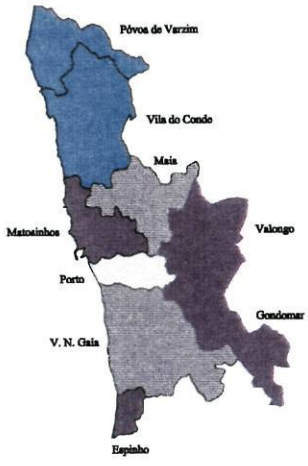
No período 60/70, o crescimento efectivo para a AMP foi de 90 869 habitantes, correspondendo a uma variação de 10.8%, pelas razões atrás apontadas. Os concelhos de Gondomar e Valongo apresentaram as maiores taxas de variação percentual 24.2% e 23.9% respectivamente, seguido de Espinho com 21.3% e Matosinhos com 20%. O concelho do Porto é o único que revela uma taxa de variação negativa -0.6% (Ver mapa da taxa de variação 60/70: pág. 48).

É contudo na década de 70 que se verifica um crescimento populacional significativo em todos os concelhos da área metropolitana, salientando-se, mais uma vez, o concelho do Porto com uma taxa de variação mais pequena relativamente aos outros concelhos, apenas 8%. Importa referir que o crescimento referido durante este período, explicado pela atracção de imigrantes para os dois maiores centros urbanos do país, é também explicado pelo regresso de residentes das ex-colónias após 1974 (MATOS,1989; CCRN,1987).

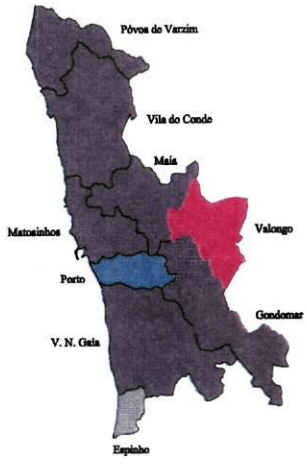
O crescimento efectivo apresentado, neste período, na AMP foi de 191 377 habitantes, correspondendo a uma taxa de variação de 20.6%. O concelho de Valongo foi o que apresentou a taxa de variação percentual mais elevada, 55.6%, seguido da Maia, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia embora com valores bastante inferiores àquele, 27.6%, 26.4% e 25.1% respectivamente (Ver mapa da taxa de variação70/81: pág.48).

Variação da População da Área Metropolitana do Porto por Concelhos

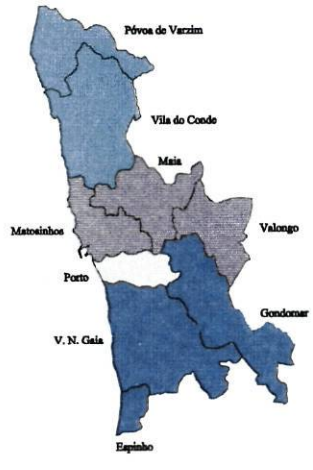
1960/70



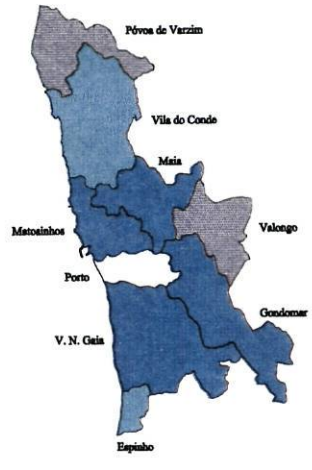
1970/81



1981/91



1991/97



LEGENDA:

N

	< -10 %
	[-10 ; 0[
	[0 ; 5 [
	[5 ; 10 [
	[10 ; 20[
	[20 ; 30[
	> 30 %

Fonte: INE

Tratamento e execução pela própria

ESCALA 1/1 000 000

Mapas 8, 9, 10, 11

No período 81/91, o crescimento efectivo populacional para a área metropolitana foi inferior às anteriores décadas, 49 880 habitantes, correspondendo a uma taxa de variação de 4.5%. O concelho que apresentou maior taxa de variação foi igualmente Valongo com 15.5%, seguido da Maia com 14% e Matosinhos com 11.1%. Póvoa e Vila do Conde foram os concelhos periféricos com menor taxa de variação, apresentando respectivamente 1% e 0.7% (Ver mapa da taxa de variação 81/91: pág.48).

Destaca-se, no entanto, a taxa de variação negativa mais elevada para o concelho do Porto, -7.6%, claramente centrífugo face à mobilidade residencial. Parece claro, no entanto, que a expansão excêntrica da população não se estende para os concelhos mais periféricos da área metropolitana, questão já evidenciada por vários especialistas, limitando-se fundamentalmente aos que constituem o Grande Porto (BREDA, 1992). (Ver Quadro 2)

Recorrendo aos dados mais recentes, a primeira metade da década de 90 revela que a tendência de crescimento demográfico da AMP foi atenuada, apresentando um crescimento efectivo de 29 050 habitantes aproximadamente e uma taxa de variação de 2.5%. O valor da taxa relativamente ao concelho do Porto, mantém-se negativo, -10.7%, tendo sido alterada a tendência decrescente apresentada pelos concelhos de Vila do Conde e Póvoa de Varzim com 3.8% e 6.1% respectivamente (Ver mapa da taxa de variação 91/97: pág. 48).

Em suma, fica comprovado o forte dinamismo demográfico da AMP, após os anos 60 e, sobretudo, durante a década de 70, tendo estabilizado nos anos seguintes. A quebra populacional mais acentuada na cidade do Porto manifesta, decididamente, a continuidade do crescimento descentralizado da população e a perda de importância da função residencial neste concelho, em favor daqueles que se localizam na proximidade desta cidade. O concelho de Vila Nova de Gaia é um dos preferenciais, como ficou comprovado pela sua taxa de evolução.

3.2 A Mobilidade e Variação Demográfica no Quadro Metropolitano

Do ponto de vista da dinâmica natural, cada vez mais lenta no Porto - concelho incapaz de garantir a reposição das gerações, acresce o facto de se estar a verificar uma incapacidade de retenção do seu potencial demográfico, como se pode verificar através do quadro 4. Este movimento centrífugo da população ainda activo repercute-se na dinâmica da estruturação do território metropolitano.

Quadro 4 - Trocas Inter-concelhias com origem e/ou destino nos concelhos da AMP(1985-91)

Concelhos	Pop.Residente (1991)	Imigrantes Internos	Emigrantes Internos	Saldo Migratório Interno	Taxa de Saldo Migratório Interno(%)
Espinho	34956	948	1191	-243	-0,7
Gondomar	143178	8688	5366	3322	2,32
Maia	93151	8453	4585	3868	4,15
Matosinhos	151682	12563	5754	6809	4,49
Porto	302472	11918	29191	-17273	-5,71
Póvoa de Varzim	54788	1746	1419	327	0,6
Valongo	74172	6162	3604	2558	3,45
Vila do Conde	64836	2099	2065	34	0,05
Vila Nova de Gaia	248565	10997	5791	5206	2,09

Fonte: *in* (SALEIRO;TORRES, 1996, 60)
Notas: 1. A imigração/emigração interna refere-se aos movimentos de alteração de residência entre 1985 e 1991 efectuados dentro da Região Norte.
2. A Taxa de Saldo Migratório é calculada da seguinte forma: Saldo Migratório/População residente

Esta dinâmica corresponde fundamentalmente a transferências internas à AMP, salientando-se como destinos preferenciais os concelhos que constituem o anel adjacente à cidade, nomeadamente, Matosinhos, Vila Nova de Gaia, Maia, Gondomar e Valongo, segundo dados sobre a mobilidade geral da população da AMP (1985-91).

De acordo com um trabalho realizado pelo INE (Quadro 5), no período entre 1985 e 91, relativo à mobilidade residencial inter-concelhia, cerca de 42 mil indivíduos transferiram a sua residência entre os diferentes concelhos da AMP, constituindo um fluxo populacional importante. O concelho de Matosinhos, com 9504 entradas de indivíduos (22,6%), foi o que mais população acolheu oriunda de outros concelhos do Grande Porto, seguindo-se Vila Nova de Gaia que recebeu 7441 indivíduos (17,7%).

Surgem de seguida os concelhos de Gondomar (15,1%), Maia (14,7%) e o Porto (14,1%) de representatividade semelhante. Com efeito, os concelhos mais afastados do Porto, à excepção de Valongo, são os que registam menor fluxo de entradas. É de salientar que os fluxos residenciais de entrada na AMP, bem como os intra-metropolitano verificam-se fundamentalmente entre a população activa empregada e, por isso, adulta ou jovem, ou ainda deslocações do tipo acompanhamento familiar.

Quadro 5 - Mobilidade Residencial Inter-concelhia na AMP (1985/91)

Concelhos	Entradas	Saídas	Saldo
Espinho	488	581	-93
Gondomar	6382	4113	2269
Maia	6192	3417	2775
Matosinhos	9504	4406	5098
Porto	5947	21377	-15430
Póvoa de Varzim	854	768	86
Valongo	3960	2289	1671
Vila do Conde	1372	1310	62
Vila Nova de Gaia	7441	3879	3562
Total	**42140**	**42140**	

Fonte: *in* (CAMPOS; MARTINS;PINHO, 1997,49)

O concelho do Porto apesar de se revelar o mais repulsivo da AMP, estabelece com os concelhos de Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Gondomar os movimentos migratórios mais significativos, quer ao nível da residência, quer do emprego. São estes os concelhos preferenciais pelo qual se processa a maior parte dos fluxos de entrada e saída no concelho do Porto, assumindo esta cidade o papel, simultâneo, de núcleo polarizador e emissor migratório de referência dentro da área metropolitana.

A questão habitacional parece, assim, estar associada a esta força centrífuga que o concelho do Porto exerce sobre os concelhos vizinhos. Os diferentes ritmos de crescimento detectados revelam uma forma diferente de ocupação do espaço, indicando uma preferência crescente para a residência fora do Porto. Os concelhos cuja dinâmica de crescimento revelou alguma expressão, como Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia, coincidem com novas áreas de expansão residencial, isto é, espaços exteriores às principais centralidades urbanas, cujo dinamismo se fez notar. Inclusive, Vila do Conde e Póvoa de Varzim reveladores de uma fraca atractividade na década de

80, com uma taxa de atracção/ repulsão de -7,7% e -9,8% respectivamente, inverteram essa situação na primeira metade dos anos 90: Vila do Conde passou para -0,06% e Póvoa registou 0,9%. Apenas o Porto se mantém como único concelho em crescente centrifugação demográfica, com a agravante do envelhecimento progressivo da população residente nesta cidade. Contudo, os tempos mais recentes têm demonstrado uma certa filtragem no retorno à cidade, de população jovem/adulta com poder económico, para áreas da cidade em processo de intensa urbanização (veja-se o caso do mercado imobiliário na parte ocidental da cidade).

Com a finalidade de relacionar a incidência do crescimento natural e o fenómeno migratório no crescimento demográfico desta área metropolitana, decidimos aplicar a mesma metodologia utilizada por Isabel Breda, no cálculo das taxas de atracção/repulsão, utilizando os mesmos indicadores de evolução demográfica (BREDA 1992). Deste modo, constata-se que nas décadas de 80 e de 90, existe uma elevada discrepância concelhia na variação da população quando comparada com a relativa ao crescimento natural. Estes aspectos encontram-se sintetizados nos Quadros 6 e 7.

Quadro 6 - Indicadores de Evolução Demográfica (1981-91)

Concelhos	Incremento Populacional P(91- 81)	Saldo de vidas 81/91	Variação Líquida da População	Taxa de Atracção/ Repulsão (%)
Porto	-24896	8553	-33449	-10,2
V.N.Gaia	22234	15357	6877	3
Matosinhos	15184	10003	5181	3,8
Gondomar	12427	10284	2143	1,6
Maia	11472	6327	5145	6,3
Valongo	9938	6940	2998	4,7
V.Conde	434	5369	-4939	-7,7
Póvoa Varzim	540	5868	-5328	-9,8
Espinho	2547	2643	-96	-0,3
AMP	**49880**	**71344**	**-21464**	**-2**

Fonte: INE- Recenseamentos Gerais da População e Estatísticas demográficas

Quadro 7 - Indicadores de Evolução Demográfica (1991-1997)

Concelhos	Incremento Populacional P(97-91)	Saldo de vidas 91/97	Variação Líquida da População	Taxa de Atracção/ Repulsão (%)
Porto	-32412	-1718	-34130	-11,3
V.N.Gaia	17095	7594	9501	3,8
Matosinhos	13008	4626	8382	5,5
Gondomar	8842	4843	3999	2,8
Maia	9259	3025	6234	6,7
Valongo	6238	3194	3044	4,1
V.Conde	2464	2509	-45	-0,06
Póvoa Varzim	3332	2834	498	0,9
Espinho	1224	1002	222	0,6
AMP	**29050**	**27909**	**-2295**	**-0,19**

Fonte: INE- Recenseamentos Gerais da População e Estatísticas demográficas

Por outro lado, evidencia-se um padrão migratório oposto no concelho do Porto e no restante conjunto de concelhos envolventes. Enquanto que para o caso do Porto a repulsão é evidente, apresentando uma taxa de atracção/repulsão negativa, nas duas últimas décadas, 80 e 90, os restantes concelhos registaram quase todos uma atracção populacional na última década, embora com taxas individuais muito distintas. Salienta-se, no entanto, os casos de Vila do Conde e Póvoa cuja taxa de atracção se revelou negativa na década de 80, tendo atenuado esta situação no caso de Vila do Conde e invertido a situação no caso da Póvoa, no período mais recente.

Estes resultados permitem sustentar o que havíamos dito anteriormente. Comprova-se que o comportamento demográfico distinto entre o concelho urbano portuense e os restantes concelhos metropolitanos é, fundamentalmente, consequência das variações espaciais registadas na componente migratória e, por isso, menos significativas as flutuações no crescimento natural. Por outro lado, os resultados obtidos permitem-nos tornar mais clara a transformação ocorrida na população do Grande Porto, desde a década de 60, período em que este território se assumia claramente em repulsão demográfica (BREDA, 1992) (ver quadro 8).

Quadro 8 - Indicadores de Evolução Demográfica (1960-1970)

Concelhos	Incremento Populacional P(70-60)	Saldo de vidas 60/70	Variação Líquida da População	Taxa de Atracção/ Repulsão (%)
Gondomar	20476	11992	8484	10,03
Maia	10337	6972	3365	6,27
Matosinhos	18208	12862	5346	5,87
Valongo	7965	6391	1574	4,72
V.N.de Gaia	23518	18992	4526	2,87
Total periferia	80504	57209	23295	5,55
Porto	2756	57588	-54832	-18,07
Grande Porto	83260	114797	-31537	-4,35

Fonte: INE- Recenseamentos Gerais da População e Estatísticas demográficas
Adaptado BREDA, Isabel (1992).

Este facto explicado pelo carácter repulsivo do concelho do Porto, não compensado pela atractividade dos concelhos envolventes, parece estar a mudar. Embora os resultados estejam calculados em função da AMP e não apenas do Grande Porto e apesar do decréscimo do valor da taxa de atracção/repulsão apresentado para a década de 80 e metade de 90, não deixa de ser significativa a maior atractividade demográfica que a AMP revela nos tempos mais recentes.

Contudo, se por um lado é possível detectar a fuga da população residente no concelho do Porto, por outro lado é para aqui que se verificam os fluxos pendulares de entrada da população activa empregada. O Porto, assumido como centro da área metropolitana, é o principal pólo de emprego, não só desta área metropolitana, como de toda a Região Norte (o emprego é quase metade da % do emprego da AMP- quadro 9). Cerca de 114 mil activos não residentes, exercem aí a sua actividade profissional. A maior parcela reside em Vila Nova de Gaia (cerca de 22%), seguido dos concelhos de Matosinhos, Gondomar, Maia e Valongo. Importa também referir que o maior número de saídas dos concelhos de Vila Nova de Gaia, Gondomar e Matosinhos, têm como destino o Porto (PEREIRA, 1996).

Quadro 9 - População Residente Empregada, Emprego, Mobilidade e Atracção -1991

Concelhos	Pop.Res. Empregada (em % da AMP)	Emprego (em % da AMP)	Taxa de mobilidade extra-concelhia	Taxa de mobilidade intra-concelhia	Taxa de mobilidade total	Taxa Bruta de atracção	Saídas	Entradas	Saldo de Emprego (entradas-saídas)	*Ratio* Emprego/Pop.res.empregada
Espinho	3	2,4	35,6	23,8	59,4	23,8	5584	3160	-2424	0,846
Gondomar	12,2	7	50,4	15,3	65,6	16,3	32444	6226	-26218	0,593
Maia	8,4	8,2	42,8	26,8	69,6	42,9	19118	19208	90	1,002
Matosinhos	13,2	11,8	38,9	27,1	66	33,8	27118	21811	-5307	0,924
Porto	24,8	40,5	18	52,9	70,9	51,4	23614	114039	90425	1,688
P.Varzim	4,6	4,4	18,2	19,7	37,8	17,9	4423	4337	-86	0,996
Valongo	6,4	4	52,4	13,1	65,5	26,3	17853	5770	-12083	0,645
V. Conde	5,7	4,8	29,5	26,4	55,9	19,4	8925	5144	-3781	0,875
V.N.Gaia	21,6	16,8	32,1	32,4	64,5	15,7	36647	14403	-22244	0,805

Fonte: *in* (SALEIRO; TORRES, 1996, 59)

Notas: 1. Emprego = Pop.Residente empregada + Entradas - Saídas
2. Taxa de Mobilidade extra-concelhia = Saídas / Pop.Residente empregada
3. Taxa de Mobilidade intra-concelhia = Pop.Residente no concelho e trabalha noutra freguesia do mesmo concelho / População
4. Taxa de Mobilidade Total = Taxa de Mobilidade extra-concelhia + Taxa de Mobilidade intra-concelhia
5. Taxa bruta de atracção = entradas / emprego

Em suma, os movimentos pendulares no interior da AMP revelam-se, assim, claramente esclarecedores desta dinâmica interna, captando as inter-relações que se estabelecem entre as diferentes unidades geográficas, identificando a inegável atractividade reconhecida pelo Porto a nível do emprego e os concelhos contíguos, fundamentalmente a nível residencial.

A lógica residencial a favor dos concelhos envolventes à grande cidade, tem imperado nas últimas décadas, facto que explica o principal motivo desta mobilidade intra-metropolitana. No entanto, esta crescente periferização da função residencial, tem vindo a traduzir-se na densificação e compactação da mancha urbana contínua, dificultando a leitura dos contornos do seu limite. De facto, é neste espaço da cidade-aglomeração que envolve o Porto e grande parte dos cinco concelhos que lhe são contíguos, que L. Pedro Silva utiliza uma nova terminologia, designando por Aglomeração Urbana do Porto (SILVA, 1998), que se faz sentir com mais intensidade o processo de reestruturação da aglomeração metropolitana.

Trata-se de uma mancha irregular extensa que não corresponde a nenhum limite administrativo vigente, mas apenas a um território que manifesta uma continuidade na

sua ocupação, de forma difusa, representativa de uma etapa do seu processo de urbanização. Este território urbanizado tem sido estruturado pelo traçado de eixos direccionais que, encurtou distâncias e tempos de deslocação e, por novas técnicas de comunicação onde, claramente, se faz sentir a vivência do quotidiano metropolitano.

" Espaço onde a maioria das transferências de população, pelo ciclo diário residência - emprego - residência, definem uma coesão e dependência efectiva generalizada" (cf. SILVA, 1998: 59).

Dado que esta atracção para fora do grande centro parece querer manter-se, pelo facto de melhores acessibilidades em perspectiva poderem vir a criar novas centralidades ou áreas de maior atractividade, adivinha-se, deste modo, a extensão dos limites das deslocações pendulares. Podemos, assim, concluir que no quadro da dinâmica demográfica em curso no território metropolitano, parece permanecer a extensão crescente da mancha urbanizada, o crescente aumento da conectividade e complementaridade dos fragmentos urbanos e a aposta residencial nas áreas envolventes à grande cidade. Salvaguarda-se, no entanto, os casos pontuais prospectivos de revitalização urbana nas áreas mais centrais (ex: projectos urbanos habitacionais em Matosinhos Sul, junto ao Parque da Cidade).
Aproximamo-nos, por isso, da noção defendida pelo autor acima citado, de uma «Cidade Alargada» ou de uma «Aglomeração Urbana» (SILVA, 1998), cada vez mais concordante com a forma de uma nebulosa urbana, sem limites definidos.

Resumindo, podemos identificar os seguintes aspectos que caracterizam a evolução ocorrida neste espaço metropolitano:
- a evolução crescente da população de forma acentuada após os anos 60, com maior incidência durante a década de 70 e a relativa contenção durante os anos 80 e início de 90;
- o fenómeno de declínio demográfico observado na cidade do Porto que se estende especialmente na década de 80;
- a ocorrência de movimentos activos de descentralização da função residencial para os territórios periféricos;
- os ganhos populacionais verificados, fundamentalmente nos concelhos de Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Valongo e Gondomar;

- as densidades decrescentes centradas no Porto com a emergência de áreas pontuais de forte concentração populacional noutras áreas da AMP;
- densidades ainda muito baixas, fundamentalmente em áreas limítrofes da AMP, mas com tendência para uma maior densificação;
- a mancha central de concentração urbana, dos anos 90, caracteriza-se por ultrapassar os limites administrativos da cidade do Porto, sem contornos definidos, constituindo a Aglomeração Urbana do Porto (SILVA,1998).
- Relativamente ao emprego, embora o concelho do Porto se assuma como principal pólo de emprego da AMP (40.5%) verifica-se uma crescente capacidade de fixação do emprego nos concelhos periféricos, nomeadamente Vila Nova de Gaia (16.8%) e Matosinhos (11.8%).

Contudo parece-nos importante referir que apenas a análise do quadro demográfico não seja suficiente para explicar a extensão crescente da mancha urbanizada, nem a configuração polinucleada que temos vindo a verificar na AMP. Como já foi referido, o traçado da malha viária macro e micro neste território, a melhoria da acessibilidade e mobilidade da população e os efeitos resultantes quer da dispersão da população, quer da tendência à re-centragem urbana, em pontos ou aglomerações da área metropolitana são factores importantes para a compreensão do sistema territorial metropolitano e as suas dinâmicas de transformação.

3.2.1 A Trajectória Demográfica do concelho

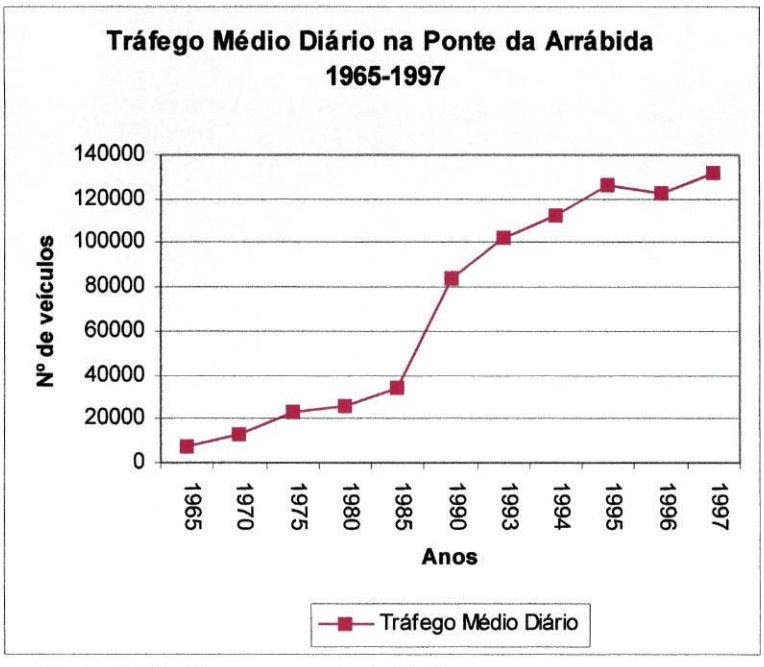
O concelho de Vila Nova de Gaia integrado na AMP, composto actualmente por 24 freguesias e uma superfície de 170,82Km2, beneficiou da sua situação geográfica privilegiada por uma frente de rio e de mar, favorável à fixação populacional. O seu passado histórico enriquecido, em parte, pela armazenagem e exportação do tradicional vinho generoso do Douro, contribui não só para o seu desenvolvimento económico, como também para a imagem de marca da cidade.
São as freguesias urbanas de S.ta Marinha e de Mafamude que constituem o núcleo urbano principal - a cidade de Vila Nova de Gaia. Contudo, a diferenciação entre as áreas envolventes e este núcleo principal não é muito clara, resultado de um processo de

expansão do povoamento, que se fez fundamentalmente ao longo das principais vias de comunicação, dando origem à coalescência dos lugares (MATOS, 1989).

A formação de áreas preferenciais de crescimento urbano, associada à maior ou menor acessibilidade existente, conduziu a manchas diferentes de ocupação do solo e a um desenvolvimento distinto. O concelho apresenta-se, assim, sob a forma de uma mancha mesclada de áreas com características rurais e outras urbanas que se traduz numa multifuncionalidade do uso do solo e na pluriactividade de grande parte da sua população.

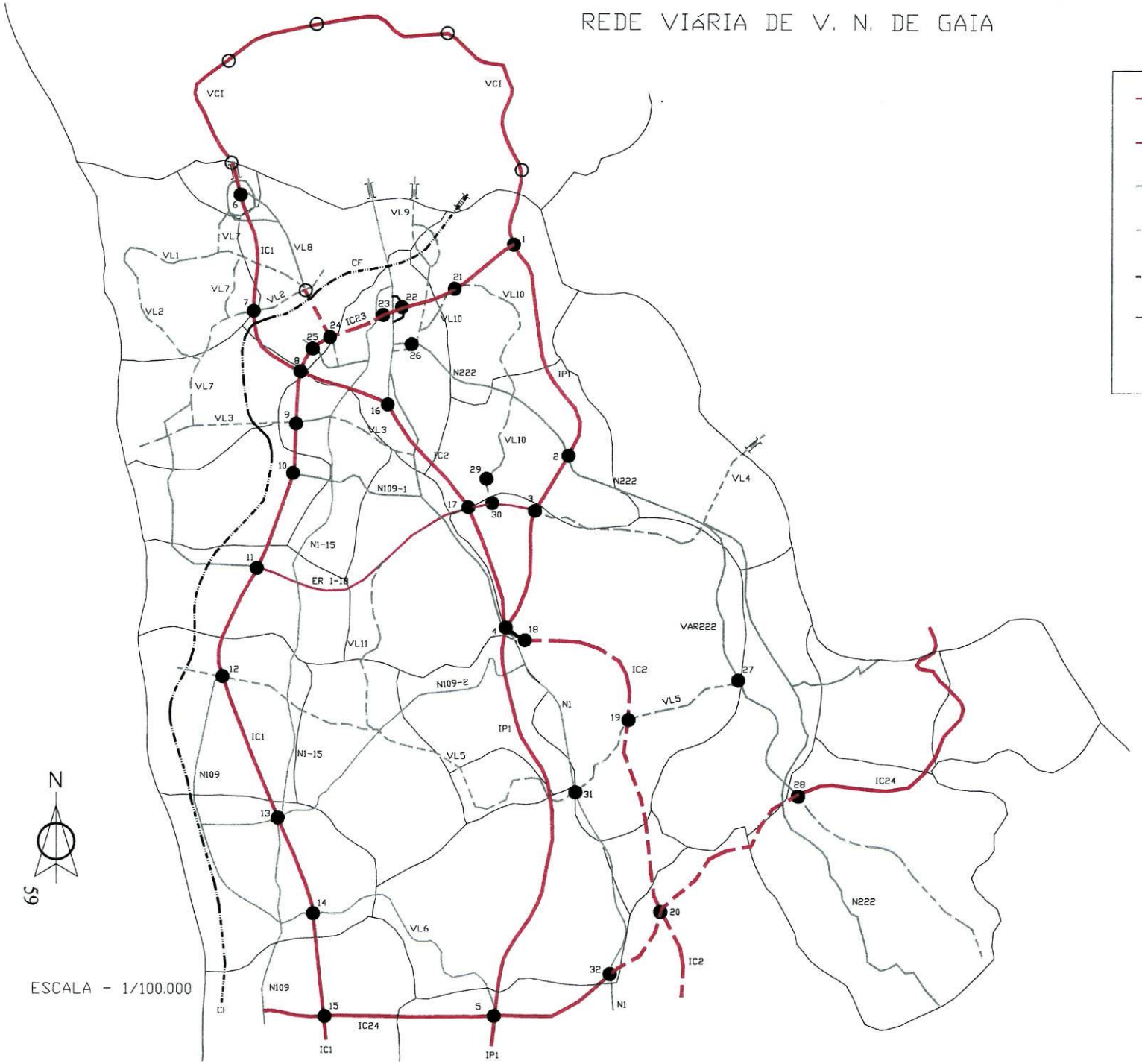
É a década de 60 que vai marcar a alteração ao nível do povoamento e da demografia, nas suas diferentes vertentes, em particular nas freguesias do litoral. A expansão da rede de transportes públicos e a vulgarização do transporte privado que se intensificou após a construção da Ponte da Arrábida em 1963, aumentou o número de fluxos entre as duas cidades que flanqueiam o rio Douro na proximidade da sua foz, estendendo para este concelho as áreas residenciais de carácter permanente (gráfico 3). No entanto, o tráfego permanente que aqui fazemos referência não está apenas relacionado com os fluxos metropolitanos mas, também, ao tráfego de atravessamento entre o Norte e o Sul do país, em particular o de veículos pesados que tem manifestado um aumento significativo.

Gráfico 3



Fonte: JAE - Recenseamento de Tráfego.

REDE VIÁRIA DE V. N. DE GAIA



- Rede Viária Nacional Existente
- Rede Viária Nacional Programada
- Rede Viária Municipal Existente
- Rede Viária Municipal Programada
- Rede Ferroviária
- Limite do Concelho e Freguesias
- Nós Rodoviários

NÓS RODOVIÁRIOS

1- Arelnho	17- Vila d'Este
2- Vilar Andorinho	18- Carvalhos (2)
3- S. Lourenço	19- Pitanço
4- Carvalhos	20- Argoncilhe
5- Espinho	21- Gervide
6- Afurada	22- Av Republica Nasc.
7- Fojo	23- Av. Republica Poe.
8- Coimbrões	24- Barrosa
9- Madalena	25- Rasa
10- Valadares	26- Cravelos
11- Gulpilhares	27- Seixo Alvo
12- Arcozelo	28- Covide
13- Granja	29 Hospital
14- S. Félix	30- Vila d'Este (2)
15- Espinho (2)	31- Feiteira
16- S. Ovideo	32- Picoto

Fonte Cartográfica:

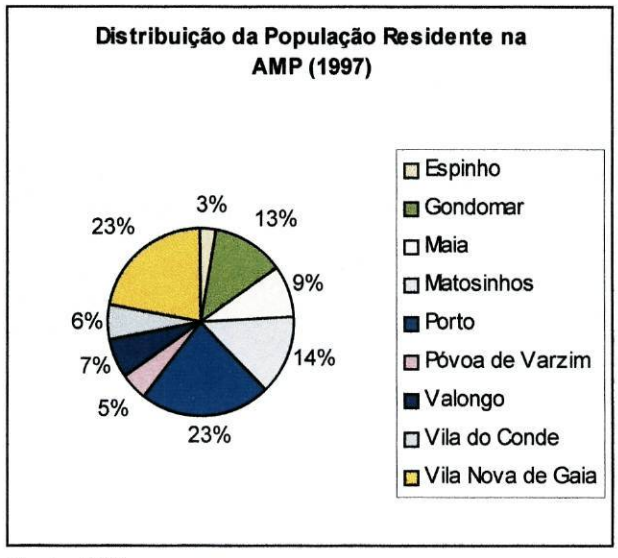
CMG: Plano de Urbanização da Zona Envolvente da V8
Actualização Própria

Mapa 12

É possível comprovar o crescimento populacional progressivo, identificável no gráfico 5, bem como da construção intensiva que se verificou nos finais da década de 80 e durante a de 90, não só na faixa litoral, como também nas freguesias de maior proximidade ao núcleo urbano principal.

Segundo os Censos de 91, o concelho representava cerca de 21% da população da AMP, superado apenas pela cidade do Porto com 26%, mas com tendência a inverter esta situação. As estimativas mais actuais (1997) revelam que Vila Nova de Gaia iguala praticamente, a população residente do Porto, registando cerca de 265 mil habitantes (gráfico 4).

Gráfico 4



Fonte: INE

Na verdade, a população do concelho aumentou significativamente no período entre 1960 a 1981, tendo sido mais acelerado na década de 70 apresentando uma taxa de variação na ordem dos 25,1%, claramente superior às taxas de variação registadas na década de 60, com 14,9%. No entanto, as décadas posteriores, anos 80 e 90 contrariaram estes dados populacionais. A desaceleração do ritmo de crescimento que caracterizou estas últimas décadas revelou, no entanto, uma segura superioridade face à média da AMP (9.8% e 6.9% em V.N.G; 4.5% e 2.5% na AMP), embora inferior a Valongo, Maia e Matosinhos, concelhos contíguos ao Porto, mas localizados na parte Norte da área metropolitana.

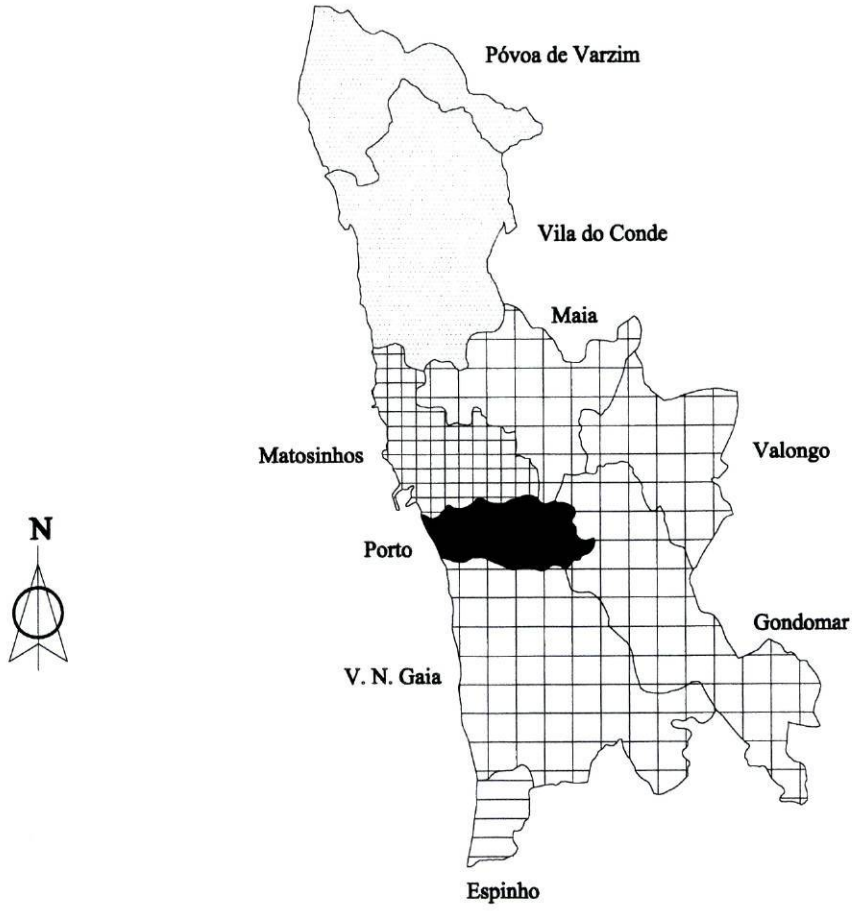
3.2.1.1 Tendências espaciais do crescimento demográfico de V.N.Gaia no contexto intra-metropolitano

Ao compararmos a evolução mais recente da população e das principais tendências a nível intra-metropolitano, o concelho de Vila Nova de Gaia regista um ligeiro crescimento. Ao cruzar os níveis de densidade populacional com a dinâmica de variação recente da população dos concelhos da área metropolitana, é possível identificar, de forma simplificada, as principais tendências espaciais.

A leitura do mapa 13 permitiu-nos identificar o ritmo da variação da população residente entre 81/91 na área metropolitana. O cruzamento dos dois indicadores demográficos, densidades populacionais e taxa de variação, facultaram-nos a informação sobre o padrão de crescimento e densificação deste território também aqui representado. Pode-se, daí, concluir que a densificação da urbanização se regista nos concelhos em torno do Porto, com maior crescimento nos que lhe são contíguos, a norte da área metropolitana e em menor percentagem a sul, como é o caso de Vila Nova de Gaia. Espinho regista um crescimento demográfico moderado e os concelhos da Póvoa e Vila do Conde em estagnação. Porto surge-nos com uma perda clara de população.
Comprova-se, mais uma vez, a densificação e crescimento da população no anel envolvente mais próximo ao concelho do Porto, durante a década de 80.Vila Nova de Gaia aparece-nos, assim, no quadro intra-metropolitano, com tendências de expansão urbana.

AMP-Tendências Espaciais da Evolução Demográfica

1981/91



LEGENDA:

Dinâmicas da Variação Relativa da População

	Crescimento / Estabilização		Estabilização / Decréscimo
Densidade Populacional (Hab/Km2)	Forte ⩾ 10%	Moderado 5 - 10%	Estável / Decréscimo ⩽ 5%
> 2000			
1000 - 2000			
< 1000			

Densidade média AMP - 4.5%

Fonte: INE

Tratamento e execução pela própria

ESCALA 1/500 000

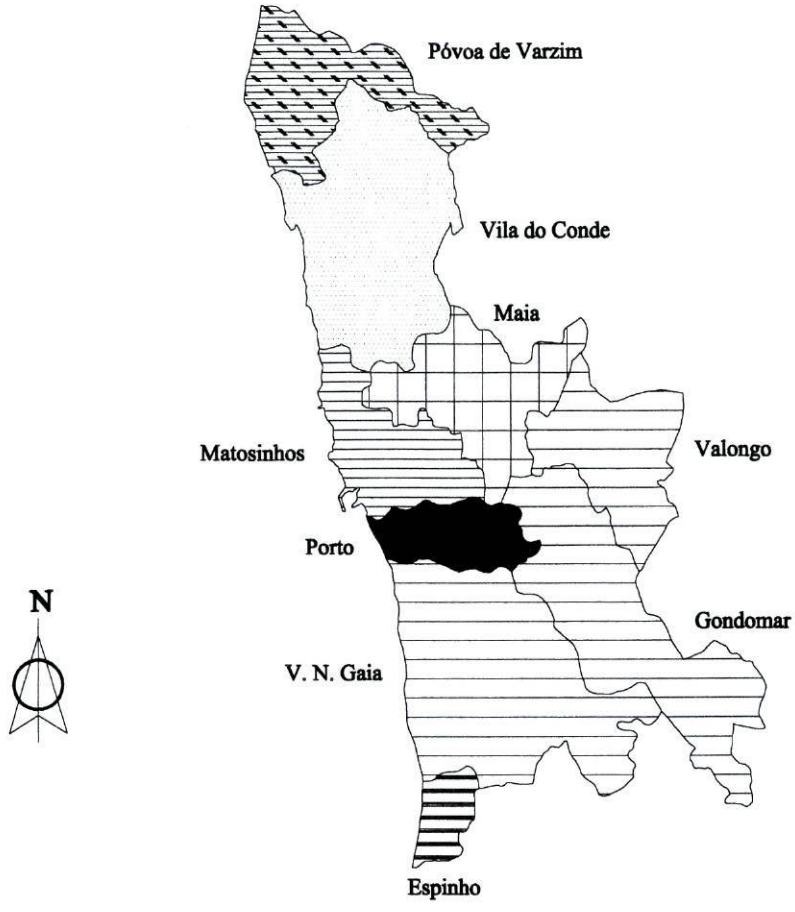
Mapa 13

Aplicando a mesma metodologia para a década de 90, verifica-se que apenas o concelho da Maia manteve um forte crescimento. Matosinhos, Vila Nova de Gaia, Gondomar e Valongo diminuíram o seu dinamismo, passando a um crescimento moderado. Póvoa registou um aumento significativo e Vila do Conde estabilizou a sua dinâmica. Pelo contrário, Porto e Espinho registaram um decréscimo nas tendências demográficas da área metropolitana (Ver mapa 14).

A leitura do mapa 14 permite-nos evidenciar alterações significativas nas tendências espaciais do crescimento demográfico do anel contíguo e envolvente ao concelho do Porto. Vila Nova de Gaia é um concelhos que atenua o seu dinamismo demográfico. Maia é o único concelho que consegue manter esta dinâmica manifestada na década de 80 e o concelho da Póvoa afirma o seu processo de crescimento. A melhoria das acessibilidades e o desenvolvimento de actividades turísticas e de lazer poderão explicar esta atractividade revelada pelo número crescente de residências destinadas a uso sazonal.

AMP-Tendências Espaciais da Evolução Demográfica

1991/97



LEGENDA:

Dinâmicas da Variação Relativa da População

	Crescimento / Estabilização		Estabilização / Decréscimo
Densidade Populacional (Hab/Km2)	Forte ⩾ 10%	Moderado 5 - 10%	Estável / Decréscimo ⩽ 5%
> 2000			
1000 - 2000			
< 1000			

Densidade média AMP - 4.5%

Fonte: INE

Tratamento e execução pela própria

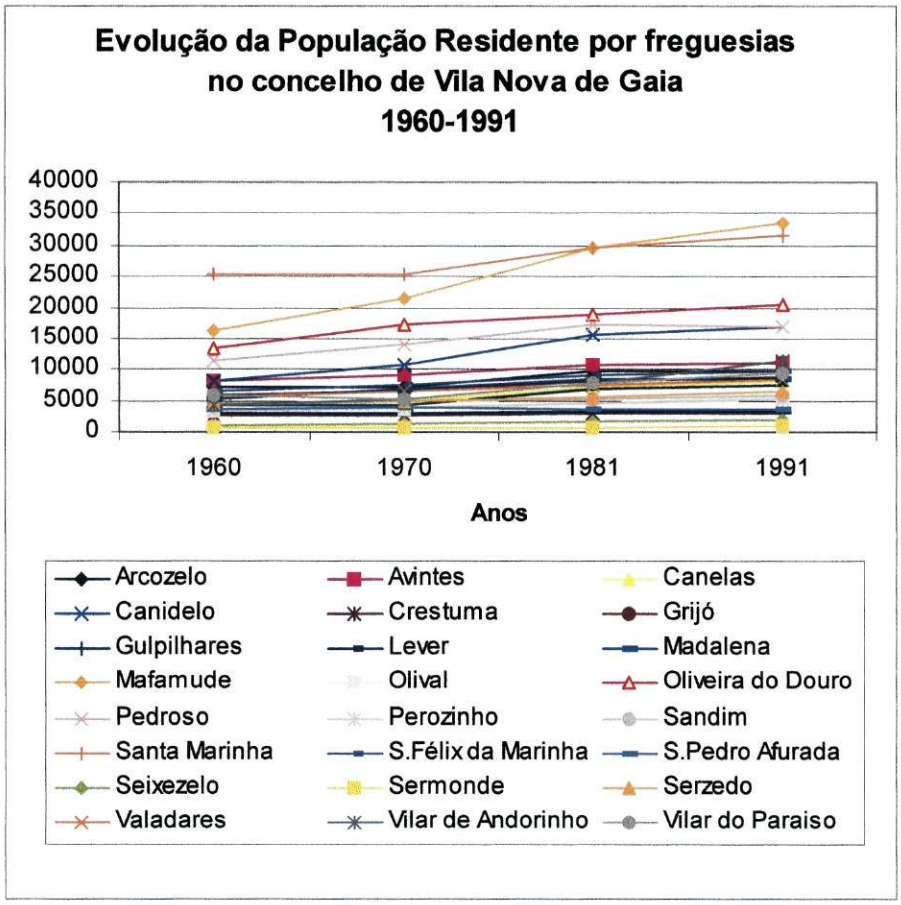
ESCALA 1/500 000

Mapa 14

3.2.1.2 Tendências espaciais do crescimento demográfico de V.N.Gaia no contexto intra-concelhio

Segundo os censos de 91, as freguesias de Stª Marinha, Mafamude e Afurada, actual núcleo mais central da cidade de Vila Nova de Gaia mantiveram, sensivelmente, o seu peso demográfico em relação ao total do concelho (desde a década de 60), representando cerca de 28% (68 566hab). A densidade apresentada de 5534 hab/km2 representa quase quatro vezes mais em relação à densidade registada para o concelho (1455 hab/km2) (Ver mapa 15).

Gráfico 5

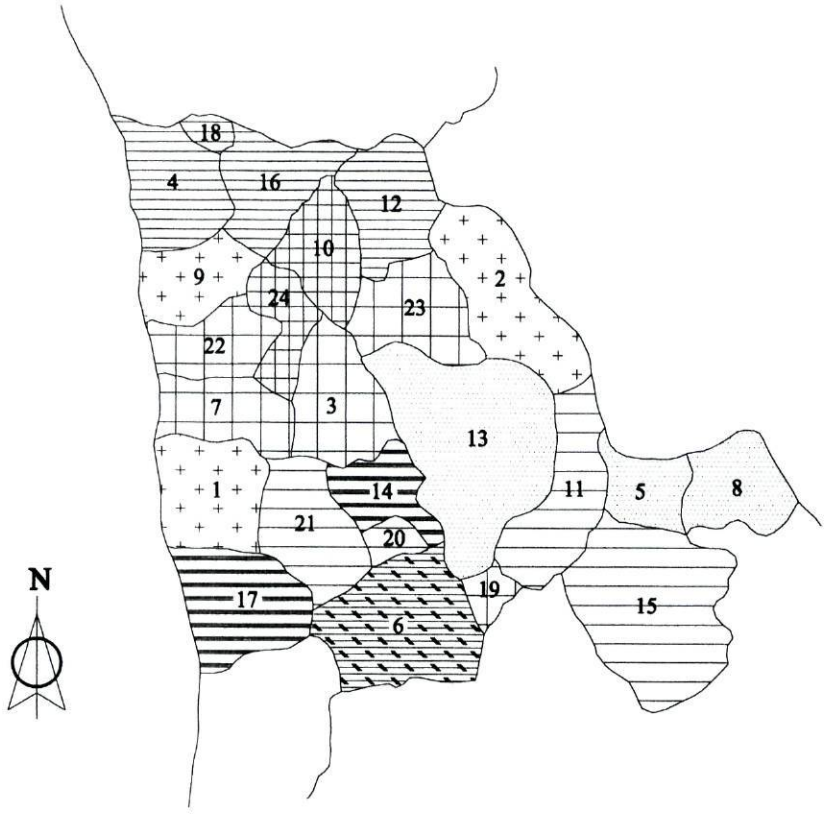


Fonte: INE- Recenseamentos Gerais da População.

Aplicando a mesma metodologia do cruzamento dos níveis de densidade populacional com a dinâmica de variação recente da população residente por freguesia, foi possível identificar as principais tendências espaciais neste concelho (mapa 15).

VNG - Tendências Espaciais da Evolução Demográfica

1981/91



1	Arcozelo
2	Avintes
3	Canelas
4	Canidelo
5	Crestuma
6	Grijó
7	Gulpilhares
8	Lever
9	Madalena
10	Mafamude
11	Olival
12	Oliveira do Douro
13	Pedroso
14	Perozinho
15	Sandim
16	Santa Marinha
17	S. Félix da Marinha
18	S. Pedro da Afurada
19	Seixezelo
20	Sermonde
21	Serzedo
22	Valadares
23	Vilar de Andorinho
24	Vilar do Paraíso

LEGENDA:

Dinâmicas da Variação Relativa da População

	Crescimento / Estabilização		Estabilização / Decréscimo
Densidade Populacional (Hab/Km2)	Forte ≥ 10%	Moderado 5 - 10%	Estável / Decréscimo ≤ 5%
> 2000			
1000 - 2000			
< 1000			

Densidade média concelhia - 9.8%

Fonte: INE

Tratamento e execução pela própria

ESCALA 1/200 000

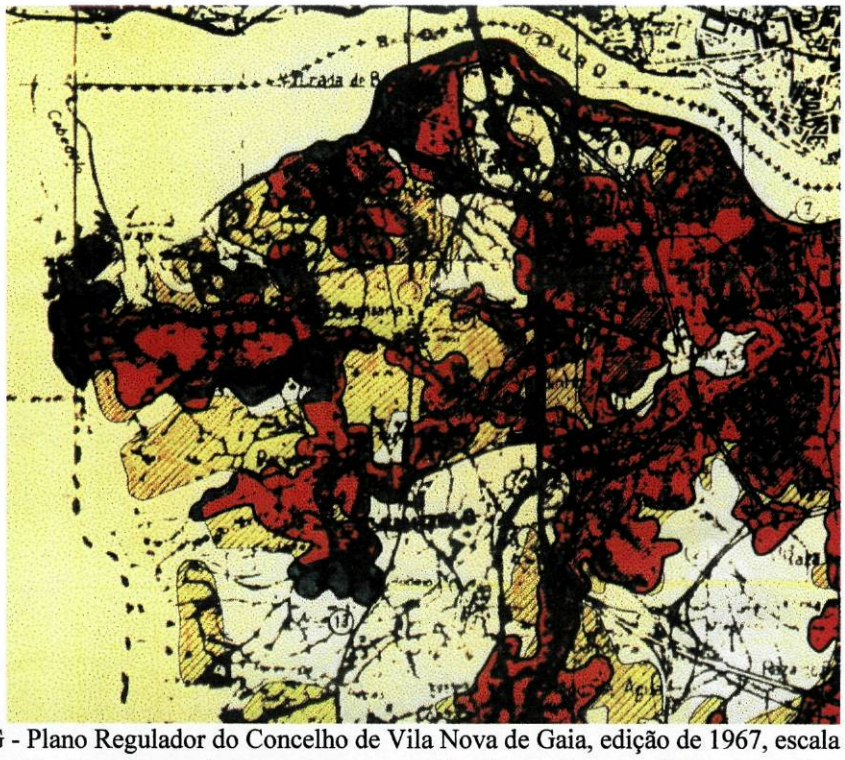
Mapa 15

O mapa 15 evidencia, de forma mais clara, o padrão de crescimento e densificação ocorrido nas diferentes freguesias deste concelho, verificando-se que as freguesias com um crescimento superior ao da média concelhia (crescimento Forte e Muito Forte) estendem-se ao longo de um eixo de sentido Norte/Sul na faixa central do concelho, no litoral e ainda a sudeste. A mancha urbana tem por isso evoluído progressivamente ao longo desse eixo preferencial e pelo litoral, envolvendo o núcleo urbano mais denso e mais consolidado, actualmente em fase de estabilização.

Importa ainda referir que das freguesias que constituem o núcleo urbano mais central, Stª Marinha, S.Pedro da Afurada e Mafamude, apenas as duas últimas revelam sinais de crescimento urbano. A freguesia de Stª Marinha perdeu população na década 70/80, enquanto que S.Pedro da Afurada tem registado o inverso (com uma taxa negativa na década de 70, apresenta nos anos 90 valores positivos). A freguesia de Mafamude revela claros sinais de forte crescimento urbano.

Tendo como objectivo a área envolvente ao nó rodoviário da Afurada, verificamos que a reduzida cartografia existente, anterior e posterior à construção da Ponte da Arrábida, não nos permitiu ter muita informação sobre a evolução das manchas de ocupação humana (Carta corográfica de Portugal, edição de 1956, edição de 1965 e edição de 1985 à escala 1/50 000). Contudo, foi possível recorrer ao Plano Regulador existente para o concelho, datado de 1967, e posterior actualização em 1974, cuja cartografia à escala 1/25 000 revela a proposta de delimitação dos aglomerados tendo em vista a sua expansão.

Figura 16 - Perímetros de expansão dos aglomerados e esquema viário prévio



Fonte: C.M.G - Plano Regulador do Concelho de Vila Nova de Gaia, edição de 1967, escala 1/25 000.
(**Vermelho**: limites dos núcleos de expansão dos aglomerados propostos; **Amarelo**: ampliação proposta; **Azul**: redução à proposta da C.U.N de acordo com P.R.O M).

A leitura da cartografia da figura 16 evidencia claramente a forte ocupação humana, representada a vermelho, a nascente da auto-estrada A1 e, pequenas manchas a poente, cuja delimitação havia sido proposta pela Circunscrição de Urbanização do Norte. No entanto, a ampliação desta proposta por parte da Secção de Urbanização da C.M de Gaia, representada a amarelo, revela a tendência de expansão urbana que se começava a sentir na década de 70. A constatação deste cenário nos dias de hoje leva-nos a concluir que a densificação populacional terá ocorrido preferencialmente na direcção N/S acompanhando os principais eixos rodoviários. Especificamente na nossa área de estudo, a auto-estrada A1 marca claramente duas áreas distintas na expansão urbana. A Este desta infra-estrutura o tecido revela-se mais compacto, com menos oportunidades de expansão tendo, por isso, ocorrido um maior crescimento para Poente, englobando as freguesias de S.Pedro da Afurada e Canidelo.

Figura 17 - Proposta de delimitação dos aglomerados



Fonte: C.M.G e Gabinete do Plano da Região do Porto, edição de 1976, escala 1/25 000

O crescimento progressivo populacional na freguesia de Canidelo (taxa de variação 81/91 de 8.7%) e de forma mais lenta em S.Pedro da Afurada (taxa de variação 81/91 de 5.4%), comprova a importância desta área numa procura crescente da população, com vista à instalação de residência, quer habitual quer para uso sazonal, salientando-se como um dos destinos preferenciais, dentro do conjunto de concelhos que constituem o anel adjacente à cidade do Porto.

Capítulo 4 - A Expansão Urbana e o Parque Habitacional

4.1 A Estrutura do Parque habitacional metropolitano

A Habitação é sem dúvida uma necessidade básica de todas as famílias mas esta é apenas uma das perspectivas de análise possível. A produção de alojamentos é também o resultado de um processo de valorização do capital e aí, a sua ligação às indústrias de construção e sua organização, bem como a sua posição face à economia e ao emprego, assume outra perspectiva.

Mas a habitação é também um elemento fundamental da estrutura e da imagem do território: a tipologia, a arquitectura e o modo como se insere na paisagem rural ou urbana revela-nos dinâmicas subjacentes.

A Habitação pode ainda ser encarada como património ou como forma de investimento, trazendo consigo outras questões relacionadas com o significado que a propriedade como "bem a rendibilizar" pode assumir no rendimento e na diferenciação social das famílias ou dos investidores. O realce que poderá assumir nas questões das políticas sociais e das políticas urbanas é de importância clara nas questões do planeamento urbanístico.

Deve-se, no entanto, ter em conta que estas vertentes diversas sobre Habitação não deixam de estar interligadas. Para haver habitação é necessário solo disponível, investimento, emprego, acessos e outras infraestruturas, manutenção e reabilitação,... Por isso, a compreensão da forma como estes processos se relacionam torna-se imprescindível para uma análise completa e coerente sobre a Habitação.

Não tendo como objectivo central transformar esta análise num exercício exaustivo sobre as questões habitacionais, procurou-se sobretudo traçar um quadro de referência acerca da evolução da estrutura do Parque Habitacional no concelho de Vila Nova de Gaia, as tendências sentidas e os principais tipos de promotores. A caracterização destes aspectos poderão ser indicadores valiosos sobre a extensão das áreas de procura da habitação e respectivos "mercados" verificada na coroa periférica mais próxima da área metropolitana, ou se quisermos, na Aglomeração Urbana do Porto (SILVA,1998) enquadrando, assim, a expansão urbana verificada na nossa área de estudo.

Cerca de 411 mil alojamentos clássicos era o número que correspondia ao parque habitacional da AMP em 1991, para alojar aproximadamente 350 mil famílias. Sabe-se, no entanto, que este excedente de alojamentos é apenas aparente, dado que apenas 340 mil correspondiam a residência habitual, 40 mil estavam vagos, 20 mil tinham como destino o uso sazonal e cerca de 11 mil tinham o ocupante ausente. Além disso, cerca de 4 mil alojamentos "não clássicos", como barracas e outros de natureza precária albergavam também numerosas famílias.

Quadro 10 - Estrutura do Parque habitacional na AMP (1991)

Concelhos	Famílias		Alojamentos familiares clássicos							Não clássicos		
			Alojamento clássicos		Residência habitual total	Edif.c/ 1 aloj.	Uso sazonal	Ocup.au-sente	Vagos	Barrac.	Outros	Total
Espinho	11041	3.1	13176	3.2	3.0	3.2	4.7	5.3	3.8	1.2	5.1	3.0
Gondomar	42421	1.2	46306	11.3	12.0	13.0	3.8	11.2	8.9	3.4	15.0	8.6
Maia	26704	7.6	30103	7.3	7.7	8.7	2.8	8.9	5.7	2.3	8.5	5.1
Matosinhos	46549	13.2	52237	12.7	13.2	14.7	8.4	12.4	10.9	29.0	16.1	23.2
Porto	99324	28.1	112405	27.3	27.9	17.9	20.0	10.5	31.1	52.1	24.6	39.8
P.Varzim	14945	4.2	23193	5.6	4.1	5.3	25.3	14.9	5.5	2.3	2.2	2.2
Valongo	21384	6.0	23233	5.7	5.9	6.2	1.5	8.8	4.5	1.5	5.6	3.3
V.Conde	16755	4.7	22713	5.5	4.9	7.1	18.6	8.2	4.2	1.9	5.0	3.3
V.N.Gaia	74519	21.1	87728	21.4	21.3	23.9	14.9	19.9	25.4	6.3	17.9	11.5
AMP	353642	100	411094	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: INE

O quadro 10 evidencia aspectos significativos da especificidade metropolitana, podendo fazer referência a quatro mais evidentes.

O primeiro, corresponde ao número de alojamentos localizados em edifícios de um só alojamento e que correspondem, em 1991, a cerca de metade dos alojamentos ocupados como residência habitual. Este facto distingue claramente a AMP, da AML, em que a importância deste tipo de alojamento é superior, com uma percentagem de 46.3% comparativamente aos 21.2% apresentados pela AML. Por outro lado, este aspecto terá reflexos quanto aos processos de estruturação do crescimento urbano, bem como, do tipo de agentes envolvidos na provisão da habitação. No contexto intra-metropolitano salienta-se o concelho do Porto, seguido de Vila Nova de Gaia com o maior número de alojamentos ocupados como residência habitual mas, em contrapartida, Vila Nova de Gaia excede o Porto, no número de alojamentos em edifícios de um só alojamento.

Um segundo aspecto mais evidente refere-se à maior ou menor importância dos alojamentos de uso sazonal. São evidentes as diferenças entre as duas áreas metropolitanas, em que o peso é mais importante para o caso da AML. Na AMP, como seria de esperar, evidenciam-se os concelhos da Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila nova de Gaia e Espinho, fundamentalmente as freguesias da orla litoral.

O terceiro aspecto prende-se com o número de alojamentos vagos existentes, salientando-se os concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia com o maior número de alojamentos vagos. Se para o caso do Porto, este número poderá ser explicado pelo excesso de edifícios em situação de antiguidade e degradação, para Vila Nova de Gaia, embora se encontrem casos semelhantes, a causa poderá estar relacionado com o maior número de proprietários emigrantes que aqui aplicaram os seus rendimentos ou ainda, situações expectantes explicadas pelo mercado imobiliário.

Um último aspecto significativo a reter diz respeito aos alojamentos não clássicos e a sua concentração preferencial no interior da AMP, fundamentalmente nos concelhos do Porto e Matosinhos, correspondendo a cerca de 63% dos alojamentos não clássicos da AMP e mais de 80% das barracas aqui instaladas. Também aqui é evidente a diferença entre as duas áreas metropolitanas verificando-se que em Lisboa se concentra mais de 50% dos alojamentos não clássicos do continente, contrastando com os cerca de 8% para o caso do Porto. O mesmo verifica-se para o caso das barracas, concentrando-se cerca de 77% na AML e apenas 7% para o caso da AMP. Parece-nos suficientemente claro, o desigual percurso habitacional das famílias, a pressão populacional e os modos de provisão da habitação nestas duas áreas do nosso país.

Sendo este o quadro que definia a situação metropolitana portuense em 1991 tornou-se deveras importante detectar as tendências de evolução sentidas no parque habitacional fundamentalmente nas últimas décadas.

Quadro 11 -Variação das Características do Parque Habitacional na AMP (1981-91)

Concelhos	Anos	Famílias	Taxa vari. 81/91	Aloj.clássicos	Taxa vari. 81/91	Resid. habitual	Ed.c/1 aloj.	Uso sazonal	Ocup. Ausen-Te	Vagos	Não clássicos
Espinho	1981	8331	32.5	9293	41.8	8098	4882 5065	272	423	500	85
	1991	11041		13176		10066		995	616	1499	58
Gondomar	1981	35210	20.5	35551	30.3	32989	18063	185	1170	1207	171
	1991	42421		46306		40694	20364	788	1301	3523	169
Maia	1981	21301	25.4	22306	35.0	20543	12630	124	717	922	377
	1991	26704		30103		26220	13685	590	1035	2258	100
Matosinhos	1981	38949	19.5	38303	36.4	35692	15821	371	898	1342	503
	1991	46549		52237		44722	23089	1772	1444	4299	457
Porto	1981	97029	2.4	98416	14.2	90288	26986	1180	3446	3502	763
	1991	99324		112405		94670	28068	4199	1228	12308	783
P.Varzim	1981	13484	10.8	15289	51.7	12027	7765	1604	834	824	126
	1991	14945		23193		13967	8369	5310	1731	2185	44
Valongo	1981	16411	30.3	17593	32.1	15466	8302	106	863	1158	103
	1991	21384		23233		20111	9713	309	1030	1783	65
V.Conde	1981	15741	6.4	17192	32.1	14586	11152	1084	800	722	137
	1991	16755		22713		16186	11085	3906	959	1662	65
V.N.Gaia	1981	60203	23.8	64565	35.9	58383	38698	1059	2718	2405	370
	1991	74519		87728		72260	37602	3121	2317	10030	226
AMP	**1981**	**306659**	**15.3**	**318508**	**29.1**	**288072**	**144299**	**5985**	**11869**	**12582**	**2635**
	1991	**353642**		**411094**		**338896**	**157040**	**20990**	**11661**	**39547**	**1967**

Fonte: *in* CONCEIÇÃO, Paulo (1996).

A este respeito e pela leitura do quadro 11, resulta uma imagem evidente de dinamismo demográfico da AMP avaliável pelo aumento do número de famílias mas também pela crescente produção de habitação. Sendo certo que o número de famílias na AMP aumentou a um ritmo superior ao da Região Norte, Continente e AML detectado através da respectiva taxa de variação (15,3%), é possível verificar que o número de alojamentos clássicos cresce ainda mais (29,1%).

Parece, por isso, evidente a capacidade de investimento na habitação cada vez mais significativa, no espaço metropolitano portuense. É de sublinhar, no entanto, que esta capacidade de investimento apresenta algumas alterações no que diz respeito às preferências na localização, nas formas de ocupação e nos agentes envolvidos na provisão da habitação.

Deste modo, os dados recolhidos apontam para uma descentralização da habitação comprovado pelo crescimento que se verifica fundamentalmente nos concelhos periféricos ao Porto. Póvoa de Varzim e Espinho registaram as maiores taxas de

variação do número de alojamentos clássicos, no período 81/91, com 51,7% e 41,8% respectivamente, seguido de Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Maia. Porto é o concelho cujo aumento do número de alojamentos foi menor apresentando apenas uma taxa de variação de 14,2%. Acresce a este facto, a mudança nas formas de ocupação, aumentando o número de fogos vagos, bem como, os fogos de uso sazonal, em todos os concelhos da área metropolitana. A Póvoa foi o concelho que registou o aumento mais significativo no número de alojamentos destinados a uso sazonal ou Segunda residência. Esta forma de ocupação tem-se manifestado com maior intensidade fazendo supor uma possível extensão deste fenómeno, com mais evidência nos concelhos de Gondomar, Maia e Matosinhos.

Por outro lado, a importância dos alojamentos de residência habitual em edifícios de um só alojamento também diminuiu, fundamentalmente em Vila Nova de Gaia e Vila do Conde, embora revele ainda, um forte dinamismo deste tipo de ocupação. No que diz respeito aos alojamentos não clássicos verificou-se um decréscimo deste tipo de alojamentos, em todos os concelhos da AMP à excepção do concelho do Porto que aumentou de 81 para 91 (Ver quadro 11).

Podemos, assim, retirar desta análise do parque habitacional metropolitano as seguintes notas:

- O aumento do número de alojamentos ocupados como residência habitual foi superior ao número de famílias, na maioria dos concelhos da área metropolitana, revelando situações como: diminuição de casos de partilha de alojamento e/ ou diminuição do n ° médio de indivíduos/família, cada vez mais generalizado pelo número crescente de pessoas a viverem sozinhas (famílias monoparentais, solteiros, divorciados, idosos, estudantes,...). Exceptuam-se os casos dos concelhos de V. N. de Gaia, cuja taxa de variação foi igual e Valongo e Espinho que foram menores.

- Por outro lado, salienta-se o elevado número de alojamentos vagos existentes, indicador da turbulência do mercado imobiliário (citando os casos dos concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia como mais relevantes, com uma percentagem de 31.1% e 25.3% respectivamente).

4.2 Os Promotores da Habitação

Utilizando os dados relativos das formas de provisão da habitação recolhidos por P.Conceição (96) num estudo compilado pelo INE, e com uma tipologia que compreende diferentes categorias que o quadro 12 revela, foi possível identificar diversas formas de provisão da habitação na AMP.

Quadro 12 - Formas de Provisão da Habitação 1976-1993 (%)

Formas de provisão		1976-78	1979-81	1982-84	1985-87	1988-90	1991-93
Empresas	AMP	17.5	20.8	25.2	41.1	53.5	51.6
	Continente	19.6	23.9	27.1	33.3	42.2	45.1
Particulares para ocupação pelo próprio	AMP	28.1	20.8	20.2	22.9	15.0	11.9
	Continente	50.1	45.5	40.0	41.9	32.3	27.5
Particulares para mercado	AMP	32.8	21.7	25.8	19.7	15.7	16.6
	Continente	17.4	14.4	14.4	14.6	14.4	17.8
Estado	AMP	19.7	35.9	25.6	5.0	7.9	4.1
	Continente	11.5	14.5	16.0	4.2	4.5	2.6
Cooperativas	AMP	1.8	0.8	3.1	10.9	7.3	15.6
	Continente	0.4	1.4	2.2	5.2	5.6	6.5

Fonte: *in* CONCEIÇÃO, Paulo (1996).

Pela análise do quadro, é possível reter elementos de mudança ao longo das décadas de 70, 80 e início de 90, nomeadamente, o investimento predominante por parte de particulares na década de 70 e pelo sector público nos finais deste período, em detrimento das empresas. Já nos finais da década de 80 e início dos anos 90, a forma de provisão da habitação pelas empresas é dominante, prolongando-se até aos nossos dias.

Empresas e particulares

Podemos associar este crescimento progressivo da provisão pelas empresas a mudanças ocorridas no mercado imobiliário, tais como: o alargamento do acesso à propriedade, a importância das facilidades do crédito para a aquisição da habitação, as novas formas de promoção imobiliária e a entrada de grupos financeiros neste tipo de mercado (citemos como exemplo, a urbanização do Foco na cidade do Porto como o primeiro caso de grande promoção imobiliária liderado pela Banca ocorrido nos anos 80). O alargamento e a estruturação da fileira de produção imobiliária é um processo claramente emergente no ciclo de crescimento económico registado na década de 80.

A passagem de uma economia regional ou nacional para uma economia mais global foi, em parte, a responsável por esta transformação inevitável no tecido urbano, concretamente no mercado imobiliário. Assiste-se, assim, a uma forte competição atraída pela entrada de capitais associados a grandes grupos nacionais ou internacionais de base industrial ou financeira que encaram a urbanização como uma actividade económica como outra qualquer, sujeita, por isso, às leis do mercado. Com um elevado poder económico, as grandes empresas imobiliárias acabam por exercer uma influência decisiva na oferta, uma vez que operam em áreas extensas e a preços competitivos revelando grande capacidade de transformação do uso do solo (apesar do seu ritmo mais lento pelo facto dos processos de construção se verificarem de forma faseada, num grande número de casos). Aumenta assim a escala de intervenção imobiliária e a importância da vertente financeira do negócio, tendência que se desenvolve a par de uma especialização da fileira imobiliária. Progressivamente clarifica-se e separa-se a acção dos vários actores empresariais: promotores, construtores, gestores de obras, mediadores, crédito, leasing e gestão de fundos imobiliários, gestores de condomínios, etc (DOMINGUES, 1992). A banca acaba assim por intervir no negócio imobiliário por duas vertentes, directamente através da construção em associação com empresas especializadas e indirectamente, através dos financiamentos tanto às empresas construtoras como aos potenciais compradores (SALGUEIRO, 1992).

A reconfiguração do mercado imobiliário manifestada pela alteração do tipo de promotor, anteriormente de forma maioritária pelo pequeno promotor/construtor/vendedor e a partir dos finais dos anos 80, dando lugar ao grande promotor reflecte-se igualmente no produto imobiliário resultante das suas intervenções. Aposta-se na diversificação dos mercados, nos edifícios de maior densidade e de cércea mais elevada, bem como na sua multifuncionalidade de modo a reforçar a viabilidade comercial do empreendimento. Como nos refere Álvaro Domingues relativamente ao imobiliário de escritórios:

" Aposta-se não no edifício de escritórios isolado mas num conjunto polifuncional onde se misturam os escritórios, os centros comerciais, as salas de cinema, o hotel, as habitações, as áreas de lazer, etc, com critérios de convivência pacífica que quebram completamente o habitual zonamento entre as diferentes funções urbanas" (cf. DOMINGUES, 1992: 5).

Através do uso de novos processos de *marketing,* a comercialização inicia-se, geralmente, ainda em fase de projecto, de modo a facilitar financiamentos e respectiva programação de pagamentos, alargando assim o leque de possíveis compradores. Por outro lado, aposta-se em locais de fácil acessibilidade, na proximidade de eixos viários estruturantes e na qualidade e imagem dos empreendimentos. A imagem de "exclusividade e selectividade social" parece ser outra das novidades relacionadas com o imobiliário residencial, onde o modelo habitacional de "condomínio fechado" ganha maior número de adeptos. No que diz respeito ao imobiliário comercial a aposta nos edifícios plurifuncionais, de grande volumetria e de impacte visual à distância, na proximidade dos nós rodoviários e eixos de circulação são reveladores da emergência de novas dinâmicas urbanas (fundamentalmente nas grandes cidades). Contudo, ainda pouco se sabe sobre a dimensão dos efeitos que estes tipos de promoção imobiliária produzem no território preexistente.

Pelo facto da promoção de habitação ser feita quase integralmente pela iniciativa privada (91% dos fogos concluídos entre 1971 e 1980) (cf. SALGUEIRO, 1992: 247), o mercado fundiário e imobiliário torna-se, nas áreas de maior procura, fortemente especulativo reflectindo-se fundamentalmente em quatro aspectos essenciais: na produção de extensas áreas de solo expectante; na subida exagerada do preço dos terrenos e das habitações; na proliferação dos parcelamentos e construções de génese ilegal e na degradação do parque habitacional já existente.

Admitindo que o valor do solo se exprime pelo seu preço, segundo a API - Associação Portuguesa de Promotores e Investidores Imobiliários e na opinião de vários promotores imobiliários, os elevados preços praticados no mercado são o resultado de vários factores subjacentes que o tornam especulativo: o preço do terreno, onde já existe especulação; na construção; nos projectos/desenho urbano e nos agentes envolvidos num programa imobiliário. Para além destes factores, o preço da burocracia camarária e a excessiva carga fiscal sobre esta actividade representa um acréscimo do preço final do produto imobiliário. A morosidade dos licenciamentos municipais, a exigência de compensações e mais-valias são igualmente referidas como principais causas comprometedoras da viabilidade económica dos projectos. A título de curiosidade, o promotor imobiliário é o único empresário em que lhe é exigido, a nível fiscal, o pagamento da quase totalidade de impostos e taxas existentes (Sisa, contribuição

autárquica, IRC, taxa de urbanização, taxa de ligação dos esgotos, contrapartidas e mais-valias,....) o que explica também a inflação do preço final da venda de imóveis.[1]

Estado e cooperativas

A quebra sentida, a partir de meados dos anos 80, do investimento por parte do Estado na promoção da habitação, em virtude da redução de apoios financeiros à promoção de custos controlados, foi agravada pelas restrições impostas pelo FMI. Podemos, no entanto, ressalvar que esta quebra foi atenuada, em parte, pela importância crescente das cooperativas (quadro 13).

Neste período 82/84, encerrava-se a primeira fase do cooperativismo habitacional, ainda no seu arranque em Portugal. As primeiras cooperativas de construção e habitação haviam surgido após a 2ª Guerra Mundial, partindo de movimentos da sociedade civil, toleradas, mas não apoiadas pelo governo do Estado Novo. Até 1974, a promoção da produção de habitação através das cooperativas foi muito reduzida, desenvolvendo-se, posteriormente, com o novo regime de cooperativismo habitacional, criando as "cooperativas de habitação económica- CHE'S". Os apoios privilegiados do Estado através das isenções fiscais, financiamentos bonificados e a fundo perdido, de acordo com o nível de rendimento dos cooperantes e o acesso a terrenos públicos, promoveram a expansão da actividade cooperativa no período 75/79. Até certo ponto, estas acções complementaram as do Estado no domínio da habitação social, atenuando carências habitacionais da população de maior insolvência.

No entanto, a extinção do FFH, em 82 e substituição pelo INH - Instituto Nacional de Habitação, em 84, cuja política de financiamento ficava menos dependente do Orçamento Geral do Estado, implicou a transferência para a banca da responsabilidade dos empréstimos a longo prazo, penalizando, desta forma, o sector cooperativo. É neste contexto que a aplicação de um novo sistema de crédito com prestações progressivas para a produção de habitação própria permanente, veio beneficiar financeiramente a construção no mercado privado, em lugar das cooperativas. A atribuição de taxas de

[1] EXPRESSO - Forum Empresarial nº20, 17 de Abril de 1999.

juro mais elevadas aos empréstimos concedidos às cooperativas a meados dos anos 80 e o desaparecimento das bonificações originou a dissolução de várias, bem como a alteração dos cooperantes, cada vez mais compostos por estratos sociais mais elevados. Este facto veio alterar os ideais do Movimento Cooperativo, prejudicando, mais uma vez, a população com condições económicas precárias.

Só com a estabilização financeira alcançada em 85 e com a adesão de Portugal à CEE, se iniciou uma nova fase de estabilidade para as cooperativas de habitação económica - CHE'S, obtida através dos financiamentos atribuídos. Este período correspondeu a uma fase de ouro que beneficiou, quer o mercado privado, fundamentalmente os grandes promotores imobiliários e grupos económicos com facilidades de crédito bancário, quer o sector cooperativo. A descida das taxas de juro bancário, a liberalização da banca e a maior concorrência entre as instituições bancárias, conduzem ao decréscimo de importância do INH e ao acréscimo da procura da banca privada. A política de habitação, nos finais da década de 80 e que se prolonga pelos anos 90, vai, então, incidir noutras formas de provisão de habitação através de programas como o PER- Programa Especial de Realojamento, o PCHE - Programa de Construções de Habitações Económicas, o RECRIA - Regime Especial de Comparticipação na Recuperação de Imóveis Arrendados, o PRID - Programa de Reabilitação de Imóveis Degradados e outros. Procura-se, com a aplicação destes programas, atenuar as carências habitacionais da população residente e requalificar o respectivo parque.

Apesar do sector cooperativo representar cerca de 50% do total de fogos construídos a custos controlados na produção nacional, tem sido fundamentalmente à custa da "promoção livre", que várias cooperativas têm atingido os seus objectivos.

Quadro 13 - Participação das Cooperativas na Produção Nacional de Habitação

Período	Média total (fogos/ano)	Média cooperativas (fogos/ano)	% Cooperativas
1976-79	33932	800	2,4
1980-84	39242	2842	7,2
1985-89	43197	4632	10,8
1990-96	61864	7517	12,2

Fonte: FENACHE, Cooperativas e INH

Citando como exemplos as "Uniões de Cooperativas" que surgiram nos anos 90, com programas integrados de habitação cooperativa de elevado nível, na AMP, a "cidade cooperativa da Prelada" e a "cidade cooperativa da Maia", são dois exemplos de qualidade urbana destes conjuntos residenciais promovidos por Cooperativas. Estes empreendimentos investiram num equilíbrio entre o espaço residencial, a implantação de equipamentos de lazer e actividades económicas diversas, colmatando lacunas existentes, comuns na maioria das periferias urbanas (quadro 14).

Quadro 14 - Cooperativas da Área Metropolitana do Porto 1973/98

Localização	Nº Cooperativas	Fogos construídos 1973/98
Gondomar	4	2048
Maia	7	2923
Matosinhos	12	4910
Porto	19	3544
Póvoa Varzim	1	208
Valongo	1	214
Vila do Conde	2	73
V. Nova de Gaia	5	1753
AMP	**51**	**15673**

Fonte: FENACHE, Cooperativas e INH

São vários os entraves que têm provocado fortes oscilações nos apoios institucionais ao programa habitacional das cooperativas, bem como à promoção de habitação de custos controlados em geral. Escolhemos quatro, que consideramos de maior importância para que pudesse haver novo impulso neste sector.

Em primeiro lugar, a disponibilidade de solos preferencialmente já infraestruturados, para que os programas habitacionais não ultrapassassem os custos inicialmente previstos. A escassez de solos a preços comportáveis, em virtude do negócio especulativo que envolve este mercado, faz com que as localizações sejam cada vez mais distantes dos centros urbanos.

Em segundo lugar, a necessidade de definição de áreas de desenvolvimento urbano prioritário nos PDM'S, estabelecendo direitos de preferência de Administração Autárquica, com medidas de agravamento fiscal para os proprietários que mantêm as suas parcelas expectantes.

Outro factor limitativo é o facto da habitação não ser elegível em termos de financiamentos comunitários, obrigando a uma participação directa das verbas do Orçamento Geral do Estado. Aliado a esta situação, as restrições orçamentais impostas para que Portugal cumprisse com os objectivos de entrada no Euro, conduziram à redução dos recursos financeiros mobilizados pelo Estado destinados aos programas habitacionais de custos controlados.

Podemos assim afirmar que os Promotores da Habitação, que caracterizam os anos 90, são fundamentalmente as empresas de construção imobiliária, seguidos pelos particulares que investem progressivamente na habitação, quer para ocupação pelo próprio, quer para mercado, como forma de investimento. As cooperativas revelam alguma importância neste sector, especialmente nas áreas metropolitanas, em que os programas integrados de habitação cooperativa de elevado nível redireccionaram socialmente o sector cooperativo habitacional. O sector público, através dos programas habitacionais de custos controlados, pouco têm mobilizado este sector em termos quantitativos, em virtude das sérias restrições orçamentais. No entanto, manifesta-se uma preocupação crescente pela requalificação e reestruturação do parque habitacional já existente, através da ajuda de programas de apoio específicos neste âmbito.

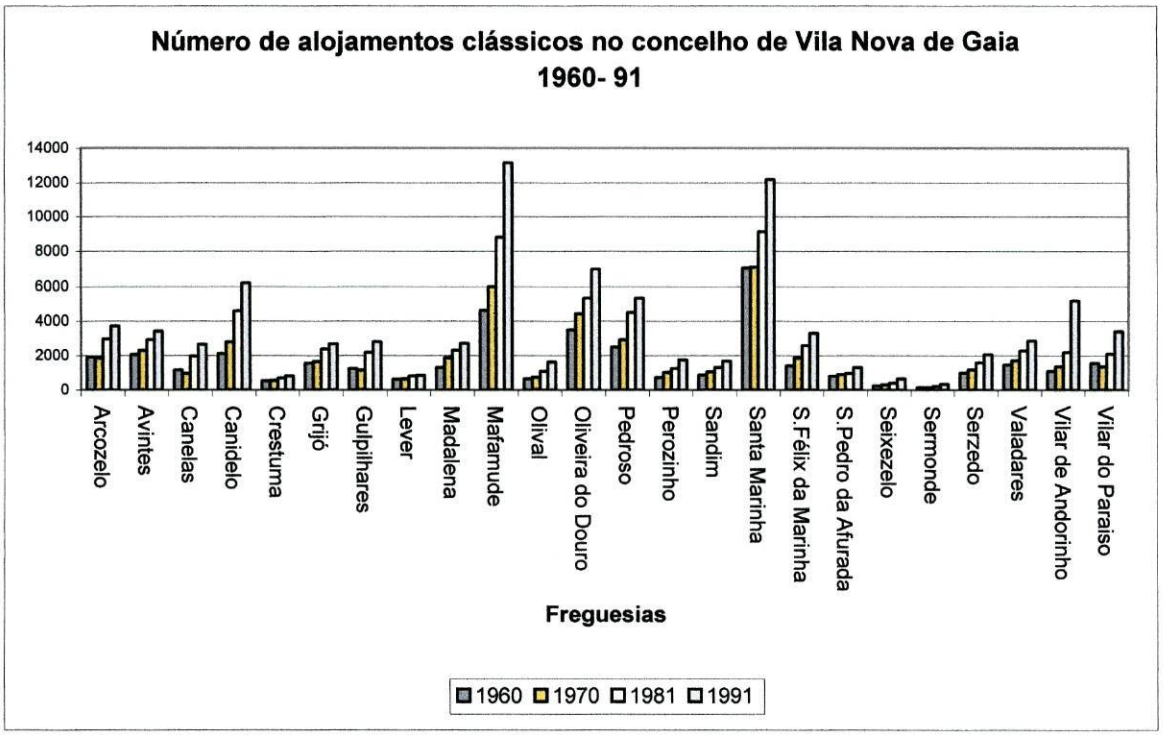
Em suma, o "tecido" urbano é, por isso, um produto de acções de âmbito e natureza diferentes, em que o Estado, os proprietários do solo, os construtores, os grupos financeiros e a variabilidade da procura, para além de desempenharem diversos papéis como agentes de produção do espaço urbano, são também determinantes na configuração do território. Assim, a produção do espaço urbano reflecte, os equilíbrios e tensões existentes ou entretanto produzidas, resultantes do papel que assume quer a iniciativa pública quer a privada, determinado em grande parte pelo tipo de planeamento adoptado.

Podemos então afirmar que o espaço urbano é assim, um produto em permanente mutação que supõe dinâmicas, no tempo e no espaço, que ora se caracterizam por fenómenos de um certo imobilismo, ora conhecem períodos de uma forte transformação e crescimento expressivamente reconhecíveis nas oscilações dos mercados imobiliários e no valor dado ao uso do solo (DOMINGUES, 1992).

4.3 A Situação do Parque Habitacional no concelho de Vila Nova de Gaia

Apesar da desaceleração verificada nos ritmos de crescimento demográfico no concelho em causa e na AMP, no período 81/91 e que continua a manifestar-se na década de 90, é possível detectar-se uma contínua "pressão habitacional" neste concelho, desde a década de 60 (gráfico 6).

Gráfico 6



Fonte: INE - Recenseamentos Gerais da população

Os dados relativos ao acréscimo do número de famílias (23,8%) e os do número de alojamentos clássicos (35,9%), na década de 80, apresentam-se superiores aos da área metropolitana (15,3% e 29,1% respectivamente), indicadores, por isso, de uma preferência deste território como local de residência (quadro 11 pág.73).

No que diz respeito à forma de ocupação dos alojamentos, verificou-se, em 81, uma distribuição semelhante à verificada na área metropolitana, isto é, cerca de 90% dos alojamentos existentes correspondiam a residência habitual, cuja percentagem diminui, nos dois casos, para cerca de 82% no ano de 91. Aproximadamente 4% dos alojamentos

clássicos do concelho encontravam-se vagos, 2% tinham como destino o uso sazonal e os restantes apresentavam-se com o ocupante ausente. Em 91, o número de alojamentos clássicos vagos aumentou para 11%. Esta subida brusca revelou-se ligeiramente superior ao da área metropolitana, com 10%, correspondendo a 25.4% relativamente à AMP (quadros 10 e 11). Duplicou também o número de alojamentos para uso sazonal, sendo este valor inferior ao do espaço metropolitano (quadro 11). Diminuiu contudo o número de alojamentos com ocupante ausente embora em relação à AMP o seu valor seja o mais elevado, com 19.9% (quadro 10). Relativamente aos alojamentos não clássicos, o seu número diminuiu quer no concelho, quer na área metropolitana.

O regime de ocupação predominante foi o arrendamento, correspondendo a 62% dos alojamentos de residência habitual em 81, passando a 48% na década seguinte. Em contrapartida, verificou-se um aumento do número de alojamentos clássicos, cuja propriedade é dos ocupantes, passando de 38% para 52% (quadro 15).

Quadro 15 - Alojamentos clássicos de residência habitual segundo Entidade Proprietária

				Propriedade dos ocupantes			**Outro proprietário**				
Concelho	**Anos**	**Total Aloj.**	**Taxa varia-ção 81/91**	**Total Próprio**	**C/ encargos**	**Total Outros**	**Privado**	**Estado e Aut.**	**ISFL**	**Coop.**	**E.P.**
V.N.Gaia	1981	58383	23.8	22238	4130	36145	35154	443	330	10	208
	1991	72260		37433	11568	34827	33416	967	69	257	118
AMP	1981	716492	16.2	248621	115370	467871	407490	30527	20480	1048	8326
	1991	832304		449591	208211	382660	319539	44078	13211	2741	3091
Continente	1981	2653104	10.4	1483441	209227	1169663	1049546	63814	37395	1899	17009
	1991	2928566		1880701	425551	1047763	912382	95873	7210	24924	7374

Fonte: INE - Recenseamentos de 1981 e 1991

Estes dados evidenciam o acesso crescente à propriedade da habitação pelos seus ocupantes. É de sublinhar que esta mudança, poderá ser explicada pela maior facilidade do recurso ao crédito por parte das famílias ou, se quisermos, do funcionamento dos mercados financeiros em estreita relação com o mercado imobiliário e, por outro lado, pela estabilidade crescente dos rendimentos familiares. Não podemos, no entanto, esquecer que a Lei do arrendamento urbano (Lei n.º 2030 de 1948), que teve como objectivo o congelamento das rendas para os municípios de Lisboa e Porto, logo após a

2ª Guerra Mundial, conduziu a graves problemas, em virtude do regime diferenciado instalado e foi outra das causas para o desaparecimento progressivo do mercado de arrendamento.

Quanto ao regime de propriedade, verifica-se ser reduzida a percentagem de alojamentos de pertença à Autarquia e organismo público e semi-público, não atingindo os 2% em 81 e cerca de 2% em 91. As habitações na posse da Autarquia, vulgarmente designadas por "Bairros Sociais" ou, segundo a legislação actual, "Habitações de custos controlados", não correspondem às necessidades das numerosas famílias que se encontram em condições precárias de alojamento (em alojamentos não clássicos, em situação de partilha e superlotados), tendo agravado essa situação em 91 (quadro 16).

Quadro 16 - Situação Habitacional das Famílias

			Em Alojamentos não clássicos								
Concelho	**Anos**	**Total famílias**	**Barrac**	**Outros**	**Total**	**Partilha**	**Superlotados**	**Propriet.**	**Aluguer**	**Sub-alug.**	**Outros**
V.N.Gaia	1981	60203	120	256	376	2727	17174	22856	34680	190	2101
	1991	74447	70	157	227	3696	23718	38570	29142	177	6321
AMP	1981	306659	1075	1703	2778	28247	80227	107657	184761	1993	8970
	1991	353049	1098	876	1974	22224	107150	169307	152887	1485	27396
Continente	1981	2797691	21662	15070	36732	197926	538132	1525597	1099262	10462	125638
	1991	3012610	16184	10813	26997	105904	677154	1912501	832732	7197	233183

Fonte: INE - Recenseamento Geral da População e Habitação 81 e 91.

O quadro 16 reflecte a evolução da situação habitacional destas famílias no período 81/91, revelando uma melhoria no que diz respeito ao número de famílias em alojamentos não clássicos, mas fortemente penalizadas pelo crescente número de situações de partilha e alojamentos superlotados, bem como de outras situações precárias.

Segundo o PDM de Vila Nova de Gaia, em 1981, o concelho apresentava cerca de 20 mil famílias nestas condições, estimando-se o défice habitacional em cerca de 15 mil fogos[2]. No mesmo documento, previa-se para o final da década de 80 e início de 90 (88/92), a construção de 195 fogos, tendo-se apenas concluído a construção de 141 fogos para arrendamento e venda e 229 fogos em lotes para auto-construção. Para o ano de 1992 previam-se 358 fogos, não se tendo concretizado este objectivo e para o ano de

[2] PDM de Vila Nova de Gaia, pág.65.

1993 as perspectivas eram mais alargadas, cerca de 871 fogos, tendo-se concluído apenas 59 fogos.

Segundo dados recentes, fornecidos pelos serviços camarários (Quadro 17), foi possível fazer o confronto com a informação datada de 1993 e verificar que os anos 1994 e 1995 corresponderam ao período em que se construíram um maior número de fogos, cerca de 295 de custos controlados. Os vários programas criados para a erradicação das barracas e outras formas de alojamento precário nas áreas metropolitanas e os que foram instituídos para a construção de habitação de custos controlados para venda e arrendamento, como os Contratos de Desenvolvimento Habitacional- CDH e empréstimos aos municípios, foram impulsionadores deste tipo de construção neste período, embora em Vila Nova de Gaia a oferta seja extremamente reduzida (quadro 17).

Quadro 17 - Promoção de Habitação Social

N º de Fogos concluídos / ano de ocupação

ANO DE OCUPAÇÃO	ARRENDAMENTO	VENDA	TOTAL
Até 1987	260	------	260
1988	16	48	64
1989	59	16	75
1990	----	-----	----
1991	2	-----	2
1992	----	-----	----
1993	5	54	59
1994	60	84	144
1995	21	130	151
1996	----	19	19
1997	40	----	40
1998	37	----	37
TOTAL	500	351	851

Fonte: C.M.G - Serviços Municipais de habitação (1999)

É também de salientar que a maior parte da construção de fogos de habitação social até 1993, se destinavam ao arrendamento. No entanto, a previsão da viragem no tipo de oferta desta habitação, para um aumento crescente de fogos destinados a venda, foi cumprida. Segundo o mesmo quadro, de 1993 a 1998, o número de fogos para arrendamento foi 158 e cerca de 233 destinados a venda. Esta tendência crescente de acesso à propriedade, igualmente sentida no âmbito nacional, reflecte o afastamento gradual do mercado de arrendamento, quer dos investidores públicos, quer dos privados.

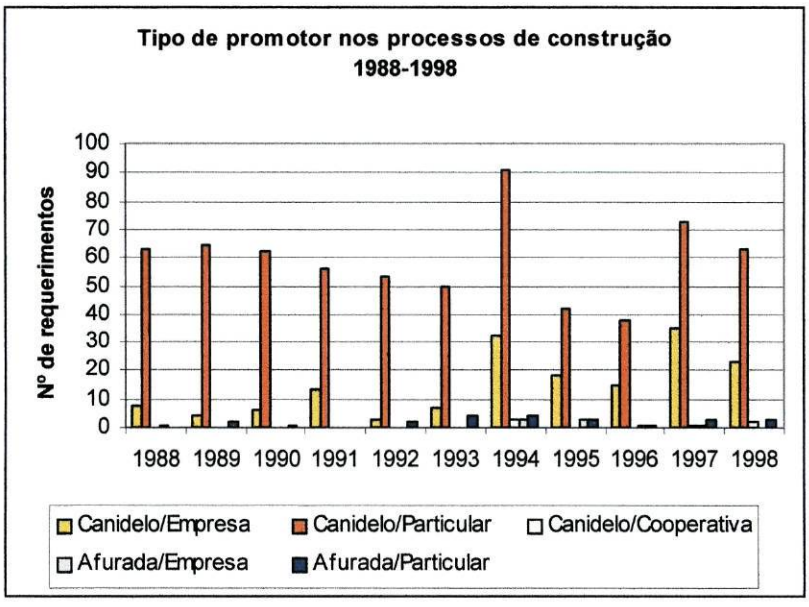
Em termos de localização, grande parte das necessidades sentidas ao nível da habitação social, fazem-se sentir principalmente nas famílias residentes em 6 freguesias, como Santa Marinha, Mafamude, Oliveira do Douro, Canidelo, Madalena e S. Pedro da Afurada, de acordo com ficheiros e inquéritos realizados durante a execução do PDM, coincidindo com a maioria das freguesias mais densamente povoadas. Canidelo e Afurada são manifestamente marcadas pela necessidade, não só de quantidade, como também de qualidade habitacional . Significa, por isso, que os números apresentados continuam a revelar-se insuficientes face à carência de habitação social manifestada. Por outro lado, o preço elevado das mesmas raramente consegue ser suportado por esta população insolvente.

Segundo informações recentes, a Câmara Municipal recorreu ao Programa PER - Plano Especial de Realojamento, estando prevista, até 2004, a construção de mais 3619 fogos, dos quais 252 habitações destinam-se à freguesia de Canidelo e 128 para a Afurada. Destas 3619 habitações, ainda só foram entregues aos proprietários cerca de 150 fogos. Existem contratos assinados com empresas de construção que darão resposta a 2100 fogos, alguns já iniciados e outros previstos a curto prazo. Para os restantes 1300 fogos, a Câmara, proprietária do terreno, aguarda entrega de propostas por parte de empresas de construção e respectiva aprovação, de modo a serem entregues às famílias recenseadas neste programa.
No entanto, a previsão da melhoria dos serviços camarários, através da empresa municipal destinada às questões relativas à habitação, criada em Julho de 2000, bem como o apoio que poderá surgir com o novo acordo a realizar com o Instituto Nacional de Habitação, trazem novas perspectivas no sentido de minimizar estas carências.

O sector cooperativo também aqui tem manifestado um certo crescimento. Em 1991, o concelho registava 257 alojamentos clássicos de residência habitual em cooperativas de habitação, contrastando, claramente, com os 10 alojamentos em 1981. Pela análise feita para a AMP do número de fogos construídos pelas cooperativas, Vila Nova de Gaia representa cerca de 9 % da percentagem de construção da área metropolitana (quadro 15 pag.83).

Nas duas freguesias da nossa área de estudo, Canidelo e S.Pedro da Afurada, foi possível constatar a forma predominante de provisão da habitação, para o período 1988-1998, através do levantamento do número de requerimentos de concessão de licenças de obras realizado. Identificamos o tipo de requerente destes processos e a partir daí, conseguimos distinguir pelo menos três tipos de promotor: as empresas, as cooperativas e os particulares.

Gráfico 7 - Formas de provisão da habitação 1988-1998



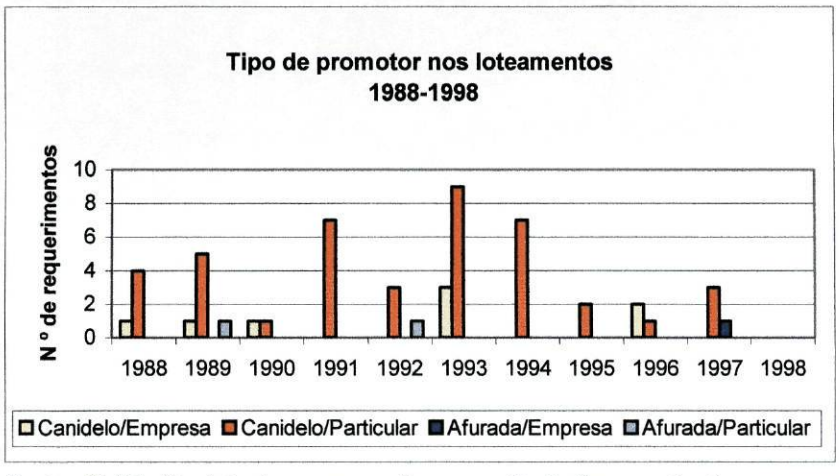
Fonte: CMG - Registo de processos de concessão de licenças de obras.

Embora a forma de provisão da habitação pelas empresas seja dominante na AMP, a partir dos anos 80, nestas freguesias, a provisão pelos particulares foi maioritária. A freguesia de Canidelo distingue-se, de forma evidente de S.Pedro da Afurada, em virtude, do maior número de requerimentos solicitados para construção. As cooperativas surgidas neste período, 88/98, foram apenas duas, a Municicoop - Cooperativa de Habitação Económica-P.C.S.M, Vila Nova de Gaia, CRL e a CERCIGAIA - Cooperativa para a Educação e Reabilitação de Crianças Inadaptadas,CRL. A primeira desenvolveu a sua actividade nesta freguesia a partir de 1994 e a segunda a partir de 1998. Recorde-se que os apoios dados pelas Autarquias na cedência de terrenos a preços

mais acessíveis, as facilidades dadas pela banca privada relativamente aos financiamentos e certos benefícios fiscais terão motivado este sector.

Relativamente ao tipo de promotor para o caso dos loteamentos, a tendência é semelhante, embora em número bem mais reduzido (gráfico 8).

Gráfico 8 - Tipo de promotor nos processos de loteamentos



Fonte: CMG - Registo de processos de concessão de licenças de obras.

O promotor particular parece ser, assim, o investidor e o agente transformador mais actuante, destas duas freguesias, quer relativamente aos processos de construção, quer nas operações de loteamento.

No que diz respeito aos edifícios, verifica-se, de 81 para 91, uma densificação progressiva do edificado, apresentando este concelho o maior número de edifícios da AMP, correspondendo a 23% do total do edificado. (quadro 18).

Quadro 18 - Edifícios por tipo e número de alojamentos

Concelhos	Edif.Totais 81		Edif. Totais 91		Edif.exclusiva/ residenciais c/ 1 aloj.em 91	
Espinho	6782	3.3	8043	3.4	5665	3.3
Gondomar	25153	12.3	29979	12.6	21037	12.2
Maia	16787	8.3	19681	8.3	14623	8.5
Matosinhos	23601	11.6	32116	13.5	24930	14.4
Porto	44073	21.6	48303	20.3	31263	18.1
P.Varzim	10938	5.4	13181	5.5	10037	5.8
Valongo	11836	5.8	14813	6.2	10387	6.0
V.Conde	14893	7.3	16908	7.1	13299	7.7
V.N.Gaia	49607	24.4	54881	23.1	41614	24.0
AMP	**203670**	**100%**	**237905**	**100%**	**172855**	**100%**

Fonte: INE- Recenseamento Geral da População e Habitação 81 e 91.

Verifica-se também que o concelho detém o maior número de edifícios, principalmente residenciais com 1 alojamento, correspondendo a 24% do total registado para a AMP, sendo 60% destes edifícios constituídos por apenas 1 pavimento (quadro 19).

Quadro 19 - Edifícios segundo os pavimentos

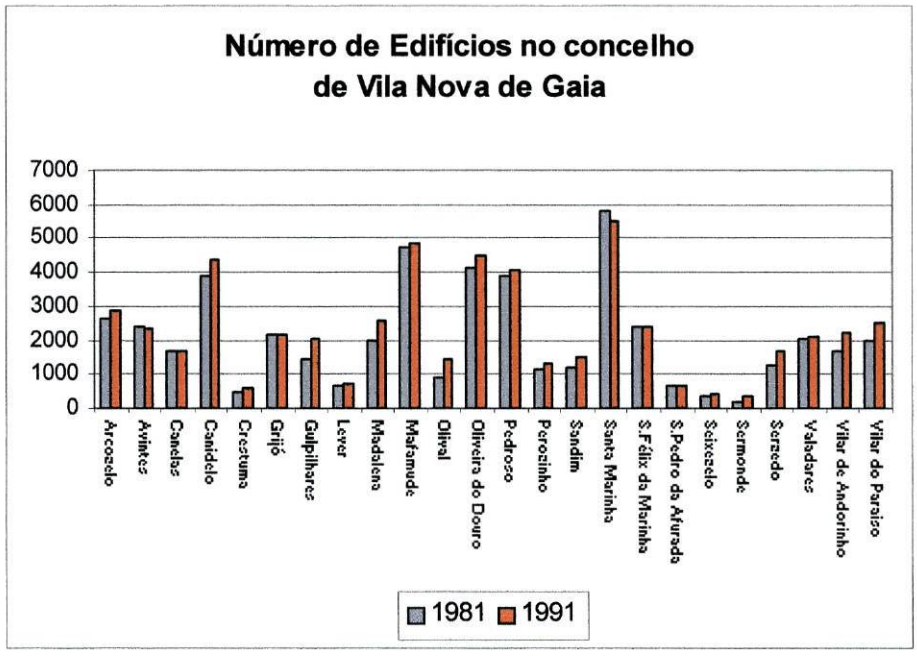
Concelhos	Edif.Totais 91	Edif.c/1 Pav.	Edif. c/2	Edif. c/3	Edif. c/4	Edif.c/ 5	Edif.c/ 6	Edif. c/7 +
Espinho	8043	4726	2585	354	277	70	11	20
Gondomar	29979	12462	14857	1836	538	154	60	72
Maia	19681	10025	8372	810	301	65	38	70
Matosinhos	32116	18066	11282	1553	610	272	157	176
Porto	48303	20141	13977	7423	4227	1357	533	645
P.Varzim	13181	6133	5607	660	442	104	74	161
Valongo	14813	6588	6768	835	501	86	12	23
V.Conde	16908	8095	7830	673	164	64	31	51
V.N.Gaia	54881	32737	17531	2602	972	450	155	434
AMP	237905	118973	88809	16746	8032	2622	1071	1652

Fonte: INE- Recenseamento Geral da População e Habitação, 91.

Não obstante ter-se verificado um aumento na escala física dos edifícios, principalmente na década de 80 e início de 90, como se pode verificar por alguns dos estudos de caso analisados na nossa área de estudo, a habitação unifamiliar continua a dominar o parque habitacional (cerca de 76% dos edifícios com apenas 1 alojamento). Contudo, se aprofundarmos a nossa análise ao nível intra-concelhio, verifica-se uma grande diversidade, como seria de esperar.

Os dados mais recentes que existem a nível de freguesias permitem-nos detectar que o número de edifícios construídos aumentou na maioria das freguesias, à excepção de três, S.Félix da Marinha, S.Marinha e S.Pedro da Afurada, constituindo, estas duas últimas, parte do núcleo urbano da cidade. No entanto, no que respeita ao número total de alojamentos clássicos, registou-se um aumento em qualquer destas três freguesias, comprovando-se, assim, o aumento da construção de edifícios multifamiliares.

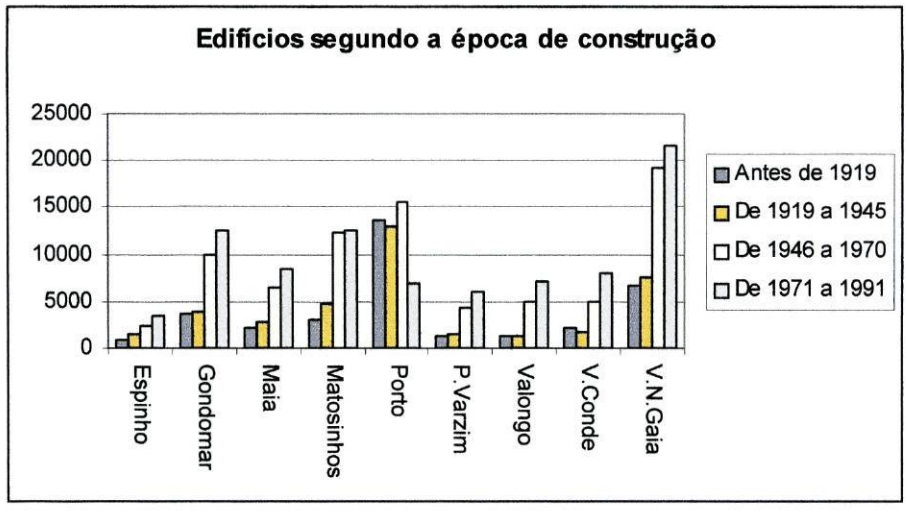
Gráfico 9



Fonte: INE - Recenseamentos Gerais da População e Habitação 81 e 91.

O gráfico 10 que se segue representa a Distribuição dos edifícios da AMP, tendo em conta a época de construção, salvaguardando, no entanto, a utilização dos resultados Pré-definitivos dos Censos de 91, em virtude da lacuna existente de dados definitivos relativos à década de 80.

Gráfico 10



Fonte: INE- Dados estatísticos pré-definitivos dos Censos de 91.

Analisando a época de construção dos edifícios, verifica-se que este concelho é o que apresenta o parque habitacional mais jovem do conjunto metropolitano. Contudo, é ainda durante o Estado Novo (1946-70) que se verifica um forte crescimento das áreas metropolitanas. O F.F.H- Fundo de Fomento da Habitação ligado ao Ministério das Obras Públicas, nos finais do regime anterior, apontava para uma racionalização e industrialização da produção da habitação, criando-se condições favoráveis para a constituição de empresas do sector. Por outro lado, o início da década de 70, caracterizada por um aumento do rendimento das classes médias, pela entrada de remessas de emigrantes, desenvolvimento do turismo e liquidez bancária aplicada ao sector imobiliário, vai originar um aumento significativo da especulação fundiária e imobiliária. É neste contexto que surgem conjuntos de promotores imobiliários ligados à Banca e a grandes grupos económicos, que canalizam as suas aplicações na compra de terrenos, sobretudo na periferia da área metropolitana. Mas é nos anos 80 que se assiste ao "boom" da especulação imobiliária e da construção desenfreada, criando necessidades acrescidas de "consumo" de espaço, incidindo preferencialmente sobre os terrenos de proximidade dos centros urbanos, como foi o caso de Vila Nova de Gaia.

Em suma, podemos, de forma sucinta, identificar os aspectos mais relevantes do parque habitacional de Vila Nova de Gaia do seguinte modo:

- Reconhecimento do grande acréscimo do número total de alojamentos, excedendo a taxa de variação 81/91 verificada na área metropolitana (23.8% e 16.2%, respectivamente);
- Apesar do crescimento, a variação do número de alojamentos de residência habitual é ligeiramente inferior ao número de famílias;
- O número de alojamentos vagos, destinados a venda, arrendamento ou demolição, aumentou de forma acentuada, bem como duplicou o número dos de uso sazonal. Diminuíram, pelo contrário, os alojamentos com o ocupante ausente, embora seja o concelho com a taxa mais elevada na AMP (19.9%);
- Aumento do número de ocupantes proprietários, passando a ser a forma de ocupação dominante (contrariamente ao que se verificava na década anterior, com o regime de arrendamento). Esta tendência reflecte o acesso mais facilitado ao crédito bancário, a maior estabilidade económica das famílias portuguesas e a manutenção de um elevado nível de poupança;

- Confirma-se uma melhoria em termos quantitativos do parque habitacional, embora persistam várias lacunas qualitativas, fundamentalmente, no que se refere às habitações da população com menor insolvência;
- O concelho de Vila Nova de Gaia detém um edificado ainda relativamente jovem, dado que grande percentagem dos edifícios foram construídos após a década de 70;
- A década de 80 marca uma alteração na tipologia e cércea dos edifícios, aumentando os edifícios multifamiliares, fundamentalmente em locais estratégicos de maior acessibilidade e de construção recente (caso de Canidelo e Afurada) continuando, no entanto, a dominar a habitação unifamiliar nas restantes áreas do concelho.

2ª Parte: A Transformação Urbana na Cidade Difusa

Capítulo 5 - Diversidade da produção do tecido urbano na envolvente do nó rodoviário da Afurada

A leitura individualizada da composição urbana fragmentária da Afurada revela intervenções distintas que assinalam diferentes períodos na expansão da nossa área de estudo, permitindo-nos reconstituir, posteriormente, este tecido com vista a obter uma leitura de conjunto mais fundamentada.

Através de uma aproximação da metodologia utilizada por Luís P.Silva (SILVA,1998) no estudo das formas urbanas da Aglomeração Urbana do Porto, procurou-se a sua transposição para esta área, concentrando-nos apenas no tipo de ocupação urbana, abordando tipologias e funções do edificado, bem como nos processos que estiveram na origem do seu aparecimento. A abordagem face aos tecidos, justifica-se pelo facto de assim podermos identificar as grandes manchas de um processo faseado da expansão urbana, onde as estruturas fundiárias originais se relacionam e interligam, de forma mais ou menos articulada com as estruturas mais recentes, sobrepondo-se duas lógicas de coesão funcional contrastantes:

Uma à escala macro, dependente dos sistemas e infraestruturas de mobilidade metropolitanas, regionais e/ou nacionais e outra, à escala micro, de ligação à rede capilar de proximidade, produzindo contiguidades e/ou rupturas evidentes com as pré-existências locais.

Este confronto de escalas, praticamente sem qualquer elemento "amortecedor", torna possível interpretar neste estudo de caso, um dos processos recorrentes de estruturação dos territórios urbanos fragmentados. Assim, a abordagem pormenorizada dos "micro-territórios" é, ao mesmo tempo, esclarecedora da génese do processo de fragmentação, e também exemplo da composição sistémica e compósita que caracteriza a "macro-cidade".

Deste modo, podemos identificar na envolvente ao nó rodoviário da Afurada, os seguintes fragmentos que constituem parte deste mosaico fragmentado que caracteriza a Aglomeração Urbana do Porto (ver mapa 18):

A - A área que corresponde a parte do núcleo mais antigo da aglomeração urbana principal;
B - As áreas de urbanização recente, com o resultado do adensamento dos aglomerados rurais preexistentes;
C - Os desenvolvimentos lineares ao longo de vias que se adensaram progressivamente, oferendo uma diversidade da morfologia e usos;
D - As áreas compactas descontínuas de loteamentos de edifícios unifamiliares e multifamiliares;
E - A dispersão de áreas industriais e de equipamentos destinados a usos variados;
F - As áreas de expansão recente de estruturas residenciais ou mistas emergentes, na transição entre as novas vias arteriais de forte acessibilidade e os tecidos pré-existentes;
G - Os vazios, correspondentes a áreas não urbanas preservadas e outras urbanizáveis expectantes

Estes diferentes fragmentos identificam tipos de conjuntos morfológicos, cujo processo e lógicas subjacentes tendem a repetir-se, seja através de nova construção, seja por transformação, ou ainda pela demolição das já existentes, criando formas com qualidades e características análogas às que integram as restantes partes da cidade. A estratégica metodológica utilizada pelo autor acima citado, permite reconhecer lógicas similares, tornando-as evidentes e legíveis no caos aparente dos tecidos da cidade difusa.
As formas urbanas que aí se identificam resultam de processos designados por «operações urbanas», abordando apenas aquelas que culminam na produção de Formas Urbanas e que, citando SILVA, (1998) *" (...) materializam programas, acordos e consensos dos diversos actores, transformando-os nas formas do território físico passíveis de serem habitadas e vividas."* (cf. SILVA, 1998: 156)

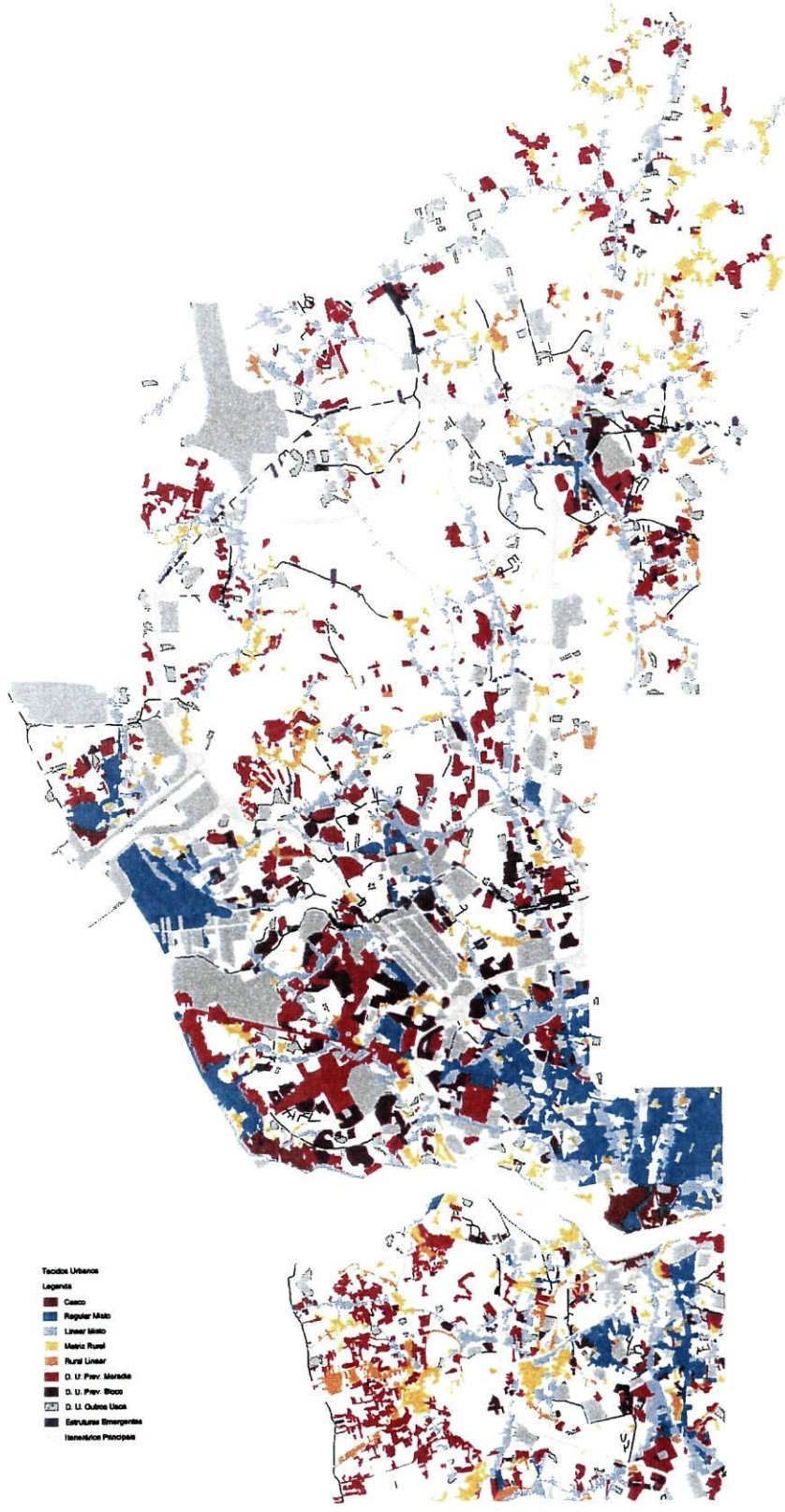
A abordagem feita por este autor teve por base dois tipos de critérios na identificação destas operações urbanas: a escala física destes processos e a temporalidade associada à sua execução. Definiu, assim, três grandes conjuntos de processos urbanos capazes de produzir em formas urbanas diferentes, nomeadamente, as operações urbanas de âmbito morfológico elementar, as de âmbito circunscrito e as que se encontram em formação. As primeiras envolvem apenas a transformação de uma componente urbana do território, como a parcela, edifício ou a via, perfeitamente definida no tempo. As segundas envolvem as transformações de um conjunto de formas urbanas elementares, como as operações de loteamento de grande previsibilidade formal, em virtude da exigência regulamentar que lhe está subjacente. O último tipo de operações urbanas define a produção de uma ou várias formas urbanas, mas com forte indefinição face ao produto final. É o caso das expropriações para construções de novas vias que redefinem parcelas e que abrem novas frentes edificáveis ainda sem projecto definido.

O que se pretende é discutir o crescimento da cidade como resultado destas alternativas de forma urbana, sem nunca esquecer conteúdos sociais e económicos influentes, em que a leitura dos elementos urbanos integrantes (vias, parcelas, infraestruturas, redes de serviços,...) constitui a matéria de suporte da análise, à semelhança de metodologias de outros autores, como SÓLA-MORALES (1997). Por um lado, procura-se a leitura solitária dos elementos da forma física, e por outro, os processos individuais de actuação, de construção, uso e transformação da propriedade, que se vão seguindo ao longo do tempo. A articulação destes dois aspectos é que permitirá compreender a Forma da Cidade de hoje. Entendê-la em toda a sua variedade significa reconhecê-la, como resultado de " *ideias e projectos sobre « a forma de urbanização + a forma de parcelamento + a forma de edificação», cada uma delas sujeitas a ideias e projectos próprios, com ritmos de execução diferentes, com momentos de origem diferentes e âmbitos de escalas também diferentes, mas que nem sempre são unitários*" (cf. SÓLA-MORALES ,1997:15).

A construção da cidade, resultante do encadeamento destas três operações (parcelamento / urbanização / edificação), que poderá ser realizada de diferentes modos e sequências, com múltiplas combinações no tempo e no espaço, origina a riqueza morfológica que identifica e caracteriza a Cidade actual. Procura-se, com esta análise, fomentar e por em prática um método racional de compreensão da Forma Urbana,

complementando, de certo modo, a informação obtida pela informação estatística. O tecido que resulta dos diversos processos urbanos vai ser, assim, a imagem expressiva da sua lógica de formação. De acordo com o mesmo autor, " *A complexidade do seu resultado na construção da cidade não será apenas a repetição de tipos ou a justaposição de tecidos, mas sim, o processo encadeado, em que as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios* " (cf. SÓLA-MORALES, 1997: 19).

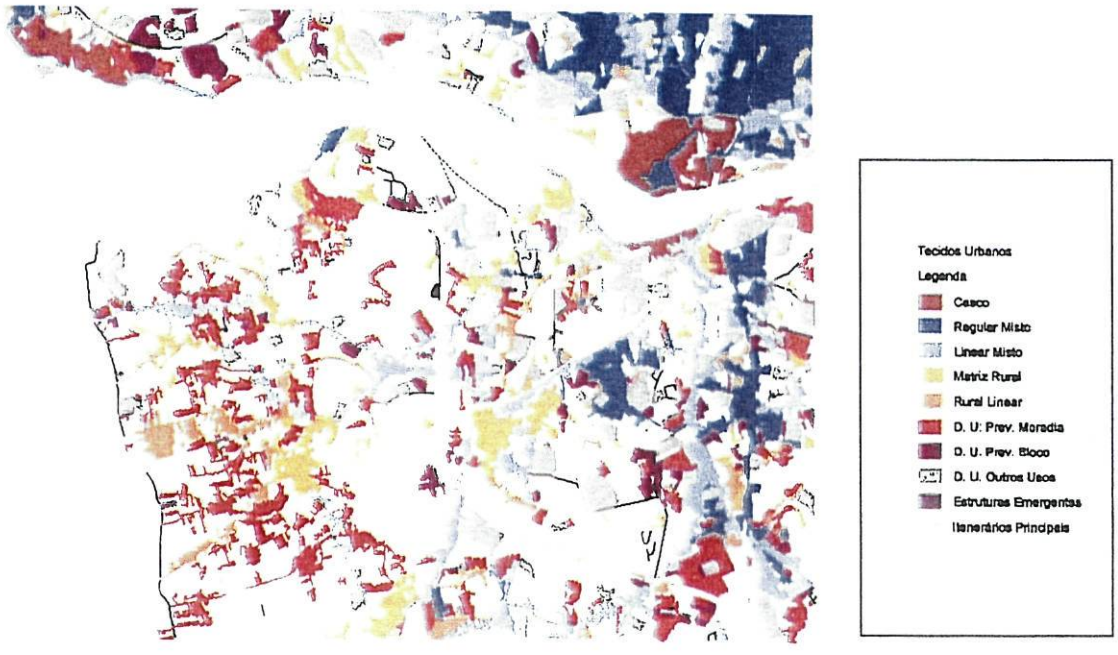
É neste contexto que Luís Pedro (SILVA,1998) identifica as diferentes Estruturas Territoriais, noção que se aproxima de "tecido urbano" mas cuja designação não é utilizada no caso das Estruturas Emergentes, explicada por este autor, devido à forte indefinição e imprevisibilidade no tempo e no espaço que estas últimas podem introduzir na transformação do território (Ver mapa 18 ou fig.19).



Estruturas Urbanas na AMP - Esc. 1/100 000

Mapa 18

Figura 19



Estruturas Urbanas na Área envolvente ao nó rodoviário da Afurada - Esc. 1/100 000 (ampliação)
Fonte: SILVA, 1998 (policopiado)

5.1 Os «Tecidos Sedimentares»

(engloba o casco, o tecido regular e linear misto, o tecido de matriz rural e o rural linear - ver legenda da fig. 19)

Ao analisarmos os três primeiros fragmentos (A,B,C) desta mancha urbana, verificámos que se trata de um tecido misto, com um edificado marcado pelo tempo, assumido como herança histórica de um passado colectivo. Associado geralmente a uma malha de traçado irregular, de ruas estreitas e sinuosas, os edifícios encontram-se implantados à face das mesmas, apresentando formas variadas. As alterações que aqui se vão verificando, ocorrem geralmente de forma pontual, por colmatação, sem contudo alterar o sentido do conjunto. Corresponde, por isso, a um tecido «sedimentar» (cf. SILVA, 1998).

A área que aqui corresponde aos «Tecidos Sedimentares», engloba uma pequena parte do «burgo histórico» da cidade de V.N.Gaia e a área envolvente, como o lugar do Candal, antigos aglomerados piscatórios como a Afurada, e a ocupação humana que progressivamente se foi adensando ao longo dos principais eixos viários mais antigos.
Apesar do processo de expansão urbana verificado ao longo das principais vias não ser recente, esta tendência de ocupação lateral em relação às vias de acesso mantém-se até aos nossos dias. É o caso da Rua da Bélgica, em Canidelo, cuja expansão contínua da construção tem sido uma constante, como veremos mais à frente. Quer sejam as moradias instaladas à face da via, quer sejam os blocos, em que o piso do r/c começa a ser ocupado por outras funções, o processo de expansão é tipicamente de «sedimentação» progressiva (SILVA,1998). Para as traseiras deste edificado, com os logradouros e anexos incorporados, a matriz é totalmente rural. Significa, por isso, que este tipo de expansão transformou progressivamente eixos de passagem, em lugares aglomeradores de morfologia linear, citando como exemplos e em primeiro lugar, o aglomerado urbano de Canidelo e, em seguida, com menor densidade, as pequenas aglomerações, como Paniceiro, Alumiara, Viso e Lavadores.
Esta ocupação generalizada ao longo de eixos determinantes vai conduzir à expansão linear que progressivamente faz a transferência entre a «velha» e a «nova» cidade (SILVA,98).

Por outro lado, as operações urbanas como os loteamentos trazem geralmente uma grande indefinição quanto à forma ou formas urbanas que se irão produzir. A abertura de novas frentes edificáveis, a construção de uma nova via e a redefinição das parcelas que atravessa são exemplos claros de que estas operações pouco determinam quanto às estruturas urbanas que poderão surgir. O mesmo se passa quando estas operações envolvem parcelas rurais situadas entre espaços urbanizados, com áreas de tamanho médio-grande, nas quais a obsolescência económica pode suscitar operações urbanísticas de grande impacte, nomeadamente em termos de redefinição fundiária e alteração de usos.
Na nossa área de estudo verificou-se um reduzido número de processos de loteamento que na sua maioria tinham como objectivo os projectos de urbanizações de grande densidade e volumetria significativa. Contudo, a evidente ruptura de escala produzida nas intervenções urbanas e na capacidade das infraestruturas de suporte existentes produziu sérios danos na qualificação urbana deste tecido.

5.2 Os «Tecidos Monótipos: residenciais e outros usos»

A sobressair neste tecido misto sedimentar que ocupa a maior parte deste território, surgem bolsas de urbanização dispersas monofuncionais (fragmentos D), quase sempre de carácter residencial, em que a característica morfológica se repete sem grande diversidade. São áreas em que predominam, exclusivamente, as moradias ou os blocos destinados a residência e outras destinadas a outros usos como, parques urbanos, indústrias, estações ferroviárias,.. e outros usos não residenciais.

No que diz respeito aos Tecidos Monótipos de moradias, a tipologia unifamiliar ou bifamiliar que lhes está associada, divulgou-se no nosso país nos anos 70 e início de 80, deixando marcas na cidade difusa. Devido à deficiente infraestruturação é muito comum verificar que a abertura de novos arruamentos resulta de processos de loteamentos que dão origem a novas urbanizações, ditando eles próprios o novo traçado para essa malha.

Em função do processo urbano que lhe deu origem, podemos encontrar tecidos de moradias de génese distinta e, por isso, com características morfológicas desiguais. As que foram planeadas ou programadas previamente e construídas de uma só vez, conferem ao tecido urbano uma monotonia formal, facilmente detectável no território. As moradias que tiveram como traçado prévio um processo de loteamento, apresentam geralmente uma certa autonomia do projecto do edifício de acordo com o lote. As áreas que correspondem a estas bolsas de urbanização de moradias, no tecido urbano em análise, são o Bairro dos Pescadores, no lugar das Chãs na proximidade da Afurada de Cima, construído na década de 50 e uma vasta área no lugar de S.Paio, em Canidelo, com semelhanças ao tradicional modelo da «cidade- jardim». A edificação desta última iniciou-se na década de 70, mas a sua expansão manifesta-se nos tempos recentes, comprovado pelos pedidos de licenciamento apresentados nos últimos cinco anos para a Rua de Bustes, via que limita este quarteirão.

Porém, neste território, geram-se outros tecidos análogos com as mesmas características de uniformidade tipológica e de monofuncionalidade, mas cuja matriz é rural. Tendo resultado de processos de ocupação informal de génese ilegal, vulgarizaram-se na década de 70 e 80, originando problemas graves de infraestruturação no território (SILVA,1998).

Segundo SÓLA-MORALES (1997) estes casos correspondem a urbanizações «marginais», em que a forma de crescimento urbano apoiado na vivenda unifamiliar, se baseou no parcelamento e venda de fragmentos de solo rústico fora das prescrições legais. Trata-se de urbanizações de autoconstrução, em que os períodos de faseamento são indeterminados, fechadas em si mesmas, de gestão autónoma, à margem dos processos gerais do desenvolvimento urbano e da trama urbana envolvente. Localizam-se onde existe solo disponível, normalmente em áreas a preservar, de domínio público ou de grande sensibilidade ambiental (cf. SÓLA-MORALES, 1997: 166). Formalmente, a diferença entre os processos planeados / licenciados e estes processos informais é pouco evidente, pelo facto da legalização conseguida à posteriori (na grande maioria dos casos), e o arranjo dado aos espaços colectivos envolventes, atenuarem certas irregularidades e corrigirem o défice e a finalidade dos espaços colectivos.

O Bairro do Picão, localizado na freguesia de Canidelo, teve a sua origem na década de 70 (MATOS, 1989), através de um processo de loteamento de génese ilegal correspondendo a uma forma de crescimento urbano, como aquela que acabámos de descrever. Pelo facto da tipologia unifamiliar dominar nas áreas de construção de génese clandestina, sentimos a necessidade de criar uma subdivisão na nomenclatura adoptada por SILVA(1998), identificando nos «tecidos monótipos», os que tiveram esta origem e que denominámos por «monótipos marginais».

Os blocos ou a habitação de tipologia multifamiliar são mais recentes. A sua generalização resultou fundamentalmente da aprovação do PDM, através da sua regulamentação que permitiu uma reutilização diferente do solo urbanizável, aumentando a oferta imobiliária e dando resposta a uma forte procura. O preço cada vez mais elevado do solo tem reduzido substancialmente o espaço público ou de «Domínio Colectivo» envolvente (cf. SILVA,1998), ao mínimo regulamentar, o mesmo acontecendo com as de distâncias necessárias do empreendimento à via e às áreas de estacionamento. Tudo isto contribuiu para a desqualificação progressiva destes espaços urbanizados. Também aqui, a inevitabilidade de acessos aos blocos habitacionais tem conduzido à abertura de novos arruamentos, nem sempre concordantes com a malha urbana preexistente. Por outro lado, as novas "cargas" urbanas associadas a esta tipologia multifamiliar da habitação, em franco crescimento nos últimos anos,

agravaram as tensões com a malha preexistente e provocaram rupturas significativas na capacidade das velhas ruas e caminhos rurais.

À semelhança do que acontece com o tecido onde impera a moradia, neste caso, o bloco é predominante e destina-se fundamentalmente à função residencial. No entanto, apesar de poderem surgir edifícios com outras actividades, como o comércio e serviços ao nível do r/c e de acesso directo à via, especialmente nos edifícios mais recentes, a monofuncionalidade residencial é uma característica dominante. Embora a plurifuncionalidade seja benéfica para a qualificação do tecido urbano, a crescente mobilidade e os novos hábitos e padrões de consumo justificam percursos de maiores distâncias para a aquisição de bens, inclusive para consumo diário, reduzindo deste modo, o número de pequenos estabelecimentos de proximidade nos «tecidos monótipos». Relativamente a esta nova vivência, SALGUEIRO(1996) faz referência aos novos padrões de consumo dos urbanos afirmando o seguinte:
"...deixou de haver relação entre a frequência de uso e a de abastecimento, por um lado, e entre a frequência de uso e proximidade do local de abastecimento, por outro" (cf. SALGUEIRO, 1996: 189).

Na nossa área de estudo, este tipo de tecidos surgem-nos sob a forma de pequenas bolsas dispersas no tecido misto sedimentar, como são os casos do Bairro Social do Cavaco I e II, edificados na década de 80, o empreendimento da Simopre iniciado na década de 70, a urbanização da Cooperativa Tripeira também deste período e o recente loteamento de blocos habitacionais da Cooperativa Municicoop. Os dois primeiros casos referidos localizam-se a nascente do IP1 (auto-estrada A1) e resultaram de processos urbanos planeados, embora distintos. O primeiro corresponde a uma intervenção pública faseada, o Bairro do Cavaco I entre 1982 e 1983 e o Bairro do Cavaco II entre 1988 e 1989, com o intuito de solucionar graves problemas existentes no concelho, ao nível da habitação social. A intervenção urbana da Simopre resultou de um processo de loteamento urbano privado que decorreu de forma faseada, respeitando as características morfológicas iniciais. De maior densidade e tipologia diferente da anterior é também notória a uniformidade morfológica dos blocos que compõem estas urbanizações.

A Cooperativa Tripeira[1] constitui o terceiro conjunto morfológico, onde o bloco é dominante e localiza-se no lugar de S.Paio, no miolo urbano de Canidelo, servida pela Rua de Bustes e Rua do Emissor. Construída na década de 80, apresenta uma uniformidade tipológica que contrasta com o tecido monótipo de moradias que lhe é contíguo.



Fotog.1 Cooperativa de Habitação "Tripeira".
Local: Rua de Bustes, no lugar de S. Paio em Canidelo. Fev/99.

Uma quarta mancha urbana com estas características surge-nos na transição do tecido sedimentar que engloba o aglomerado primitivo da Afurada e as áreas de expansão recente de «Estruturas Emergentes». Este conjunto resultou igualmente de um processo de loteamento urbano através de uma cooperativa, a Municicoop - Cooperativa de Habitação Económica -P.C.S.M[2], mais recente que a anterior(década de 90), mas de génese morfológica semelhante.



Fotog.2 Cooperativa de Habitação Económica - Municicoop.
Local: Av. Prof. Orlando Ribeiro , Canidelo. Fev/99.

[1] C.M.G, Arquivo Geral: Arq. sob os n ° 60/88; 61/88; 62/88; 63/88; 64/88; 65/88; 87/91; 88/91.
[2] C.M.G, Arquivo Geral: processo n ° 68/91 arq. sob o n ° 233/00 e processos nºs 573/94; 574/94; 575/94; 1146/94; 1149/94;1150/94; 1151/94; 11; 613/95; 51/97.

Os tecidos «monótipos» não residenciais (fragmentos E) correspondem a grandes parcelas afectadas por outros usos (SILVA,1998), encontrando-se, nesta área, algumas ocupações industriais, equipamentos diversos e, em maior extensão, a estação ferroviária das Devesas. Esta última pretende dar origem ao futuro interface proposto no Plano de Urbanização da área envolvente à VL8.

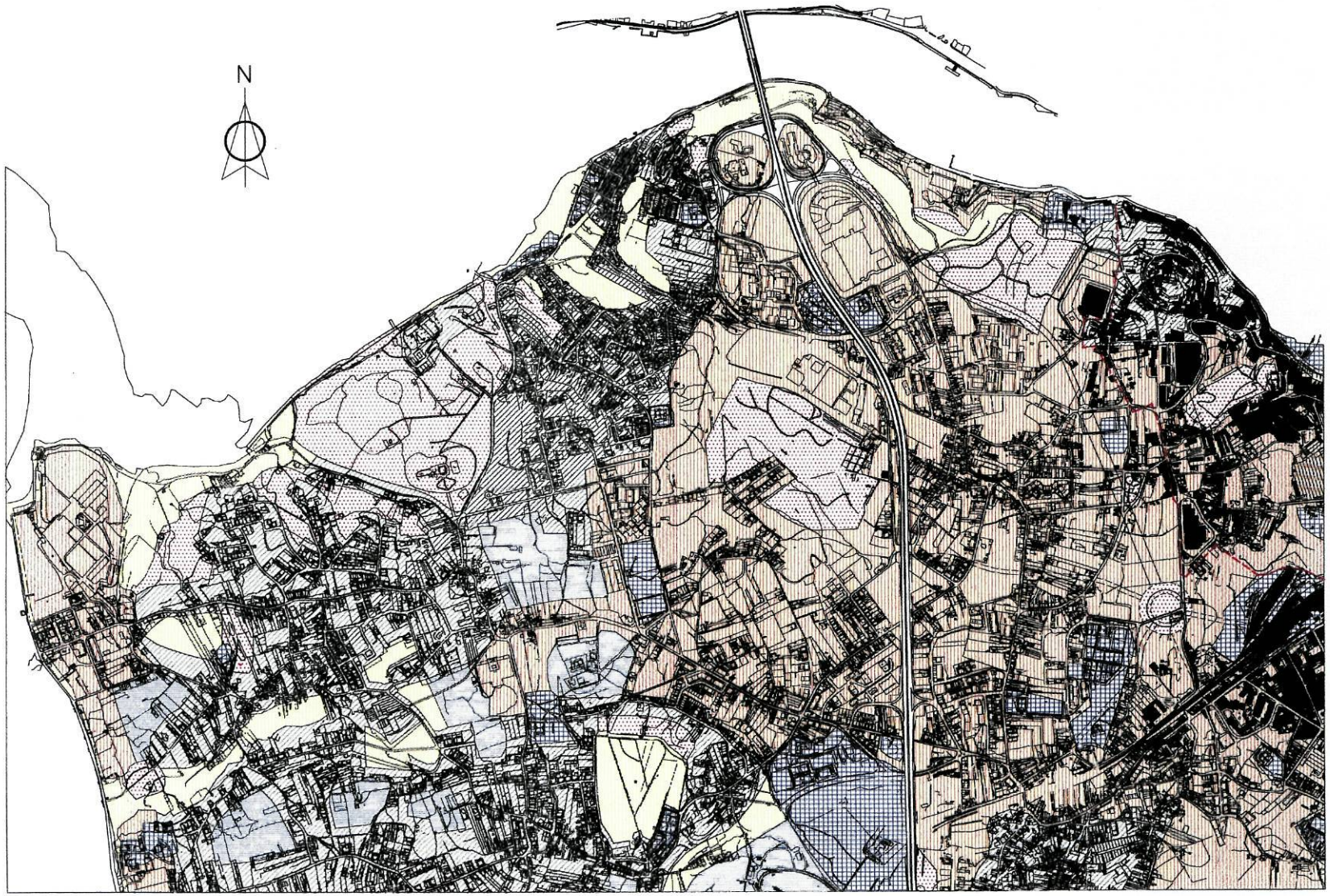
Verifica-se que um número significativo de edifícios industriais se encontram desactivados, alguns reconvertidos a outros usos e outros em vias de transformação. É reduzido, por isso, o número de instalações industriais ainda no activo, tendo sido analisado o caso especial da Empresa Electrocerâmica. Relativamente aos equipamentos, identificam-se os que se destinam ao uso escolar, ao desporto e lazer, como os campos de futebol e o golfe na Quinta do Fojo e os equipamentos de serviços, como as bombas de gasolina.



Fotog.3 Quinta do Fojo.
Local: Rua da Quinta do Fojo em Canidelo. Março/99.

As manchas correspondentes a este tecido distribuem-se, por isso, de forma dispersa no território, grosso modo identificáveis na Planta de Ordenamento do PDM, definidas por um zonamento funcional que caracteriza os instrumentos de planeamento urbanístico, no período de elaboração daquele documento(ver mapa 20).

PLANTA DE ORDENAMENTO DO PDM E TECIDO URBANO EXISTENTE



LEGENDA

ÁREAS URBANAS

- Edificabilidade Intensiva
- Edificabilidade Extensiva Consolidada
- Edificabilidade Extensiva
- De Transição
- Equipamentos

ÁREAS NÃO URBANAS

- Transformação Condicionada
- Limite da área Classificada de Centro Histórico

ESCALA 1/20.000

Fontes Cartográficas:

CMG: Planta de Ordenamento do PDM
CMG: Carta Topográfica 1/1000
Actualização Própria

Mapa 20

5.3 As «Estruturas Emergentes»

As «estruturas emergentes» (fragmentos F) correspondem a áreas de expansão recente de estruturas residenciais ou mistas, associadas normalmente a transformações do território morfologicamente ainda em formação e por isso não definido na totalidade (SILVA,1998), isto é, o processo urbano que envolve estas estruturas, geralmente realizado de forma faseada, deixa em aberto uma pluralidade de interesses e soluções (quer para a parcela, para a via ou para o edifício). Estes empreendimentos de grande volumetria e investimento ficam, assim, sujeitos a alterações, por vezes significativas, no processo de desenvolvimento. Fixam-se geralmente, em áreas de transição entre as novas vias estruturantes de circulação rápida e de grande acessibilidade, e os tecidos preexistentes, assumindo também um papel de verdadeira alternativa à cidade tradicional. A localização destas estruturas na proximidade do nó rodoviário da Afurada e na confluência de vias de forte acessibilidade e fluidez, como a VL8 e o IP1 (auto-estrada A1), explicam o suporte destes complexos multifuncionais, resultantes de uma forte capacidade de investimento e dotados de uma forte atractividade.

As estruturas residenciais ou mistas correspondentes neste tecido urbano, são os grandes "pacotes" urbanísticos não habitacionais, como os Hotéis Ibis e Novotel, os centros comerciais Carrefour e o Arrábida Shopping, bem como os condomínios "fechados", como é o caso dos Jardins da Arrábida, Arrábida-Place e a Quinta das Chãs. Tendo resultado de processos de loteamento urbanos privados, em alguns casos não concluídos na totalidade, e com características morfológicas distintas, estes empreendimentos concentram um potencial de transformação imobiliária, nomeadamente, no que diz respeito aos programas, composição de usos e formas urbanas que produzem.

O primeiro grupo constitui uma pequena aglomeração terciária, em virtude da proximidade existente entre os três tipos de empreendimentos referidos. Os hotéis, caracterizados por uma oferta de serviços especializados cada vez mais abrangente e os centros comerciais, com hipermercados, como dois exemplos de novas formas comerciais (SALGUEIRO, 1992). Correspondem por isso, a estruturas especialmente concebidas para o efeito.

De maiores dimensões e com uma forma propositadamente dissonante, as duas últimas estruturas (c. comercial Carrefour e Arrábida-Shopping) procuram dar resposta às novas exigências do mercado e às novas práticas de consumo. Estrategicamente localizadas, na confluência do nó rodoviário da Afurada com a via urbana VL8 e simultaneamente, tangenciais ao sistema de mobilidade de alta capacidade, como é o IP1, as estruturas comerciais citadas oferecem facilidades de acessos e de estacionamentos aos potenciais consumidores, actualmente com maior capacidade de mobilidade.

O segundo grupo, os "condomínios fechados" correspondem a unidades imobiliárias planeadas de uso misto, de habitação e lazer. O sector imobiliário fortemente alimentado pelo investimento estrangeiro, na posse de empresas multinacionais, na sua maioria, despoletou na década de 90, uma expansão marcadamente especulativa deste sector (também marcados pelos efeitos de uma internacionalização/globalização crescente, quer das economias quer das sociedades).
Fundamentalmente de influência anglo-saxónica estes projectos tornaram-se um produto imobiliário de co-propriedade, específico no mercado habitacional português (FERREIRA, 1999). Esta internacionalização manifesta-se não só na origem estrangeira do investimento, no tipo/modelo de empreendimento que na proximidade do Nó rodoviário da Afurada assume a forma de bloco /habitação multifamiliar como também em outros domínios com ele relacionados. Entre estes, podemos fazer referência à forma de gestão do empreendimento, ao acesso mais facilitado aos bens de consumo criando novas necessidades e tipo de vida urbana conotada de qualidade e segurança, o tipo de promotor e formas de mediação/marketing que atraem uma clientela com um padrão de vida médio/alto e uma localização valorizada pelas acessibilidades e por elementos paisagísticos/ culturais consonantes com as expectativas e vivências das classes de médio/alto rendimento.

Por outro lado, a crescente mobilidade profissional nas grandes cidades é cada vez menos responsável pelo desencadear de uma mobilidade residencial, pois torna-se insustentável fazer depender o local de residência de um emprego frequentemente em mudança (ASCHER, 1998). Daí que, a residência vai-se tornando progressivamente numa referência fixa do habitante citadino que interessa apostar. A preferência por um certo modo de *habitat* e estilo de vida, a escolha por um espaço social e simbolicamente valorizado e por uma oferta de acessibilidade a outras actividades e equipamentos,

passam a ser critérios de localização residencial de importância crescente nas categorias sociais com capacidade financeira. A localização destes grupos, na proximidade dos nós de comunicação permitem aos membros da família aceder facilmente não só às diferentes áreas de emprego e/ou outras actividades como também aos diversos equipamentos e "práticas culturais" vividas (ASCHER,1998). Por outro lado, as práticas diárias como as compras domésticas, actividades da casa, lazeres, relações familiares,.. são outras das deslocações que retiram uma boa parte da capacidade explicativa dos movimentos habituais pendulares. Para o caso do abastecimento diário verifica-se que as compras feitas na proximidade diminuem, em virtude das mudanças nas práticas de aprovisionamento, nas tecnologias e processos de conservação de alimentos e da maior mobilidade, aumentando, no entanto, a frequência de estruturas comerciais como os centros comerciais. Estas novas vivências explicam, deste modo, o aumento crescente das distâncias percorridas contabilizadas, agora, em distâncias - tempo. No entanto, a crescente mobilidade é inversamente proporcional à sociabilidade de proximidade. Se por um lado, parece crescer a intensidade e a escala territorial das relações, verifica-se por outro, um enfraquecimento das relações de vizinhança. As mudanças de escala dos territórios da vida quotidiana ultrapassaram, por isso, a do espaço das relações sociais de vizinhança. Daí a eventual contradição: por um lado o universo doméstico fechado, fixo e protegido, que reduziu progressivamente as relações sociais de proximidade e por outro, a extensão e o acréscimo da "mobilidade de sociabilidade" (ASCHER,1998) para fora das fronteiras locais.

Os condomínios habitacionais privados procuram assim dar resposta a um público-alvo seleccionado pela sua posição socio-económica privilegiada, criando comunidades vedadas e fragmentárias social e espacialmente. A exclusividade oferecida manifesta-se através da especificidade da actividade-âncora em que assentam como a piscina, o golfe, o mar, a marina ou qualquer outro equipamento relacionado com o lazer, ou outros serviços de apoio nomeadamente a lavandaria, o ginásio, a escola, o restaurante,.. A apropriação dos espaços colectivos existentes isola estas unidades sociais da restante cidade, adulterando assim as formas e as vivências da cidade tradicional.

Os condomínios residenciais que aqui são referidos, são os Jardins da Arrábida, o Arrábida-Place e a Quinta das Chãs. A primeira unidade urbana privada referida e que associa a função residencial com a de lazer, não apresenta uma total exclusividade na

delimitação do seu espaço territorial. Inclui equipamentos colectivos privativos da urbanização/condomínio e outros integrados, sem contudo pertencerem aos seus utilizadores. As duas unidades urbanas seguintes correspondem a condomínios privados verdadeiramente fechados (FERREIRA,1999), delimitados por muros/vedações oferecendo uma exclusividade no usufruto dos espaços colectivos e equipamentos de serviços e lazer.

5.4 As «Áreas Potenciais (rurais não edificáveis e residuais urbanizáveis)»

Intercalam-se, por último, «áreas potenciais» (fragmentos G), constituídas por grandes parcelas ou conjunto de parcelas rurais, não edificáveis, ocupadas por floresta, quintas, casais, vales de cursos de água,... (SILVA,1998) preservadas no Plano (RAN, REN e outras definidas no PDM) e outras urbanizáveis, designadas por «residuais» que, pela finalidade do uso que lhes está atribuído, se encontram expectantes para outros fins. Correspondem, por isso, a espaços intersticiais entre ocupações urbanas na sua maioria pouco consolidadas. Podem-se citar casos, como a grande parcela florestal na proximidade do hipermercado Carrefour, os antigos terrenos da «seca do bacalhau» e a «Quinta Marques Gomes», estando estes dois últimos integrados no Plano de Urbanização da Frente Norte-Poente de V.N.Gaia, com propostas de intervenção definidas. Para o terreno da «seca» a função principal prevista é a habitacional, bem como a construção de equipamentos de apoio turístico e de lazer. Para a «Quinta» prevê-se a manutenção e qualificação de duas importantes manchas arbóreas, que servirão de apoio e enquadramento à ocupação urbanística existente nas imediações, bem como aquela que é proposta para esta área. Estas parcelas «expectantes», funcionando como "espaços sobrantes" retalhados pelo desenho do território urbanizado e urbanizável (SILVA, 1998), reflectem descontinuidades na urbanização mas apenas temporariamente, transformando-se em poderosas armas de especulação do valor do uso do solo.

Partindo desta abordagem poderemos agora caracterizar, em pormenor, cada uma das formas urbanas identificadas como mais significativas deste tecido urbano fragmentado e compósito.

Capítulo 6 - As Formas Urbanas na Envolvente do Nó Rodoviário da Afurada: caracterização morfofuncional.

Mais importante do que o acelerado processo de urbanização do "núcleo central" do concelho de Vila Nova de Gaia e a consequente saturação do solo urbanizável que conduziu ao alastramento deste tecido urbano para as suas imediações, foram os traçados da rede viária de alta capacidade, nós e sistemas de acessibilidade que, com a construção da Ponte da Arrábida, catalisaram o crescimento urbano para sul do Rio Douro. No contexto regional e supra-regional, o eixo Norte/Sul foi e continua a ser o suporte viário mais importante nos efeitos da urbanização linear nas vias de proximidade bem como, na estruturação do padrão difuso que se desenvolveu na rede capilar de antigas vias rurais. Terão sido o traçado desta malha-macro e a construção da Ponte da Arrábida, os principais elementos desencadeadores da abertura das novas frentes de urbanização na envolvente ao nó rodoviário da Afurada.
A existência de solo disponível, com valores de mercado mais acessíveis e servido por uma rede viária de forte acessibilidade, transformou os espaços tangenciais aos eixos viários e nós do IC1, em lugares de excelência para a localização de grandes superfícies comerciais e de serviços. Referimos como exemplos os hipermercados, o shopping e os "edifícios- montra", estes últimos destinados ao comércio ocasional (como stand de automóveis) bem como, uma oferta de outros serviços especializados (Hotéis, DMI-clínica privada, CTT, Bancos). A proliferação das construções habitacionais de grande densidade, bem como os empreendimentos de alto valor imobiliário como os "condomínios fechados" que alternam com vazios intersticiais ou com espaços construídos de menor qualidade, conferem a este tecido, uma imagem de " manta de retalhos".

Após a abertura do nó rodoviário da Afurada (anos 60) a densificação do espaço construído, por adições sucessivas, acentuou o carácter heterogéneo deste território, apresentando-se actualmente, com tipologias díspares não só, relativamente aos aspectos morfológicos como funcionais, contribuindo para a fragmentação do desenho urbano. A predominância da função residencial sentida até aos finais dos anos oitenta, intensifica-se, fruto da oferta de terrenos disponíveis de valor comparável aos de maior acessibilidade na AMP, dando origem a um novo dinamismo revelado nos anos

noventa. Por outro lado, a proximidade do centro terciário Boavista/Campo Alegre que terá emergido pela acessibilidade crescente produzida pelas via Rápida, via Norte e acesso à Ponte da Arrábida, bem como do potencial económico aí concentrado, despoletou a emergência destas novas formas urbanas, quer habitacionais quer comerciais/serviços.

A atractividade desta localização pelas razões apontadas e pelo uso crescente do automóvel, conduziu por parte de fortes promotores e construtores imobiliários ao investimento em grandes complexos de consumo, como também em blocos habitacionais de qualidade. É no espaço contíguo ao tecido urbano desfeito e caótico com marcas ainda rurais, as preexistências, cujos elementos (parcelas, vias, edifícios) se encontram apenas viradas para a sua própria lógica, fundamentalmente residencial e de auto-consumo, que se instalam estes novos empreendimentos, dando novo significado à reestruturação urbana. Contudo, o efeito de barreira do IC1(auto-estrada A1) e a dificuldade de escoamento nos dois únicos nós rodoviários existentes, o nó da Afurada e nó de Coimbrões (Fojo) mais a Sul, segmentam o crescimento urbano, dificultando a estruturação da sua forma (em constante mutação).

" A forma urbana não está nunca definitivamente resolvida. A sua produção, destruição ou transformação é permanente. Deste modo, a Forma Urbana está em produção e mutação contínuas.(...)" (cf, SILVA, 1998: 33).

A estrutura urbana resultante oferece por isso, uma complexidade e heterogeneidade de qualidade ambiental bastante discutível, podendo distinguir-se uma forte variedade no que se refere aos tipos de ocupação urbanística, não só relativamente às tipologias, densidades e funções do edificado, como também do espaço público e processos que estiveram na origem do aparecimento destas construções (génese ilegal, processo de loteamento, licenciamento de edifícios isoladamente,...). Será a análise do tipo de implantação no tecido urbano que nos permitirá aproximar da noção de Cidade Difusa subjacente, assim como, da diversidade da forma urbana resultante que a caracteriza.

Deste modo, criou-se uma nova taxonomia apresentada cronologicamente, identificando grandes grupos de ocupação urbana que consideramos mais importantes e que compõem os diferentes tecidos deste fragmento da Aglomeração Urbana:

- Preexistências:
  - Urbanização espontânea difusa
- Primeiras intervenções para habitação (públicas e privadas)
  - Públicas - Bairro do Cavaco
  - Privadas - Simopre
- A Habitação multifamiliar recente (blocos)

- Os "Condomínios fechados":
  - Jardins da Arrábida (habitação colectiva)
  - Arrábida - Place (habitação colectiva)
  - Quinta das Chãs (habitação unifamiliar em banda)

- Os grandes "pacotes" do urbanismo comercial/serviços:
  - Hotéis Ibis e Novotel
  - Carrefour
  - Arrábida Shopping

(Ver mapa 21 e 22)

6.1 Preexistências

6.1.1 Urbanização espontânea difusa (núcleos rurais, urbanização de matriz rural e de génese ilegal)

O tipo de ocupação que designámos por Preexistências corresponde aos pequenos núcleos de matriz rural, mais ou menos difusa, de génese espontânea anterior à década de 60, com excepção dos bairros de origem clandestina que surgem no final desta década. Predominam edificações de baixa densidade, na sua maioria unifamiliares, algumas geminadas, de pequena e média dimensão. Este tipo de ocupação não foi planeada e assentou, principalmente, na divisão fundiária existente e em licenciamentos isolados, implantados por vezes em áreas sensíveis como linhas de vale ou locais de declive acentuado (fotog.4).

PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO E DE RENOVAÇÃO URBANA (Casos Estudados)



N

LEGENDA

Década de 70
Década de 80
Década de 90

VL8

ESCALA: 1/20.000

Fonte Cartografica:

CMG: Carta Topográfica 1/1000
Actualização Própria

Mapa 21

DIFERENTES TIPOS DE OCUPAÇÃO URBANISTICA (Casos Estudados)



LEGENDA

- Urbanização Difusa
- Urb. Espontânea de Génese Ilegal

Primeiras Intervenções para a Habitação

- Bairro dos Pescadores
- Bairro do Cavaco I e II
- Urbanização da Simopre

Habitação Multifamiliar Recente

- Edificio Eça

' Condominios Fechados '

- Jardins da Arrábida
- Arrábida-Place
- Quinta das Chãs

Grandes ' Pacotes ' do Urbanismo Comercial/Serviços

- Hoteis Ibis e Novotel
- C. Comercial Carrefour
- C. Comercial Arrábida Shopping

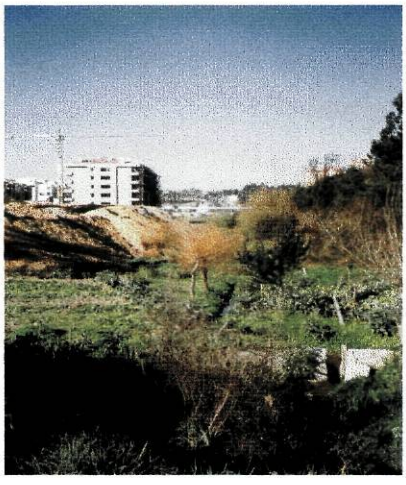
=== VL8

ESCALA: 1/20.000

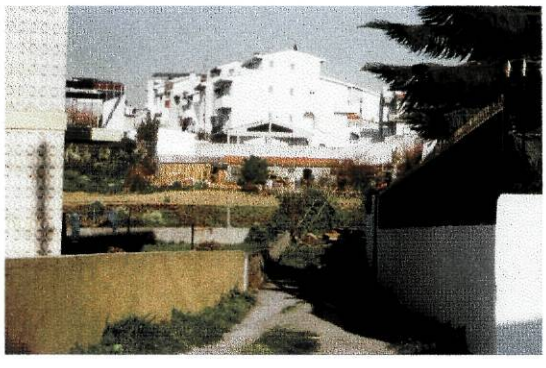
Fonte Cartográfica:

CMG: Carta Topográfica 1/1000
Actualização Própria

Mapa 22



Fotog.4 Construções em áreas sensíveis.
Local: Canidelo. Fev/99.



Fotog.5 Avanço dos loteamentos sobre conjuntos de pequenos lotes construídos com actividade agrícola familiar.
Local: Lugar de S.Paio em Canidelo. Março/99.

Os lotes, na sua maioria de pequenas dimensões apresentam, no entanto, uma variedade de formas muito irregulares, conferindo a esta estrutura um perfil de algum modo caótico. O interior dos quarteirões menos cuidados e desvalorizados face à frente de urbanização principal encontram-se, em vários casos, limitados por muros e pela construção de anexos (fotog.5 e 6).



Fotog.6 Rupturas tipológicas e volumétricas e novos "arruamentos" em áreas de urbanização de génese ilegal.
Local: Proximidade da Rua de Bustes em Canidelo. Fev/99.

A ocupação fez-se marginalmente às vias existentes e caminhos. Algumas destas vias transformaram-se posteriormente em arruamentos, apresentando-se por isso, como uma rede pouco qualificada, sem uma hierarquia clara e com variados problemas ao nível do dimensionamento e qualificação (ausência de passeios, perfis irregulares, entroncamentos e cruzamentos com ângulos fechados e má visibilidade, pavimentos em mau estado,...) (fotog.7 e 8).



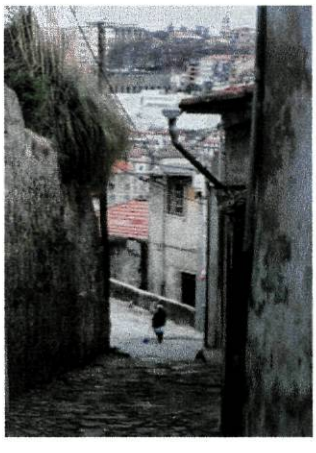
Fotog.7 Contrastes da urbanização espontânea, aproveitando os traçados da malha viária rural.
Local: Lugar de S.Paio em Canidelo.
Fev/99



Fotog.8 Melhoria do pavimento em vias de perfil irregular. Ausência ou descontinuidade de passeios e evolução na solução tradicional da rede eléctrica e telefónica.
Local: Lugar de S.Paio em Canidelo.
Marco/99.

No núcleo rural mais antigo do Candal, na proximidade do Castelo de Gaia, integrada na área classificada de Centro Histórico[1],este traçado irregular dos caminhos, de dimensão reduzida, bem como, o seu pavimento em alguns casos, antigo e em empedrado irregular de granito, reporta-nos facilmente ao século XIX e às descrições românticas que Camilo Castelo Branco nos habituou (" A Doida do Candal, 1867").



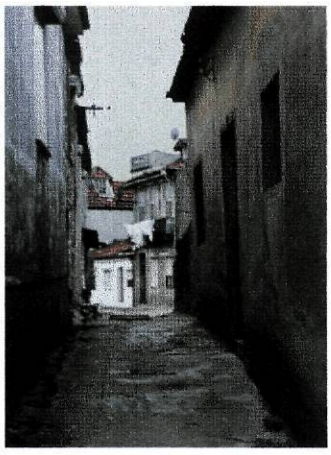


Fotogs. 9 e 10

Traçado irregular dos caminhos de forte declive. Pavimento de granito e muros a contornar os terrenos.
Local: Núcleo rural histórico do Candal.
Março/99.

[1] Classificação de Centro Histórico, segundo Dec. Lei 26/86.





Fotogs.11 e 12

Vielas no miolo urbano do antigo núcleo rural do Candal.

Local: Núcleo rural histórico do Candal.
Março/99

As transformações urbanas aqui verificadas manifestaram-se apenas pontualmente através de um edificado mais recente e por pequenos melhoramentos nas vias (ex: no pavimento- ver fig13).



Fotog.13 Transformações pontuais das construções no núcleo histórico do Candal.
Local: Núcleo histórico do Candal.
Março/99.

Saindo do Centro Histórico e deslocando-nos para a área mais ocidental da nossa área de estudo, especificamente no miolo urbano de Canidelo (Lugar de S.Paio) a desordem urbana não deixa de nos surpreender. Os arruamentos em «coul-de-sac», caracterizados pela construção do edificado perpendicularmente às vias, surgiram na década de 70 e generalizaram-se na de 80, conferindo a esta malha urbana uma forma labiríntica e anárquica (fotog.14 e15)





Fotogs. 14 e 15
Os arruamentos sem saída e em «coul-de-sac», com pequenos jardins no centro, nos novos quarteirões de moradias.
Local: Lugar de S.Paio em Canidelo. Fev e Março/ 99.

Além disso, a confluência de várias artérias num mesmo ponto da malha viária, ainda com características rurais, intensifica esse lado confuso da malha preexistente.
Os problemas referidos anteriormente verificam-se particularmente a Norte da Rua da Bélgica, nos Quatro Caminhos e principalmente nas áreas cuja ocupação urbana se estendeu para as proximidades do Rio, nomeadamente S. Paio e Afurada de Cima.

O aglomerado da Afurada apresenta características muito peculiares, expandindo-se em «cascata» desde a cota mais alta (82 m) junto ao nó rodoviário da Afurada, até à beira rio. A sua génese terá ocorrido em períodos distintos. Numa primeira fase, em meados do século XIX, o núcleo piscatório instalou-se nos terrenos marginais ao Douro expandindo-se nessa direcção, dando origem à Afurada de Baixo. Posteriormente a mancha construída ter-se-á alastrado pela vertente voltada a norte, constituindo assim a Afurada de Cima, resultando daqui um desenvolvimento urbanístico com traços morfológicos distintos (SANTOS, 1997).

O núcleo primitivo que circunda a actual Praceta de S. Pedro, de onde irradiam as ruas principais, originando uma malha de traçado regular, ortogonal e de acesso directo ao rio, caracteriza-se por edificações unifamiliares de pequena e média dimensão, com 2 pisos (r/c e andar), construídas a partir das habitações térreas primitivas. As habitações na encosta são servidas por ruas estreitas e sinuosas, por vezes de forte declive e fraca qualidade (fotog. 16 e 17).



Fotog.16 Edificações unifamilares na encosta, barracas de génese ilegal e condomínio fechado no topo da encosta.
Local: Afurada de Baixo.
Jun /2000.



Fotog.17 Alto contraste entre a urbanização da encosta e os novos conjuntos habitacionais de luxo.
Vias sinuosas de forte declive.
Local: Afurada de Cima. Jun/ 2000.

Este aglomerado apresenta uma identidade própria, não só ao nível do edificado mas também no tipo de vivências, partilhando preocupações comuns, relacionadas com a actividade piscatória (fotog.18).

O Rio e a pesca têm constituído o meio de sobrevivência e suporte económico para esta comunidade.



Fotog.18 "Resistências" - núcleo tradicional da Afurada: habitações e tanque público.
Local: Afurada de Baixo. Jun/2000.

A Afurada de Cima contrasta com o núcleo ribeirinho, não só no que diz respeito à situação económica e profissional, com padrões culturais diferentes mas também no tipo de habitação com um edificado mais recente. O edificado é variado, em função do tipo de proprietário e da sua situação sócio-económica, oscilando entre a habitação humilde do pescador normalmente de génese clandestina, e a vivenda do emigrante bem

sucedido, com vários pisos e de boa qualidade de construção. No entanto é comum a carência ao nível de infra-estruturas como água, saneamento e acessos ao automóvel.
A população aqui residente, empregada nos sectores secundário e terciário revela algum sentimento de superioridade face à população ribeirinha, evitando a mistura social, à excepção da partilha de raízes culturais comuns como as comemorações da festa do S. Pedro da Afurada (29 de Junho) (fotog.19 e 20).



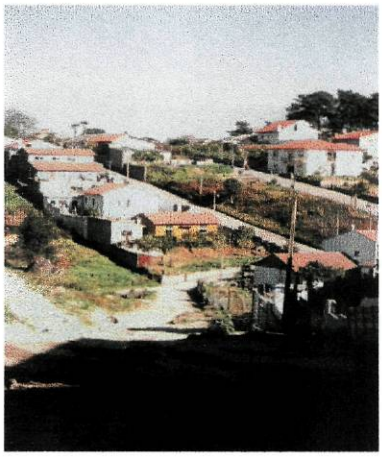


Fotogs.19 e 20 Edificado mais recente, predominantemente, de moradias de r/c + 2 pisos. Contraste entre a urbanização espontânea e os novos blocos dos Jardins da Arrábida.
Local: Afurada de Cima. Fev e Março/99.

No seio destes dois núcleos da Afurada verifica-se ainda a inexistência de comércio ocasional, podendo-se encontrar apenas estabelecimentos de comércio diário, bem como, uma deficiente dotação ao nível dos serviços e equipamentos de apoio, principalmente os que são indispensáveis à actividade piscatória.
Ao nível das camadas mais jovens, a dificuldade de obtenção de emprego dada a falta de habilitações, em consequência do nível baixo de escolaridade, o carácter sazonal da actividade piscatória, a falta de estruturas de apoio ao emprego, tempos livres e assistência social, têm conduzido a um sucessivo distanciamento de gerações e da sua tradicional ligação à actividade piscatória, proliferando situações de marginalidade e toxicodependência. Detecta-se assim neste tecido urbano, a coabitação de uma heterogeneidade urbanística, com uma instabilidade social e económica, difícil de solucionar por parte do poder autárquico.
A única intervenção pública para promoção de habitação social ocorreu na década de cinquenta, o Bairro dos Pescadores (SANTOS, 1997), construído na parte superior da vertente da Afurada de Cima, no lugar das Chãs, pretendendo descongestionar o espaço

construído mais antigo da Afurada e oferecendo melhores condições habitacionais à população.

Para este quadro de aglomerados desarticulados contribuiu também o aparecimento e proliferação de construções de génese ilegal, normalmente sem as infraestruturas necessárias e que ocuparam solos com boa aptidão agrícola, destruíram áreas florestais e colocaram em risco o equilíbrio ecológico. Este facto resultou da forte pressão habitacional que ocorreu nos finais da década de sessenta, em Vila Nova de Gaia à semelhança de outros concelhos que constituem o Aglomerado Urbano do Porto.
O recurso ao alojamento no mercado legal tornara-se extremamente difícil para as famílias de menores rendimentos, surgindo como alternativa o mercado ilegal. Inicialmente de forma isolada, depressa se intensificou, pela procura crescente de habitação em lugares que oferecessem uma razoável rede de transportes e comunicações, assim como, uma relativa proximidade aos locais de trabalho. Este surto que já se manifestava durante o regime do Estado Novo, continuou a revelar-se após a Revolução do 25 de Abril (fotog.21).



Fotog. 21 Loteamentos de génese ilegal, na proximidade da Rua de Bustes.
Local: Lugar de S.Paio em Canidelo. Março/99.

A obtenção de lucro fácil, através da transacção de terrenos em áreas « non aedificandi» conduziu a vários tipos de construção de génese ilegal, nomeadamente, construções que se iniciaram antes do deferimento do respectivo projecto, construções sem licença por parte de particulares individuais, processos de loteamento clandestino e bairros clandestinos, de primeira e segunda residência, junto à orla litoral e fluvial que invadiram áreas sensíveis em termos ambientais e de domínio público marítimo. É o

caso do Bairro do Picão, localizado na freguesia de Canidelo, na proximidade de Alumiara e Lavadores, cujo estudo já foi abordado em profundidade por Fátima Matos, (MATOS, 1989) mas que aqui faremos referência, pelo facto de se tratar de um tipo de ocupação urbanística marcante no nosso território de estudo.

O Bairro do Picão é um exemplo típico de bairro de génese ilegal de primeira residência, que surgiu na década de setenta e que teve origem num processo de loteamento clandestino, tendo sido entretanto submetido a um projecto de recuperação, aprovado como Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (cf, MATOS,1989: 130). O Picão é constituído por moradias unifamiliares próprias, de um ou dois pisos, cujos fogos apresentam uma tipologia T3 e T4 , na maioria com jardim e quintal (fotog.22).



Fotog.22 Moradias unifamiliares de génese ilegal no Bairro do Picão.
Local: Travessa do Picão - Canidelo. Jun/2000.

As moradias mais modernas, para além da sua semelhança com os edifícios do mercado legal, apresentam já outras divisões como quartos de arrumos e garagem. A construção precária, do tipo anexo, na sua maioria anterior a 1974, apresentam uma tipologia mais simples, por vezes uma só divisão e está relacionada com a menor capacidade económica do agregado familiar (fotog.23).



Fotog.23 Moradias unifamiliares mais recentes e de génese ilegal no Bairro do Picão.
Local: Rua Belmonte em Canidelo.
Jun/2000

Apesar deste bairro se apresentar infraestruturado na totalidade, desde finais de 1989, com abastecimento de água, electricidade, saneamento de águas pluviais, recolha de lixos e arruamentos pavimentados, o traçado das ruas é bastante irregular, sem grande qualidade, ocupando antigos caminhos rurais (como por exemplo a Travessa do Picão), que partem da estrada municipal entre o Lugar da Alumiara e a antiga Seca do Bacalhau, em Lavadores. Só posteriormente se avançou para o interior do bairro, com a abertura de novos arruamentos (Rua Nova do Picão,...), intensificando, deste modo, a sua ocupação.

Relativamente aos usos não residenciais existentes neste bairro, eles são quase exclusivamente de tipo comercial destinado ao consumo diário. Os residentes adquirem com frequência os seus bens a vendedores ambulantes e nos centros comerciais, deslocando-se ocasionalmente a maiores distâncias até à cidade do Porto. A carência de equipamentos básicos ao nível dos serviços de saúde, correio e outros é manifestamente sentida pela população residente. Esta situação é explicada pela dificuldade de legalização dos terrenos em causa e pela conotação negativa que lhes está associada, afastando possíveis investidores.

O nível de escolaridade desta população é muito baixo. Na sua maioria apenas possui-se o ensino primário o que se reflecte negativamente na situação profissional: operários industriais e da construção civil, serviços indiferenciados e pessoal administrativo e auxiliar de serviços públicos ou operários especializados. É no entanto de salientar a melhoria do nível de escolaridade nas gerações mais novas que frequenta em número significativo o ensino secundário, apesar da distância que têm de percorrer para esse fim (cf, MATOS, 1989:148/149).

A população aqui residente que procurou a construção clandestina como alternativa ao seu problema de habitação, apresenta ainda hábitos relacionados com a sua origem rural ou em transição para o urbano, com fortes laços de solidariedade nas relações de vizinhança, em virtude da cumplicidade existente entre todos neste processo de autoconstrução. É por isso comum a discussão de medidas a ter em conta na elaboração de projectos de recuperação ou outras actividades de interesse dos residentes, sentida pela existência de uma Associação de Moradores, cuja assembleia se reúne para o efeito.

Tem sido esta Associação, em trabalho conjunto com a Junta de Freguesia e o executivo camarário e tendo por base a criação de um Gabinete de Regularização dos Clandestinos em 1987, que tem permitido a aplicação de medidas de recuperação, infraestruturação e legalização destas ocupações (MATOS, 1989).

Segundo informações recentes da Autarquia, este Gabinete cessou as suas funções, estando a gestão destes espaços a ser feita apenas segundo as directrizes do PDM, sem qualquer apoio directo no local. É provável que esta gestão camarária seja feita no futuro através da formação de uma empresa municipal à semelhança do que fez relativamente às habitações de custos controlados. A habitação de génese clandestina assume-se por isso, aqui e noutros locais, como uma outra forma de crescimento urbano nas áreas de proximidade dos núcleos urbanos centrais de Gaia e Porto, exigindo políticas e estratégias claras por parte dos Municípios.

6.2 Primeiras Intervenções planeadas para habitação

6.2.1 Intervenções Públicas

A preocupação crescente do Município de Vila Nova de Gaia em atenuar os graves problemas ao nível da habitação social no concelho e mais concretamente na nossa área de estudo, já se tinha manifestado com a construção do Bairro dos Pescadores (1947), na freguesia de S. Pedro da Afurada, devido às condições precárias vividas por esta população (SANTOS, 1997). Este bairro é composto por 111 casas unifamiliares de dois e três quartos, num só piso, com capacidade de alojar cerca de 538 pessoas, número que terá aumentado até aos nossos dias, manifestado pelo crescimento sucessivo das famílias e pela construção de anexos nos lotes respectivos (fotog.24).



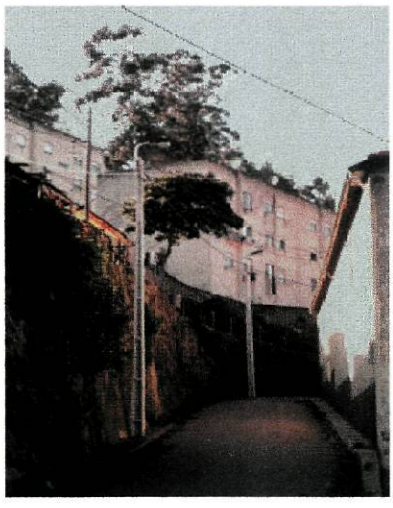
Fotog.24 Habitações unifamiliares do Bairro dos Pescadores.
Local: Afurada de Cima. Fev /99.

Só mais tarde na década de oitenta, entre 1982 e 1983, esta preocupação pela habitação social se manifesta novamente, com a construção do Bairro do Cavaco I, composto por habitações unifamiliares em blocos com dois pisos (r/c+ andar). O Bairro cujo aspecto exterior se encontra actualmente bastante degradado, deu origem a vinte e quatro fogos, com diferentes tipologias (fotog.25).



Fotog.25 Habitações unifamiliares do Bairro do Cavaco I.
Local: Rua do Cavaco - Afurada. Fev /99.

O Bairro do Cavaco II, (1988 e 1989) é constituído por habitação colectiva com 4 pisos (r/c + 3 andares), oferecendo por isso mais capacidade de alojamentos, 41 fogos, em que os do tipo T2 foram atribuídos a famílias de 4 e 5 pessoas e os T3 a famílias de 6 pessoas. Hoje, a necessidade de reabilitação e recuperação deste bairro é já manifesta (fotog.26).



Fotog.26 Habitações multifamiliares no Bairro do Cavaco II.
Local: Rua do Cavaco - Afurada. Fev/99.

Estes dois bairros localizados na encosta do Douro a uma cota mais baixa da Ponte da Arrábida, encontram-se implantados num lugar de forte declive e de fraca exposição solar, o que lhes confere um aspecto relativamente sombrio. São servidos por

arruamentos de fraca qualidade urbana, sinuosos e de grande declive, dificultando a mobilidade da população aqui residente.

Segundo entrevista com um responsável pelo pelouro da habitação da C.M.G, a gestão da habitação social (actualmente designada por habitação de custos controlados), irá ser feita através de uma empresa municipal, entretanto já constituída, apenas com capitais públicos.[2] A gestão será pública mas autónoma financeiramente, acelerando assim a tomada de decisões, com a vantagem de desburocratizar certos procedimentos que prejudicavam acções prioritárias.
Actuando já segundo esta orientação, a Câmara constituiu um Gabinete Técnico, localizado no Bairro do Cavaco, com a colocação de uma assistente social, no sentido de apoiar não só socialmente estes residentes, como também de fazer um acompanhamento próximo da gestão do seu património, nomeadamente em relação às rendas, a obras de reparação e melhoramento. Estes melhoramentos estão previstos para curto prazo, segundo a mesma fonte, o que naturalmente se irá reflectir na qualificação urbanística do tecido urbano da área.

6.2.2 Intervenções Privadas

O loteamento urbano privado da Simopre, localizado na Quinta do Monte nas proximidades da Afurada de Cima, freguesia de St ª Marinha, foi dos primeiros a surgir, na envolvente ao nó da Afurada, após a construção e abertura ao tráfego da Ponte da Arrábida. Pelo facto de se situar numa zona de enquadramento panorâmico em relação a esta ponte e classificado como tal pela Circunscrição de Urbanização do Norte (C.U.N.), qualquer pretensão para possível urbanização teria de ser apresentada a esta entidade, bem como à Circunscrição de Estradas do Norte (C.E.N.). O parecer favorável daquelas entidades permitiu o avanço dos estudos prévios do licenciamento deste loteamento urbano.

---

[2] Constituição de uma empresa municipal para gestão do parque habitacional de custos controlados, segundo Decreto - Lei 58/98 de 18 de Agosto.

O processo de loteamento[3] iniciou-se na década de setenta e decorreu de forma faseada, mas apenas na década de oitenta (1983) se obtiveram as respectivas licenças de habitabilidade e de ocupação. [4]

Destinado a habitação colectiva, à excepção dos lotes 24 e 25 que dispõem também de espaço comercial e zonas de circulação, O empreendimento da Simopre é composto por 25 lotes[5] dispostos de forma discordante em relação ao traçado das ruas. A cércea que apresentam é de 6 pisos(r/c + 5andares) e 3 pisos (cave + r/c + terraço) respectivamente. Os lotes de 1 a 5 e o lote 22 distribuem-se por 11 pisos (r/c + 10 andares) ficando os restantes, com 5 pisos (r/c + 4 andares), cujas tipologias variam entre T2 e T3 na sua maioria. Apenas 7 fogos são de tipologia T4 e 4 fogos T1, dando origem a cerca de 485 fogos na totalidade (fotog.27 e 28)





Fotogs. 27 e 28 Habitações multifamiliares do Bairro da Simopre. Contraste com o tecido unifamiliar preexistente (margem direita da fotog. 28).
Local: Afurada de Cima. Março/99.

[3] C.M.G., Arquivo Geral - Processo de loteamento n ° 1598/80: Segundo a memória descritiva e justificativa do processo de loteamento inicial, esta urbanização previa a construção de um bloco de escritórios com 18 pisos, uma unidade hoteleira, uma área comercial e de serviços, estacionamentos e os restantes blocos destinados a habitação com r/c e 10 andares, disponibilizando no total 1173 fogos.

[4] A título de curiosidade, a III fase do processo de loteamento Simopre decorreu com alguns entraves para esta empresa, pelo facto de haver necessidade de cedências à C.M.G para construção da V8, tendo sido adquiridos mais tarde, por intermédio de uma entidade bancária, pela empresa Amorim e Moya - Construções Turísticas, L.da, empresa promotora do Centro Comercial Arrábida .

[5] C.M.G., Arquivo Geral: Processos Simopre n ° 104/82; n ° 178/82; n ° 483/82; n ° 484/82; n ° 485/82; n °445/84.

A arquitectura e a implantação dos blocos é claramente marcada pela influência dos princípios da Carta de Atenas. A urbanização da Simopre alterou assim o tecido urbano nesta área relativamente à sua morfologia, através do aumento da volumetria dos edifícios, cérceas e tipologias, como também do traçado dos arruamentos, funções e disponibilização de espaços públicos, até então quase inexistentes. A Rua Camilo Castelo Branco que limita esta urbanização a nascente é disso exemplo, dado que se caracterizava fundamentalmente pela habitação unifamiliar e casos pontuais de pequeno comércio tradicional como se pode constatar pelos testemunhos ainda resistentes (fotog.29).



Fotog.29 Pormenor do tecido preexistente. Pequenas lojas e habitação no 1° andar. Local: Rua Camilo Castelo Branco- Afurada de Cima. Março/99.

O centro comercial aí instalado, a construção de uma escola primária e a facilidade de acessos à Ponte da Arrábida, provocaram um acréscimo da atractividade deste local, especialmente para as famílias com menor poder económico, pelo facto do preço dos apartamentos T2 e T3 se apresentar mais acessível à maioria da população, num período de recessão económica como foi o que caracterizou o início da década de oitenta no nosso país. Por outro lado, esta localização oferecia potencialidades para investimentos futuros, o que fazia prever o volume crescente de urbanizações[6] .

[6] C.M.G., Arquivo Geral - Ofício datado de 27.05.86, Processo de Loteamento n °1598/80 : Transcrição de Documento: " Assunto: Abastecimento de Água - Estes serviços municipalizados, a curto prazo, deverão garantir um reforço do caudal à denominada Zona da Arrábida, onde se está a verificar uma "explosão" urbanística, com a instalação da adutora Rasa/Fojo e consequente distribuidora pelas Ruas da Bélgica, Tenente Valadim e Travessa do mesmo nome, com seguimento para norte, à Quinta das Chãs e Bairro dos Pescadores."



Fotog.30 Centro Comercial Arrábida : galeria comercial em decadência.
Local: Urbanização da Simopre - Afurada de Cima. Março /99.

Actualmente esta urbanização encontra-se, naturalmente, mais degradada, tendo sofrido os efeitos negativos da construção de alguns dos empreendimentos imobiliários e comerciais que lhe sucederam. Esta degradação manifestou-se, quer em termos de qualidade ambiental urbana, quer no progressivo desaparecimento dos estabelecimentos de comércio tradicional aí existentes (fotog.30).

6.3 A Habitação multifamiliar recente (blocos)

A nova dimensão urbana torna-se mais visível nos finais dos anos 80 e durante a década de 90, com a densificação generalizada da construção para habitação multifamiliar e para as grandes superfícies comerciais. Alteraram-se as tipologias e cérceas dos edifícios, bem como a relação entre edificação-infraestrutura, passando o traçado da infraestruturação a assumir um papel de extrema importância na estruturação do crescimento da cidade. Entretanto, aprovara-se, através de regulamento do PDM, esta alteração morfotipológica o que despoletou uma difusão do Bloco (hab.multifamiliar), no tecido urbano envolvente ao nó da Afurada, sem contudo se verificar a respectiva estruturação da malha urbana. Na grande maioria dos casos, o edifício aproveita a malha preexistente conduzindo a uma sobrecarga de ocupação e uma ruptura evidente da capacidade das infraestruturas existentes. São situações típicas de preenchimento urbano contrastantes com o tecido sedimentar de habitação unifamiliar ou bifamiliar envolvente (fotog.31 e 32).





Fotogs. 31 e 32 Contrastes no tipo de construções: novos loteamentos residenciais de alta densidade e antigas construções. Local: Rua da Bélgica - Canidelo. Jun/2000.

No entanto, outras situações têm ocorrido com a generalização de novas urbanizações de habitação de tipologia multifamiliar, fundamentalmente, as que emergiram ao longo das vias que oferecem melhor acessibilidade e conectividade na malha urbana. Abriram-se assim, novas frentes de urbanização, de dimensão excessiva (volumetria e cércea), claramente contrastante com a morfologia urbana envolvente e que têm produzido novas malhas no tecido urbano. São situações predominantemente de expansão urbana ou de um urbanismo extensivo, produzidas por grandes loteamentos em terrenos, na sua maioria ainda por urbanizar e que têm transformado progressivamente este tecido misto sedimentar (fotog.33 e 34).



Fotog. 33 Habitação multifamiliar (blocos). Local: Rua de Bustes - Canidelo. Fev/ 99.



Fotog. 34 Habitação multifamiliar (blocos) e conjuntos de residências multifamiliares geminadas.
Local: Av. Prof. Orlando Ribeiro - Canidelo.
Fev/ 99.

Os efeitos produzidos por estes preenchimentos e abertura de novas malhas através de edifícios com esta tipologia serão referidos, com mais pormenor, no capítulo seguinte através de estudos de caso.

6.4 Os "Condomínios fechados"

As zonas de residências abastadas ou de classe social média alta que caracterizam os condomínios fechados, apresentam-se de forma variada em função das características do tecido urbano, da política habitacional desenvolvida ou mesmo do tipo de promotor imobiliário em causa. Normalmente estão associados a espaços de beleza paisagística, com infra-estruturas de qualidade e de fácil acesso ao automóvel, nas proximidades dos centros urbanos e dos nós do sistema viário arterial. Apresentam um aspecto hermético face ao exterior que se manifesta ou pelos portões elevados e resistentes, ou muros e vedações intransponíveis ou ainda, nas urbanizações mais actuais, por câmaras- vídeo de segurança nas entradas longe das suas cercas.

Este tipo de "programas" habitacionais são dotados, na generalidade, de bons acabamentos e de equipamentos de apoio como restaurantes, piscinas, sauna, banho turco,...,bem como de espaços exteriores qualificados, oferecendo aos residentes um conjunto de infra-estruturas associadas a um «modos vivendi» acima da média. Associados a "um nome próprio" como "Quinta das Chãs", "Arrábida Place", no caso do nó da Afurada, os condomínios surgem como uma necessidade de identidade a atribuir a

certos espaços na cidade ou nos espaços metropolitanos. Atribuir o nome do autor do projecto a estes empreendimentos ou dedicar-lhe um tema está também vulgarizado (Revista Imobiliária, Jan 99)

Por outro lado, o uso excessivo de slogans institucionais e frases promocionais, por parte dos promotores imobiliários, tais como " A arte de bem viver.."; " A estética fundiu-se com o funcionalismo.."; "Uma forma diferente de viver.."; "Um condomínio de qualidade numa zona de tradição"; " Dos Jardins Expo para qualquer lado", são exemplos claros da marca institucionalizada de oferta promissora de qualidade a determinado tipo de compradores. A imagem de qualidade, privacidade e segurança são os argumentos fortes para quem procura na cidade um "estilo de vida" diferenciado.

Pelo facto de serem demasiado fechados e casos isolados no tecido urbano, sem grande articulação com a envolvente, quer em termos urbanísticos quer nos padrões socioculturais dos seus residentes, acabam por se reduzirem a eles próprios. São no fundo o reflexo da sociedade actual que reduz ao mínimo as oportunidades de relacionamento social com a sua vizinhança, outrora existente nos "bairros". Em contrapartida o crescimento da "mobilidade de sociabilidade" manifestada mais nas relações sociais de maior distância física está relacionada com a crescente mobilidade exigida aos urbanos no seu quotidiano. Remete-se assim para o «fechamento doméstico», o tempo sobrante das obrigações diárias. Neste sentido, a habitação é progressivamente encarada como o "porto seguro" fixo, de refúgio individual ou colectivo, para as famílias e para o indivíduo em particular. Contudo, este facto não é totalmente verdade para todas as classes sociais. Contrariamente a estas ideias que defendem o "confinamento doméstico" e do "cocooning", os residentes das grandes cidades com mais poder económico actuam de forma inversa. A mobilidade destes urbanos é manifestada pela frequência assidua dos centros comerciais, da procura crescente dos cinemas e de outras "práticas culturais" como concertos, espectáculos, exposições,..., fortemente influenciados por uma sociedade mediatizada alargada (ASCHER, 1995).

Estes modelos habitacionais são símbolos de uma representação da nova urbanidade como refere GASPAR (1998), (cf, GASPAR, 1998: 184) relativamente ao novo

urbanismo ou citando Ascher quando, relativamente às metápoles vai mais longe e afirma:

"(...) a urbanidade é simultaneamente um estado de espírito e um modo de vida, um código de conduta e um quadro arquitectónico e urbano. É uma urbanidade que torna possível o anonimato e que, no entanto, está na origem de uma sociabilidade alargada e renovada (...)." (cf, ASCHER, 1995: 99)

• Jardins da Arrábida

Os Jardins da Arrábida, da responsabilidade do promotor imobiliário IMÁBIDA - Imobiliária d' Arrábida S.A [7]são um dos primeiros exemplos de intervenção urbanística de Programas Habitacionais de luxo, de tipologia multifamiliar claramente contextualizados nos novos mercados de promoção de habitação para camadas sociais de elevado rendimento. Trata-se de um condomínio residencial embora sem a exclusividade de acesso a determinados espaços públicos e equipamentos.

O loteamento localiza-se na antiga Quinta das Chãs, freguesia de S. Pedro da Afurada. A implantação das suas torres fez-se de forma autónoma relativamente ao traçado dos arruamentos que se limitam a garantir o seu acesso, na proximidade do IC1 (anterior A1). O empreendimento surge no final da década de oitenta (1989), de forma faseada, composto por torres de 10 e 12 pisos cuja tipologia oscila entre o T1 e o T5 mas de oferta em maior número das tipologias mais baixas(T1 e T2) (fotog.35 e 36).





Fotogs. 35 e 36 Jardins da Arrábida - densificação e contraste com a urbanização preexistente. Local: Afurada de Cima. Fev /99.



Fotog.37 "Colagem" entre grandes superfícies comerciais e os novos conjuntos habitacionais de luxo. Local. Afurada de Cima. Jun /2000.

De características, fundamentalmente, residenciais de grande qualidade, rodeado por espaços verdes bem cuidados, insere-se também neste complexo um colégio particular bastante conceituado, acessível apenas a uma classe média alta, o que traduz uma certa segregação e notoriedade social a este espaço.

A forma urbana daqui resultante contrasta de forma nítida com o espaço envolvente, por sua vez , caracterizado por ocupações dissonantes, como o centro comercial Carrefour, os extensos parques de estacionamento e as bombas de gasolina contíguas (fotog.37).

[7] C.M.G - Arquivo Geral: Processos n ° 405/89; n °64/92; n °997/95; n ° 1192/95; n °51/96; n°376/96;

- Arrábida Place

Este complexo habitacional[8] com a assinatura novamente do Grupo Amorim, deu entrada nos serviços camarários no ano de 1996 e está situado no cimo da encosta do Douro, no lado nascente da Ponte da Arrábida, na freguesia de S. Pedro da Afurada. Trata-se de um programa de habitação colectiva, formado por 7 blocos habitacionais independentes, com r/c, 5 pisos elevados e cobertura, em quatro blocos e r/c, 4 pisos e cobertura em dois, totalmente vedado por um muro e por um sistema de segurança. A sub-cave e cave destinam-se a estacionamentos e arrumos de apoio às fracções. A tipologia atribuída oscila entre o T1e T4, apresentando um maior número de habitações de tipologia mais baixa, explicado pelo crescente número de residentes celibatários, casais sem filhos ou apenas de residentes individuais por quaisquer outras razões. As tipologias T1 e T2 foram encaradas também como uma estratégia de investimento obrigando as famílias a mudarem com mais frequência de residência, à medida que esta fosse aumentando.

Nas áreas destinadas a Espaço Comum está contemplado um espaço de lazer equipado com piscina coberta e aquecida, sauna, banho turco, bem como um circuito de manutenção na área de jardins, com vista sobre o Rio Douro e a cidade do Porto. A insólita localização, espécie de "ilha" rodeada pelo traçado do nó da Arrábida, é em parte compensada pela oferta de serviços e acabamentos de qualidade que caracterizam este micro-cosmos que corresponde a um condomínio residencial privado, verdadeiramente fechado e exclusivo dos seus residentes (FERREIRA, 1999). Salienta-se ainda o facto de se tratar de um caso que julgamos ser o único, no nosso país, em que a urbanização verificou-se no terreno interior do "trevo" de um nó rodoviário (fotog.38 e 39) .

58/97.

[8] C.M.G. - Arquivo Geral: Processo n º 246/96.



Fotogs. 38 Arrábida Place - Condomínio fechado. Localização "encravada" no nó viário da Afurada.
Local: Afurada de Cima. Março /99.



Fotog. 39 Dispersão fragmentada da cota superior da encosta na margem sul da Arrábida: da direita para a esquerda, condomínio fechado, centro comercial e escritórios, bairro residencial dos anos 70 (Simopre).
Local: Afurada de Cima. Marco/99.

• Quinta das Chãs

Este condomínio residencial fechado[9] corresponde a um programa habitacional unifamiliar em banda, composto por 5 lotes, em que os quatro primeiros se destinam a habitação e o lote 5 destinado a espaço comum. Construído na década de 90 (1994) no lugar das Chãs, freguesia de S. Pedro da Afurada, encontra-se integrado na paisagem, não apenas pela horizontalidade da estrutura de edificação mas também pelo facto de apresentar a mesma volumetria do Bairro dos Pescadores, localizado no terreno contíguo a norte. No entanto, apesar da proximidade física, a distância social entre estes dois grupos de residentes é claramente manifesta. A pretensão do promotor do projecto, sugerida pelos muros rectos que limitam este espaço qualificado e a qualidade de vida aí sentida, marcam bem o distanciamento destes dois mundos.

Cada bloco é composto por 3 pisos, um deles semi- enterrado, à excepção do bloco D com 2 pisos nessas condições, predominando a tipologia T3 e T4. As quarenta e duas habitações dispostas em banda e por lotes, de modo a preservar a individualidade e privacidade de cada fogo, encontram-se associadas entre si, através de uma galeria e de um espaço de acesso comum, com ligação às garagens.



Fotog. 40 Quinta das Chãs - condomínio fechado.
Local: Afurada de Cima. Fev /99.

O lote 5 (E) destina-se a equipamento comum, coberto, caracterizado por um espaço de estar, de reunião e de lazer que define a zona de retorno e de estacionamento que juntamente com o arruamento de acesso foi cedido ao domínio público (fotog.40).
A mancha verde envolvente, sujeita a um projecto paisagístico, com percursos pedonais definidos, pequenas áreas desportivas e de lazer, garante a possibilidade de utilização por todos os moradores. A introdução de uma imagem e uma linguagem arquitectónica que tivesse em linha de conta os valores do sítio e da paisagem envolvente, valorizando a presença da foz do rio, do Bairro dos Pescadores e o mar ao fundo como cenário, são preocupações bem presentes (fotog.41 e 42).





Fotogs. 41 e 42 Quinta das Chãs - condomínio fechado. Contraste com o tecido preexistente: o Bairro dos Pescadores. Local: Afurada de Cima. Fev /99.

[9] C.M.G. - Arquivo Geral: Processos n °506/94; 507/94; 508/94; 509/94.

6.5 Os grandes "pacotes" do urbanismo comercial/serviços

A mais-valia da acessibilidade criada pelo traçado viário e pela abertura do nó rodoviário da Afurada manifesta-se de forma clara nos finais da década de 80, com a implantação de estruturas terciárias modernas e especializadas, como os Hotéis e os Centros Comerciais que arrastaram novos investimentos e uma nova atractividade para o território envolvente. Planeados e desenvolvidos, individualmente, através de consórcios empresariais privados, desenvolveram um "mix" plurifuncional (comercial, serviços, residencial) mais abrangente e uma variedade nas formas de alojamento e regime de propriedade até então inexistente naquele local.

6.5.1 Os Hotéis Ibis e Novotel

Estas duas unidades hoteleiras encontram-se localizadas na Afurada de Cima, nos terrenos circundados pelo nó poente de acesso ao IC1, à mesma cota da Ponte da Arrábida, desfrutando de excelentes condições paisagísticas. O processo de construção do Novotel surge no final da década de 80, obtendo a sua licença de ocupação em 90, pelo Grupo multinacional - Portotel - Sociedade Investimento Gestão de Hotéis SARL, explorado pela cadeia francesa ACCOR/Novotel.[10]

A construção pretendida situava-se numa área não abrangida por nenhum plano definido e a presença de certas vulnerabilidades, obrigou ao recurso do parecer das entidades competentes para o efeito, com o argumento favorável de ainda não existir nenhuma unidade hoteleira neste local do concelho.

Trata-se de um empreendimento formado por dois blocos de pequena volumetria (r/c + 3 andares), perpendiculares entre si, com capacidade prevista para 80 quartos e 160 camas, bem como espaços de lazer e lugares de estacionamento (fotog.43).

[10] C.M.G.- Arquivo Geral: processo n °44/90



Fotog. 43 Hotéis NOVOTEL e IBIS, "encravados" no nó viário da Afurada. Local: Afurada de Cima. Fev /99.

Em 1991 surge o Hotel Ibis[11], propriedade do requerente Portis - Hotéis Portugueses, S.A, com características semelhantes às do Novotel e a mesma tipologia (r/c + 3 andares). A envolvente aos dois empreendimentos turísticos está ocupada por parques de estacionamento, visualmente pouco atractivos, limitados por vedações de muro e rede, bem como por uma pequena mancha arbórea (na fachada virada a norte), protegendo este conjunto urbanístico dos ventos dominantes. A localização privilegiada destas unidades hoteleiras segue o modelo habitual: posição tangencial a um eixo viário de ligação ao aeroporto e proximidade das áreas de negócios (fotog.43).

6.5.2 Os Centros Comerciais

A definição genericamente adoptada para os centros comerciais é a do Urban Land Institute de Washington (1957), ou a da APCC, Associação Portuguesa de Centros Comerciais que basicamente se assemelha. Nas sua linhas gerais poderemos dizer que os Centros Comerciais deverão ser concebidos como um todo, apresentando uma unidade de gestão que interfere não só na selecção dos ocupantes, do "mix" comercial e das actividades lúdicas e promocionais do centro, como também asseguram o funcionamento e gestão corrente (SALGUEIRO, 1996). Esta noção distingue claramente os centros comerciais dos "condomínios comerciais" vulgarmente

[11] C.M.G - Arquivo Geral: processo n º 637/90

designados por galerias comerciais, em que a gestão dos espaços comuns se limita às normas de qualquer condomínio. É o caso do centro comercial da Simopre indevidamente designado como tal, incorporado na urbanização com o mesmo nome e que se encontra actualmente em perfeito estado de degradação.

Os dois centros comerciais que iremos fazer referência, surgiram na década de 90 e ocupam uma localização tangencial à rede arterial metropolitana e supra-regional, imediatamente a sul da Ponte da Arrábida. Para além de oferecerem condições de fácil acesso, quer por transporte público, quer pelo privado, em termos de oferta comercial conjugam o comércio de especialidade com o alimentar (hipermercado) alargando assim o leque de potenciais consumidores.
Com características distintas, o centro comercial Arrábida oferece uma unidade comercial integrada e multifuncional mais abrangente do que o Carrefour, repartindo a função de âncora do hipermercado Jumbo com outras, tais como os cinemas, a restauração, os espaços de diversão,..., que assumem uma importância cada vez maior nestas estruturas. Por outro lado, oferece uma variedade de serviços gerais de uso diário e/ou ocasional, como serviços pessoais, financeiros, de reparação, recreativos/culturais, etc., de grande atractividade, oferta que se manifesta ainda incipiente no centro comercial Carrefour.

O quadro resumo que se segue revela a classificação da tipologia e as principais características que nos interessa analisar, dos dois empreendimentos comerciais implantados na proximidade do Nó Rodoviário da Afurada, Carrefour e Arrábida-Shopping, segundo os critérios utilizados pela APCC:

Quadro 20 -Tipologia dos Centros Comerciais na Envolvente ao Nó Rodoviário da Afurada

Centro	Local	ABL (m2)	ABC (s/estac.)	Ano Abertura	Promotor
C. Arrábida	Afurada	56 589	72 743	1996	Capital Plus -Grupo Amorim
C Carrefour	Canidelo	18 934	23 391	1990	Carrefour Portugal, S.A

Notas: ABL- área bruta locável, isto é, que produz rendimento (arrendada ou vendida)
ABC- área bruta de construção, isto é, superfície total da edificação

Edifício	Tipo de Utilização	N°pisos (s/estac)	Estacionamento N° lugares	N°lojas	Lojas Âncora
Concebido de raiz	Comercial e serviços	3	3249	176	AMC Arrábida 20; AKI; AutoShow;BataMegastore; Benetton Megastore; Boutique Imobiliária; Flunch; Jumbo; Macmoda; McDonald's; Pré-Natal; Sr.Sofá; Tribo
Concebido de raiz	Exclusivamente comercial	1	1311	36	Carrefour; McDonald's

Horário Funcionamento	Tipo de Centro
Segunda/Sábado 9h-2h e Domingo manhã	Regional. Em área urbana com ligação tangencial à rede arterial metropolitana
Segunda/Sábado 9h-22h e Domingo manhã	Sub-regional. Em área urbana com ligação tangencial á rede arterial metropolitana

Fonte: APCC - Anuário dos centros comerciais,1997/98.

• Centro Comercial Carrefour

Esta grande superfície comercial, localizada na freguesia de Canidelo, surge em 1990 pela então sociedade proprietária " Euromarché" - Sociedade de Exploração de Hipermercados, S.A. [12], tendo passado posteriormente para a sociedade também francesa, Carrefour - Sociedade de Exploração de Centros Comerciais, S.A. Estende-se por uma grande área, segundo uma tipologia de r/c + cave e uma grande capacidade para estacionamento. Posteriormente produziram-se espaços destinados a lojas e restauração, diversificando, deste modo, a oferta de serviços complementares, tornando-o mais atractivo ao potencial consumidor, em resposta à forte concorrência que se

instalara nas proximidades. Classificado como centro comercial sub-regional, oferece apenas duas lojas âncora, o hipermercado Carrefour e a McDonald's oferecendo, deste modo, uma área de influência mais limitada. Recentemente esta superfície comercial anexou uma empresa de serviços, de bombas de gasolina, localizada à saída desta estrutura comercial (fotog.44 e 45).





Fotogs. 44 e 45 Centro Comercial Carrefour: plataforma artificial de suporte do estacionamento e do centro comercial. Perspectiva dos blocos residenciais dos Jardins da Arrábida.
Local: Canidelo. Março /99.

• Centro Comercial Arrábida - Shopping

O Complexo Imobiliário promovido pelo Grupo Amorim, inicialmente designado por Centro de Negócios da Arrábida, localiza-se na Rua Camilo Castelo Branco, na freguesia de S. Pedro da Afurada, no lado nascente do IC1 e na confluência do nó rodoviário da Afurada. Inserido num projecto de urbanização mais vasto, o Plano de Urbanização da Zona Envolvente à V8, deu entrada nos serviços camarários na década de noventa (1993) através de um processo de loteamento[13], tendo por objectivo a construção de um empreendimento multi-funcional. Este Centro Comercial avaliado entre os 16 e os 18 milhões de contos foi a «moeda de troca», em Janeiro de 1998, para a saída do Grupo Suez da Amorim-Investimentos e Participações, no âmbito de um

[12] C.M.G.- Arquivo geral: Processo n ° 501/93 (nota: processo de remodelação)

acordo de família que pretendia a saída do parceiro estrangeiro da «holding» do Grupo Amorim. A família Amorim pretendia estabelecer a partilha do poder de gestão impedindo, no entanto, o desmembramento futuro do grupo empresarial. Deste modo, o proprietário deste empreendimento passou a ser o grupo francês do Suez, ao qual como contrapartida dos seus 20% das acções da Amorim-IP foi cedido o «shopping» como garantia.[14] Em Julho de 1999, o Arrábida Shopping sofreu nova transacção. O consórcio Suez/Mercantil/Société General de Belgique passou este centro comercial para a posse do grupo australiano Lend Lease Corporation que pretende aumentar a sua área em mais 10 mil metros quadrados, que ficará reservada exclusivamente a lazer e diversão. Duas ideias-base, ainda em fase de estudo, estão subjacentes a esta mudança na zona de lazer, a construção de uma pista de «Karting» ou uma pista de «bowling» e o reforço da área de jogos/máquinas de diversão[15].

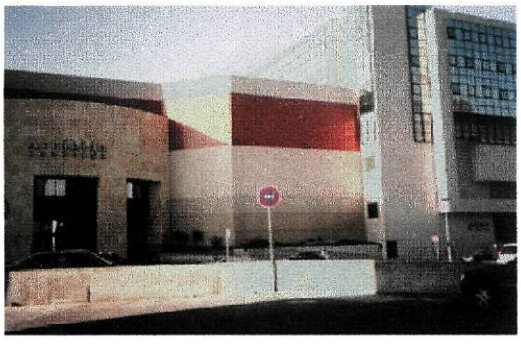
Segundo a memória descritiva inicial deste Centro de Negócios, o empreendimento seria constituído por oito lotes destinados fundamentalmente a escritórios, onde se previa em dois deles (lote 5 e 6) um serviço de "Flat-service" de apoio ao centro de negócios. No lote 1, três pisos seriam destinados a comércio constituindo um centro comercial com hipermercado integrado e estacionamentos e os lotes 7 e 8 seriam destinados essencialmente para habitação.[16]

A sua construção previa desenvolver-se de forma horizontal com a emergência de dois elementos verticais (duas torres) destinados a escritórios mas que não se chegaram a concretizar. O investimento imobiliário de escritórios e a dinâmica de terciarização apoiada nos serviços, fundamentalmente os financeiros de apoio às empresas era, na década noventa (91/92), um negócio em expansão. Este tipo de investimento teve um grande impacte na Grande Lisboa mas não obteve o mesmo efeito no Grande Porto. A aposta incidiu na tipologia de apartamentos T1 e T2 em maior número, oferecendo uma localização excelente face ao Centro de Negócios em perspectiva e, por outro lado, uma facilidade de acessos à cidade do Porto e ao sistema rodoviário de alta capacidade da rede regional e nacional.

---

[13] C.M.G Arquivo Geral: Processo de loteamento urbano n º 700/93.
[14] FERREIRA, Abílio - Jornal Expresso, 10 de Janeiro de 1998.
[15] FERREIRA, Abílio - Jornal Expresso, 10 de Julho de 1999.
[16] C.M.G Arquivo Geral: Processo n º207/94 .

Acresce ainda, nesta fase de negociações, os vários conflitos com a Associação de Moradores da urbanização da Simopre, obrigando o Grupo Amorim Imobiliária a uma decisão mais ponderada face ao modo previsto de implantação deste complexo relativamente a esta urbanização, inúmeras vezes referidos pela comunicação social [17]. Na sequência de um acordo[18] celebrado entre a C.M.G, os moradores da urbanização da Simopre Arrábida e o Centro de Negócios da Arrábida, resultou um novo traçado da circulação automóvel, no sentido de se salvaguardar a segurança e qualidade de vida daqueles moradores. O grande fluxo rodoviário que ocorreria através deste bairro após a inauguração deste complexo comercial foi desviado para a Av. dos Escultores, através do fecho do tráfego no topo norte da Rua António de Azevedo e a Praceta Henrique Moreira, através da construção de um pequeno muro, limitando assim o acesso exclusivo aos moradores desta urbanização (fotog.46).

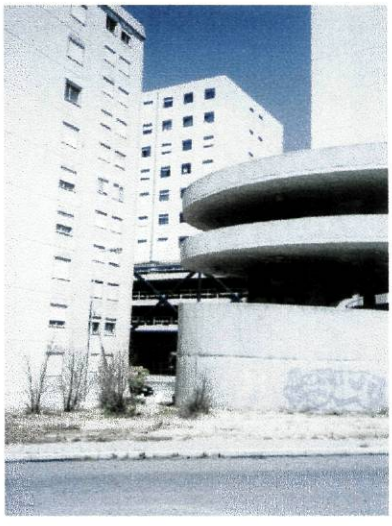


Fotog. 46 Pormenor do muro divisório entre a urbanização da Simopre e o Arrábida Shopping. Local: Praceta Henrique Moreira - Afurada. Março /99.

A construção do lote 8 do empreendimento Arrábida trouxe também sérios conflitos com os mesmos moradores, dada a excessiva proximidade desta construção face à urbanização Simopre e a respectiva cércea demasiado elevada (fotog.47).

[17] MAIA, Alfredo - "Câmara de Gaia e Grupo Amorim acusados de ilegalidades no "Arrábida Shopping" - Jornal de Notícias, Porto 14.02.96

[18] SOARES, António, CORREIA, Amílcar - "Acordo da Simopre aprovado na Câmara..." - Jornal Público, Porto 1.10.96.



Fotog, 47 Rampa de acesso ao estacionamento: pormenor da proximidade de edificação entre os dois empreendimentos.
Local: Praceta Henrique Moreira. Jun /2000.

Após a construção do lote 1 e entrada em funcionamento desde o dia 16 de Outubro de 1996 e que corresponde ao «Shopping» e bloco contíguo, com estacionamentos, centro comercial e escritórios, iniciou-se a construção do lote 8 destinado a comércio, estacionamentos e habitação. O lote 7 último a ser construído, deu origem ao Condomínio fechado " Arrábida Place". Em Maio de 1998, o Grupo Imobiliário em causa apresentou, uma nova proposta de alteração do Alvará, , com ajustamentos programáticos para o lote 2, eliminando as propostas iniciais apresentadas para os lotes 2,3,4,5 e 6.

O lote 2, ainda em projecto e segundo os últimos proprietários pretendia ser um complexo multiusos com a construção de um hotel, uma residência para estudantes, outra para idosos e um "health club". Sob o ponto de vista da tipologia não iria exceder a cércea prevista para os outros edifícios (r/c + 5 andares), estando previsto o aumento da capacidade de estacionamento público.

O grande centro comercial integrado ocupa a grande parte da área de implantação do lote 1, englobando, a par das funções comerciais, uma série de serviços de uso diário de extrema importância, bem como, uma componente lúdica , representada pelas áreas de restauração, jogos juvenis e cinemas assim como pelas galerias pedonais que percorrem todo o complexo. O Centro Comercial apresenta duas grandes «locomotivas», o hipermercado Jumbo do Grupo Auchan, como refere GARNIER (1997), referindo-se aos hipermercados ou grandes armazéns integrados nestes espaços e que funcionam

como motores de atractividade para o consumo, e as 20 salas de cinema AMC - American Movie Classics de grande afluência. Dispõe ainda de um conjunto de lojas variadas, algumas em regime franchising, classificadas de lojas Âncora de grande e média dimensão e outras satélites de pequena dimensão (ver quadro da tipologia utilizada pela APCC).

Este novo urbanismo comercial representa o que se designa por " democratização do conforto"[19] pelo facto de oferecer, no mesmo espaço, uma variedade de condições óptimas de atracção para o consumo (como estacionamento grátis, acessos rápidos e confortáveis, segurança, limpeza, indiferença face às condições atmosféricas, flexibilidade nos horários), assim como, a oferta de um "mix" funcional de acesso facilitado. Por outro lado, responde também às exigências de qualidade e variedade procuradas pelo consumidor dos nossos dias, bem como, ao tipo de vida da sociedade actual. A popularidade destes locais invoca o conceito de «sociedade em movimento» revelado pelo fluxo crescente de visitantes que passeiam pelos centros comerciais do nosso país, fundamentalmente nos finais de semana[20].

Segundo entrevista com um dos responsáveis do Grupo Amorim, o Centro Comercial pretende ser uma versão moderna da «baixa» das cidades, cujo destino são as famílias, e não apenas dar resposta ao consumo individual. É possível nestes espaços multiusos, corresponder às preferências de cada um, com a vantagem da família poder estar junta simultaneamente. Na opinião do entrevistado, para que estes empreendimentos tenham sucesso devem dar resposta pelo menos a três aspectos: o primeiro, permitir o acesso a produtos de consumo diário que se podem adquirir nos hipermercados, o segundo, dar resposta ao consumo ocasional, adquirindo bens quando existe mais tempo disponível, como a moda, música, livros e outros e por último, proporcionar uma oferta de bens e serviços de lazer permitindo o preenchimento do tempo livre dos consumidores, como o simples passeio ou o "ver montras", a frequência dos cinemas, restaurantes e espaços lúdicos juvenis. Trata-se de uma nova aposta na" filosofia do consumo" dando origem a uma nova "Indústria dos ócios", dominada e atraída pelo consumo de massas. Este convite ao consumo está a tornar-se numa característica das sociedades pós-modernas ou pós-industriais, associando-se à terciarização da sociedade e à especialização das

[19] GARCIA, João - Jornal Expresso " As Feiras das vaidades ", 20.12.97.
[20] GARCIA, João - Jornal Expresso "As Feiras das vaidades", 20.12.97.

actividades comerciais/serviços, levando-nos a preferir cada vez mais o lazer à necessidade, o efémero ao duradouro.

A localização preferencial destas mega-estruturas terciárias, em locais de forte acessibilidade, junto a acessos aos sistemas de mobilidade automóvel de alta capacidade reflecte-se na forma e na produção dos tecidos urbanos pelo facto de alterar não só a sua dinâmica (aumento de fluxos de pessoas e bens), na atracção de outras actividades, como no impacte visual criado pela "imagem" dos empreendimentos; trata-se, normalmente, de edifícios isolados como "fortalezas", rodeados por espaços ajardinados e parques de estacionamento, que se destinam a ser vistos à distância ou apenas conhecidos no seu interior, adaptados a uma sociedade que coloca o automóvel acima dos peões, tal como refere RELPH (cf, RELPH, 1987: 222).

O edifício Arrábida é disso exemplo, de aspecto compacto, com uma arquitectura contrastante com a envolvente, localizado no topo da encosta do Douro, apresentando um forte poder atractivo pela sua imponência, de impacte superior a qualquer "spot" publicitário (fotog.48).





Fotog. 48 e 49 Centro Comercial Arrábida Shopping. Localização na proximidade dos grandes eixos viários e ponte da Arrábida. Local: VL8 e Rua Camilo Castelo Branco. Março /99.

É essa nova identidade, a par da abertura de novas vias VL8[21] e IC23, que arrasta consigo uma concentração de outras funções que oferecem condições para uma nova centralidade, o eixo Ponte da Arrábida/Devesas encarado como promissor pólo de crescimento da cidade de Gaia, em alternativa à zona terciária do Campo Alegre do Porto, confirmando a opinião de GARNIER (1997) quando afirma:

"Os «ladrões dos grandes caminhos», cognome aplicado a estes centros comerciais logo após o seu aparecimento (devido à sua situação nos grandes eixos de circulação periférica), marcam o início de uma espécie de revolução na distribuição e, talvez também, no papel dos centros urbanos." (cf. GARNIER, 1997: 222)

Sendo certo que sob o ponto de vista urbanístico, esta concentração multifuncional desempenha um papel âncora na área envolvente ao nó da Afurada e na Área Metropolitana, pela sua forma, função e dinamismo, ela começa a manifestar-se de extrema importância nas transformações do seu tecido urbano e na estratégia concelhia, visível no aumento crescente da mancha construída. As vantagens de um "urbanismo negocial" aqui manifestado revelou-se através de uma boa gestão entre espaço público e privado, procurando a convergência de interesses dos diferentes intervenientes, nomeadamente passando para a esfera privada os custos da construção do troço da VL8 e acessos a esta via urbana. Este processo de promoção mista, pública/privada trouxe benefícios para todos os agentes envolvidos no processo, com a vantagem de ter sido possível definir uma estratégia de conjunto, abordando com pormenor as questões relativas ao traçado deste eixo viário e ao ordenamento do território envolvente. Por outro lado, a imprevisibilidade de ocorrência destas "oportunidades", despoletadas por um urbanismo operacional de natureza estratégica, obriga-nos a repensar os modelos e práticas actuais, quer do planeamento, quer do urbanismo (cf. PORTAS,1992)[22].
Os efeitos produzidos pela inserção destas estruturas será abordado no capítulo seguinte.

---

[21] C.M.G.- Arquivo Geral: " Construção da V8 da responsabilidade do Grupo Amorim como contrapartida para a viabilização do empreendimento "Arrábida Shopping", reunião camarária datada de 18.11.91.

[22] PORTAS, Nuno - Jornal de Notícias, 4.10.92.

Capítulo 7 - Efeitos produzidos pela implantação do nó rodoviário da Afurada e pelas Novas Formas Emergentes no tecido urbano envolvente

O nó rodoviário da Afurada localiza-se na intercepção da actual VCI (Via de Cintura Interna), troço coincidente com o eixo estruturante rodoviário Norte/Sul e a via urbana VL8, a poucos metros de distância a sul da Ponte da Arrábida. O traçado deste nó desnivelado foi definido no início da década de 60, pelo Plano Auzelle (1962), e constitui um exemplo muito interessante para ilustrar o tipo de desenvolvimento urbano associado ao desenho dos eixos viários metropolitanos que só retomaram o seu traçado na segunda metade dos anos 80 (Plano Rodoviário Nacional-1985). O investimento infraestrutural na AMP verificado nesse período não obteve os resultados positivos que se esperavam, devido à ausência de planos e de uma entidade metropolitana coordenadora do processo de planeamento, juntamente com o facto da produção destas infraestruturas serem apenas da responsabilidade de instituições autónomas da tutela da administração central (JAE e BRISA). A falta de coordenação verificada entre a administração pública local e central, conduziu a fortes rupturas e desarticulações entre o traçado da malha viária arterial metropolitana e o tecido urbano envolvente. O traçado da VCI é o exemplo mais evidente desta descoordenação, manifestada pelo desenho deficiente dos nós, pelas rupturas súbitas de capacidade e de perfil viário entre esta via circular rápida, ainda incompleta, e os arruamentos urbanos. Por um lado, está preparada para o tráfego de atravessamento rápido e de alto débito, fazendo parte do sistema arterial nacional, por outro, assume o papel de redistribuidor de tráfego inserido na malha central metropolitana mas com graves problemas de articulação com a malha urbana.

O nó da Afurada insere-se, por isso, na problemática VCI, troço do IC1 que ao interceptar o antigo Itinerário Complementar IC23 constituirá parte do arco da VCI a sul do Douro, ainda por concluir (mapas 23 e 24).

Significa, por isso que a localização estratégica deste nó deriva da conexão directa que adquire com a sua inserção nesta malha viária arterial regional e supra-regional e com a proximidade ao centro terciário Boavista/Campo Alegre (fotog. 50).

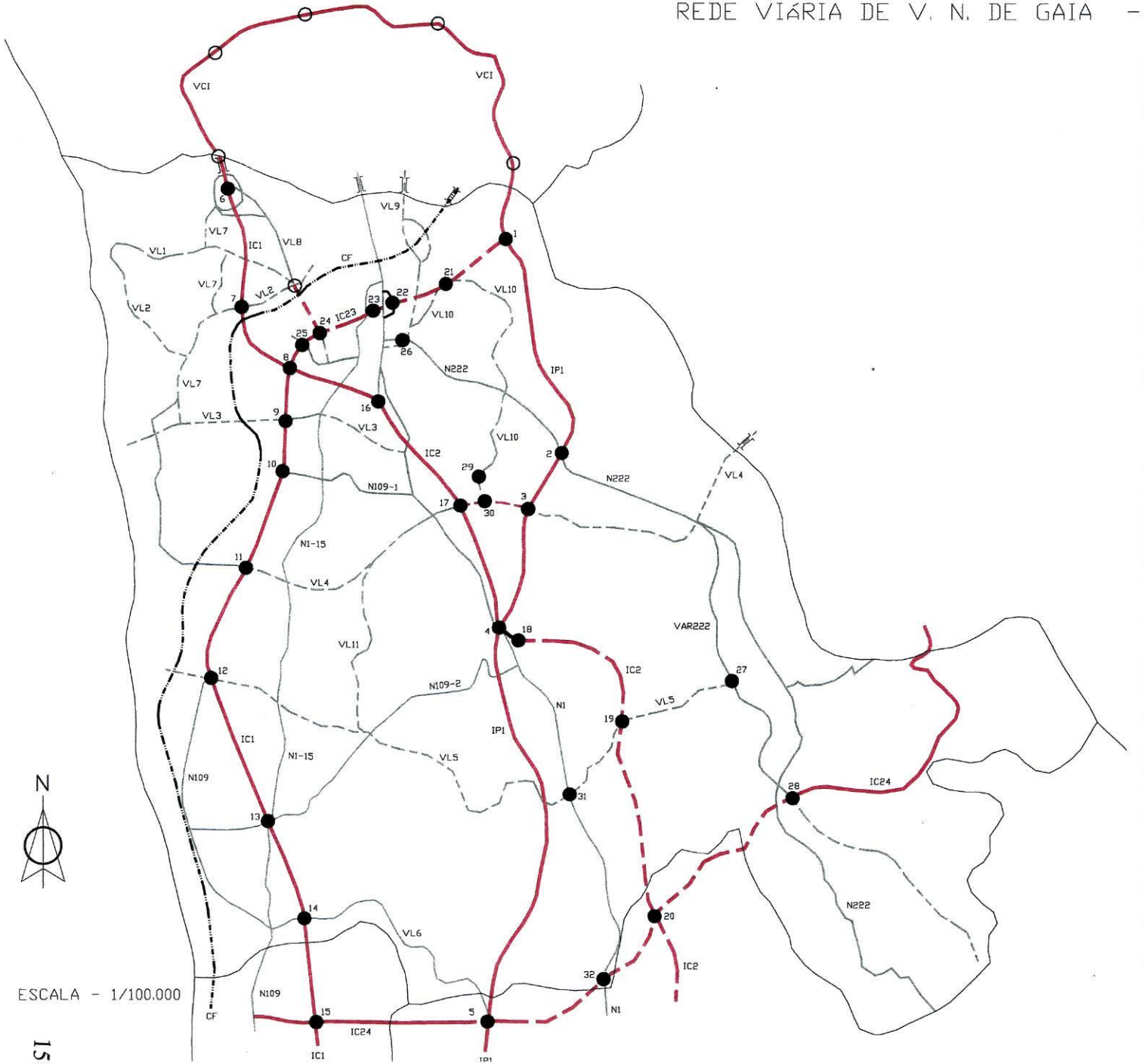


Fotog. 50 Ponte da Arrábida e parte do traçado do Nó rodoviário da Afurada (lado poente).
Local: Afurada, Jun/2000

7.1 A malha urbana

Ao analisarmos o nó rodoviário da Afurada, reconhecendo-o como um forte elemento estruturante da malha urbana, verificamos que o seu traçado teve repercussões marcantes nos vários tipos de transformação do uso dos solos e nos traçados das vias que aí fazem a sua confluência. O actual traçado teve como antecedentes vários outros esquemas viários que foram propostos para a estruturação deste nó, que remontam aos finais da década de 60. Assim, os esquemas que se seguem representam algumas das opções de alteração do seu desenho apresentadas nos serviços camarários naquela época. Procurava-se, já nessa altura, resolver as inserções das vias 8 (actual VL8) e 13 (actual VL7) do esquema viário de Vila Nova de Gaia, fazendo assim a ligação à « zona alta da Vila» do aglomerado de Gaia e de parte da orla marítima, com a cidade do Porto. Previa-se que estas ligações, no futuro, apresentassem caudais de tráfego da mesma ordem de grandeza.

REDE VIÁRIA DE V. N. DE GAIA - EXISTENTE E PROGRAMADA



Rede Viária Nacional Existente

Rede Viária Nacional Programada

Rede Viária Municipal Existente

Rede Viária Municipal Programada

Rede Ferroviária

Limite do Concelho

Nós Rodoviários

NÓS RODOVIÁRIOS

1- Areinho	17- Vila d'Este
2- Vilar Andorinho	18- Carvalhos (2)
3- S. Lourenço	19- Pitanço
4- Carvalhos	20- Argoncilhe
5- Espinho	21- Gervide
6- Afurada	22- Av Republica Nasc.
7- Fojo	23- Av. Republica Poe.
8- Coimbrões	24- Barrosa
9- Madalena	25- Rasa
10- Valadares	26- Cravelos
11- Gulpilhares	27- Seixo Alvo
12- Arcozelo	28- Covide
13- Granja	29 Hospital
14- S. Félix	30- Vila d'Este (2)
15- Espinho (2)	31- Feiteira
16- S. Ovideo	32- Picoto

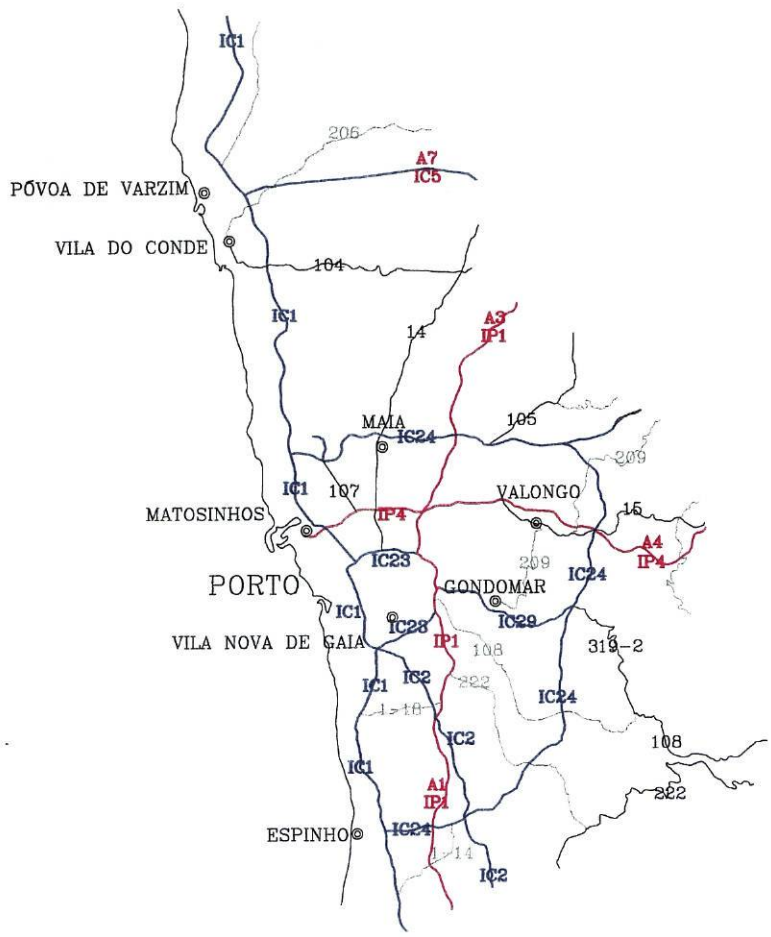
Fonte Cartográfica:

CMG: Plano de Urbanização da Zona Envolvente da V8
Actualização Própria

ESCALA - 1/100.000

Mapa 23

REDE VIÁRIA DA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO





Legenda

IC

IP

Estradas Nacionais

Estradas Regionais

Fonte:
CCRN: Plano Rodoviário 2000
Actualização Própria

Escala: 1/500.000

Mapa 24

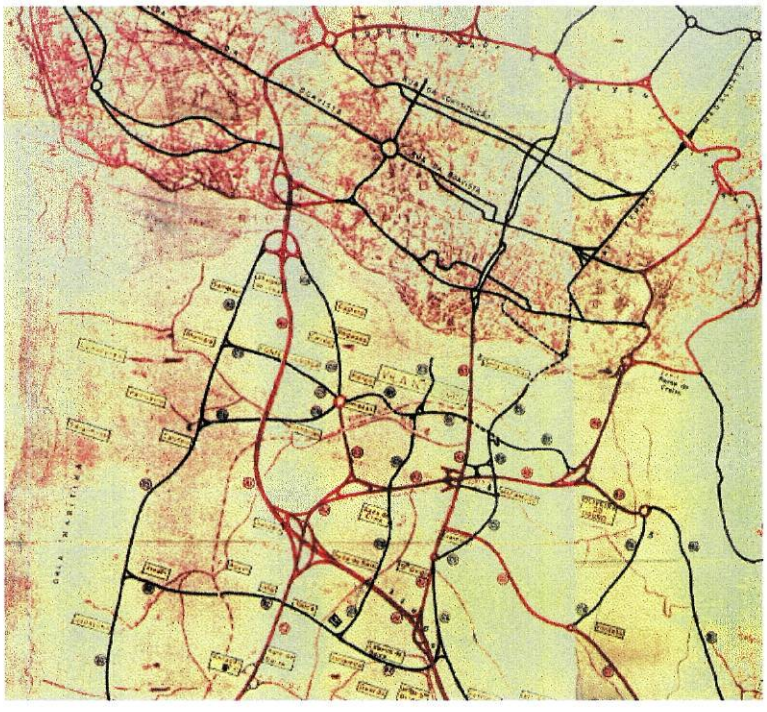


Figura 25
Fonte: C.M.G - Plano Regulador do Concelho de V.N.de Gaia - estudo do esquema viário datado de 1966, escala 1/25 000

Este traçado pretendia ser apenas um esboço preliminar do nó referido, pelo facto de apresentar ainda fortes deficiências de articulação com o traçado da auto-estrada A1 e com o projecto da Ponte da Arrábida (fig.25).



Figura 26
Fonte: C.M.G - Plano Regulador do Concelho de V.N.de Gaia - esboço corográfico do esquema viário, edição de 1967, escala 1/10 000 (redução 50%).

O traçado acima referido propunha um anel giratório em sentido duplo, que aproveitava os dois nós rodoviários já existentes, Afurada e Coimbrões, pretendendo resolver satisfatoriamente as ligações com as vias 8 e 13 e atender, em simultâneo, às ligações secundárias para a Afurada de Baixo, Candal e outras localidades próximas (fig.26).

Durante os finais dos anos 60 e durante a década de 70 foram apresentadas várias propostas para o traçado do nó rodoviário da Afurada mas foi com o Plano de Urbanização da V8, na década de 90, que ficou definido o traçado actual repercutindo-se nos vários ajustamentos da malha urbana envolvente, sendo o projecto da VL8 um dos que teve mais impacte.

Traçado do nó anterior ao Plano da VL8



Figura 27
Fonte: C.M.G - Levantamento Aerofotogramétrico por via numérica, edição de 1990, escala 1/10 000 (redução 50%).

Traçado do nó actual

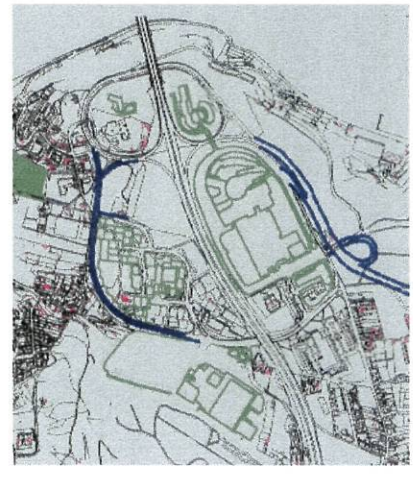


Figura 28
Fonte: C.M.G - Base cartográfica digitalizada e actualização pela autora através do PU da VL8, 1999, escala 1/10 000 (redução 50%).

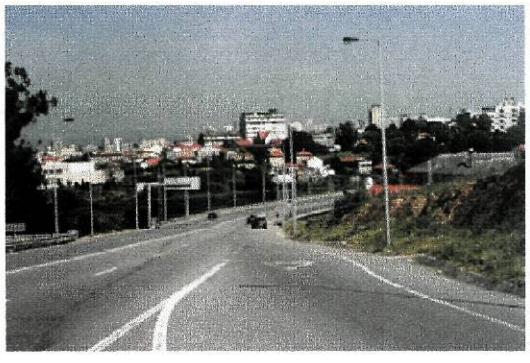
7.1.1 Traçado da via estruturante VL8

O traçado inicial desta via urbana, projectada como via estruturante no Plano Rodoviário Nacional na década de 80, atendia exclusivamente a questões de engenharia de tráfego, definindo-a como via de tráfego rápido e segregado, livre de tráfego pedonal e quebras de circulação, deixando por resolver as margens e as articulações com os tecidos urbanos laterais. A vocação monofuncional inicial, em que a circulação era perfeitamente autónoma face à edificação das suas margens, definia um eixo impermeável cujo efeito barreira implicava a rotura com o cadastro envolvente e a segregação dos tecidos urbanos preexistentes. Os traçados viários eram, assim, sobrepostos ao desenho das estruturas urbanas existentes e sem a necessária articulação entre a escala urbana local, de ruas e edifícios e a escala metropolitana, de auto-estradas e grandes peças unitárias (MORENO, 1995). A elaboração do Plano Director, aprovado em 1993, apresentava estes pressupostos e condicionantes na definição das circulações viárias, competindo à Gestão Urbanística o cumprimento das regras preestabelecidas e a sua fiscalização. Este processo revelou-se inúmeras vezes inoperante e inadequado face às novas situações entretanto criadas. Nesse mesmo período tinha-se definido como estratégia prioritária para o desenvolvimento de Gaia, a questão das acessibilidades, no sentido de melhorar a mobilidade local e respectivas ligações à rede metropolitana e nacional, tornando possível a emergência de novas centralidades que pudessem competir com o único eixo terciário existente no concelho, a Av. da República e, por outro lado, oferecer novas "áreas competitivas" no contexto metropolitano. Tendo por base estes objectivos, procurou-se, então, apostar na melhoria da rede viária, principal e secundária, bem como na conjugação de esforços para uma intermodalidade entre meios de transporte que assegurasse, de forma mais equitativa, a mobilidade em geral, ligando pontos estratégicos do concelho e da área metropolitana.

O Projecto da VL8 surgiu, assim, com a intenção de despoletar uma nova centralidade no concelho e área metropolitana e, simultaneamente, contrariar processos de suburbanização manifestados na década de 80. Inserido no Plano de Urbanização da Zona Envolvente à V8, previa-se a reformulação do perfil da V8, transformando-a em Avenida Urbana, de forma a estruturar a expansão e o crescimento do tecido urbano encarado como um prolongamento do centro direccional da Boavista e do pólo

Universitário do Campo Alegre (MORENO, 1995). A viabilidade deste eixo de centralidade facilitou a consolidação dos tecidos urbanos das duas margens do rio Douro, prevendo que, com a sua conclusão (rotunda de circulação e braço de ligação à actual estação ferroviária das Devesas), fiquem definidas as ligações à orla marítima de Gaia, através das vias VL1 e VL2. O projecto prevê ainda a execução de um interface modal de transportes (comboio; autocarro; estacionamentos e inclusive, na fase inicial, o metro ligeiro que entretanto adoptou outro percurso) na estação ferroviária das Devesas que servirá a A.M.P. A conclusão deste projecto possibilitará o acréscimo da acessibilidade e mobilidade de carácter local e, simultaneamente, metropolitano e nacional, aumentando as condições de centralidade da envolvente a Sul da Arrábida.

O novo perfil transversal atribuído a Avenida Urbana VL8 (V8) ofereceu uma nova multiplicidade de oportunidades, garantindo a permeabilidade com os tecidos laterais existentes e permitindo a relação entre espaço colectivo, de circulação, passeios, jardins,...,e a edificação das margens. O retorno à rua, como lugar de acesso pedonal, procurou conciliar as exigências de circulação e eficiência da cidade actual, com a busca de relações de continuidade em relação aos tecidos urbanos preexistentes, assumindo esta Avenida o papel de união e/ou articulação dos diferentes fragmentos do tecido urbano.



Fotog. 51 Troço rápido da VL8 - Via Rápida (direcção nó da Afurada/rotunda das Devesas).
Local: Afurada, Jun /2000.

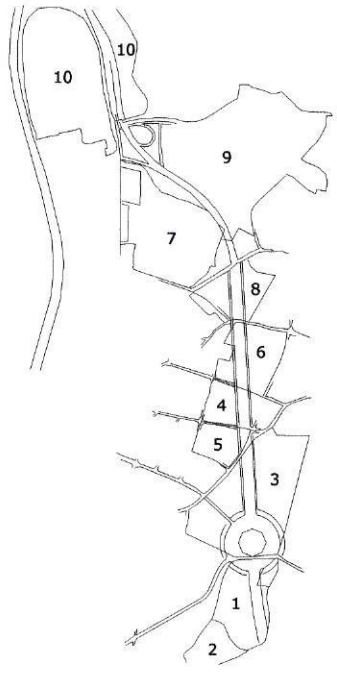


Fotog.52 Troço da Avenida Urbana da VL8 (direcção rotunda das Devesas/nó da Afurada).
Local: Candal - Sta. Marinha. Março /99.

Para cumprir estes objectivos, o traçado da VL8 decompõe-se transversalmente por um corredor central destinado ao tráfego rápido rodoviário, e por vias laterais destinadas ao tráfego local e apoio à edificação marginal. Previa-se ainda, na fase inicial do projecto, duas faixas laterais ao corredor central destinadas ao corredor do metro ligeiro de superfície, entretanto suprimidas. Sob o ponto de vista formal e funcional, a via VL8 divide-se em três segmentos distintos; **a via rápida**, segmento de ligação entre o nó da Afurada e a Avenida Urbana e que corresponde ao corredor central destinado a tráfego rápido; **a Avenida Urbana**, que liga a Rotunda das Devesas à via rápida e que se decompõe em quatro corredores de circulação, permitindo a permeabilidade e edificabilidade ao longo das sua margens laterais e, por último, **a Rotunda das Devesas**, como elemento urbano de distribuição de tráfego e importante cruzamento de vias (fotog.49 e 50).A Rotunda das Devesas estabelece a ligação à orla marítima, através da VL1 e VL2, à Zona Histórica e ribeirinha da cidade de Gaia, ao Interface modal previsto e ao fecho da VCI pelo IC23 projectado mas ainda não concluído (ver mapa 23).

O traçado inicial da V8 prevê ainda a edificação nos arruamentos transversais à via, abrindo continuidades com os quarteirões interiores, evitando, deste modo, a sua desvalorização, podendo citar o caso do Edifício ViaGaia, fundamentalmente, destinado a escritórios e actividade comercial em galeria, a nível do r/c.

Figura 29 - Esquema do traçado previsto no PU do canal da VL8 e respectivo cadastro



Fonte : *in* Moreno, 1995.

Legenda:
Proposta da C.M.G

1 - PARCAUTO (projecto a construir num terreno com 40 000m2 de área e comparticipação de 2/3 do custo da Rotunda das Devesas)
2 - SOZACOL - antiga Cerâmica do Carvalhido (ligação do nó projectado da Rotunda Devesas e o nó do Fojo, com 18 640m2 de área)
3 - V8 GESTÃO IMOBILIÁRIA (área total de 92 000 m2 /cedência de 11 600m2 para a construção da V8 e 1/3 do valor de execução da Rotunda das Devesas)
4 - Quarteirão em frente ao jardim do Candal (com 19 200m2 /cedência de 7 560 m2 para V8)
5 - Quarteirão a sul do jardim do Candal (com 13 000 m2 /cedência de 2 100m2 para V8)
6 - Misericórdia do Porto (com 21 000 m2 /cedência de 10 400m2 para campo futebol do Candal e 7 980 m2 para v8)
7 - Electrocerâmica do Candal (com 6 650 m2 /cedência de 4 207 m2 para V8 e rua de ligação da Rua Camilo Castelo Branco com via lateral à V8)
8 - Electrocerâmica do Candal
9 - Família Mourão (com 100 650 m2 /cedência de 20 000 m2 para Escola C+S de Santa Marinha e 20 000m2 para V8)
10 - Empresa AMORIM e Moia (com 163 710 m2 / encargo de construção da V8)

Fonte : JN de 24 de Abril de 1994.

A elaboração do Projecto da Avenida Urbana VL8 encarado como peça determinante a nível funcional, formal e económico naquele território, despoletou o interesse de vários agentes económicos que rapidamente implementaram novas acções/projectos. A execução desta infraestrutura foi possível devido à forte comparticipação dos agentes económicos privados, repartida proporcionalmente, segundo as áreas de edificabilidade atribuídas aos terrenos localizados na área do traçado proposto ou que estivessem mais dependentes desta via para a implementação dos seus projectos. A gestão das relações espaço público/privado e a procura de convergência de interesses dos intervenientes foi tarefa determinante por parte da Gestão Urbanística. Competiu-lhe a ela negociar com

os diversos agentes públicos e privados, de modo a viabilizar a construção do novo eixo viário e propor soluções de edificabilidade e volumetria para os casos cujo cadastro faz frente para esta Avenida (MORENO, 1995).

Este processo de promoção mista pública/privada enquadra-se num tipo de operações de transformação que, de forma vantajosa, atendem simultaneamente à alteração da funcionalidade do traçado viário, à sua relação com o cadastro envolvente e com os agentes envolvidos no processo (proprietários dos terrenos e promotores), numa lógica de ordenamento do território. Procurou-se, por isso, durante a elaboração do Plano, conciliar grandes decisões de carácter global e estratégico com acções/operações parcelares, conjugando diferentes escalas na estruturação do território. Por outro lado, a constituição de sociedades, mistas ou privadas, que contribuíram para a realização e encargos financeiros da execução do projecto, atenuaram competências públicas e atrasos sucessivos, revelando uma solução mais positiva face à anterior solução apresentada no PRN, que previa uma promoção exclusivamente pública, em que o projecto e execução excluía a participação dos agentes envolvidos e a articulação com o tecido urbano envolvente.

Assim, foram estabelecidos acordos com as Entidades Públicas tendo em vista a realização das infraestruturas complementares necessárias ao novo eixo, como é o caso da ligação rotunda das Devesas à VCI, através do IC23 e do Interface Modal de Transportes das Devesas, ainda por realizar, mas vital para assegurar a condição de centralidade projectada para esta envolvente. Com os agentes privados, proprietários dos terrenos envolvidos com os traçados das vias VL8, VL1 e VL2 e ligação ao casco antigo de Gaia, aprovaram-se contrapartidas de urbanização, tendo em conta áreas cedidas pelos mesmos e participação dos custos de execução das infraestruturas. Ao proprietário da parcela 10 ficou atribuída a realização do troço da VL8, entre o nó da Afurada e a Rotunda das Devesas; ao proprietário da parcela 3 ficou o encargo da Rotunda das Devesas e os proprietários das parcelas 1 e 2 propuseram-se realizar a ligação entre a Rotunda das Devesas e o nó do Fojo da via VL2. Aos proprietários dos terrenos de menor dimensão, cujas parcelas fazem frente à VL8, coube a execução das vias laterais de acesso (MORENO, 1995) (fig.29).
Devido ao facto dos riscos de investimento e encargos suportados pelos proprietários envolvidos neste processo serem avultados, não teria sido fácil atrair o seu interesse se

não tivessem ocorrido cedências, por parte do poder político, nas edificabilidades acima da média atribuídas para alguns destes empreendimentos. Este facto despoletou fortes controvérsias entre o grupo empreendedor e moradores da urbanização "Simopre", tendo estado em causa a construção de três torres habitacionais integradas no complexo "Arrábida Shopping", nas imediações de dois blocos da Simopre e os acessos àquele centro comercial[1]. Em causa estava a data da licença do loteamento e a entrada em vigor do PDM, colocando dúvidas relativamente à legalidade das cérceas e volumetria apresentadas no projecto inicial. Por outro lado, os acessos à via VL8 e ao empreendimento em causa trouxeram um tráfego acrescido, com vários pontos críticos nos acessos à Ponte da Arrábida (ver fig.30) e com os efeitos que daí advêm. Além disso, o estudo de tráfego elaborado pela JAE, a 24 de Junho (feriado de S.João), dia do ano em que é mais provável a redução da circulação automóvel, punha em causa a seriedade da aprovação deste "mega-projecto". Estes factos levaram aqueles moradores a exigir determinadas medidas de precaução, como passagens desniveladas, semáforos, fecho da via de acesso à urbanização, entre a rotunda do centro comercial Arrábida-Shopping e a Av. dos Escultores e consequente alteração de trajectos viários (ver fig31).

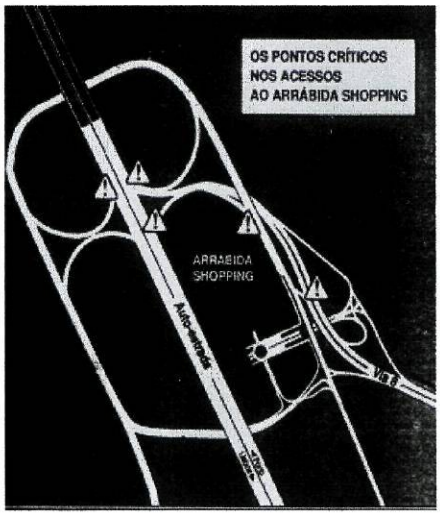


Fig. 30
Fonte: Jornal Público 17 de Outubro /1996.

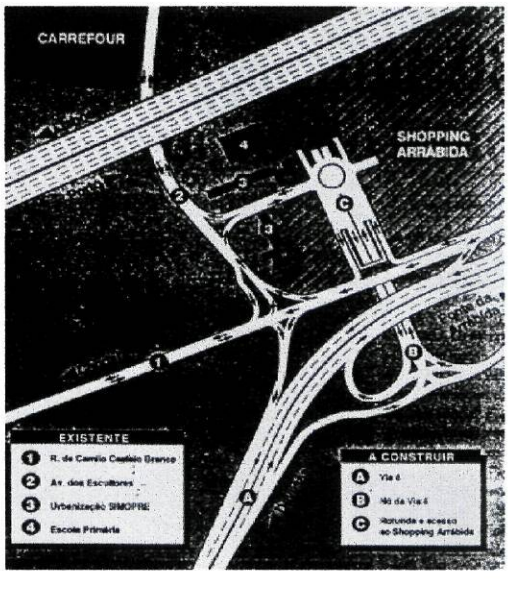


Fig. 31
Fonte: Jornal Público 14 de Janeiro/1995

[1] Jornal Notícias, 14 de Fevereiro de 1996.

A sociedade Carrefour sentindo-se igualmente lesada com a proposta viária do Plano de Urbanização para a zona envolvente à V8, moveu um processo judicial face aos promotores do complexo do Arrábida, alegando concorrência desleal e, novamente, irregularidades no processo de licenciamento daquele, sugerindo uma opção viária diferente da que havia sido proposta em prejuízo do Carrefour. A solução viária prevista para a saída da Via 8 para o Carrefour obrigava a passagem pelos novos arruamentos de acesso (c) ao "Arrábida", o que beneficiava significativamente este centro comercial, aumentando o fluxo de atravessamento pela urbanização da Simopre, em prejuízo dos seus residentes e da escola Primária que lhe é contígua. Propunha-se, então, que fosse alterado o nó de ligação da Via 8 para a esquina da Rua Camilo Castelo Branco com a Avenida dos Escultores minimizando, assim, os inconvenientes referidos. Contudo, a proposta de acessibilidades do Plano de Urbanização para a zona envolvente da Via 8 manteve-se na sua globalidade, alterando-se apenas o fecho da via que serve a urbanização da Simopre através da construção de um muro como vedação.

Em suma, os efeitos produzidos pela implantação deste eixo viário estruturante foram incisivos na estruturação deste tecido urbano. Podemos reconhecê-lo como elemento unificante na construção da cidade, procurando a integração funcional dos tecidos e a sua articulação, relacionando os diferentes elementos urbanos (ruas, passeios, jardins, edifícios, circulações,...) e, simultaneamente, como elemento polarizador de crescimento e de revitalização urbana. Contudo, os efeitos menos positivos são também aqui manifestados. A função de via rápida, no primeiro segmento do seu traçado, destinado a tráfego de maiores velocidades, bem como a construção do nó da VL8 com passagens desniveladas, introduziu rupturas significativas no tecido urbano, elegendo a mobilidade e circulação automóvel como principais objectivos. Claramente, as pessoas são expulsas da rua, anulando o espaço de transição da via (JAEGER, 1995), perdendo-se a ligação ao local de vivência e de passeio, direccionando as pessoas para o interior das propriedades privadas, quer de caracter comercial (o Arrábida-Shopping), quer residencial (o condomínio fechado Arrábida Place).

(...) A rua das megaestruturas contemporâneas, com uma escala diferente da rua do Séc.XIX (quarteirão ocupado por um único edifício) leva à perda de vivacidade urbanística e explica que os peões as evitem (...) (cf. RELPH, *1990: 216*).

Este primeiro segmento do traçado da VL8 e a Av. dos Escultores, elo de ligação ao outro ramo da auto-estrada, fragmenta de forma visível, o tecido urbano, servindo de limite/barreira entre as estruturas emergentes, à excepção de alguns lotes da Simopre, da escola primária e do tecido misto preexistente a sul.

Por outro lado, o traçado deste eixo permitiu uma maior permeabilidade no tecido misto sedimentar, abrindo novas frentes de urbanização ainda expectantes, facilitando, deste modo, a futura transformação da cidade para Este do IC1(auto-estrada). Contudo e apesar dos atrasos de construção das vias programadas de acesso à orla marítima (VL1, VL2 e VL7) é mais evidente a transformação urbana do tecido misto, a poente destes eixos. A urbanização intensiva manifestada a oeste do IC1 resultou, em parte, do acréscimo de acessibilidade e conectividade da rede viária local à rede metropolitana, conseguido com a abertura da VL8 e respectiva ligação ao nó rodoviário da Afurada. Citando como exemplo a Rua da Bélgica, via que atravessa transversalmente o tecido urbano a poente do IC1, a ocupação urbana foi-se tornando cada vez mais densa, reflectindo-se num acréscimo significativo dos fluxos. A sobrecarga de edificações manifestada nesta via, sem a necessária infraestruturação básica e renovação viária, é um exemplo claro das rupturas urbanísticas que ocorrem hoje na área a poente do nó rodoviário da Afurada.

7.1.2 Reflexos no perfil transversal e morfotipológico de outras vias

O enorme surto de construção registado no tecido difuso a Sul do Douro, na envolvente ao nó rodoviário da Afurada nos finais da década de 80 e durante os anos 90, trouxe alterações morfológicas marcantes na construção da cidade, reflectindo-se necessariamente na malha urbana. Através da sua análise foi possível tornar mais explícita a forma de crescimento e transformação deste tecido urbano. Partindo deste pressuposto, fez-se um levantamento dos requerimentos de construção, apresentados nos serviços camarários para as duas principais freguesias de Canidelo e Afurada, permitindo, deste modo, fazer uma leitura dos processos urbanos que caracterizaram esta área na década 1988/98. Tendo por base este levantamento, decidimos ampliar a nossa escala de análise a nível da malha viária, identificando os efeitos da crescente

urbanização nos últimos 5 anos (94/98) que antecederam o nosso estudo, quer relativamente ao traçado das vias, quer no que diz respeito às alterações morfotipológicas ocorridas. Através do registo de processos de concessão de licenças de obras, identificamos o local de construção pretendido pelo requerente registando igualmente a tipologia do edifício - bloco habitacional ou moradia, solicitado para construção. Conseguimos, desta forma, obter uma amostragem do processo de crescimento urbano, salvaguardando, no entanto, algumas falhas nos registos e lacunas na informação, ainda em fase de informatização. Apresentamos esta informação de forma simplificada, nos quadros 21 e 22 que se seguem, tendo seleccionado apenas 12 das vias mais significativas para a freguesia de Canidelo e a totalidade para o caso da freguesia da Afurada, em virtude do número de vias ser mais reduzido (O quadro - resumo com a totalidade dos registos encontra-se em anexo).

Quadro 21 -Processos de construção por vias na freguesia de Canidelo 1994-1998

Vias	Blocos Habitacionais	%	Moradias	%	Total	%
Rua da Bélgica	29	10,9	3	1,8	32	7,4
Rua de Bustes	12	4,5	17	10,2	29	6,7
Rua de salgueiros	6	2,3	13	7,8	19	4,4
Rua/lugar do Picão	7	2,6	11	6,6	18	4,2
Rua do Meiral	13	4,9	3	1,8	16	3,7
Rua do Fontão	4	1,5	10	6	14	3,2
Rua do Agro	5	1,9	0	0	5	1,2
Rua da Pedra Alta	8	3	6	3,6	14	3,2
Rua de Sampaio	7	2,6	5	3	12	2,8
Rua Tenente Valadim	3	1,2	4	2,4	7	1,6
Rua Manuel M.Gomes	8	3	5	3	13	3
Av.Beira Mar	9	3,4	0	0	9	2,1

Fonte: CMG - Registo de processos de concessão de licenças de obras.

Quadro 22 - Processos de construção por vias na freguesia de S.Pedro da Afurada 1994-1998

Vias	Blocos Habitacionais	%	Moradias	%	Total	%
Alameda dos Jardins da Arrábida	5	38,5	0	0	5	27,8
Rua Abílio de Azevedo	1	7,7	2	40	3	16,7
Rua Camilo Castelo Branco	2	15,4	1	20	3	16,7
Rua dos Navegantes	2	15,4	0	0	2	11,1
Rua da Quinta das Chãs	1	7,7	1	20	2	11,1
Rua do Cavaco	1	7,7	0	0	1	5,6
Rua S.Pedro da Afurada	0	0	1	20	1	5,6
Lugar do Candal	1	7,7	0	0	1	5,6

Fonte: CMG - Registo de processos de concessão de licenças de obras.

A leitura dos quadros 21 e 22 permite-nos concluir que o edifício (bloco habitacional) é o mais representativo no total de pedidos de licença de construção registados na nossa área de estudo. Cerca de 61% dos requerimentos para Canidelo corresponderam ao bloco habitacional e apenas 38% de moradias, não sendo possível especificar se correspondem a habitações unifamiliares ou bifamiliares. Na freguesia de S.Pedro da Afurada, o número total de edificações foi muito menor, dominando, de igual modo, o bloco habitacional: cerca de 72% do total de requerimentos tinham como objectivo esta tipologia e cerca de 28% destinavam-se a moradias. Parece, por isso, evidente a alteração morfotipológica da cidade dos anos 90, reflectindo-se necessariamente no traçado mais regular da malha urbana.

A partir desta análise, procuramos caracterizar os padrões de urbanização ao longo das 6 vias de maior representatividade nas duas freguesias em causa, tendo tido como critérios de selecção, o maior número de edificações, a sua representatividade em termos de tipologia pretendida pelo requerente, a sua localização e a acessibilidade e conectividade que oferecem nesta malha difusa e irregular. Ao elegê-las como vias preferenciais de âmbito concelhio, onde se identificam uma maior intensidade de processos de transformação urbana, ficam também identificadas as áreas de maior dinamismo e as dinâmicas de mudança nos padrões de urbanização (ver mapa 32).

LOCALIZAÇÃO DAS VIAS ESTUDADAS



LEGENDA

- Rua da Bélgica
- Av. Beira Mar
- Rua de Bustes
- Rua do Agro
- Rua Manuel Marques Gomes
- Alam. dos Jardins da Arrábida
- VL8

ESCALA : 1/20.000

Fonte Cartográfica:

CMG: Carta Topográfica 1/1000
Actualização Própria

Mapa 32

A **Rua da Bélgica**, em Canidelo, foi a via mais solicitada para a localização das edificações, no período 94/98, tendo aí predominado a construção de blocos habitacionais. Trata-se de uma via típica desta malha viária irregular de matriz rural que atravessa longitudinalmente a freguesia na direcção E/O. Nos tempos mais recentes, a Rua da Bélgica revela transformações claras na densidade, tipologia e funcionalidade dos edifícios, emergindo outras actividades no r/c destes. Tendencialmente residencial, esta via serve fundamentalmente o particular e o edifício à face da rua, descuidando-se a segurança e comodidade do tráfego de atravessamento (fig.53 e 54).





Fotogs. 53 e 54 A habitação multifamiliar recente e a crescente multifuncionalidade nas lojas do r/c.
Local: Rua da Bélgica - Canidelo. Jun/2000.

A excessiva desqualificação e irregularidade da malha viária a poente do IC1, justificou a distinção da Rua da Bélgica, como um dos principais eixos de circulação, entre o nó rodoviário da Afurada e a orla marítima, situação que pode ser verificada pela intensidade crescente do fluxo de tráfego diário. As edificações sucedem-se sem critério, fundamentalmente ao longo da via ou através da abertura de novos arruamentos transversais de acesso aos edifícios de habitação colectiva. Resulta, daqui, uma forte heterogeneidade na morfologia do edificado, marcado por construções de épocas distintas, correspondendo a um processo típico de sedimentação (SILVA,98) no crescimento da cidade. O perfil transversal da rua, caracteriza-se por uma irregularidade constante, que ora acompanha os edifícios mais antigos preexistentes à face da via, ora

recua de acordo com os novos empreendimentos, em função das exigências legislativas actuais da produção de espaço público nas operações de loteamento (fig.55 e 56).





Fotogs. 55 e 56 Traçado irregular do perfil transversal da via.
Local: Rua da Bélgica - Canidelo. Jun /2000.

A **Avenida Beira - Mar**, em Canidelo, foi outra das vias mais solicitadas para a implantação de edifícios, com a particularidade de todos os requerimentos apresentados neste período terem como objectivo a construção de blocos habitacionais que correspondem a vários conjuntos habitacionais de "condomínios fechados", distribuídos ao longo da orla costeira e destinados, fundamentalmente, a residência habitual de uma classe média alta ou como segunda residência de uso sazonal. Os edifícios de grande densidade e com fachada de montra no r/c, apresentam uma plurifuncionalidade até agora inexistente (fig.57 e 58).





Fotogs.57 e 58 Conjuntos habitacionais recentes de condomínios fechados. Traçado mais regular do perfil transversal da via.
Local: Av. Beira Mar - Canidelo. Jun /2000.

O traçado longitudinal da avenida é bastante irregular, acompanhando a linha de costa e apresentando graves carências infraestruturais. As regularizações de traçado resultaram de operações pontuais de loteamento (fig.59).



Fotog.59 Perfil transversal irregular da via. Reduzida capacidade de fluidez do tráfego.
Local: Av. Beira Mar - Canidelo. Jun /2000.

A **Rua de Bustes** atravessa o miolo urbano de Canidelo, o lugar de S.Paio, confluindo transversalmente na Rua da Bélgica e servindo de suporte a sucessivos loteamentos que deram origem a quarteirões rasgados por vias traçadas geometricamente, com edificações, na sua maioria, de moradias geminadas e/ou de 4 frentes. Predominam, por isso, os requerimentos para a construção desta tipologia de edifícios, o mesmo acontecendo nos quarteirões envolventes (fig.60).
Algumas das edificações mais recentes correspondem a blocos habitacionais de grande densidade e cérceas elevadas implantados ao longo da via (fig.61).





Fotog.60 e 61 Predominância da habitação multifamiliar numa das margens da via. Contraste com o Bairro de Moradias na face oposta.
Local: Rua de Bustes - Canidelo. Jun /2000.

A via em causa, de traçado longitudinal e transversal mais regular, insere-se num território sem grande diversidade tipológica - monotipológica e monofuncional (SILVA,98), fundamentalmente, residencial. No entanto, é também evidente o tráfego de atravessamento crescente nesta via, em virtude da densificação construtiva nas suas margens e na proximidade e a garantia de boa acessibilidade ao nó rodoviário da Afurada, com acesso rápido à Ponte da Arrábida.

A **Rua do Agro** foi escolhida pelo facto dos requerimentos para construção corresponderem apenas a blocos habitacionais nestes últimos 5 anos. Localiza-se na parte oriental da nossa área de estudo, na proximidade do Castelo de Gaia, parcialmente integrada na área classificada de Centro Histórico (PDM de V.N.Gaia). Trata-se de uma via rectilínea dominantemente residencial, de habitações colectivas com cérceas demasiado elevadas e algumas actividades comerciais de proximidade no r/c. O perfil transversal irregular da rua, devido aos diferentes alinhamentos consoante as edificações, contrasta com o da malha viária estreita e sinuosa, de matriz rural, que serve o aglomerado urbano ao fundo da rua. De reduzida capacidade de escoamento da circulação rodoviária, pelo facto de confluir com a malha estreita e sinuosa que caracteriza a área histórica acima citada, esta via limita-se a servir quase exclusivamente os seus residentes. Por outro lado, a Rua do Agro apresenta várias outras situações que têm denegrido a sua imagem estética, nomeadamente o pavimento em estado de degradação, a existência de esgotos a céu aberto e a acumulação sistemática de lixeiras (fig. 62 e 63).





Fotogs. 62 e 63 Diferentes alinhamentos na edificação. Perfil transversal da via irregular e de fraca qualidade urbana.
Local: Rua do Agro - Candal. Março /99.

A **Rua Manuel Marques Gomes** limita a oeste e a noroeste o aglomerado urbano de S.Paio e a Este a Quinta Marques Gomes, confluindo transversalmente à Rua da Bélgica. Os requerimentos para construção destinados a esta via foram em igual número, quer para moradias, quer para blocos habitacionais, predominando, no entanto, a ocupação por habitações unifamiliares na margem direita, resultante de operações de loteamento. A rua apresenta um perfil transversal, mais ou menos regular. Integrada na área de intervenção do Plano de Urbanização da Frente Norte/Poente de Gaia, revela fortes potencialidades de transformação urbana, de modo a garantir uma boa acessibilidade à ocupação urbanística proposta para a área envolvente (fotog.64).



Fotog.64 Predominância de moradias.
Local: Rua Manuel Marques Gomes. Jun /2000.

A **Alameda dos Jardins da Arrábida**, na freguesia de S. Pedro da Afurada, implantada na proximidade do nó rodoviário da Afurada, a oeste do IC1 (auto-estrada A1), corresponde a um arruamento que se destinou apenas a viabilizar a edificação resultante de um processo de loteamento de grandes dimensões que deu origem à urbanização residencial dos Jardins da Arrábida, constituída por blocos de habitação multifamiliar que se dispõem de forma discordante relativamente à via (fotog.65).



Fotog.65 Traçado rectilíneo da via destinada quase exclusivamente a servir a urbanização Jardins da Arrábida.
Local: Alameda dos Jardins da Arrábida - Afurada. Jun /2000.

A via em causa, de traçado regular, limita-se a garantir o acesso aos blocos habitacionais, sem qualquer outra qualificação de uso. A sua condição de fraca acessibilidade de ligação à rede viária local oferece o risco de poder dar origem a autêntico "ghetto urbano exclusivo" da classe média alta (MORENO,95)

Podemos daqui concluir que se a garantia de boa acessibilidade foi um dos factores que influenciaram a forte ocupação urbana marginal (blocos ou moradias), da generalidade das vias, inclusive das que foram seleccionadas. Essa mesma acessibilidade foi também responsável pela dispersão construtiva repercutindo-se igualmente numa extensão da rede, na sua maioria com características físicas deficientes. A extensa rede de traçados sinuosos, estreitos e de elevada densidade de cruzamentos que caracterizam este tecido difuso não conseguiu, por isso, dar resposta ao crescente contínuo urbanizado, não só relativamente a infraestruturas como também em termos de qualificação e valorização do espaço público determinante na qualidade urbana e ambiental. Por outro lado, a densa construção marginal em relação às vias tem vindo a manifestar-se um problema na questão de segurança em virtude dos conflitos crescentes entre a rua como suporte da ocupação urbana de usos diversos e como canal de tráfego.

Cabe então ao poder local equacionar as propostas ao nível dos Planos Municipais de Ordenamento do Território relativamente à operacionalidade da rede viária, garantido-lhe bons níveis de acessibilidade, qualidade, funcionalidade e segurança. No entanto, era importante que se tivesse em linha de conta a compatibilidade das diferentes actividades com o tipo de via que lhes serve de suporte, dado que a rede viária deveria ser mais o reflexo das opções que decorrem do planeamento urbanístico e do ordenamento do território, do que única e exclusivamente suporte do sistema de mobilidade.

Relativamente a esta questão, a primeira lacuna parte da inexistência de articulação entre a classificação funcional da rede de vias e os princípios de intervenção traduzidos em normas regulamentares (MELO, 1997). Mesmo com uma possível definição da hierarquia da rede, essa classificação acaba por não ter efeitos práticos, dado que é evidente a dissociação entre o traçado da rede viária e a ocupação lateral/marginal, marcados e pensados em períodos diferentes. Cabe geralmente à ocupação urbana, a capacidade ou não de se adaptar à malha, excepto quando abre novos traçados, ficando

ao critério de quem decide (poder local e/ou central) fazer os acertos necessários entre os agentes envolvidos. No entanto, a via, ainda que seja coerente no seu todo, não pode ser analisada como entidade autónoma. Ela faz parte de um todo, encarado como suporte viário em que a sua configuração, eficácia, perfil morfológico e funcional, não é indiferente à qualidade de articulação que se obtém. Este aspecto assume tanta mais importância quando se sabe que cada vez mais a construção, conservação ou mesmo os processos de beneficiação das vias se faz através da intervenção privada (MELO,1997). A actual tendência em encontrar outras formas de financiamento nos investimentos da construção de vias, com o apoio dos promotores privados, no âmbito do licenciamento de obras particulares e loteamentos, tem sido uma das formas mais generalizadas de dar resposta à escassez de investimento público que se verifica neste sector.

Significa, por isso, que a intervenção na rede viária de um município depende, quer da intervenção pública, local ou central, quer da privada, o que obriga uma necessária articulação de atitudes, tendo por base a dupla função, de ligação e de estruturação urbana, que o traçado da rede viária assume. Para isso, parece-nos fundamental a identificação e classificação do tipo de vias em causa, tendo presente a função e objectivos subjacentes à sua origem, as suas características físicas e ainda, a sua capacidade de transformação. Segundo Conceição Melo (MELO,1997), a definição hierárquica da rede deverá ser entendida segundo as seguintes vertentes:

a) o processo de evolução, analisando a origem, objectivos e promotores;
b) as características físicas da via, tendo em atenção ao dimensionamento, componentes, materiais, sinalização, infraestruturas e equipamento;
c) a utilização da via, caracterizando o tipo de tráfego, a circulação pedonal, os transportes públicos, estacionamentos, cargas e descargas;
d) da ocupação das suas margens, caracterizando as funções existentes, de habitação, indústria, comércio/serviços e equipamentos.

Esta autora foi mais longe tendo apresentado uma proposta de classificação alternativa das vias que assenta em critérios funcionais (MELO,1997).

Devemos daqui concluir que é urgente a necessidade de aplicação de princípios orientadores da acção de investimentos públicos na rede viária que sirvam igualmente de informação/orientação para os investimentos privados e que deverão ter o respectivo acompanhamento, através de uma eficaz fiscalização técnica por parte do poder público.

Só desta forma será possível encontrar soluções equilibradas que encarem a via urbana, não só em termos de circulação , mas também como principal responsável da forma urbana evitando as rupturas existentes entre a malha macro estruturante e o sistema capilar de proximidade.

7.1.3 Situações de colmatação de malha

O processo expansivo do tecido urbano registado nos anos 80, na AMP, em virtude do crescimento demográfico nas coroas exteriores e quarteirões mais periféricos, conduziu como é sabido a fortes mutações urbanísticas. A proximidade de nós rodoviários e de vias estruturantes de grande capacidade, aceleraram a acessibilidade ao centro dos núcleos urbanos, bem como a outros subúrbios metropolitanos, alargando-se o interesse e a procura destes locais. É neste contexto que a crescente mobilidade intrametropolitana tem servido de suporte à formação de uma metrópole policêntrica, fazendo emergir "centralidades periféricas" cada vez mais estruturantes do tecido urbano.

A imprevisibilidade e rapidez com que estas transformações urbanas se produziram nas últimas décadas, tiveram como resultado o abandono de planos de intervenção previstos com uma certa rigidez, emergindo formas de intervenção de tipo "fragmentário" e casuística. O crescente número de Planos de Pormenor que surgem procuram dar resposta a estas intervenções pontuais, tornando-se no meio de planeamento urbanístico mais eficaz de estruturação dos espaços metropolitanos, sobrepondo-se ao espartilho do zonamento dos próprios Planos Directores Municipais e aos Planos de Urbanização. Por outro lado, os Projectos de Pormenor ao definirem o desenho urbano com o pormenor necessário à estruturação urbana (não conseguido apenas com as linhas estratégicas e as áreas funcionais pré-definidas pelos PDM's) tornaram-se num instrumento de gestão urbana mais eficaz e operativo.

Além disso, a expansão urbana verificada na grande maioria dos concelhos metropolitanos, nomeadamente Vila Nova de Gaia, resultou de décadas de construção que se fez, fundamentalmente, com base em licenças dadas aleatoriamente ou mesmo

fora do quadro legal tendo-se assim produzidos tecidos desordenados que, actualmente, colocam graves problemas. Não nos podemos esquecer que a implementação dos PDM's é um processo ainda recente, tendo sido posto em prática, no caso de V.N.G, apenas nos anos 90 (1993). A este tecido carenciado de infraestruturas e de equipamentos, públicos e privados, soma-se uma série de empreendimentos imobiliários quase exclusivamente residenciais, privados, fundamentalmente em altura e que marcaram os finais da década de 80 e década de 90, raramente articulados com os tecidos preexistentes. As novas construções apoiaram-se, na sua maioria, em caminhos pré-existentes irregulares e de pequenas dimensões, implantadas de forma anárquica, evidenciando uma fragmentação clara e desarticulada dos tecidos não só em termos urbanísticos, como ambientais. Por outro lado, a forte pressão sentida na produção de espaços disponíveis, de forma a dar resposta a estas exigências de construção, levou à generalização da renovação urbana através da substituição de imóveis (velhos edifícios ou conjuntos) e/ou áreas tornadas obsoletas, por vezes sem grande critério. Significa, por isso, que o tecido urbano que nos é hoje apresentado foi-se transformando pontualmente, nos últimos anos, numa paleta variada de situações urbanísticas.

São algumas dessas situações pontuais, numa perspectiva de regeneração urbana que marcam períodos diferentes de intervenção, que iremos abordar de seguida e que não são mais do que processos urbanos resultantes de simples adições de loteamentos e/ou de construções isoladas.

- Preenchimento / renovação urbana

Ao percorrermos as ruas do tecido urbano envolvente ao nó rodoviário da Afurada, à semelhança de tantos outros nas áreas metropolitanas, é possível encontrar uma gama limitada de formas urbanas infinitamente repetidas, aparentemente sem qualquer ligação entre si. Como nos refere Edward Relph (1987) quando se refere à cidade dos anos 80, como a *«Unidade na diversidade»,* explicando:

"(...) Existem monótonos projectos modernistas de renovação, torres reluzentes da administração ostensiva, faixas comerciais vistosas, caixotes amorfos e grandes parques de estacionamento dos centros comerciais, zonas de património histórico, pacatos subúrbios residenciais, edifícios industriais, depois, há mais projectos habitacionais modernistas, mais subúrbios,. (...)" (cf. RELPH,1987:229/230).

Admitindo o atraso e as diferenças de contexto e evolução histórica e social que temos relativamente a outros países da Europa Ocidental e outras cidades norte-americanas, esta descrição da cidade dos anos 80 assemelha-se nitidamente ao nosso tecido urbano da década 90. O testemunho das paisagens mais antigas vai desaparecendo, como fragmentos de traçados de ruas e loteamentos tortuosos, surgindo, em substituição, a par e nos espaços contíguos a estes elementos, projectos de renovação da nova cidade. O preenchimento de espaços vazios pela demolição de edifícios, pela constituição de loteamentos ou o resultado de uma transformação da matriz rural, implicando novas cérceas e tipologias, acompanha o processo de construção da cidade fragmentada.

O Edifício ViaGaia [2] é um dos exemplos de projectos de renovação urbana da década de 90 (1995), destinado exclusivamente a comércio e escritórios e que se encontra disposto em gaveto face à rua Oliveira Ramos e rua Rei Ramiro, no Candal. A sua localização, numa via transversal ao eixo estruturante da VL8, oferece óptimas condições de acessibilidade, tendo atraído para esse local várias actividades de serviços. O edifício é composto por cave destinada a estacionamentos e lojas, r/c com uma galeria comercial e 5 pisos mais dois recuados para escritórios. A sua arquitectura dissonante, com uma das fachadas revestida com vidros espelhados, torna este edifício perfeitamente identificável e contrastante na paisagem (fotog 66).

[2] C.M.G - Arquivo Geral: Processo n º 756/91



Fotogs. 66 Edifício de escritórios resultante de um processo de colmatação /renovação urbana.
Local: Rua Rei Ramiro, via transversal à VL8 - Candal. Março /99.

É nesta nova paisagem que se torna óbvio o confronto entre o novo tecido e o antigo, em que a linha entre os dois revela a fronteira entre as duas eras de transformação, ou seja, o limite temporal de cada um dos fragmentos urbanos. Cada um será revelador dos valores sociais da época, ideologias, papéis e interesses das empresas de construção, do tipo de planeamento e política urbanística associada,..., reflectindo as marcas da evolução da condição urbana.

A rua do Agro, no Candal, é outro dos exemplos escolhidos reveladores dessa linha de fronteira entre dois períodos de transformação, com a particularidade de coincidir com o limite da área classificada de Centro Histórico de Gaia. As construções mais recentes, no início desta via de traçado rectilíneo, contrastam nitidamente com o aglomerado urbano ao fundo da rua (norte e nascente), de matriz rural, servido por uma rede viária estreita, sinuosa e degradada.
Os edifícios novos, com um desenho e materiais diferentes, inserem-se no respectivo lote, recuados em relação à linha da rua, criando ora espaços destinados a estacionamentos, ora pequenas pracetas com espaços ajardinados destinadas aos peões, ou apenas para dar resposta à exigência de um novo alinhamento da rua. É disso exemplo o Edifício Eça[3] localizado no Largo Eça de Queirós, no Candal, construído na década de 90 (1998), entre tantos outros. Neste caso, o edifício ocupa uma posição centralizadora face à teia de pequenos arruamentos que daí irradiam, bem como em

[3] C.M.G - Arquivo Geral: Processo n º 1551/88

termos funcionais. Nas lojas que limitam a pequena praceta, verifica-se uma oferta de comércio e serviços diários de alguma qualidade (fotog.67).



Fotog. 67 O Edifício Eça - Processo de colmatação /renovação urbana.
Local: Largo Eça de Queirós - Candal.
Março /99.

Os casos de preenchimento do tecido urbano podem ocorrer apenas da transformação resultante da ocupação de um lote ou, pelo contrário, da ocupação de vários lotes por um conjunto habitacional que contrasta com a sua envolvente, procurando consolidar dinâmicas e estruturas existentes. Desta forma, a renovação urbana vai ocorrendo progressivamente, dando origem ao que PORTAS(1998) designa por "construção da cidade dentro da cidade" e que caracteriza uma das facetas do crescimento da cidade actual, a par com a urbanização extensiva, de baixa densidade, que avança sobre territórios vazios.

• Novas urbanizações / nova malha

A renovação urbana através de novas urbanizações, geralmente de grandes lotes, afirma-se por uma atitude normalmente regulada que fomenta o crescimento urbano e reorienta novas dinâmicas, que obrigam o promotor, em resposta a exigências camarárias, à disponibilização de área destinada a domínio público e à abertura e infraestruturação de novos arruamentos de acesso aos empreendimentos. Produzem-se, assim, novas malhas no tecido urbano que importa que sejam contextualizadas face à restante rede, de modo a evitar situações de «coul de sac» ou dar origem ao que GARNIER (1997) define como «cidade desgarrada» (cf. GARNIER,1997: 498/499).

À medida que a cidade se estende e se torna mais complexa, mantendo estruturas antigas às quais vai acrescentando parcelas mais ou menos transformadas e multiplicando as vias estruturadoras, impõe-se uma nova reestruturação e gestão da rede para que o conjunto não se transforme num tecido desarticulado e labiríntico. Na nossa área de estudo as operações de loteamento urbano, comuns em parcelas de maiores dimensões, implicam solo disponível para urbanizar e uma substituição radical do edificado. Por sua vez, estas transformações urbanas radicais implicam sérias dificuldades financeiras ao poder local, quer na construção de infraestruturas, quer em expropriações, o que faz com que a abertura de novas malhas tenha resultado, na sua maioria, de urbanizações concebidas por promotores imobiliários privados. Citaremos como exemplos, apenas dois casos já referidos, como a implantação da VL8, que abriu novas frentes de urbanização e novas acessibilidades desde o miolo urbano do Candal ao nó rodoviário da Afurada e o tecido urbano de moradias, no lugar de S.Paio, resultante de processos de loteamento urbanos iniciados na década de 70, mas ainda em expansão (fotog.68).



Fotog.68 Bairro de Moradias. Abertura de novas vias e novas frentes de urbanização no miolo deste bairro.
Local: Lugar de S.Paio- Canidelo. Fev /99.

As intervenções urbanas ocorridas desta forma implicam fortes desafios na reestruturação do tecido urbano, pelo facto deste manter estruturas antigas, às quais se acrescentam, sucessivamente, fragmento a fragmento, áreas mais ou menos transformadas, resultando daqui manchas e testemunhos pontuais de várias épocas. No entanto, para que essa renovação urbana se realize de forma mais equilibrada, é importante que se criem novos pontos fortes no tecido urbano, de modo a oferecerem uma maior multifuncionalidade e que o traçado das novas vias, bem como as já existentes consigam dar legibilidade à estrutura labiríntica resultante e tornam sustentáveis as microcentralidades emergentes.

7.2 A morfologia urbana

A abertura do nó rodoviário da Afurada e a implantação, na sua proximidade, de grandes estruturas comerciais, despoletaram alterações marcantes na morfologia do tecido urbano, emergindo formas urbanas que caracterizam as novas tendências e dinâmicas da construção das cidades. A complexidade do resultado do seu crescimento não deve ser vista apenas como uma repetição de tipos de operações urbanas, mas, pelo contrário, a expressão de um processo encadeado ao longo do tempo, em que as formas e os momentos construtivos que lhes deram origem, se sucedem com ritmos próprios materializados em formas aparentemente estáticas. Por isso, identificar essas formas urbanas não é suficiente para o conhecimento da cidade actual. É necessário compreendermos a lógica subjacente à sua formação. Fazendo novamente referência a SÓLA-MORALES (1997), para quem a construção da cidade é composta por parcelamento, urbanização e edificação, como actos não simultâneos nem encadeados de igual maneira, reproduzindo múltiplas formas que combinadas no tempo e no espaço, originam a riqueza morfológica que a caracteriza. Seguindo este pressuposto, decidimo-nos debruçar sobre os efeitos produzidos pela implantação das estruturas urbanas acima citadas, na reconstrução morfológica do tecido urbano. Da mesma forma, ao aprofundarmos sobre os efeitos que estas megaestruturas impõem sobre o parque habitacional em particular, melhor poderemos compreender a população aí residente:

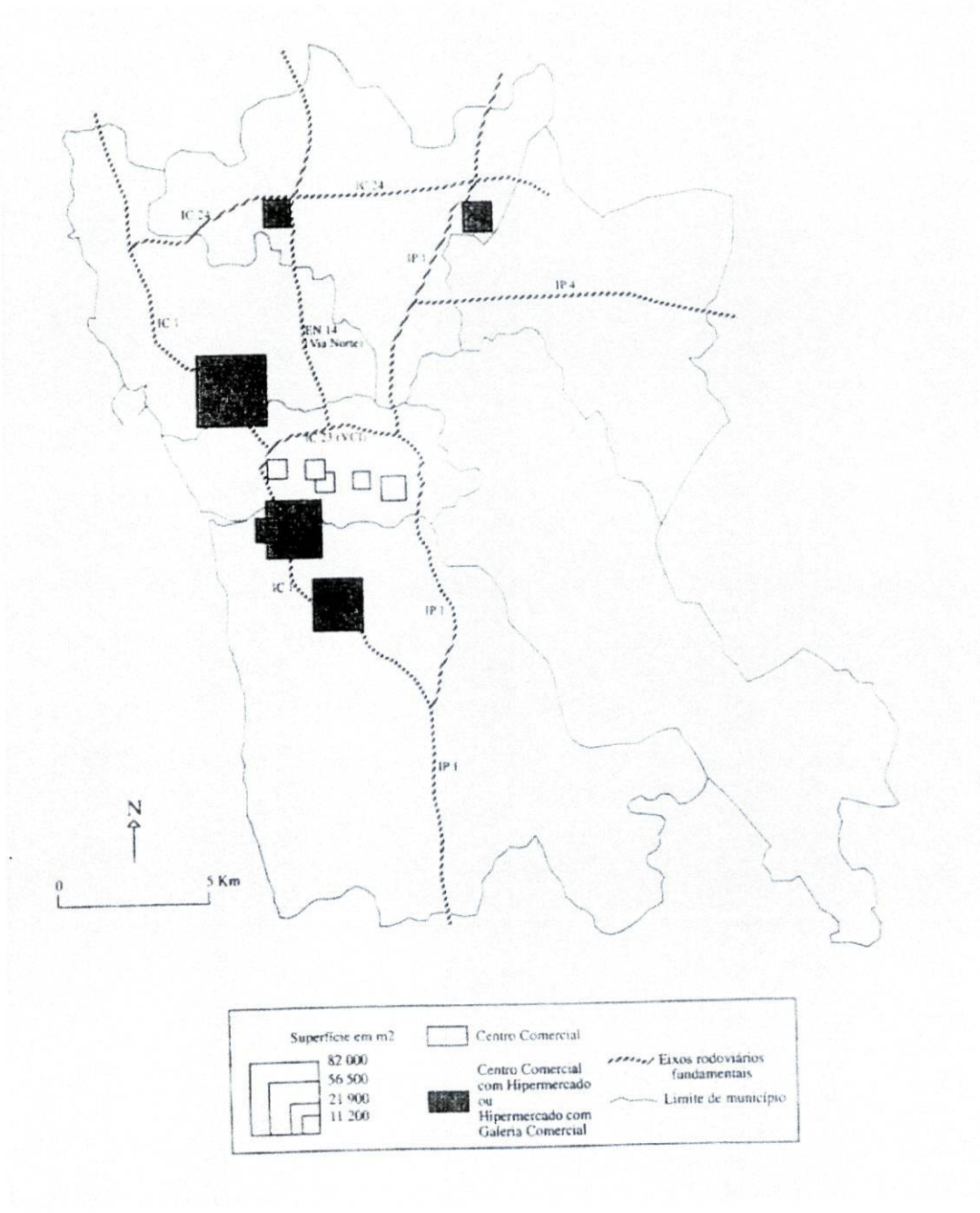
(...) O parque habitacional é a materialização da população residente...conhecer uma população pode e deve começar pelo estudo do seu "habitar" (...).(cf. FERREIRA, 1995: 10).

7.2.1 Tipologias edificatórias, estrutura parcelar e imagem

A arquitectura comercial dos anos 60 em vários países da Europa já fazia prever as transformações morfológicas que viríamos a sentir mais tarde no nosso país, nos finais da década de 80 e anos 90. Grandes edifícios monofuncionais e especializados destinados a escritórios, actividades culturais e de lazer, complexos de uso misto com habitação, escritórios, comércio, assim como o aparecimento de superfícies comerciais de média e grande dimensão associadas ao livre serviço, como técnica de venda, (SALGUEIRO, 1996) revolucionaram a forma tradicional de fazer cidade. Estes novos produtos imobiliários alteraram drasticamente a escala de intervenção urbana. À cidade tradicional construída à escala do lote, dependente da decisão individual, foram-se impondo intervenções de maior dimensão contrastantes na paisagem. Desde grandes urbanizações residenciais de iniciativa privada ou pública, às operações de renovação e requalificação urbana ou ainda aos complexos de escritórios e edifícios monoempresariais ou pluriempresariais relacionados com grandes capitais, produziram-se amplas e brutais modificações morfológicas nas cidades. Este salto dimensional na produção da cidade é hoje facilmente visível.

Nesta nova forma da cidade foi relevante a importância da abertura de novos eixos de tipo axial e de circulares rápidas que deram origem a fragmentos de cidade, polarizando na proximidade dos nós e cruzamentos, novas actividades, onde se incluem as grandes superfícies comerciais, equipamentos públicos de grandes dimensões (hospitais, centros universitários e tecnológicos,...), hotéis,.., de influência regional e/ou supra-regional.
As grandes superfícies comerciais da AMP optaram por estas localizações na coroa suburbana mais próxima da grande cidade no início dos anos 90, procurando pontos estratégicos do sistema arterial viário, de maior acessibilidade e conectividade, facto que veio a reflectir-se nos novos tecidos habitacionais e de comércio/ serviços (como se pode ver pela figura 33).

Fig. 33 - Centros Comerciais e Hipermercados com mais de 10 000m2 de superfície, por concelho, no Grande Porto (1998)



Fonte: FERNANDES, J (1998)

Uma das características da globalização é a de que ela engloba cada vez mais, directa ou indirectamente, as actividades económicas, sendo por isso, influenciadas pelas dinâmicas e pelos acontecimentos internacionais (ASCHER, 1998). Daqui resulta que os comportamentos, quer dos agentes económicos, quer de outros campos, como o da cultura, turismo, lazer se reflectem necessariamente nos consumidores. Procuram-se, assim, concentrações de serviços e comércio, aumentando as complementaridades, as sinergias e outras externalidades, bem como ao nível dos consumidores, alteraram-se os hábitos de consumo, as preferências e os modos de vida. Significa, por isso, que ao valor das regras de mercado, cada vez mais dependentes do «mundo das finanças» e que influenciam a localização das actividades económicas atrás referidas, junta-se um valor simbólico aos objectos de consumo.

As formas urbanas comerciais localizadas na proximidade do nó rodoviário da Afurada, o Arrábida Shopping e Carrefour, de grande volumetria e de aspecto mais ou menos opaco, de paredes nuas de betão, relativamente isoladas como fortalezas e separadas por parques de estacionamento de grandes dimensões, destinam-se a serem vistas à distância, revelando pouco do que se passa no seu interior. Do seu exterior apenas sobressai o aspecto grandioso, sobrecarregado de marcas publicitárias coloridas que actuam como uma forma de marketing e que apelam ao conhecimento do seu interior. Estes contentores distinguem-se pelo facto de terem poucas entradas ao nível da rua, sendo o condutor rapidamente encaminhado para parques de estacionamento exteriores ou para garagens subterrâneas com vários pisos. Escadas rolantes e/ou elevadores conduzem posteriormente o peão para a claridade dos espaços interiores. As descontinuidades no modo de viver a cidade sentidas pelo peão são, por isso, evidentes. Estas megaestruturas estão concebidas para uma sociedade dominada em muitos aspectos pelo automóvel (RELPH, 1987), afastando o peão do contacto com a rua. Apresentam-se, por isso, com formas racionais, tendo recolhido para o interior dos edifícios uma grande mistura de funções. No exterior verifica-se uma redução dos pormenores e cuidados no embelezamento, bem como nos traçados dos espaços de circulação. Por outro lado, estas estruturas de grandes dimensões são capazes de potencializar sinergias, condicionando áreas circundantes, quer pela sua forma e dimensão, quer pelos efeitos de aglomeração económica que poderão produzir a médio ou longo prazo.

No entanto, os anos 90 revelaram uma procura de integração espacial crescente dos centros comerciais em geral, tendo em atenção os espaços de circulação e espaços livres mais amplos e uma maior exigência com a sua imagem como valor simbólico. A sua atractividade visual ajuda, igualmente, a vender o que está no seu interior. A abertura de montras para o exterior parece ser uma estratégia recente, no sentido de atenuar a imagem monolítica e fechada sobre si, abrindo estas estruturas ao seu exterior, facilitando, assim, a sua integração.

A forma como estas formas urbanas comerciais se implantaram no território, através de uma arquitectura própria, apelativa, contrasta claramente com a escala dos edifícios e vias do tecido sedimentar envolvente.

No mercado imobiliário habitacional as transformações foram também evidentes. A década de noventa assinalou igualmente a entrada em força e expansão de um novo mercado imobiliário, os condomínios habitacionais fechados. Trata-se de um produto específico do modelo de co-propriedade, aplicado inicialmente à propriedade horizontal, mas que se estendeu a formas de turismo, residências secundárias, comércio moderno de centros comerciais e grandes superfícies, aos parques de escritórios/negócios e à urbanização em geral, de condomínios habitacionais fechados e exclusivos. A génese e a evolução deste fenómeno permitem entender uma parte da lógica que os suporta e remetem-nos também para a internacionalização das economias e das sociedades (FERREIRA, 1999).

A origem destas formas urbanas fechadas e privadas resultaram de uma dupla influência, por um lado o saudosismo das cidades-jardim, dos clubes de campo ingleses ligados aos desportos de ar livre e, por outro, as formas urbanas suportadas por estas ideologias materializadas em moradias e urbanizações planeadas, envoltas por extensas áreas verdes e de lazer , reprodutoras de processos de distinção social (FERREIRA, 1999), assumindo no nosso país, a forma de moradias e/ou de apartamentos. De origem americana, sobretudo dos Estados Unidos e Brasil, esta forma de imobiliário conquistou o mercado português e manifesta uma tendência de crescimento fundamentalmente, nos centros urbanos mais importantes, nas periferias qualificadas das grandes cidades, locais de procura de segunda residência especialmente os de beleza paisagística. O padrão de localização destas novas formas de habitar aproxima-se também dos locais de boa acessibilidade, como é o caso da envolvente ao nó rodoviário da Afurada, dando resposta a uma procura pelas classes médias /altas, com elevado poder de compra e

capacidade de mobilidade. Por outro lado, a diversidade das tipologias que apresenta traduz uma complexidade deste sector imobiliário que tem como característica comum a forte dependência do *marketing,* com destaque para a moda, o *status* social e a importância da paisagem como já referimos. Daí, as expressões estrangeiras que acompanham geralmente estes empreendimentos, utilizadas na comercialização, remetendo o potencial comprador para uma imagem de qualidade de vida ambicionada. A imagem de marca e prestígio da urbanização, conseguida por vezes pela assinatura de uma conhecida empresa ou de um prestigiado profissional do sector, é determinante para a sua aceitação.

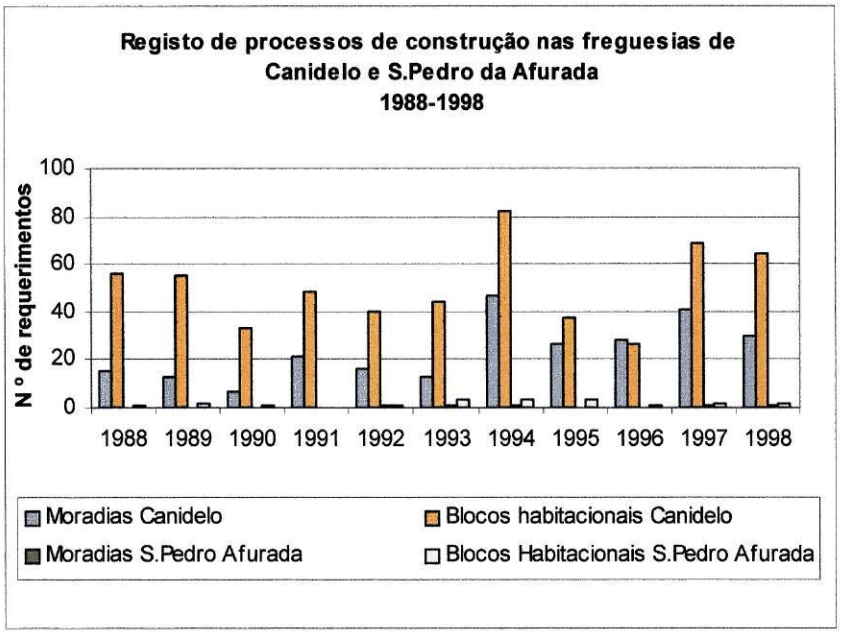
A envolvente do nó rodoviário da Afurada exemplifica claramente a proximidade destas novas estruturas, onde a par das novas formas de urbanismo comercial emergiram, igualmente, formas urbanas habitacionais multifamiliares de certa exclusividade, os "condomínios fechados" Jardins da Arrábida, Arrábida Place e Quinta das Chãs, já caracterizados no capítulo anterior e que alteraram a morfologia deste tecido urbano.

Com uma oferta de espaços livres envolventes, de modo a reforçar qualidades paisagísticas e ambientais, estas formas urbanas residenciais apresentam-se sempre de acesso controlado e limitado por barreiras de vários tipos, tais como as novas tecnologias de segurança. De tipologia multifamiliar, os dois primeiros casos referidos (Jardins da Arrábida e Arrábida Place) apresentam uma volumetria e cérceas contrastantes com o tecido urbano sedimentar envolvente. A Quinta das Chãs, implantada na encosta virada para a foz do rio Douro, apresenta uma menor volumetria e uma maior articulação com o parque habitacional da Afurada. Em qualquer destes casos, a transformação da escala de intervenção no território deixou de limitar-se à parcela.

Significa, por isso, que a década de 90 trouxe consigo uma alteração morfotipológica do tecido urbano, não só relativamente a estas formas urbanas habitacionais fechadas, como também nos edifícios construídos na sua envolvente, contrariando a predominância que se fazia sentir de habitações unifamiliares. O levantamento feito do número de requerimentos de construção apresentados nos serviços municipais para as freguesias de Canidelo e S.Pedro da Afurada na década de 90 (88/98), contribui para comprovarmos esta situação. Através da análise da evolução destes processos, para cada

uma das freguesias referidas foi possível identificar apenas duas tipologias de edifício, os blocos habitacionais e as moradias construídas (gráfico 11).

Gráfico 11 - Evolução das licenças de processos de construção 1988-1998



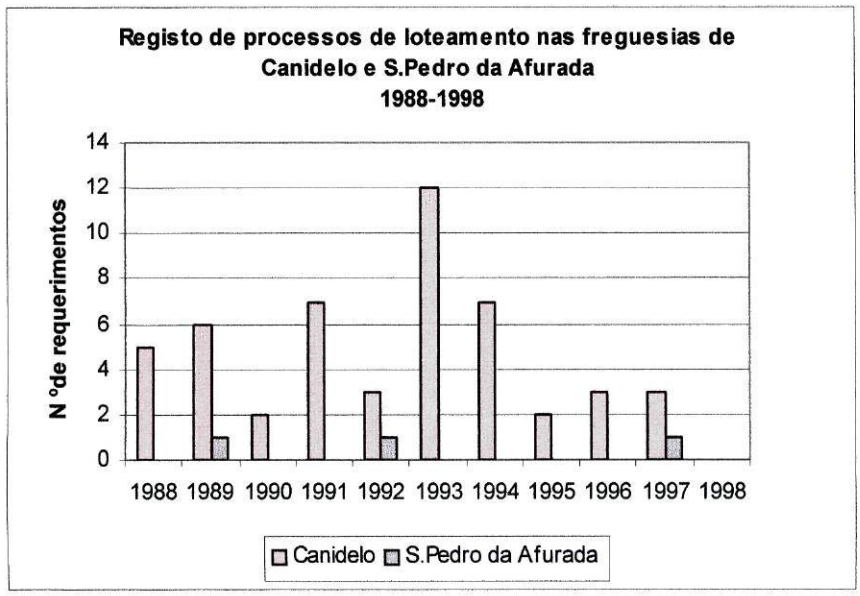
Fonte: CMG - Registo de processos de concessão de licenças de obras.

Verifica-se que o número de requerimentos de construção foram em maior número na freguesia de Canidelo, dominando o pedido de construção de blocos habitacionais em detrimento das moradias. Por outro lado, apesar do desigual ritmo de intensidade de construção nestas duas freguesias contíguas, é comum a tipologia dominante nesta fase, distinguindo-se os anos de 1994, 1997 e 1998 com o maior número de requerimentos para construção. As edificações aqui em causa envolvem apenas uma só componente urbana, o edifício (SILVA, 1998).

Os registos de processos de loteamento da última década revelam-nos que Canidelo domina, igualmente, o número de requerimentos, salientando-se o ano de 1993, antecedendo, naturalmente, o pico máximo identificado nos processos de construção. As operações de loteamento pressupõem o parcelamento e a construção de infraestruturas, como os arruamentos, antecedendo o processo de construção. São processos que Luís Pedro (SILVA, 1998) caracteriza como transformações urbanas que envolvem um conjunto de formas urbanas elementares (construção da via, da parcela e do edifício),

apresentando, por isso, uma maior amplitude na escala de intervenção no território (gráfico 12).

Gráfico 12 - Evolução das licenças de processos de loteamento 1988-1998



Fonte: CMG - Registo de processos de concessão de licenças de obras.

A análise destes dois tipos de processos urbanos - construção de edifícios e loteamentos, permitem-nos concluir que, nesta última década, a cidade tem expandido fundamentalmente pelo acréscimo sucessivo de edificações. Os loteamentos, em menor número, limitam-se quase exclusivamente aos processos de urbanização promovidos por empresas privadas de construção imobiliária, como foram os casos das Estruturas Emergentes (comerciais e habitacionais) citados e por particulares.

A Cidade difusa tem crescido, por isso, fundamentalmente por processos de colmatação, localizados pontualmente nesta malha irregular, claramente dependente das questões de acessibilidade e do impacte criado pelos grandes empreendimentos estruturantes que emergiram na proximidade do Nó rodoviário da Afurada. Podemos daqui concluir que o "urbanismo metastásico" referido por ASCHER (1998), manifestado pelas intervenções pontuais que encontramos na envolvente ao nó rodoviário da Afurada tem disseminado os seus efeitos, de forma variada, no território de proximidade.

7.3 A alteração dos usos e revitalização funcional

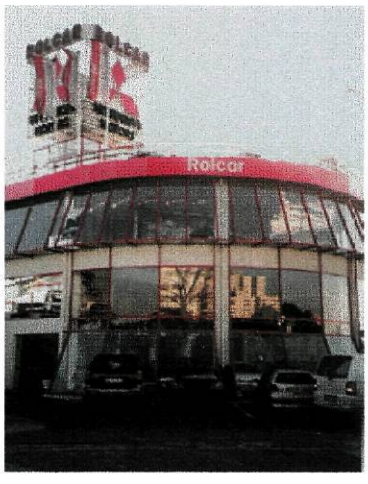
De facto, o desenvolvimento das acessibilidades, o traçado de novos eixos viários de grande capacidade, a crescente mobilidade e as novas tecnologias de comunicação contribuíram para o processo de expansão urbana ou de «metapolização» (ASCHER, 1998), favorecendo não a dispersão errática das actividades mas o seu reagrupamento em locais que oferecessem maior acessibilidade às diversas redes. A cidade transformou-se rapidamente num "espaço de fluxos" (PORTAS, 1998) onde o factor tempo impôs-se à condição de proximidade física. As estruturas policêntricas em construção nas áreas metropolitanas deixam transparecer novas dinâmicas que passaram a depender mais de um relacionamento regional ou mesmo internacional, comandado à distância, do que uma lógica meramente local. A intensa rede de fluxos de comunicação e de transacções de bens materiais e imateriais, fruto da forte internacionalização, comandam não só o mercado como também as oportunidades de investimento privado ou público alterando radicalmente as lógicas e estratégias de localização. Esta invasão atingira o seu ponto máximo na década de 80, dando lugar à cidade "neo-liberal", fragmentada e dispersa, em perfeito contraste com a cidade "fordista" de crescimento controlado pelo investimento público e pelo zonamento do território por funções especializadas (PORTAS, 1998). Como tal, as infraestruturas viárias, os novos sistemas de acessibilidades e transporte e os novos espaços públicos e colectivos revelam-se elementos fundamentais de suporte e de reestruturação desses novos fragmentos de cidade. Por outro lado, a emergência de vazios urbanos em áreas e edifícios industriais (infraestruturas económicas, industriais e logísticas dos anos 70) penalizados pela obsolescência económica e funcional, tornaram-se cenários privilegiados para a fixação de novas funções da cidade «global» dos anos 90 e, por isso, objecto de inovação e de renovação urbana. Significa, por isso, que as operações urbanas da actualidade passaram a apostar em projectos de oportunidade, tendentes à especialização e complementaridade de pólos urbanos aglutinadores mas simultaneamente, projectos que revelam uma nova postura face à construção desta cidade por fragmentos. Criam-se novos valores simbólicos representativos da nova imagem urbana , integra-se um conjunto diversificado de funções no mesmo edifício ou conjunto de edifícios contíguos, anteriormente separados na cidade, recuperam-se edifícios antigos para

desenvolverem novos programas ou formas de habitar, convertem-se espaços obsoletos, em espaços de uso colectivo e alteram-se as formas de gerir estes lugares urbanos.

O exemplo da envolvente ao nó rodoviário da Afurada é representativo desta retenção de projectos de oportunidades, fundamentalmente, com a estrutura urbana comercial/serviços mais recente - o Arrábida Shopping. Este centro terciário é uma solução de espaço público, de uso colectivo mas de gestão privada, onde as parcerias entre investimento estatal municipal e privados foram determinantes na reestruturação daquele tecido urbano (caso da construção da via urbana VL8). Como projecto «locomotiva» de sinergias de outros projectos pontuais na envolvente, inclusive, de reconversão urbana de edifícios industriais, tem-se verificado um progressivo efeito de aglomeração de outras actividades, tais como, turísticas (hotéis, campos de golfe), comerciais (centros comerciais, hipermercados, edifícios-montra), de serviços e lazer (bancos, correios, clínica privada, bombas gasolina, restauração, cinemas,..), bem como funções residenciais de selectividade evidente(condomínios fechados) como já foi descrito (fotog 69, 70 e 71).



Fotog.69 Golfe da Quinta do Fojo.
Local: Rua da Bélgica e Rua da Qtª do Fojo - Canidelo. Março /99.



Fotog.70 Edifício montra.
Local: Lugar do Candal.
Março /99.



Fotog. 71 Bombas de gasolina.
Local: VL8 - Afurada de Cima.
Jun /2000.

A sua condição de centralidade, através das vantagens locativas que oferece e do "mix" funcional deste espaço urbano emergente, ao misturar áreas residenciais de qualidade, negócios, oferta de consumo e ainda, a cultura e o lazer, atraiu maior interesse na qualificação urbana envolvente. A miscigenação funcional (ASCHER, 1998) tornou-se evidente neste fragmento da cidade, fundamentalmente, a partir dos finais dos anos 80, contrastando com a monofuncionalidade residencial preexistente, mas foi sobretudo, no tecido comercial e serviços e em casos de reconversão urbana que a re-afectação dos usos do solo foi mais evidente.

A expansão linear de pontos de venda, de comércio e serviços de proximidade, nas lojas dos r/c dos edifícios à face da rua, que se vulgarizou nos principais eixos locais de circulação, como a Rua da Bélgica e nos principais núcleos rurais, o aparecimento de edifícios montra, em locais de visibilidade imediata, a concentração terciária plurifuncional, inclusive dos serviços especializados, verificada nos centros comerciais Arrábida e Carrefour e a consequente decadência da galeria comercial da Simopre foram as principais transformações na organização deste tecido comercial/serviços. O quadro 23 que se segue pretende evidenciar os aspectos mais importantes desta transformação do tecido comercial e de serviços, da área envolvente ao nó rodoviário da Afurada, face ao dinamismo do centro urbano do Porto:

Quadro 23 - Efeitos das transformações da Organização do Tecido Comercial e Serviços na área envolvente ao nó rodoviário da Afurada

PERÍODOS	ORGANIZAÇÃO ESPACIAL	PROCESSOS ECONÓMICOS E ESPACIAIS	ESTRUTURAS COMERCIAIS E SERVIÇOS
Até 1970	• Unidades isoladas nas áreas residenciais sobretudo no ramo alimentar e restauração ou nos pequenos centros rurais ou de bairro; • Hegemonia clara dos centros urbanos Porto e V.N.Gaia	• Dispersão do comércio / serviços nos tecidos preexistentes; • Relações de proximidade; • Processos de reforço de centralidade nos grandes centros urbanos;	• Carências nos serviços especializados; • Pequenos comerciantes; • Feiras e mercados; • Concentração de pequenas estruturas comerciais nos centros urbanos Porto e V.N.G;
1970 - 1990 (fase de transição)	• Declínio do centro do Porto; • Dinamismo demográfico no anel envolvente mais próximo do Porto; • Desdobramento do centro terciário para a Boavista; • Novos traçados viários estruturantes e maior mobilidade; • Emergência de centros secundários na AMP; • Explosão da escala Territorial da aglomeração urbana e pulverização de novas frentes de urbanização	• Desconcentração de algumas actividades para o novo centro Terciário; • Internacionalização da oferta; • Especialização funcional de alguns estabelecimentos; • Modernização de estabelecimentos;	• Formatos de lojas , técnicas de venda e de exposição diferentes; • Generaliza-se o livre serviço; • Surgem supermercados e galerias comerciais; • Expansão e diversificação dos serviços;
1990 - 1998	• Dinamismo demográfico das periferias; • Programas de renovação no centro da cidade do Porto;	• Descentralização para áreas mais periféricas; • Progressiva polarização; • Concentração comercial, inicialmente, do ramo	• Difusão dos estabelecimentos em regime de franchising; • Divulgação do merchandising;

	• Novas centralidades na AMP; • Polaridades terciárias na proximidade de eixos e nós rodoviários	alimentar; • Processos de concentração de grandes superfícies: hipermercados e centros comerciais; • Internacionalização; Domínio de promotores de grupos financeiros nacionais e estrangeiros; • Especialização de pontos de venda;	• Concentração de grandes superfícies generalistas como supermercados, hiper e centros comerciais (Jumbo, Carrefour, Arrábida) e especializadas (AKI,.) • Decadência das galerias comerciais da Simopre; • Emergência de edifícios montra (stand automóveis,...) • Lojas de conveniência associadas a serviços, como bombas de gasolina; • Aglomeração e especialização de serviços (CTT, bancos, clínica privada,...)

Fonte: Adaptado de Herculano Cachinho(CACHINHO, 1999: 493).

Podemos, por isso reconhecer uma profunda reorganização do tecido urbano envolvente ao nó rodoviário da Afurada, fundamentalmente, nos finais dos anos 80 e durante a década de 90. Não só se alargou, de forma considerável, o seu perímetro através da expansão para novos territórios que foram perdendo o seu cariz rural ou peri-urbano, como também se desenvolveu uma diferenciação interna, associada a importantes mudanças funcionais. Hoje, deparamo-nos com espaços potencialmente centralizadores que devido à forte acessibilidade e mobilidade, bem como disponibilidade de espaço a preços competitivos, se transformaram em áreas privilegiadas para o investimento das novas formas de distribuição, do urbanismo comercial tendo sido estas, as principais impulsionadoras desta mudança da organização funcional da cidade. Além disso, esta alteração espacial e funcional do tecido comercial e de serviços é ainda reforçada pelo valor de uso do solo que lhe é atribuído pela maioria dos consumidores. São eles o

testemunho da importância atribuída a estes centros terciários, pelo facto de se terem tornado para a população, no lugar privilegiado do consumo.

No que diz respeito aos processos de reconversão urbana, a área envolvente ao nó rodoviário da Afurada é também detentora de casos de re-afectação do uso do solo, que beneficiaram de uma revitalização funcional significativa, fundamentalmente, nos anos 90 com a implantação do centro comercial Arrábida e a abertura da via urbana VL8. Estas intervenções urbanísticas, de forte capacidade polarizadora e estruturante do tecido urbano actuaram como «locomotivas» urbanas que têm contribuído para a animação e revitalização da área urbana envolvente.
Contudo, os processos de reconversão urbana, fundamentalmente os que se relacionam com os centros históricos, têm sido palco de fortes conflitos e posições controversas, quanto à forma de intervir no território, colocando frente a frente, estratégias de preservação do edificado, face a estratégias que assentam na implementação de edifícios novos de raiz que rompem com o passado (PORTAS, 1998). Até aos anos 70, caracterizados pela crise económica associada ao fim do «Estado - Providência», a posição generalizada assentava na negação da memória e da história das cidades, arrastando a destruição de um Património, em nome de uma procura de qualidade de vida das populações. Apelidava-se esta forma de intervir na cidade de renovação urbana. Felizmente que os anos 80 trouxeram uma forma de intervir na cidade diferente, em virtude de experiências desenvolvidas na Europa, de recuperação de centros históricos. A preocupação pela recuperação daqueles espaços exigiu, simultaneamente, uma reabilitação dos tecidos urbanos. Por isso, a reabilitação urbana envolve, não somente o restauro e conservação dos edifícios mas também a sua revitalização funcional. A par da recuperação do edificado, de valor simbólico e social, procura-se desenvolver uma capacidade atractiva das populações, das actividades económicas e sociais, de modo, a reavivar e dinamizar o tecido urbano(SALGUEIRO,1992). SALGUEIRO é uma das autoras que faz referência ao processo integrado de reabilitação distinguindo-o, de forma clara, do processo de renovação urbana:

" (...) A reabilitação,..., no geral envolve o restauro ou conservação dos imóveis, a que alguns chamam de reabilitação física, e a revitalização funcional, ou seja, a dinamização do tecido económico e social, uma vez que manter um bairro implica conservar as suas características funcionais, aumentar a sua capacidade de atracção,

quer para os habitantes, quer para o exercício de actividades económicas e sociais compatíveis com a residência." (cf. SALGUEIRO, 1992:390)

Por outro lado, ao incutir uma maior qualidade urbana e oferta multifuncional, através da recuperação do património edificado e histórico, bem como, do tecido urbano degradado estaremos, igualmente, a atribuir «mais-valias» fundiárias e imobiliárias a este espaço urbano.

Este processo de «re-utilização flexível», como afirma RELPH (1987), em que se procura o desenvolvimento da «ambiência» dos lugares e de épocas antigas, através da adaptação de funções, designado por «nobilitação» caracteriza as paisagens pós-modernas. O antigo mercado das flores em Londres, Covent Garden, actualmente ocupado por sofisticadas boutiques e espaços de lazer é um dos muitos exemplos conhecidos que demonstram a capacidade de se adaptar estruturas obsoletas às novas exigências do tempo actual, funcionando, neste caso, como um atractivo comercial (cf. RELPH, 1987:193). Do mesmo modo, a re-afectação de novos usos a edifícios industriais considerados obsoletos, económica e funcionalmente, são agora palco de novas intervenções urbanas contribuindo para a inovação e transformação do tecido urbano.

Os dois exemplos que trouxemos da envolvente ao nó rodoviário da Afurada referem-se a edifícios industriais que foram reconvertidos, parcialmente ou na totalidade, a outras funções como o comércio e serviços. A reconversão destes vazios urbanos industriais são reveladores de uma plurifuncionalidade crescente resultante de processos de terciarização.

Frente de Rio

A frente fluvial de Vila Nova de Gaia, apresenta-se extremamente rica em termos paisagísticos, com fortes potencialidades como objecto de intervenção, quer ao nível do património edificado, quer duma revitalização funcional. Esta frente fluvial é referida pelo PDM como uma Unidade Operativa (U.P.) que embora não corresponda a qualquer regime jurídico, figura no Plano como um guia de informação prévia aos requerentes e de apoio nos serviços camarários. Designa-se por Frente Urbana da Ribeira e inclui a

frente de rio ex-portuária, os quarteirões residenciais e caves do Vinho do Porto na encosta adjacente.

Esta mesma frente fluvial é referida noutro documento urbanístico, o Plano de Urbanização da Frente Norte/ Poente de Gaia, como Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (U.O.P.), fazendo parte a frente marítima, tendo sido designada por Frente Fluvial e Marítima a Revitalizar. Neste Plano de Urbanização propõe-se um estudo mais alargado que inclua as duas frentes, em virtude das potencialidades patrimoniais, paisagísticas e lúdico-turísticas que apresentam. A preservação e qualificação ambiental, bem como a recuperação e preservação do património edificado são, por isso, propostas referidas.

A localização privilegiada de antigas unidades industriais de interesse arquitectónico, revela a reconhecida importância do rio como factor de localização industrial. O valor deste edificado tem justificado propostas de recuperação, como é o caso da Companhia Arrozeira Mercantil, S.A [4]., que apresentou um projecto de recuperação de parte deste edifício, destinado a um Centro de Serviços. Este edifício industrial localiza-se no lado nascente da frente de rio, sob a Ponte da Arrábida, à cota baixa, apresentando-se nas suas traseiras e na encosta virada ao rio, o Bairro do Cavaco I e II, já referido.

O seu interior é um espaço aberto recuperado e reabilitado que foi convertido num atelier de projectos de engenharia e arquitectura. Oferece por isso, um espaço versátil de grande utilidade para este tipo de profissão liberal, com a vantagem de disponibilizar espaços de estacionamento no próprio edifício, perfeitamente ajustado ao tipo de vida e de exigência de qualidade que se procura no mundo dos negócios de hoje. De acesso fácil ao nó rodoviário da Afurada, desfruta-se, igualmente, de uma paisagem de excepção sobre o rio Douro, Ponte da Arrábida e Cidade do Porto justificando, plenamente, o investimento privado que aqui se realizou, com a vantagem de recuperar património histórico edificado de interesse. A instalação de serviços de qualidade neste espaço, poderá servir de demonstração para novas recuperações incentivando a requalificação urbana ribeirinha (fotog.72).

[4] C.M.G- Arquivo Geral: Processo n ° 757/98



Fotog. 72 Fachada do edifício industrial , em parte recuperado , na frente de Rio.
Local: Lugar Cais do Cavaco - Afurada.
Jun /2000.

Empresa Electrocerâmica



Fotog. 73 Fachada principal da Empresa Electrocerâmica.
Local: Lugar do Candal.
Março /99.

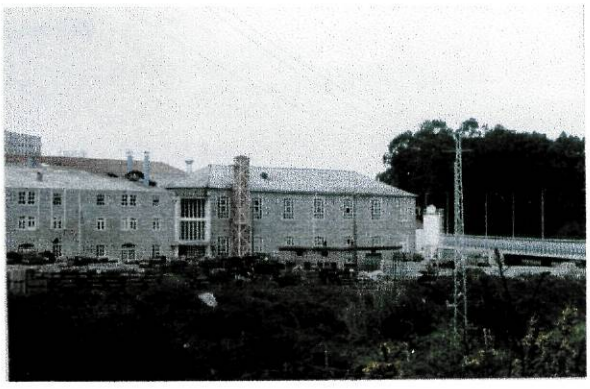
Inserida no tecido urbano em estudo, a Empresa Electrocerâmica foi outro dos casos escolhidos de Reabilitação dos Edifícios Industriais, pelo facto de, apesar da sua antiguidade, a empresa ter conseguido sobreviver à turbulência económica, à custa de uma gestão exigente e imaginativa. A reabilitação dos espaços disponíveis desta empresa é um exemplo de atitude arrojada que comprova o benefício produzido, quer para esta estrutura industrial, quer para a preservação e recuperação do Património Edificado Industrial.

A fundação desta empresa terá ocorrido no ano de 1912, numa pequena oficina, localizada em Lisboa destinada ao fabrico de aparelhagem eléctrica. Com a recusa do fornecimento dos componentes cerâmicos pela Vista Alegre, construiu-se um pequeno

espaço destinado ao fabrico de porcelanas eléctricas, na Quinta das Regadas no Candal, tendo permitido em 1914, a constituição de uma pequena unidade industrial com apenas 40 operários.

Em 1946, constituiu-se o actual Grupo Vista Alegre, sendo este o resultado do processo de fusão, iniciado em 1990, do Grupo FPVA com o Grupo Cerexport, dando origem ao maior grupo cerâmico português. A cerâmica electrotécnica está representada no Grupo Vista Alegre pela Cerisol, Isoladores Cerâmicos, S.A cujas instalações fabris se encontram localizadas no mesmo espaço da Electrocerâmica.
A empresa está subdividida em três áreas de produção distintas, nomeadamente a cerâmica, material eléctrico e tubos plásticos PVC. Cada uma destas áreas apresentam uma gestão individualizada, respectivamente pelas empresas Electrocerâmica, Cerisol e GE- Pouwer Control, embora exista alguma complementaridade.

Esta 1ª medida estratégica, em tornar cada uma destas empresas em empresas autónomas, contribuiu para uma melhor gestão, tendo ficado à responsabilidade da empresa de Cerâmica, a gestão dos espaços industriais disponíveis, tais como antigos armazéns. Em finais do ano de 1988 e início de 89, a liderança do património da empresa pela Electrocerâmica conduziu ao arrendamento destes armazéns a terceiros, tendo sido ocupados por outras funções, sem qualquer ligação funcional às três empresas iniciais. Os armazéns foram recuperados, de forma faseada com um design exterior e interior mais actual. O interior caracteriza-se pela existência de espaços abertos, com uma escolha apropriada de materiais, mantendo contudo as fachadas de pedra originais. A simbiose conseguida entre a fachada antiga dos armazéns totalmente recuperada e o interior dotado de infra-estruturas sofisticadas, fazem deste espaço industrial uma óptima oportunidade para empresas que procuram uma identidade e imagem fora do comum (fotog.74 e 75).





Fotogs. 74 e 75 Pormenor das fachadas recuperadas dos armazéns da empresa Electrocerâmica.
Local: Candal. Março /99.

Actualmente ocupam estes espaços 105 empresas de comércio e serviços, cuja actividade é bastante variada, nomeadamente, estúdio fotográfico, gabinetes de arquitectura e engenharia, de contabilidade, moda, cerâmica, informática, filmes-vídeo, produtos alimentares e outras (fotog.76,77,78,79).





Fotogs. 76 e 77 Pormenor dos espaços interiores recuperados para empresas de serviços e comércio.
Local: Armazéns da Empresa Electrocerâmica. Março /99.

Apesar de algumas se apresentarem como concorrentes, existem contudo vantagens comuns como por exemplo, a segurança permanente assegurada pela vigilância da Electrocerâmica.





Fotogs. 78 e 79 Pormenor dos espaços interiores dos armazéns recuperados.
Local: Armazéns da Empresa Electrocerâmica. Março /99.

Por outro lado, usufruem de uma localização preferencial, na proximidade da via urbana VL8, de acesso rápido ao nó rodoviário da Afurada e, consequentemente, dos mercados regionais e nacionais. O rendimento obtido com esta ocupação, permite uma «mais valia» à Empresa Electrocerâmica, com a vantagem de conseguir através desta medida a reabilitação industrial, não só relativamente ao espaço edificado, conjugando a traça original e a moderna tecnologia, como também à sua recuperação financeira.

Em suma, se por um lado são positivas as operações de regeneração urbana para a revitalização da economia urbana e do desenvolvimento mais equilibrado dos fragmentos da cidade/aglomeração, por outro, estas operações induzem também conflitos. Se no período que antecede a reconversão, os problemas incidiam sobre a degradação dos edifícios e da malha urbana, o desequilíbrio entre fragmentos da cidade, a obsolescência de espaços e vários outros, após a sua realização outras dificuldades imperam. A intensa ocupação urbana, a pressão construtiva exercida sobre o uso do solo e sobre o ambiente, a intensificação de fluxos de tráfego, a fragmentação social protagonizada pelos antigos e novos residentes, a desarticulação entre as estruturas emergentes e os tecidos preexistentes, o aumento crescente dos grandes investidores imobiliários que fazem nascer "ghettos sociais e económicos", pondo em causa o interesse público dos projectos privados e a legitimidade das parcerias destes com o

poder autárquico, são alguns dos problemas e das situações de conflitualidade que se manifestam após as operações pontuais de renovação urbana.

É sabido, que inúmeras situações semelhantes têm demonstrado que não é suficiente uma simples re-afectação dos usos do solo para se conseguir o dinamismo económico e social pretendido (PORTAS, 1998). A realidade tem demonstrado que os espaços revitalizados são geralmente, objecto de forte promoção imobiliária privada, em particular projectos de qualidade e, consequentemente, selectivos que acabam por excluir as populações locais, não só no mercado de trabalho, exigindo maior qualificação, como também do seu próprio habitat. Os processos de renovação urbana deverão, por isso, corresponder um duplo objectivo: por um lado, terem em atenção a memória e a identificação com os lugares e por outro, articularem o projecto emergente com os tecidos preexistentes evitando aprofundar processos de fragmentação de exclusões sociais.

Conclusão

No final desta dissertação procurou-se sistematizar um conjunto de questões e aspectos mais relevantes que, naturalmente, foram surgindo com o decorrer deste trabalho. Não houve, no entanto, a pretensão de reafirmar ideias por nós defendidas, atribuindo-lhes uma autoridade inquestionável que, sob a forma de conclusão, poderia encerrar um trajecto cujo objectivo é deixar uma reflexão em aberto. No nosso caso, o único propósito é deixar clara a relatividade do itinerário que traçamos, como uma possível leitura da problemática subjacente por nós focada, merecendo o devido aprofundamento e, simultaneamente, deixando pistas para futuros objectos de investigação.

A estratégia de desenvolvimento do trabalho teve como suporte conceptual a Cidade Difusa e o modo como se manifesta no território, analisando os factores indutores dessa dispersão e, por outro lado, reconhecer os efeitos de catálise urbana produzidos pelo enclave de estruturas urbanas de excepção, num território em que o tecido difuso é predominante.
O conjunto de reflexões abordadas teve como ponto de partida uma base de análise empírica à escala territorial metropolitana inflectindo, progressivamente, para um espaço geográfico mais restrito: o nosso objecto de estudo, que definimos aqui como a envolvente do nó rodoviário da Afurada. A transposição da metodologia aplicada ao território, à escala da AMP, para a mancha difusa envolvente ao nó rodoviário em causa, permitiu interpretar e analisar com uma maior proximidade e rigor este espaço geográfico. Esta inflexão de trajectória dada ao desenvolvimento deste trabalho, tornou assim mais clara a articulação das questões morfológicas e funcionais com os tecidos que compõem este território, bem como com as questões de acessibilidade e mobilidade acrescidas que o nó rodoviário e as vias estruturantes induziram naquele local. Por outro lado, a base de trabalho empírica escolhida, reconhecida como uma mais valia para a interpretação da cidade difusa e para uma melhor precisão deste conceito, permitiu, de igual modo, operacionalizar os conteúdos disciplinares indispensáveis para essa interpretação.

A análise dos processos de crescimento urbano produzidos neste fragmento da cidade, e da diversidade de formas urbanas daí resultantes, corresponde a um método mais claro

de compreensão da cidade. Trata-se de uma metodologia que já nada tem de comum com o pseudocientificismo quantitativo, de acumulações de dados nas memórias dos planos (SÓLA-MORALES,1997). Segundo SÓLA-MORALES, procura-se apostar num enfoque microurbanístico, onde o processo urbano se aproxima do funcionamento liberal-competitivo da produção das diversas formas urbanas, quer do interesse e benefício privados quer do controle público, resultando, então, um tecido que é a imagem expressiva dessa lógica compósita. Partindo dessa composição espacial já existente, interessou-nos, por isso, reflectir sobre as lógicas de produção desse território, o que implicou que analisássemos os vários actores envolvidos: poder público, promotores imobiliários privados, simples particulares,....

Por outro lado, o facto do território não ser apenas uma produção "instantânea" mas, simultaneamente, apresentar-se como um resultado da evolução da sociedade e da sua memória histórica, necessita, por isso, para a sua compreensão, de várias aportações disciplinares. É neste sentido que uma ciência de síntese como a geografia urbana, constitui uma base de partida excelente para a reflexão prospectiva centrada na realidade urbana.

Tendo por base estes objectivos e reconhecendo a importância da expansão da urbanização difusa nas imediações do grande aglomerado urbano do Porto, na faixa litoral a sul do rio Douro, optou-se por identificar e analisar os efeitos dessa difusão. A área de estudo escolhida apresenta a particularidade de coincidir com o enclave de um nó rodoviário importante, como o da Afurada e com o traçado de infraestruturas viárias estruturantes que, na sua maioria, remontam à década de 60, fazendo deste território um exemplo excelente de transformação urbana associado ao desenho dos novos eixos metropolitanos. Reconhecer a relação existente entre estes traçados viários, de confluência de nós e eixos, na difusão e na dinâmica de transformação deste fragmento da cidade difusa, foi reveladora sobre o seu processo de crescimento, ocorrido quer através de processos de expansão, quer por colmatação. Procurou-se ainda identificar aspectos particulares da morfologia urbana que caracterizam na extensa mancha urbana descontínua, polimórfica e sem limites precisos que se estende ao longo do litoral noroeste português e que aqui assume algumas particularidades. Identificaram-se formas urbanas preexistentes e outras emergentes nas últimas décadas, importantes para a caracterização deste tecido misto, incidindo sobre os efeitos morfológicos e funcionais

que estas terão produzido e continuam a produzir no território. Para este fim, foi relevante a caracterização dos promotores e das estratégias de mercado envolvidas, para melhor entendermos o «jogo» que existe entre os actores intervenientes e as práticas do poder político.

Deste modo, o quadro que caracterizou esta investigação privilegiou fundamentalmente dois planos distintos: a articulação entre o tipo de desenvolvimento urbano ocorrido em território difuso estruturado pelo sistema viário arterial no contexto metropolitano, por um lado, e os efeitos produzidos na articulação e coesão territorial, num espaço geográfico mais restrito definido como a envolvente ao nó rodoviário da Afurada.

Relativamente ao primeiro plano de análise, verifica-se que existe efectivamente uma relação entre o traçado das vias, eixos estruturantes e nós rodoviários, com o modo de dispersão da população e consequente uso do solo. As infra-estruturas rodoviárias construídas na década de 60, como a Ponte da Arrábida, a auto-estrada A1 (actual troço da IC1) e a abertura ao tráfego do nó rodoviário da Afurada, bem como as extensões de terrenos expectantes existentes na sua envolvente, condicionaram previamente a forma de expansão urbana neste território. O Plano Regulador de Vila Nova de Gaia, datado de 1964 e os vários estudos de traçados para este nó rodoviário, revelam expectativas já manifestadas naquele período e que anteviam o crescimento que se verificou posteriormente. Os acessos ao aeroporto, porto de Leixões e respectiva ligação ao primeiro troço da auto-estrada que ligaria ao Sul, cumprindo com o traçado previsto no Plano Auzell (1962) e as infraestruturas atrás referidas, foram as últimas grandes obras viárias na Área Metropolitana que antecederam o que viria a ser a actual VCI (em meados da década de 80).
Assim, o grande período de crescimento demográfico e de urbanização da Área Metropolitana, registado na década de 70, não foi acompanhado de investimentos infraestruturais e/ou de uma política de regulação urbanística à altura da dinâmica desse processo. Explica-se assim, a forte desqualificação urbana que caracteriza grande parte do tecido difuso metropolitano.

Só nos finais da década de 80, com a adesão de Portugal à CEE (1986), se iniciou um novo ciclo de investimento em acessibilidades e circulação (auto-estrada, vias rápidas, via de cintura interna e nova ponte sobre o Douro), definidas pelo Plano Rodoviário

Nacional (1985) e da responsabilidade de instituições autónomas, a Junta Autónoma das Estradas -JAE e a BRISA, tuteladas pela administração central. Apesar deste ambicioso programa de investimentos coincidir com a elaboração dos Planos Municipais, o desenho e a programação da construção das vias quase nunca se articulou com qualquer estratégia municipal ou metropolitana. Este facto resultou em fortes rupturas e desarticulações entre a malha viária arterial e o tecido urbano. Significa, por isso, que é a malha mais recente que está a despoletar novas frentes e tipologias de urbanização, concordantes ou discordantes com os tecidos e dinâmicas preexistentes, diferentemente condicionadas pela desigual capacidade financeira dos municípios e das suas estratégias de regulação urbanística (DOMINGUES, 1993).

Por outro lado, a rápida evolução do índice de motorização e da importância do transporte automóvel, facilitou a expansão urbana, ocupando as novas vias o papel de catalisadoras de um tipo de urbanização centrífuga, descontínua e territorialmente alargada. O Porto - cidade perde população (década de 80) ao mesmo tempo que evolui um crescimento periférico caracterizado pelo seu padrão desordenado, fortemente carenciado em infraestruturas e, normalmente, em situações de ausência de planeamento urbano. O consequente encurtamento das distâncias -tempo alterou, deste modo, relações de proximidade física, para dar lugar à importância da coesão funcional como factor estruturante da evolução urbana, resultando um território reticular, fragmentário, percorrido por fluxos permanentes. É a partir daí, que as questões da circulação assumem um papel de destaque, em virtude do crescente uso do automóvel na cidade. A necessidade de adaptar a cidade ao seu uso tornou-se uma prioridade, exigindo mais facilidades de circulação e estacionamentos, o que obrigou à procura de soluções nem sempre exequíveis para os locais de maior densidade de edificação (LAZARE, 1995).

A actual Via de Cintura Interna, VCI, é a única circular rodoviária da AMP que, apesar de incompleta pelo facto de estar ainda por realizar todo o seu arco oriental a Sul do Douro, assume, no entanto, o papel catalisador atrás referido, elevando o grau de inter-conexão entre os vários pontos da cidade alargada. Contudo, a forma abrupta com que corta toda a malha urbana, origina desarticulações e rupturas com efeitos graves nos tecidos envolventes. A diversidade das suas funções e o facto de ser a única via circular rápida da AMP, obriga à mistura de trânsito local, regional e nacional, explicando sistemáticas situações de conflito e de congestionamento. Apresentando, deste modo, a

dupla condição de redistribuidor urbano e de atravessamento rápido, inserida no núcleo central da AMP, a actual VCI, constitui um elemento de forte perturbação no sistema de circulação automóvel, situação que se agrava com a forte carga de veículos pesados que por ela passam. A sobrecarga de tráfego e a grande proximidade entre os nós, originam, em vários pontos desta via, frequentes situações de engarrafamentos que se agravam devido ao deficiente desenho dos nós e das súbitas alterações de capacidade e perfil viários entre a VCI e os arruamentos urbanos. Estas desarticulações acabam por se propagar rapidamente para o interior da cidade, fundamentalmente, nas horas de ponta, inclusive na entrada e saída do nó rodoviário da Afurada.

Inicialmente prevista para desviar o crescente tráfego automóvel, a VCI induziu simultaneamente efeitos cumulativos económicos e sociais que progressivamente foram modificando a repartição das funções outrora concentradas no centro da cidade. A abertura de novas frentes de urbanização em locais de forte acessibilidade rodoviária, precipitaram o investimento imobiliário, nomeadamente por parte de grandes grupos financeiros, que investiram na construção de centros comerciais regionais e sub-regionais, na proximidade dos nós rodoviários distribuidores da circulação viária (como o Arrábida - Shopping e C. Comercial Carrefour) ou nas proximidades de ligação a vias estruturantes de circulação, provocando uma descentralização destas formas de comércio. Por outro lado, ao arrastarem consigo outras actividades terciárias e ao reforçarem a atractividade residencial na vizinhança, valorizando terrenos e edifícios, vão despoletar uma forte concorrência que acaba por se reflectir numa quebra da actividade comercial nos centros tradicionais. Não só se altera radicalmente o tecido comercial na área metropolitana, em benefício destas aglomerações, como se alteram também as práticas sociais através de novos padrões de consumo e modos/hábitos de vida da população. Os anos 90 foram, por isso, determinantes na transformação da cidade, quer relativamente à sua estrutura e dinâmicas urbanas, ocupando estas infraestruturas e megaprojectos, um lugar de destaque nas mutações económicas e sociais urbanas.

A desigual cobertura viária a Norte e a Sul do Douro, favorecendo os investimentos e a estruturação urbana no sector Norte da AMP, conduziu ao claro benefício dos municípios a NO do Douro. O desenvolvimento urbano da Boavista e da zona poente do Porto, bem como a extensão para todo o sector ocidental da AMP é explicado, em

grande parte, por estes antecedentes. Favorecida pelo esquema viário, o terciário moderno e especializado ligado com os negócios e com uma base comercial e de serviços destinado ao consumidor final, arrasta para esta zona da cidade fortes investimentos em áreas comerciais num típico processo de "catálise urbana" (cf.ATTOE; LOGAN, 1990). Rapidamente aumenta o efeito de aglomeração e concentração manifestada pelo aparecimento de vários centros comerciais, sedes de sociedades financeiras e bancárias, pela multiplicação de grandes hotéis e estruturas de lazer, a par de prestigiados condomínios residenciais. Importa notar que este processo de urbanismo neo-liberal que coincidiu com a internacionalização económica e de afirmação metropolitana da Boavista, decorre a par do desaparecimento de um elevado número de fábricas, algumas de considerável dimensão (metalúrgica Ferreirinha, fábricas de cerveja e têxtil que deram lugar respectivamente aos empreendimentos Les Palaces, Pedro Cem e Mota e Galiza) (cf. FERNANDES, 1998), disponibilizando terrenos de elevado valor económico.

Este processo de terciarização do território ocidental da cidade do Porto que ainda recentemente se limitava, quase exclusivamente, à Boavista, alastrou-se para Norte da VCI e Circunvalação e para Sul do Rio Douro, constituindo um eixo terciário metropolitano, definido pelo IC1 , na Senhora da Hora (Norte Shopping) até ao encontro do IP1 a Sul (junto ao Gaia Shopping), (cf. FERNANDES, 1998).

A localização estratégica do nó rodoviário da Afurada, na intercepção com este eixo terciário, imediatamente a sul da Ponte da Arrábida, beneficia também, por isso, da sua proximidade à área central da Boavista. Os grandes projectos plurifuncionais integrados que aí emergiram, bem como os programas residenciais de elevado prestígio, são, assim, um prolongamento daquela. O efeito de polaridade induzido por estas superfícies comerciais e facilitado pela abertura da "avenida urbana" VL8 que fará a ligação à estação ferroviária das Devesas e o fecho da parte oriental da VCI na Ponte do Freixo (da responsabilidade da JAE e agendada desde a construção do Arrábida Shopping), aumentou a atractividade deste nó de interconexão da rede metropolitana.

Por outro lado, a captação de economias de aglomeração para este território e a criação de novas oportunidades catalisadas por aquelas condições, permitiram também a colmatação de vazios urbanos e intensificaram a urbanização espontânea durante a década de 80. Deste modo, os novos pólos centralizadores multifuncionais emergentes vão pontuando a difusão extensiva do tecido urbano. Daqui podemos concluir que

factores indutores de dinâmica urbana como a acessibilidade e conectividade viárias, bem como efeitos de centralidade e nucleação urbana, revelam-se potenciais intensificadores dos processos de transformação urbana e da sua diversidade. No entanto, o desigual efeito produzido por estes factores no tecido urbano, acaba por se manifestar através da vantagem concorrencial dos seus diferentes fragmentos, o que nos leva a afirmar que a «construção da cidade» dos anos 90 obriga a uma gestão mais atenta destes mecanismos de valorização e desvalorização do uso do solo. Reconhecendo a importância destas dinâmicas, o desafio agora coloca-se no modo mais equilibrado de gerir esses mecanismos qualificadores do uso do solo.

Num segundo plano de análise que diz respeito aos efeitos que estas dinâmicas produziram na morfologia e na funcionalidade do tecido envolvente ao nó rodoviário da Afurada, verifica-se uma estreita relação com o que foi dito anteriormente. Foram realmente as infraestruturas rodoviárias, os grandes traçados viários metropolitanos e a generalização do uso automóvel, os principais impulsionadores desta acentuada densificação da urbanização dispersa verificada na nossa área de estudo. Contudo, o efeito cumulativo produzido pela valorização fundiária e imobiliária, as sinergias produzidas pelo aparecimento de novas formas comerciais/serviços e a procura habitacional crescente para áreas mais afastadas do centro da cidade, com condições de preço, acessibilidade e outros requisitos socialmente atractivos, acentuou igualmente esta tendência ora de aglomeração, ora de dispersão da urbanização nesta área.

Numa primeira fase, terá ocorrido uma ocupação linear ao longo das principais vias existentes (estradas nacionais, municipais e vias rurais) que progressivamente se adensou, alterando a morfologia e uso urbano, tendo, numa fase posterior, preenchido os espaços intersticiais, ocupando vazios territoriais dispersos. Privilegiou-se por isso, e em primeiro lugar, a reutilização de infraestruturas precárias já existentes, fomentando processos de colmatação e preenchimento da malha urbana, sobrecarregando aquelas vias. O crescimento brusco da ocupação urbana que então se verificou, fundamentalmente nas últimas décadas, não teve, por isso, o acompanhamento necessário da produção de rede de equipamentos e infraestruturas públicas, transformando esta área envolvente num tecido que, à primeira vista, classificaríamos como desordenado, irregular, atípico e sem grandes potencialidades de valorização e dinamismo. Por outro lado, a extrema fragmentação parcelar deste tecido, terá

conduzido fundamentalmente a acções de edificação isoladas, despoletadas, na maioria, por promotores particulares privados que foram densificando a urbanização difusa.

Contrastando com este tecido preexistente, as estruturas emergentes plurifuncionais definiram novas malhas através de processos de urbanização implementados por planos, como o Plano de Urbanização da V8 ou o Plano de Urbanização Frente Norte/Poente, estando este último ainda em fase de arranque. Surgem assim, na confluência deste nó rodoviário, urbanizações exclusivamente residenciais e selectivas que designamos por "condomínios fechados" e novas formas do urbanismo comercial e serviços, como os centros comerciais e hotéis. Estas estruturas produziram novas malhas, descontextualizadas da envolvente, reflectindo-se igualmente no tamanho das parcelas que, por aglutinação ou por reordenamento, sofreram alterações significativas e aumentaram a sua dimensão. Aposta-se, assim, em grandes operações imobiliárias estruturadores do território, que progressivamente se sobrepõem às preexistências (caso mais recente, das urbanizações previstas para o terreno da Seca do Bacalhau e Quinta Marques Gomes, inseridas no PU Frente Norte/Poente).

Concebidas como entidades autónomas e promovidas por promotores imobiliários de elevado poder financeiro que seguiram lógicas de mercado influenciadas pela crescente internacionalização, as grandes intervenções actuam como bolsas de urbanizações isoladas ou com reduzidos níveis de conexão, onde o suporte viário apresenta, em alguns casos, sérias deficiências e os espaços públicos envolventes são quase inexistentes. A necessária articulação da rede viária, com outros elementos estruturantes (como espaços públicos), tornou-se num dos principais desafios na gestão e construção desta nova "cidade". Para isso, é fundamental ter em atenção a desigual capacidade e perfil das vias rápidas e a sua articulação com as de nível local, como suporte de acessibilidade, mobilidade e conexão entre as partes deste tecido urbano.

O território em análise ganha, assim, um interesse redobrado, uma vez que a diversidade dos actores na transformação urbana percorre um vastíssimo leque de situações que vão desde as pequenas residências de auto-construção (às vezes, de génese ilegal), aos grandes empreendimentos mistos promovidos por consórcios empresariais com capitais estrangeiros. Podemos citar algumas das situações encontradas:

- pequenas operações de loteamento sem construção;
- conjuntos de cooperativas;
- conjuntos de moradias;
- blocos habitacionais construídos por pequenas empresas;
- habitação social;
- habitação de génese ilegal;
- edifícios multifuncionais e/ou destinados a grandes superfícies comerciais construídos por grandes empresas;
- empreendimentos habitacionais de "condomínio fechado";
- re-uso ou reafectação de edifícios obsoletos

Verifica-se assim que a cidade tem vindo a crescer fundamentalmente por fragmentos, funcionalmente especializados e morfologicamente descontínuos. A tendencial monofuncionalidade dos tecidos preexistentes e das novas urbanizações residenciais, têm acentuado a fragmentação da cidade, quer espacial quer socialmente, em partes não necessariamente contíguas e fortemente dependentes das nucleações com maiores níveis de centralidade e das áreas de especialização funcional.

Como resultado desta polarização ainda em processo de densificação (nó da Afurada e outros), é de esperar que se assista ao reforço destas centralidades periféricas, em diversos fragmentos da cidade, evidenciando-se uma diferenciação crescente na evolução das partes que constituem a "metapolis" (cf.ASCHER,1998), aumentando assim a concorrência e/ou a interdependência entre elas. Além disso, os efeitos produzidos na proximidade deste potencial pólo centralizador poderão ter resultados contrastantes. Se, por um lado, as estruturas emergentes plurifuncionais, como os centros comerciais, contribuem para um reforço claro da dotação funcional deste território carenciado, despoletando a renovação urbana e a atractividade de outras actividades/serviços (como os casos descritos de reutilização/renovação de espaços industriais e a função residencial), as mesmas estruturas poderão ser igualmente um travão sério ao desenvolvimento de um verdadeiro tecido urbano de ruas e quarteirões. A reprodução do dinamismo destes projectos-âncora nas áreas envolventes pode, de igual modo, anular funções preexistentes e impedir a consolidação dos fragmentos urbanos, onde a mistura de usos, estimulara o desenvolvimento do tecido comercial e de serviços ao consumidor. Poderá perder-se, assim, a oportunidade de proporcionar um "efeito de cidade" a estes fragmentos ditos incaracterísticos (DOMINGUES, 1993). Por

outro lado, esta fragmentação crescente das partes, com desiguais potencialidades e efeitos de valoração distintos, reproduzem uma dependência e uma segregação social diferentes das que se verificava na cidade tradicional.

No que diz respeito às estruturas residenciais, estas são influenciadas por lógicas recentes, que apostam em localizações que combinam várias características positivamente avaliadas, (como a selectividade social, o tipo e qualidade de construção, a paisagem, a facilidade de acessos viários, a oferta de serviços/lazer conotadores de prestígio social), apenas acessíveis aos grupos sociais de elevado rendimento. Desta forma, a exclusividade residencial dos "condomínios fechados" trouxe novos problemas de estruturação da forma urbana. Para além de uma consequente segregação social, esta exclusividade traduz-se, também no "somatório autista" de fragmentos urbanos.

Relativamente à morfologia urbana, o "condomínio fechado" cuja imagem de marca é um trunfo forte no marketing do mercado imobiliário, corresponde, na sua maioria, a formas urbanas de densidade, cérceas e desenho contrastante com os tecidos preexistentes. Por outro lado, estas estruturas residenciais, ao criarem tecidos tendencialmente monofuncionais, tornam a fragmentação do tecido urbano mais evidente, exigindo da população uma maior mobilidade para conseguir ter acesso ao conjunto das suas necessidades (diárias ou ocasionais). Embora seja evidente uma crescente mobilidade da população em geral, facilitada pelas novas tecnologias de transporte e de comunicação, a dispersão da população e das actividades é altamente selectiva, verificando-se, frequentemente, que tanto a população como as actividades económicas coincidem com polarizações já existentes ou, então, vão proporcionar o aparecimento de novas aglomerações. Significa, por isso, que a mancha urbana dissemina-se, por pedaços de território cada vez mais afastados e não contíguos, em relação ao espaço urbano inicial, formando focos secundários, a que ASCHER designa por «metásteses metropolitanas» (cf.ASCHER, 1998:15). Funcionalmente este território estendido define-se como o espaço das relações quotidianas «*daily urban system*» referidas também pelo mesmo autor(cf.ASCHER, 1998: 191). A referência recorrente ao conceito de "urbanização difusa", contém, por isso, lógicas contraditórias de sobre-dispersão e de sobre-aglomeração.

Resumindo, a área envolvente ao nó rodoviário da Afurada resultou deste processo de urbanização «metastásico» (ASCHER, 1998) que catalizou para este nó do sistema arterial de comunicação metropolitano, uma urbanização crescente e plurifacetada, espécie de "ilha" inserida no sistema do conjunto metropolitano, bem posicionada em termos de acessibilidade e de estratégia locativa e com uma potencial oferta de usos/funções variadas: zonas residenciais de primeira e segunda habitação de luxo, conjuntos residenciais para a procura de menor solvência económica, centros comerciais regionais plurifuncionais, hotéis, reabilitação de espaços industriais, zonas logísticas como o futuro interface das Devesas, novos projectos em estudo de residências universitárias e de terceira idade,.., e uma frente de rio e de mar capaz de assumir novas apetências num futuro próximo.
Estas e outras estruturas existentes ou em projecto, acentuam a diversidade do mosaico urbano, através da intensificação da condição de centralidade apresentada por este nó rodoviário, reconfigurando o modelo reticular policêntrico da AMP. Fazendo parte de uma malha cada vez mais alargada, que estrutura a coesão funcional do território urbano metropolitano, o nó rodoviário da Afurada actua como elemento estruturante de um sistema de mobilidade multi-focal que em nada se aproxima do modelo radioconcêntrico da metrópole tradicional. Reconhecemos também que o reforço de centralidade na sua envolvência, resultou de um urbanismo operacional, de natureza estratégica, despoletado por oportunidades que desenvolveram «funções de ancoragem», especializadas, interdependentes e de influência supra-local .

Neste sentido, julgamos que será especialmente através de figuras de um urbanismo estratégico e operacional (conjugando parcerias entre público/público e público/privado) e de um urbanismo intensivo que permita a qualificação, transformação e consolidação da malha existente que se poderá corrigir os efeitos de «colagem» (DOMINGUES, 1998) entre uma cidade consolidada e uma mancha circundante aparentemente desorganizada mas que constitui a "cidade emergente" da actualidade. Contudo, a operacionalidade deste modelo sistémico policêntrico não dispensa um "macro-plano" de estrutura (DOMINGUES, 1998), com as grandes opções do traçado das redes, nós e sistemas de mobilidade. O novo plano dotará o território metropolitano de uma malha mais propícia a diversificar e distribuir, de forma mais equilibrada, situações de "indiferença locativa" (DOMINGUES,1998), portadoras de centralidade/atractividade, em que os factores tempo/velocidade/acessibilidade comprimiram os espaços a

percorrer. O reforço de centralidades e o fixar de oportunidades na cidade alargada, como elementos de (re)equilíbrio dos fragmentos de cidade e de coesão do sistema, implica que a estrutura reticular policêntrica em construção, ofereça um maior grau de conectividade e articulação, entre o sistema arterial macro e os sistemas de proximidade. As rupturas sistemáticas destes dois traçados viários - macro e micro, reflectem-se necessariamente na não fluidez de funcionamento dos sistemas e nos tecidos da urbanização difusa envolvente verificando-se uma clara sobreposição das estruturas emergentes face aos tecidos preexistentes gerando, com isso, inúmeros conflitos.

Têm sido vários os entraves para atingir os objectivos atrás referidos, dos quais fazemos referência aos que julgamos de primordial importância: por um lado, a falta de consensos e a elevada polémica sobre a definição de políticas para a urbanização difusa, cujos limites móveis não são coincidentes com a rigidez da malha administrativa, sobrepondo-se tutelas várias com níveis e poder de decisão territorialmente sobrepostos e, por outro lado, o défice de articulação, entre entidades locais, Junta metropolitana e Estado Central, com fragilidades e recursos distintos.

Deste modo, a intervenção urbanística acaba por se revelar inoperante e descoordenada, sem a devida articulação, entre as intervenções macro-territoriais de natureza estratégica e as pequenas intervenções urbanas designadas de "acupunctura urbana" (cf.ASCHER, 1998:159) que incidem pontualmente no território urbanizado. É desejável, por isso, encontrar formas de política urbanística e de ordenamento do território capazes de interpretar e regular estas novas morfologias e processos, bem como existir uma vontade firme de cooperação entre os diferentes agentes de desenvolvimento (Administração Central, Municípios e privados). Conceber a transformação urbana, de forma mais equilibrada e responsável, pressupõe instrumentos distintos e critérios previamente definidos mas suficientemente flexíveis para captar oportunidades e antecipar o futuro da cidade.

Concluímos dizendo que se as cidades são um testemunho das sociedades que as construíram, então a cidade actualmente em construção verá as suas formas testemunharem do que tivermos sabido fazer para enfrentar todos estes desafios (LAZARE,1995). Cabe, por isso, a cada um de nós actuar nesse sentido.

Estamos certos de que partindo de alguns pontos abordados nesta dissertação, se poderão abrir novas frentes de investigação acerca das quais permanece igualmente o desconhecimento e os obstáculos que nos convidam a transpor. Daqui fica o desafio.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, J.(1999), *" Vassalo Rosa - O urbanista da Expo"*, Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Lisboa, pp.81-85.

ALMEIDA, J (1999), *" Mega Ferreira abre o livro e revela: Novos Rumos no Parque das Nações"*, Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Lisboa, pp.20-28.

AMARAL, João F., Maio 1999, *"Balança comercial alarma"*, Revista Fortunas e Negócios, Lisboa, pp.62.

ASCHER, François (1998), Metapolis - Acerca do futuro da cidade, Celta Editora, Lisboa.

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE CENTROS COMERCIAIS (1997/98), Anuário dos Centros Comerciais, Lisboa.

BAGNASCO, A. (1977), Tre Italie - la problematica territoriale dello sviluppo italiano, Il Mulino, Bologna.

BAPTISTA, Filipa; TEIXEIRA, Miguel (1999), " Um novo protagonismo para as Áreas Metropolitanas? O caso do Porto", in Regiões e Cidades na União Europeia: que futuro?, Actas do VI Encontro Nacional da APDR, volume 1 e 2, pp.391-405.

BOERI, S; LANZANI, A (1992), *" Gli Orizzonti della Città Diffusa"*, Casabella-Revista Internazionale di Architettura, nº 588, Mondadori, Milano.

BUSQUETS, Joan (1990), " La intervención urbanística en las grandes ciudades", Las Grandes Ciudades en la Decada de Los Noventa, Editorial Sistema, Madrid, pp.299-307.

CACHINHO, Herculano (1999), O Comércio retalhista português na (pós-) modernidade - sociedade, consumidores e espaço, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, FLUL, Lisboa (policopiado).

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA NOVA DE GAIA:

- (1995), Plano de Urbanização da Via Urbana V8.
- (1993), Relatório do Plano Director Municipal.
- (1996), Plano de Urbanização da Frente Norte/Poente.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1963), "Inauguração da Ponte da Arrábida", Publicações do Gabinete de História da Cidade, Porto.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO ,Gabinete de História da Cidade, O Tripeiro, Porto:
- N º , 1963, VII série, pp.186-196 " A Ponte da Arrábida"

- N ° , 1986, Série nova, pp. 345-355 " As Pontes sobre o Rio Douro"
- N ° ,1995, Série VII, pp.32-40 " Construção de Pontes à Portuguesa"
- N ° 6,1991, 7ª Série nova, pp.171-184 " Pontes sobre o Douro"
- N °11/12 , Série nova, pp. 342- 355 " Quadros da vida do Rio"
- N °7, Julho 1963, VI série, pp.193-196 " Para a história da ponte da Arrábida"

CAMPOS, Pedro (1994), *" As migrações internas na Região Norte"*, Estatísticas e Estudos Regionais, n ° 6, INE, DRN, pp. 32-35.

CAMPOS, Pedro; MARTINS, Rui; PINHO, M. Manuel (1997), *" A mobilidade residencial e a Área Metropolitana do Porto"*, Estatísticas e Estudos Regionais, n ° 14, INE, DRN, pp.32-53.

CARDOSO, Abílio (1996), Do Desenvolvimento do Planeamento ao Planeamento do Desenvolvimento, Edições Afrontamento, FEUP, Porto, pp.19-103.

CARDOSO, Nuno; SILVA, Pedro (1997), *"O Sistema de transportes na Área Metropolitana do Porto - Padrões, tendências e desenvolvimento"*, Estatísticas e Estudos Regionais, n°14, INE, DRN, pp. 62-72.

CASTELLS, Manuel (1990), "Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: la articulación entre crecimiento económico y calidad de vida", Las Grandes Ciudades en la Decada de Los Noventa, Editorial Sistema, Madrid, pp.35-61.

CLAVERÍA, Pedro (1993), " Actualidad y limitaciones funcionales del modelo radio-concéntrico", in Movilida y Territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria, Ministerio de obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Comunidad de Madrid, pp.145-155.

CONCEIÇÃO, Paulo (1996), *" As condições de habitação na Área Metropolitana do Porto"*, Estatísticas e Estudos Regionais, n ° 10, INE, DRN, pp.16-34.

CONCEIÇÃO, Paulo (1997), *"O Planeamento e o fim da habitação social"*, in Contribuições para o desenvolvimento da cidade: Actas do seminário de investigação em engenharia, arquitectura e planeamento urbano, Coimbra, pp. 581- 592.

CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (1997), " A Política das Cidades", in Série Estudos e Documentos, Colóquio realizado no LNEC, Lisboa.

CORREA, Antonio Bonet (1995), Las Claves del Urbanismo, Editorial Planeta, Barcelona.

COSTA, Álvaro (1997), *" A Organização dos transportes públicos nas áreas metropolitanas europeias"*, in Contribuições para o desenvolvimento da cidade: Actas do seminário de investigação em engenharia, arquitectura e planeamento urbano, Coimbra, pp. 443-453.

DEMATTEIS, G (1985), *" Contro-urbanizzazione e strutture reticolari"* in BIANCHI e MAGNANI (a cura di), Sviluppo Multirregionale: Teorie, Metodi, Problemi, Franco Angeli, Milano.

DEMATTEIS, G (1988), " *Contro-urbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale"* in INNOCENTI, R (ed.) Piccola Citta & Piccola Impresa, Franco Angeli, Milano.

DEMATTEIS, G (1990), *"Modelli urbani a rete. Considerazoni preliminari",* in CURTI, F; DIAPPI, a cura di, Gerarchie e Reti di Città: Tendenze e Politiche, Franco Angeli, Milano.

DEMATTEIS, G (1991), *"Nodi e reti nello sviluppo locale"* in MAGNACHI, A, a cura di, Il Territorio dell' Abitare, Franco Angeli, Milano.

DEMATTEIS, Giuseppe (1993), Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, poltiche, Franco Angeli, Milano.

DOMINGUES, Álvaro (1992), *"Porto - Cenários de uma metrópole policêntrica"* - Actas do VI Colóquio Ibérico de Geografia, Instituto de Geografia, F.L.U.P., Porto, pp. 1-10.

DOMINGUES, Álvaro (1992), *"Área Metropolitana do Porto - processo de metropolitanização"* - Actas do VI Colóquio Ibérico, Instituto de Geografia, F.L.U.P., Porto, pp.1-15.

DOMINGUES, Álvaro (1993), Serviços às Empresas - Concentração Metropolitana e Desconcentração Periférica, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, FLUP, Porto (policopiado).

DOMINGUES, Álvaro (1994/5), " *(Sub)úrbios e (sub)urbanos - o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?* ", Revista da Faculdade de Letras - Geografia, I Série, Vol. X/XI, pp. 5-17.

DOMINGUES, Álvaro (1998), *"Formas e escalas da urbanização difusa - interpretação e intervenção no NO de Portugal"* , Documents dÁnàlise Geogràfica, n °33, Universitat Autònoma de Barcelona, pp.33-55.

DUPUY, Gabriel (1995), O Automóvel e a Cidade, Flammarion, Instituto Piaget, Lisboa.

FCTUC (1997), ACTAS DO SEMINÁRIO DE INVESTIGAÇÃO EM ENGENHARIA, ARQUITECTURA E PLANEAMENTO URBANO, Contribuições para o desenvolvimento da cidade, Faculdade Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

FERNANDES, José A. (1998), " *A Indústria Portuense em Perspectiva Histórica",* FLUP, Porto, pp.445- 457 (policopiado).

FERNANDES, José; MEALHA, Rui (2000), " *Urbanismo, forma urbana e comércio a retalho: À procura do centro perdido",* Porto, pp.1-15 (policopiado).

FERREIRA, António (1987), Por uma Política de Habitação, Edições Afrontamento, Porto.

FERREIRA, Maria Júlia (1995), *"O Condomínio: Nova forma de habitar"*, Revista Sem Mais, n ° 17, Setúbal, pp.10-12.

FERREIRA, Maria Júlia (1998), *"Os condomínios habitacionais fechados: novos espaços de habitação e lazer"*, Actas das Comunicações apresentadas ao VIII Congresso Iberoamericano de Urbanismo, Porto, pp.1-5.

FERREIRA, Maria Júlia (1999), *" A Satelização das cidades nas órbitas das metrópoles - o caso de Lisboa"*, GeoINova, n°0, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, UNL, Lisboa, pp.46-60.

FERREIRA, Maria Júlia (1999), *" Estrangeirismos e ideologias nos condomínios habitacionais fechados"*, GeoINova, Nov, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, UNL, Lisboa, pp.15-20.

FERREIRA, Maria Júlia (1999), *"A Internacionalização no Imobiliário Residencial: o caso dos condomínios fechados"*, Actas das Comunicações apresentadas ao VIII Colóquio Ibérico de Geografia, Lisboa, pp.1-16.

FERREIRA, Maria Júlia; ROSADO, Ana Rita (1999), *" As Grandes Áreas Urbanas portuguesas: conceitos e delimitação espacial"*, Actas das Comunicações apresentadas ao VIII Colóquio Ibérico de Geografia, Lisboa, pp.38-50.

FERREIRA, Vítor; CRAVEIRO, Maria Teresa (1989), *" Reabilitar ou requalificar a cidade? "*, Sociedade e Território, n ° 10/11, pp.71-75.

GARNIER, Jacqueline (1997), Geografia Urbana, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

GARRETT, Antão Almeida (1950), A Ponte da Arrábida e o Porto de Amanhã, Edições Marânus, Porto.

GARRETT, Antão Almeida (1952), *"O Plano Regulador da Cidade do Porto"*, Revista «Civitas», da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, vol VIII, n°2, pp.1-50.

GASPAR, Jorge (1998), *" O novo urbanismo: convergências em diferentes matrizes culturais"*, Cadernos de Geografia, n °17, F.L.U.C., Coimbra, pp.179-185.

GEOIDEIA (1993), Estudo de Avaliação dos Programas Regionais em Portugal (1ªfase), Comissão das Comunidades Europeias, Lisboa (policopiado, documento interno; coordenação de J.FERRÃO).

GEORGE, Pedro (1995), *" Da estrutura ao desenho urbano - algumas considerações"*, Sociedade e Território, n °22, Revista de Estudos Urbanos e Regionais, pp.112-133.

GOTTMANN, J (1961), Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seabord of the UEA, the Mit Press, Cambridge, Massachusetts.

GUELL, J. M. Fernández (1997), Planificación Estratégica de Ciudades, Editorial Gustavo Gili, S.A, Barcelona.

INDOVINA, Francesco; BECCHI, Ada (1999), Caratteri delle Recenti Traformazioni Urbane Osservatorio Città, Franco Angeli, Milano.

JAEGER, Christian (1995), Les Voiries urbaines: evolution; usage et aménagement, Département de Génie Civil, Institut des transports et de planification, pp.95-106.

JORDI, Borja; CASTELLS, Manuel; DORADO, Roberto; QUINTANA, Ignácio (1990), Las Grandes Ciudades en la decada de los noventa, Editorial Sistema, Madrid.

JUNTA METROPOLITANA DO PORTO (2000), Área Metropolitana do Porto - Estrutura Territorial: o presente e o futuro, Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto (policopiado).

LACAZE, Jean-Paul (1995), A Cidade e o Urbanismo, Flammarion, Instituto Piaget, Lisboa.

LANZANI, A (1991), Il Territorio al Plurale, Franco Angeli, Milano.

LEMOS, J. Bernardo (1996), *" Os inquéritos à mobilidade: a experiência do inquérito piloto à mobilidade na Região Norte"*, Estatísticas e Estudos Regionais, n ° 15, INE, DRN, pp.25-44.

LYNCH, Kevin (1998), La Imagen de la Ciudad, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

LIVRO BRANCO SOBRE A POLÍTICA DA HABITAÇÃO EM PORTUGAL (1993), Encontro Nacional da Habitação, S.E.H, Lisboa.

LLORENTE, Vicente G. (1993), *" Política territorial y movilidad"*, in Movilida y Territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria, Ministerio de obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Comunidad de Madrid, pp. 171-201.

LÔBO, Margarida (1995), Planos de Urbanização - A época de Duarte Pacheco, FAUP publicações, Porto.

LÓPEZ, Agustin (1993), *"El caso de Madrid: estrategia de intervención en carreteras en la región metropolitana"*, in Movilida y Territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria, Ministerio de obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Comunidad de Madrid, pp.123-141.

LOPES, Filipe (1993), *"Habitação e Reabilitação Urbana"* in Livro Branco sobre a Política da Habitação em Portugal, Lisboa.

MARQUES, Antónia *" É necessário que o franchisador seja um animador de redes"*, Revista Guia Prático do FRANCHISING, n °20, Fev/Mar 1999, Lisboa, pp.20-24.

MARQUES, Antónia *"APF- Associação Portuguesa da Franchise com vida nova"*, Revista Guia Prático do FRANCHISING, n °20, Fev/Mar 1999, Lisboa, pp.8-10.

MARTINS, Isabel (1996), *"Tendências Demográficas na Área Metropolitana do Porto"*, Estatísticas e Estudos Regionais, n ° 10, INE, DRN, pp. 6-14.

MARTINS, Isabel (1998), A Trajectória de evolução recente da população do Porto, Análise dos resultados definitivos dos Minicensos realizados em 1996, C.M.P, Porto, pp.3-23.

MATOS, Fátima (1989), A Construção Clandestina em Vila Nova de Gaia: o caso dos bairros do Picão e da Madalena Nascente, Provas de aptidão pedagógica e capacidade científica, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, FLUP, Porto.

MELO, Maria da Conceição (1997), *" Rede viária urbana no Médio Ave"*, in Contribuições para o desenvolvimento da cidade: Actas do seminário de investigação em engenharia, arquitectura e planeamento urbano, Coimbra, pp. 387-393.

MENENDEZ, Angel (1990), *"Las políticas urbanas para las grandes ciudades españolas en los noventa"*, Las Grandes Ciudades en la Decada de Los Noventa, Editorial Sistema, Madrid, pp.317-344.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS (1963), *" Ponte da Arrábida - sobre o Rio Douro, e seus acessos"*, Junta Autónoma de Estradas, pp.3-58.

MIRANDA, Eduardo; AMARAL, Isa, (1999), *"Tendências do franchising para o próximo milénio"*, Revista Negócios e Franchising, nº3, Maio/jun , Lisboa, pp.54-58.

MORENO, Pedro (1995), Periferia: Planeamento e Forma Urbana, Dissertação de Mestrado apresentado à Escola de Arquitectura de Barcelona da Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona .

NUNES, Carlos Alberto (1997), Sociedade Pós-industrial e Novas Centralidades em Lisboa, o caso específico das Amoreiras, Dissertação de Mestrado em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, FLUL, Lisboa.

OLIVEIRA, J.Pereira (1973), O Espaço Urbano do Porto, Dissertação de Doutoramento em Geografia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, FLUC, Coimbra.

PACHECO, Elsa (1992), Os Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto, Dissertação de Mestrado em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, FLUC, Coimbra (policopiado).

PEIXOTO, Paulo (1995), *"A Sedução do Consumo. As novas superfícies comerciais urbanas: um estudo de caso"*, Revista Crítica de Ciências Sociais, n ° 43, pp.147-169.

PEREIRA, António (1996), *"Alguns dados sobre deslocações pendulares na Área Metropolitana do Porto"*, Estatísticas e Estudos Regionais, nº10, INE, DRN, pp.52-57.

PEREIRA, Maria do Carmo (1997), Transformação Urbana em Áreas Periféricas, Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano - opção planeamento apresentada à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, FEUP, Porto (policopiado).

PEREIRA, Margarida (1999), *"Génese do modelo institucional vigente nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto"*, GeoINova, nº0, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, UNL, Lisboa, pp.30-45.

PIGEON, Patrick (1994), Ville et environnement, Éditions Nathan, Paris.

PORTAS, Nuno (1986), *"Modelo territorial e intervenção no Médio Ave"*, Sociedade e Território, n ° 5, pp.8-13.

PORTAS, Nuno (1990), *"Un nuevo urbanismo"*, Las Grandes Ciudades en la Decada de Los Noventa, Editorial Sistema, Madrid, pp.273-281.

PORTAS, Nuno (1992), *"Planeamiento y Planes Urbanisticos: Los nuevos desafios"*, in La gestión de la ciudad - Conferencias y Ponencias invitadas al V Congresso Iberoamericano de Urbanismo, Valencia, pp.79-89.

PORTAS, Nuno (1993), *"A Viabilidade Urbanística da Política Habitacional"*, in Livro Branco sobre a Política da Habitação em Portugal, Lisboa.

PORTAS, N; SÁ, M; AFONSO, R. (1990), *"Modello territoriale e intervento urbanistico nella regione del Medio Ave"*, Urbanistica, n ° 101, Franco Angeli, Milano, pp.37-55.

PORTAS, Nuno; MENDES, Manuel (1992), Portugal Architecture 1965-1990, Editions du Moniteur.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro (1998), *"La Región Atlántica Norte de Portugal: metapolis o metropolis?"*, in MONCLÚS, J (ed), La Ciudad Dispersa; Centre de Cultura Contemporánia de Barcelona, pp.197-219.

QUATERNAIRE PORTUGAL (1995), Plano Estratégico do Sistema Urbano do Vale do Ave, Associação de Municípios do Vale do Ave, Guimarães (documento interno; coordenação A. DOMINGUES)

RELPH, Edward (1987), A Paisagem Urbana Moderna, Edições 70, Lisboa.

REMY, Jean; VOYÉ, Liliane (1994), A Cidade: rumo a uma nova definição?, Edições Afrontamento, Porto.

RIBEIRO, Anabela, (1997) *"As Técnicas de acalmia de tráfego como instrumentos de qualificação urbana"*, in Actas do Seminário de Investigação em Engenharia, Arquitectura e Planeamento urbano, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, pp.15-45.

RIO, Roger S.; CASSUTO, Gerard (1989), Curso de Urbanismo de Areas Comerciales, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM), Madrid.

RODRIGUES, Duarte (1999), *"Pressão construtiva nas áreas metropolitanas em Portugal"*, in Regiões e Cidades na União Europeia: que futuro?, Actas do VI Encontro Nacional da APDR, volume 1 e 2, pp.307-326.

ROSADO, M. Bento (1997), Desenvolvimento Regional - Contribuição para o seu estudo e planeamento, Edição Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, Évora.

ROSETA, Helena (1993), *"Política de Solos"*, Livro Branco sobre a Política da Habitação em Portugal, Lisboa, pp.1-25.

ROSSI, Aldo (1982), La Arquitectura de la ciudad, Editorial Gustavo Gili, S.A, Barcelona.

ROXO, Maria de Lurdes (1996), *"Mobilidades e Dinamismos nas periferias urbanas: poder local e perspectivas de mudança"*, in Dinamismos sócio-económicos e (re)organização territorial: processos de urbanização e de reestruturação produtiva, Instituto de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, pp.260-267.

SÁ, M (1986), O Médio Ave, Escola Superior de Belas Artes do Porto, Porto (policopiado).

SALEIRO, Emília; TORRES, Sónia (1996), *"Alguns números para a avaliação do emprego e desemprego na Área Metropolitana do Porto"*, Estatísticas e Estudos Regionais nº10, INE, DRN, pp.58-69.

SALGUEIRO, Teresa (1992), A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana, Edições Afrontamento, Porto.

SALGUEIRO, Teresa (1996), Do Comércio à Distribuição - Roteiro de uma mudança, Celta Editora, Lisboa.

SAMPAIO, Joaquim (1998), A Residência Secundária em Esposende: estudo sobre o impacte da residência secundária na dinâmica e organização do território de um concelho do Litoral Norte de Portugal Continental e periférico à AMP, Dissertação de Mestrado apresentado à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, FLUP, Porto.

SANTOS, Álvaro; ALFREDO, Cristina; TEIXEIRA, Miguel (1997), *"Pontes de intervenção em ilhas industriais: o estudo de caso da Cidade de Espinho"*, in Contribuições para o desenvolvimento da cidade: Actas do seminário de investigação em engenharia, arquitectura e planeamento urbano, Coimbra, pp. 475-489.

SANTOS, Fernando (1997), As Pescas em Portugal Continental- o caso amostra da Afurada, Dissertação de Mestrado apresentado à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, FLUP, Porto.

SANTOS, Hermínio; ALMEIDA, Inês; Luso-Roux, Maio de 1999 *"Roteiro para investir em Portugal"*, Revista Fortunas e Negócios, pp.97-115.

SECO, Álvaro; SILVA, Ana; RIBEIRO, Anabela (1997), *"A Gestão da mobilidade como instrumento de uma política de transportes: aplicação à Universidade de Coimbra"*, in Contribuições para o desenvolvimento da cidade: Actas do seminário de investigação em engenharia, arquitectura e planeamento urbano, Coimbra, pp. 427-441.

SILVA, Fernando; SILVA, João (1999), *"Infraestruturas viárias nas periferias urbanas: da estrada à rua"*, in Regiões e Cidades na União Europeia: que futuro?, Actas do VI Encontro Nacional da APDR, volume 1 e 2, pp.381-390.

SILVA, L. Pedro (1998), Formas da Cidade Difusa, Dissertação de Mestrado apresentado à Faculdade de Arquitectura e de Engenharia da Universidade do Porto, FAUP e FEUP, Porto (policopiado).

SOARES, Nuno (1999), *"O sistema urbano português: 1890-1991"*, in GeoINova, nº 0, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, UNL, Lisboa, pp.61-77.

SOLÁ-MORALES I RUBIO, Manuel (1993), Les Formes de Creixement Urbà, Laboratori d' Urbanisme, Edicions UPC, Barcelona.

SOTO, E. Molina (1993), *"Planeamiento metropolitano y estrategia territorial: la necesidad de unas directrices globales"*, in Movilida y Territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria, Ministerio de obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Comunidad de Madrid, pp.41-60.

VASQUEZ, Isabel B.; CONCEIÇÃO, Paulo; TEIXEIRA, Miguel B., (1998), Princípios e modos de qualificação urbana: Estudo de caso na Área Metropolitana do Porto, FEUP, Porto.

VASQUEZ, Isabel Breda (1992), O Processo de Suburbanização no Grande Porto: a evolução da cidade do Porto e a estrutura dos concelhos periféricos, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, FEUP, Porto.

VASQUEZ, Isabel Breda (1992), *"Crescimento urbano e suburbanização no Grande Porto: uma perspectiva relacional"*, in Análise Social, vol XXVII (115), pp. 191-205.

VENUTI,G (1994), La Terza Generazione dell' Urbanistica, Franco Angeli, Milano.

FONTES ESTATÍSTICAS

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA:

- X Recenseamento Geral da População, 1960, tomo I, vol.1.
- X Recenseamento Geral da População, 1960, tomo II
- 11° Recenseamento da População, 1970, estimativa a 20%, vol.1.
- 1° Recenseamento da Habitação, 1970, estimativa a 20%.
- XII Recenseamento Geral da População, 1981.
- II Recenseamento Geral da Habitação, 1981.
- XIII Recenseamento Geral da População, 1991.
- III Recenseamento Geral da Habitação, 1991.
- Classificação Portuguesa das Actividades Económicas (Cae-Ver.2), 1992.
- Estimativas da População Residente, 1997.
- Anuário Estatístico da Região do Norte, 1997.

JUNTA AUTÓNOMA DAS ESTRADAS -JAE

- Recenseamento do tráfego, 1965 a 1997.

PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação

Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Jan/99, *"Bom nível de vendas no Arrábida Place"*, Lisboa, pp.77-78.

Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Maio/99, *"Amorim Imobiliária: Os volumes do negócio"*, Lisboa, pp.60.

Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Maio/99, *"Marketing Imobiliário em debate: Os passos anunciados para o próximo século"*, Lisboa, pp.42-43.

Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Maio/99, *"Sonae Imobiliária remodela Cascaishopping: Na mudança dos tempos e das vontades"* , Lisboa, pp. 46-47.

Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Fev/ 99, *"Menos obras públicas em 1998"*, Lisboa, pp.38-41.

Revista Imobiliária - Magazine de Negócios; Arquitectura; Habitação, Fev/ 99, *"Urbanismo, Geopolítica e Regionalização"*, Lisboa, pp.56

Revista Fortunas e negócios

Revista Fortunas e negócios, Maio1999, *" Merchandising cultural",* Lisboa, pp.182-184.

Revista Negócios e Franchising

Revista Negócios e Franchising, nº1, Jan/Fev 1999, *"Manual do futuro franchisado",* Lisboa, pp.50-53.

Revista Negócios e Franchising, nº1, Jan/Fev 1999, *"Será que está preparado para ser empresário?"*, Lisboa, pp.54-58.

SITES / ENDEREÇOS ELECTRÓNICOS

- http://www.amp.pt
- http://www.amp.pt/amp/livro/cap8_2p2.htm
- http://www.expresso.pt
- http://www.publico.pt
- http://www.jn.pt
- http://www.arquivojn.pt
- http://www.noticias.sapo.pt
- http://www.sapo.pt
- http://www.apcc.pt
- http://www.sapo.pt/empresas/centroscomerciais
- http://www.snig.cnig.pt
- http://www.cnig.pt/html/centro_de_documentaçao.html
- http://www.igeoe.pt
- http://www.ccr-n.pt

ANEXOS

Quadro 28 - Processos de construções por vias na freguesia de Canidelo (1994-98)

Vias	Blocos Habitacionais	%	Moradias	%	Total	%
Rua Espinhais	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua Campo Novo	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua Pedra Escura	4	1.5	1	0.6	5	1.1
Rua Nova de Salgueiros	3	1.1	0	0	3	0.6
Travessa de Salgueiros	3	1.1	0	0	3	0.6
Av. Beira Mar	9	3.4	0	0	9	2.1
Rua do Agro	4	1.5	0	0	4	0.9
Travessa do Agro	0	0	1	0.6	1	0.2
Rua da Pedra Torta	3	1.1	5	3.0	8	1.8
Rua dos Canastreiros	3	1.1	4	2.4	7	1.6
Rua do Fontão	4	1.5	10	6.0	14	3.2
Rua de Salgueiros	6	2.2	13	7.8	19	4.4
Rua de Sampaio	7	2.6	5	3.0	12	2.7
Rua do Picão	7	2.6	11	6.6	18	4.1
Rua da Pedra Alta	8	3.0	6	3.6	14	3.2
Rua do Espinheiro	7	2.6	4	2.4	11	2.5
Rua Nova de Alvites	2	0.75	1	0.6	3	0.6
Rua Encosta do Sol	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua Dr.José R. Magalhães	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua de Bustes	12	4.5	17	10.3	29	6.7
Rua do Meiral	13	4.9	3	1.8	16	3.7
Rua Campo do Monte	1	0.3	3	1.8	4	0.9
Travessa Arca de Noé	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua Arca de Noé	6	2.2	5	3.0	11	2.5
Rua Tenente Valadim	3	1.1	4	2.4	7	1.6
Travessa do Pinheiral	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua Padre Brito	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Alto das Chaquedas	3	1.1	3	1.8	6	1.3
Rua do Flower	2	0.75	4	2.4	6	1.3
Travessa do Rodelo	0	0	1	0.6	1	0.2
Rua de Lavadores	4	1.5	1	0.6	5	1.1
Rua Estamparia de Lavadores	5	1.8	0	0	5	1.1
Rua Marques Gomes	8	3.0	5	3.0	13	3.0
Rua da Bélgica	29	10.9	3	1.8	32	7.4
Rua Padre Brito	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua do Viso	2	0.75	1	0.6	3	0.6
Rua Chãos Vermelhos	8	3.0	4	2.4	12	2.7
Rua Hermengarda Seabra	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua A. Recreativa Alumiara	0	0	2	1.2	2	0.46
Rua Monte da Luz	2	0.75	8	4.8	10	2.3
Rua do Cerro	3	1.1	2	1.2	5	1.1
Rua de Barbeitos	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua da Paz	4	1.5	1	0.6	5	1.1
Rua dos 4 Caminhos	2	0.75	2	1.2	4	0.9
Rua do Fojo	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua do Telhal	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Nova Serra	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Thom	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Entre Muros	1	0.3	1	0.6	2	0.46
Rua Belmonte	2	0.75	1	0.6	3	0.6
Rua Leira Longa	1	0.3	0	0	1	0.2

Rua Barreiro	1	0.3	0	0	1	0.2
Travessa Sub-Ribas	2	0.75	2	1.2	4	0.9
Rua da Serra	7	2.6	4	2.4	11	2.5
Rua Zamboeiras	2	0.75	2	1.2	4	0.9
Travessa Nova da Pena	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Nova do Paniceiro	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Escola de Sampaio	0	0	1	0.6	1	0.2
Rua Cova da Silva	5	1.8	0	0	5	1.1
Rua/lugar da Alumiara	3	1.1	1	0.6	4	0.9
Rua da Cavada	2	0.75	1	0.6	3	0.6
Travessa do Campo Monte	2	0.75	0	0	2	0.46
Rua Margarida Silva Cruz	0	0	2	1.2	2	0.46
Rua da Associação da Afurada	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Jorge Dias	4	1.5	0	0	4	0.9
Rua da Bela Vista	0	0	1	0.6	1	0.2
Rua Manuel Salgueiral	3	1.1	0	0	3	0.6
Rua do Rodelo	1	0.3	2	1.2	3	0.6
Rua de Lagos	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua da Liberdade	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua da Nora	1	0.3	0	0	1	0.2
Largo S.André	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua da Vista Alegre	0	0	3	1.8	3	0.6
Rua Ant.Ferreira Braga Junior	4	1.5	0	0	4	0.9
Lugar de Canidelo	0	0	1	0.6	1	0.2
Recanto das Bouças	0	0	2	1.2	2	0.46
Rua das Bouças	3	1.1	0	0	3	0.6
Rua das Areias do Cabedelo	1	0.3	1	0.6	2	0.46
Rua Nova dos Funcheiros	0	0	1	0.6	1	0.2
Rua de 3 Salgueiros	0	0	1	0.6	1	0.2
Rua do Monte	1	0.3	0	0	1	0.2
Travessa Cova da Raposa	1	0.3	0	0	1	0.2
Lugar do Verdinho	1	0.3	3	1.8	4	0.9
Rua das Chieiras	1	0.3	1	0.6	2	0.46
Rua Ribeira de Canidelo	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua Lago Linho	1	0.3	0	0	1	0.2
Rua dos Sobreiros	4	1.5	0	0	4	0.9
Rua do Barreiro	2	0.75	1	0.6	3	0.6
Rua Posto Emissor	1	0.3	0	0	1	0.2
Lugar do Paniceiro	1	0.3	1	0.6	2	0.46
Rua dos Fortes	0	0	1	0.6	1	0.2
Rua das Souselas	0	0	1	0.6	1	0.2

Fonte: CMG -Registo de processos de concessão de licenças de obras

ÍNDICE DAS FIGURAS E MAPAS

Nº		Pág.
1	Mapa "The Urban and Regional Archipelago"	28
2	Metrópole fragmentada	36
3	Rede viária da Aglomeração Urbana do Porto (Itinerários Principais)	38
4	Estruturas Urbanas da Aglomeração Urbana do Porto	38
5	Mapa de Enquadramento	39
6	Mapa da quadrícula das cartas da área de estudo	40
7	Esquema Rodoviário da Região do Porto (década de 80)	45
8	Mapa da Taxa de Variação da AMP (1960/70)	48
9	Mapa da Taxa de Variação da AMP (1970/81)	48
10	Mapa da Taxa de Variação da AMP (1981/91)	48
11	Mapa da Taxa de Variação da AMP (1991/97)	48
12	Rede viária de Vila Nova de Gaia	59
13	Mapa das Tendências Espaciais do Crescimento Demográfico Intra-metropolitano (1981/1991)	62
14	Mapa das Tendências Espaciais do Crescimento Demográfico Intra-metropolitano (1991/1997)	64
15	Mapa das Tendências Espaciais do Crescimento Demográfico Intra-concelhio (1981/1991)	66
16	Perímetros de Expansão dos Aglomerados e esquema viário prévio de V.N.G	68
17	Proposta de delimitação dos aglomerados	69
18	Mapa das Estruturas Urbanas da Aglomeração Urbana do Porto	97
19	Mapa das Estruturas Urbanas na Área Envolvente ao Nó Rodoviário da Afurada	98
20	Mapa de sobreposição da Carta de Ordenamento com o cadastro digitalizado dos estudos de caso	105
21	Mapa de Localização dos estudos de caso segundo as décadas de construção	113
22	Mapa de Localização dos estudos de caso das diferentes Estruturas Urbanas	114
23	Traçado do esquema viário actual de V.N.G	151
24	Traçado do esquema viário actual da AMP	152

25	Estudo do traçado viário de V.N.G, 1966	153
26	Esboço corográfico do esquema viário de V.N.G, 1967	153
27	Traçado do nó rodoviário da Afurada através do levantamento aerofotogramétrico por via numérica, 1990	154
28	Traçado do nó rodoviário da Afurada actual, 1999	154
29	Traçado previsto no PU do canal da VL8 e respectivo cadastro	158
30	Pontos críticos nos acessos ao Arrábida Shopping	160
31	Alteração de traçados viários nos acessos ao Arrábida Shopping	160
32	Mapa das vias estudadas	165
33	Localização dos Centros Comerciais na AMP	181

ÍNDICE DAS FOTOGRAFIAS

Nº		Pág.
1	Cooperativa de Habitação "Tripeira"	103
2	Cooperativa de Habitação Económica - Municicoop	103
3	Quinta do Fojo	104
4	Construções em áreas sensíveis	115
5	Avanço dos loteamentos sobre conjuntos de pequenos lotes construídos com actividade agrícola familiar	115
6	Rupturas tipológicas e volumétricas e novos "arruamentos" em áreas de urbanização de génese ilegal	116
7	Contrastes da urbanização espontânea, aproveitando os traçados da malha viária rural	116
8	Melhoria do pavimento em vias de perfil irregular. Ausência ou descontinuidade de passeios e evolução na solução tradicional da rede eléctrica e telefónica	116
9 e10	Traçado irregular dos caminhos de forte declive. Pavimento de granito e muros a contornar os terrenos	116
11 e 12	Vielas no miolo urbano do antigo núcleo rural do Candal	117
13	Transformações pontuais das construções no núcleo histórico do Candal..	117
14 e 15	Os arruamentos sem saída e em "coul-de-sac", com pequenos jardins no centro, nos novos quarteirões de moradias	118
16	Edificações unifamiliares na encosta, barracas de génese ilegal e condomínio fechado no topo da encosta	119
17	Alto contraste entre a urbanização da encosta e os novos conjuntos habitacionais de luxo. Vias sinuosas de forte declive	119
18	"Resistências" no núcleo tradicional da Afurada: habitações e tanque público	119
19 e 20	Edificado mais recente, predominantemente, de moradias de r/c +2 pisos. Contraste entre a urbanização espontânea e os novos blocos dos Jardins da Arrábida	120
21	Loteamentos de génese ilegal, na proximidade da Rua de Bustes	121

22 Moradias unifamiliares de génese ilegal no Bairro do Picão..... 122
23 Moradias unifamiliares mais recentes e de génese ilegal no Bairro do Picão..... 122
24 Habitações unifamiliares do Bairro dos Pescadores..... 124
25 Habitações unifamiliares do Bairro do Cavaco I..... 125
26 Habitações multifamiliares no Bairro do Cavaco II..... 125
27 e 28 Habitações multifamiliares do Bairro da Simopre. Contraste com o tecido unifamiliar preexistente..... 127
29 Pormenor do tecido preexistente. Pequenas lojas e habitação no 1° andar.. 128
30 Centro Comercial Arrábida: galeria comercial em decadência..... 129
31 e 32 Contraste no tipo de construção: novos loteamentos residenciais de alta densidade e antigas construções..... 130
33 Habitação multifamiliar (blocos)..... 130
34 Habitação multifamiliar e conjuntos de residências multifamiliares geminadas..... 131
35 e 36 Jardins da Arrábida: densificação e contraste com a urbanização preexistente..... 134
37 "Colagem" entre grandes superfícies comerciais e os novos conjuntos habitacionais de luxo..... 134
38 Arrábida - Place - Condomínio fechado. Localização "encravada" no nó viário da Afurada..... 136
39 Dispersão fragmentada da cota superior da encosta na margem sul da Arrábida: da direita para a esquerda, condomínio fechado, centro comercial e escritórios, bairro residencial dos anos 70 (Simopre)..... 136
40 Quinta das Chãs - condomínio fechado..... 137
41 e 42 Quinta das Chãs, contraste com o tecido preexistente o Bairro dos Pescadores..... 137
43 Hotéis Novotel e Ibis, " encravados" no nó viário da Afurada..... 139
44 e 45 Centro Comercial Carrefour: plataforma artificial de suporte do estacionamento e do centro comercial. Perspectiva dos blocos residenciais dos Jardins da Arrábida..... 142
46 Pormenor do muro divisório entre a urbanização da Simopre e o Arrábida Shopping..... 144

47 Rampa de acesso ao estacionamento: pormenor da proximidade de edificação entre os dois empreendimentos 145
48 e 49 Centro Comercial Arrábida Shopping 147
50 Ponte da Arrábida e nó rodoviário da Afurada 150
51 Troço rápido da VL8 156
52 Troço da Avenida urbana VL8 156
53 e 54 Habitação multifamiliar recente e a crescente multifuncionalidade nas lojas do r/c 166
55 e 56 Traçado irregular do perfil transversal da via: Rua da Bélgica 167
57 e 58 Conjuntos habitacionais recentes de condomínios fechados 167
59 Perfil transversal irregular da via 168
60 e 61 Predominância da habitação multifamiliar numa das margens da via. Contraste com o bairro de moradias na face oposta 168
62 e 63 Diferentes alinhamentos na edificação. Perfil transversal irregular da via.. 169
64 Rua Manuel Marques Gomes: predominância de moradias 170
65 Alameda dos Jardins da Arrábida: traçado rectilíneo da via 170
66 Edifício de escritórios resultante de um processo de colmatação/renovação urbana 176
67 Edifício Eça: processo de colmatação /renovação urbana 177
68 Bairro de moradias. Abertura de novas vias e novas frentes de urbanização 178
69 Golfe da Quinta do Fojo 188
70 Edifício montra 188
71 Bomba de gasolina 189
72 Fachada do edifício industrial, em parte recuperado, na frente de rio 195
73 Fachada principal da Empresa Electrocerâmica 197
74 e 75 Pormenor das fachadas recuperadas dos armazéns da Empresa Electrocerâmica 197
76 e 77 Pormenor dos espaços interiores recuperados para empresas de serviços e comércio 197
78 e 79 Pormenor dos espaços interiores dos armazéns recuperados 198

ÍNDICE DOS GRÁFICOS

N °		Pág.
1	Distribuição Relativa da População Residente por concelhos na AMP (1900-1997)	42
2	Evolução do Crescimento Fisiológico na AMP (1981-1997)	43
3	Tráfego Médio Diário na Ponte da Arrábida (1965-1997)	58
4	Distribuição da População Residente na AMP (1997)	60
5	Evolução da População Residente por freguesias no concelho de V.N.G (1960-1991)	65
6	Número de alojamentos clássicos no concelho de V.N.G (1960-1991)	82
7	Formas de Provisão da Habitação, nas freguesias de Canidelo e S.Pedro da Afurada (1988-1998)	87
8	Tipo de promotor nos processos de loteamentos, nas freguesias de Canidelo e S.Pedro da Afurada (1988-1998)	88
9	Número de Edifícios no concelho de V.N.G , 1981 e 1991	90
10	Edifícios segundo a época de construção, na AMP (1900-1991)	90
11	Evolução das licenças de processos de construção, nas freguesias de Canidelo e S.Pedro da Afurada (1988-1998)	185
12	Evolução das licenças de processos de loteamento, nas freguesias de Canidelo e S.Pedro da Afurada (1988-1998)	186

ÍNDICE DOS QUADROS

N º		Pág.
1	Variação da População 1950-1991 (Continente; Região Norte; AMP).....	41
2	Distribuição Relativa da População Residente por concelhos 1900-1997 (AMP).....	43
3	Evolução da População Residente no Concelho do Porto 1960-1996.....	47
4	Trocas Inter-concelhias com origem e/ou destino nos concelhos da AMP (1985-1991).....	50
5	Mobilidade Residencial Inter - concelhia na AMP (1985-1991).....	51
6	Indicadores de Evolução Demográfica (1981-1991).....	52
7	Indicadores de Evolução Demográfica (1991-1997).....	53
8	Indicadores de Evolução Demográfica (1960-1970).....	54
9	População Residente Empregada, Emprego, Mobilidade e Atracção, 1991 (AMP).....	55
10	Estrutura do Parque Habitacional na AMP (1991).....	71
11	Variação das Características do Parque Habitacional na AMP (1981-1991)...	73
12	Formas de Provisão da Habitação, no Continente e AMP (1976-1993).....	75
13	Participação das Cooperativas na Produção Nacional de Habitação.....	79
14	Cooperativas da Área Metropolitana do Porto (1973-1998).....	80
15	Alojamentos clássicos de residência habitual segundo Entidade Proprietária (1981-1991).....	83
16	Situação habitacional das Famílias (1981-1991).....	84
17	Promoção de Habitação Social em V.N.G. (1987-1998).....	85
18	Edifícios por tipo e número de alojamentos na AMP (1981 e 1991).....	88
19	Edifícios segundo os pavimentos na AMP (1991).....	89
20	Tipologia dos Centros Comerciais na Envolvente ao Nó Rodoviário da Afurada.....	141
21	Processos de construção, por vias, na freguesia de Canidelo (1994-1998).....	163
22	Processos de construção, por vias, na freguesia de S.Pedro da Afurada (1994-1998).....	164
23	Efeitos das Transformações da Organização do Tecido Comercial e Serviços, na área envolvente ao nó rodoviário da Afurada.....	190