

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

FAUP . ANO LECTIVO 2011/2012

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL
A macroestrutura viária como catalisador do desenvolvimento territorial

Cláudia Sofia Teixeira de Sousa

à minha família,

aos amigos,

ao professor Álvaro Domingues pelo tempo disponibilizado,

e à Câmara Municipal de Braga pelos elementos cedidos e que permitiram a execução do trabalho

ORIENTADOR

PROFESSOR DOUTOR ÁLVARO DOMINGUES



mantenha-se à esquerda...

SUMÁRIO

Abstract	9
1. Introdução	13
2. A introdução da macroestrutura viária no território	35
2.1. Desadequação, incompatibilidades e confronto das diferentes escalas	39
2.2. Consequências e a problemática destes processos de transformação territorial	40
3. O potencial das vias arteriais	45
3.1. Transformação das dinâmicas territoriais	47
3.2. Transformação da “paisagem”. A introdução de novos valores paisagísticos e de identidade local – da igreja ao shopping	53
4. O caso de estudo	63
4.1. Braga como núcleo estruturador e de referência para o caso de estudo	65
4.2. Factores e expectativas de mudança territorial: o crescimento suscitado por intervenções marcantes no território	82
4.3. A estrutura viária: da macroestrutura viária à rede capilar	97
4.4. O tecido urbano de Dume	117
4.5. Imagens marcantes da “nova” territorialidade: o estádio de Braga e outros casos relevantes	121
5. O potencial de desenvolvimento territorial da área de estudo. A sua importância para o processo da urbanização	147
5.1. A “vocação” do local. Polaridade, contínuo urbano ou especializa�o da oferta?	148
5.2. O solo agrícola. Qual o seu valor neste processo de transforma�o do território. A memória paisagística	155
5.3. A qualidade das vivências. A possibilidade que representa para as popula�es as transforma�es suscitadas por este processo	158
5.4. Previsão de tendência de evolu�o	162
6. Reflexão final	181
7. Anexos	186
8. Notas Bibliográficas	210
9. Bibliografia	215



1. Ambrogio Lorenzetti – representações da cidade e do campo (fresco, Siena, Palácio Público – Sala dos Nove, 1337-1340) “Efeitos do bom governo na cidade e no campo”; para uma explicação dos frescos ver, entre outros, DEBBY, (2001); STARN, (1987), Ver também INGERSOLL, R. (s/d).
Fonte das imagens: commons.wikimedia.org



RESUMO

A cidade, enquanto “interior”, com um limite que a confina e dentro da qual se organiza uma sociedade segundo uma forma de poder perdeu-se. Hoje convivemos com “um vasto domínio *“sem lugares nem limites”*, organizado por redes de interconexões percorridas por fluxos e onde a sociabilidade e a relação não se baseiam na proximidade física, na vizinhança, mas no movimento”¹

É a era da urbanização extensiva.

“A Urbanização Extensiva traduz este “desconfinamento” da cidade – i.e., da cidade como um “corpo” com forma, limites, centro e processos de auto-regulação -, e uma progressiva erosão dos conceitos e das qualidades habitualmente conferidas aos “lugares”, à proximidade e à distância física, e à demarcação de limites. A urbanização extensiva traduz também uma descolagem entre a “urbis” (a edificação), e a “civitas” ou a “polis” (a sociedade e o modo como se organiza). Diferentemente da representação de Lorenzetti, o território da urbanização sem limites é um território de muitos “governos” e formas de regulação, ou, usando as palavras de Innerarity, o quadro espacial do descentramento da própria acção política (INNERARITY, 2002, 2006).

O urbano, dentro da polissemia que o caracteriza, não é mais do que o modo dominante de territorialização da sociedade. Ora, essa territorialização mobiliza espaços cada vez mais extensos e intensamente percorridos. O aumento dramático da mobilidade (física e informacional), permite modos de organização que antes estavam muito dependentes da proximidade física e da aglomeração. A perda de certos atritos territoriais – traduzida nos conceitos de espaço de fluxos ou espaço relacional – mobiliza lógicas muito diversas de territorialização, de espacialização dos modos de organização social.

A grande escala territorial da Urbanização Extensiva não é apenas a representação da urbanização em territórios “desconfinados”, é, sobretudo, um âmbito geográfico pertinente para perceber as múltiplas dimensões que estruturam as dinâmicas e processos, i.e., o campo de forças territorial que actua sobre a escala micro dos “lugares” e das suas transformações. A grande escala permite, assim, contextualizar as intervenções micro (projectos urbanos, novas urbanizações, transformação de urbanizações existentes, etc.), percebendo de que modo se conectam aos sistemas infraestruturais e de mobilidade, aos sistemas biofísicos, e aos sistemas económicos mais vastos e dentro dos quais se integram.”²

O caso de estudo em questão é representativo deste processo de urbanização actual, e reflexo das tendências de evolução ditadas por atitudes relativas ao desenho do território que se têm vindo a tomar nas últimas décadas.

A estrutura viária adquire uma importância fundamental, não só pela presença evidente que tem no caso

estudado mas também, numa visão mais generalizada, pelo papel que desempenha no desenvolvimento das cidades actuais e para a conformação da sua “urbanidade”. A análise e compreensão desta torna-se decisiva para apoiar todo o restante processo que se pretende desenvolver com a presente dissertação. É a partir deste prisma que toda a questão se coloca. Como a presença destes elementos de tão forte dimensão e impacto para o território podem constituir um factor condicionante, apesar de todas as facilidades que trazem em si associadas - a facilidade de deslocação e o facto de permitir a populações mais distantes um mais rápido acesso às cidades -, estas representam ao mesmo tempo um forte potencial para o desenvolvimento das áreas que lhes são adjacentes. Em último caso, são os novos motores de desenvolvimento e transformação do território, instrumentos para a manipulação e produção da “urbanidade” do território actual. Com a presença de um elemento de tal escala no território, tudo em seu torno acaba por ser influenciado - por essa mesma facilidade de criar nos territórios até agora isolados, novas dinâmicas, através da mobilidade de pessoas, informação, bens e energia que permitem - e é segundo esta nova lógica de “produção” territorial que se produzem também novas imagens dessa territorialidade.

Uma particularidade que torna o exemplo estudado distinto de outros a que se poderia assemelhar, está na existência de um elemento que, nos últimos anos, tem vindo a ser a principal determinante para a produção de uma nova imagem e, por conseguinte, para a alteração de alguns dos valores de identidade - o estádio municipal de Braga projectado pelo arquitecto Eduardo Souto de Moura. Outros exemplos se seguiram, de não tão significativa importância até à data, atestando as profundas alterações que um dispositivo como a estrutura viária pode gerar no solo. É na escala das intervenções que reside a grande mudança. A rede viária capilar que outrora geria as ligações do pequeno aglomerado habitacional com a cidade passa a ocupar um papel secundário. A convivência de duas escalas tão distintas numa transição tão abrupta dita o processo de transformação dos elementos produtores de identidade: o pequeno aglomerado habitacional; a igreja; a “Rua da Estrada”; para agora se guiar pela “Via Rápida”, e os grandes dispositivos que se vão semeando ao longo das suas áreas de influência - o Centro Comercial, os armazéns, as novas áreas de desenvolvimento industrial, e ainda as áreas habitacionais construídas a uma escala de intervenção massiva.

O caso de estudo é-me particularmente interessante pela proximidade física e emocional com o local, que me permite ter um maior conhecimento e noção do processo de transformação ao longo dos últimos (quase 20) anos. Por outro lado, o caso também se revela bastante interessante pela sua actualidade e potencial que representa para o desenvolvimento de um novo sector integrante de cidade. Agora, a sua análise de um ponto de vista do arquitecto ou urbanista, o mais desligada possível do laço afectivo que acarreta, torna-se do maior interesse.



ABSTRACT

The city, as an “interior”, with a limit that confines it and within which a society is organized according to a form of power has been lost. Today we live among “a vast domain “without places or limits”, organized by networks of interconnections traveled by fluxes and where sociability and relation aren’t based in physical proximity, in the surroundings, but in movement”¹

It’s the era of the extensive urbanization.

“The Extensive Urbanization translates this “displacement” of the city -, of the city as a “body” with a shape, boundaries, center and processes of self-regulation -, and a progressive loss of the concepts and qualities usually given to the “places”, to proximity and physical distance, and to the establishment of limits. Extensive urbanization translates also a loss of relation between “urbis” (the construction), and “civitas” or “polis” (society and the way it is organized). Different from Lorenzetti’s representation the ground of urbanization without limits is a field of many “governments” and forms of regulation, or using the words of Innerarity, the spacial representation of political action’s decentering (INNERARITY, 2002, 2006).

Urban, within the dialectical field that characterizes it, is nothing but the dominant way of society’s territorial expression. This territorial expression is requiring each time extensive and heavily traveled spaces.

The dramatic increase of mobility (physical and informational) allows ways of organization that relied before profoundly in physical proximity and concentration. The loss of some territorial frictions – translated in the concepts of flux spaces or relational spaces – demands a variety of territory ground appropriation logics, of the physical translation of social organization ways.

The major territorial scale of the Extensive Urbanization is mostly a geographical domain to understand the multiplicity of dimensions that structure processes and dynamics, the territorial forces that influences the micro scale of “places” and its transformations.

The bigger scale allows contextualizing the micro interventions, understanding in which way mobility and infrastructural systems connect to biophysical systems, and to wider economical systems in which they are integrated.”²

The area of study represents this process of contemporary urbanization and reflects the evolution tendencies drawn by territory planning of the past decades.

Road infrastructure acquires a fundamental importance by its presence in the area of study but also for the role played in city development and contribution to its form. The analysis and comprehension of this element becomes decisive to support the whole process of investigation that this essay pretends to approach.

And it's from this point of view that the whole subject is developed.

As the presence of these elements of such dimension and impact in the territory may represent a negative factor, despite all the benefits that they may bring – the easy and fast access to cities to a wider no. of population – they represent at the same time a strong potential for the future development of its surrounding areas. They are the new motors of development and territorial transformation, instruments for the manipulation and production of contemporary urbanity. With the presence of an element provided of such scale, everything around it will eventually be influenced and it's according to this new territorial “production” logic that are produced also the new images of that territoriality.

The difference of the area of study to all other examples relies in the existence of an element responsible for the production, in the past few years, of a new image and as a consequence, responsible towards the changing of the identity values – the new municipal stadium of Braga, project of the architect Eduardo Souto de Moura. Other examples of not such importance will follow, proving the profound alterations that road infrastructure may generate on the ground. And the difference is now in the scale of the interventions.

Smaller hierarchy road infrastructure has now a secondary role. The acquaintanceship of such different scales, in a harsh transition between both, implies the transformation process of identity values: the “Rua da Estrada” that is now replaced by newer and faster roads; the big scale developments that appear around its surroundings – the Mall, the new industrial development areas, residential areas built in a massive scale.

The area of study is particularly interesting to me due to the physical and personal proximity towards the area that allows me a wider knowledge and awareness of the transformation process during the past (20) years. On the other side, this case reveals itself to be extremely interesting for its contemporaneity and potential that represents in the process of development as a new sector in the city structure. Now, its analysis from the architect or urbanist point of view, disconnected from the emotional relation that is implied, becomes of a great value.



1. INTRODUÇÃO

Apresentado o âmbito geral do trabalho, interessa compreender de que forma, todos os factores expostos se relacionam entre si, e de que modo a sua articulação se pode traduzir em forma da produção teórica (-prática) que se pretende para um exercício desta natureza, que é um trabalho final de curso.

A escolha do tema pareceu-me do maior interesse pelo facto já referido de que o processo que aqui se pretende retratar ser reflexo de transformações actuais no território, enquanto consequência directa da sociedade que somos hoje, assim como da esfera global que nos integra num sistema mais alargado de uma rede de cidades que estabelecem entre si trocas económicas, de bens e serviços, a um nível nacional, europeu e mundial.

Antes da questão da habitação, do edifício enquanto objecto arquitectónico que serve a sociedade, um domínio público ou privado, enquanto lugar das vivências e espaço da sociabilidade, o Planeamento Urbano e a territorialidade apresentam-se como o primeiro nível desta rede de factores interligados e de relações recíprocas.

Porque é na extensão da territorialidade que as primeiras relações humanas e sociais se estabelecem, as cidades são o que são pela contextualização e inserção territorial específica que conhecem. É na resultante desta inserção territorial que se escreve a história das cidades, pelas relações que, em determinado momento, estabeleceram com os factores a si exteriores.

É deste princípio que parte o trabalho aqui desenvolvido.

Considerando que a cidade não é um elemento territorial independente e desligado de todas e quaisquer condicionantes, importa compreender e tomar conhecimento de todos os factores que possam ter contribuído para a sua conformação física e territorial. Acima de tudo, compreender que a cidade é a materialização de um conceito mais geral e abstracto, que é a sociedade. Sociedade enquanto um grupo de indivíduos que, mediante normas sociais se relacionam e estabelecem laços de familiaridade, afectividade, relação, e trocas económicas.

A apropriação territorial é o resultado das necessidades impostas por essas relações que se foram estabelecendo e desenvolvendo, em curtos ou longos espaços temporais, em determinado contexto físico e geográfico.

Deste modo, antes de se alcançar o nosso objectivo final de estudo, importa conhecer o contexto mais geral em que este se insere – a cidade de Braga.

Mais do que conhecer a conformação territorial que dá lugar à localização específica do objecto de estudo, numa descrição espacial puramente física e relacional, questões como a morfologia do território,

a evolução demográfica, a estrutura etária da população, a densidade populacional, o peso dos três sectores da economia, e o parque habitacional são factores não directamente relacionados com o tema do Planeamento Urbano mas que, no entanto, condicionam e se reflectem na territorialidade.

Num segundo momento importa perceber que estes factores, para além de terem um reflexo na cidade enquanto unidade territorial e geográfica, se manifestam com ligeiras alterações dentro desse mesmo contexto mais geral. Assim compreende-se melhor o caso de estudo que, para além de resultar de um conjunto de factores que se articulam, é também detentor de características únicas e específicas daquele contexto físico que, podem já não se verificar a um raio de 1km de distância.

O caso de estudo, correspondente à área geográfica da freguesia de Dume, foi analisado partindo desse contexto em que se insere, permitindo perceber o porquê de algumas situações que se apresentam hoje em dia.

Dume, enquanto unidade territorial de um contexto geográfico particular, contém muitos elementos que ultrapassam a sua escala territorial diminuta inserindo-o numa rede territorial que se estende a nível regional, daí a previsão que se faça para uma crescente importância desta zona dentro do contexto da cidade de Braga.

O estudo incide na importância da infraestrutura viária de grande porte para as mudanças ao nível do território que hoje em dia se verificam, porém, explorando-se o lado menos conhecido do potencial que esta mesma condicionante representa.

Directamente com este elemento relaciona-se toda a restante infraestrutura viária, média e capilar, recente ou anterior a todas estas transformações e intervenções no território.

Partindo deste ponto de análise relacionam-se outros tantos factores que integram aquela realidade particular:

- Os elementos de identidade e valores paisagísticos produtores de imagem; os novos elementos produtores de identidade e de referência territorial;
- As novas áreas de desenvolvimento industrial;
- As novas formas de construção do território (é mais geral e relaciona-se com os pontos anteriores também); as novas formas de construção da habitabilidade no território;
- A mudança da escala das intervenções; desadequações e incompatibilidades entre os diferentes tempos e escalas;
- A “paisagem”; qual o lugar das imagens e o papel da “paisagem” tradicional no novo território e nas formas de construir o “urbano”;
- O uso do solo anteriormente agrícola; a adaptação destes terrenos às transformações que tomam lugar



à sua volta.

- A arquitectura enquanto instrumento para produzir intervenções notáveis no território, e assim produzir transformações nas suas dinâmicas territoriais.

O desenvolvimento do trabalho fez-se fortemente apoiado em bibliografia de referência para a área mas também com recurso à recolha de material fotográfico no local, assim como de material cartográfico cedido pela Câmara Municipal de Braga.

A manipulação da cartografia, através dos diferentes layers respeitantes aos diferentes sistemas constituintes da cidade (vias de circulação, edificado, terrenos de uso agrícola, ...), permitiu alguma clareza de pensamento e objectividade para as ideias que se pretendia expor.

Noutros casos, teve que se proceder à execução desses mesmos elementos para, de um mesmo modo, se conseguir estabelecer um paralelo entre os diferentes elementos e tempos da análise, obtendo respostas mais apuradas.

Para a compreensão do contexto da cidade de Braga e da freguesia de Dume, como parte integrante desta unidade territorial coesa, teve uma grande importância o Relatório do PDM, de Maio de 2008, com a apresentação de dados estatísticos do INE e gráficos que permitem melhor compreender todas as noções mais abstractas dos números, percentagens, numa tradução física para o território.

Grande parte do interesse no desenvolvimento do trabalho, relativamente à opinião que se lança sobre aquela “nova” área da cidade surgiu da leitura do livro *A imagem da cidade*, de Kevin Lynch, onde o autor apresenta a cidade a partir da sua vertente imagética e da leitura que os cidadãos fazem dela, permitindo compreender quais são as leituras mais objectivas ou subjectivas, e quais os aspectos que contribuem para a formação de cada uma delas.

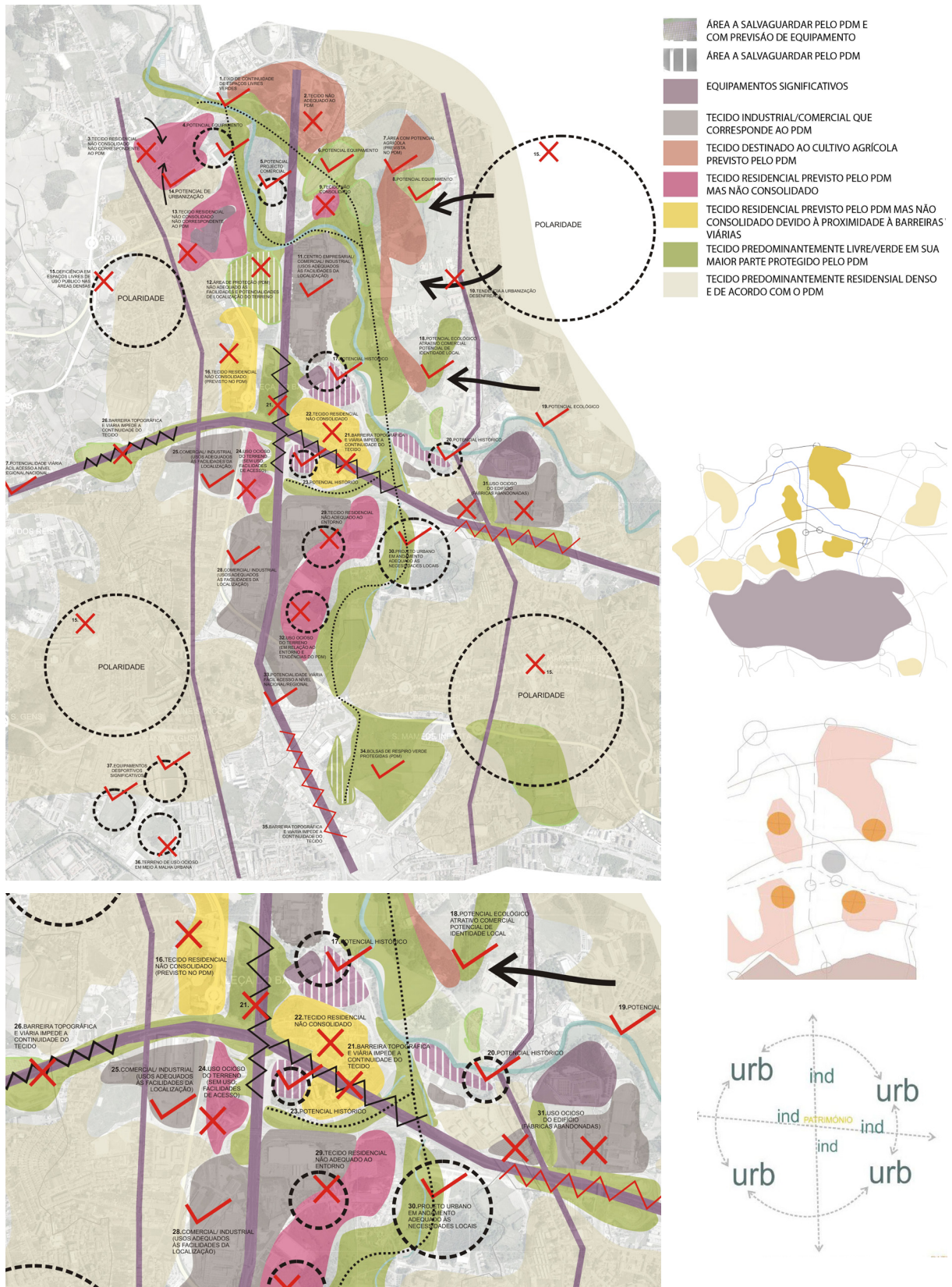
Aí, o autor defende a existência de cinco sistemas segundo os quais a cidade se constitui – vias, limites, bairros, cruzamentos, e pontos marcantes – e de que forma estes contribuem para a produção dessa imagem característica.

Ainda mais, o autor encara todo este processo de um ponto de vista do cidadão, dos utentes da cidade, o que demonstra um forte grau de envolvimento e proximidade que a análise estabelece entre a cidade e os seus utilizadores, sem ser uma mera teorização sobre a cidade.

Daí, a importância dos símbolos e de uma imagem de identidade da cidade.

Uma vez que a área em estudo se encontra em processo de “nascimento”, foi interessante esta referência ao autor para estabelecer um paralelo e compreender de que forma estes “sistemas” de que fala se manifestam na área ou, seria de interesse que se manifestassem, para um desenvolvimento futuro e equilibrado de uma nova zona de cidade. (Uma vez que a imagem e uma identidade definidas são características

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



1.1 Planta de diagnóstico territorial executado para Leça do Balio e áreas envolventes no âmbito da unidade curricular de Projecto V (ano lectivo 2010/2011 - Margarida Leão; Teresa Dias; Joana Pereira; Gabriela Amorim e Cláudia Sousa)

1.2 Esquemas de relação da inserção territorial da área do exercício prático na Área Metropolitana do Porto; e tradução esquemática da dinâmica local



1. INTRODUÇÃO

fundamentais para garantir o sucesso da integração de uma zona numa unidade mais alargada que é a cidade - evitando os processos de marginalização resultantes de desenvolvimentos megalómanos, desenquadrados e desadequados à realidade em que se integram ao produzir áreas desequilibradas de cidade.)

De igual importância para o despertar de interesse pelo caso de estudo abordado no presente trabalho, foi o exercício da unidade curricular de Projecto V que propunha a reconversão urbana para uma área territorial cujas potencialidades de desenvolvimento e dinâmicas urbanas estavam a ser postas em causa pelo próprio elemento potenciador desse desenvolvimento - a A4 e a N14 em Leça do Balio. As semelhanças entre os dois casos tornaram-se evidentes, especialmente tendo em conta a presença, em ambos, de eixos viários de grande importância territorial (local e regional). A diferença assumia-se na evolução temporal e grau de sedimentação territorial que cada um conheceu até hoje, sendo que no caso de Leça do Balio a estrutura urbana encontra-se já numa fase avançada de consolidação urbana (e daí o exercício proposto ser o de uma reconversão e reabilitação urbanas). Pelo contrário, na área de estudo escolhida para o desenvolvimento do trabalho, apesar de existirem também elementos da estrutura urbana estáveis, percebem-se ainda muitas hesitações e um potencial de desenvolvimento muito forte. É nesta vertente que o exercício encontra o seu interesse: de que forma podemos, através de um caso semelhante, prever um desenvolvimento para a área, conhecendo desde já os factores que lhe poderão ser benéficos ou prejudiciais ao desenvolvimento.

O desenvolvimento do exercício acaba por se aproximar de uma forma interessante de abordar as questões da estratégia, do desenho, e planeamento urbano.

A progressão do trabalho fez-se alternadamente explorando os variados temas, até porque todos eles se interrelacionam, explorando para alguns o material gráfico de apoio e para outros a bibliografia de referência. O seu objectivo final não será, de todo, o de chegar a uma conclusão encerrada sobre os temas abordados e sobre a situação actual da zona de estudo, mas antes um exercício mais livre de compreensão e entusiasmo sobre o potencial de desenvolvimento que a área representa (à semelhança de outros tantos casos de características similares, no território português).

Importa reter e considerar que o tema aqui retratado conta, para a sua caracterização, com múltiplos conceitos, complexos, e muitas vezes de relações recíprocas entre si sendo que, na discussão de uma vertente do problema é natural que lhe surjam associados outros conceitos previamente discutidos ou expostos sem que para isso se tornem repetitivos ou dispensáveis de serem enunciados.

Trata-se apenas de ver a questão sob as diferentes faces do prisma, sabendo que todos esses conceitos convergem, ultimamente, para o mesmo foco que é o Urbanismo, aqui entendido como um saber que nos

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





permite estudar uma sociedade e a sua relação com o território, através das materializações físicas que estabelece nesse mesmo território.

Deste modo apresentamos então alguns conceitos importantes a reter para a compreensão das questões que se levantam com o trabalho de investigação da zona:

Paisagem

A paisagem sempre se assumiu como um elemento produtor de identidade, chegando inclusive, com as grandes transformações que se têm vindo a registar no território nas últimas décadas, a ser posto em causa a “destruição” deste bem. Tal argumento tem sido posto em causa uma vez que a “paisagem” nem sempre, e na maioria dos casos, corresponde com um estado selvagem da natureza. Assim, aquilo que herdamos já não é sequer algo de “natural”.

“Das paisagens, dizia-se que eram registos visuais; marcas de um longo processo de modelação humana das condições naturais (a geologia, o solo, o clima, os rios, as montanhas,...). Os traços característicos da paisagem resultariam daquilo que nelas fosse mais permanente, sedimentado por modos de vida caracterizados pela sua estabilidade, pela tradição, pelo vernacular.”⁴

A paisagem não resulta apenas nos valores ecológicos e ambientais de um determinado contexto mas para ela contribuíam também as vivências dos indivíduos que desse contexto faziam parte.

No caso do Noroeste português, assim como em muitas outras regiões do país, esta paisagem ainda é fortemente caracterizada pelos elementos de valor ecológico e paisagísticos introduzidos pela predominância de um uso agrícola.

A paisagem não admite somente concepções relativas a algo de natureza selvagem ou ecológico. Podemos utilizá-lo para fazer referência a uma “paisagem urbana” ou “paisagem rural”, sendo que cada um dos conceitos necessita de um auxiliar – que são o “urbano” e o “rural” – para os caracterizar mais correctamente, permitindo fazer uma alusão depois a conceitos e imagens que são característicos a cada um dos casos – o arranha-céus ou uma área densamente edificada para o urbano, e o campo agrícola e o terreno disponível no caso do rural. Assim, “paisagem” assume-se, num outro momento, como introdutor de uma noção de ambiência, um contexto caracterizado por um conjunto de factores que dão a essa ambiência um carácter único e singular.

“Como a língua ou a história, a paisagem é um poderoso marcador identitário, uma casa comum.”⁵

“Entre outras coisas, a paisagem é registo da simultaneidade.”⁶

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





Imagem

Pode referir-se à imagem de um objecto ou edifício concreto; ou para fazer referência a um contexto, à imagem real deste ou àquela que cada um de nós dele faz; à imagem de um contexto geográfico particular, como uma cidade ou outro, enquanto resultante da conjugação de diversos factores de carácter físico ou simbólico que contribuem à formação dessa imagem.

Pode ser uma relação universal, abrangente a um grupo alargado de indivíduos, ou mais pessoal, cunhada pela experiência e vivência pessoal de cada indivíduo.

A “paisagem” enquanto valor caracterizador de ambiência e envolvente pode ser um desses elementos que contribuem à caracterização da imagem de uma determinada realidade.

Identidade (colectiva, do grupo, ou individual)

A identidade como conceito aplicável a diferentes dimensões: uma realidade física, um grupo de indivíduos, uma cidade, uma zona, uma região, uma sociedade por inteiro.

A identidade pode cruzar-se com a imagem ou podem mesmo coexistir como conceitos intrínsecos: uma identidade necessita de uma imagem, de um elemento que a ajude a definir-se ou a caracterizá-la, e são as imagens que povoam a cidade (cartazes de publicidade, edifícios, monumentos,...), dentro de uma vivência (regular) dos seus espaços, que contribuem à formação e caracterização dessa imagem.

Rural

Podemos considerá-lo como sendo aquele contexto onde a prática agrícola ainda tem um peso predominante enquanto sector de actividade comercial, e cuja presença seja marcante na “paisagem” e assuma a maioria dos valores ecológicos e paisagísticos desse mesmo contexto.

“Agrícola é a economia (os preços, as tecnologias de produção, os mercados, etc.). Rural é a cultura.”⁷

“rural (...) designa convencional e indistintamente algo de que é suposto ser a agricultura o suporte principal da economia e atributo cultural de uma sociedade dita camponesa ou, mais vagamente, de uma sociedade que se inscreve num território marcado pela actividade agrícola. (...)”

Rural também se usa como oposição de urbano, (...) designaria o lugar de partida do êxodo rural em direcção à urbanização intensa e rápida, e a agricultura conheceria uma tendência de mecanização, especialização, industrialização que acabaria com o campesinato e com as especificidades das sociedades e culturas camponesas, os seus territórios e paisagens tradicionais.”⁸

Relaciona-se também com *modos de vida* e um comportamento social do grupo, cujos hábitos são adquiridos e fortemente condicionados pela actividade económica desenvolvida (não é aquilo que fazem, é aquilo que são)⁹ Esta caracterização do modo de vida rural consegue traçar-se por meio do

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





reconhecimento de alguns traços de identidade como:

“- a agricultura como profissão e estado de vida ; a importância da natureza e do ritmo das estações;

- um mundo autónomo, independente e fechado;

- desconfiança face à quebra da rotina ou ao progresso técnico-social (...)

- a centralidade da família, do agregado doméstico e da vizinhança; (...)

- a forte identidade comunitária alicerçada na memória” ¹⁰ (e este será um factor muito importante para

o desenvolvimento de outros temas relacionados com o caso de estudo), entre outros. No entanto, a ideia que ainda hoje se faz destas comunidades e modos de vida rurais está fortemente condicionado por um ideal que se instituiu aquando do Estado Novo, e assim permaneceu arraigado no imaginário português até aos dias de hoje.¹¹

Urbano

*“Aquilo que chamamos urbano é polissémico, multi-escalar e responde simplesmente a modos dominantes da territorialização contemporânea da(s) sociedade(s).”*¹² Caracterizado geralmente por um aglomerado ou núcleo construído condensado, de grande dimensão e dotado de todas as condições, equipamentos e serviços que permitam uma habitabilidade, regra geral mais rica do que aquela que um contexto rural poderá oferecer, e onde as actividades do sector secundário e terciário da economia têm um peso mais significativo do que o do sector primário.

Tem uma vertente fortemente relacionada com a intensidade infraestrutural: a que serve os modos de vida da urbanidade actual, e tome ela a forma que tomar - pode ir desde o “wireless” que fornece os caminhos para a comunicação, totalmente fora de um domínio físico, até ao sistema viário arterial que imprime fortes vínculos com qualquer que seja a realidade em que se insere.

No entanto, a génese do conceito remonta a uma temporalidade ancestral, marcada por concepções sociais e modos de ver e definir o urbano muito distintos daqueles que se vêem hoje.

Os conceitos de *urbis*, *polis* e *civitas* são os que mais fortemente marcavam essa concepção primordial do que era a “cidade”:

A *polis*, que deu origem a palavras como política, entre outras, e que se relacionam com formas do exercício do poder, instituição, e regulação da esfera pública, e que noutros momentos da história da evolução urbana coincidiam estas instituições com o domínio físico da cidade, conhecem hoje manifestações muito distintas.

“As geografias dos lugares da organização da esfera pública e da política já não encontram na “cidade” nem o lugar geográfico, nem a organização social pertinentes para se perceber o descentramento e a instabilidade que caracterizam essas geografias”.¹³

*“Da civitas romana deriva a palavra cidadania que hoje tanto se procura e cuja perda tanto se lamenta como exemplificação discurso sobre o dito “espaço público” (...) entendido como o lugar físico e simbólico da reunião, de expressão, e de prática da cidadania. Na verdade, a des-territorialização da esfera pública e das práticas da cidadania, da pertença e do “estar em público”, oscila entre uma diversidade de cartografias e redes de multi-pertença social, de mediatização, de confinamento local ou de globalização, ou de individuação (BOURDIN, 2005). Neste contexto, a cidade ou a metrópolesão apenas geografias incertas, sem limites territoriais precisos e estáveis”.*¹⁴

Da *urbis*, provêm os termos de “urbe” e “urbanização”, utilizados por Ildefonso Cerdà *“para designar os assentamentos humanos e as acções de transformação/construção desses assentamentos. Urbano, apesar de outros sentidos culturais relacionados com práticas sociais e estilos de vida, designa, (...)a construção e as formas construídas. Esses espaços urbanos (...) são hoje colagens de territórios imensos e fragmentados”.*¹⁵

Uma das faces visíveis da urbanidade actual é o facto de a *urbis*, a *polis*, e a *civitas* já não coincidirem no mesmo espaços geográfico, confinado, e facilmente apreensível de outrora. Tal acontece pela multiplicação e complexificação dos processos de construção da urbanidade actual, que ditam a evolução do espaço urbano, também para uma situação complexa de formas e manifestações.

Podemos assim dizer que o “urbano” é, hoje em dia, e felizmente, quem sabe para nós, algo que abarca realidades, formas de pensar, viver, e se relacionar com a territorialidade (que é como quem diz, o nosso meio ambiente) muito distintas e variadas, que acaba por traduzir a sociedade multifacetada e mais rica que hoje vemos nascer e crescer. O “urbano” é, em última estância, algo de complexo, tal como o são o processo de crescimento e as formas de apropriação territorial da urbanização extensiva daquelas que eram, outrora, as “cidades” (na verdadeira acepção da palavra).

“Rurbanização”/“Desruralização”

Consiste num processo de apropriação territorial, geralmente na urbanização de solos que outrora eram “rurais”, dando-se, geralmente, a perda ou substituição do uso agrícola por outros usos funcionais e/ou actividades económicas. Este processo de substituição funcional acabava gerando, indirectamente, mutações de ordem social e nos modos de vida das populações¹⁶:

“existem pelo menos duas faces distintas que interessa iluminar para que se perceba melhor a profundidade das transformações em causa:

- a transformação ou desaparecimento da agricultura enquanto economia (produção, distribuição, consumo, sistemas e tecnologias de produção, produtos, preços, mercados, etc.);



*- a transformação da cultura rural enquanto modos de vida, visão do mundo, sistema de hábitos, crenças, tradições ou comportamentos.”*¹⁷

A mudança na paisagem será um registo dessa ampla transformação.

Urbanização

No presente trabalho optou-se recorrentemente por fazer referência a um conceito de “territorialidade” em detrimento de “urbanidade” ou “urbano”, quando se pretendia fazer uma alusão a situações em que, como no caso de estudo apresentado, coexistam situações de clara urbanidade - pela presença de um núcleo urbano de dimensão considerável e que esteja dotado de todos os equipamentos, serviços, e condições que assegurem e garantam uma vivência em ambiente totalmente urbano – com outras de uma malha urbana pouco desenvolvida, em dimensão e oferta funcional, e onde ainda persistam alguns resquícios de uma actividade agrícola outrora de presença predominante.

Esta “territorialidade” refere-se a um processo de transformação do território, geralmente numa tendência evolutiva do rural para o urbano, assim como pretende abarcar as novas formas de ocupação territorial que se têm vindo a registar nas últimas décadas.¹⁸

*“A urbanização extensiva denomina esta possibilidade totalmente contrária à imagem convencional de cidade como algo confinado, com uma forma, um centro e limites precisos e mapificáveis. A aglomeração é apenas uma das faces da urbanização e uma coisa que, durante séculos (ou mais), esteve dependente de um poder organizado, de uma muralha, da disponibilidade de água (aquedutos, cisternas, fontes), de haver um porto, um cruzamento de estradas, um rio navegável. Hoje, as muralhas (reais e mentais) são outras e existem várias navegações. A sociedade em rede organiza-se segundo sistemas de relações e a proximidade física ou a aglomeração são apenas uma das formas de facilitar essa relação mas não a única.”*¹⁹

Hipertexto

É definido como *“non-sequential writing (...), a series of text chunks connected by links which offer the reader different pathways”* Segundo Theodor Holm Nelson (1965) *“o site é um bloco de informação (ou lexia) que se insere numa rede de ligações (links) não necessariamente lineares, hierárquicas e sequenciais, ao qual se pode aceder de várias formas e através de diferentes sub-unidades de informação, abrangendo assim várias possibilidades de estabelecer nexos e produções de sentido. Estar “perto” ou “longe” de um site ou de um seu bloco de informação, não depende de uma proximidade/distância física ou de um obstáculo (...), mas da facilidade de aí aceder ou “acessar”, como agora se diz.”*²⁰

Esta descrição aparentemente vazia de sentido concreto e aplicável à realidade física da cidade é na verdade uma das melhores formas de caracterizar a urbanidade dos dias de hoje, assim como os seus processos de criação e transformação territoriais. A cidade não cresce necessariamente pela continuidade territorial, mas sim pela continuidade dos meios de comunicação e acessibilidade, não sendo na maioria das vezes perceptível a sua conformação enquanto unidade territorial mas mais como uma soma das suas partes, por vezes de caracteres e naturezas distintas.

O que interessa ao cidadão de hoje é a capacidade que lhe é permitida ter, ou não, para se deslocar entre essas distintas origens e/ou destinos, a distância temporal que para tal lhe é necessário, e a possibilidade de garantir os custos associados.

A “acessibilidade” torna-se no carácter mais importante destes focos de urbanização e desenvolvimento territorial. A “cidade” passa a ser entendida como uma rede complexa de pontos e ligações que se estabelece no território - “sociedade em rede”, “sociedade hipertexto”, “territórios relacionais” e “espaços de fluxo”²¹ - por vezes com relações que excedem a escala local, ao contrário da noção da “cidade” enquanto elemento territorial condensado, estático, e com dinâmicas territoriais “interiores”.

“Rua da Estrada”

Elemento mais característico do processo de crescimento urbano do território português (em especial a partir da década de 50) e principal catalisador dos modos de urbanização extensiva e linear.²²

Apresenta-se como um factor que traz grande clareza na leitura territorial (o “rasto” que deixa é visível nos domínios territoriais que lhe são próximos) pela grande importância que assumiu enquanto eixo infraestruturante da territorialidade portuguesa, permitindo novas ocupações, o desenvolvimento da malha urbana, e mais importante acima de tudo, a fixação de actividades e usos funcionais que vieram a ter um grande peso no desenvolvimento da economia portuguesa durante a segunda metade do século XX.²³

No entanto, este apresenta algumas contradições no que concerne à sua natureza: a sua evolução ao longo dos anos tornou-o num elemento paradoxal, e de certa forma esquizofrénico. A “Rua da Estrada” tornou-se suporte para tudo, âncora para tudo aquilo que consegue absorver e torná-la sua, ou não, o que a colocou num processo constante de ajuste às novas realidades que lhe vêm surgir, forçada à procura de um equilíbrio entre todas as frentes que nela actuam e lhe desenham as mudanças.

A “Rua-Estrada” resulta, visualmente, no testemunho temporal de todas as alterações que nela se efectuam. Algumas mais rápidas, algumas mais lentas, o que a torna neste elemento estranho e confuso mas que é, no entanto, o primeiro reflexo da nossa urbanidade²⁴:



“Nem é estrada, nem é rua e parece acumular as desvantagens de cada uma delas.

Para quem vai de passagem, são as paragens constantes, o congestionamento, as passadeiras, os semáforos.

Para que vive junto à estrada, é a perigosidade do trânsito, a falta de passeios, o ruído constante.” ²⁵

Este será um dos elementos mais importantes para a análise e compreensão do caso de estudo, pela presença no seu contexto de três eixos de assumida importância.

Perante a ineficácia que estes eixos começaram a demonstrar, pelo sempre crescente volume de trânsito, e outras necessidades de transporte de bens e serviços, e pelo desenvolvimento da infraestruturização rodoviária da rede macro na década de 90, fruto dos financiamentos europeus, a expansão urbana portuguesa passou a efectuar-se ancorada a estes novos eixos da infraestrutura viária da macro escala, o que marca um momento de viragem na evolução do desenvolvimento urbanístico português e cujas transformações, que serão abordadas com a análise do caso de estudo, representam a vertente principal do desenvolvimento do presente trabalho.

O caso prático: o Nó da Arrábida

A enunciação deste exemplo torna-se fundamental, não só como exemplo de referência (à parte do caso de estudo aqui apresentado), mas também para compreender melhor, através de um exemplo concreto, as transformações urbanísticas ocorridas no território português numa segunda fase, que é aquela que se apoia não na “Rua da Estrada” mas sim nos grandes eixos infraestruturais da escala macro, que se vieram desenvolvendo de forma generalizada pelo país desde a década de 90.

Este é um caso prático que permite compreender o potencial que a infraestrutura viária de grande porte tem para introduzir transformações no território, ao actuar como elemento catalisador dessas mudanças, assumindo-se como garantia de um desenvolvimento sustentado da urbanidade, a longo prazo.

A característica particular deste exemplo, e o que o torna interessante, é o facto de, para além de nele se verificarem as características mais comuns a este tipo de desenvolvimento territorial (os grandes “contentores” de indústria e comércio que nele se vêm ancorar; as áreas de desenvolvimento habitacional de grande escala; o contraste e desajuste que apresentam na ligação com a rede viária da escala meso e micro; o canal espaço-tempo que passam a representar para determinadas regiões e comunidades, permitindo-lhes aceder mais facilmente a áreas que antes não lhes era possível; entre outras) ele ser a prova de que a infraestruturização viária pode ser o motor mais eficaz para o desenvolvimento territorial e urbano.

O morro da Arrábida, área onde se concentra o foco deste desenvolvimento (relativamente recente), representa do ponto de vista topográfico um grande desafio e uma falta de interesse e de valor para os

investidores imobiliários, salvo a excelente localização e vistas sobre o Rio Douro e o mar. No entanto, de que serviriam tão boas qualidades à habitabilidade (e outras actividades) se a acessibilidade ao local fosse uma tarefa complicada?

Sem a Ponte da Arrábida, a distância à cidade do Porto (já para não falar do entrave que o rio representa, à falta de local de travessia) e à área mais fortemente urbanizada da cidade de Vila Nova de Gaia (que se concentra na cota baixa, e à cota alta, em eixo com a Avenida da Ponte e a Estação de S.Bento, do lado do Porto), sendo que a vila piscatória de S. Pedro da Afurada é o único elemento de urbanização com maior significado e proximidade, seriam razões suficientes para não prever qualquer tipo de iniciativa de urbanização na área. No entanto, verificando-se estas condições, e com a passagem do IC1/IC23, que constitui uma importante ligação à VCI, a área que aparentemente não reuniria razões suficientes para a aposta no seu desenvolvimento, acabou sendo uma das áreas mais atractivas para os cidadãos de ambas as cidades (especialmente pela localização do *ArrábidaShopping* - os *Shoppings* acabam sendo elementos importantes e estratégicos para chamar pessoas, apesar da sua localização periférica relativamente aos núcleos urbanos, necessária pela grande quantidade de terreno que necessitam, pela escala de intervenção que introduzem sempre no território):

“A acessibilidade é a maior qualidade da Arrábida. A intensa aglomeração do edificado e a diversidade dos usos e das funções, deve-se mais à partilha desta qualidade, do que a eventuais economias de aglomeração resultantes da vizinhança (em economia denominam-se assim as vantagens de proximidade fixa entre empresas e o que isso implica em termos de diminuição de custos de transacção). sendo o automóvel o modo dominante de (auto)mobilidade, a auto-estrada e a oferta abundante de estacionamento sem custos, permitem um elevado grau de atractividade. A Arrábida é um lugar de “hiper-móveis”; sejam os que aqui trabalham ou residem, sejam os que para aqui se dirigem para compras, cinema, hotel ou ginásio.” ²⁶

Kevin Lynch: *A imagem da cidade* e os seus elementos

A Imagem da Cidade de Kevin Lynch oferece-nos uma visão interessante sobre estes elementos e seus processos de produção e reconhecimento de imagem, por parte dos cidadãos.

Partindo de uma análise da cidade do ponto de vista do cidadão, o autor identifica, auxiliado pelo estudo de três cidades nos Estados Unidos da América e de entrevistas a cidadãos das mesmas, variados conceitos e temáticas que contribuem para essa mesma “imagem da cidade”.

Este identifica cinco elementos - as vias, os limites, os bairros, os cruzamentos, e os pontos marcantes – que são na sua visão, os principais elementos constituintes da imagem da cidade, e que mais contribuem



1. INTRODUÇÃO

para a formação desta. É neles que os cidadãos mais dão notícia de reconhecer os seus valores enquanto elementos orientadores ou criadores de um carácter de excepcionalidade que lhes permite relacionarem-se com eles.

A definição destes elementos ajuda-nos a compreender melhor porque são, eles, meios de ajuda à definição de uma imagem significativa da cidade; segundo Lynch:

- As vias são *“os trajectos que o observador segue normalmente, ocasionalmente ou potencialmente. Podem estar representados por ruas, trilhos, linhas de trânsito, canais ou vias férreas. Para muitas pessoas são estes os elementos preponderantes na sua imagem.”*²⁷;

- Os limites *“são elementos lineares que o observador não usa ou considera caminho. São os limites entre duas fases, rupturas lineares da continuidade, como praias, passagens de nível, bordas de desenvolvimento, muros. Constituem referências laterais e não eixos coordenados. Estes elementos fronteiriços constituem para muitas pessoas importantes rasgos organizadores, em especial na função de manter juntas zonas generalizadas, como ocorre no caso do contorno de uma cidade traçado pela água ou por uma muralha.”*²⁸;

- Os bairros *“ou distritos são as secções da cidade cujas dimensões oscilam entre médias e grandes, concebidas como de um alcance bidimensional, em que o observador entra “dentro dela” mentalmente e que são reconhecíveis como se tivessem um carácter comum que os identifica. Sempre identificável desde o interior, também se os usa para a referência exterior em caso de serem visíveis de fora.”*²⁹;

- Os cruzamentos *“são os pontos estratégicos de uma cidade (...) e constituem os focos intensivos de quem parte e para os que encaminha. Podem ser antes de tudo confluências, sítios de uma ruptura no transporte, em cruz ou uma convergência de caminhos, momentos de passagem de tempo de uma estrutura a outra. (...) Alguns destes nós de concentração constituem o foco e epítome de um bairro, sobre o que irradiam a sua influência e dele se erguem como símbolos. Pode-se-lhes dar o nome de núcleos. Claro que muitos nós têm rasgos de confluências ao mesmo tempo que rasgos de concentrações. O conceito de nó está vinculado com o conceito de caminho, já que as influências são tipicamente a convergência de caminhos, acontecimentos no percurso.”*³⁰;

- Os pontos marcantes *“são outro tipo de ponto de referência, porém neste caso o observador não entra neles, uma vez que lhe são exteriores. Geralmente trata-se de um objecto físico definido com bastante simplicidade, por exemplo, um edifício, um sinal, uma loja ou uma montanha. O seu uso implica a selecção de um elemento entre uma multiplicidade de possibilidades. Alguns pontos de referência estão distantes e é característico que se os veja de muitos ângulos e distâncias (...) e que se os utilize como referências radiais. Podem estar dentro da cidade ou a tal distância que para todo um fim prático simbolizem uma direcção constante. (...) Outros pontos de referência são fundamentalmente locais,*

sendo visíveis unicamente em localidades restringidas e a partir de determinados acessos.”³¹

Nestes cinco elementos podemos identificar características comuns entre eles, ou de outra forma, podemos dizer que eles se subdividem em dois grupos distintos. Se nos concentrarmos nos nomes dos elementos, recorrendo a uma concepção abstracta daquilo que cada um deles representa obtemos dois tipos de elementos: os lineares (caminhos e os limites); e os objectos físicos, tridimensionais, individuais ou actuando como um conjunto (bairros, nós e pontos de referência).

A análise desta obra e a sua referência relativamente ao caso aqui estudado torna-se pertinente pelo facto de estes elementos, para além de uma especificidade que adquirem, e no caso da obra do autor, relativamente às três cidades norte-americanas que escolhe analisar, serem ao mesmo tempo elementos cuja definição se torna bastante abrangente e generalizada. Daí o interesse em usar este conhecimento para a análise do caso de estudo.

No entanto, estes cinco elementos que Lynch identifica de nada nos servem e de nada valem na cidade se considerados assim, como elementos independentes e isolados. Ganham significado quando entram na equação conceitos como a “Legibilidade”, a “Elaboração da imagem”, a “Estrutura e identidade”, e a “Imaginabilidade”, aos quais contribuem directamente.

A questão começa com a noção de que cada um de nós estabelece com o seu meio ambiente uma relação (física e) afectiva, resultado das vivências pessoais do quotidiano ou de momentos específicos e isolados. E é na experiência resultante dessas vivências que se cria um ideal, positivo ou negativo, em relação a essas ambiências em que nos movimentamos.³² E este é um processo em constante crescimento e mutação.³³

É aqui que entram em acção os cinco elementos referidos por Lynch, como elementos auxiliares à atribuição de significados e imagens características, dentro desses espaços da cidade onde se dão as nossas vivências. O próprio disse que *“Para compreender o papel que desempenham as imagens do meio ambiente nas nossas próprias vidas urbanas se tornou necessário observar cuidadosamente certas zonas urbanas e conversar com os seus habitantes. Era necessário (...) conhecer que formas determinavam imagens vigorosas, para poder assim sugerir alguns princípios de desenho urbano. Levamos a cabo esta tarefa com a segurança de que a análise da forma existente e os seus efeitos sobre o cidadão é uma das bases fundamentais do desenho urbano”*³⁴

A “legibilidade” indica o grau de clareza com que os indivíduos conseguem “ler” a sua cidade. É uma das qualidades visuais da paisagem urbana que o autor destacou, sendo que dá notícia da facilidade com que se podem reconhecer e organizar as “partes” da cidade num conjunto coerente - *“uma cidade legível será aquela cujos distritos/secções, sítios notáveis ou vias são facilmente identificáveis e se agrupam, também facilmente, numa pauta global.”*³⁵ - sendo um elemento decisivo no cenário urbano, na medida



em que pode ser uma ferramenta útil para reabilitar as cidades, ao permitir diagnosticar as falhas e incongruências num determinado sistema de cidade.

“(...) um meio ambiente ordenado pode fazer, no entanto, mais; pode actuar como amplo marco de referências, como organizador da actividade”³⁶ tornando-se num meio estável aos indivíduos que nele se movimentam e relacionam, permitindo-lhes uma melhorada experiência com o seu meio ambiente. E é esta experiência que torna a vivência destes indivíduos na cidade, e com ela, numa relação mais saudável e mais rica que a de outros indivíduos que não possuam um mesmo meio ambiente tão estável. A cidade e o meio ambiente passam assim, de áreas onde coexistem indivíduos de um ponto de vista de meramente social, a locais de crescimento pessoal e individual, como afirma Lynch: *“esta estrutura confere ao indivíduo a possibilidade de opção e um ponto de partida para a aquisição de novas informações. Deste modo, uma imagem nítida da envolvente constitui uma base útil para o desenvolvimento individual.*

Um cenário físico vívido e integrado, capaz de gerar uma imagem nítida, desempenha assim uma função social. Pode proporcionar a matéria-prima para os símbolos e memórias colectivas de comunicação do grupo.”³⁷

Elaboração da Imagem

“As imagens ambiente são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o seu meio ambiente. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador (...) escolhe, organiza e atribui significado ao que vê. A imagem desenvolvida desta forma limita e acentua agora aquilo que se vê (...) Deste modo, a imagem de uma determinada realidade pode variar consideravelmente entre diversos observadores.

A coerência da imagem pode dar-se de diversas maneiras. (...)um objecto novo pode parecer que tem uma firme estrutura ou identidade devido a rasgos físicos notáveis que sugerem ou impõem a sua própria ordem. (...)

Como manipuladores do meio físico, os urbanistas estão interessados antes de tudo no agente externo da interacção que produz a imagem ambiente. Diferentes ambientes opõem-se ou facilitam o processo de elaboração da imagem. (...) Cada indivíduo cria e leva a sua própria imagem, porém parece existir uma coincidência fundamental entre os membros de um mesmo grupo. São estas imagens colectivas, que demonstram o consenso entre números consideráveis de indivíduos, as que interessam aos urbanistas que aspiram a criar um meio ambiente que será usado por um grande número de pessoas. (...) poderíamos chamar às “imagens públicas”, as representações mentais comuns que há em grandes números de habitantes de uma cidade. Tratam-se dos pontos de coincidência que se pode esperar que apareçam na interacção de uma realidade física única, uma cultura comum e uma natureza fisiológica básica.”³⁸

Estrutura e identidade

“Uma imagem ambiental pode ser distribuída analiticamente em três partes, a saber, identidade, estrutura e significado. (...) Uma imagem eficaz requer, em primeiro lugar, a identificação de um objecto, o que implica a sua distinção relativamente a outras coisas, o seu reconhecimento como entidade separável. A isto se dá o nome de identidade, (...) com o significado de individualidade ou unicidade. Em segundo lugar, a imagem deve incluir a relação espacial ou pautal do objecto com o observador e com outros objectos. Por último, este objecto deve ter certo significado, prático ou emotivo, para o observador.

(...) o problema do significado na cidade é complexo. É menos provável que as imagens colectivas de significado sejam coerentes neste nível que as percepções de entidade e relação. (...) Se o nosso objectivo consiste em construir cidade para o usufruto de grandes grupos de pessoas com antecedentes sumamente diversos - e cidades que, para além disso, sejam adaptáveis para propósitos futuros -, mostraremos sensatez se concentrarmos a atenção na clareza física da imagem e permitirmos que o significado se desenvolva sem a nossa orientação directa. (...) Os significados de uma cidade são tão diversos, inclusive quando a sua forma possa tornar-se facilmente comunicável, que pareça possível separar significado da forma (...)

*Para que uma imagem possua valor para a orientação no espaço vital, é necessário que tenha diversas qualidades. Deve ser suficiente, autêntica num sentido pragmático e permitir que o indivíduo actue dentro do seu meio ambiente na medida desejada.”*³⁹

Imaginabilidade

É aquela qualidade *“de um objecto físico que lhe dá uma grande probabilidade de suscitar uma imagem vígorosa em qualquer observador”*⁴⁰ e que *“facilita a elaboração de imagens mentais do meio ambiente que são vivamente identificadas, poderosamente estruturadas e de clara utilidade.”*⁴¹

*“Uma cidade muito imaginável (evidente, legível ou visível) pareceria, neste sentido específico, bem formada, nítida, notável; incitaria os olhos e os ouvidos a uma atenção e uma participação maiores. (...) Uma cidade como esta seria uma cidade que se poderia apreender com o tempo como uma pauta de grande continuidade, com muitas partes diferenciadas e nitidamente vinculadas entre si. O observador perceptivo e familiarizado poderia nela absorver novos impactos sensoriais sem que se prejudicasse a sua imagem base (...) O observador estaria bem orientado e poderia mover-se com comodidade. Teria uma clara consciência do seu meio ambiente. (...) O conceito de imaginabilidade não implica necessariamente algo fixo, limitado, preciso, unificado ou ordenado regularmente, se bem que possa às vezes ter essas qualidades. Muito menos significa que se trate de algo visível ao primeiro olhar, evidente, claro ou simples.”*⁴²

O autor chama a atenção para o facto de existirem outras tantas propriedades básicas num meio ambiente, no entanto, o seu objectivo é o de focar a atenção na necessidade do reconhecimento de uma identidade



1. INTRODUÇÃO

e estrutura no mundo perceptivo e exemplificar a importância de tal qualidade no caso concreto do contexto urbano complexo e mutável em que vivemos.

A chave está na existência de elementos marcantes no meio ambiente, que o cidadão possa utilizar para se orientar e criar um mapa mental próprio. A sua experiência urbana começa após a criação deste imaginário individual. Daí, a cidade torna-se numa realidade interminável à experiência pessoal.

No entanto, no contexto actual, e perante a importância que vimos ser atribuída a elementos e modos que contribuem à conformação e identificação de uma imagem articulada e equilibrada da cidade, enquanto parte integrante (e decisiva) de um processo de desenho e planeamento futuro desta, como podemos interpretar tudo isto e utilizá-lo como ferramenta a esta estratégia se os processos de desenvolvimento e expansão urbana se vêm efectuando mediante um padrão desconexo? Quer na temporalidade, quer na espacialidade, quer na continuidade ou falta dela, quer nos elementos da urbanidade que vemos surgir, e atribuidores do dito carácter à “cidade”.

A questão é que Lynch defende a existência e o investimento nestes elementos e processos contribuidores à criação de uma imagem de cidade perante o ponto de vista do espaço urbano já consolidado, apostando nestas ferramentas para a reconversão de sectores menos articulados, ou para o traçar de estratégias de desenho e planeamento para um crescimento futuro sustentado.

A incógnita, para a actualidade e para a área territorial que iremos abordar, está na imprevisibilidade do crescimento/desenvolvimento das áreas urbanas.

Sendo a infraestrutura viária o seu principal catalizador, e dada a grande flexibilidade de localizações e formalizações de crescimento que este meio permite, como podemos pensar no espaço urbano de um ponto de vista de uma imagem coerente se este não é mais do que o somatório de pontos territoriais que se relacionam territorialmente através da infraestrutura (viária e todas as outras). Como é possível traçar e desenvolver uma estratégia de desenho urbano sustentado para as grandes áreas de expansão urbana se as dinâmicas urbanas (dos indivíduos) residem agora na deslocação entre pontos de origem e de destino? À medida que as pessoas perdem as noções de localização e orientação territorial, como definir todo este espaço (intermédio, transitório - que nem por isso deixa de pertencer a esta estrutura urbana) que mais parece pertencer a uma amnésia territorial do que a outra coisa qualquer?

A questão permanece, qual o futuro desta “imagem da cidade”, e de que modo poderemos traçar estratégias eficazes ao seu desenvolvimento, se hoje em dia é difícil definir e compreender os próprios fenómenos do surgimento das novas áreas urbanas, assim como os seus processos de desenvolvimento territorial. Quem sabe está perdido para todo o sempre o imaginário da “cidade”, dos seus elementos notáveis, das suas dinâmicas, e dos seus espaços, sendo necessário passar a apostar numa estratégia de imagem alargada, porque é também assim que o território se tem vindo a desenhar na contemporaneidade.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





2. A INTRODUÇÃO DA MACROESTRUTURA VIÁRIA NO TERRITÓRIO

A rede viária teve desde cedo na história da civilização europeia, um papel importantíssimo. Não como a rede viária que hoje conhecemos, destinada à circulação automóvel, mas antes como uma rede que se estabelecia territorialmente entre vários pontos distintos e distantes entre si, e através da qual se estabeleciam as trocas comerciais, principal factor de estabelecimento das dinâmicas territoriais desde cedo na história do Homem.

A deslocação do Homem sempre foi um factor preponderante na sua existência. Esta tendência manteve-se até que se estabeleceram os primeiros assentamentos populacionais, dando origem, mais tarde, às primeiras civilizações que conhecemos e estudadas na História. No entanto, o Homem nunca perdeu o sentido dessa relação territorial e a necessidade de estabelecer essas ligações entre pontos e povos distintos, por muitas e variadas razões, mas principalmente, pela necessidade de estabelecer agora trocas comerciais uma vez que se tinha tornado agora sedentário.

*“o objectivo de toda a estrada, caminho ou trilho consiste em levar-nos a um destino (...) a verdadeira função da estrada é servir para nos levar a casa. Sem um destino concreto, uma estrada não tem razão de ser.”*⁴³

O trilho, o caminho, a estrada, enquanto elemento de circulação, são algo de natural e instintivo ao Homem. Ele cria-se e existe tão naturalmente quanto este.

A história do Homem e das civilizações modernas, e o sucesso da sua evolução, inscreve-se na História sempre que estes meios de providenciar circulação (e de desenvolver formas de transporte) evoluem também, trazendo melhorias significativas ao Homem. E assim tem acontecido até ao século XXI.

De uma forma mais simples, o caminho tem evoluído em paralelo com o Homem:

*“O caminho está tão integrado na existência que finalmente se converte numa metáfora da própria vida humana. A vida é um caminho, longo, imprevisível e cheio de perigos, que cada um de nós deve percorrer.”*⁴⁴

Porém, mais do que uma análise do ponto de vista do impacto que este elemento tem para o desenvolvimento comercial e económico das civilizações ao longo da História, neste capítulo interessa-nos abordar a estrutura viária segundo o impacto territorial que esta tem. Quer visualmente, quer enquanto elemento contribuinte à produção de uma imagem, e do seu papel na conformação territorial do “urbano”, assim como da capacidade de introduzir modificações no território - “urbano” ou “não urbano”.

Como diz Kevin Lynch em *A Imagem da Cidade*, as vias são “os caminhos que o observador segue normalmente, ocasionalmente ou potencialmente. Podem estar representados por ruas, trilhos, linhas

de trânsito, canais ou vias férreas. Para muitas pessoas são estes os elementos preponderantes na sua imagem.”⁴⁵

O cidadão actual continua a identificar-se com os elementos que traduzem esta capacidade de deslocação e relação territorial, e por outro lado, também porque são geralmente os elementos de maior impacto na escala territorial da cidade, porque em muitos deles se perde a relação da escala (pedonal) do Homem com a cidade, e este é dominado por esse elemento tão forte.

Este papel preponderante que assumem na imagem da cidade é hoje fortemente condicionado pela escala da intervenção a que se chegou:

*“Cada vez mais as estradas constituem o cenário de trabalho, do ócio, das relações sociais e de agitação. Na realidade, para muitos converteu-se no último recurso de privacidade, de solidão e de contacto com a natureza. As estradas já não conduzem simplesmente a lugares, são lugares. (...) promotoras do crescimento e da dispersão, e como imagens em torno das quais podem agrupar-se novos tipos de desenvolvimento. Nenhum outro espaço na paisagem moderna se assume tão versátil.”*⁴⁶

A cidade evolui, desde sempre, baseada na evolução dos sistemas de circulação, e é este processo de evolução que pretendemos abordar.

A história do Urbanismo português ficou marcada por um processo semelhante, muito característico da evolução, com traços comuns a praticamente todo o território nacional, e que ditou a conformação actual das cidades em modelos de urbanização extensiva e/ou difusa.

Este momento decisivo deu-se no pós década de 90, com a entrada de financiamentos europeus, canalizados para um investimento generalizado na infraestrutura viária de grande porte: *“essas cidades médias portuguesas foram alvos de mudanças mais ou menos comuns, motivadas por medidas políticas e económicas tais como a captação de fundos comunitários para novas vias e equipamentos, a descentralização do ensino universitário, o investimento em novos pólos industriais e de serviços, e ainda a aposta em programas de requalificação urbana (POLIS e outros).”*⁴⁷

No entanto, e não é que o problema tenha residido nas acções de investimento neste tipo de infraestrutura, mas sim na forma como foi feito e noutros factores externos, este processo ditou transformações que conduziram ao aparecimento de uma nova condição urbana. Nesta, *“As infra-estruturas, sistemas e tecnologias de mobilidade constituem, provavelmente, o principal elemento de ruptura com a lógica de crescimento e da formação dos padrões de aglomeração próprios da cidade (mais ou menos) histórica. A par e passo, os investimentos recentes nas vias arteriais rodoviárias (circulares urbanas, acessos a auto-estradas e vias rápidas, nós de interligação, etc.) e o aumento da capacidade de consumo e de uso do automóvel, modificaram drasticamente as formas de “habitar” o urbano. O efeito de proximidade deu lugar à facilidade de relação; o tempo, a velocidade diminuíram o “atrito” territorial; a possibilidade de*



2. A INTRODUÇÃO DA MACROESTRUTURA VIÁRIA NO TERRITÓRIO

escolha aumentou a liberdade de movimentos, e variou os destinos e as origens, os ritmos, os circuitos e as mobilidades que suportam o quotidiano.

*A urbanização extensiva de carácter espontâneo, resultado de inúmeras decisões e de diferentes lógicas dos actores, (...) produziu uma espécie de “campo de forças”, desigualmente polarizado, onde os traçados viários e os principais nós de acesso à rede de mobilidade desempenham o principal papel estruturador da nova geografia, assente num modelo de espaço “relacional”. À proximidade e à contiguidade físicas, deve acrescentar-se, agora, a relação e a distância-tempo, a fluidez, enquanto factores de explicação de posições e de escolhas locativas que comandam as lógicas do habitar, da escolha dos trajectos, dos meios de locomoção, dos factores de localização de actividades e de prioridades de infra-estruturação do território.”*⁴⁸

As “novas” cidades e a urbanização caracterizavam-se agora por um “carácter “atípico” dos novos tecidos, o desenho fragmentário e difuso das novas paisagens urbanas, as arritmias, as rupturas de escala, os efeitos de centrifugação e de (re)polarização, e a nova escala dos territórios urbanizados”⁴⁹ resultado directo de um processo de crescimento urbano descontrolado, e desprovido dos meios necessários à sua regulação, para alcançar uma “boa forma” urbana, equilibrada, e harmoniosa entre as suas partes.

Estes processos de regulação que referimos são os PDM, e todos os outros instrumentos auxiliares de análise e planeamento urbanístico, ainda pouco desenvolvidos à época⁵⁰ (que podem efectivamente ser muito importantes nesse papel de regulação urbanística mas que, no entanto, não são tábuas de salvação nem actuam como *remédio* certo para o evitar ou resolução de problemas decorrentes do crescimento urbano). A falta desta concepção urbanística de estratégia e plano de intervenção para a cidade, assim como a atenção que os centros históricos de muitas cidade receberam, com projectos de requalificação e reabilitação, ditaram às novas áreas de expansão urbana um papel secundário e uma posição negligenciada dentro da hierarquia dos espaços urbanos.⁵¹ O desenvolvimento sustentado destas novas áreas, com espaços e infraestruturas que permitissem uma vivência urbana semelhante à da cidade canónica, ter-lhes-ia permitido uma melhor integração neste ideal de cidade alargada, descontínua, fragmentada, ao invés de deixar os cidadãos naquela posição ingrata de sentirem que só lhes poderia ser possível usufruir da cidade e dos seus espaços se munidos de um automóvel (a lógica do automóvel foi uma das grandes alterações que se introduziu com as novas formas de expansão urbana e desenvolvimento territorial). Assim, as cidades e o território português ao dotaram-se de infraestruturas de grande capacidade, que lhes abriram novas frentes de desenvolvimento e ditaram a sua abertura a uma envolvente territorial mais alargada, geraram um grande número de questões complexas que se encontram em processo de resolução até hoje. O caso de estudo a abordar vai-se enquadrar neste contexto aqui apresentado, ainda que dotado de algumas características particulares que o diferenciam dos restantes.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





2.1. Desadequação, incompatibilidades e confronto das diferentes escalas

Durante séculos, a intervenção no território foi de uma escala muito mais pequena daquela que vemos acontecer hoje. O traçado da rede viária e o perfil das vias, a escala do edificado, e o domínio visual dentro de um contexto geográfico eram parâmetros que se estabeleciam sempre mediante uma escala e relação próxima, porque essa era a capacidade de alcance e movimentação do homem.

Com o passar do tempo, essa relação de proximidade de escalas perdeu-se, até se chegar ao que conhecemos hoje, em que o homem perdeu totalmente a capacidade de se relacionar com a sua envolvente, de tão massiva que esta se tornou, na escala da construção, na multiplicidade e na complexidade de imagens geradas e que até ele chegou. Esta oportunidade perdeu-se com as transformações territoriais ocorridas ao longo de séculos e que ditaram as transformações sofridas pela sociedade, assim como também nas ferramentas por ela utilizadas, na sua relação com o espaço físico em que existe, nas suas necessidades, e nos novos meios encontrados para construir “cidade”.

A questão desenvolveu-se quando, pela primeira vez, começaram a surgir intervenções de grande escala territorial e tudo o que estas trouxeram consigo. Essas grandes intervenções de que falamos dizem respeito às da macroestrutura viária. Essa grande mudança teve uma relação muito clara com a evolução tecnológica.

A desadequação e incompatibilidades que apontamos com o título do capítulo referem-se aos problemas que identificamos perante uma situação como a do caso de estudo (a ser apresentado).

A tela sobre a qual se vai desenhando a urbanidade e que vai registando os gestos da ocupação territorial continua fortemente vinculada com a escala e o desenho de séculos de influência do “Portugal rural” enquanto as cidades, na sua necessidade de expansão e de estabelecimento de vias de comunicação com o exterior, crescem sem saber bem para onde e sem qualquer orientação.

A construção ao nível da infraestrutura viária de grande porte marcou um dos grandes gestos do urbanismo português, especialmente na década de 90. Enquanto este “layer” se ia modernizando assim como as cidades, com a “moda” da requalificação e nobilitação dos centros históricos, a base que absorve todas as ressonâncias do que se passa por cima, foi registando as sequelas resultantes das outras acções. Assim, resultou um território profundamente marcado por intervenções contrastantes entre si e desadequadas a um território cuja capacidade de adaptação não era tão célere quanto a velocidade das intervenções.

As maiores rupturas que vemos surgir revelam-se mais facilmente na articulação, ou falta dela, entre as diferentes escalas da infraestrutura viária.

A malha urbana (edificada ou não) é a que mais sofre e melhor reflecte esta incapacidade de ajuste.

2.2. Consequências e a problemática destes processos de transformação territorial

Os novos eixos de atravessamento dão origem ao aparecimento dos modos de urbanização extensiva. Uma das faces visíveis desta nova ocupação é o aparecimento de edificado de maiores dimensões, quer seja o do uso habitacional, ou outros, e que como se verá também ocorrem no caso estudado.

Estes “organismos” apresentam-se no contexto territorial como elementos fortemente geometrizados, e com um carácter de implantação e crescimento distintos, se comparados com os traçados viários e ocupação linear que geralmente lhes são próximos (regra geral nas E.N.’s) e com os quais possuem, no entanto, um contacto fugaz.

Estes elementos da urbanização (especialmente a habitacional, mas também a industrial, entre outras) acabam por se assumir como “ilhas”, isoladas no próprio território em que se inserem. A regra dita que, geralmente, se desenvolvam próximos dos grandes traçados viários tirando partido das vantagens que estas apresentam para uma relação “espaço-tempo” no território, permitindo a vida no “campo” a quem, ainda assim, precisa de manter a proximidade com os centros urbanos.

A transição de escala entre estes dois elementos, que representam dinâmicas completamente opostas – um a velocidade, distância, progressão temporal e territorial rápida; e o outro, a permanência, a estabilidade e calma, a progressão temporal e territorial mais lenta – faz-se por meio de um elemento intermediário, que é também ele o produto da articulação dessas mesmas duas dinâmicas distintas, e que representa o modelo de urbanização predominante no território urbanizado português – a “Rua da estrada”.

Este elemento de transição, de escalas e dinâmicas distintas, e anterior ao traçado dos grandes eixos viários abertos nas últimas décadas, auxiliado pelos nós de articulação da rede viária, é utilizado como um “remendo” entre estes dois elementos, colmatando a incapacidade que o sistema viário de grande capacidade (que falsamente se afirma ser o solucionador dos problemas territoriais - vencer as distâncias e o tempo) tem para se ajustar à escala da malha urbana edificada.

Na verdade, é na escala da “rua-estrada” que a articulação com o território melhor se faz – este, por sua vez permite a ligação a uma malha urbanizada mais concentrada e intrincada assim como a uma hierarquia superior de vias de circulação sem que a transição entre estas duas seja tão abrupta.

No contexto territorial em que se insere o caso de estudo em questão coexistem os dois exemplos distintos – parcelas territoriais em que o traçado viário capilar já existia, juntamente com alguma da urbanização (ainda que maioritariamente de origem rural agrícola), e que posteriormente conheceu algumas iniciativas de urbanização que tomaram a forma do “coul-de-sac” que hoje tanto prolifera. Noutros exemplos, a iniciativa de urbanização foi efectuada após a existência do elemento viário de



2. A INTRODUÇÃO DA MACROESTRUTURA VIÁRIA NO TERRITÓRIO

2.2 Consequências e a problemática destes processos de transformação territorial

maior dimensão, sabendo que agora este contava como factor benéfico.

Em ambas as situações os resultados tomaram formas que parecem demasiado artificiais para a envolvente em que se inserem.

Porquê recriminar estes novos elementos da urbanidade pelo aparente impacto e corte que estes produzem no território?

Em tempos também as estradas nacionais foram elementos que rasgavam o território com o objectivo de facilitar o atravessamento do mesmo, assim como a circulação de pessoas e bens. Estes tiveram o seu tempo, e mediante o seu grau de permeabilidade e capacidade de adaptação, sofreram uma transformação que os tornou naquilo que hoje conhecemos. O fenómeno que vemos acontecer hoje não é diferente.

A distinção está no facto de os recursos que temos disponíveis para efectuar essas mudanças serem capazes de produzir resultados muito mais rápidos, eficazes, e contrastantes do que outrora, ao mesmo tempo que se tentam articular com outros elementos que não têm a mesma capacidade de evolução ou adaptação, que eles introduzem.

Pela história da Humanidade é prova comprovada que o domínio de técnicas e instrumentos permitiram a todas as civilizações avanços incríveis. A da nossa história (contemporânea) reside no extremo potencial do sistema PIBE. Este é assim denominado para fazer referência à generalidade das tecnologias, infraestruturas e sistemas de suporte da mobilidade de Pessoas, Informação, Bens, e Energia, do qual a sociedade actual dispõe. Este assume uma importância fundamental uma vez que *“proporciona formas de apropriação social extremamente diversificadas e complexas - da estrita esfera individual, à organização entre empresas e mercados; da escala local à global - cujo resultado em termos de organização do território e de urbanização se apresenta como radical face ao que antes se conhecia. As evoluções tecnológicas nestas matérias para além de radicais são também inesperadas porque resultam sempre de combinações em que o sistema PIBE tanto pode viabilizar a hiper-aglomeração como o seu contrário. Essas combinações são mais inesperadas porque mobilizam e articulam dinâmicas dos vários componentes do sistema PIBE, quer na estrita esfera económica - produção, distribuição e consumo de bens e serviços -, quer nos cruzamentos entre a esfera da economia e da sociedade.”*⁵²

Ou seja, o sistema PIBE consiste na ferramenta infraestrutural mais poderosa de que a sociedade actual dispõe para se servir. Quer seja pelas novas oportunidades que dá à expansão das aglomerações urbanas, quer seja pela vertente multifacetada das manifestações que permite no território e na sociedade. A infraestruturização é (e será) a ferramenta da urbanização.

Assim foi também com a Revolução Industrial, onde o caminho-de-ferro veio permitir deslocações e trocas comerciais mais rápidas, fáceis e eficazes pelo transporte de bens e pessoas em grandes ou mesmo curtas distâncias.

Ora, não teriam as sociedades beneficiado noutros tempos também se tivessem ao seu alcance as facilidades e os recursos para desenvolver soluções tecnológicas tão avançadas como as que as sociedades actuais têm hoje?

Talvez assim a Revolução Industrial se tivesse feito num período mais curto, talvez a história da Europa se tivesse escrito de uma forma diferente. Mas assim seriam também mais os seus desequilíbrios.

Tal como nessa época na Europa, transformações abruptas e de grande impacto - como é o caso da introdução da macroestrutura viária no território - causaram sempre desequilíbrios noutras vertentes, especialmente quando não existem mecanismos e órgãos de gestão e controlo. Com a Revolução Industrial foi o problema do forte crescimento demográfico e densidade populacional nas cidades o que conduziu às más condições de vida e de salubridade nestas.

*“o modo de vida pedestre durou milhares de anos e conformou as nossas ideias de comunidade, do tempo e do espaço e a nossa relação com a envolvente (...) este modo de vida prosseguiu existindo em muitas sociedades do Velho Mundo até já entrada a era moderna. A evolução da paisagem do Velho Mundo e da civilização clássica só se pode entender dando prioridade à estrada de veículos”*⁵³

De que forma conseguimos adaptar estas aprendizagens inculcadas em nós através de séculos de evolução, quando agora a nossa envolvente se modifica drasticamente, quer pela conformação e aspecto, quer pelos usos que podemos fazer dos espaços que nessa envolvente se criam, especialmente tendo em conta que é a via de circulação de grande escala (e velocidade) o elemento mais característico desta nova urbanidade.

Como nos adaptamos e nos desenvolvemos enquanto indivíduos de uma sociedade, integrados num grupo comportamental, se o elemento mais característico da conformação física desse grupo não é favorável, de todo, ao desenvolvimento de comportamentos que o caracterizam e fazem dele o que é, do ponto de vista do comportamento e interacção social, então a “urbanidade” destes indivíduos é posta em causa.

*“Contando que a visibilidade e a continuidade são de importância decisiva, os limites fortes não são necessariamente impenetráveis. Muitos limites são verdadeiras suturas e unem, em vez de serem valas que separam; e torna-se interessante observar as diferenças.”*⁵⁴ Infelizmente, na maioria dos casos, a infraestrutura viária (arterial) tem funcionado mais como elemento introdutor de rupturas e descaracterizador do meio ambiente em que se insere, do que as vantagens que tem trazido. Pelo menos aos olhos dos habitantes e indivíduos que se movem nesses contextos mais específicos.

No entanto, uma das vertentes mais importantes da presença da infraestrutura viária é o papel que desempenha na infraestruturização do território.



2. A INTRODUÇÃO DA MACROESTRUTURA VIÁRIA NO TERRITÓRIO

2.2 Consequências e a problemática destes processos de transformação territorial

As redes infraestruturais de telecomunicações, energia, água e saneamento crescem cada vez mais por extensões territoriais imensas. Isto quando lá conseguem chegar. Porque, enquanto a rede de telecomunicações poderá encontrar um atrito territorial menor que as restantes, pela facilidade que o “wireless” trouxe, permitindo-nos o contacto imediato para uma localização geográfica, por muito distante que seja, e a da energia por andar mais “descolada” do solo que as duas restantes, por assim dizer, representam todas um enorme custo associado. À medida que avança a fragmentação territorial, aumenta o desafio para a concretização das redes de infraestruturização do território, pondo-se em causa a sustentabilidade do desenvolvimento das novas aglomerações urbanas.

A rede viária vai rasgando o território, e levando atrás de si (sempre que possível) toda a restante infraestruturização.

Até agora partimos sempre do ponto de vista da evolução territorial, e da sempre crescente necessidade de uma rápida circulação de bens e pessoas, à qual é extremamente útil esta poderosíssima ferramenta que é a infraestrutura viária arterial. Porém, nem todo o território se faz destes momentos.

Estas dinâmicas acontecem entre pontos territoriais distintos, e fazem-se de fluxos (momentâneos, constantes, pendulares,...), estabelecendo-se como uma rede de conexões no território. No entanto, existe toda uma outra realidade que constitui a restante porção da urbanidade, e é aquela onde os fluxos são mais concentrados, regulares, e contínuos.

Tanto melhor seria se, ao acréscimo que se faz numa determinada porção territorial com uma nova dinâmica de longa-distância introduzida por um eixo arterial, as dinâmicas locais (da malha urbana, da circulação de pessoas, da rede viária meso e micro) para além de não serem afectadas, pudessem beneficiar com ela. Em muitos casos, nem uma nem outra. A pequena aglomeração continua à margem do desenvolvimento e da integração numa malha urbana territorial alargada.

Aquilo que se pretende expor é facto de que, confiar o nosso futuro somente ao automóvel não será a decisão mais sustentável para um desenvolvimento futuro. Lembre-se que a cidade foi feita por indivíduos, e é feita de indivíduos. Acabar com essa relação é pôr em risco a essência da própria cidade.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



3.1 O potencial das vias arteriais verifica-se quando, para junto do campo de hortaliças, se conseguem trazer os elementos máximos da urbanidade (como o da escala e programa tão específico como um estádio), em cima; e ao mesmo tempo, a ruptura que se dá ao introduzir em malhas urbanas uma escala de intervenção para a qual não estão preparadas, em baixo. Aí cruza-se a lógica da “Rua da Estrada”, com a publicidade, a sinalética, com as indicações do trânsito local; com a via arterial, onde as “placas azuis” são o que interessa ver para mais depressa tomar a direcção do destino pretendido



3. O POTENCIAL DAS VIAS ARTERIAIS

A introdução da estrutura viária no território, ao nível da escala micro ou macro, como já constatamos no capítulo anterior, resulta num conjunto de factores e efeitos consequentes. Ao mesmo tempo que a presença deste elemento constitui uma oportunidade inigualável de evolução e integração numa rede maior de conexão de pontos estratégicos a nível territorial, para aqueles que dela podem fazer uso, esta representa também uma condicionante para esse mesmo território em que se insere. Esta relação aumenta proporcionalmente com a escala da intervenção.

Quanto maior a escala da intervenção, maior o fluxo de tráfego comportado, melhores as condições para a circulação viária, e menor o atrito territorial, aumentando o raio de relação e ligação para níveis regionais, nacionais ou internacionais. Consequentemente maior é a condicionante que este elemento impõe, assim como o impacto que representa para o layer da “base” onde estas transformações se dão, e especialmente em casos de inserção como é o do caso de estudo.

O programa e uso que a infraestrutura viária macro oferece sobrepõe-se imediatamente aos usos pré-existentes à sua introdução, deixando estas áreas num impasse, como que numa crise de identidade - como é o caso do campo agrícola, que constitui um dos paradigmas desta questão na realidade do caso de estudo.

O factor mais determinante, e apesar de estes “espaços” serem considerados hoje as áreas primárias de uso do homem, é o facto de, à falta dos meios para deles fazer uso (o automóvel) ficarmos com uma experiência mais reduzida daquilo que representam as possibilidades da urbanidade actual, e é nessa dimensão que este confronto assume um primeiro carácter de condicionante.

Apesar da banalização do uso e acesso ao automóvel, existem algumas fatias da população que por incompatibilidades financeiras não lhes é possível aceder a tal meio. Em especial, com o encarecimento dos combustíveis e a actual situação económica e financeira em que cada vez mais famílias vão perdendo o poder de compra, a questão de um desenvolvimento sustentável das novas aglomerações urbanas volta a ser pertinente. No entanto, a questão da infraestrutura se poder assumir como um elemento fracturante no território ganha especial significado, e mediante as questões anteriormente apresentadas, quando porções da malha urbana pré-existentes são mantidas à margem deste desenvolvimento, deixando de permitir um uso da escala peatonal.

Enquanto numa escala da “rua-estrada” ainda nos é possível atravessá-la, porque esta também só existe segundo uma relação que se estabelece entre duas partes distintas que, através da estrada propriamente dita, se relacionam, frente a frente, na escala da infraestrutura viária da rede macro essa transposição torna-se impossível.



3.1.1 A transformação das dinâmicas territoriais, desencadeada pela introdução no território de novos usos, edificações, ..., produz inerentemente novas imagens caracterizadoras dessas transformações que se vêm ocorrer. No caso da zona em estudo, essa imagem passa pela coexistência, agora, lado a lado de programas de natureza completamente opostos, e de actividades e construções que em nada clarificam a nova essência do local. Daí a principal vertente caracterizadora da urbanidade actual ser esta incapacidade de rotular e definir o que é o urbano, uma vez que todos os elementos que caracterizam um e outro, se misturam. O caso de estudo não é uma excepção à regra.



Apesar da condicionante que se conhece com a introdução destes elementos na territorialidade, e perante a inevitabilidade do acontecimento destes momentos, resta-nos reconhecer na macroestrutura viária um potencial que se encontra subdesenvolvido, com o preconceito recorrente de que a infraestrutura viária vem retirar as qualidades das vivências ambiental e paisagística muitas vezes associada com o valor da “paisagem”. É necessário desligarmo-nos dessa visão romantizada da “paisagem” para apreciar verdadeiramente o potencial deste elemento.

3.1. Transformação das dinâmicas territoriais

Com a introdução destes elementos representativos da nova territorialidade, que vem ocorrendo desde a década de 90 do século XX, um dos factores mais relevantes deste processo assumiu-se com o surgimento de novas dinâmicas territoriais por eles impulsionadas.

A mudança dá-se na escala da intervenção, o que consequentemente afecta a escala territorial a que se dão estas novas dinâmicas. Deixaram de ser de um domínio local e regional, para passarem a comportar distâncias da escala regional, nacional e até internacional.

Esta rede de ligações funciona igualmente segundo uma hierarquia evolutiva crescente, numa malha interconectada de pontos geográficos territoriais, cuja única diferença para o caso de estudo está na área geográfica e domínio territorial que conseguem alcançar.

Para além de estes elementos se estabelecerem como vias rápidas para a troca e circulação de pessoas, informação, bens, e energia eles acabam por, nestas áreas intermédias que se estendem entre cada um dos pontos da malha de comunicação, gerar novos momentos e hipóteses à apropriação territorial.

É nestas oportunidades que a infraestrutura viária permite gerar, especialmente nas áreas a si imediatamente adjacentes, que reside o seu potencial.

A liberdade que hoje nos é concedida para podermos percorrer uma extensa distância territorial em períodos temporais mais reduzidos do que aqueles de há algumas décadas atrás se verificavam, é algo de único e valioso. Deste modo, podemos chegar praticamente a qualquer lado sem abdicar efectivamente da proximidade à “civilização”.

A habitação, enquanto objecto elementar à existência do homem, existe e cria-se em qualquer lugar, independentemente da sua localização, desde que numa realidade que reúna as condições mínimas de habitabilidade e sobrevivência. A estrada, segundo a forma como a conhecemos hoje, ou segundo algo mais conceptual, como caminho de acesso a algo, será um dos únicos elementos necessários à sua existência. Onde há um caminho, cria-se uma nova possibilidade de acesso, e por conseguinte, gera-se uma oportunidade para a existência do homem e da sua habitação.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



3.1.2 Em cima, a coexistência de áreas de intensa construção de habitação com áreas ainda de uso agrícola; os novos traçados viários que cortam áreas agrícolas, deixando-lhes apenas os vestígios daquilo que estas forma outrora, e agora, num integradas num contexto completamente descaracterizado e desarticulado; os elementos de identidade, que foram definindo o carácter local, de áreas que conheciam uma ocupação territorial muito específica agora integrados à força em ambientes cujos novos elementos que os caracterizam (ex. as novas urbanizações, em último plano) se lhes sobrepedem.



3. O POTENCIAL DAS VIAS ARTERIAIS: 3.1 Transformação de dinâmicas territoriais

Tudo o resto se orienta de seguida por esta lógica.

Segundo o fenómeno (recente) da proliferação destas áreas geográficas servidas fortemente pelo programa viário e pelo sistema PIBE, surgem também novas áreas de habitação, comércio e serviços por ela servidas.

Veja-se o caso já referido do nó da Arrábida, onde ao longo dos anos se têm vindo a concentrar intervenções e iniciativas de investimento (principalmente privado) que vão desde o programa habitacional, passando pelos serviços até à oferta comercial, tudo possível graças ao “nó” propriamente dito, da infraestrutura viária que aí acontece. Aqui a infraestrutura viária de grande porte acabou sendo um auxiliar à ocupação territorial uma vez que, topograficamente, é uma área bastante complicada e que muito provavelmente, sem este tipo de intervenção, de grande escala, não seria possível ocupar (se continuando com a escala de intervenção que vem desde Este, com as caves do vinho do Porto, de Gaia, e de Oeste, com o aglomerado habitacional da vila piscatória da Afurada).

A infraestrutura viária torna-se num instrumento da ocupação e gestão territorial, mais do que um elemento estranho e que mata à partida, por onde passa, o potencial dos valores ecológicos e paisagísticos dessas mesmas zonas, auxilia as novas formas de ocupação e do crescimento territorial das manchas urbanas ou daquelas áreas que se encontram numa transição de situação - quer pela proximidade a uma mancha de carácter predominantemente urbano; quer pela criação de uma tendência evolutiva para uma situação de urbanização profunda, aquando da introdução da infraestrutura viária na área em questão.

No entanto, as novas dinâmicas que se geram em torno destes vectores territoriais não se cingem somente ao uso habitacional.

É nesta diferença particular que reside a complexidade da territorialidade actual. Na articulação difícil que se tenta fazer entre os diferentes usos, nas suas diferentes escalas de materialização a nível territorial e no confronto entre elas, na sua relação com as “camadas sedimentadas” do território que contam a “história” do lugar.

É nestas novas conformações morfológicas do território que se vai inscrevendo a história da actualidade para, num futuro, elas mesmas serem uma lembrança dos modos de viver no território “urbano” português.

A complexidade da nova territorialidade portuguesa que vimos apresentando reside na coexistência de um mix funcional (usos e funções) de um leque alargado, contrastando muitas vezes as áreas agrícolas com zonas habitacionais de média ou alta densidade, com áreas industriais ou de armazéns, com a oferta comercial, seja esta de pequena ou grande dimensão (como é o caso dos Showrooms).

Com a alteração e o surgimento de novas dinâmicas territoriais surge uma nova identidade, caracterizada pelos novos elementos que formam essa mancha “urbana” mista.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



3.1.3 A sobreposição de imagens aparentemente díspares mas que no entanto acabam por se confrontar na realidade; o vernacular vs. o contemporâneo, o rural vs. o urbano,...



3. O POTENCIAL DAS VIAS ARTERIAIS: 3.1 Transformação de dinâmicas territoriais

A mistura funcional que se conhece nestas novas áreas de expansão, apesar de demonstrar ainda uma falta de articulação do ponto de vista de um aspecto visual e da garantia de áreas cuidadas para a utilização e fácil circulação dos cidadãos, permitem o surgimento de novos focos territoriais de expansão e concentração. É o processo de reforço das novas centralidades.

À semelhança do modelo urbanístico proveniente dos ideais da “cidade-jardim”, Ebenezer Howard propunha a criação de uma cidade segundo uma hierarquia de pontos ou centros que estavam relacionados entre si numa malha radial, todos eles tendo por referência e ligação a um centro de maior dimensão e hierarquia.

É nas questões que dizem respeito ao desenvolvimento destas novas identidades e imagens das novas áreas urbanas actuais que se verificam também as maiores alterações. Se a habitação era a peça elementar daquilo que constituía a malha edificada do aglomerado urbano, juntamente com alguns elementos particulares e característicos a cada realidade, nos tempos mais recentes assistiu-se a uma transformação desses modos de produzir identidade, estritamente relacionado com as novas dinâmicas sociais de consumo e lazer das sociedades actuais.

O território em mutação e o processo de crescimento urbano ocorrem ao mesmo tempo que os processos de readequação e criação das novas imagens da cidade (ou das diferentes zonas que se vêm surgir). Os dois factores evoluem em conjunto e em razão de ser um do outro.

Daí podemos retirar que os indivíduos, que se movem nessas áreas de transição, atravessam também eles processos semelhantes de remodelação dessa imagem que têm do contexto em que se movem.

Este é um processo inevitável, especialmente para os indivíduos, uma vez que a imagem de algo, e em especial do nosso meio ambiente, é o primeiro momento em que ganhamos significado pessoal e social, pelo sentimento que adquirimos de pertença (a um local, a um grupo, ...).

Assim sendo, o processo de transformação territorial estará sempre acompanhado de um mesmo processo de transição social e identitário de um grupo de indivíduos que lhe pertence. São processos de transformação que implicam a relação entre vertentes físicas (o espaço) e abstractas (a imagem e a identidade).

Podemos desde já fazer referência ao capítulo 4.5. “Imagens marcantes da “nova” territorialidade”, que discutirá mais detalhadamente, e relativamente ao caso de estudo, as questões relacionadas com essa evolução imagética e do surgimento desse novos elementos que contribuem à formação da mesma.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



3.2.1 A importância dos elementos religiosos no território confirma-se pela sua presença, em curtos espaços físicos, em três dos eixos de maior importância na zona.



3.2. Transformação da “paisagem”. A introdução de novos valores paisagísticos e de identidade local – da igreja ao shopping

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

Ao mesmo tempo, se muda a paisagem, os referentes estáveis que as imagens da paisagem produzem entram numa atrapalhação, num acelerar de diferenças onde, frequentemente, se reconhece melhor o que se perde do que o que se ganha. E o modo como é avaliado esse ganho - porque parece ser estranho ou exótico, não ser dali, não ser vernacular (...) - não é óbvio.

É por isso que é tão frequente falar-se do estrago que se está a produzir na paisagem, do feísmo (...). Feísmo são dores, são incompreensões face à radicalidade do que muda e ao sentimento da perda do que se julgava ter. (...) A incompreensão dessa descaracterização faz-se, habitualmente, acompanhar do rol da perda de supostas autenticidades que, de tanto mitificadas, parecem ter pertencido a um tempo primordial, sem história e sem outro referente que não um passado-mais-que-perfeito.” ⁵⁵

As transformações que sofreram as dinâmicas de “produção” da mancha urbana e da apropriação territorial provocaram alterações com resultados muito particulares e que são responsáveis pela imagem característica que temos hoje da “cidade”. Em que a transformação na dinâmica da produção da mancha urbana ocorre pela introdução da macroestrutura viária no território, gerando a criação de tecido urbano edificado nas áreas imediatamente próximas à macroestrutura viária.

O “mix funcional” que hoje caracteriza as áreas geográficas que são directamente, ou por relação de proximidade (temporal), servidas pela infraestrutura viária de grande porte é uma das características mais marcantes da urbanidade actual, e a imagem que nelas resulta também.

Como se vinha concluindo no capítulo anterior, a forte caracterização que vem sendo dada agora por estas novas zonas urbanas dá-se pela introdução de elementos distintos daqueles que, até há cerca de 50 anos, contribuía para a conformação da imagem da cidade e da “paisagem”.

A alteração da predominância de determinados elementos caracterizadores, e a sua perda para outros, vem sendo determinada pela já falada transformação das dinâmicas de produção e ocupação territorial (instigadas agora pela macroestrutura viária vs. a “Rua da Estrada” e a lógica da economia agrícola) e pelas transformações que ocorrem na sociedade de consumo de massas actual, conceitos que são

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



3.2.2 A presença visual (e a sua escala no território e envolvente) que estes elementos caracterizadores de uma prévia forma de territorialidade assumem.



recíprocos. A mudança ou evolução de um determina também a evolução e ocorrência de transformações no outro. Por sua vez, cada um deles influencia e produz transformações sobre uma série de factores relativos à urbanidade.

A alteração da predominância de determinados elementos caracterizadores e a sua perda para outros vem sendo determinada pela já falada transformação das dinâmicas de produção e ocupação territorial e pelas transformações que ocorrem na sociedade de consumo de massas actual, conceitos que são recíprocos. A mudança ou evolução de um determina também a evolução e ocorrência de transformações no outro. Por sua vez, cada um deles influencia e produz transformações sobre uma série de factores relativos à territorialidade.

A grande mudança vem-se verificar num território cuja imagem foi dominada, durante séculos pelos elementos marcantes da presença da Igreja e do poder religioso na sua “paisagem”. Um território que outrora era dominado pela presença de Igrejas e capelas, demarcando o domínio territorial de cada paróquia (que seriam unidades territoriais consideravelmente mais pequenas do que as freguesias actuais), onde se mantinha uma relação visual de proximidade, e a vida religiosa tinha ainda um peso significativo no quotidiano. Estes foram substituídos gradualmente por outros elementos, também eles reflexo da evolução da própria sociedade e dos seus hábitos e costumes, do qual o Shopping é para os dias de hoje o representante máximo.

Este processo retrata a evolução de uma sociedade onde o poder e a soberania religiosas eram incontestáveis, para a sociedade de massas, consumista, regida pelo poder sedutor da imagem.

A Arquitectura teve, em ambos os momentos, um papel preponderante para a difusão dessa imagem.

A forma, sendo um artifício necessário e importante para alcançar uma imagem marcante, marcou a transição do “espectáculo da fé” para o “espectáculo do consumo”, do qual o Shopping é o elemento mais marcante. Através desta marca-se uma posição, assumem-se atitudes e opiniões.

Esta atitude que acaba sendo um processo gerador de valores e imagens vale-nos mais pelo carácter diferenciador que pretende assumir dentro do contexto da restante cidade. Relaciona-se com os valores de imagem e unidade para o conjunto construído necessários ao processo de criação de uma identidade local específica, ou global (ou ainda, local ainda que integrada num conceito mais amplo de cidade completando-a).

Recordando os autores de Learning from Las Vegas que fazem uma aproximação à cidade de Las Vegas, (aí objecto de estudo) enquanto um fenómeno de comunicação arquitectónica, põem em questão os valores de Las Vegas. Aspecto importante para a análise que o arquitecto deve fazer: a ética, os interesses, etc. que estão por detrás da “comercialização” de uma imagem ou “valor comercial” desta. O que se encontra por trás de tudo isto?

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



3.2.3 Nos novos eixos viários a lógica de ocupação e os elementos que assumem uma maior presença e importância visual na envolvente são os espaços comerciais de grandes dimensões



São estes elementos, quer os vernaculares, quer os actuais, que povoam a nossa “paisagem” e nos ajudam a traçar uma caracterização e uma identidade do que somos e dos nossos comportamentos enquanto sociedade, grupo de indivíduos com um sentimento de afinidade e pertença entre si.

*“os edifícios evocavam associações (...) ao passado para transmitir um simbolismo (...) Não bastavam as definições da arquitectura como espaço e forma ao serviço do programa e estrutura. É possível que a sobreposição das disciplinas tivesse diluído a arquitectura, em contrapartida enriqueceu o seu significado.”*⁵⁶

A arquitectura serve como ferramenta para na cidade, através da construção/edificação do território, lhe atribuir novos significados. Assim, o crescimento e desenvolvimento da territorialidade dão-se apoiados num processo de atribuição de significado e simbolismo.

As correntes arquitectónicas dos séculos passados, e que fazem parte de uma história tão rica da cidade, e que, através das suas construções (fossem elas mosteiros, igrejas, locais de culto, etc.) são um reflexo do seu tempo, pretendiam para essas mesmas construções um significado. Sendo que a principal dominante era a vida religiosa, pretendendo assim inspirar espiritualmente, nos dias de hoje esse processo mantém-se. Apesar de não existir uma corrente arquitectónica una, e de a arquitectura ter evoluído para um momento em que a expressão formal admite muitas e variadas opções, estas acontecem sempre em prol da dotação de um significado ao objecto, ainda que hoje seja um apelo a um “espiritualismo comercial”, por assim dizer.

O objecto torna-se a representação física do conceito, da ideia e de todo o simbolismo a ela inerente.

O produto da arquitectura contemporânea, ao contrário do propósito de outras décadas em que a construção da habitação ocupava o lugar central, espalhou-se por diferentes campos disciplinares e atingiu um nível distinto quanto à sua vocação e imagem procurada. O edifício actual não procura somente uma imagem notória através da arquitectura - processo articulado entre a satisfação de uma necessidade programática e a execução de espaços interiores e exteriores, de ambiências aprazíveis e esteticamente agradáveis. Actualmente o processo reverte-se para uma construção baseada num conceito de visibilidade.

O edifício assume-se como um espectáculo cenográfico na “paisagem”, estabelecendo relações de continuidade ou quebra total com a envolvente – e que posteriormente conduz a todo o processo relativo ao fenómeno de criação ou quebra com os valores de identidade, (explicado no contexto de Kevin Lynch e *A Imagem da Cidade*) e que posteriormente se explicará – com uma vocação fortemente comercial, não só da sua imagem como do seu uso. Não só por ser nos espaços comerciais (como os centros comerciais) que se concentra hoje em dia a dinâmica das relações sociais da sociedade actual, como também por ser o edifício que “vende” a sua imagem.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



3.2.4

O Centro Comercial *Dolce Vita*, trata de se erguer sobre todo e qualquer referente identitário para agora lançar uma nova lógica e princípio territorial próprio



Da mesma forma que na antiguidade valores como a perenidade, robustez, e o “estilo” escolhido determinavam a imagem e impacto dos edifícios dentro de um determinado grupo social e se estabeleciam como elementos representantes da importância dessa mesma sociedade (o Coliseu e os arcos do triunfo para os romanos, as pirâmides para os egípcios, as acrópoles para os gregos) na actualidade isso faz-se por meio de variados recursos.

A relação com esses mesmos valores de identidade sofreu também transformações ao nível da escala territorial.

*“Como referente identitário, paisagem é tão forte como a língua, e como a língua é social e culturalmente construída e partilhada. A produção e a circulação de imagens da paisagem são meios poderosos de construção e de inculcação de identidades, de produção de sentidos e referentes colectivos.”*⁵⁷

Os novos elementos de grande escala que são os centros comerciais, à semelhança de todos os outros grandes “contentores” que proliferam pelo território criam agora relações de proximidade com pontos mais distantes, estabelecendo áreas de influência com um raio substancialmente maior ao que se verificava com os elementos de identidade “vernaculares”, que por essa razão lhes seria necessário uma maior abundância territorialmente.

O domínio do território estabelecido pela “rede” de igrejas e capelas, que anteriormente constituíam uma das actividades de maior importância social dentro do grupo, foi posto para segundo plano com a progressiva alteração dos valores da sociedade até à actualidade. O sagrado convive com o profano. Deste modo, é compreensível constatarmos que a maior presença de determinado elemento tipológico depende do próprio comportamento e dinâmicas sociais do grupo. Assim, uma sociedade consumista como a de hoje reflecte na sua territorialidade um padrão de elementos tipológicos que sirvam essas mesmas necessidades e usos, assim como passam a dominar visualmente o mesmo contexto em que se inserem e uma determinada zona sobre a qual se pretenda que exerçam influência.

No caso estudado temos o exemplo do centro comercial Dolce Vita que impõe àquele contexto territorial em que se insere uma escala de intervenção totalmente distinta de tudo o resto em seu redor. Estende-se desde a Variante à EN 101/201, até à E.N. 101, numa extensão de cerca de meio quilómetro e assume-se já como um elemento marcante na paisagem. Como é possível verificar na cartografia disponibilizada, a área de implantação do Centro Comercial alcança praticamente a mesma proporção territorial que metade do aglomerado habitacional da freguesia de Dume (consultar capítulo 4).

Apesar de entre urbanistas e arquitectos a doutrina do “urbanismo” seja entendida segundo premissas, valores e formalizações, quer conceptuais quer físicas, distintas, este olhar sobre o que já foi feito no passado é sempre algo importante. Quanto mais não seja para aprender com os erros do passado, e evitar que outros sejam cometidos, e por erros, quando falamos do território, creio estarmos a falar de um

extremo potencial que a nossa “base” oferece, e que nem sempre é potencializada, ou na maioria das vezes será posta em causa por interesses políticos ou outros processos e interesses menos claros.

Um juízo formado previamente garante à partida um olhar viciado assim como a opinião que sobre esse assunto se formar. Não se está disponível para verdadeiramente compreender aquilo que se nos apresenta e o território é algo demasiado complexo para ser entendido e analisado com tamanha leveza. Torna-se fundamental compreender que a imagem que nos é apresentada hoje é o produto resultante de muitos anos, décadas inteiras, de acções e intervenções, muitas delas pertencentes hoje à história do país (episódios importantes como a infra-estruturação do país), muitas vezes em atitudes consequentes para com outros momentos de intervenção anteriores.

Dissecando o território ou a dita “paisagem” conseguimos apreendê-la como um somatório de diferentes partes e constituintes de diferentes ordens construídas, desde o mais “natural” ao mais artificial (a rede viária) - ainda que tenhamos a plena consciência de que paisagem natural é um contrasenso, uma vez que a paisagem admite sempre uma intervenção por parte do homem⁵⁸ – de maior ou menor escala de presença no território, e respectivamente, maior ou menor influência neste.

Fazendo uma aproximação generalizada temos como principais elementos constituintes desta “paisagem”, que é o meio ambiente no qual desenvolvemos as nossas actividades e pano de fundo para o nosso dia-a-dia:

- A infra-estrutura viária;
- Os espaços de uso público;
- O aglomerado habitacional;
- O campo agrícola e os terrenos sem uso aparente, muito provavelmente em processo de transição do uso previamente agrícola para outro, ainda indeterminado.

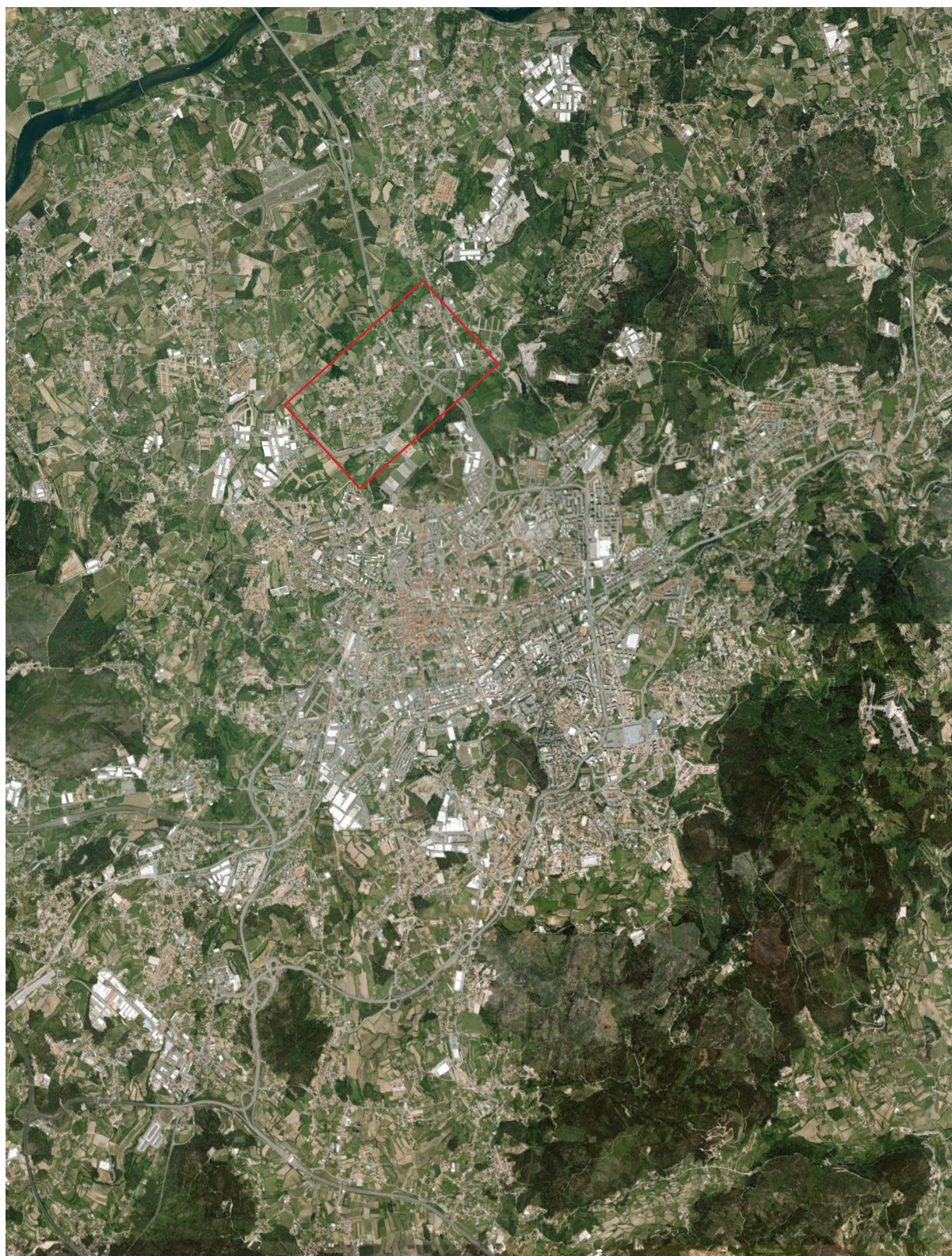
Um a um podemos considerar estes elementos como “layers” do território, elementos bidimensionais, ainda que na realidade não seja possível apagá-los isoladamente, mas sendo possível alterar o seu aspecto, que parecem ser independentes e vazios quanto ao seu entendimento e formas adquiridas no território (um traçado viário, elemento linear, é muito distinto do desenho que uma habitação, elemento tridimensional, ou aglomerado habitacional adquirem) mas que na realidade construída do território urbano, na tridimensionalidade daquilo que se nos apresenta perante os olhos, são elementos de desenho complexo, interdependentes ou interligados entre si.

Estes elementos andam muitas vezes lado a lado (relativamente à sua criação e não necessariamente à posição física que ocupam no espaço) estabelecendo uma relação de reciprocidade, quer pelo incremento que um deles conhece fomentado pela presença do outro, ou, quer pela necessidade de existência de um deles para a existência do outro.



Com a análise do caso de estudo, a apresentar no capítulo seguinte, será possível compreender a complexidade do caso retratado (assim como por referência e semelhança ao caso português, já exposto) e do processo de transformação territorial que a área em causa atravessa, na direcção de se definir como um novo foco polarizador funcional e identitário dentro da estrutura urbana da cidade de Braga.

*“Como nas pessoas, as identidades não se adquirem de uma vez para sempre e não se poderá também viver entre a esquizofrenia do excesso de identidade, o interminável carpir do mau luto pela perda, ou a pulsão de encapsular isso em parques temáticos. Perceba-se o que muda no país para depois se descodificar o retrato sem crispações e ansiedades desmedidas. A paisagem continua a ser um conceito-esponja de uma tal porosidade que é capaz de tudo absorver e de tudo expulsar, em apertando. Pergunte-se mais para que serve e o que transporta o discurso e a representação sobre a paisagem. A paisagem é apenas uma pele e a maquilhagem é o que é: pura sedução, artifício.”*⁵⁹



4.1 O núcleo antigo de Braga no contexto da urbanização extensiva de hoje: são perceptíveis a áreas de relevo mais acentuado, com as manchas verde escuro; o rio Cávado que corre a norte da cidade; e o núcleo urbano da cidade, com a mancha construída mais densa; e a vermelho, a área do caso de estudo, a apresentar



4. O CASO DE ESTUDO

O caso de estudo escolhido para o desenvolvimento deste trabalho corresponde à área geográfica onde se insere o aglomerado habitacional da freguesia de Dume.

Importa perceber que, para o desenvolvimento deste trabalho de análise sobre uma realidade tão específica da área, a noção da sua inserção no conjunto da cidade de Braga se torna determinante.

A análise foi feita mediante vários factores que nos parecem importantes para compreender um pouco a realidade da cidade nos dias de hoje, assim como a sua evolução ao longo dos últimos séculos. Porque o caso de estudo é também reflexo de todos os factores que intervêm na mudança da cidade, e não um caso isolado no território, que depende de si só e das condicionantes que encontra, este enquadramento foi feito mediante vários factores em consideração:

- A evolução histórica da cidade - “4.1. Braga como núcleo estruturador e de referência para o caso de estudo”;

- A estrutura viária, aqui encarada como principal elemento catalisador das mudanças registadas no território – “4.3. A estrutura viária: da rede capilar à macroestrutura viária;

- Principais factores de mudança da estrutura do território - “4.2. Factores e expectativas de mudança territorial o crescimento suscitado por intervenções marcantes no território”:

- . Evolução demográfica
- . Indicadores económicos
- . Edificado
- . Acessibilidade, mobilidade, e transportes.

Para todos estes pontos de análise obtiveram-se dados estatísticos importantes de apoio ao texto a partir do Relatório da avaliação da execução do PDMB, tanto para a cidade de Braga como para a freguesia de Dume e freguesias envolventes mais importantes - Real, Frossos e Palmeira. Assim, é possível compreender não só o modo como estes factores se manifestam no concelho, no conjunto das suas freguesias, como para a realidade isolada da freguesia de Dume. Deste modo, partindo de uma análise mais geral sobre a realidade da cidade poderemos melhor compreender o porquê de algumas manifestações na área delimitada do caso de estudo.



4.1. Braga como núcleo estruturador e de referência para o caso de estudo

O caso de estudo, referência para o desenvolvimento da dissertação, tem localização geográfica na cidade de Braga.

Braga, cidade do Norte do país (com localização mais exacta a noroeste), situada na região do Minho, no Vale do Cávado, é uma “*cidade média*”⁶⁰ dentro da hierarquia das cidades portuguesas. A cidade é capital de concelho e de distrito, correspondendo territorialmente a uma região densamente povoada, com cerca de 181 819 habitantes no concelho.

O concelho é composto, ao todo, por 62 freguesias ocupando uma área de 184 km², e das quais, as freguesias da Sé, S. João do Souto, Cividade, S. Lázaro, S. Victor, S. Vicente e Maximinos são as freguesias centrais, consideradas “urbanas”, integrantes do perímetro urbano da cidade.

O distrito é composto pelos concelhos de Braga, Barcelos, Esposende, Vila Nova de Famalicão, Guimarães, Vizela, Fafe, Celorico de Basto, Cabeceiras de Basto, Vieira do Minho, Póvoa de Lanhoso, Terras de Bouro, Amares e Vila Verde. Este divide-se em duas “*Sub-regiões: Ave – composta pelos concelhos de Cabeceiras de Basto, Celorico de Basto, Fafe, Guimarães, Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Vila Nova de Famalicão, e Vizela; e Cávado – que integra os municípios de Amares, Barcelos, Braga, Esposende, Terras de Bouro, e Vila Verde.*”⁶¹

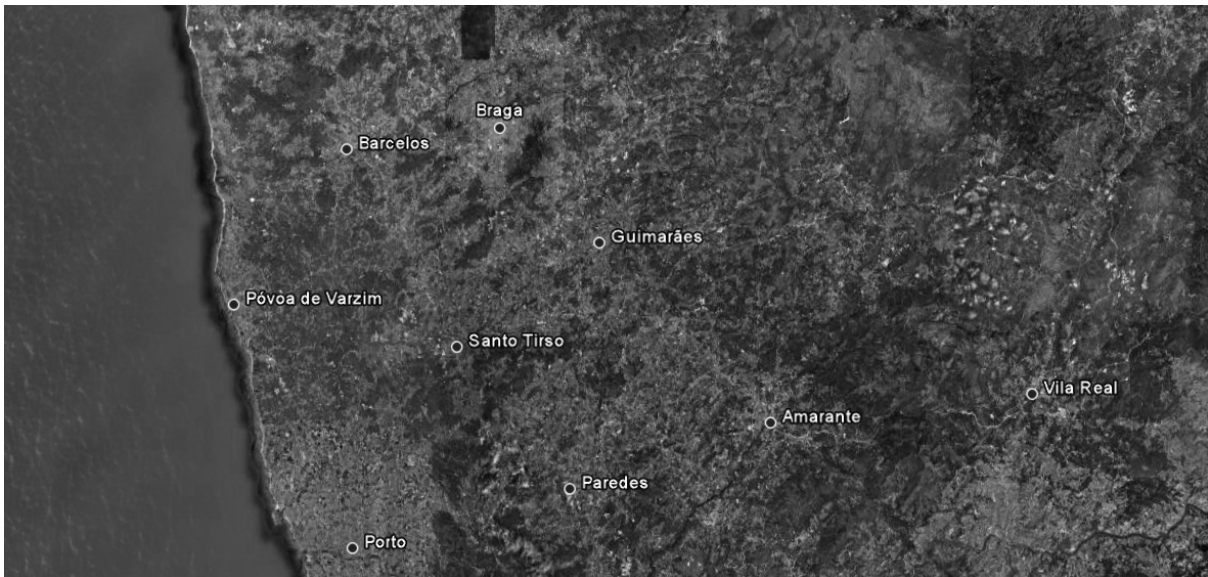
A integração da cidade nestes subsistemas territoriais permite-nos compreender a sua proximidade a pontos importantes da estrutura económica do norte de Portugal, como é o caso das cidades de Vila Nova de Famalicão, Guimarães e Porto, o que faz com que Braga seja um ponto estratégico na estrutura territorial do norte de Portugal⁶²:

A sua proximidade à cidade do Porto (cerca de 43 km), e a toda a área metropolitana que a circunda é um exemplo específico.

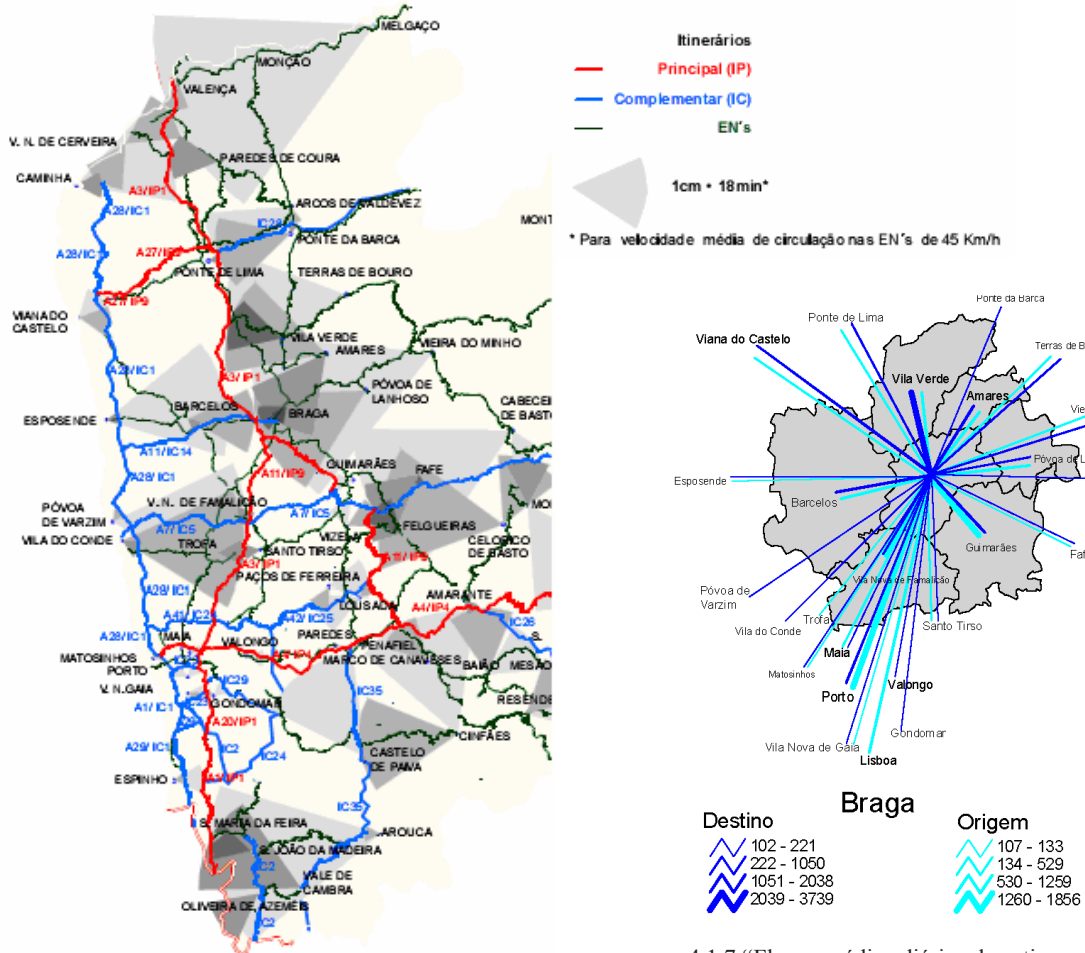
O facto de o custo de vida na cidade de Braga ser relativamente mais acessível (por exemplo no que respeita à habitação, no arrendamento/compra, entre outros), quando comparado com cidades vizinhas como o Porto, ou de oferecer outros factores bastante atractivos (como a grande oferta ao nível escolar, até ao ensino universitário) leva a que muitos habitantes naturais da cidade e das zonas envolventes com emprego na bacia económica do Porto, ou mesmo estudantes que se mudaram aquando do ingresso na Universidade do Minho, escolham manter a residência em Braga.

A cidade, enquanto núcleo urbano consolidado, é ainda relativamente pequena, no entanto, a aposta no desenvolvimento da infraestrutura viária permite deslocações rápidas e fáceis em curtos espaços de tempo para distâncias que vão desde os 3km até aos 13km – o que favorece a existência de movimentos

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.1.5 Relação geográfica da cidade de Braga com outras cidade importantes do noroeste português.



4.1.6 “Distâncias tempo de sedes de concelho a IP’s e IC’s”

4.1.7 “Fluxos médios diários de activos e de estudantes, no concelho de Braga, em 2001”





pendulares com um peso significativo (quer através do uso do automóvel⁶³ quer pela rede de comboios suburbanos da CP, que ligam a cidade à área metropolitana do Porto e fazem a ligação a Barcelos, Viana do Castelo e outras cidades do Norte de Portugal, através da estação de Nine. (A deslocação Braga-Porto tem uma duração de 1h10 min. ou de 50 min, por comboio; e de cerca de 40 min. por automóvel, pela A3.)

A importância da cidade e a sua capacidade para se desenvolver (ou para manter nos momentos mais conturbados da História da Península Ibérica, com as sucessivas invasões) foi determinada, desde cedo, pela riqueza dos seus recursos naturais, como é o Rio Cávado.

A presença deste elemento na estrutura ecológica da região foi determinante para a sua riqueza, principalmente no que diz respeito à fertilidade dos solos, tornando a zona propícia à prática agrícola, o que por sua vez, determinou fortemente as características da sua imagem, o enquadramento e valores paisagísticos que ainda hoje conhecemos.

A caracterização morfológica da região, e especialmente da área de estudo, não é determinante para o desenvolvimento do trabalho porém ajuda a compreender algumas das situações com que nos deparamos ao longo da análise das diferentes áreas.

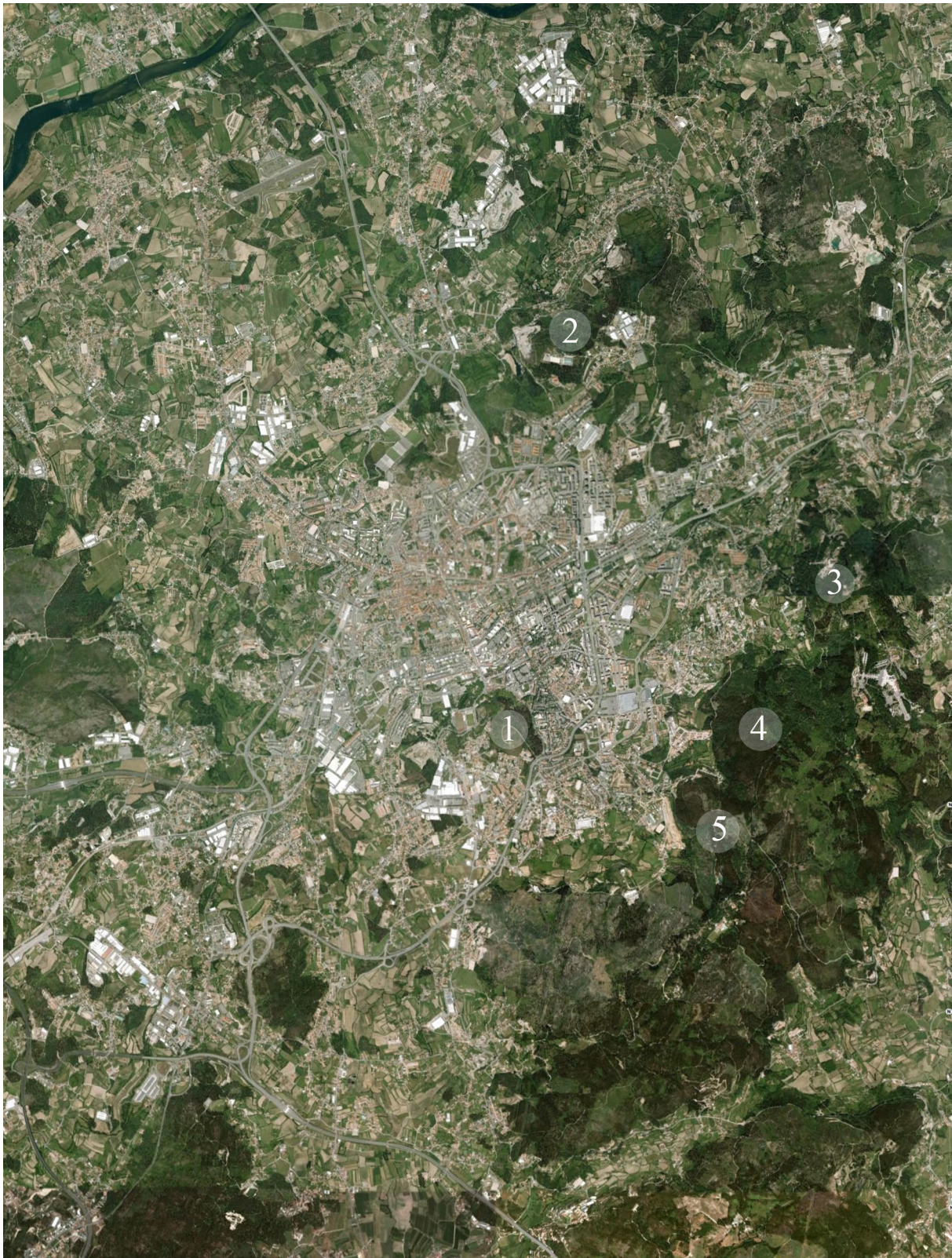
Basta compreender que a conformação urbana, desde há séculos até à actualidade, é resultado da presença de condicionantes assim como de factores benéficos (que permitem determinado tipo de desenvolvimento ou intervenção).

De uma forma muito breve, importa saber que a cidade e sua envolvente têm localização geográfica numa área caracterizada por diferenças acentuadas do relevo, fazendo a transição entre as zonas de cadeias montanhosas com as planícies litorais.⁶⁴

*“Ocupando uma posição central no concelho, a cidade foi inicialmente edificada numa colina localizada na separação dos dois vales principais. Ao longo do século passado o tecido urbano, desenvolvendo-se numa plataforma que varia entre os 150 e os 200 metros de altitude, foi ocupando progressivamente a zona de vale na qual corre o rio Este.”*⁶⁵

A expansão da cidade apenas se encontra condicionada pelas questões relativas à morfologia do terreno, com a presença de algumas vertentes de altitudes variáveis: desde os 572 m do monte do Sameiro, o ponto mais alto do concelho, até aos 298 m do monte Picoto, a sul do núcleo urbano da cidade. Estas variam também em proximidade relativamente ao núcleo urbano da cidade sendo que os montes e vertentes de maior dimensão e significado territorial se desenvolvem de Nordeste para Sudeste, e ainda alguns entre Nordeste e Sudoeste.

As vertentes mais próximas do núcleo consolidado da cidade, como o exemplo acima referido do Monte Picoto, são de menor dimensão, no entanto, de maior importância pela presença territorial que



4.1.8 A cidade de Braga e as principais elevações: 1. O Monte Picoto; 2. Montariol; 3. Bom Jesus; 4. Sameiro; 5. Santa Marta



marcam no contexto da cidade. Elevam-se em todas as frentes de cidade, existindo nalguns casos, até três elevações importantes em cada uma destas frentes. Destes casos são mais importantes os exemplos do Monte Picoto (298 metros) a sul; a zona do Convento de Montariol (312 metros) a norte (próximo da área de estudo); e o monte do Santuário do Bom Jesus (453 metros) ladeado pelo Monte do Sameiro (572 metros) e Monte de Santa Marta (562 metros) a este.

O relevo é a principal imposição para a morfologia do tecido urbano da cidade de Braga, impedindo-o, nalgumas áreas, de se expandir livremente, como é o caso daquilo que ocorre na transição entre a malha urbana da cidade e o aglomerado habitacional de Dume, alvo do objecto de estudo.

Nas restantes áreas que constituem os interstícios destes pontos notáveis do território, a malha urbana desenvolveu-se maioritariamente apoiada na estrutura viária que se desenvolvia radialmente para o exterior da cidade.⁶⁶

A cidade é marcada pelo núcleo central consolidado do centro histórico onde se podem encontrar os elementos mais importantes da identidade e história da cidade: a Sé Catedral, o Arco da Porta Nova, o Largo do Paço, a torre de Menagem, alguns vestígios da muralha e das diferentes tipologias construtivas que foram constituindo a cidade ao longo dos séculos.

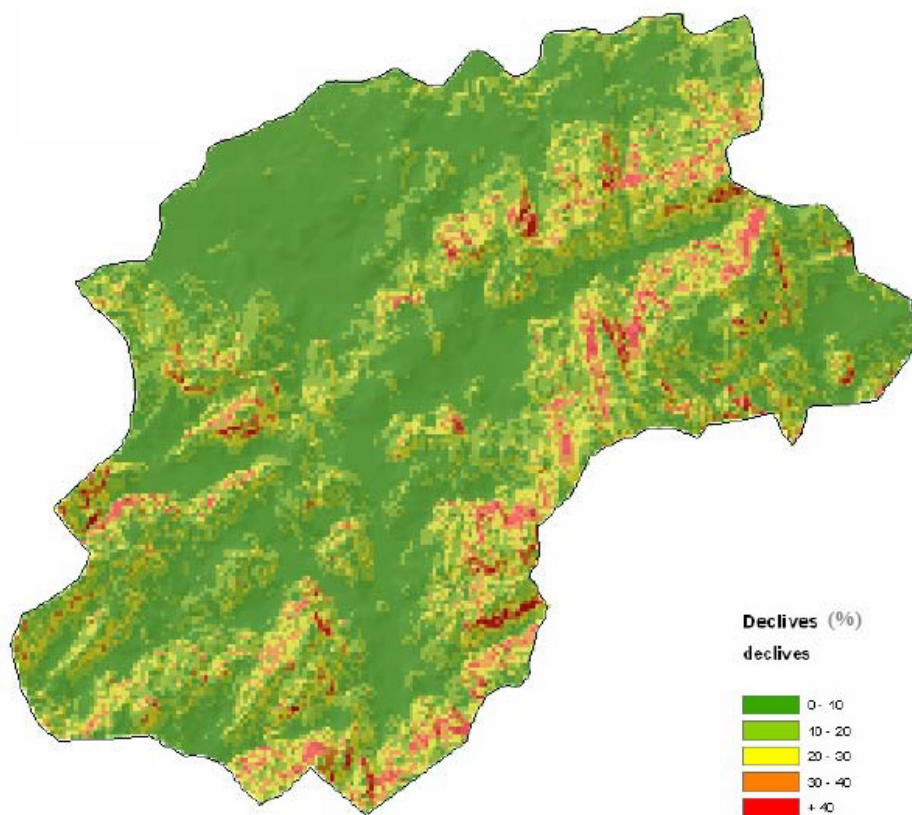
Em toda a sua história a cidade manteve um carácter religioso muito marcado e de presença muito forte na sua identidade, não fosse esta a “cidade dos arcebispos”, assim apelidada pela importância que o poder religioso sempre teve na cidade assim como foi a responsável por grandes intervenções nas épocas de maior crescimento da cidade.

De entre estas destaca-se o arcebispo D. Diogo de Sousa, um dos grandes patronos e empreendedores no crescimento e modernização da cidade.

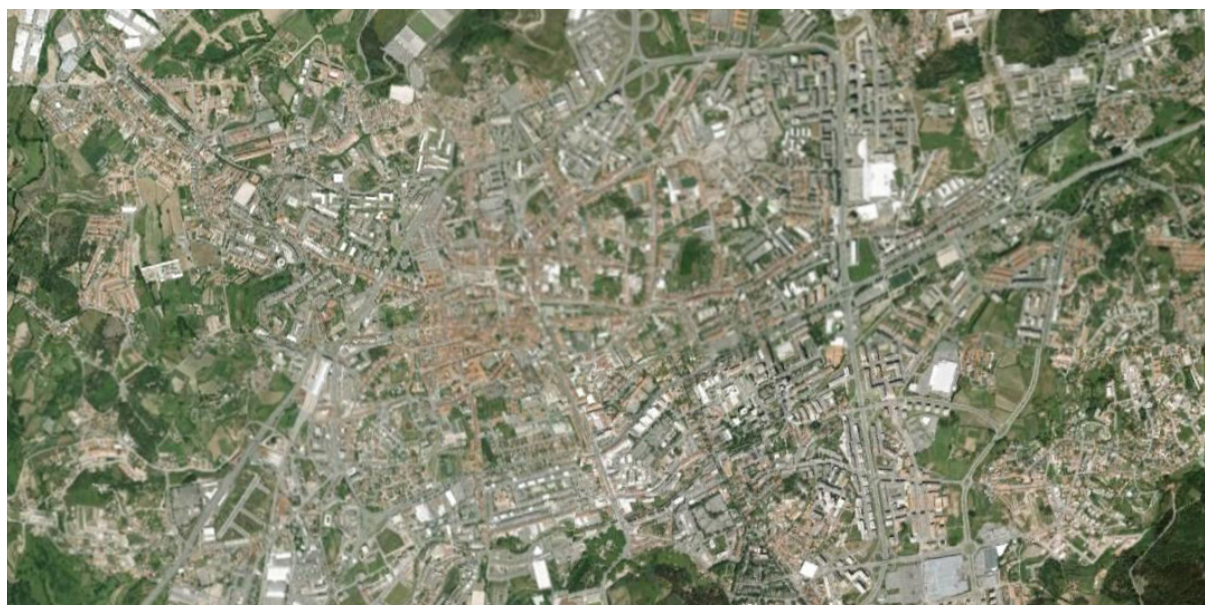
Esta importância da cidade no panorama religioso vem desde cedo pela elevação da cidade a sede de arcebispado da Península Ibérica, desde o século XII. S. Martinho e S. Frutuoso de Montélios, que deram lugar às construções que hoje se conhecem nos locais com o mesmo nome, foram também importantes figuras da história da cidade.

Pode-se dizer que até há relativamente pouco tempo (período de cerca de 15 anos) Braga se apresentava como uma cidade bastante coesa, em termos de imagem e identidade, extensão e tecido urbano, no entanto, as últimas décadas foram marcadas por intervenções de grande escala a nível da rede viária, assim como do edificado habitacional. Este forte crescimento que se fez sentir no mercado imobiliário, acrescido de uma falta de visão global para a cidade, reflectiu-se também na conformação e na imagem descaracterizada que a cidade poderá ter hoje em dia.

As intervenções a nível da rede viária aproximam-se a uma solução semelhante à situação existente na cidade do Porto, com a VCI e a Circunvalação: desenvolveram-se vias de circulação de médio



4.1.9 “Carta de declives do Concelho de Braga”



4.1.10 O núcleo consolidado da cidade.





porte que circundam toda a cidade - a Circular Norte e Sul - e permitem uma circulação periférica, permitindo o atravessamento da cidade e a ligação às várias freguesias não urbanas do concelho, que posteriormente se ligam à rede viária de menor dimensão.⁶⁷ Noutros casos estabelecem ligação com as vias de circulação de grande porte, as auto-estradas que ligam a nível regional, a outras cidades de maior ou menor importância, como o Porto, Guimarães, Chaves, ou Valença.

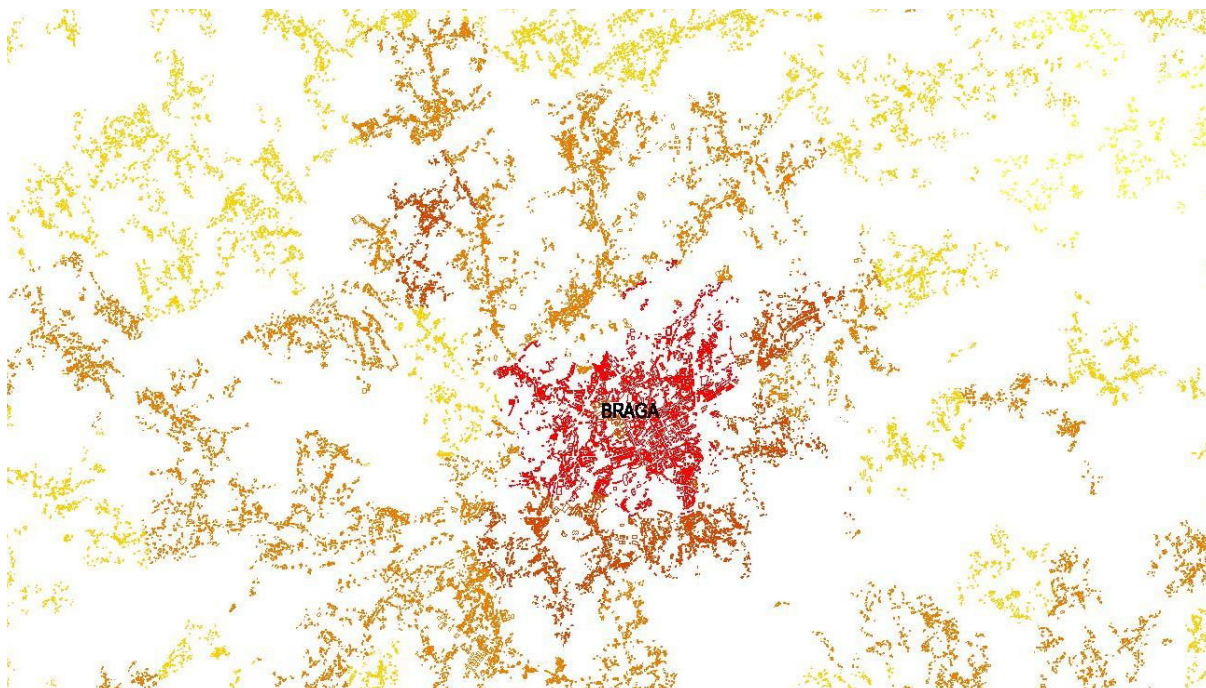
Actualmente Braga é uma cidade de grande extensão (e no entanto, no geral, de baixa densidade do edificado) com uma forte presença da estrutura viária na sua imagem e conformação urbana.

A estrutura viária de médio porte – Circular Norte e Sul - que antes assinalava a transição do aglomerado urbano para as freguesias periféricas e exteriores, hoje assume-se como elemento integrante dessa mesma estrutura, ao verificar-se o crescimento da malha edificada e o extravasamento desse “limite”.

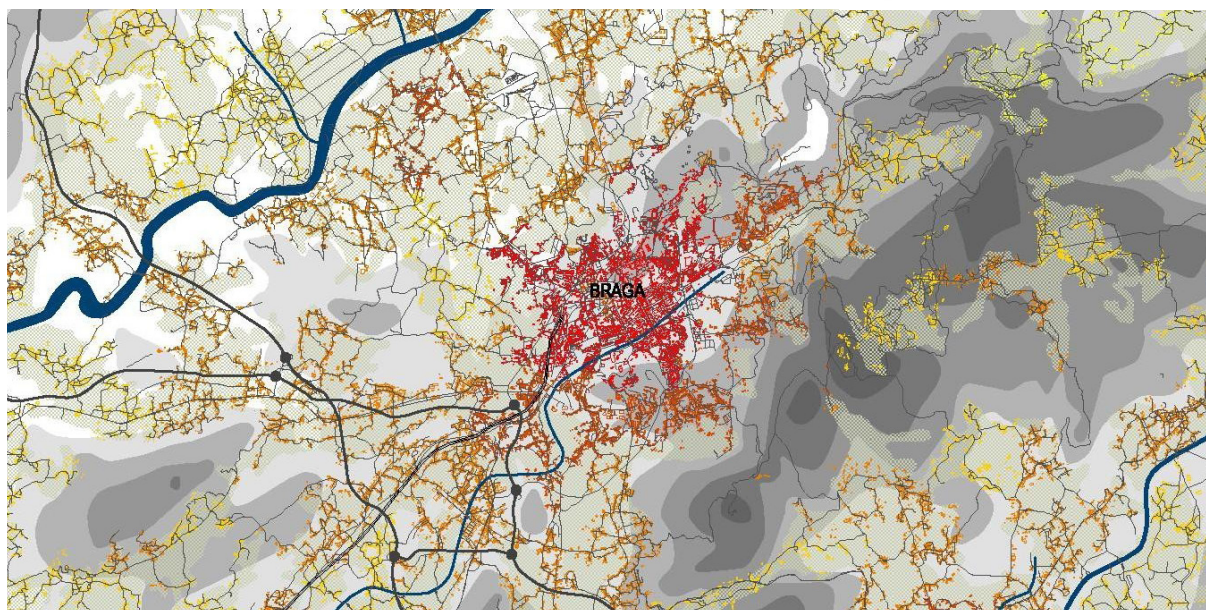
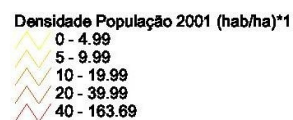
O grande crescimento edificado que se vem falando verificou-se em novas áreas de urbanização habitacional - Lamações, Lomar, Nogueiró, Gualtar, Frossos - ou em pólos industriais ou de serviços, com o aparecimento de grandes espaços de armazéns – Ferreiros, Adaúfe, Palmeira, Frossos - sem grande planeamento ou ideia de infra-estruturação ou de relação com a cidade, expandindo-se a cidade em geral, nos seus limites, em todas as direcções.

A ocupação extensiva do solo ao longo das E.N.'s, assim como das capilaridades que lhe sucediam, são justificáveis pela forte presença da propriedade agrícola com habitação associada à propriedade, em praticamente todo o concelho. Deste modo, é compreensível que este modelo de ocupação do território se tenha mantido, uma vez que na maioria das vezes, estas propriedades agrícolas, por interesse económico ou por abandono da actividade, são disponibilizadas no mercado imobiliário como terrenos urbanizáveis, dando lugar a muitos dos exemplos de urbanizações de pequena escala que hoje conhecemos, acabando por se assumir como pequenas “ilhas” por vezes no meio de áreas ainda de uso predominantemente agrícola. Para além das condicionantes morfológicas do território há ainda que considerar a intervenção de outros factores, de carácter menos controlável ou previsível, na evolução da conformação territorial da cidade. Destes falar-se-á no capítulo seguinte. De uma forma muito breve podemos adiantar que são os dados relativos à evolução demográfica da densidade populacional, taxa de natalidade, população activa, entre outros; à evolução do parque habitacional; aos valores da acessibilidade, mobilidade, transportes e logística; da estrutura viária concelhia; e à caracterização do tecido económico por sectores de actividade. Estes factores foram avaliados primeiramente para o contexto geral do concelho, na totalidade das freguesias, e em segundo lugar, considerando cada uma das freguesias enquanto elementos territoriais e administrativos independentes, ao que podemos avançar já que se verificaram, nalguns casos, diferenças bastante acentuadas.

Os valores obtidos para cada uma das unidades constituintes do concelho permitiram formar uma



4.1.11 Carta de Densidade Populacional na Região do Cávado, 2001;



4.1.12 Carta de Densidade Populacional na Região do Cávado, com indicadores da Mancha Agrícola, Hipsometria, Rede Viária e Hidrográfica, 2001.





4. O CASO DE ESTUDO

4.1 Braga como núcleo estruturador e de referência para o caso de estudo

caracterização mais completa de cada uma delas, percebendo-se as características mais específicas por unidade ou por zona do concelho, tornando evidente as diferenças que existem entre si.

É deste entendimento sobre as pré-existências e as condicionantes naturais do local que partimos para a análise daquele que será o nosso caso de estudo.



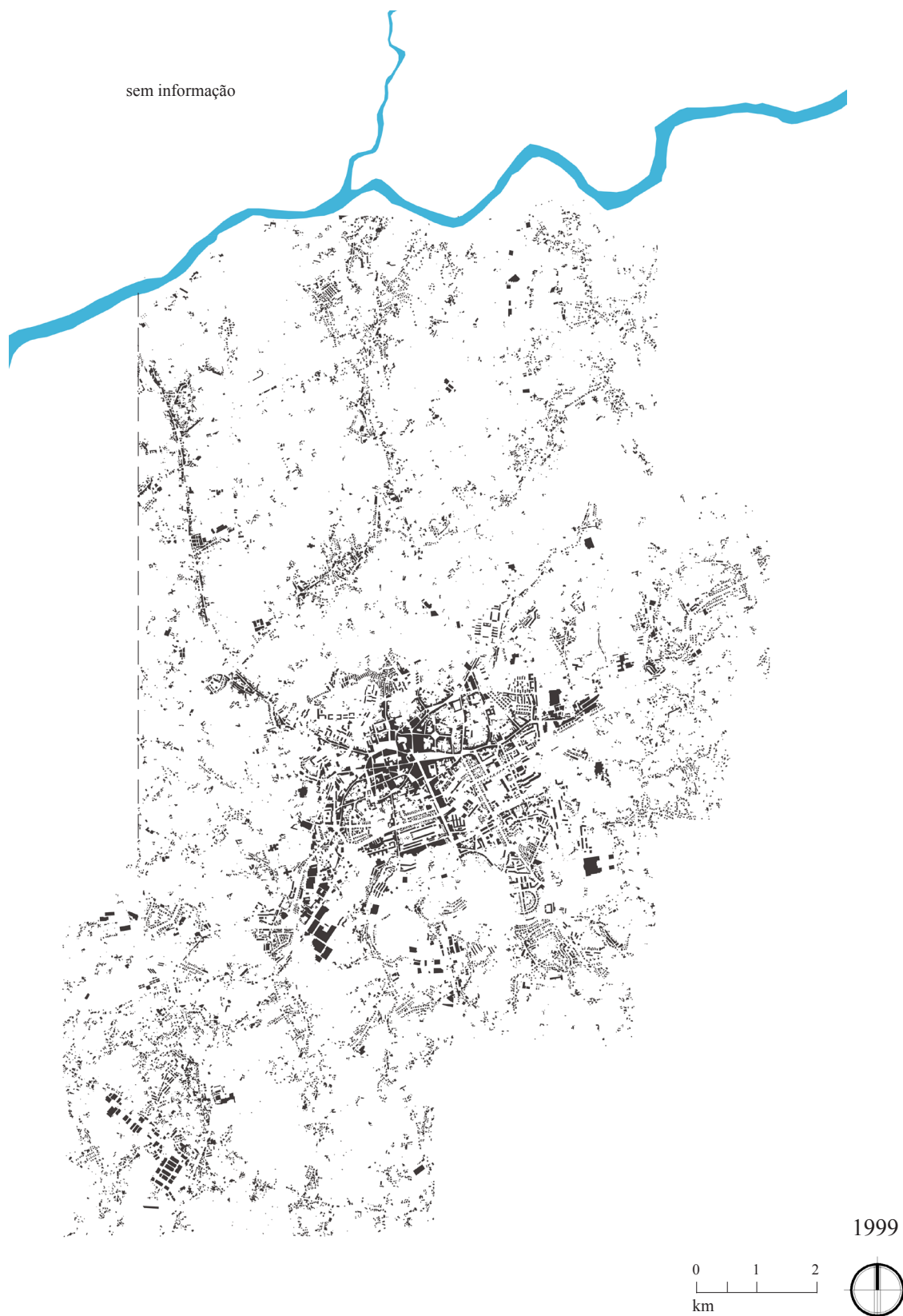
4.1.13 Carta do Edificado do Concelho em 1948 (executado sobre Carta Militar de 1948):

como é possível verificar com a análise da carta, o edificado conhecia já em 1948 uma forma de dispersão territorial a que hoje associamos com o modelo da “Cidade Extensiva”, e dos fenómenos do *Sprawl*, a “mancha de óleo, entre muitos outros termos que são utilizados para a caracterizar. É possível ver um núcleo edificado mais concentrado, que corresponde à cidade de Braga, ao “centro”, e já um certo padrão de desenvolvimento linear do edificado, correspondente ao traçado da EN 201, a noroeste. No entanto, a justificação para a dispersão está no facto de a maioria deste edificado corresponder àquele pertencente às propriedades agrícolas, que eram à época predominantes no território, uma vez que a agricultura era a actividade económica dominante na região.



4.1.14 Carta do Edificado do Concelho em 1995 (executado sobre Carta Militar de 1995):

com a carta do tecido edificado de 1995 é visível já uma grande evolução (representa um período de quase 50 anos) e diferenças acentuadas ao que era a malha urbana anterior - há uma evidente concentração de edificado que corresponde à cidade de Braga (desenvolvida sempre em torno e a partir do centro histórico, medieval); assim como a densificação da malha edificada dos aglomerados envolventes; o eixo da EN 201 encontra-se perfeitamente definido pela ocupação linear do edificado, assim como a norte se começa a perceber uma lógica semelhante para a EN 101; é também visível o aparecimento de alguns elementos edificados de maior dimensão que correspondem ao desenvolvimento de algumas áreas de carácter industrial ou comercial em torno da cidade.

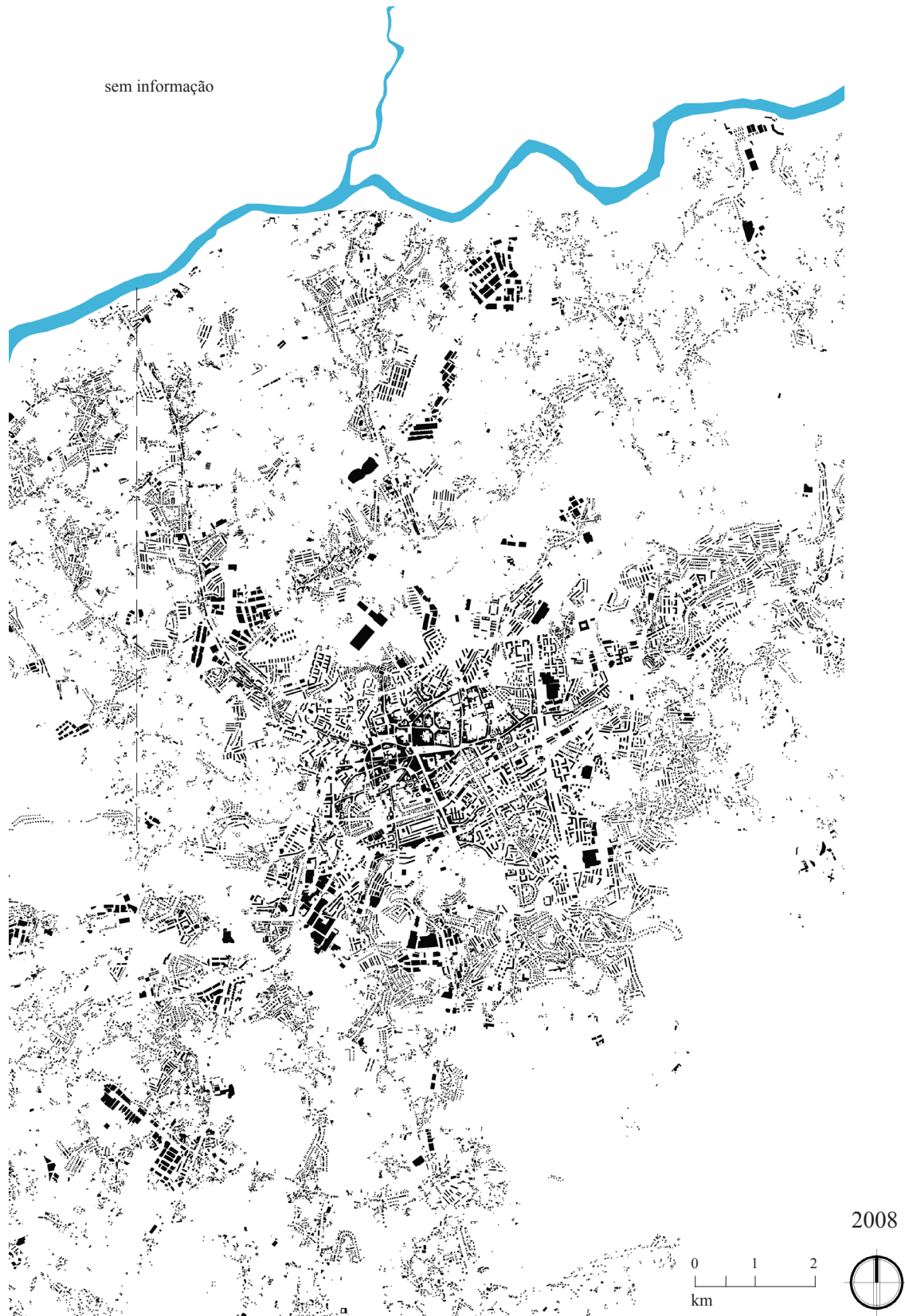


4.1.15 Carta do Edificado do Concelho em 1999 (executado sobre Cartografia, de 1999, cedida pela Câmara Municipal de Braga):
a diferença que podemos constatar com esta carta refere-se apenas ao início do aparecimento de algumas iniciativas de urbanização de carácter distinto daquele crescimento da malha edificada que se tinha verificado nas décadas anteriores, ou seja, assiste-se ao aparecimento destes elementos em áreas que anteriormente eram de função agrícola (esta é a tendência dominante de evolução territorial da área). As áreas que permanecem totalmente desocupadas correspondem a zonas onde o relevo e a topografia não permitem uma ocupação tão fácil ou atractiva



4. O CASO DE ESTUDO

4.1 Braga como núcleo estruturador e de referência para o caso de estudo



4.1.16 Carta do Edificado do Concelho em 2008 (executado sobre Cartografia, de 2008, cedida pela Câmara Municipal de Braga):

por último, a mais recente relação que podemos estabelecer com aquela que será a ocupação territorial actual da área geográfica em estudo, revela uma acentuação do fenómeno referido na carta anterior (iniciativas de urbanização), apoiadas no eixos viários outrora de extrema importância, mas que agora estão ainda mais acessíveis pela proximidade de eixos viários de grande porte; assim como a tendência para uma crescente ocupação territorial por parte das áreas industriais ou comerciais, tanto em nº como em área ocupada

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL

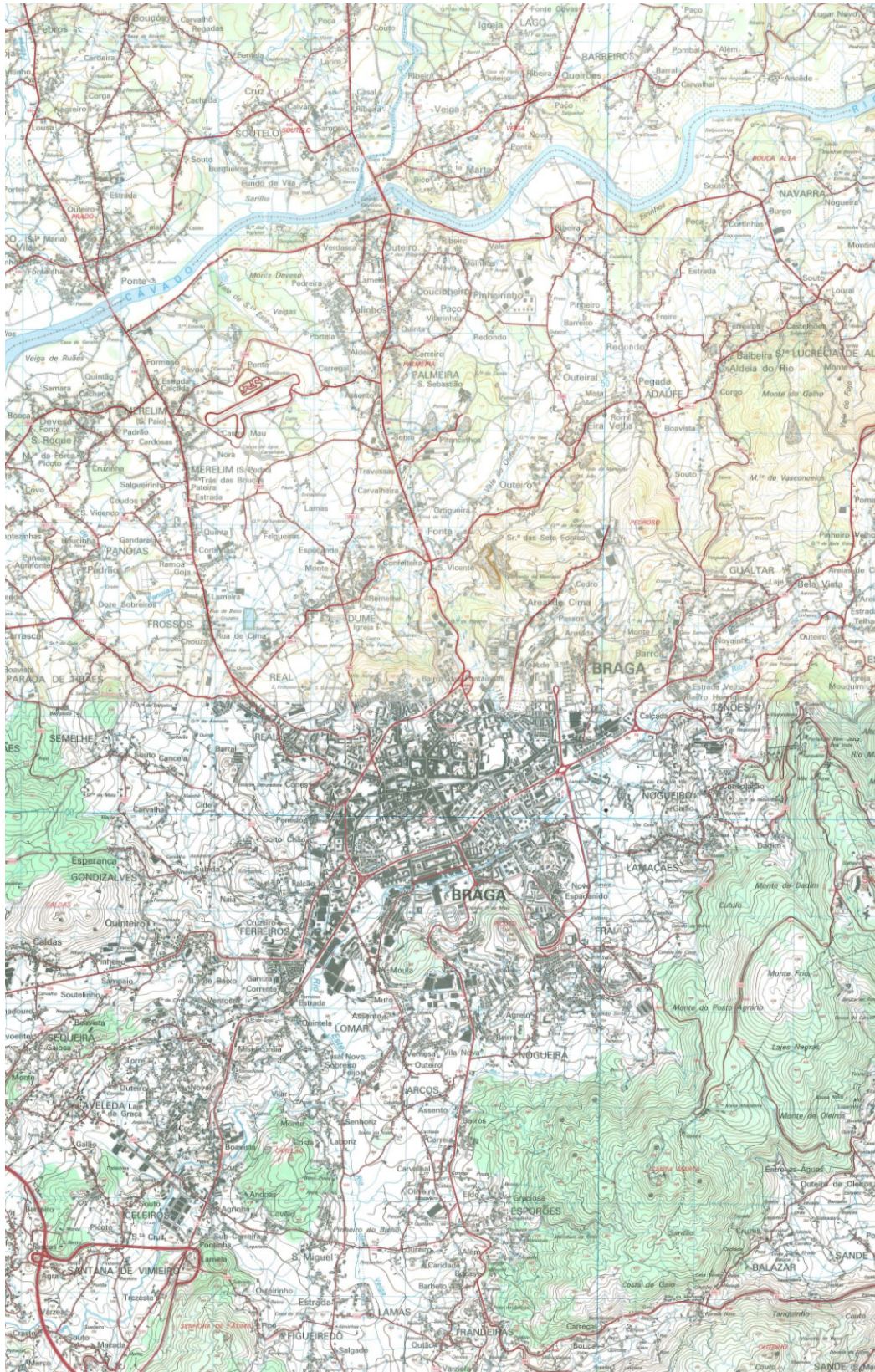


4.1.17 Carta Militar de 1948 (base à elaboração da Carta do Edificado de 1948)

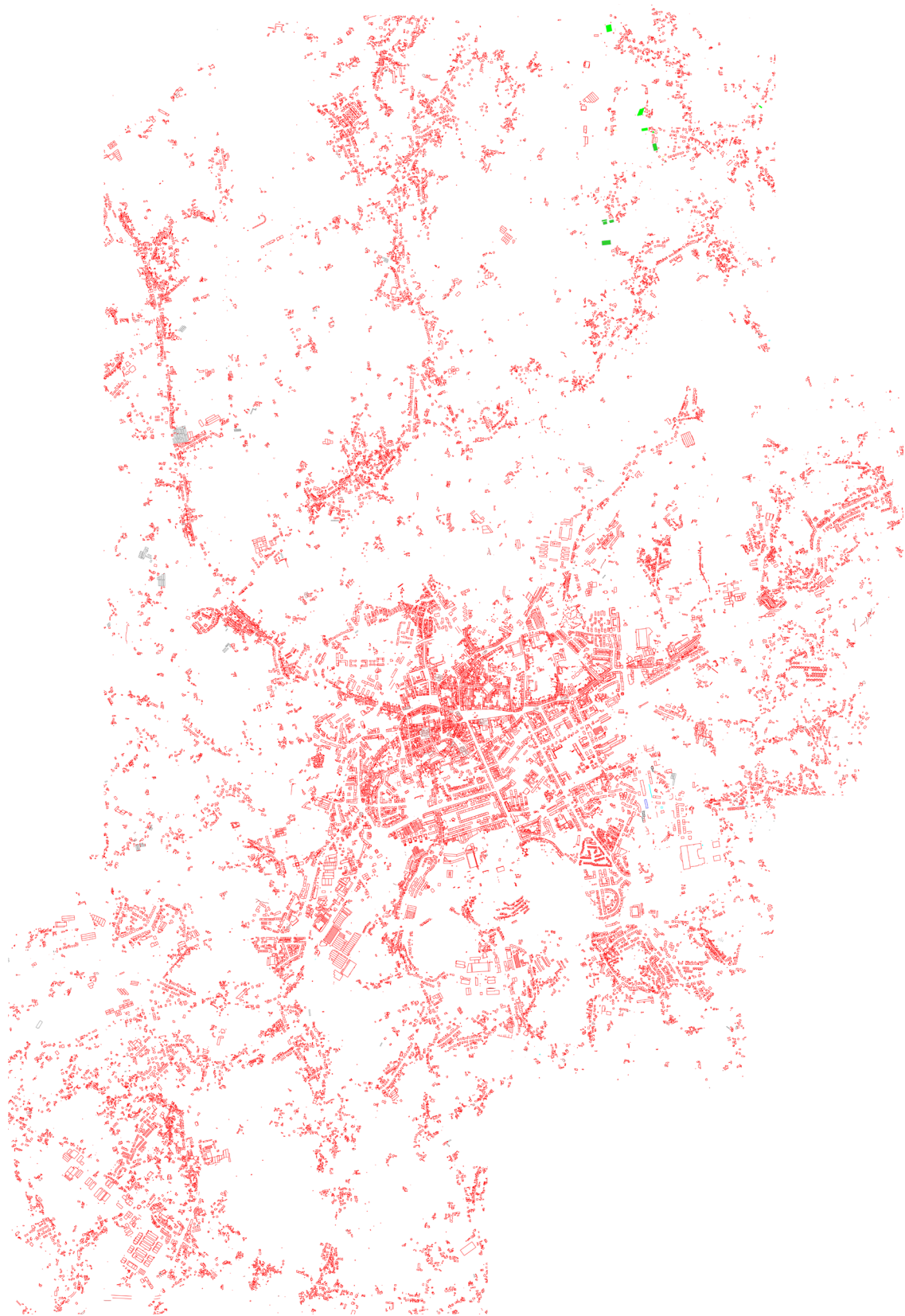


4. O CASO DE ESTUDO

4.1 Braga como núcleo estruturador e de referência para o caso de estudo



4.1.18 Carta Militar de 1995 (base para a Carta de Edificado de 1995)

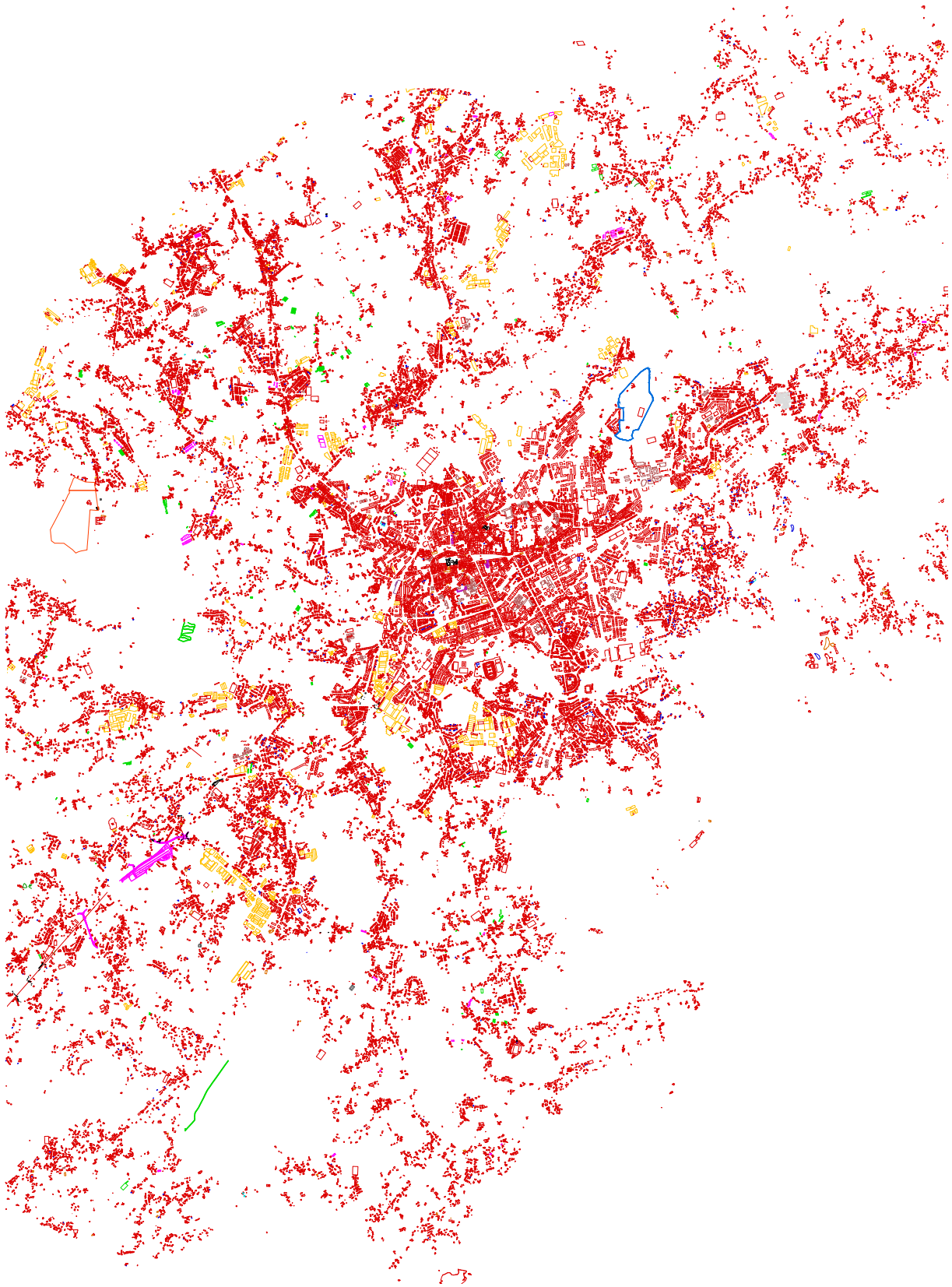


4.1.20 Cartografia de 1999



4. O CASO DE ESTUDO

4.1 Braga como núcleo estruturador e de referência para o caso de estudo



4.1.21 Cartografia de 2008

4.2. Factores e expectativas de mudança territorial: o crescimento suscitado por intervenções marcantes no território

A evolução territorial que tem vindo a ser aqui retratada e caracterizada, como já vimos, consiste num processo longo e complexo que tenta gerir a articulação entre diversos factores de naturezas muito distintas.

Passada a caracterização e enquadramento da área de estudo; do papel predominante que a macroestrutura viária está a desempenhar para a evolução desta; e o reconhecimento dos elementos geradores de uma imagem (ver capítulo 4.5); é necessário reconhecer alguns dos factores que são também responsáveis por introduzir mudanças a nível territorial, ainda que numa dimensão menos apreensível que a dimensão física e palpável da envolvente com a qual nos relacionamos todos os dias.

Os parâmetros segundo os quais se gera a nova identidade do urbano actual, importam aqui à análise, de um ponto de vista não da imagem gerada pela introdução desses mesmos elementos em determinado contexto, mas sim, pelas reacções consequentes que são capazes de gerar na ocupação e apropriação do solo urbano ao serem introduzidas nesses mesmos contextos.

Directamente com esses parâmetros de avaliação da nova urbanidade – intervenções pontuais no território capazes de gerar uma forte carga simbólica como o Estádio Municipal de Braga; a infraestrutura viária da Rede Macro; as novas áreas de urbanização; os novos espaços do consumo, aqui representado pelo Shopping Dolce Vita; as áreas de crescimento industrial ou de armazéns vocacionados para uma modalidade de comércio baseado no “espaço-montra”, dos showrooms – interagem outros factores que introduzem esse carácter abstracto à análise. São os factores de mudança da estrutura do território.

Estes dividem-se em quatro graus de análise do território, segundo os valores da Demografia, os Indicadores Económicos, o Solo Agrícola e o Parque Habitacional.

Estes factores, pelas diferentes caracterizações que introduzem sobre o território contribuem para formar um retrato mais apurado da área e do contexto da cidade de Braga que o contém, e por tal foram escolhidos como alvo da análise e relevância para o estudo. Constate-se assim que muitos outros factores se encontraram disponíveis para integrar esta análise porém, pela sua falta de relevância para este estudo, não foram consideradas cruciais para aqui figurarem.

Pareceu ser de maior pertinência começar por estes últimos elementos de análise uma vez que, pela sua apresentação podemos ter uma leitura mais completa do contexto.

Pela análise destes valores, de um modo geral, percebe-se que a evolução demográfica é um dos factores que mais peso tem nas transformações territoriais que ocorrem, contribuindo para a determinação e



evolução de alguns parâmetros de avaliação como é o caso dos números relativos ao Parque Habitacional. A cidade de Braga é aquela do Concelho e Distrito que é mais populosa e que concentra também as maiores densidades populacionais (2.5.1).

Densidade Populacional:

A década de 70 e a de 90 foram as que registaram aumentos mais significativos no saldo populacional com, respectivamente, aumentos de 30,4% e 16,2%. No entanto, é o valor registado para a década de 90 que será o mais apurado em termos de saldo populacional efectivo na região uma vez que na década de 70 temos que considerar o grande saldo populacional causado pelos retornados das colónias portuguesas no Pós - 25 de Abril.

Mais uma vez, as freguesias de Real e Frossos registam aumentos nos valores da densidade populacional no intervalo 1991-2001, sendo que Dume mantém a sua população.

As perdas de densidade populacional nas freguesias centrais devem-se à substituição da função residencial por serviços e comércio.

Verificam-se também perdas de densidade populacional em áreas rurais e periféricas ao núcleo urbano, sendo Dume um desses casos, com um valor de 13%.

*“Os acréscimos percentuais da densidade populacional, entre 1991 e 2001, são superiores nas freguesias urbanas, nomeadamente nas novas áreas de expansão urbana (Nogueiró (125%), Frossos (68%), Real (60%) e Lamações (51%)).”*⁶⁸ áreas de expansão urbana onde o desenvolvimento e crescimento habitacional tiveram um peso considerável.

Evolução demográfica

A análise da evolução demográfica do concelho de Braga, quer respeitante às freguesias que o constituem, quer em comparação com os restantes concelhos do distrito, revela evoluções sempre positivas, apesar de as taxas registadas variarem com diferenças mais ou menos acentuadas para diferentes períodos temporais estudados.

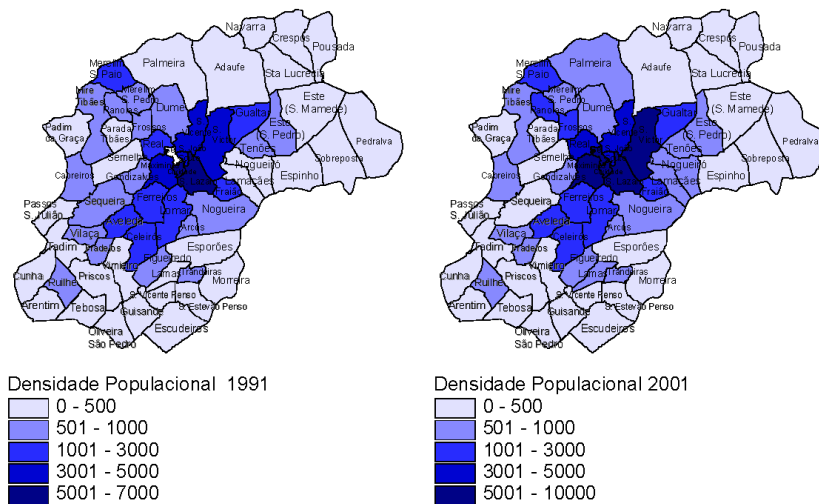
Para a cidade Braga, num intervalo temporal que vai desde 1960 até 2000, e que se subdivide em décadas, as variações no crescimento populacional foram:

- 1960/1970 - 3,5%;
- 1970/1980 - 30,4%;
- 1981/1991 - 12,6%;
- 1991/2000 - 16,2%;
- 2000/2006 - 5,9%, (com uma população de 173 946 indivíduos e concentrando a cidade cerca de 42% dos residentes da região do Cávado).

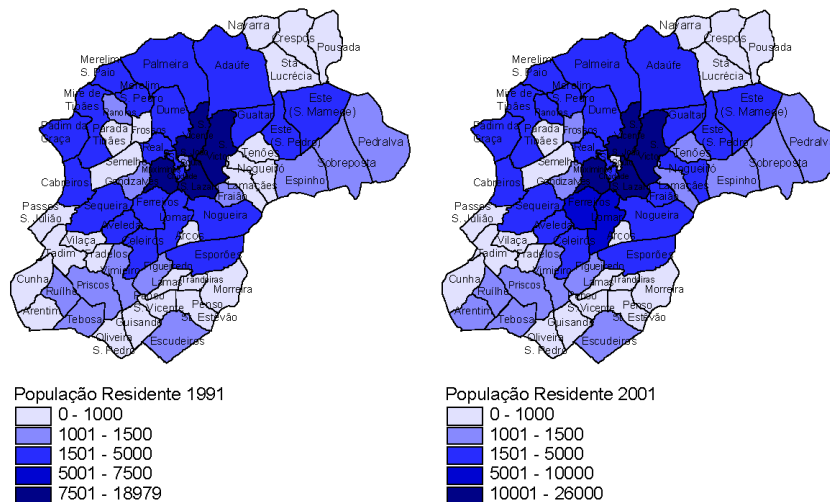
O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL

Concelhos	Densidade Populacional (Hab/Km2)				Variação (%)	
	Área (Km2)	1991	2001	2006	(1991/2001)	(2001/2006)
Braga	184	767,7	892,3	945,4	16,2	5,9
Guimarães	241,3	596,7	661,3	673,7	10,8	1,9
Vila Nova de Famalicão	201,7	566,9	632,5	662,7	11,6	4,8
Barcelos	378,9	294,9	322,2	328,5	9,3	1,9
Vila Verde	228,7	192,6	203,7	213,5	5,7	4,8
Póvoa de Lanhoso	132,5	162,4	171,9	181,4	5,8	5,5
Amares	82	203,8	225,9	239,4	10,8	6,0

4.2.1 “Densidade populacional e respectiva variação, no concelho de Braga e concelhos limítrofes (1991 - 2001 - 2006)”



4.2.2 “Densidade populacional por freguesias do concelho de Braga, em 1991” e “Densidade populacional por freguesias do concelho de Braga, em 2001”



4.2.3 “População residente por freguesias do concelho de Braga, em 1991” e “População residente por freguesias do concelho de Braga, em 2001”





De 2006 em diante registou-se uma estabilização do crescimento populacional do concelho verificando-se uma tendência para o abrandamento dos ritmos de crescimento, ultrapassando a população já os 180 000 habitantes. O maior crescimento registou-se durante um período de 30 anos, entre as décadas de 1970/1981, 1981/1991, e 1991/2000, e onde a década de '70 teve maior significado, com uma taxa de crescimento populacional de 30,4%. Braga, de entre os restantes núcleos mais importantes do distrito, tem sido a que regista taxas de variação de população mais significativas (exemplo para o intervalo de 1991 e 2001) o que confirma a sua importância como núcleo habitacional no contexto em que se insere.

Com interesse na previsão da taxa de crescimento da população para 2015 e 2020, e através de um método de cálculo da evolução exponencial, e método de crescimento linear da população, foram utilizadas como referência as percentagens de crescimento linear e exponencial dos últimos intervalos temporais registados, de 2001/2006. Com os dados obtidos procedeu-se à projecção dos valores para o intervalo 2006-20015, 20015-2020, tendo por referência a manutenção dos valores das taxas de crescimento da população verificadas de 2001-2006 (que registou um ligeiro abrandamento no crescimento populacional), sendo as previsões de um crescimento de 17,5% e 24,5% para 2015 e 2020, o que se traduzirá num total de 192986 e 204451 indivíduos.

Foi efectuada uma mesma previsão de crescimento demográfico, porém distribuindo a população pelas freguesias respeitantes. A projecção demonstra que caso se mantenham os ritmos de crescimento da população para os intervalos de tempo já referidos e tidos como referência, para 2015 e 2020 verificar-se-á uma acentuação da concentração da população na área central do concelho, exceptuando a freguesia da Sé, Cividade e S. João do Souto que pelas imagens anteriores se viu serem as freguesias centrais que concentram menor quantidade de população. Os aumentos percentuais e população mais elevados verificam-se para as freguesias de Nogueiró, Lamações, Lomar, Nogueira e Fraião, do lado este do concelho, e Frossos e Real, a norte.

Como é visível pelos dados apresentados, Frossos e Real são freguesias com uma grande capacidade atractiva de população. Dume ocupa portanto um lugar estratégico para o desenvolvimento, uma vez que se situa nesta localização próxima e periférica não só a estes expoentes de crescimento como também às freguesias mais populosas consideradas centrais da cidade.

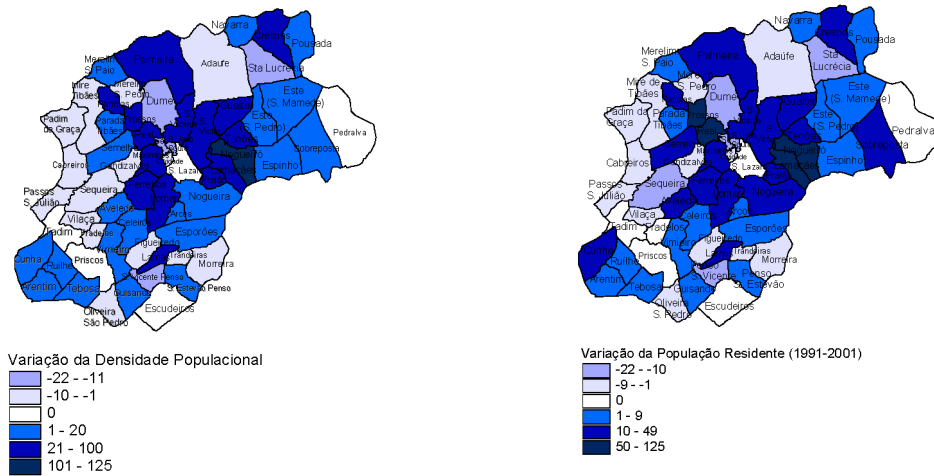
Estrutura etária da população

A estrutura etária da população é caracterizada por uma grande fatia de população jovem entre os 20 e os 29 anos, o que é resultado em grande parte pela localização na cidade do Pólo de Gualtar da Universidade do Minho (e pela permanência de alguns desses jovens depois na cidade).

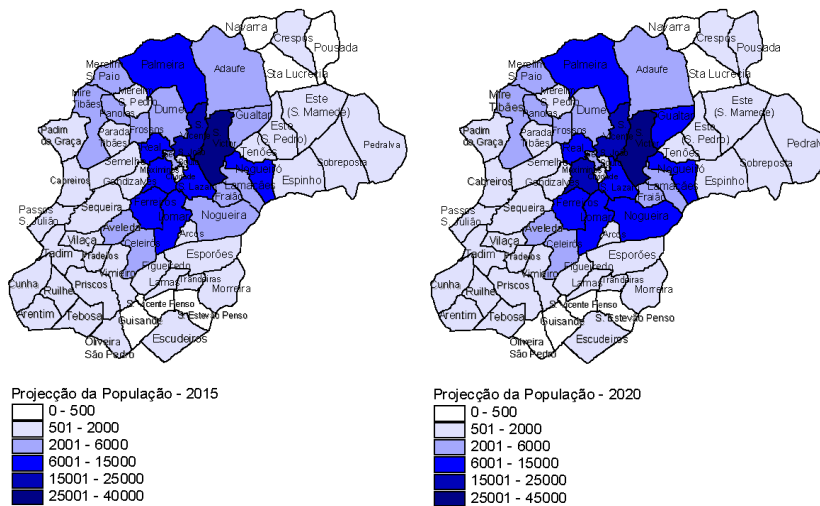
“A Universidade do Minho tem sido importante para a atracção e fixação de jovens, e é responsável pelo desenvolvimento de várias actividades (tecnologia e ciência), gerando directa ou indirectamente novos empregos.”⁶⁹

Um dos factores que pode contribuir para a falta de atractividade de Dume é o acentuado índice de envelhecimento da população, sendo dos mais elevados do concelho, com um valor de 87%.

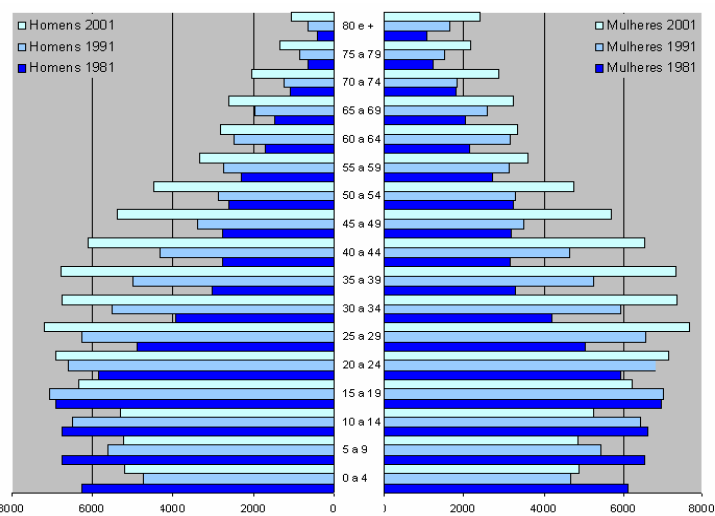
O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.2.4 “Variação da densidade populacional nas freguesias do concelho de Braga, entre 1991 - 2001” e “Variação da população residente por freguesia do concelho de Braga, entre 1991 - 2001 (%)”



4.2.5 “Projeção da população residente para 2015” e “Projeção da população residente para 2020”



4.2.6 “Pirâmide etária no concelho de Braga, em 1981, 1991 e 2001”





Real tem o menor índice de envelhecimento da população em todo o concelho, assim como em Frossos e Maximinos.

Comparando o índice de envelhecimento da população e a variação populacional no período para 1991-2001 verifica-se uma relação entre as duas variáveis, como é o caso de Dume.

O parque habitacional é um dos grandes impulsionadores e determinantes da manifestação destes valores. Em Dume estas iniciativas ainda não se encontram tão desenvolvidas nem as que existem não são de tão grande dimensão como as que se conheceram nas freguesias vizinhas, o que justifica o facto de Dume ainda não ter conhecido um momento de crescimento ou renovação da população significativo como nas freguesias vizinhas.

Parque Habitacional

O Parque Habitacional, à semelhança dos valores de crescimento populacional, registou os seus valores de maior crescimento para as décadas de 80 e 90, o que nos permite perceber que a cidade é dotada de um Parque Habitacional relativamente jovem.

Relativamente aos dados da densidade populacional, Braga é a cidade da região (comparativamente com os concelhos limítrofes) que regista as maiores densidades populacionais, e mais uma vez, dentro do concelho, é nas freguesias que constituem o núcleo da cidade, que se registam também os valores mais elevados de densidade populacional, com uma média de 5356,6 hab/km² (2001) (ver também página 66).

- Licenciamento para construção/habitação

Aumento de 15% de edifícios existentes no concelho de 1991 para 2001, + 4468.

Destes edifícios, a percentagem correspondente ao aumento dos edifícios habitacionais foi de 47%, com um total de 22576 novos alojamentos.

Verifica-se uma maioria da percentagem de habitações com uma só família o que revela uma melhoria nas condições de habitabilidade.

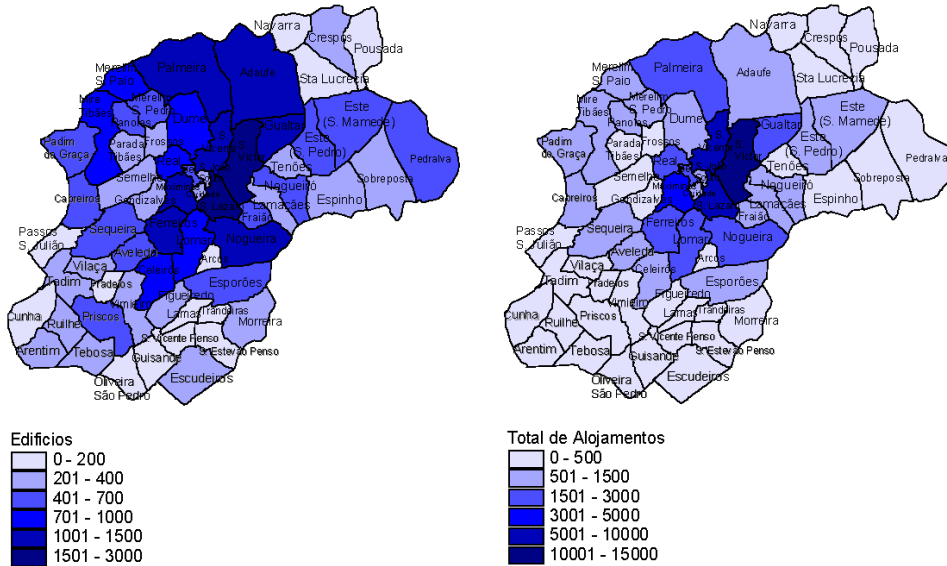
As freguesias urbanas contíguas ao centro histórico são as que apresentam uma maior concentração de edifícios e de alojamentos familiares. Palmeira e Adaúfe são das freguesias que, a seguir às freguesias centrais, apresentam uma maior percentagem de edifícios.

*“À medida que nos afastamos das freguesias da cidade, a quantidade de edifícios e de alojamentos familiares vai diminuindo, acompanhando a distribuição da população residente e da densidade demográfica.”*⁷⁰

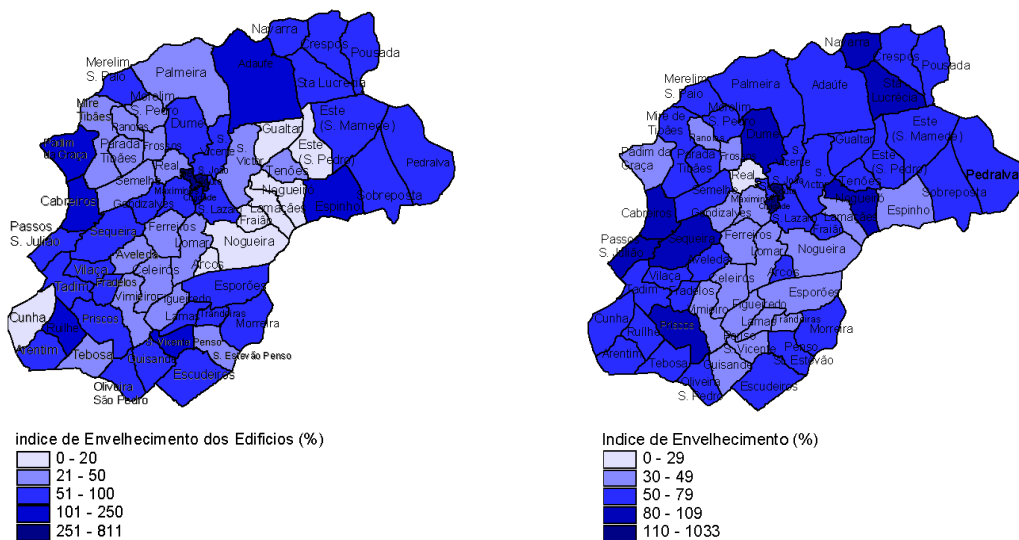
As grandes vagas de construção de edificado deram-se nas décadas de 80 e 90, com 48% do edificado construído a partir de 80, e 25% a partir de 1991. É em média um edificado bastante jovem. No entanto algumas freguesias apresentam índices de envelhecimento do edificado elevado, como é o caso de Adaúfe.

Ainda assim Braga tem dos parques habitacionais do norte com o índice menor de envelhecimento.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.2.7 “Distribuição dos edifícios por freguesias do concelho de Braga, em 2001” e “Distribuição dos alojamentos por freguesias do concelho de Braga, em 2001”



4.2.8 “Índice de envelhecimento dos edifícios por freguesia do concelho de Braga, em 2001” e “Distribuição do índice de envelhecimento da população nas freguesias do concelho de Braga, em 2001”





“As freguesias que apresentam índices de envelhecimento dos edifícios mais elevados, coincidem geralmente, com as que apresentam índices de envelhecimento da população mais elevados, e perdas de residentes mais significativas.”⁷¹

“Por outro lado, as freguesias que apresentam um maior crescimento habitacional e índices de envelhecimento dos edifícios mais baixos, registam índices de envelhecimento populacionais menores e acréscimos demográficos mais relevantes. A existência de novas construções é um factor importante para que exista um maior dinamismo populacional, uma vez que estas atraem novos residentes.”⁷²

Os menores índices de envelhecimento registam-se para Lamações, Fraião, Nogueira e Gualtar (especialmente pela presença da Universidade).

Dume apresenta um dos maiores números de edifícios por freguesia, no entanto, quanto ao parque habitacional apresenta uma das taxas mais baixas. Apresenta uma taxa de crescimento do edificado muito grande no período entre 1946-1980, o que demonstra o envelhecimento do edificado da freguesia e daí um dos factores responsáveis pela falta de atractividade para as populações mais jovens.

Palmeira apresenta um grande crescimento do seu parque habitacional depois de 1980 – 411 edifícios – e depois de 1990 – 26,3% do seu edificado.

Evolução da taxa de criação de fogos

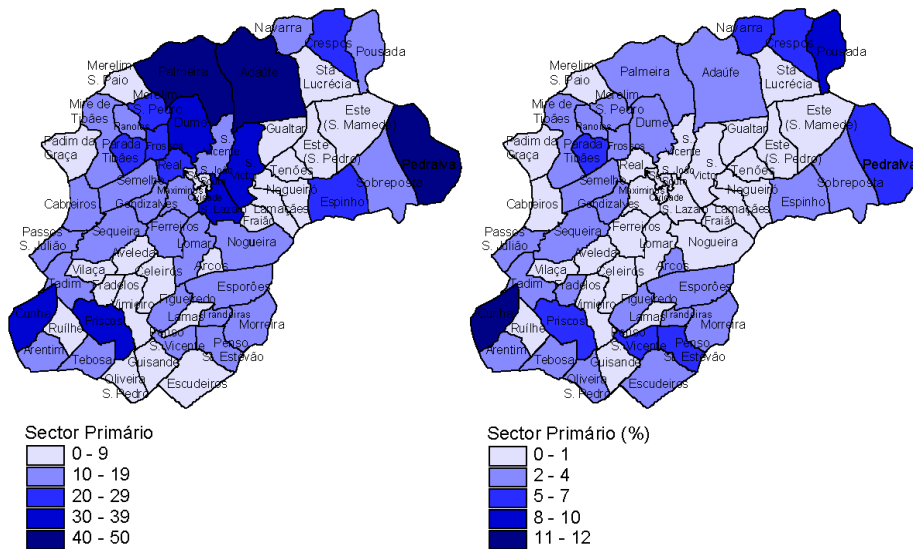
A taxa de construção de habitações familiares tem aumentado à medida que o número de fogos gerados pelas novas construções tem diminuído, provocado pela redução das cêrceas dos edifícios construídos e pelo decréscimo de licenciamentos emitidos.

O período de maior crescimento foi entre 1995-1999. O decréscimo de fogos gerados na cidade de Braga deu-se principalmente após 2001. A redução desta taxa é resultado da redução da cêrcea dos edifícios e pelo aumento das habitações unifamiliares.

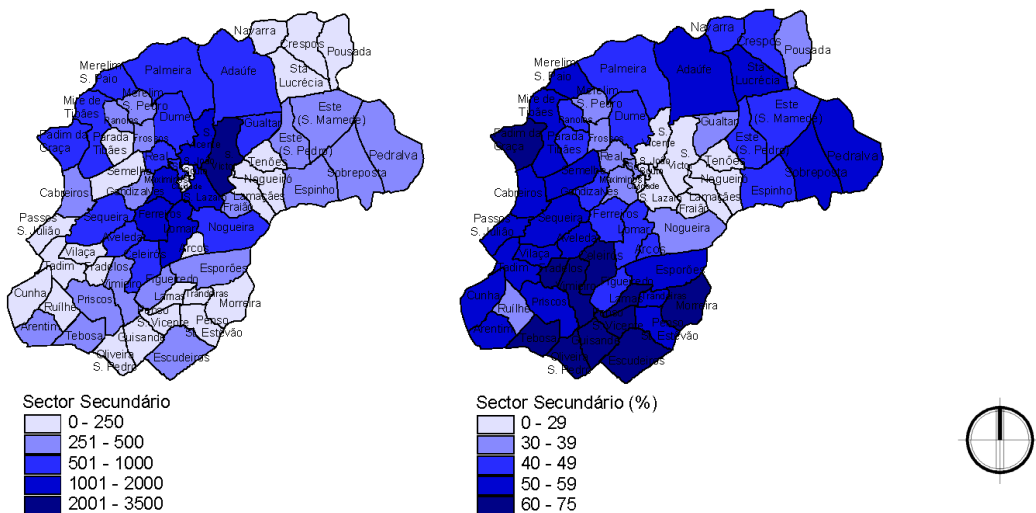
O aumento dos licenciamentos para novas construções, registado entre 2001 e 2005, deveu-se, em parte, às expectativas geradas pela aprovação da revisão ao PDMB em 2001. Após este período de crescimento, verificou-se a sua estabilização, em resultado do abrandamento dos ritmos de crescimento populacional (diminuição das taxas de crescimento da população), a conjuntura económica nacional e mais especificamente da região do Noroeste onde se verifica o aumento do desemprego e o aumento da insegurança em relação ao investimento, e a diminuição do poder de compra da população que se reflectiu na diminuição da procura e incapacidade do mercado absorver a totalidade das novas construções. A revisão do PDM permitiu criar um conjunto de novos espaços urbanizáveis que rapidamente foram ocupados, o que nos leva a concluir que nem todos os terrenos urbanizáveis estão disponíveis no mercado, por vários motivos e que existe a necessidade de se adequar o PDM às novas realidades sob pena de haver estagnação do sector imobiliário e da construção civil.

À medida que o licenciamentos de construções para habitação multifamiliar diminui, existe conseqüentemente um decréscimo da quantidade de fogos gerados, enquanto o licenciamento para habitação unifamiliar tem uma

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.2.9 “População activa por freguesia, empregue no sector primário no concelho de Braga, em 2001” e “Peso percentual dos activos no sector primário sobre o total de activos de cada freguesia do concelho de Braga, em 2001”



4.2.10 “População activa no sector secundário por freguesias do concelho de Braga, em 2001” e “Peso percentual dos activos no sector secundário sobre o total de activos de cada freguesia do concelho de Braga, em 2001”

	Sector Primário			Sector Secundário			Sector Terciário		
	1991	2001	Variação	1991	2001	Variação	1991	2001	Variação
Norte	158862	78726	-50,4%	742010	758079	2,2%	600945	819298	36,3%
Cávado	15471	7334	-52,6%	81428	90733	11,4%	57551	84123	46,1%
Braga	1628	893	-45,1%	30376	31374	3,3%	32054	47031	46,7%

4.2.11 “População activa por sectores de actividade e respectiva variação, no Norte, Cávado, e concelho de Braga”



tendência para o crescimento.

O aumento das construções unifamiliares tem promovido uma ocupação e um consumo extensivo do território. Este tipo de construção é incentivado pela melhoria da acessibilidade no concelho e decorre da procura pela população de um ambiente mais natural e saudável que privilegia o contacto com a natureza.

As principais debilidades inerentes ao desenvolvimento urbano que privilegia o aumento da construção unifamiliar e diminuição da construção multifamiliar são: o “alargamento” da malha urbana e a progressiva diminuição da densidade demográfica; insustentabilidade e incapacidade das infra-estruturas de saneamento e água canalizada; necessidade de se efectuar investimentos em vias de comunicação; acentuação dos movimentos pendulares para o centro da cidade onde se concentram os serviços e o comércio (locais de emprego de grande parte da população do concelho); aumento das despesas com a electricidade utilizada para a iluminação dos arruamentos; consumo do solo pela construção e destruição de muitos espaços de valor ambiental; acentuar da necessidade de se investir em infra-estruturas e equipamentos por todo o território.

Em Braga assistiu-se a um crescimento da malha urbana deste modo. O crescimento compacto desta (com todas as vantagens que traz pela continuidade e proximidade de todo o tipo de infra-estruturação) não foi efectuado.

A grande vantagem no crescimento descontínuo à semelhança do que se vê com a estrutura urbana de Braga, é a possibilidade que estas bolsas territoriais representam para a sua integração num sistema de espaços públicos, vertente pouco explorada nas cidades portuguesas e especialmente em falta em Braga, com um âmbito de recreio e lazer, de dimensões significantes para a utilização dos cidadãos para actividades físicas.

Para o período 2001-2006 Palmeira é a freguesia que apresenta a maior quantidade de construções licenciadas (366), Real (271), Adaúfe (174) e Dume (156).

A maior quantidade de fogos criados localiza-se em Fraião, São Victor, Real (784), São Vicente, Nogueiró, Lamações, Gualtar e Palmeira (485).

O licenciamento de construções para habitações unifamiliares, entre 2001 e 2006, é mais importante nas freguesias periféricas à área central, localizadas sobretudo a Norte e a Este do concelho: Palmeira (346 edifícios), Real (220 edifícios), Nogueiró (209 edifícios), Adaúfe (171 edifícios), (...) Dume (148 edifícios).

Isto contribui para o uso extensivo do solo e para todas as alterações territoriais já expressadas.

Os licenciamentos para a construção de edifícios multifamiliares predominam nas freguesias localizadas nas proximidades do centro da cidade (São Victor, Fraião, São Vicente, Real, Lamações e Nogueira). Ainda assim, os valores da habitação unifamiliar superam os da habitação multifamiliar.

Palmeira e Real são as freguesias que concentram a maior quantidade de licenciamentos para as novas construções assim como a maioria dos fogos gerados.

Indicadores económicos

Quanto aos indicadores económicos, registou-se uma progressiva perda de população activa no sector primário, e um crescimento regular de activos tanto no sector secundário como no terciário.

Existem também dados relativos ao solo agrícola do concelho e sua distribuição pelas freguesias. Esta leitura permite-nos compreender quais das freguesias têm ainda um forte vínculo com a actividade agrícola e consequentemente permite-nos traçar mentalmente um retrato-tipo do que será a envolvente destas áreas geográficas.

- População activa

O concelho registava em 2001 44% dos activos existentes do Cávado e a população empregada subiu em 23,8% de 1991-2001.

As freguesias que apresentam a maior quantidade de activos coincidem com as que registam a maior percentagem de residência de um maior número de indivíduos.

Os aumentos mais significativos da população activa entre 1991-2001 registam-se também para Real e Frossos. Estas taxas de variação devem-se ao reduzido número de activos em 1991 e também ao aumento de indivíduos residentes neste período. Resumindo, um acréscimo de população residencial reflecte-se também na população de activos presentes nesse mesmo espaço.

Dume é uma das freguesias que entre 1991-2001 regista perdas na população de activos, com 6,2% (- 105 activos). A freguesia perdeu uma grande quantidade de activos principalmente no sector primário (- 65 activos).

“é nas periferias, que o sector primário apresenta uma representatividade percentual significativa na estrutura activa”⁷³

Sector secundário

Zona industrial de Palmeira, de Frossos e da Adaúfe são as mais próximas da área de estudo. A população activa neste sector reside principalmente nas freguesias centrais.

Sector terciário

A maioria dos activos neste sector reside na área central e urbana.

O peso percentual dos activos no sector terciário, sobre o total dos activos em cada freguesia, é mais acentuado no núcleo central do concelho, estendendo-se para as freguesias a Norte e a Este. À medida que nos deslocamos para Sul e Oeste, o peso do sector do comércio e dos serviços na estrutura activa vai diminuindo.

Dume tem apresentado valores que marcam uma tendência de evolução da progressiva perda da importância do sector primário e crescente importância e peso no tecido económico da freguesia do sector secundário e terciário.

- Caracterização do tecido económico segundo os três sectores de actividades

Relativamente aos sectores da economia, o sector primário teve uma variação negativa com uma perda de 45,1%, o sector secundário teve um crescimento de 3,3%, e o sector terciário um crescimento de 46,7%.

Conclui-se que o sector primário teve uma perda significativa dos activos, registando-se um aumento nos outros



4.2 Factores e expectativas de mudança territorial: o crescimento suscitado por intervenções marcantes no território

dois sectores. Estes valores são reflexo das transformações territoriais que se têm vindo a efectuar. Perde-se a função agrícola para novas ocupações do solo.

“O sector terciário é o mais importante no concelho de Braga, empregando cerca de 60% dos activos, em 2001 (...) O concelho, registou um aumento de 46,7% dos activos no sector terciário, variação semelhante à registada no Cávado (46,1%) e superior à ocorrida no Norte (36,3%).

Refira-se que Braga tem assistido a um progressivo distanciamento entre o sector terciário e o sector secundário, em resultado do crescimento e desenvolvimento da cidade em termos urbanos, económicos e sociais. Podemos encontrar outros factores que têm acentuado este processo, nomeadamente: o processo de globalização da economia que tem permitido o aparecimento de investimento estrangeiro, nomeadamente, no comércio (hipermercados e centros comerciais) e nos serviços (banca, seguros); a adesão de Portugal à CEE, actual EU, e o incentivo ao desenvolvimento de novos serviços e actividades de apoio às empresas; o aumento da população residente e respectivo poder de compra individual assim como o alargamento do mercado a concelhos periféricos devido à melhoria da acessibilidade; o aparecimento de problemas estruturais no sector primário e secundário, que tem incentivado a migração de activos destes sectores para o terciário; a modernização da indústria que permitiu dispensar mão-de-obra para os outros sectores de actividade; a existência de duas Universidades que tem promovido o aumento da instrução da população e o desenvolvimento das actividades dos serviços (ensino, saúde, apoio às empresas, etc.).

Em resumo, a distribuição dos activos pelos diferentes ramos de actividade é o reflexo de todo o processo de afirmação de Braga como capital de distrito e como pólo dinamizador de toda a região do Minho, apresentando uma capacidade crescente de atracção de empresas e de investimentos em diversas actividades, destacando-se a prestação de serviços individuais e colectivos.”⁷⁴

3. Solo agrícola

- Evolução da percentagem de solo utilizado para a actividade agrícola

“O concelho de Braga, segundo os dados do INE, apresentava em 1999, um total de 324 explorações agrícolas (decrécimo de 38% em relação a 1989), ocupando 5050 hectares.

A freguesia de Adaúfe tem a maior área agrícola em utilização (336 ha), representando 6,7% do SAU do concelho.

“O facto de esta freguesia apresentar uma dimensão relevante, de se localizar na área norte do concelho, e estar limitada por um curso de água importante (rio Cávado), e ainda por apresentar um relevo plano propício para a agricultura, contribui para que esta actividade assumia uma grande importância.”⁷⁵

Para além de Adaúfe, Palmeira, com 213 há, e Dume, com 181 há, são freguesias com áreas importantes de SAU (ver página 144).

Em todas as situações analisadas, (para o intervalo de 1991-2001, ou, nalguns casos, para o ano de 2001) a freguesia de Dume apresenta valores que no conjunto traduzem um panorama relativamente negativo

quando comparado com a generalidade dos valores da cidade, ou das freguesias vizinhas de Palmeira, Real, e Frossos.

Os valores apresentados para a evolução demográfica revelam uma estagnação do crescimento, um nº de activos relativamente reduzido, um parque habitacional envelhecido, que por sua vez se traduz numa falta de atractividade para as populações mais jovens, e a actividade e o solo agrícola que vão perdendo activos em detrimento dos sectores secundário e principalmente, o terciário (o que acaba por ser um das poucas evoluções positivas). Deste modo, uma área geográfica estagnada com uma falta de evolução positiva no crescimento populacional, os campos agrícolas que vão sendo abandonados tornando-se em áreas expectantes, e aliando factores que a tornam pouco atractiva a novas ocupações, tudo isto conjugado resulta numa área relativamente crítica do ponto de vista da evolução territorial, apoiando a necessidade de uma intervenção urgente e concentrada entre várias frentes de acção.

Esta que seria apoiada exactamente por iniciativas como a do Parque Norte (ver capítulo 5.4), o desenvolvimento das áreas industriais/armazéns comerciais, e da infraestrutura viária sempre capaz de gerar novas dinâmicas de circulação.

Os processos de transformação territorial que advêm da introdução destes factores territoriais, apesar de complexos e temporalmente prolongados são capazes de suscitar no território circundante ao aglomerado habitacional de Dume precisamente as modificações necessárias à sua evolução.

Os equipamentos de lazer e cultura encontram-se maioritariamente no centro da cidade, o que acentua o carácter centralizador da cidade.

Estes elementos ajudam a confirmar a importância de Braga como expoente urbano com potencial para desenvolvimento e crescimento futuros.⁷⁶ Estes factores actuam também como elementos catalisadores de mudança na estrutura do território.

“A Câmara Municipal de Braga, consciente da importância do desporto e da actividade desportiva para o desenvolvimento físico, social, e para a melhoria da qualidade de vida, tem apresentado como grande prioridade, a dotação do concelho de uma grande diversidade deste tipo de equipamentos.”⁷⁷

Para o caso particular do caso de estudo, da leitura destes factores retiramos que para compreender a evolução da freguesia até ao que ela é hoje também é importante fazer uma contextualização da evolução do aglomerado com os principais factores de mudança da estrutura do território.

Relativamente às taxas de crescimento populacional, considerando a sua distribuição pelas freguesias que constituem o concelho, verifica-se que, entre 1991 e 2001, é nas freguesias centrais que se regista uma maior concentração populacional.

“Em 1970, cerca de 33% da população residia nas 7 freguesias do núcleo central (cidade)3, aumentando para cerca de 42%, em 2001”⁷⁸



Analisando os esquemas do PDMB que traduzem os dados do INE, pode-se verificar que, no período de 1991-2001, é realmente no núcleo da cidade que se registam as taxas de maior concentração da população residente.

Para 2001 apenas se verifica o crescimento populacional em algumas freguesias, sendo que algumas freguesias contíguas àquelas que definiam o núcleo da cidade são as que registam os maiores aumentos, algumas delas conseguem quase equiparar os valores das freguesias centrais.

Para a área que integra o nosso caso de estudo, verifica-se um aumento populacional na freguesia de Frossos, enquanto Real, Palmeira e Dume se mantêm com os mesmos valores.

Este crescimento populacional suscitado nas freguesias contíguas à coroa da cidade devem-se ao facto de, neste período temporal, se ter dotado algumas zonas da cidade *“de novas infra-estruturas rodoviárias, equipamentos, e de novas construções para a habitação e consequentemente, um maior número de alojamentos disponíveis (Frossos, Real, Lamações, e Fraião).”*⁷⁹

Este crescimento acaba por envolver Dume nestas dinâmicas de crescimento novas, especialmente pela sua localização contígua às áreas que a vêm ocorrer.

“Assim, as freguesias mais populosas registam os maiores aumentos de residentes, demonstrando que estas continuam a apresentar capacidade para atrair e fixar indivíduos, desde que bem servidas de vias de comunicação, infra-estruturas, equipamentos e novas construções para habitação. (...)

Simultaneamente, verifica-se a existência de freguesias periféricas que denotam menores níveis de urbanidade, que têm perdido ou mantido a sua população, entre 1991-2001. Estas, localizam-se maioritariamente na faixa Noroeste e Sul do concelho. (...) Destaque-se, igualmente os casos de Dume e de Sequeira que apresentam decréscimos acentuados de residentes (460 e 217 indivíduos, respectivamente).

*As freguesias que têm perdido a sua população residente, devem merecer uma abordagem cuidadosa, uma vez que, caso não sofram nenhum tipo de intervenção que contrarie esta tendência, poderão perder a sua sustentabilidade económica, social, cultural e patrimonial.”*⁸⁰

Analisando os valores que nos têm sido apresentados sucessivamente, pode-se constatar que Dume apresenta-se assim como uma porção territorial que não tem conhecido grande evolução desde 1991 até aos dias de hoje.

A grande diferença que se sentiu não se traduziu necessariamente em valores populacionais ou de dinâmica económica mas sim de disponibilização de novos serviços e equipamentos, com a dotação da área de uma nova parte de infraestrutura viária fundamental para a articulação regional e concelhia.

Real e Frossos, freguesias contíguas a Dume apresentam variações consideráveis que nos fazem compreendê-las como freguesias mais dinâmicas do ponto de vista populacional e que representam maiores recursos que se traduzem nesta capacidade para atrair novos habitantes.



4.3. A estrutura viária: da macroestrutura viária à rede capilar

O capítulo respeitante à explanação do sistema viário e das suas características particulares do caso da região de Braga e do caso de estudo torna-se num dos mais importantes, senão o mais importante. Sendo este um dos elementos que caracterizam mais fortemente a territorialidade da actualidade, em consequência das transformações que se vêm operando pelo menos nas duas a três últimas décadas, é da importância deste elemento que o presente trabalho de desenvolvimento pretendeu partir.

Apesar do papel predominante que este sistema representa no urbanismo actual, este elemento não existe, muito menos exerce uma influência no território desligada de outros factores de natureza distinta da sua.

A contextualização efectuada previamente, assim como os temas e assuntos a serem abordados nos capítulos seguintes, são directamente decorrentes das transformações e, de certa forma, imposições que a introdução de um elemento deste carácter faz no território, quer seja “urbano” ou não.

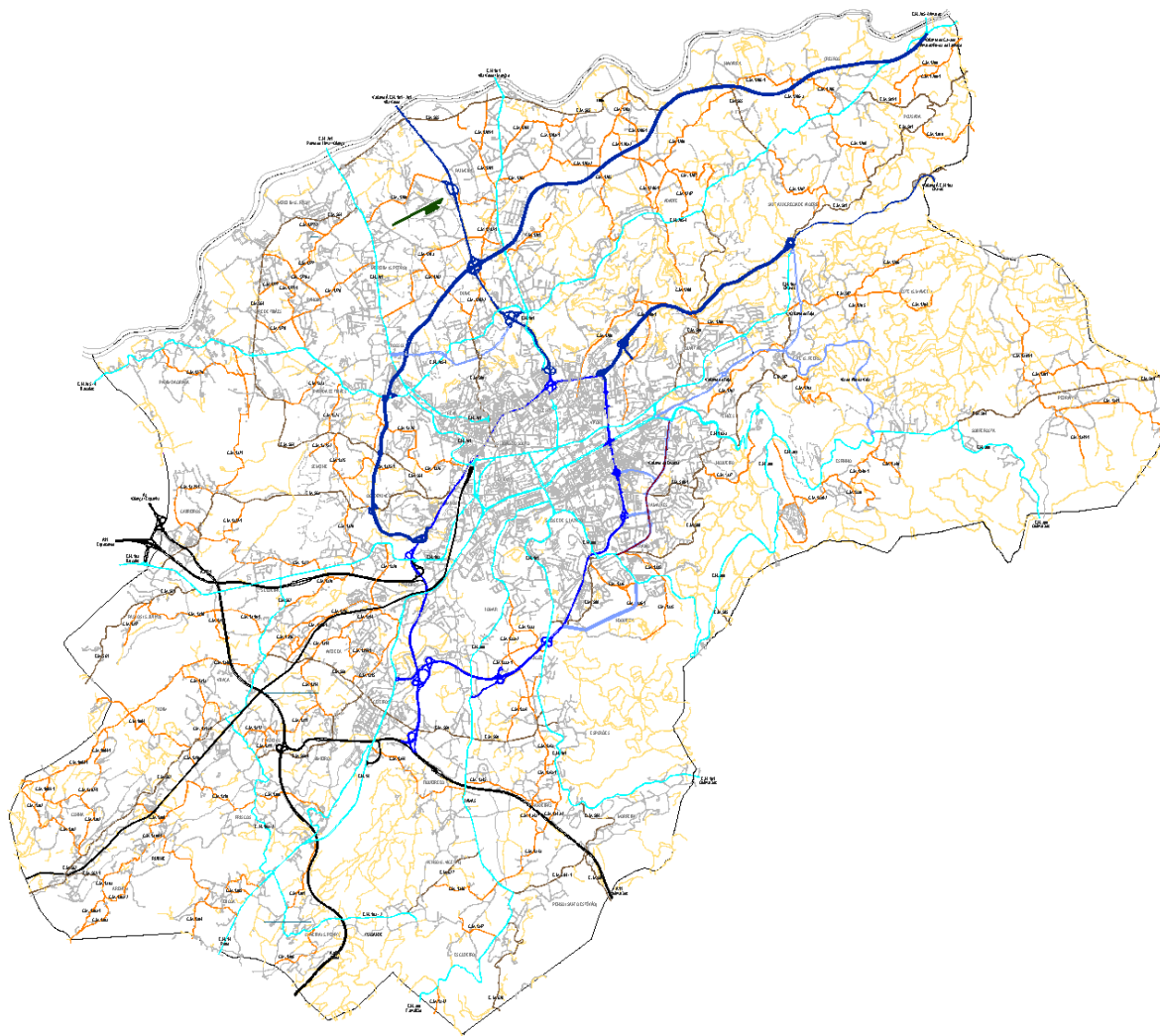
O desenvolvimento deste tema será efectuada no capítulo seguinte com uma abordagem mais geral, entrando numa linha de pensamento mais ligada aos factores que decorrem directa ou indirectamente da presença de elementos desta natureza ou da sua introdução em determinados contextos particulares, assim como a inserção destas transformações no contexto português. No presente subcapítulo interessa, como para os temas anteriores, a compreensão da situação existente quer para o contexto da cidade de Braga, quer para Dume.

Aqui também a análise mediante tempos cronológicos distintos foi de interesse apesar do conhecimento geral que se tem sobre o desenvolvimento acentuado desta vertente urbana ser uma questão relativamente recente.

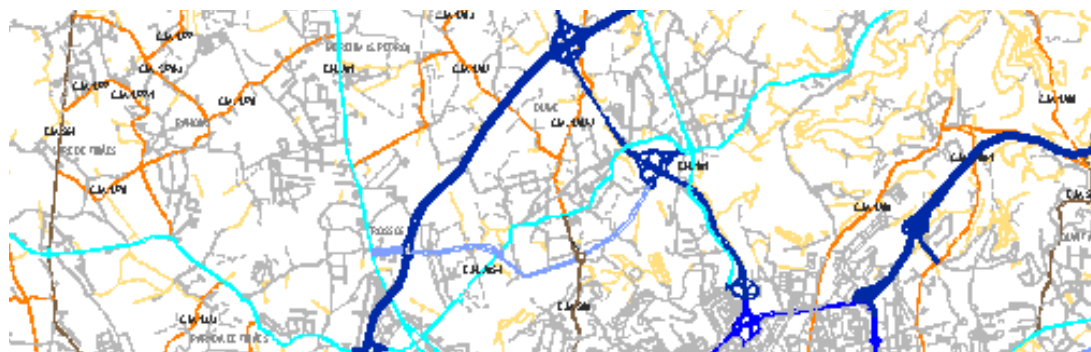
As ordens de análise estabeleceram-se para os elementos cartográficos conseguidos e que são relativos às datas de 1948 (Carta Militar), 1995 (Carta Militar), 2000 (cartografia), e 2008 (cartografia).

Na análise efectuada para cada um destes elementos tentou-se, graficamente, obter uma diferenciação da hierarquia de vias e sua relação, tanto em quantidade (para melhor se perceber qual a escala que predomina no uso do território), assim como em extensão. A espessura da linha (e a escolha da cor) não representa uma tradução literal do “peso” territorial da via retratada mas uma mera diferenciação representativa da função da mesma na hierarquia de vias – caracterização do perfil da via e da quantidade de tráfego que se pretende que esta satisfaça.

Assim, no final do processo de análise pretende-se conseguir uma comparação que tornará claro não só a evolução do processo de relação do sistema viário com os restantes elementos da urbanidade (como é



4.3.3 “Planta da Rede Viária do Concelho”;



4.3.4 “Planta da Rede Viária do Concelho” (aproximação à área de estudo)



o caso da malha urbana edificada, da habitação e outros) assim como a predominância de uma ou outra escala de intervenção para determinando momento de evolução temporal e histórica.

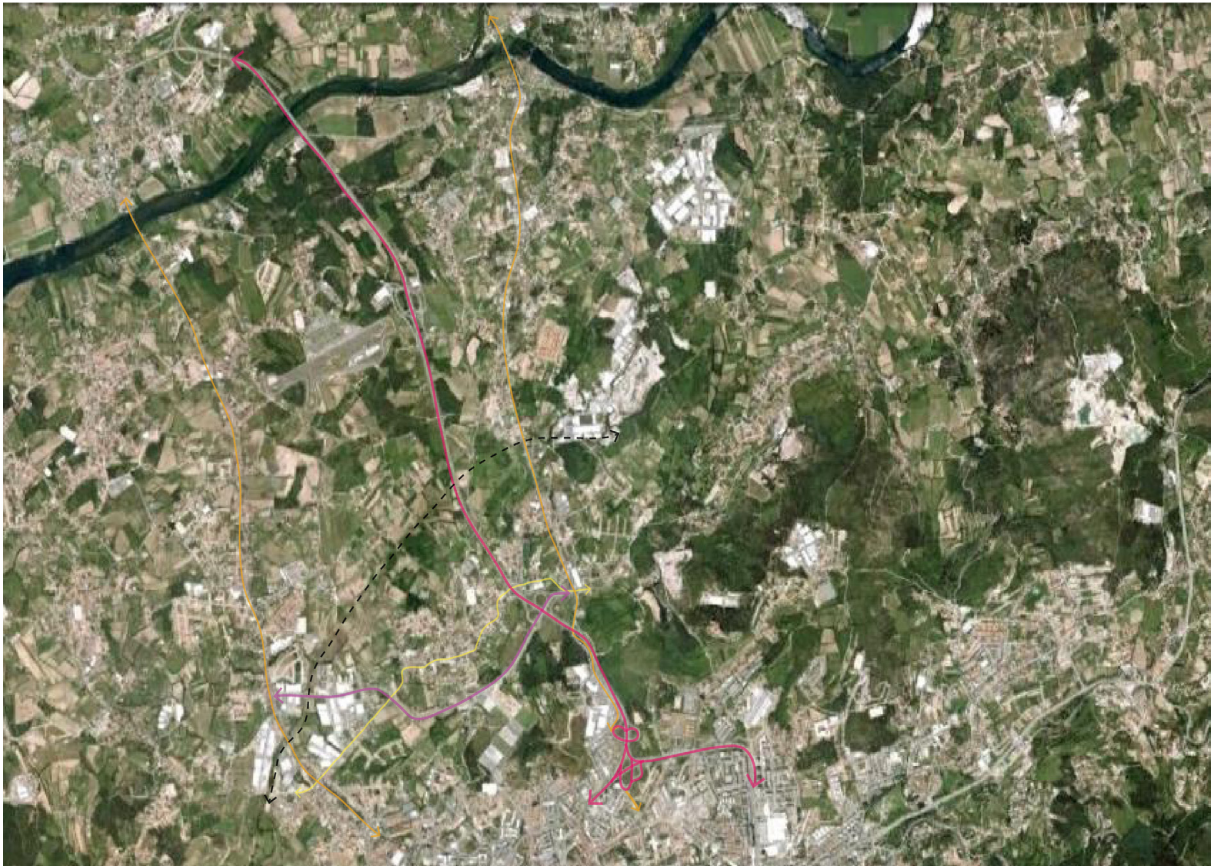
A análise atinge, num segundo momento, outro patamar. A análise do sistema viário deixa de se efectuar de um ponto de vista independente para passar a verificar-se a sua relação com a malha habitacional. Porque desde cedo os fenómenos de assentamento dos aglomerados populacionais se prendem directamente com uma questão de localização estratégica relativamente às vias de atravessamento ou, noutros tempos, daquelas segundo as quais se estabeleciam as trocas comerciais, eles continuam hoje a estabelecer-se segundo a mesma lógica se bem que já não de uma forma tão implícita (porque a variedade e possibilidade de escolha é imensa). O domínio do território de hoje é muito maior do que em qualquer outro momento da história do homem; o atrito territorial é diminuto e a relação espaço – tempo tende a melhorar progressivamente pelo acesso cada vez maior das populações ao automóvel enquanto meio de transporte individual, assim como a melhoria das infraestruturas que servem os espaços da territorialidade actual - num aumento da quantidade de tráfego suportado, qualidade das vias, e pontos territoriais muito diversos a que consegue chegar, desde a frente litoral até às cidades do interior.

Resumindo, com esta segunda forma de análise, ao relacionar a mancha da habitação com os diferentes escalões do sistema infraestrutural consegue-se compreender em que nível se estabelece a relação entre os dois elementos, apesar de, na actualidade aquilo que parece próximo não o ser necessariamente. Assim como, numa visão mais alargada, se consegue perceber a relação de cada uma das hierarquias de vias com cada uso funcional que toma lugar no território.

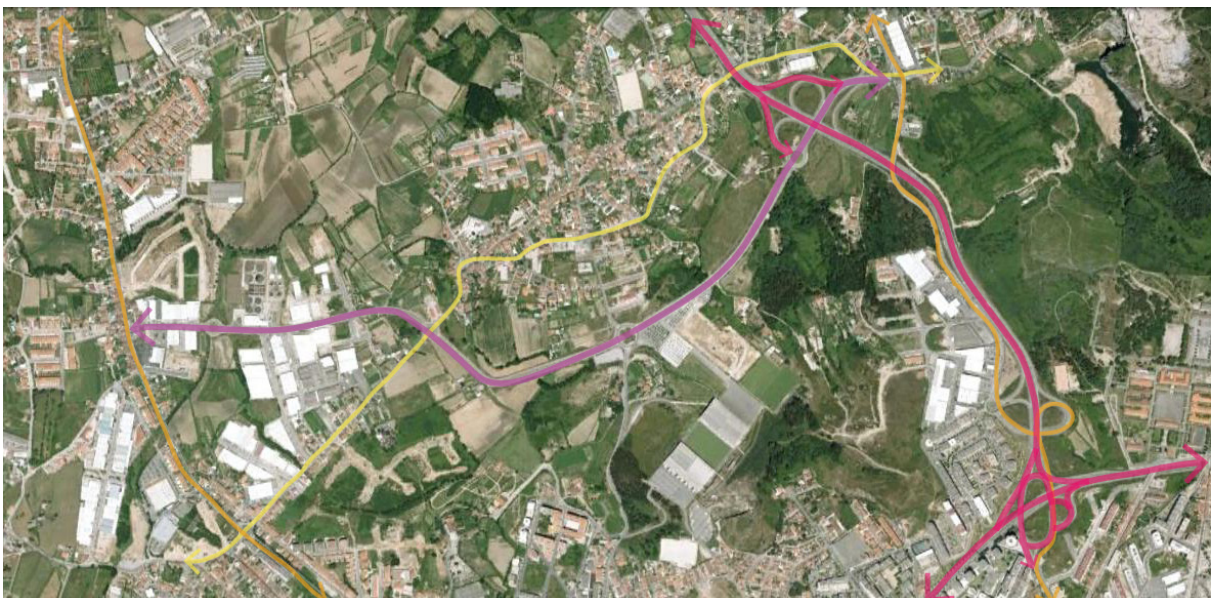
Antes da exposição dos resultados obtidos nos exercícios até agora explicitados resta apenas fazer uma breve descrição da situação existente do sistema infraestrutural rodoviário do concelho.

A “rede viária concelhia, (...) é composta por uma estrutura viária medieval consolidada, que ainda hoje subsiste no centro histórico (...) Esta área, actualmente, é composta por uma grande quantidade de vias vedadas ao automóvel, formando um núcleo central compacto (...)

A partir deste centro, desenvolve-se um conjunto de vias de ligação regional, que se dispõe de uma forma radial (subsistema radiocêntrico), formando um modelo de ocupação urbana do tipo “estrela”. Ao confluírem directamente para o centro do concelho, reforçam o papel polarizador do núcleo central da cidade em relação ao restante território. Estas vias, constituídas, sobretudo, por estradas nacionais, estabelecem a ligação com os aglomerados urbanos mais importantes da região, nomeadamente: Porto (pela EN14), Póvoa de Lanhoso e Chaves (pela EN103), Guimarães (pela EN101 e EN309), Barcelos (pela EN103 e EN205-4), Famalicão (pela EN309 e EN14), Vila Verde e Monção (pela EN101), Ponte de Lima e Valença (pela EN201).



4.3.5 Os eixos de maior relevância ao caso de estudo e sua inserção concelhia e na relação que estabelecem com a cidade;



4.3.6 Os eixos de maior relevância ao caso de estudo, na sua relação territorial com a envolvente próxima: a laranja, a E.N. 201 (à esquerda) e a E.N. 101 (à direita); a amarelo, a E.N. 204-5; a roxo, a Avenida (Variante) do Estádio; e a cor-de-rosa, a Circular Norte e a Variante à E.N. 101/201



Em estreita ligação com as estradas nacionais, temos as estradas e caminhos municipais e todas as ligações tradicionais e caminhos rurais.

A estrutura da rede viária do Concelho de Braga, configura, ainda um subsistema anelar, composto pela “Circular Norte” e “Circular Sul” da cidade. Esta, apresenta ligações com a A11 e a A3. (...)

As auto-estradas existentes no concelho, possibilitam o reforço e a aproximação de Braga com o litoral do país, com o norte (Espanha por Valença) e com o Sul (Porto e Lisboa).”⁸¹

Esta Rede Viária concelhia divide-se em dois grupos: as vias que integram a Estrutura Viária Fundamental e as que integram a Estrutura Viária Complementar.

Da primeira fazem parte *“todas as ligações rodoviárias que garantem as acessibilidades e a mobilidade à escala nacional e a aproximação e ligação com as regiões envolventes. São vias recentes, e que se distinguem das restantes, devido à sua forte capacidade de escoamento de trânsito e ao grau maior de acessibilidade que lhes está associado, constituindo eixos de ligação com o exterior.”⁸²*

Destas destacam-se:

- a A3/IP1, que faz a ligação Braga – Porto – Lisboa, e Braga – Ponte de Lima – Valença;
- a A11/IP9 e A11/IC14 que estabelecem as ligações Braga – Guimarães e Braga – Barcelos – Esposende, respectivamente.

Quanto à segunda categoria, esta é composta *“pelas Estradas Nacionais (EN) e pelas variantes interurbanas que se apresentam como alternativas ao sistema viário principal.”⁸³*

Esta é constituída pelas Estradas Nacionais:

- EN14, Braga – Porto;
- EN101, Braga – Guimarães e Braga – Vila Verde – Monção (a laranja, a este);
- EN103, Braga – Póvoa de Lanhoso – Chaves e Braga – Barcelos;
- EN201, Braga – Ponte de Lima – Valença (a laranja, a oeste);
- EN205-4, Braga – Barcelos e Braga – Amares (assinalada a amarelo);
- EN309, Braga – Famalicão e Braga – Braga - Guimarães;

e pelas Variantes Interurbanas:

- Variante à EN101-201 – Vila Verde (a cor de rosa, no sentido sul - norte);
- Variante à EN103 – Chaves;
- Variante à EN14 – Porto;

das quais, para o caso de estudo em causa, se destaca a EN101, a EN201 e a EN205-4, assim como a Variante à EN101-201.

É a esta escala, a da Estrutura Viária Complementar, que se dá a maioria das transformações a nível territorial que iremos verificar e sistematizar com o trabalho desenvolvido para o caso de estudo aqui

abordado.

Existe ainda uma terceira categoria, a da Rede Viária Municipal, “*constituída pelas Estradas Municipais (EM), pelos Caminhos Municipais (CM), pela circular urbana (Circular Interior Norte e Sul), e Variantes Municipais*”⁸⁴ que completa territorialmente todas as restantes áreas que as escalas das redes viárias anteriores não conseguem servir.

Um dos factores importantes que interessa reter é que cada uma destas Redes Viárias (Fundamental, Complementar e Municipal) corresponde a uma escala específica de intervenção territorial, pela relação que estabelecem com este.

Subdividem-se, segundo a *Planta da Rede Viária do Concelho* (imagem 4.3.3), nas escalas Macro, Meso e Micro. A esta subdivisão temos implícito não só a escala das vias (segundo as suas dimensões, papel desempenhado dentro da estrutura viária geral e quantidade de tráfego a que devem dar reposta) mas também o impacto que estas têm no território em que se inserem. Para medir este factor de impacto territorial, o contexto representa um papel fundamental.

No entanto, com a introdução deste tema aproximamo-nos de um conceito que se poderá estender a um campo mais generalizado do urbanismo que interessa desenvolver apenas no terceiro capítulo.

De seguida, importa realmente compreender através dos esquemas de análise efectuados com o apoio do material cartográfico o que é o contexto territorial em estudo deste ponto de vista da rede viária, e sua influência para a conformação de uma realidade urbana ou em processo de urbanização, uma espécie de análise bidimensional do território, como um exercício de verificação da causa-efeito da introdução destes elementos.

“Até finais do século XX, a rede rodoviária nacional privilegiava os grandes eixos de ligação nacional, muito centrada no litoral entre Lisboa e Porto até Valença e nas áreas de maior densidade populacional existentes. A entrada de Portugal na CEE, actual EU, permitiu aceder a uma grande quantidade de fundos para o investimento em infra-estruturas rodoviárias, possibilitando, pela primeira vez, o desenvolvimento de uma rede de transportes mais equilibrada entre o litoral e o interior do país. O objectivo central e basilar dos investimentos, passa a ser o de ligar o país com o centro da Europa, beneficiando assim as ligações ao interior do país, em detrimento da exclusiva necessidade de ligar as áreas de maior densidade populacional, verificada anteriormente.

O Plano Rodoviário Nacional, definiu a rede rodoviária do Continente que desempenha funções de interesse Nacional e Internacional (...) sendo composta pela Rede Fundamental que integra todos os Itinerários Principais (IP), e pela Rede Complementar, composta pelos Itinerários Complementares (IC), Estradas Nacionais (EN) e Estradas Regionais (ER).”⁸⁵

“O Plano Rodoviário Nacional 2000, secundarizou as ligações rodoviárias com o lado nascente de



Braga e com o interior norte do país. (...) Apesar disso, os fluxos económicos e sociais entre Braga e os demais concelhos do interior do país (Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Montalegre e Chaves) e da região norte (Ponte de Lima, Arcos, Ponte da Barca, Monção e Melgaço) têm-se intensificado.”⁸⁶

“Para além das infra-estruturas rodoviárias fundamentais, o concelho possui uma rede de estradas nacionais e variantes urbanas que assumem grande importância na mobilidade, apesar da abertura das auto-estradas. (...)

Este facto, evidencia o papel polarizador que Braga exerce sobre a região situada a norte (Vila Verde, Amares, Região do Coura até Monção) e sobre o interior e nascente do país, nomeadamente com Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Montalegre e Chaves e que se tem vindo a acentuar nos últimos anos. Por outro lado, reflecte a falta de alternativas existentes a ambas as vias. (...)

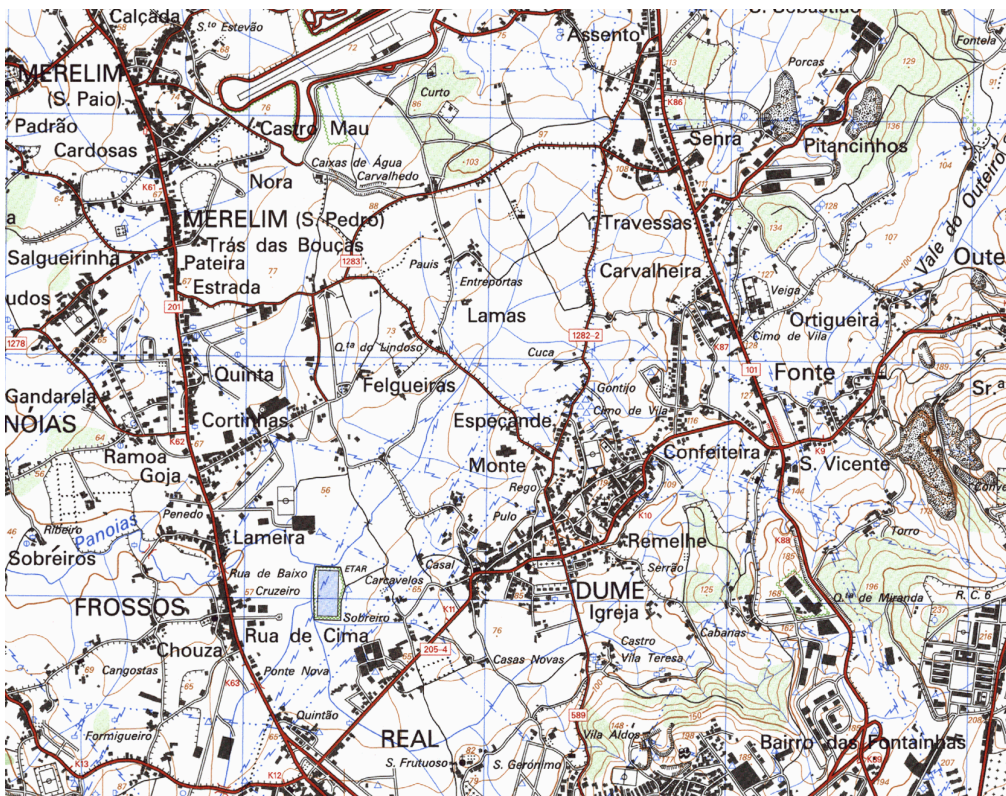
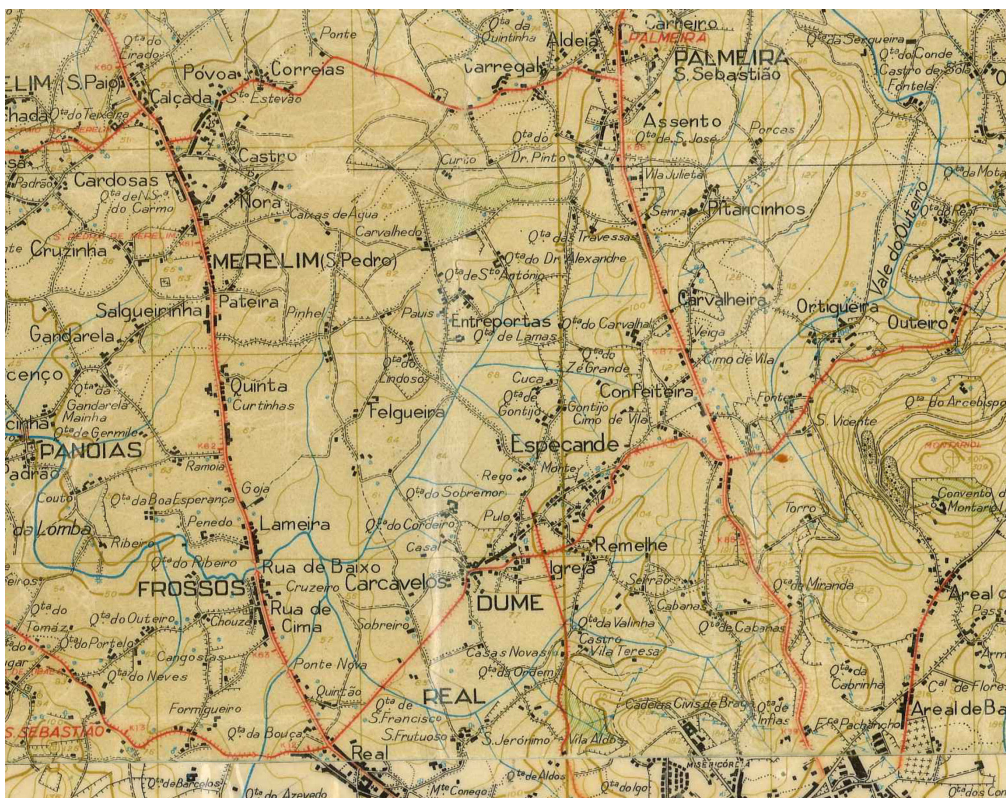
Os decréscimos mais significativos do tráfego, entre 2001 e 2005, ocorreram na EN101 (Braga/Vila Verde) com 24% e na EN101 (Guimarães) com 20,8%. Esta situação, deve-se à criação, a partir de 2001, de vias de grande capacidade de escoamento de tráfego, que se assumiram como alternativas às EN's, e permitiram uma maior distribuição dos veículos. No caso da EN101 (Guimarães) foi criada a A11, e no caso da EN101 (vila Verde) foi inaugurada a Variante à EN101/201.”⁸⁷

“Actualmente, a melhoria das condições de vida dos indivíduos que residem na cidade de Braga, tem alterado os padrões de consumo e banalizado o uso do transporte privado, em detrimento do transporte público. A secundarização do transporte público, e o aumento do número de automóveis por família contribuíram, por sua vez, para o aparecimento, de problemas de congestionamento automóvel e a falta de estacionamento, assim como, os problemas ambientais”⁸⁸

Passando à análise e caracterização da estrutura viária, para cada uma das datas indicadas, começamos pelas Cartas Militares de 1948 e 1995 (a consultar em anexo, ou as Cartas de Edificado do capítulo 4.1), para depois passar para a análise dos elementos cartográficos de 2000 (também em anexo) e 2008. Para o caso mais específico da área estudada pode-se também consultar os excertos das Cartas de Edificado do capítulo seguinte, e que permitem também, e conhecendo o traçado da rede viária, compreender algumas lógicas de fixação e crescimento da malha urbana edificada.

Para os três primeiros elementos de análise optou-se assim por uma observação mais rápida (dado o conhecimento e comentário feito no capítulo 4.1 às Cartas do Edificado), e um enfoque mais acentuado na base de 2008 porque será ela, em último caso, a tradução das diferentes fases e tempos de evolução e crescimento tanto da malha urbana edificada, como da rede viária. Ao mesmo tempo, não perdendo em vista a noção de que os elementos da rede viária arterial correspondem a uma fase de crescimento e

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.3.7 As Cartas Militares de 1948 e de 1995, no contexto territorial do caso de estudo



e expansão posteriores à década de '90 (do século XX); que este contexto territorial é fortemente marcado pela presença da propriedade e uso agrícola, daí a presença tão forte de uma rede capilar que preenche quase todos as bolsas de território; e que as E.N.s foram o elemento mais transversal a este desenvolvimento territorial, exercendo uma influência durante um grande período temporal da história da evolução urbanística portuguesa.

Assim:

- A carta Militar de 1948 demonstra, até pela própria leitura e grafismo escolhido para a sua representação, duas hierarquias de vias. A vermelho, aquelas que constituiriam eixos de circulação mais importantes, e onde é possível identificar a E.N. 101, 201, e 204-5 (identificadas já nas páginas anteriores), e a negro, com uma linha simples, as restantes vias de circulação e que, constituiriam à data, a rede capilar.

A malha edificada surgiria ancorada numa destas duas ordens de escala, sendo que se verificava para a já para a E.N. 201 um sentido de crescimento linear mais acentuado do que para a E.N. 101, que se veio a constituir como tal numa fase mais tardia.

No geral, podemos dizer que à data ainda não se verificava uma complexificação territorial (entre redes da malha urbana edificada e da rede de vias).

- A carta militar de 1995 demonstra já uma distinção de três ordens de hierarquia viária. A mais elevada ocupada pelas Estradas Nacionais (EN), a segunda, que poderemos arriscar a identificar como a das Estradas Municipais (EM) e a última, provavelmente a dos Caminhos Municipais (CM) e restantes capilaridades.

Na área geográfica que conforma o caso de estudo é visível a predominância da estrutura viária capilar intermédia, das Estradas Municipais. A escala do aglomerado assim o determina. As funções que serve e o fluxo de comunicações que requer para si não determinam outra qualquer necessidade.

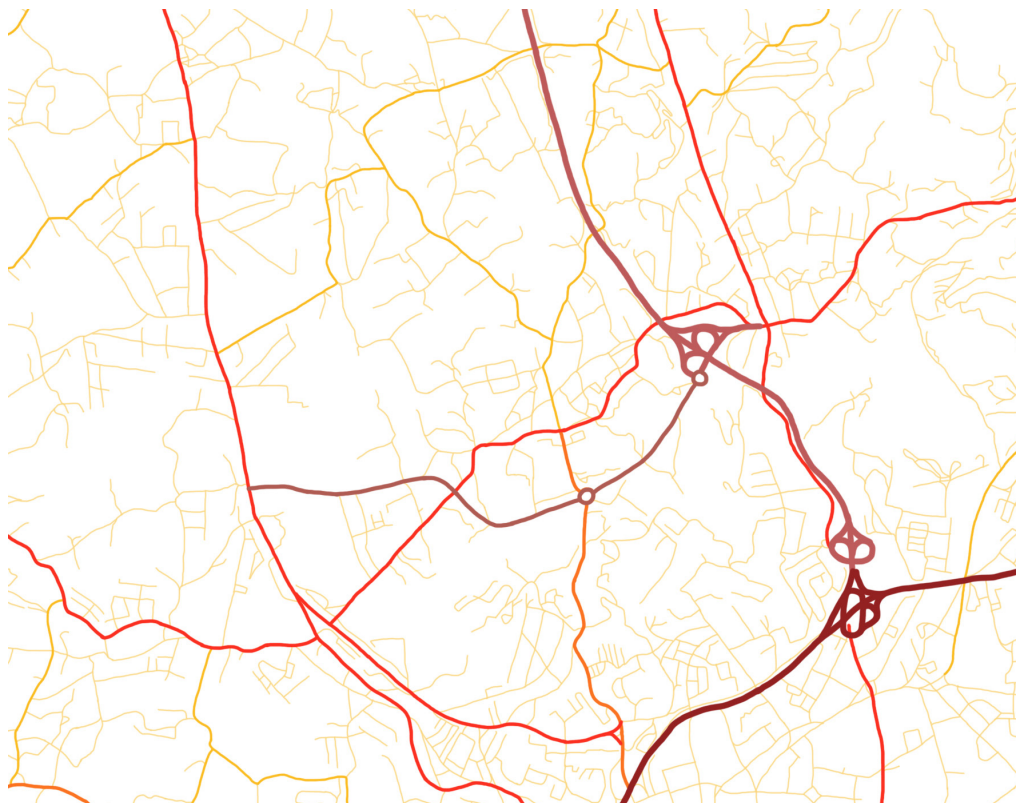
No entanto, se alargarmos um pouco a área observada constata-se que Dume representa uma situação excepcional.

Localizada numa área “interior”, esta não fica já ao alcance das EN que se desenvolvem no eixo Sul – Norte, vindas do centro da cidade e direccionadas para a ligação às cidades mais a norte de Braga.

Assim, a freguesia fica excluída do modelo de ocupação linear do território, ao longo das EN. Dada esta impossibilidade, é nos escalões inferiores da hierarquia viária, o das Estradas e o dos Caminhos Municipais, e das restantes vias de distribuição da circulação local, que se irão desenvolver todas as dinâmicas territoriais deste ponto particular da cidade.

Interessa só chamar a atenção para os casos aparentemente isolados de edificado no território que correspondem, genericamente, a um uso agrícola, em que a habitação associada à propriedade constitui

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.3.8 Cartas da rede infraestrutural viária na área do caso de estudo (efectuada sobre a cartografia de 2008):

. em cima, é possível verificar o elevado grau de infraestruturização que este contexto territorial a que a se chegou, percebendo-se alguns dos elementos de maior continuidade (E.N.s, Variantes,...) e os restantes, da rede capilar, que dão ao território este desenho rizomático

. em baixo, a distinção das hierarquias viárias permite uma leitura muito mais clara de como se estruturará este território (desde a cor mais escura até à mais clara, da rede viária arterial à rede capilar - ver páginas seguintes)



esse elemento isolado.

Entre este momento e o anterior verifica-se uma consolidação dos padrões de crescimento urbano apoiado nas E.N.s, assim como nalgumas das áreas servidas pelos elementos viários da escala inferior, e que só sofrerá uma mudança mais acentuada com a introdução nesta área particular da Variante à E.N. 101/201.

- A cartografia de 2000 não demonstra grandes alterações à estrutura e padrão evolutivo da malha urbana, podendo-se arriscar talvez a dizer que o que se verifica é o surgimento de elementos isolados no território que poderão traduzir, para este intervalo de 5 anos, o início de um padrão de crescimento da construção da moradia unifamiliar (ver capítulo 4.2, Evolução do Parque Habitacional), em que o período entre 1995-1999 foi o mais forte.

Sem esquecer que foi nesta fase que se verificou o início do *boom* edificatório de Braga, com o surgimento de inúmeras iniciativas (de empreendimentos) de urbanização pontual que só viriam a conhecer uma consolidação nas décadas seguintes.

- A cartografia de 2008, a mais actual, com todos estes “layers” de intervenções territoriais anteriores, e dando já notícia dos grandes gestos ao nível da infraestrutura viária (assim como de outros futuros) revela já um grau de complexidade na estrutura urbana muito distinto dos momentos anteriores.

Para a área do caso de estudo, a diferença regista-se com a introdução da Variante à E.N. 101/201 que, num período de cerca de 7 anos, contribuiu sem dúvida ao fenómeno de densificação e consolidação da malha urbana assim como ao surgimento de inúmeros empreendimentos que abrangem os mais variados programas e escalas. No entanto, é exactamente na escala das intervenções que se assume a maior diferença, com o desenvolvimento de inúmeras áreas industriais/de armazéns, e o aparecimento dos grandes “contentores” ancorados às vias arteriais.

O desenho da malha urbana vê-se aqui tomar o caminho para um crescente grau de geometrização, que denota a existência de um planeamento e estratégia de intervenção no território, ao mesmo tempo que revela o elevado grau fragmentário destas intervenções e do padrão de desenvolvimento urbano contemporâneo.

Seguem nas próximas quatro páginas as análises mais aprofundadas sobre a hierarquia da rede infraestrutural viária para aquela área mais específica do caso de estudo, e a relação que se estabelece entre esta e a malha urbana edificada.

Os últimos elementos de análise da infraestrutura viária constituem-se como fichas de informação sistematizada sobre as E.N.s, que permitem mais facilmente compreender o que se torna comum e

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL

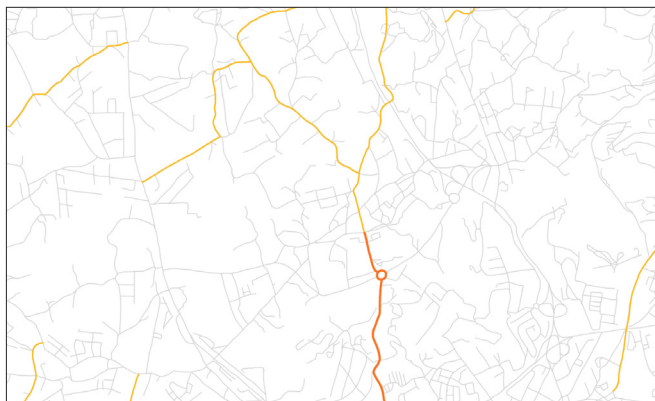


A hierarquia de vias (área em estudo)
(com base na Cartografia de 2008 e na Carta da
Rede Viária Concelhia):

1. Variantes:
- . Circular Interna (Norte)
 - . Variante à EN 101
 - . Variante do Estádio



2. Estradas Nacionais



3. Estradas e Caminhos Municipais



4. Vias de distribuição e trânsito local





4. O CASO DE ESTUDO

4.3 A estrutura viária: da rede capilar à macroestrutura viária



A hierarquia de vias e sua relação com a malha construída, maioritariamente habitacional:

1. Variantes:
 - . Circular Interna (Norte)
 - . Variante à EN 101
 - . Variante do Estádio

Percebe-se neste escalão uma maior independência relativamente ao território envolvente exceptuando algumas zonas em que este estabelece algumas ligações com os escalões inferiores. Pretende servir um tráfego automóvel maior assim como satisfazer uma ligação territorial mais extensa.



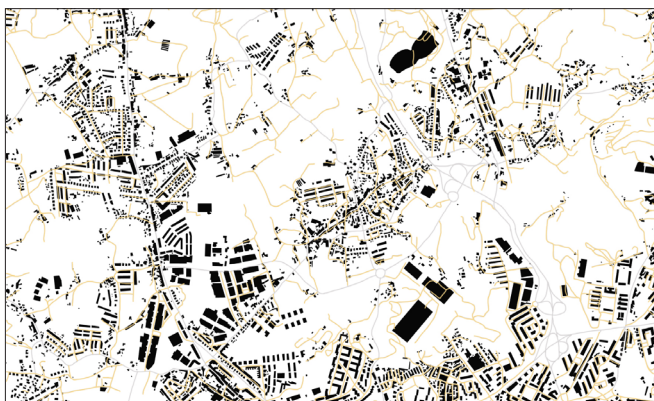
2. Estradas Nacionais

Corresponde a uma fase de evolução linear do território fortemente apoiado na infraestrutura viária. Dá lugar à “Rua-Estrada” tão característica na realidade das EN portuguesas.



3. Estradas e Caminhos Municipais

Corresponde ao escalão seguinte ao das EN's, constituindo todas as ramificações que delas são resultantes. Servem maioritariamente o edificado que não se encontra directamente relacionado com as EN's.



4. Vias de distribuição e trânsito local

Corresponderá a um uso mais específico e pontual do território, como é o caso das bolsas agrícolas que já se viu estarem situadas no “interior” das áreas edificadas do território.

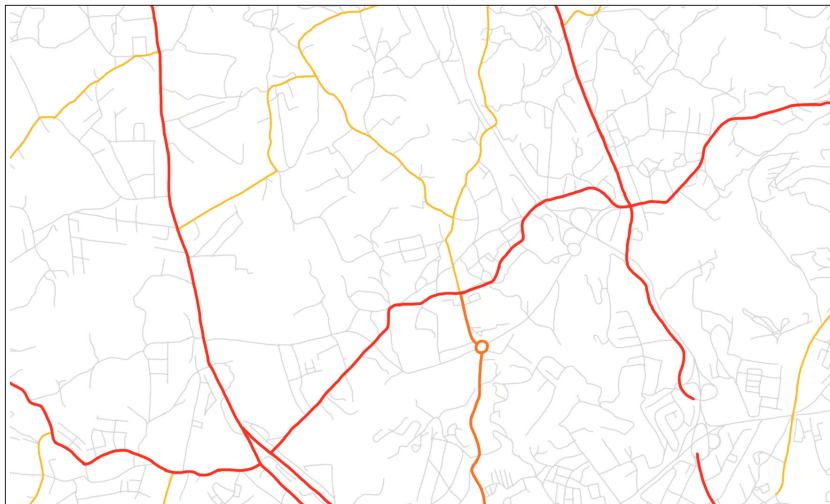


O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



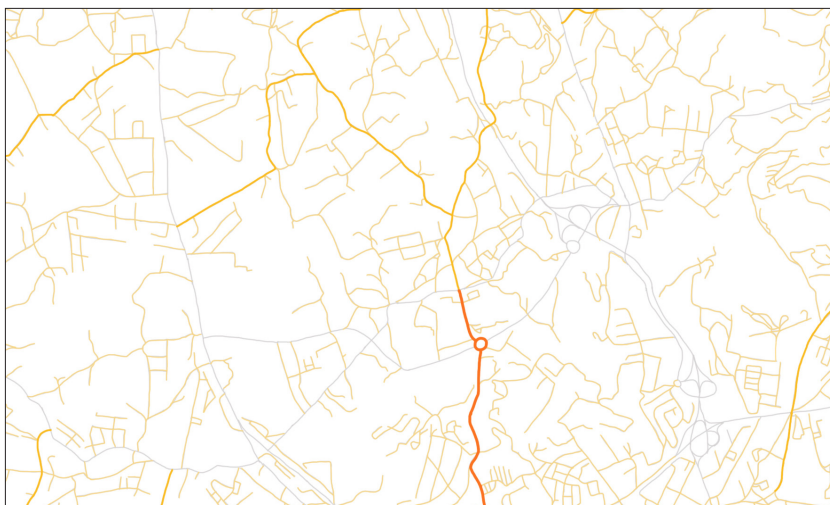
Relação de progressão dos escalões da hierarquia viária:

1. A infraestrutura viária de grande porte, as “Variantes”, e as Estradas Nacionais



2. As Estradas Nacionais, Municipais e os Caminhos Municipais.

Como é possível verificar estes dois escalões servem a grande maioria da superfície territorial abarcada pelo presente estudo.



3. As Estradas e os Caminhos Municipais, e as vias de distribuição e trânsito local.

A única diferença introduzida por este último escalão refere-se ao acesso que estes dão às áreas “interiores” que os dois escalões anteriores não conseguem satisfazer.





4. O CASO DE ESTUDO

4.3 A estrutura viária: da rede capilar à macroestrutura viária

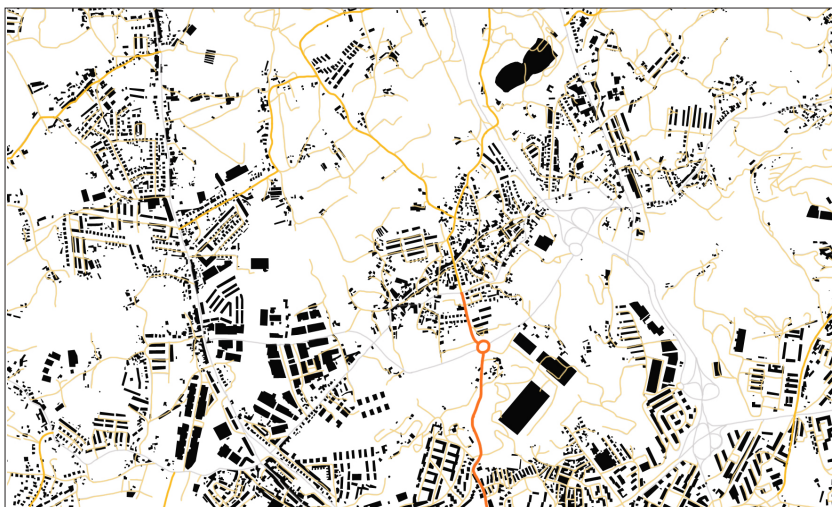


Relação de progressão dos escalões da hierarquia viária e sua relação com a macha edificada:

1. A macha edificada é servida maioritariamente pelas EN's. As Variantes estabelecem ligações pontuais com estas áreas.



2. Esta imagem torna claro a que escala se fazem as dinâmicas territoriais mais significativas (do dia-a-dia das populações). A quase totalidade da macha habitacional encontra-se servida por estes dois escalões da hierarquia rodoviária. Os poucos elementos que se encontram “à deriva” corresponderão certamente às construções das propriedades agrícolas.



3. O último escalão da hierarquia rodoviária apenas complementa usos mais particulares, pontuais e específicos do território, alcançando regra geral as áreas mais isoladas.





4.3.13 A EN 204-5: a sua relação com os dois eixos mais importantes a nível territorial - a EN 101 e a EN 201.



4.3.14 Fotografias de caracterização geral do eixo viário (que coincide com o atravessamento do algomerado edificado de Dume, objecto do caso de estudo).





excepcional a cada um dos eixos viários. O estudo incide sobre as três E.N.s que se situam na proximidade ao caso de estudo - 101, 201, e 204-5 - porque foram estas os principais motores de desenvolvimento territorial durante um grande período temporal. A Variante do Estádio e a Variante à E.N. 101/201 constituem gestos de carácter e génese distinta, e cuja abordagem será mais pertinente em capítulos seguintes. Para começar, podemos avançar que é comum aos três eixos o carácter de crescimento linear que suscitam, mas que, ainda assim, não lhes atribui os mesmos resultados, caracteres e dinâmicas.

- E.N. 204-5: é dos três, talvez, o eixo menos dinâmico. Representa uma importância maior num contexto de relação que estabelece em direcção a Barcelos (para oeste) e com Amares (a este), mas não propriamente na área reduzida do contexto do caso de estudo. As iniciativas de crescimento que tem visto acontecer incidem sempre, e maioritariamente, no programa habitacional e crescimento da malha edificada de Dume. Actualmente, a área tem-se tornado mais atractiva a intervenções de outro carácter (programático) pela presença da Variante do Estádio.

Ao mesmo tempo, ainda é bastante visível no seu corrente a presença da actividade agrícola, com inúmeras propriedades e áreas em que esta exploração se mantém activa.

- E.N. 201: foi a que mais cedo viu surgir associado o padrão de crescimento linear (bastante visível na carta de edificado de 1948), no entanto, não representa hoje um eixo tão dinâmico (do ponto de vista da oferta funcional) quanto a E.N 101, e apesar da forte quebra no tráfego após o surgimento da Variante que se localiza entre as duas. É notória a predominância do programa habitacional, com alguns casos pontuais de oferta comercial, sendo ainda visível alguns casos de presença do uso agrícola.

Conheceu alguns dos casos mais significativos de crescimento do parque habitacional (relembre-se que este eixo atravessa Real, Frossos e Palmeira - ver capítulo 4.2), com algumas iniciativas de urbanização planeada, anteriores a qualquer tipo de iniciativa da mesma natureza verificados para a área de Dume. Tem algumas áreas de desenvolvimento industrial/de armazéns associadas, porém apenas na proximidade à zona de articulação que tem com a Variante do Estádio (que poderá ser o factor mais decisivo a este tipo de desenvolvimento).

- E.N. 101: apesar do desenvolvimento mais tardio da lógica de ocupação linear, é o eixo mais dinâmico de entre os três, pela oferta funcional (habitação, indústria/armazéns, comércio,...), pela maior proximidade (e acessibilidade) à Variante à E.N. 101/201, e pela relação acentuada que ainda estabelece com áreas territoriais a este, e a norte, e que continuam a ter uma porção significativa de população que mantém dinâmicas de deslocação (quotidiana) frequentes. Neste eixo já não se sente a presença da função agrícola, apesar dela existir para áreas mais “interiores”, assumindo-se assim como um “corredor de urbanização”. Concluindo, estes três eixos têm caracteres distintos pela imagem gerada na sua ocupação apesar da existência de um mesmo “elemento-base” à urbanização dessas áreas que percorrem.



4.3.15 A EN 201: a sul a sua articulação com a EN 204-5 e um pouco mais acima, com a Variante do Estádio, e a norte o atravessamento com o Rio Cávado;

4.3.16 Fotografias da caracterização geral do eixo viário.



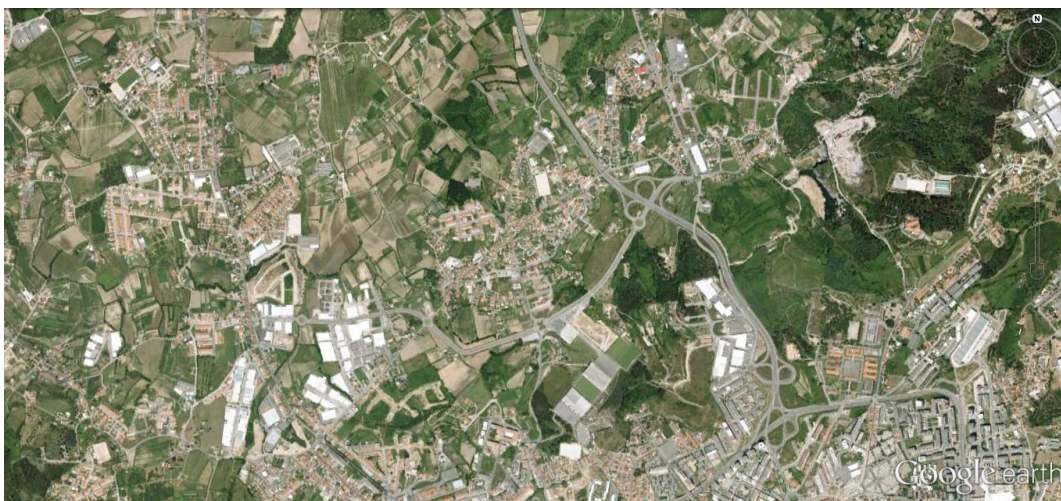
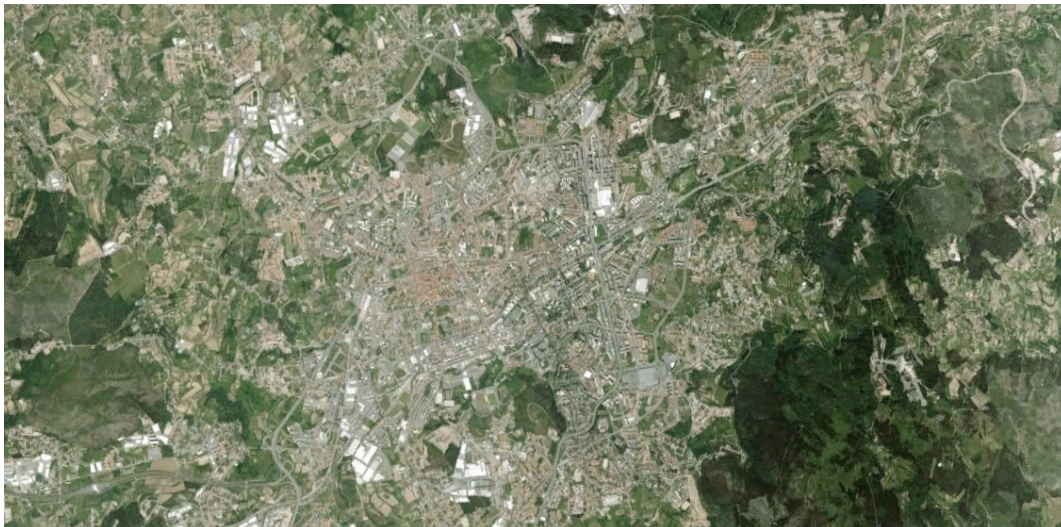
4. O CASO DE ESTUDO

4.3 A estrutura viária: da rede capilar à macroestrutura viária



4.3.17 A EN 101: desde a sua articulação com a Variante à EN 101/201 (em baixo) até à sua extensão para norte da cidade, no atravessamento com o Rio Cávado;

4.3.18 Fotografias de caracterização geral do eixo viário.



4.4.1 Três escalas de aproximação ao caso de estudo: 1. A sua inserção no contexto da cidade; 2. A escala intermédia de transição entre o “limite” da cidade e aglomerados urbanos envolventes; 3. O núcleo habitacional de Dume.





4.4. O tecido urbano, Dume

A freguesia de Dume apresenta-se assim como elemento resultante da existência e articulação de todos os factores referidos no capítulo anterior. Desde a morfologia até ao enquadramento ecológico e paisagístico dos seus recursos naturais, tudo contribuiu para determinar a conformação da área territorial em estudo, no contexto territorial em que se insere assim como na relação que estabelece com o núcleo da cidade de Braga.

Dume é uma freguesia do concelho de Braga, localizada a cerca de 3/4 km da cidade de Braga, o que representa uma distância de aproximadamente 5 minutos de automóvel. Esta distância temporal modifica-se mediante situações de tráfego mais ou menos condicionado, pelas horas de maior concentração de automóveis, ou, em caso de optar pela utilização da rede viária de maior porte, a variante à EN101 em vez da EN101, uma redução drástica deste tempo de percurso.

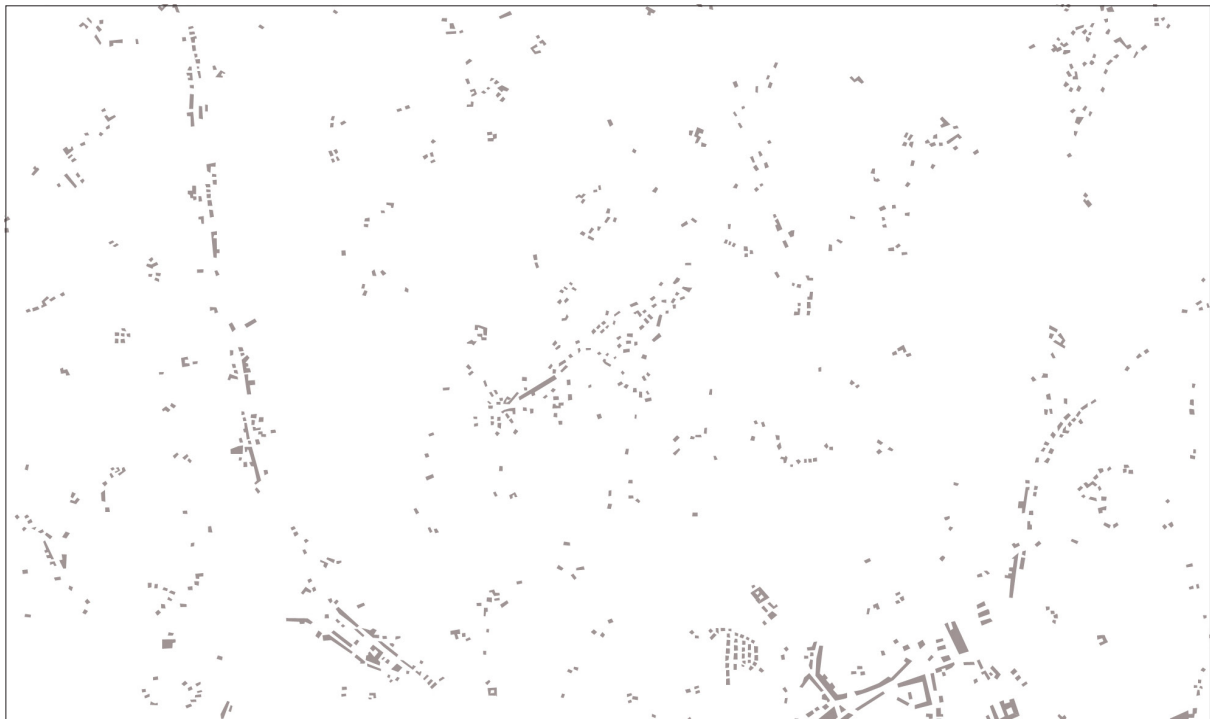
Entre a década de 80 e 90, a freguesia apresentava-se claramente como um pequeno aglomerado exterior aos “limites” da cidade, com um tecido edificado coeso, construído ao longo, e de certa forma concentricamente, da EN205-4, seguindo a lógica de ocupação territorial ao longo dos eixos viários de maior importância, característico à realidade urbana portuguesa.⁸⁹ Esta situação era pontuada por algumas e raras exceções de habitação isolada a este núcleo, inserindo-se todas, de uma forma geral, no mesmo contexto: eram propriedades pertencentes às explorações agrícolas ainda existentes à época, e que constituíam a restante porção paisagística e do aglomerado da freguesia.

A grande mudança veio com a construção em 2001 de um eixo de circulação viária – a Variante à EN101-201 - que ligava a cidade de Braga e as áreas próximas ao concelho de Vila Verde, integrante do distrito de Braga, que veio retirar grande afluência à N101 já saturada (assim como à EN201). As freguesias de Dume e Palmeira, localizadas entre estes dois pontos passaram assim a ser servidas, em alternativa, por esta nova ligação da rede viária da cidade, assim como outras (Real, Frossos, Merelim S. Pedro e S. Paio) não imediatamente contíguas mas na proximidade deste elemento.

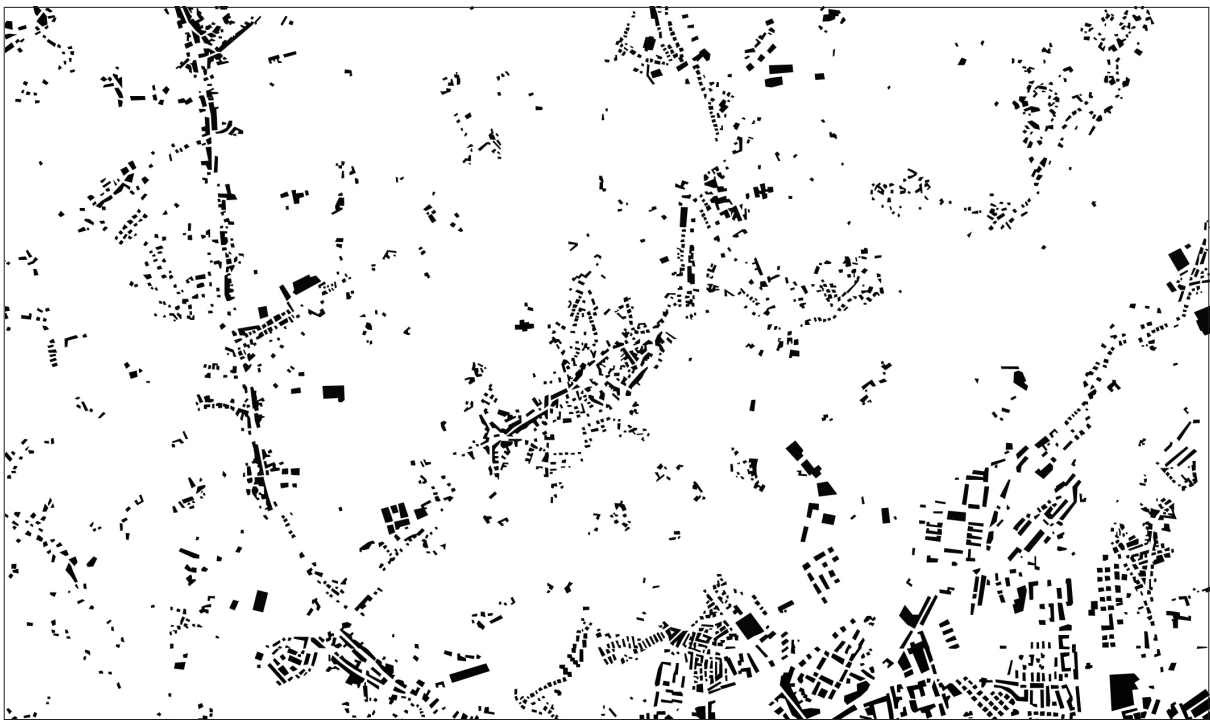
Outro elemento de grande importância para esta mudança foi o novo estádio municipal, construído para o evento desportivo, Euro 2004.

Lentamente, as transformações no pequeno aglomerado foram ocorrendo, assim como nas proximidades dos dois elementos catalisadores desta mudança.

Para a construção de ambas algumas parcelas de terreno das propriedades agrícolas foram expropriadas, deixando algumas de existir e ficando outras completamente divididas ou sem área útil suficiente para continuação da actividade.



4.4.2 Carta Militar, 1948;

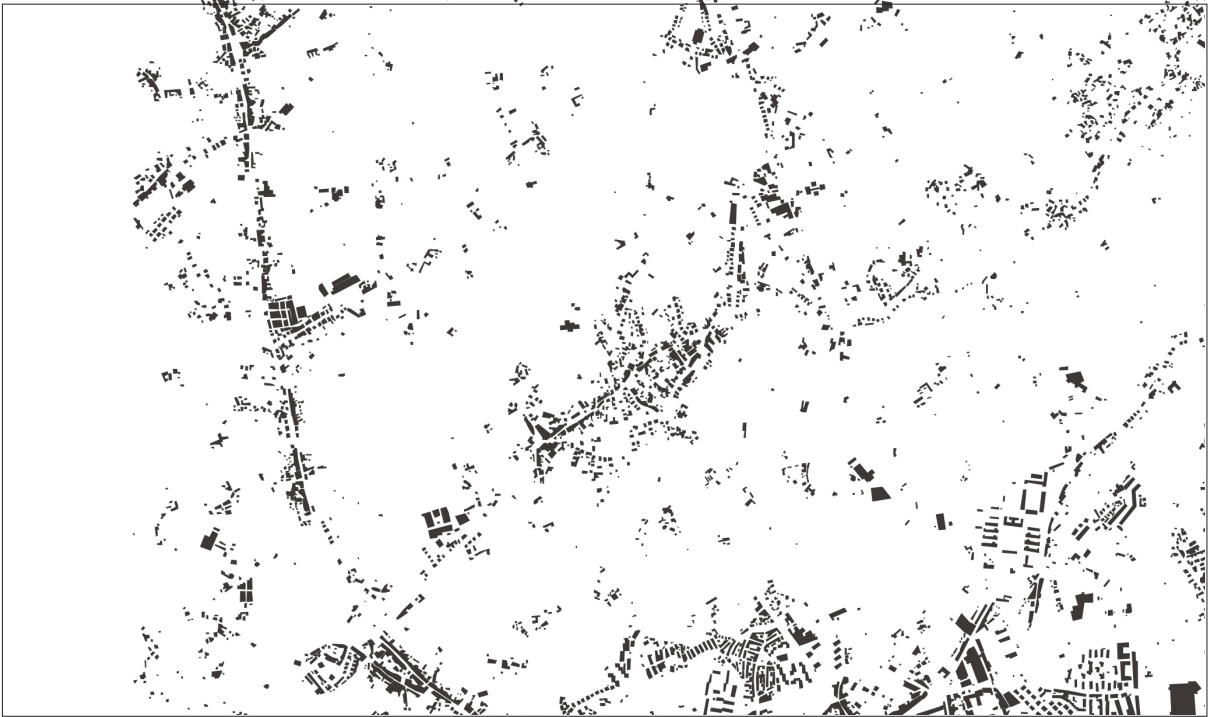


4.4.3 Carta Militar, 1995;





4. O CASO DE ESTUDO
4.4 O tecido urbano, Dume



4.4.4 Cartografia, 1999.



4.4.5 Cartografia, 2008.



Com o novo troço de infra-estrutura viária veio uma maior facilidade de circulação e acesso à cidade o que conduziu ao desenvolvimento de novas áreas de urbanização (com especial incidência sobre a função habitacional). O aglomerado antes coeso começou a expandir-se acabando os dois tecidos urbanos por alcançar uma quase total fusão, não existindo nos dias de hoje quase uma diferenciação entre o aglomerado urbano propriamente dito, decorrente da expansão do primitivo núcleo histórico, e o aglomerado correspondente à freguesia de Dume. A única imposição que continua a existir é de carácter topográfico, e assume-se como um obstáculo difícil de transpor.

Seguindo a tendência de evolução que se tem vindo a verificar até aos dias de hoje, em poucos anos Dume passará a ser apenas mais uma parte integrante da malha urbana da cidade de Braga, ainda que com características completamente distintas das que se verificam na restante cidade (dada a forte vocação comercial, industrial e de equipamentos que já se encontram desenvolvidos nalguns dos principais troços da área).



4.5. Imagens marcantes da “nova” territorialidade: o estádio de Braga e outros casos relevantes

Desde cedo, na história das civilizações mundiais, que o objecto arquitectónico se assume como um símbolo, sendo a arquitectura uma ferramenta capaz das mais variadas representações.

A arquitectura é uma disciplina cuja flexibilidade a torna num instrumento importante na vida do homem e história da humanidade.

Facilmente se associa a cada civilização as suas construções arquitectónicas mais representativas o que demonstra a grande capacidade do objecto arquitectónico enquanto elemento de representatividade, simbólico, identidade, e imagético.

Durante séculos estes processos de produção de imagem mantiveram-se homogéneos relativamente ao seu tempo. Os organismos responsáveis por estas intervenções que acabavam por produzir esses elementos que introduziam na cidade um carácter excepcional eram reduzidos e pretendiam estabelecer ordens distintas desse carácter nas cidades: consistia na representação do poder (monetério). Por vezes associavam-se, mas maioritariamente, era através das suas construções que se debatiam, correspondendo essas edificações a representações de poder.

Ao caminhar para a actualidade estas manifestações de poder segundo imagens e elementos representativos “plantados” pela cidade alteraram-se.

Cresceram os limites de expansão das cidades e a falta de controlo sobre os métodos de nela intervir e produzir imagem, assim como se assistiu à multiplicação dos “poderes” e dos seus símbolos (representativos).

As representações do poder religioso e civil e o seu monopólio sobre as cidades já não fomentam as transformações que anteriormente se verificaram.

Na actualidade a parafernália de símbolos e imagens de cidade é grande e diversa, numa mistura complexa de símbolos de diferentes instituições (administrativo, civil, religioso, etc.) e de tempos distintos (os núcleos históricos das cidades; as novas urbanizações que introduzem na maioria das vezes grandes rupturas; os shoppings, ...) seguindo a lógica dos diferentes motores que fazem crescer essas “imagens” na cidade actual – o comércio, o tráfego automóvel, as novas formas de habitar, as sociedades consumistas onde a imagem vale muitas vezes mais do que a necessidade ou o valor real dos objectos.

No entanto, a imagem continua a ser na sociedade actual um elemento chave. A diferença está na transformação desse processo de produzir imagem e da intenção que se pretende com essa mesma imagem.

A diferença que se evidencia nos elementos de representatividade da actualidade para os dos séculos anteriores reside no facto de hoje representarem não apenas o que somos enquanto sociedade - os nossos valores - mas o que fazemos - os nossos hábitos enquanto grupo social - e o modo como o fazemos: os centros comerciais, e todos os dispositivos de grande “porte”, à mesma escala do modo de consumo de recursos de hoje em dia.

A proliferação desses elementos pela cidade acontece agora, à semelhança dos novos fenómenos de ocupação territorial, de forma desconexa e de difícil leitura, e já não como elementos isolados no território ou inseridos em determinado contexto mas podendo chegar muitas vezes a assumir-se como zonas inteiras. É o caso dos novos Shoppings, os nós da infraestruturas viária, as novas áreas industriais, as novas áreas de urbanização, ou mesmo os centros históricos alvo de iniciativas de reabilitação e revitalização.

Para a área de estudo é reconhecível este enquadramento.

Todos os temas a abordar neste capítulo foram ou vão ser referidos noutros capítulos, para o enquadramento do caso de estudo nas tendências de evolução e ocupação do território na actualidade. No entanto, neste momento, a importância da análise deixa de incidir sobre um entendimento acerca das razões que motivam, dos modos, e da temporalidade destes processos de transformação territoriais para se focar numa dimensão, de certa forma, mais abstracta e subjectiva. O objectivo não é saber o que disto resulta mas como vemos agora, como percebemos, e como nos relacionamos com aquilo que a cidade de hoje nos dá.

A imagem de cidade e o conceito que dela temos hoje em dia advém directamente destes processos.

Uma questão que influencia fortemente este assunto reside no facto de, nestes processos de transformação territoriais, as novas formas construídas produzirem formas de espaço público sem o recurso à reprodução das formas canónicas da cidade histórica, e com qualidades distintas destes, o que acaba sendo compreensível uma vez que as formas de “produzir” cidade também não são iguais às de anteriormente.

O poder da memória nos espaços canónicos da cidade – a rua, a praça, o largo – não se sente de forma tão acentuada nestas novas áreas de urbanização, exactamente pela novidade que representam na estrutura urbana das cidades.

Falta-nos conseguir uma progressiva adaptação a estas novas vivências até o tornar em algo confortável? Ou falta ordem e elementos de referência para o estabelecimento dessa nova ordem social dentro destes novos e estranhos espaços da urbanidade actual?



Para a análise dessa dita imagem, no caso específico do caso de estudo, importa abordar diferentes vertentes, uma vez que esta imagem não é algo que se encontre já definido e estável, mas sendo parte resultante de um processo que tem vindo a evoluir praticamente na última década, desde o início da construção do novo estádio municipal, estando ainda a formar-se e resultando dos sucessivos “acrescentos” que se vão verificando territorialmente.

O processo de criação ou reajustamento desta imagem é tão complexo quanto a compreensão do próprio fenómeno de apropriação territorial actual, pelos variados elementos que conjuga no seu seio. Assim, é determinante avaliar estes novos processos de produção de imagem segundo esses distintos factores que estão em jogo.

A discussão andarà em torno das manifestações mais significativas na área que são:

1. O *Estádio Municipal de Braga*, inserido numa iniciativa de transformação da área em Parque Urbano;
2. A *infraestrutura viária da Rede Arterial*, que introduziu o maior papel de ruptura verificado na área;
3. As *novas áreas de urbanização*, suscitadas por este último factor ou as correspondentes a investimentos já realizados ou em execução nos últimos anos;
4. O *Dolce Vita*, de uma magnitude volumétrica extrema se comparada com qualquer uma das existências locais de maiores dimensões;
5. As *áreas de crescimento industrial ou de armazéns* vocacionadas para uma modalidade de comércio baseado no “espaço-montra”, dos *showrooms*.



4.5.1 O Estádio e a sua envolvente.



1. ESTÁDIO AXA - ESTÁDIO MUNICIPAL DE BRAGA.

Projecto de 2000 – período de construção 2002-2003.

Este projecto, integrado no âmbito da realização do Parque Norte – Parque Desportivo de Dume – pretendia assumir-se como um elemento fomentador das transformações territoriais ambicionadas para a zona (desenvolvimento futuro da cidade nas áreas direccionadas para norte através da realização do parque desportivo).

Para além do factor impressionante que a obra introduz no local, quer pela própria obra em si, quer pelas opções de inserção e relação da obra com o local, o arquitecto Souto Moura fê-lo consciente de alguns factores da estrutura ecológica e natural de peso aquando da execução do projecto.

“O estádio municipal de Braga faz parte do complexo desportivo de Dume, um plano urbanístico promovido pelas autoridades locais, que pretende revitalizar os arredores do monte Castro, perto da cidade de Braga.

A localização do estádio na encosta do monte, bem como a sua orientação, fazem que esta construção funcione como elemento que contém e canaliza a água que chega ao vale, de modo que, à semelhança dos anfiteatros romanos, está estrategicamente situada para aproveitar a topologia do terreno.”⁹⁰

A imagem actualmente associada a esta peça arquitectónica advém directamente do evento desportivo Euro 2004, para o qual foi criada. Um dispositivo destas dimensões nunca passa despercebido, muito menos pelo orçamento que movimenta e requer para a sua concretização, porém, a sua associação a um evento como o das proporções que foi o Euro 2004 torna-o particularmente significativo. Apesar da notoriedade que adquiriu, o estádio faz parte integrante de um plano de urbanização de um parque desportivo com outros equipamentos que se complementam funcionalmente, como as piscinas, sendo até ao momento o único elemento concluído e com funcionalidade comprovada. O que falta compreender é se, após a finalização do plano, o carácter acentuado da imagem que este elemento tem vindo a adquirir com o passar dos anos irá ofuscar os restantes elementos ou se contribuirá à sua integração.

Por outro lado, isto permite-nos dizer exactamente o contrário: a construção do estádio em primeiro lugar fez parte de um plano que pretendia, com uma peça tão específica, lançar um factor territorial que pudesse dar, através da imagem transmitida por ele, as premissas para se gerar todo um enredo que sustentasse a construção dos restantes elementos do plano.

O novo estádio municipal de Braga insere-se num contexto geográfico e territorial marcadamente tradicional, de uma “paisagem rural”. Este contexto tão particular apenas se descaracterizou com factores introduzidos no espaço dos últimos 10 anos. A modificação principal verifica-se nos terrenos anteriormente de uso agrícola e agora num processo de transformação para outros usos, resultando em

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.5.2 A Variante à EN 101/201, em cima, na direcção para norte da cidade e relação com a envolvente (é possível verificar que existe uma predominância da mancha verde, correspondente a terrenos com de utilização agrícola. A Variante veio retirar uma das maiores parcelas de área agrícola rentabilizada que a freguesia possuía.); e em baixo, a ligação para sul em direcção à cidade.



casos funcionais de uso misto.

Este elemento assume um forte carácter de identidade, assumindo-se no entanto ainda como um elemento isolado. Mais facilmente se associa a obra com o autor, e por consequência, o conhecimento por parte dos entendidos da área, do local onde este foi construído, do que a obra para com a cidade, enquanto elementos de influência recíproca. Braga é conhecida pelo estádio e o estádio é conhecido por fazer parte de um local particular e característico da cidade, o que não acontece de momento. A área geográfica onde se insere o estádio é uma zona em processo de transformação, constituída por uma grande parcela de terrenos agrícolas, uns ainda em uso, outros abandonados e aguardando novos usos. Dada a conjuntura económica, algumas das iniciativas que estavam a ser executadas encontram-se paradas – como é o caso das piscinas, adjacentes ao estádio, e integrantes do projecto “Parque Norte” da cidade. Alguns investimentos do sector privado (terciário) já estão presentes, como é o caso da loja Decathlon.

Sendo assim, a grande iniciativa que seria o “Parque Norte” e todos os benefícios que poderiam vir associados a este (oferta funcional para a população; imagem gerada pela nobilitação da zona através dos processos de intervenção e requalificação, ...) não se concretizaram, deixando a área num impasse. No caso particular em análise, a zona norte da estrutura urbana de Braga, incluindo o novo estádio municipal, é decisivo compreender o papel desempenhado por esta intervenção marcante no território. Estando perante uma nova zona de cidade que se está, lentamente, a construir, a “imagem” desempenha um papel fundamental. Esta pode ser gerada, pelo processo de construção e intervenção dos variados elementos que constituem uma determinada porção territorial; determinada, pela construção de uma ideia conceptual à qual se atribui um plano desenhado para posterior execução; ou resultante daquele que é o factor mais decisivo, o tempo, cujas diferentes intervenções e agentes vão assim, iniciativa após iniciativa, modificando a envolvente.

Neste caso, o estádio municipal de Braga surgiu tentando responder a variadas questões e assume, por agora, essa responsabilidade sozinho.

O facto de este elemento ser uma peça de carácter (e uso) excepcional pode reforçar-lhe essa carga imagética.

Para a área em questão, pretende-se a criação de uma nova zona da cidade de Braga, o Parque Norte. Este projecto caracteriza-se por um direccionamento das intervenções para um carácter fortemente vocacionado para o uso desportivo, onde o estádio municipal projectado por Eduardo Souto de Moura desempenha um papel de relevo.

Deste modo podemos deduzir alguns dos factores que o tornam num elemento particularmente notório:
- a associação a uma acção particular (que acaba indirectamente por intervir no território, como aquela

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.5.3 Em cima, a vista de Dume para a Variante, e da Variante (num dos nós de ligação com a rede viária de menor escala) para Dume; em baixo, a vista da Variante, orientação Norte para Sul, na proximidade do Centro Comercial *Dolce Vita*, com a fase de execução das acessibilidades.

Na página seguinte, um dos nós de articulação da Variante à EN 101/201 com a EN 101 (hierarquia viária inferior), e a ilustração de alguns problemas que estas junções introduzem - dificuldades na articulação de algumas dinâmicas próprias pela introdução de elementos (fluxo de trânsito nesta saída) e fluxos que lhe são estranhos e impróprios.



que foi o Euro 2004);

- a forma construída (a formalização do conceito – importante não é o uso e a forma do objecto, mas sim como para um mesmo uso se criam novas formas igualmente belas e marcantes)
- a excepcionalidade do seu uso e forma (que neste caso preenche os dois requisitos, apesar de na cidade já existir um estádio, a função do antigo foi substituída pelo novo)
- a sua localização geográfica e relação com a envolvente (porque aquele estádio nunca poderia existir e ter sido igualmente concebido para uma outra localização e envolvente distintas);

2. A VARIANTE À EN101-201

A Variante à EN101 - construída por volta de 2000/2001, introduziu na área que atravessa grandes modificações.

Construída como integrante de um plano de execução de vias de grande porte para rápido escoamento do tráfego da cidade para as regiões envolventes, esta via veio inserir-se entre duas vias de grande importância – a EN101 e a EN201 – que tinham esse mesmo papel. Deste modo conseguiu-se, não só dar resposta a uma grande quantidade de tráfego diário como também retirá-lo das vias menos capazes para o efeito e conduzi-lo para uma única via com capacidade para tal.

Este elemento veio, a seu tempo, introduzir transformações massivas no território.

Um dos primeiros factores que acompanhou esta mudança deu-se no momento da construção, com a substituição da função agrícola de inúmeras propriedades de grande extensão (se tivermos por referência o exemplo mais comum do minifúndio minhoto). Este foi o primeiro momento de transformação, com uma escala da intervenção que causou um impacto territorial, uma vez que na sua envolvente, a escala conhecida era a das Estradas Nacionais.

Em tempos, a escala destes elementos era a adequada às dinâmicas territoriais de circulação de pessoas, bens e actividades económicas, porém, se estas ferramentas que ajudam à urbanidade se tornam ineficazes então é normal que a sociedade e o homem busquem novas soluções para satisfazer as suas necessidades.

A actual rede das Estradas Nacionais tornou-se ineficaz para a velocidade, a quantidade de tráfego, e a rapidez desejadas para a rápida circulação de pessoas e bens, que domina as transacções socioeconómicas da urbanidade actual. Deste modo é normal que surjam vias de porte semelhante a esta estudada. Estas são em tudo eficazes e servem na perfeição as necessidades da sociedade actual.

No entanto, a grande controvérsia chega quando a inserção destes elementos no território parece ser feita sem ponderação, e quando são projectados numa lógica de uso excessivo do solo, dando lugar a



4.5.4 As novas áreas de urbanização: em cima, um empreendimento que, como muitos outros na cidade de Braga, se viu ficar inacabado ou haver uma possibilidade de ser absorvido pelo mercado imobiliário pela corrente situação económica e financeira; em baixo, outros dois empreendimentos urbanísticos. Em primeiro plano, um que se encontra com a infraestruturação executada mas sem construção de edificado; em segundo plano, uma outra que se encontra em fase de desenvolvimento (já com infraestruturação executada também mas com alguns edifícios já ocupados e outros em fase de construção).



sucessões de nós que fazem a difícil articulação desta escala massiva para a capilaridade, mais natural ao território e à escala do peão.

O grande argumento desta discussão anda em torno da grande quantidade de solo, e assim de recursos naturais, que estes elementos consomem. De um ponto de vista económico é compreensível uma vez que, e à semelhança do que acontece no caso particular do caso de estudo, são necessárias grandes bolsas territoriais para intervenções desta natureza e que no caso de estudo, correspondiam a áreas ainda de uso agrícola. A questão passa por desenvolver uma estratégia de eficácia no uso do solo ainda disponível, sabendo do grande défice que a maioria das estruturas dos aglomerados urbanos portugueses ainda tem relativamente a equipamentos e, sobretudo, no sistema de espaços públicos (como parques, e áreas de lazer e recreio).

Mas a questão mais controversa que se levanta neste assunto, e a propósito do tema desenvolvido neste capítulo, prende-se com as questões da imagem do território.

No caso de estudo a Variante à EN101-201 desempenha na perfeição a função para a qual foi criada: permite aos habitantes de toda a Área Norte da cidade (desde nordeste a noroeste) uma fácil circulação até às áreas de residência (o problema está nas saídas da cidade, que ficam congestionadas nas horas de ponta com a grande concentração de tráfego no mesmo sentido), tendo desde 2001 retirado o excesso de tráfego das Estradas Nacionais que a ladeiam e reservadas agora a uma circulação mais local e para distâncias mais curtas.⁹¹

Assim como permite o escoamento abundante de tráfego resultante do uso pontual do Estádio Municipal, que pela sua função move sempre grandes quantidades de população e com eles, de veículos.

Em termos de imagem, a maior desvantagem da introdução deste elemento no território será, talvez, na dificuldade que este representa na sua integração na malha habitacional (ao impedir o crescimento das duas malhas edificadas que a constituem).

Apesar dos problemas “visuais” que este elemento possa trazer pela sua inserção nesta área, a verdade é que esta via é das mais importantes do concelho, sendo a que regista a maior quantidade de tráfego diário, o que faz com que seja um eixo importante de atravessamento e ligação não estrutura territorial da região a norte da cidade de Braga.⁹²



4.5.5 Em cima, a ocupação massiva do território pelas ações de construção do território segundo estas novas lógicas de construção do habitar; em baixo, o mesmo empreendimento urbanístico referido na página anterior agora visto de uma localização mais próxima do caso de estudo, e a sua relação com alguns campos agrícolas ainda em uso. Torna-se uma estranha situação de vivência: acesso a todas as necessidades e benefícios da vida urbana (acessibilidade viária, infraestruturação, ...) porém em contacto com a “natureza”. Pode-se dizer que esta é mais comum forma de “vida no campo” na actualidade.



3. AS NOVAS ÁREAS DE URBANIZAÇÃO

Este é um fenómeno que não é cingido temporalmente às fases mais recentes da evolução territorial da zona.

Algumas intervenções deste tipo têm vindo a ser feitas nas últimas duas décadas, desde os períodos de maior crescimento do parque habitacional do concelho (década de 80 e principalmente 90).

Na sua generalidade são urbanizações de pequena escala cuja conformação tem fortes vínculos com a estrutura cadastral do território. O processo é geralmente o mesmo: são áreas de produção agrícola que, por variadas razões, são disponibilizadas no mercado imobiliário para posterior desenvolvimento de iniciativa privada. Nalguns casos acabam por restar até os edifícios da habitação correspondentes à anterior propriedade agrícola como se pode ver o exemplo dado pelas imagens (à esquerda, em baixo). Algumas destas iniciativas acabam tendo um factor prejudicial para o território pela desadequação que introduzem relativamente ao contexto, assim como às necessidades do mercado imobiliário.

Na maioria dos casos esse factor desfavorável prende-se com a opção das densidades de construção demasiado elevadas, especialmente para as áreas envolventes ao caso de estudo.

Ora, não constituindo áreas de cidade “urbana” consolidada, torna-se difícil de compreender a necessidade de tão grandes intervenções. A justificação vem obviamente dos interesses económicos. Com uma mesma parcela de terreno são proporcionalmente maiores os lucros quanto maior a densidade de construção.

O que não se previa era a evolução do cenário para aquele em que nos encontramos hoje, em que a conjuntura económica acabou não sendo favorável, não só a projectos que se previam para os tempos futuros, mas mesmo para alguns dos que se encontravam já executados.

Produto desta fase de construção desenfreada e sem regulação é o facto de conseguirmos hoje circular um pouco por toda a cidade e vislumbrar inúmeros imóveis que, claramente, desde a sua construção há 3 ou 4 anos ainda não terem sido sequer absorvidos pelo mercado imobiliário.

A oferta que se produziu foi de tal forma superior à necessidade da procura, introduzindo um desequilíbrio do mercado que acabou por ser visível principalmente em termos da imagem da cidade.

Estas iniciativas de construção seriam adequadas para uma evolução demográfica expectada muito superior às taxas reais de evolução da população concelhia.



4.5.6 O Centro Comercial *Dolce Vita* e a sua envolvente: apesar da sua localização adjacente a um dos eixos viários de maior importância concelhia neste momento, a envolvente mantém um ritmo de evolução territorial distinto daquele que os novos elementos da urbanidade actual introduzem no território. Após alguns anos de construção, marcados por fases de paragem intercaladas com outras de rápida construção, entrou agora em fase de construção das acessibilidades e de acabamentos da envolvente com a EN 101.



4. O DOLCE VITA

Nas últimas décadas tem-se assistido a uma “perda” progressiva das formas de sociabilização que decorriam do uso dos espaços públicos canónicos da cidade histórica, ao mesmo tempo que se registou o aparecimento, durante a década de 90 do século XX, dos novos espaços de comércio – os hipermercados e os centros comerciais.

O desenvolvimento ao longo da história do urbanismo português destes elementos ditou uma progressiva evolução que os tornou em elementos cada vez mais autónomos e isolados das cidades. Se numa primeira fase estes se inseriam nos centros das cidades, como o caso do Shopping Santa Cruz, Gold Center, e mais tarde, o Bragashopping, num momento mais tardio, com o aparecimento e crescimento por todo o território português dos hipermercados que mais tarde se passaram a associar ao centro comercial, resultando num elemento de oferta exponencial de produto, estes elementos, pela sua dimensão, passaram a exigir áreas cada vez maiores.

Estando os centros, em muitos casos, já consolidados do ponto de vista da malha edificada, não dando opção para grandes intervenções muito menos desta natureza, os centros comerciais começaram a localizar-se, estrategicamente, em áreas periféricas da cidade, apoiados na nova infraestrutura viária que se vinha desenvolvendo, e que irrigava extensas áreas de mercado para esse negócio.

Para a cidade de Braga temos o exemplo do Shopping Braga Parque, que inicialmente correspondia à descrição do caso anterior mas que, com a própria evolução da cidade e da sua malha edificada, se encontra agora “absorvido” pela cidade. A eficácia da sua localização comprova-se pelas sucessivas obras de “acrescentos” que foram efectuadas desde a sua criação, ao ser ancorado àquele que era o maior hipermercado da cidade à época, o Feiranova. Este tem agora uma maior oferta em termos de lojas assim como nas salas de cinema e praça da alimentação.

Desde que este foi criado, em 1997, que se verificou uma perda significativa no domínio da concentração de estabelecimentos comerciais e de clientes no centro da cidade (permanecendo com alguma segurança apenas as lojas de comércio com uma oferta especializada), onde se concentra a grande oferta de comércio (tradicional e de grandes cadeias de vestuário que começaram por se fixar aí), em detrimento deste Shopping onde o estacionamento é gratuito e a oferta de lojas é, agora, maior relativamente ao centro da cidade (comprovado pelas obras de expansão efectuadas há cerca de 3 anos), e também facilitado pela sua localização e acessibilidade, junto à Circular Norte, que permite a pessoas de vários pontos do concelho um fácil acesso a partir desta.

O Shopping Dolce Vita segue esta lógica de ocupação territorial, no entanto está situado numa área muito mais periférica da cidade, aonde a malha edificada do “núcleo” urbano consolidado ainda não chegou. Tem uma localização contígua a uma via de forte tráfego automóvel, a Variante EN101-201,

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.5.7



que tem ligação à Circular Urbana Norte, o que lhe dá uma acessibilidade quase total de qualquer ponto do concelho.

Um factor estratégico que torna a sua localização privilegiada é o facto de se inserir num contexto relativamente pouco congestionado, quando comparado com a “cidade” propriamente dita, o que lhe deu possibilidade para um crescimento sem qualquer impedimento, assim como o torna num factor de grande impacto visual em todo o contexto, principalmente pela escala de intervenção que introduz na área em causa.

Este ocupa uma extensão territorial de aproximadamente meio quilómetro (uma dimensão superior a qualquer outro dispositivo desta natureza em toda a cidade) e consegue alcançar, num extremo a EN101, e no outro a Variante à EN101-201, permitindo diferentes escalas de acesso e de relação territorial.

A envolvente é caracterizada por uma malha edificada, de uso comercial e habitacional, desenvolvida linearmente ao longo do eixo de maior importância que era a EN 101. Nas outras frentes ainda é muito forte a presença do campo agrícola, em utilização. O próprio Shopping veio inserir-se numa área que era ela mesma utilizada com esse fim, restando ainda um Solar, prova da quinta agrícola.

Na restante envolvente apenas algumas áreas de pequenas urbanizações construídas nas últimas duas décadas e o aglomerado de Dume.

A dissonância que se verifica nesta área, em termos da sua imagem caracterizadora é a passagem de uma noção de pequenas unidades territoriais – os aglomerados habitacionais das diferentes freguesias, numa forma mais ancestral da ocupação do território, as paróquias – dominadas visualmente pelos elementos representativos do domínio e presença religiosa, as igrejas e capelas, para um domínio das “catedrais do consumo”, o Shopping.

Deixa de dominar o poder da igreja e da vida religiosa, muito forte principalmente nas comunidades rurais (que Dume ainda constituía até à década de '70) para passar a ser dominado pelos modelos representativos da sociedade consumista, do qual o Shopping é o paradigma.

Pela observação das fotografias retiradas e que são ilustrativas do que se passa no caso de estudo e pela observação na cartografia das localizações onde estas foram retiradas é possível compreender o domínio visual e presença que este dispositivo consegue alcançar naquela porção territorial.

Para já, este elemento introduz uma forte quebra com a envolvente em que se insere. Falta esperar pela evolução da situação territorial da área para perceber se eventualmente, este elemento assim como outros, irão ser igualmente “absorvidos” pelas formas da urbanidade que são conhecidas ao núcleo da cidade.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.5.8 As novas áreas de desenvolvimento industrial e de armazéns (e comércio).



5. AS ÁREAS DE CRESCIMENTO INDUSTRIAL OU DE ARMAZÉNS

Pela observação das cartas de edificado concelhio, no capítulo 4.1, é possível verificar que as áreas de função industrial (armazéns) se localizam um pouco por toda a cidade, com especial incidência nas áreas periféricas de expansão urbana, outrora exteriores e agora absorvidas pela expansão da malha urbana da cidade.

Localizam-se maioritariamente junto dos grandes eixos de circulação viária, com excepção das áreas industriais de Palmeira e Adaúfe cujo único acesso são as Estradas Nacionais, que, mais vocacionadas para um tráfego automóvel local e mais congestionado por veículos ligeiros, acabam sendo localizações desfavoráveis. No entanto, com a abertura de um novo nó junto do Centro comercial Dolce Vita estas áreas ficam agora mais próximas da Variante À EN 101/201 e de uma rede viária de maior capacidade. Estas constituem-se geralmente em pequenos núcleos, nunca conhecendo uma expansão exponencial. Inserem-se, ou em áreas ainda não habitadas, ou então acabam por se misturar com a malha habitacional, como é o caso da área industrial de Dume – Frossos. Por vezes estes elementos acabam por constituir elementos de contraste territorial, especialmente quando, ao seu lado, ainda se continuam a manter as áreas de cultivo agrícola de maior ou menor escala, como se pode ver nas imagens à esquerda, em cima e ao centro.

Para o caso de estudo aqui analisado é de relevância a área industrial no eixo Dume – Frossos.

De uma forma geral, verifica-se, na actualidade, a formação de uma imagem que já não se guia por uma noção tão bidimensional como anteriormente. Hoje em dia são muito distintas as formas de manifestação do urbano e por tal deverão sê-lo também as imagens resultantes.

Os factores mais determinantes para a produção de uma imagem local já não se limitam ao domínio dos valores da igreja, pelo enquadramento visual e proximidade dos seus elementos aos aglomerados habitacionais, muito menos ao campo agrícola que, quando existia, era sinal de se estar no “campo” e não na cidade.

As imagens de hoje em dia são diversas e abertas a interpretações subjectivas, permitem uma maior flexibilidade de entendimento e absorção por parte dos cidadãos, dando-lhes espaço para nela imprimirem algo seu, tornando-se numa visão muito mais rica de cidade, uma vez que dá aos seus utentes a possibilidade de se reverem nela e não de reconhecerem nela os padrões e elementos impositores de regras e convenções sociais.

A importância da imagem numa cidade vem directamente da necessidade de dar aos cidadãos não só uma noção de pertença a um grupo, pela partilha de elementos territoriais marcantes e de referências na cidade para os comportamentos de grupo, mas mais particularmente da necessidade de dentro dessa

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.5.9 As novas áreas de desenvolvimento industrial e de armazéns: em baixo, a imagem mais comum na área do caso de estudo - os novos armazéns que se espalham por áreas infraestruturadas porém sem uma articulação com as restantes zonas, de uso funcional distinto, e que na sua maioria ainda se encontram em fase de crescimento e ocupação. Em cima, o retrato da falta de articulação da malha urbana: a moradia, com um pequeno terreno de uso agrícola na sua frente, totalmente aberto à via pública, e com um dos elementos mais característicos do norte - o espigueiro - contrasta com um novo armazém comercial.



imagem comum, dar lugar ao indivíduo para se exprimir e reconhecer nela.

Esta imagem chega-nos agora dos diversos programas funcionais que se instalam no território e o vão inscrevendo com as suas particularidades.

Agora é possível ver, junto dos aglomerados habitacionais mais tradicionais, surgirem novas áreas de ocupação industrial ou de armazéns, grandes eixos da macroestrutura viária, ou áreas vocacionadas para o comércio e o lazer. Ainda sem contar com as novas áreas de urbanização que, pela predominância do programa habitacional, acabam sendo esquecidas de certa forma uma vez que, na maioria das vezes não introduzem impactos abruptos com a pré-existência, sendo apenas modelos repetidos sequencialmente por todo o território, sem grandes diferenças formais entre si, como que elementos de uma produção em série.

Para uma imagem característica e que traga à cidade um novo significado, falta àquela área específica um carácter unitário que permita assim transmitir essa mensagem de unidade, não só dela, naquele contexto específico, como também para com a cidade, enquanto parte integrante desta e elemento “maior” de referência.

Como conseguir alcançar essa unidade formal e imagética? É determinante, para essa ideia de unidade dentro do contexto de uma cidade uma caracterização funcional específica? Esse processo e opção de desenvolvimento trazem vantagens? Ou poderá assistir-se ao acontecimento de uma excessiva especialização ser prejudicial?

É aqui que Lynch ganha pertinência com o seu discurso sobre a legibilidade, os seus cinco elementos constituintes da cidade, e todos os restantes conceitos.

Deste ponto de vista, os cinco casos utilizados anteriormente para caracterizar o contexto geográfico do caso de estudo quase que se podem estabelecer em paralelo com os mesmos cinco elementos constituintes da imagem da cidade apontados por Kevin Lynch. As novas áreas de urbanização, e industriais/de armazéns existem à semelhança dos “bairros” definidos por Lynch; o Estádio Municipal e o Shopping Dolce Vita, assumem-se definitivamente como “pontos de referência” no território (quer a nível local, quer num âmbito visualmente mais abrangente); e a estrutura viária da rede macro, ao mesmo tempo como um caminho e um limite.

Para uma imagem característica e que traga à cidade um novo significado, falta àquela área específica um carácter unitário que lhe permita assim transmitir essa mensagem, dentro do contexto urbano multifacetado que conhecemos. A presença destes cinco elementos caracterizadores da urbanidade actual, apesar das desadequações que possam ter relativamente à conformação territorial, introduzem factores estratégicos para um posterior desenvolvimento da cidade. Não representam necessariamente condicionantes, mas podem ser vistos como potenciais introdutores de urbanidade, factores impulsionadores do crescimento

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



4.5.10



que mais tarde, não serão mais elementos exteriores a essa urbanidade mas sim integrantes de uma estrutura urbana de cidade, preferencialmente mais equilibrada do que outras efectuadas noutras épocas de crescimento.

Essa potencialidade de gerar urbanidade vem comprovar a importância de Dume nesse eixo de desenvolvimento e progressão da cidade para norte, apoiado nestes elementos que descrevemos.

O factor que ressalta territorialmente é o facto de estas novas formas de produzir espaço nos serem estranhas, uma vez que não se reproduzem segundo a mesma lógica, nem produzem os mesmos efeitos do ponto de vista da estrutura da malha urbana, como os elementos da cidade canónica (como a praça, o largo,...).

A cidade é composta por uma série de camadas sedimentadas que contam a sua história, e que se sobrepõem, e misturam. É uma sobreposição de tempos. É importante manter esta noção da história no processo de desenvolvimento territorial dos aglomerados urbanos, porque aí, o resultado será o de uma imagem variada, multifacetada e que deixa transparecer os vários modos de desenhar e fazer “cidade”, assim como da sentir e viver.

Aqueles que hoje são elementos estranhos à dinâmica quotidiana, enquanto elementos integrantes dos hábitos e da urbanidade da sociedade, tornar-se-ão num futuro regulares, constantes.

O indivíduo, pelas relações que estabelece no seu dia-a-dia e pelas necessidades que tem vai criando novas formas e métodos de socialização e gerando novas imagens de identidade com as quais se pode relacionar. Não é possível abandonar na totalidade os elementos representantes de um cultura sem para isso provocar rupturas à sua identidade ou à memória colectiva ou a uma perda de referências.

A imagem geral do contexto em que nos inserimos é hoje composta principalmente por estes cinco factores e pela natureza distinta dos seus usos, e processo de surgimento, e criação. O resultado é o de uma composição aparentemente desconexa e desarticulada entre estes diversos componentes.

Dados os desequilíbrios que se verificam existir na área estudada, causados directamente pelos novos modos de expansão e crescimento territorial, que geram desequilíbrios ao nível dos usos funcionais disponíveis - excesso da oferta habitacional, escassa oferta a nível dos equipamentos de usos público e colectivo, o campo agrícola abandonado,... - assim como uma consequente falta de caracterização visual adequada a uma ideia de conjunto e de unidade territorial, podemos-nos questionar como seria possível alcançar um método de actuação capaz de gerir todas estas forças e garantir resultados equilibrados para estas novas frentes urbanas de cidade em construção.

Neste momento, a área em questão é o resultado de diferentes iniciativas e presença de actividades de carácter funcional e sectores económicos distintos, o que resulta numa imagem desconexa de diversos elementos edificados, infra-estruturas ou presenças do passado.



4.5.11 Os símbolos: começa a verificar-se na zona, em especial nas áreas adjacentes e periféricas à Variante à EN 101/201 o aparecimento dos elementos que caracterizam a lógica comercial a partir da estrada. Os símbolos elevam-se e tornam-se tão chamativos quanto consigam ser, para captar a atenção do condutor que circula a alta velocidade. À semelhança do que se retrata com *“Learning from Las Vegas”*, aqui também os edifícios deixam de ter importância assim como a relação que estabelecem com a envolvente. O único interesse está em tudo aquilo que consigam captar dos grandes eixos de circulação viária, e é nestes mesmos que se apoiam para garantir o seu sucesso. Posta em causa esta relação, estes “contentores” estariam condenados ao fracasso pela incompatibilidade e falta de adequação que representam relativamente à sua envolvente.



Cada intervenção pontual vai fazendo da cidade aquilo que ela é, e esta vai-se constituindo assim como um *hipertexto* (ver Introdução), feita de porções independentes entre si, seguindo cada uma delas a sua lógica própria de crescimento (e cuja sustentabilidade de evolução é garantida pelas redes de infraestruturação que as conectam e permitem transpor o atrito territorial). Aí contribui-se à dificuldade na obtenção de um leitura contínua do espaço urbano. As “porções” territoriais vão-se ajustando, as dinâmicas estabelecem-se e é na vivência do espaço e o uso dos indivíduos que os espaços e a cidade vão ganhando sentido e dimensão. No entanto, esta experiência caminha progressivamente para um processo individualizado e independente da realidade física. Perdem-se as noções da proximidade física e do que é a experiência do urbano através da vivência directa dos seus espaços.

A dimensão mais importante à evolução do processo de apreensão territorial e dos espaços da urbanidade, é a temporal.

Nem todos estes factores constituintes do território evoluem de igual forma, nem têm uma capacidade adaptativa igual, ou com iguais capacidades de reacção perante determinada acção. Daí termos a imagem resultante actual em que os dispositivos (sendo qualquer tipo de construção edificada) surgem no território e produzem transformações de forma muito mais rápida do que aquela que o território propriamente dito, a base onde todas estas transformações se dão, consegue acompanhar ou executar.

Estas diferenças estão directamente relacionadas com as próprias características dos “objectos” de transformação ou transformados. É muito mais fácil produzir mudança através de um objecto físico, tridimensional, do que produzir mudança numa área vasta sem qualquer domínio palpável ou material. É o indivíduo e as dinâmicas sociais que os comportamentos dos grupos geram que atribuem valor e significado à cidade e aos seus espaços, conferindo-lhes dimensão social, territorial e hierárquica (de maior ou menor valor no contexto dos espaços da cidade). No entanto, com a interferência de todos os factores já referidos torna-se cada vez mais difícil encontrar o *divisor comum* que permita estabelecer alguma ordem, e dar algum sentido de unidade aos espaços do urbano no seu contexto global.

Quem sabe num futuro próximo ou distante se consiga alcançar um método de intervenção e desenho do território que permita anular todas estas forças convergentes, conseguindo fazer do território um organismo vivo em constante mutação, que ele já é, em simbiose com os seus “microorganismos” e que estes convivam sem se prejudicarem entre si.



5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO: A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DA CIDADE

“C. U.O.P.G. 3

A área em questão está definida como U.O. P. G. 3 no P.D.M.B., aprovado com a resolução de Concelho de Ministros n.º 9/2001, descrita nomeadamente na alínea b), do artigo 113º, do capítulo IV, do regulamento do PDMB. Esta constitui uma zona de transição entre a cidade e o Vale de Santo Estevão. A área em estudo engloba terrenos das freguesias de Real e de Dume, localizadas a Norte da Cidade. Estas constituem aglomerados de grande importância na cidade pelo seu enquadramento em termos morfológicos, populacionais e de localização, evidenciando, deste modo, uma grande pressão imobiliária nesta área. O limite da área da U.O.P.G. 3 definida no P.D.M.B., coincide com a área que agora se sujeita a Plano de Urbanização, mantendo-se as expectativas de urbanização já aprovadas em 1993”⁹³

“F – Parque Urbano da Cidade

A área definida para a implantação de um parque de lazer e desporto coincide parcialmente com a área de intervenção do Plano de Urbanização de Real/Dume, nomeadamente no lugar da Quinta do Magalhães e Valinhas.

A área de ocupação do Parque Urbano, encontra-se definida na Planta de Zonamento, tal como a implantação, em fase de estudo, dos respectivos equipamentos, sendo provável a alteração pontual do projecto com o desenvolvimento do programa e restantes trabalhos de pormenor.”⁹⁴

“Parque Urbano Norte

Com o objectivo de dar resposta a um espectáculo de âmbito europeu, que foi o Europeu 2004, a autarquia de Braga tem promovido a execução das diferentes fases do Parque Urbano Norte, concluindo a construção do Estádio Municipal de Braga e da Avenida do Estádio. Esta constitui uma das maiores intervenções que se efectuaram após 2001, sendo uma aposta urbanística e de divulgação do nome da cidade internacionalmente.”⁹⁵

“Este projecto, prevê dotar o concelho de equipamentos desportivos de nível internacional que proporcionem à população a prática do exercício físico, indispensável ao desenvolvimento harmonioso dos indivíduos e da sua saúde, e criar um novo espaço de lazer na cidade. Pretende-se, um desenvolvimento urbano enquadrado com a paisagem, não esquecendo a componente ambiental e de lazer.

Esta intervenção constitui, uma forma eficaz de requalificação do espaço urbano dotando a cidade de uma nova realidade paisagística. Quando se encontrar totalmente concluído o Parque Urbano da cidade irá ser constituído por 4 zonas fundamentais:

- *Zona de Desporto Federado de Alta Competição - composta pelo Estádio de Futebol, Pavilhão Multiusos, Campos de Futebol e Piscina Olímpica.*
- *Zona do Parque Florestal - composta por jardins, cursos de água, espaços relvados e circuito de manutenção, constituindo uma área de lazer por excelência.*
- *Zona de Desporto de Recreio - onde se poderá encontrar piscinas e campos de ténis.*
- *Zona de Desportos Radicais - onde se poderá encontrar Radicódromo, Minigolfê, Ringue de Hóquei/Patinagem, Pista de Ciclo Trial e Sky artificial.*

Este projecto constitui uma nova realidade urbana, assumindo-se como uma intervenção a médio e longo prazo que se efectuará através da articulação dos investimentos público e privado. Esta articulação será fundamental para que se possa efectivar uma correcta gestão deste espaço, e uma real melhoria na qualidade de vida dos cidadãos.”⁹⁶

5.1. A “vocação” do local. Polaridade, contínuo urbano ou especialização da oferta?

“Tradicionalmente, o “centro” foi sempre condensador de funções urbanas com carácter direccional e de referência, um foco polarizador, o local de maior acessibilidade, dotado de uma forte carga monumental, simbólica, referencial, iconográfica e patrimonial. As características do espaço público (tradicionalmente, a praça, a alameda, a rua...), os edifícios de excepção, a estatuária e a arte pública, completavam esta imagem-lugar, ao mesmo tempo considerado quadro físico por excelência da prática da cidadania (...)

Durante os períodos históricos da evolução longa da cidade monocêntrica, o centro era, assim, identificado como um lugar excepcional; no próprio limite a própria imagem da cidade, o lugar de produção de uma imagética e de uma identidade urbanas. (...)

O “centro” foi, (...) o lugar da máxima complexidade urbana, da mistura funcional, da aglomeração, da acumulação de referenciais simbólicos.”⁹⁷

Se assim foi, as novas áreas de desenvolvimento urbano que têm surgido serão elas também focos polarizadores de novas concentrações. Deixam de ser “centros” no sentido geográfico e territorial, mas sê-lo-ão por todas as restantes características descritas, e que constatamos manifestarem-se na realidade.

5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO.
A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DE CIDADE.
5.1 A “vocação” do local. Polaridade, contínuo urbano ou especialização da oferta?



Com o desenvolvimento do plano para o Parque Norte, e pelo seu carácter assumidamente desportivo, à partida podemos afirmar que efectivamente esta área irá desenvolver uma imagem e carácter bem definidos dentro da oferta funcional que toda a cidade dispõe. No entanto não podemos falar de especialização da oferta.

Tal como já foi referido, a área em estudo é semelhante em tudo ao restante contexto português e às mudanças territoriais que todos esses contextos têm vindo a assistir.

Uma característica comum passa exactamente pelo desenvolvimento e coexistência nestes territórios, dentro de uma área concentrada do tecido urbano, de diferentes usos funcionais.

Ver grandes vias infra-estruturais fronteiras a (urbanizações de) vivendas, grandes “contentores”, como os shoppings, indústrias, ou grandes armazéns comerciais, colados a aglomerados já existentes de escala e conformação muito distintas daquelas que estes novos elementos estranhos introduzem no desenho do território, torna-se recorrente.

Esta situação reporta-nos ao caso do Nó da Arrábida (referido no Capítulo 1), como exemplo paradigmático deste fenómeno de desenvolvimento territorial, e onde, a acessibilidade se torna no factor decisivo ao desenvolvimento, assim como é também ela o mote para a fixação dos múltiplos e variados programas funcionais que nela se vêm ancorar. E esta é uma diferença notória nos dias de hoje, independentemente do uso, todos querem ter a vantagem do “estar perto de”.

Estas novas “centralidades” que se desenvolvem, e assim apelidados pela forte carga programática e funcional que têm vindo a provar ser capazes de fixar, concentram cada vez uma maior dinâmica quotidiana urbana. Que tal como no caso da Arrábida tem contribuído para a transformação dessas áreas em novos focos de desenvolvimento territorial, e que constituem grandes potenciais à urbanidade. Outro factor interessante (e continuando com a Arrábida como referencial) é o facto de estes focos terem uma capacidade para despoletar dinâmicas territoriais de longa-distância, mesmo quando possa existir uma oferta funcional semelhante numa área mais próxima (por exemplo a oposição entre o Norteshopping e o Arrábidashopping).

A questão chave que importa salientar para estas áreas, e que é um dos factores determinantes para as tornar tão atractivas, é a grande variedade na oferta funcional ao mesmo tempo que se distinguem pela especialização dessa mesma oferta funcional.

No meio de tudo isto, e retomando o caso de estudo, é normal que também o campo agrícola fique perdido no meio deste processo de transformação do território e de adequação desta nova multiplicidade de funções.

Aquilo que mais se verifica no caso de estudo é a presença ainda de algumas propriedades agrícolas com a habitação associada. Algumas destas propriedades ainda mantêm proporções consideráveis,

numa continuidade paisagística e territorial que permite ainda compreender o que seriam antes das intervenções.

Noutros casos, verifica-se que se mantém uma agricultura maioritariamente de auto-consumo, especialmente quando se verifica a manutenção de uma pequena parcela (sobrante) daquela que seria a propriedade agrícola prévia.

Deste modo, é possível verificar nalguns casos a coexistência de grandes armazéns com campos agrícolas. É a modernização contrastando com o vernacular, ou, propriedades rurais integrando urbanizações ou áreas em processo de urbanização, que se demonstram totalmente desadequadas a uma frente de rua deste género, comprovado pela falta de definição existente na transição destas propriedades para o passeio, elemento que faz a transição e é mediador entre o espaço privado e o público.

A área em análise acabará sendo uma parte integrante da cidade. No entanto, e do ponto de vista de uma expansão urbana actual em que se vêem surgir novos focos polarizadores de oferta funcional e económica, torna-se difícil pensar nesta confinção territorial como uma polaridade, ou novo “centro”, dada a escala relativamente reduzida da cidade.

É verdade que na história do desenvolvimento da cidade se assistiu ao aparecimento de diferentes núcleos, distantes entre eles, no entanto apoiados na lógica da urbanização linear, ao longo das vias mais importantes da cidade para o exterior, no entanto, estes núcleos acabaram por se dissolver no território com a construção progressiva e extensiva deste. E ainda assim estes núcleos não são suficientemente independentes do núcleo principal (correspondendo ao centro histórico) da cidade de Braga, o que faz com que não passem de “bairros” construídos em extensão e muito para fora dos “limites” da cidade.

Assim, podemos afirmar que, seguindo as anteriores tendências de evolução territorial, com o passar dos anos e evolução dos planos a ser aplicados, Dume e a área do Parque Norte irão tornar-se áreas importantes dentro da estrutura urbana de Braga, completando-a de um ponto de vista funcional e imagético. (Tal não significa que passaremos a ter uma frente edificada ao longo de todo o percurso entre os dois pontos, até porque nem sempre o edificado poderá ser a melhor forma de se obter essa desejada continuidade.)

A multifuncionalidade é um aspecto importante que não deve ser esquecido. Esta característica importa à urbanidade para evitar situações de estagnação territorial. Esta é prejudicial a uma boa dinâmica da cidade uma vez que, pelo carácter específico de uma localização ou funcionalidade, o uso deste núcleo (núcleos enquanto diferentes partes constituintes da cidade, que no seu conjunto formam a sua totalidade) torna-se demasiado reduzido e concentrado (a espaços temporais, sazonais ou territoriais). Uma vocação orientada para a satisfação de diferentes usos e necessidades para a urbanidade torna o uso mais alargado, mesmo no decorrer da acção temporal do quotidiano.

5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO.
A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DE CIDADE.
5.1 A “vocação” do local. Polaridade, contínuo urbano ou especializa o da oferta?



Outrora, com a predominância dos campos agrícolas também se poderia ter uma ideia de continuidade, dada especialmente pela imagem que estes transmitiam, pela sua amplitude, a cor, o arvoredo, no entanto nada tinha limites.

Aqui passa-se o mesmo. Não   necessário ter um limite definido para se apreender o início e fim de algo, não   necessário neste caso uma “muralla” construída de edifícios para nos apontar que direc o seguir. A progressão pode ser sentida através da transi o de programas e da densidade construída ou pelo desenho do espaço público e das vias.

O papel desta área como zona desportiva poderá vir a ser de grande importância como elemento articulante e estruturante para o SEC – sistema de espaço colectivo – da cidade, e articula o da imagem da cidade: na multiplicidade de imagens que se geram e que cont m, em todo o vasto território por onde se estendem os domínios da sua urbaniza o.

  neste sentido que a cidade se deve desenvolver. A zona histórica, o centro propriamente dito, encontra-se intensivamente construído, processo resultante de séculos de interven es e constru es sobre constru es (ou não fosse toda a cidade de Braga assente sobre vestígios daquela que outrora foi a Bracara Augusta). No entanto, hoje temos conhecimentos e ferramentas mais úteis para compreender que o futuro das cidades não pode depender somente da constru o intensiva.

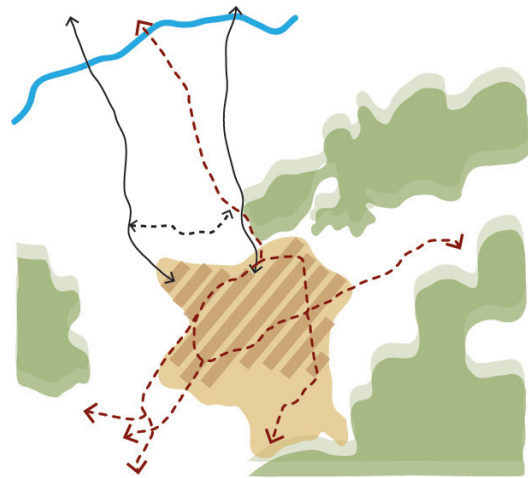
O SEC - *“corresponde a um conjunto de espaços com notável permanência ao longo do tempo e capaz de manter o seu papel de suporte após sucessivas metamorfoses (...) persistem nas cidades como formas de suporte das constru es que, em geral, são menos duradouras. Esta característica explica a relativa autonomia do SEC - que pode ser, por isso, anterior   edifica o e que pode, por si só, servir como suporte funcional da vida e da rela o entre os habitantes da cidade. (...) Mais difícil será encontrar as formas do Sistema de Espaço Colectivo adequadas   descontinuidade e   complexidade funcional (ou modal) da urbaniza o extensiva”*⁹⁸ - assume-se agora como uma ferramenta imprescindível para o desenvolvimento sustentado das cidades.⁹⁹

  interessante também o ponto de vista apresentado no livro *Políticas Urbanas I*, onde no capítulo *“Espaços Naturais como Estruturas de sustentabilidade dos territórios - Sistemas ecológicos e paisagem enquadrando a diversidade das formas de urbaniza o”* se afirma, a propósito dos espaços não construídos - *“livre”, “verde”* ou *“paisagístico”*, que importa passar *“  (re)constru o adequada e intencional destes espaços como condi o vital para a sua defesa pela positiva, garantida pelo entendimento e usufruto e não pela negativa.*

Em paralelo ou integrando o Sistema de Espaço Colectivo (SEC), os espaços paisagísticos devem ser chamados a ter um papel formador e regenerador da aglomera o no seu todo, para além da requalifica o local em cada uma das suas partes:



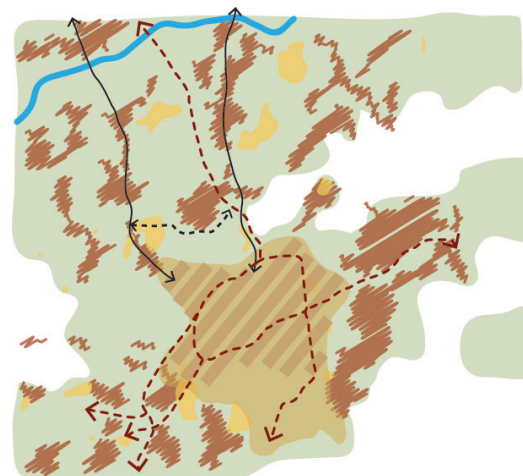
5.1.1 A relação entre o núcleo edificado consolidado de Braga, os principais eixos viários, e as áreas de expansão urbana difusa



5.1.2 O núcleo edificado consolidado, os principais eixos viários e as áreas de relevo mais acentuado



5.1.3 A relação entre os principais eixos viários e as áreas de desenvolvimento industrial



5.1.4 O núcleo edificado consolidado, os principais eixos viários, as áreas de desenvolvimento industrial, e as áreas de expansão urbana difusa



5.1.5 Esboço esquemático e conceptual do contexto territorial de Braga e os factores de desenvolvimento territorial

5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO.
A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DE CIDADE.
5.1 A “vocação” do local. Polaridade, contínuo urbano ou especialização da oferta?

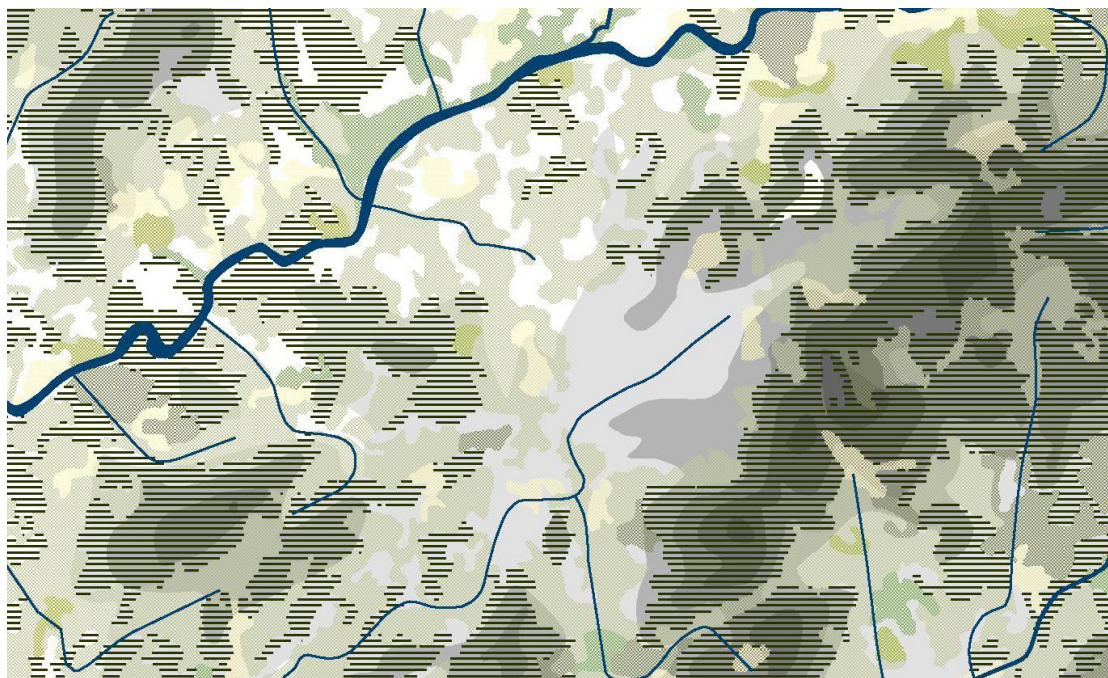


- . como elementos de protecção e valorização dos usos colectivos (parques, matas, jardins), ou de continuidade ambiental entre essas partes (corredores ecológicos);
- . como complemento e correcção ambiental das infra-estruturas territoriais que, ao atravessarem aglomerações, criam barreiras ou fracturas; valorizando os nós de acesso às diferentes partes da cidade, corrigindo ou recuperando para o ambiente e vida urbana os sistemas costeiros ou fluviais;
- . como criação de novos elementos paisagísticos e ecológicos, aproveitando os vazios permeáveis da urbanização descontínua, compensando perdas resultantes de processos antecedentes ou introduzindo novas valências (parques naturais, educativos, de lazer, etc.) como protecção pela positiva que acrescentem património à cidade.

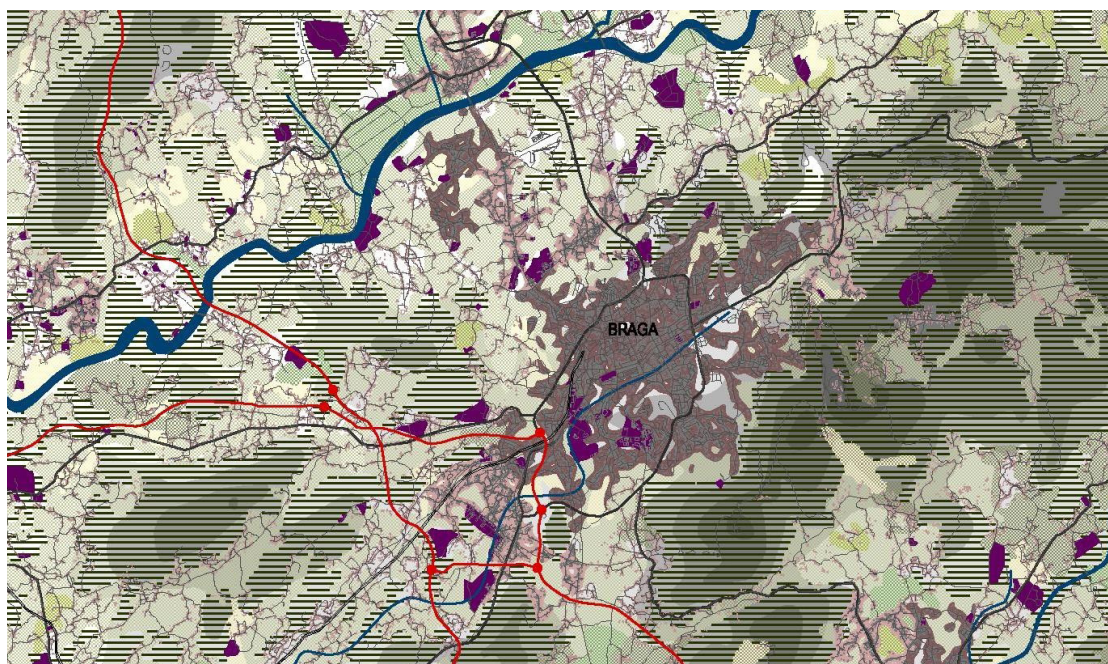
Esta estratégia de (re)urbanizar (re)naturalizando será prioritária nas aglomerações que tiveram desurbanização e suburbanização mais intensiva e cavaram maiores desigualdades ambientais ou de imagem entre a cidade consolidada e a extensiva.”¹⁰⁰

Neste caso, passa pelo desenvolvimento da área como elemento de espaço público, articulando com as vias já existentes, também elas formas de espaço público, ainda que não estáveis, numa progressão que permita uma transição desde a cidade à zona em questão, assim como elemento articulante e rótula de ligação entre os diferentes núcleos de actividades que aí se manifestam (núcleos residenciais, indústria, áreas comerciais...).

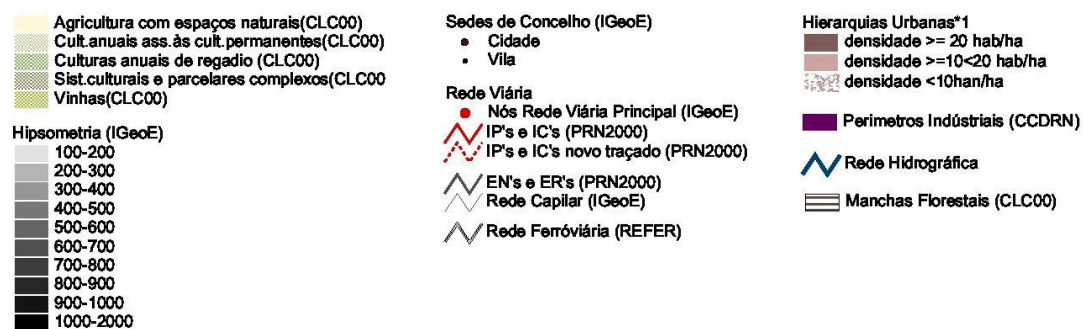
A recente aposta dos órgãos de gestão do município na reconversão e requalificação de parques públicos (que nos últimos anos vieram sendo abandonados e descuidados, o que levou ao afastamento das pessoas para o uso) demonstra uma consciencialização da importância destes espaços na vida das pessoas, e também para a vida da própria cidade. A formalização do Parque Norte permitiria o estabelecimento de um novo foco de atracção e de enriquecimento daquela área, para todas as localidades contíguas ou próximas.



5.2.1 “Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte”



5.2.2 “Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte”





5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO. A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DE CIDADE.

5.2 O solo agrícola. Qual o seu valor neste processo de transformação do território. A memória paisagística.

5.2. O solo agrícola. Qual o seu valor neste processo de transformação do território. A memória paisagística

Como já foi possível verificar por todas as análises anteriormente efectuadas, é possível compreender o peso que o campo agrícola ainda tem naquela área. Não pelas parcelas que ainda são exploradas (que são poucas ou de área relativamente reduzida), mas pelos resquícios que este elemento foi deixando pela malha urbana. Em parte, culpa também dos processos de urbanização anteriores que, pela sectorização das intervenções, não favoreciam um aproveitamento eficaz na ocupação do solo, ou noutros casos mais recentes, pelo abandono de algumas áreas anteriormente de uso agrícola.

De qualquer modo, quer esteja ainda em uso, quer esteja abandonado, é claro naquele contexto a predominância dos valores ecológicos e paisagísticos relacionados com essa anterior actividade.

Com as novas introduções efectuadas no território - com o crescimento da malha urbana no uso residencial ou pelas iniciativas pontuais de empreendimentos urbanísticos, com a expansão das áreas de armazéns/industriais - os terrenos expectantes tornam-se parte de uma estranha convivência destas intervenções de natureza tão distinta.

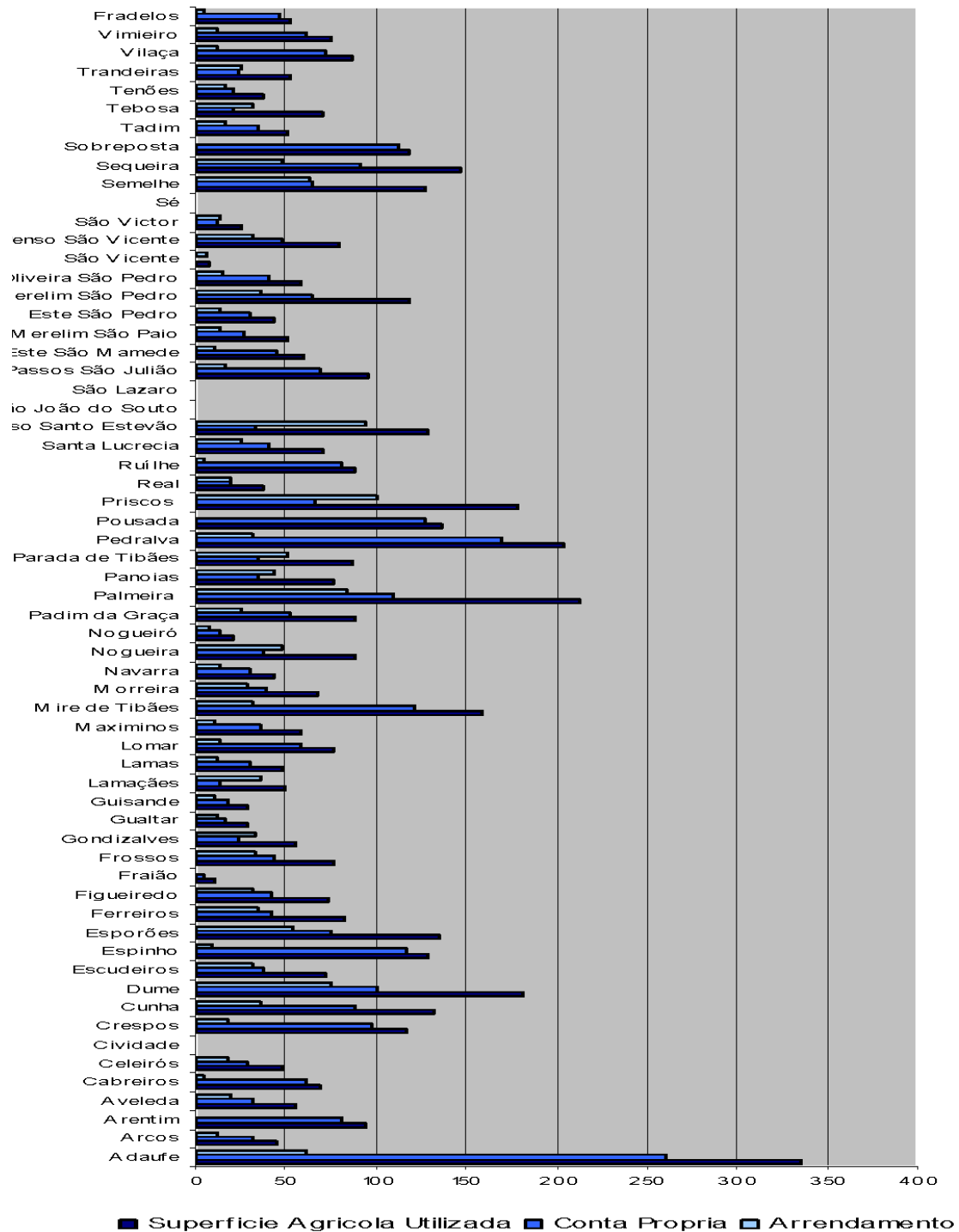
A maior transformação que se vê ocorrer não está relacionada com a apropriação do território para dar lugar a novos usos, porque isso é algo natural na urbanização - perante uma necessidade procuram os meios e as ferramentas para a satisfazer. A questão coloca-se no processo de transformação e de readaptação das imagens e do sentido de unidade que essas áreas atravessam, assim como os indivíduos que nelas se relacionam.

Neste caso, trata-se de uma readaptação e ajuste da área com um carácter que se está formando, com o contributo de cada um dos elementos que nela intervêm.

A multiplicidade de significados que ela contém tornam-na numa realidade mais complexa do que aquela que a caracterizava há algumas décadas atrás. Não se trata de um processo onde exista uma “perda” propriamente dita, apenas se assiste à transformação de uma realidade, noutra, de características distintas:

“o trauma da perda de um mundo rural mitificado está longe de se resolver e apaziguar. (...) O sentimento da perda e o mau luto por essa ausência tanto provocam a apatia como o delírio e a mistificação. (...) A questão é que o luto, enquanto processo de esquecimento, é constantemente perturbado pela presença do morto. (...) Os destroços do mundo rural estão por todo o lado, desde os que vivem no mundo da pura ficção (...) a outros que são puras alegorias em forma de ruína e de abandono, verdadeiras presenças de uma ausência que constantemente dá sinal de si.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



5.2.3 “Superfície agrícola utilizada nas freguesias do concelho de Braga, em 1999”



5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO. A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DE CIDADE.

5.2 O solo agrícola. Qual o seu valor neste processo de transformação do território. A memória paisagística.

O resultado é uma espécie de luto crónico em que a incapacidade do esquecimento origina uma enorme diversidade e contradição de atitudes (...) e um sem fim de patologias mais ou menos graves que, no fim de contas, nos impedem de ter a disponibilidade para encarar a realidade e a extensão da ausência, organizar os rituais de perda, separação ou ruptura, e avançar para outros imaginários e vivências que não incluam o morto. (...)

Equanto isso não se fizer, a realidade fica em suspenso” ¹⁰¹

Aquilo a que se assistiu, foi à permanência de alguns elementos de carácter agrícola que demonstram o peso que esta actividade teve para uma geração de habitantes mais antiga, e que constitui um fenómeno recorrente noutras cidades (mas principalmente naqueles contextos que assistiram a um processo de urbanização acelerado ou acentuado, e onde se verifica a existência da infraestrutura viária de grande porte na sua proximidade): a horta (urbana).¹⁰²

A horta, mais do que um espaço físico para a produção de bens alimentares representa também ela uma realidade complexa de factores. Actualmente, aliado à situação financeira que se verifica, esta acaba sendo um escape, não só para os proprietários de terrenos expectantes que pelo mercado imobiliário viram os seus terrenos perder valor e não terem grandes perspectivas para uma futura utilização; como acaba sendo, para quem tenha uma pequena parcela de terreno, um meio de subsistência, quer para consumo próprio quer para uma produção de pequena escala com fim à comercialização. Mais do que tudo, a horta é hoje também representação de nostalgia, da memória do passado.

Pelo gráfico 5.2.5 é possível verificar que, de entre as freguesias que formam aquela frente a norte da cidade de Braga - Real, Frossos, Dume, Palmeira, e Adaúfe - e já referidas no capítulo 4.2 como referências para a comparação com Dume, pela proximidade ao mesmo contexto, Dume, Palmeira, e Adaúfe eram, em 1999, as freguesias com uma maior superfície agrícola utilizada, enquanto Frossos e Real eram as que menor SAU dispunham. Isto pode justificar alguns factores verificados relativamente a uma maior dinâmica nessas freguesias na densidade e saldo populacional, na quantidade de população activa e do edificado construído.

Assim compreende-se que Dume seja, de todos eles, o que esteja a passar por um momento de maior transformação e reformulação dos seus espaços e identidades, ao disponibilizar-se uma tão grande quantidade de solo para novas ocupações (que mais tarde introduzirão alterações àquele contexto). (Lembre-se que Dume era a freguesia que mais activos tinha perdido no sector primário - capítulo 4.2)

5.3. A qualidade das vivências. A possibilidade que as transformações suscitadas por este processo representam para as populações.

Não existe uma identidade demasiado caracterizadora do espaço territorial que a abrange. Apenas determinados elementos são reconhecidos, por actores exteriores ao contexto, pela sua importância histórica – S. Frutuoso de Montélios, as ruínas da igreja do tempo de S. Martinho, bispo de Península Ibérica – são pequenos elementos interligadores do espaço territorial através dum conceito abstracto, a unidade temporal, que os estabelece e relaciona dentro de uma continuidade histórica. Com a introdução do novo estádio municipal de Braga criou-se uma nova direcção para o desenvolvimento de uma nova identidade para a área em questão. Introduziu-se um carácter de actualidade para o desenvolvimento da identidade (local).

Temos aqui uma oportunidade para a criação de uma identidade, no entanto como Lynch refere, uma identidade demasiado forte pode tornar-se prejudicial. Neste momento, a área em questão já se identifica como uma porção territorial independente da restante envolvente. O estádio tornou-se ele próprio um elemento definidor da cidade, a par com os restantes elementos históricos. Para alguém exterior à cidade, Dume não é uma freguesia, também já não é a localização territorial entre as freguesias de Real e Palmeira, Dume é “onde fica o estádio”, como é lógico.

Por isso se torna importante a continuação do desenvolvimento de toda a envolvente ao estádio, correndo-se o risco de tal iniciativa demorar demasiado tempo, este se tornar também ele, uma espécie de elemento museológico, perto do qual se tornará impossível intervir.

É um processo que associa duas vertentes: o desenvolvimento de uma nova zona de cidade, podendo apostar-se numa dotação funcional actualmente em défice que poderá vir a beneficiar a própria cidade ao contribuir para uma imagem mais rica e constituindo mais um foco de atracção, o que consequentemente fomenta novamente o crescimento da cidade; e a consolidação de uma porção da malha urbana já existente, na qual já existe um certo sentido de comunidade que pode ser reforçado com a criação de condições para a ocorrência e desenvolvimento de actividades que reforcem esse mesmo sentido de comunidade, através do envolvimento e sensibilização da população para a participação e usos das mesmas. Apesar de na maioria dos locais a existência da infra-estruturação viária ser o único factor introdutor de urbanidade assistiu-se a um fenómeno algo surpreendente.

Ainda que a primeira vocação do projecto para aquela área fosse realmente a de um parque desportivo, o Parque Norte, do qual fariam parte diferentes dispositivos que contribuiriam para esse conjunto, apenas o estádio se encontra concretizado. As linhas gerais de desenvolvimento do projecto encontram-se



já realizadas também com a abertura dos novos eixos viários, restando à iniciativa privada a ocupação e construção das áreas destinadas à urbanização e às parcerias públicas/público-privadas o desenvolvimento dos restantes elementos de grande porte para abrigar as diferentes actividades desportivas. O edifício das piscinas encontra-se já erguido porém a corrente situação económica e disponibilização de fundos ditou a paragem do processo.

Nos interstícios destas intervenções sobram os campos agrícolas, alguns deles ainda explorados, outros esperando a sua ocupação. A descrição do panorama dá-nos uma sensação (sentida também ao percorrer as áreas em questão) de algo desconexo, constituído por diferentes pontos em diferentes estados de desenvolvimento, alguns concluídos, e outros que apenas se podem adivinhar.

No entanto, perante esta descaracterização, e o afastamento que esta poderia ditar relativamente às populações - dado o conhecimento geral do forte uso que o automóvel tem nos dias de hoje e, de também aquela área ter uma forte vertente de atravessamento e ligação entre pontos diferentes de escala da estrutura viária, que a faz ter um fluxo viário relativamente constante ao longo do dia, e de velocidades elevadas, em primeiro lugar pela inconsciência dos condutores, e depois pelo perfil das vias em questão que permite tais práticas - o fenómeno foi exactamente o contrário.

Uma das discussões recorrentes em arquitectura prende-se com a qualidade de vida do Homem, quer à escala das populações, relativamente à cidade, quer à escala do Homem enquanto elemento singular, relativamente à habitação. A evolução histórica da civilização europeia viu o tema ser tratado com uma grande frequência, desde os primeiros movimentos e defensores da higienização das cidades, decorrente dos problemas sociais causados pela Revolução Industrial, até ao século XX, todo ele rico em diferentes episódios, movimentos, e teóricos defensores de uma maior qualidade de vida para o homem, através da conquista dos espaços mínimos na habitação e das condições de salubridade nas cidades.

Esta discussão estabeleceu-se sempre de forma recíproca entre arquitectos e urbanistas, nalguns casos pondo-se em questão se o problema dessa pretendida qualidade de vida se limitava apenas à fronteira estabelecida pela habitação, ou se não seria necessário recuar à escala da cidade e resolver primeiramente o problema de uma forma global e mais abrangente.

A introdução aqui feita pretende conduzir-nos à questão fundamental: a segregação e marginalização decorrente das sociedades actuais - que muitos teóricos defendiam exactamente ser o produto de uma sociedade doente, sem qualidade de vida. Uma boa cidade permitiria uma boa qualidade de vida e esta, por sua vez, determinaria os bons comportamentos e atitudes de indivíduos saudáveis, integrantes de uma sociedade igualmente saudável. Para essa questão interfeririam também as questões da construção de uma identidade que uniria todos os indivíduos da sociedade. Seria no fim de contas uma relação recíproca, quase de causa-efeito: o bom desenho da cidade serviria a um bem maior, neste caso, uma

desejada vida “citadina” saudável e onde, pela existência de locais propícios a uma vivência urbana equilibrada e interessante, se criariam as condições para a existência e formação de uma sociedade igualmente equilibrada de indivíduos.

A questão gira em torno destes termos: se damos as condições aos indivíduos eles farão um bom uso destas uma vez que é algo que lhes pertence e que contribui para o seu sentimento de pertença social.

O caso que se pretende explicitar, relativamente ao caso de estudo, refere-se ao momento de viragem em que os habitantes da circunvizinhança passaram a usufruir das condições geradas pelo traçado dos novos eixos viários. Apesar do forte carácter de descaracterização intrínseco à área referida, as infraestruturas viárias presentes tornaram-se no elemento de urbanização elementar necessário ao uso do espaço. O perfil relativamente largo (relativamente porque é maior do que a generalidade dos passeios existentes na restante freguesia, isto quando existem, mas não tão largos quanto os que existirão em zonas dedicadas ao lazer, em projectos de natureza semelhante noutras zonas do país – por exemplo as marginais de frente marítima - em que são previstas diferentes vias para diferentes tipos de circulação - ciclovias, pedonal, arborização, viário, estacionamento) permite uma circulação relativamente calma e segura em relação às faixas de uso viário, e a arborização incluída dá-lhes algum sentido de unidade em toda a sua extensão, ainda que lhes faltem elementos circundantes para lhe dar algum sentido.

Intuitivamente, o uso que se pretendia para o local acabou por se revelar. Ainda que o desenho urbano tenha um papel preponderante para o sucesso das intervenções, neste caso tratou-se de disponibilizar para as populações condições que antes não existiam.

Este acontecimento comprova a eficácia que um bom planeamento urbano tem para o desenvolvimento da cidade. Não são necessárias criar todas as condições a priori, nem concentrar todas as acções ou intervenções no mesmo momento, com a presença de condições elementares à urbanização, o cidadão tratará de se apropriar do espaço, conferindo-lhe um carácter, e por conseguinte uma identidade, pela associação que determinado confinamento espacial tem com uma actividade em particular, ou mesmo pela sua capacidade para ser multifuncional.

Uma parte importante para o desenvolvimento da área em questão, enquanto unidade territorial coesa, será a consciência de que esta porção territorial (complexa, desconexa, de múltiplos caracteres) representa um forte potencial para a unificação da malha urbana envolvente ligando malhas construídas de diferentes densidades, utilizações e ocupações; estabelecendo-se como elemento intermediário e de transição dos diferentes caracteres destes lugares fronteiros; como interligante dos diferentes elementos edificados de importância histórica localizando-os assim numa unidade espacial coesa e coerente onde estes se possam inserir como um conjunto, em vez de serem elementos independentes; enquanto espaço

5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO.
A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DE CIDADE.



5.3 A qualidade das vivências. A possibilidade que representa para as populações as transformações suscitadas por este processo

para o desenvolvimento e aparecimento de novos usos funcionais; resumindo, mais do que uma limitação que se virá impor com um plano desenhado em que os diferentes investidores público ou privados se limitam a cumprir a sua parte, será um espaço para o desenvolvimento de novas dinâmicas sociais e territoriais, um amplo espaço para o desenvolvimento da cidadania, em que se articularão os vários recursos territoriais e materiais já existentes, juntamente com as novas aquisições e acréscimos por parte dos diferentes intervenientes. Acima de tudo, será um espaço onde o cidadão poderá desenvolver o seu sentido de pertença pelos recursos que lhe são disponibilizados.

5.4. Previsão de tendência de evolução

Dada a existência de algumas intenções, com planos materializados, por parte da Câmara Municipal de Braga para o desenvolvimento do PDM, pode-se ter com alguma segurança uma previsão da tendência de evolução para a área.

O PDM assim como outros Planos para o desenvolvimento de determinadas iniciativas dão hoje em dia alguma segurança relativamente à regulamentação e imposição de normas para o desenvolvimento do tecido urbano.

De alguma forma, o crescimento aleatório e incoerente do território que outrora se assistiu pela inexistência de regulamentação que o impedisse, e de organizações superiores que supervisionassem estes processos de crescimento, já não acontecerá à partida.

No entanto, as razões pelas quais os territórios urbanos continuam a ter este aspecto desconexo e incoerente são distintas daquelas que motivaram esse mesmo aspecto, causado pelos processos de transformação territorial nas décadas de 50 a 90.

Na actualidade, a falta de relação que possa parecer existir no território do urbano é causa directa do processo de articulação dos diferentes ritmos de evolução da apropriação do território relativamente a cada função. Ou seja, enquanto uma indústria ou grande superfície comercial pode, num espaço de poucos meses, modificar o ambiente de um determinado contexto ou mesmo até das áreas contíguas (porque agora estes dispositivos exercem uma área de influência muito maior do que todos os elementos da urbanidade anteriores), parcialmente por causa das redes infra-estruturais viárias de grande porte que acompanham estes elementos edificados; as modificações introduzidas por uma intervenção ao nível habitacional, de uma urbanização, são de um impacto consideravelmente menor, a não ser que a escala da intervenção seja massiva.

E estas misturam-se no território, sendo o seu reflexo físico a coexistência dessas duas temporalidades distintas.

Porém, e especialmente dada a conjuntura económica actual e dos últimos anos, pelo menos tão cedo não se voltará a assistir a um boom edificatório tão grande como o verificado na década de 90 e primeira década do século XXI.

Actualmente assiste-se, de certa forma, a um processo mais equilibrado na constituição destes elementos territoriais, onde vemos aparecer primeiro as infra-estruturas e só depois se dá início ao processo de urbanização.

Estes processos evolutivos são resultado da articulação que tem que ser feita entre as iniciativas e inves-



timentos privados, públicos, ou público-privados, conforme determinados para cada situação.

O que se pretende aqui demonstrar é que, também aquela zona do caso de estudo é um reflexo deste processo evolutivo.

Num curto espaço físico coexistem realidades muito distintas, e por estas “realidades” queremos dizer também variedade funcional.

Por um lado, tal como se disse, resultado dos processos evolutivos de apropriação do território e ocupação do solo, por outro, resultado de um conflito de interesses que acabaram por gerar situações em que a convivência de programas e escalas distintas afectam a qualidade da urbanidade existente.

A presença da propriedade agrícola e dos elementos paisagísticos de valor ecológico ainda têm uma presença significativa em algumas porções territoriais da zona estudada, o que faz parecer com que algumas intervenções urbanísticas habitacionais ou de outros programas pareçam desadequadas ao contexto.

No entanto, se nos direccionarmos para o aglomerado habitacional mais antigo ou consolidado, a imagem que nos é transmitida é já bastante distinta. O aglomerado habitacional de Dume (considerando o aglomerado consolidado que constituía a freguesia, para além das propriedades agrícolas que se espalhavam e constituíam a restante área territorial desta) apresenta limites, se assim os podemos chamar, bastante definidos. A freguesia organiza-se longitudinalmente, ao longo da E.N. 204-5 que a atravessa, organizando-se depois o edificado para um núcleo interior (mais a norte da E.N.).

Assim sendo, era possível apreender um certo fechamento e isolamento do aglomerado habitacional relativamente ao “exterior”, que eram os campos agrícolas.

Nessa altura, Dume ainda era como que um lugar isolado relativamente ao núcleo consolidado de Braga. Não só pela falta de ligação da malha construída, como também por uma incompatibilidade morfológica do terreno, uma diferença de cota abismal que acabou sendo o local de implantação do actual estádio municipal, que de certa forma, ao assumir essa diferença, esbate a diferença de cota.

Com o passar dos anos e alguma perda progressiva do uso agrícola foram-se efectuando algumas intervenções a nível habitacional (o programa habitacional ou infra estrutural da rede viária foram sempre o mote para as transformações aqui ocorridas) de pequena escala, de conjunto ou casos isolados que progressivamente foram abrindo o crescimento da malha para o exterior ou mesmo preenchendo alguns vazios na malha antiga, percebendo-se nalgumas zonas o contraste entre o antigo e o recente.

Ao longo de todos estes anos, os motores de transformação do território estiveram sempre associados a duas forças distintas maioritárias: intervenções do programa habitacional ou da infra-estrutura rodoviária, fazendo o restante tecido urbano desenvolver-se a partir dele ou trazendo-o até si.



5.4.1 “Localização dos Compromissos Urbanísticos” em Dume:

“4. Protocolo para execução da Avenida do Estádio 2ª Fase (...)”

7. Protocolo para a execução do Parque Urbano a Norte da Cidade de Braga

- parcela 7 - “classificar (...) a parcela (...) como espaço urbanizável, com a densidade que for, na data da revisão, urbanisticamente aconselhável para o respectivo local.”¹⁰³



No entanto, o crescimento verificado a nível da malha edificada não é verdadeiramente significativa quando comparado com outras freguesias. Salientam-se, efectivamente, algumas intervenções pontuais, recentes, que contrastam com o tipo de ocupação e desenho da malha antiga. Estas intervenções deram-se principalmente em pontos estratégicos da estrutura viária, contíguas a eixos viários fundamentais, ou em áreas de transição entre esses eixos viários e os nós que lhes dão acesso, e áreas mais consolidadas de construção do aglomerado habitacional da freguesia.

A facilidade dos acessos trouxe muita população de fora, ou mesmo proporcionou habitação para alguns residentes que pretendiam continuar a viver na freguesia, porém noutras locais, ou em habitação mais recente.

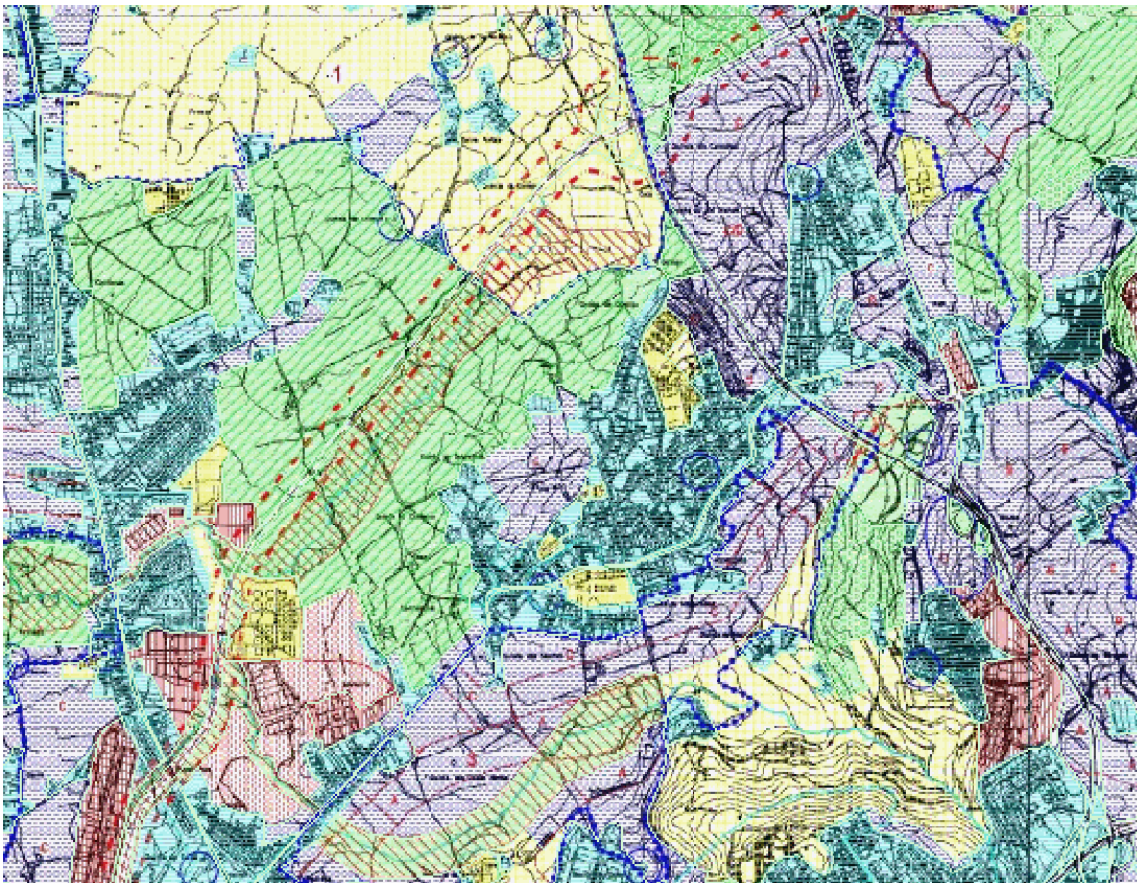
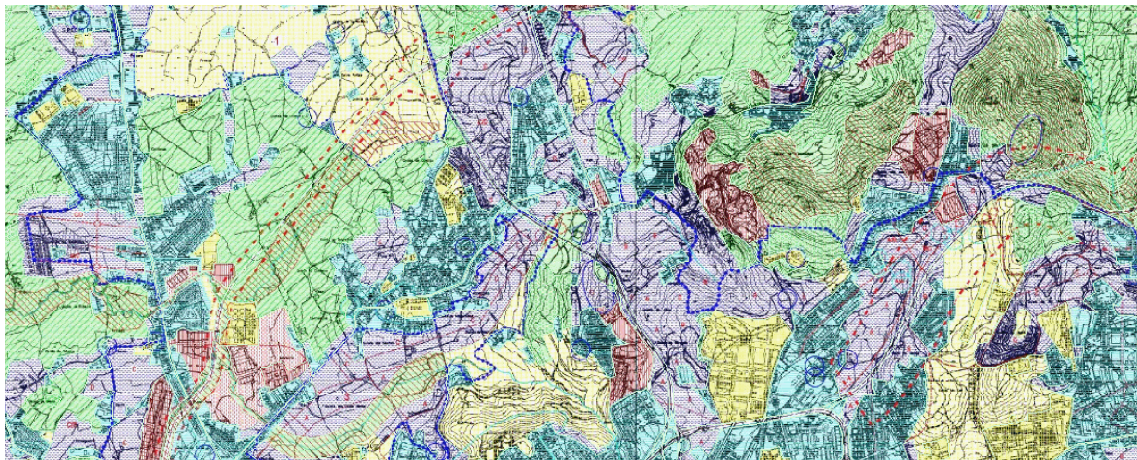
O que ainda não poderá ter sido tornado explícito através desta demonstração é o facto de Dume (no sentido do aglomerado consolidado) ser um ponto estratégico na malha relacional de aglomerados exteriores com a cidade.

Na zona a norte da cidade onde a freguesia se localiza desenvolvem-se dois eixos viários principais no sentido sul-norte, o que faz com que esses eixos, com um raio de influência de cerca de 1km, se encontrem intensamente desenvolvidos e ocupados dentro da lógica da ocupação linear da “Rua da Estrada”.

O “urbano” passaram a ser os eixos construídos que se desenvolvem linearmente enquanto o rural deixou de ser o exterior para passar a ser o interior. O interior que é confinado por esses eixos urbanizados e consolidados, que se assumem à maneira moderna, como uma espécie também eles de muralhas, que captam a atenção dos que passam e cuja profusão de usos e ofertas desencorajam a penetração para além destes pontos fronteiriços.

Dume, situado entre esses dois eixos, acaba por se tornar um ponto intermédio de articulação entre estes (a mesma articulação faz-se mais a norte, na E.M. 565 (ou Rua da Marginal) paralelo ao rio, ou mais a sul, já dentro da área da cidade, o que o torna mais complicado uma vez que aí entra em questão o problema do congestionamento do trânsito, especialmente quando se pretende um atravessamento rápido), ainda que com um carácter mais forte de atravessamento do que propriamente para servir a população local (a população residente de Dume é menor que nas vizinhas Real e Palmeira portanto existe uma grande parte de população residente nestas áreas limítrofes que também faz uso desta zona). Decorrente desta situação de subdesenvolvimento da freguesia de Dume relativamente às freguesias vizinhas, temos a razão desta encontrar uma grande porção do seu território com uma carga imagética ainda tão acentuada do uso e da propriedade agrícola (ainda que a variante do estádio imponha uma ruptura tão forte).

Daí o interesse em preservar esta área de valor ecológico tão importante, integrando-a num sistema de



5.4.2 Cartas do PDM: Ordenamento

Legenda:

 Espaços urbanos	 Espaços de indústria e/ou armazéns propostos	 Reserva Ecológica Nacional
 Espaços urbanizáveis	 Espaços de indústria e/ou armazéns existente	 Reserva Agrícola Nacional
 Categoria de espaço de equipamento proposto	 Unidades Operativas de Planejamento e Gestão	 Espaços florestais
 Categoria de espaço de equipamento existente	 Espaços culturais/ Património arquitectónico inventariado	 Espaços canais





espaços públicos e de valor paisagístico e ambiental da cidade. Não só beneficiando a cidade neste aspecto, como garantindo a preservação de um valor que, por falta de visão e regulamentação, foi perdida noutras áreas da cidade que poderiam também beneficiar da sua existência.

Para a previsão de um futuro desenvolvimento apoiamo-nos nos diversos documentos produzidos e disponibilizados pela Câmara Municipal de Braga, que dizem respeito à urbanização da área em estudo, confiando no respeito dos valores estabelecidos pelos mesmo planos assim como pelas cartas de ordenamento do território do PDMB.

São eles: as Cartas de Ordenamento do Território do PDMB, onde se estabelecem os parâmetros gerais de ocupação do solo do municipal; 1º projecto para o Parque Norte, de Abril de 1999; Plano de Urbanização para Real – Dume, de (Setembro) 2004, acompanhado de um relatório de objectivos e intenções justificadas para um programa de intervenção a constituir para a área (que pode ser consultado em anexo).

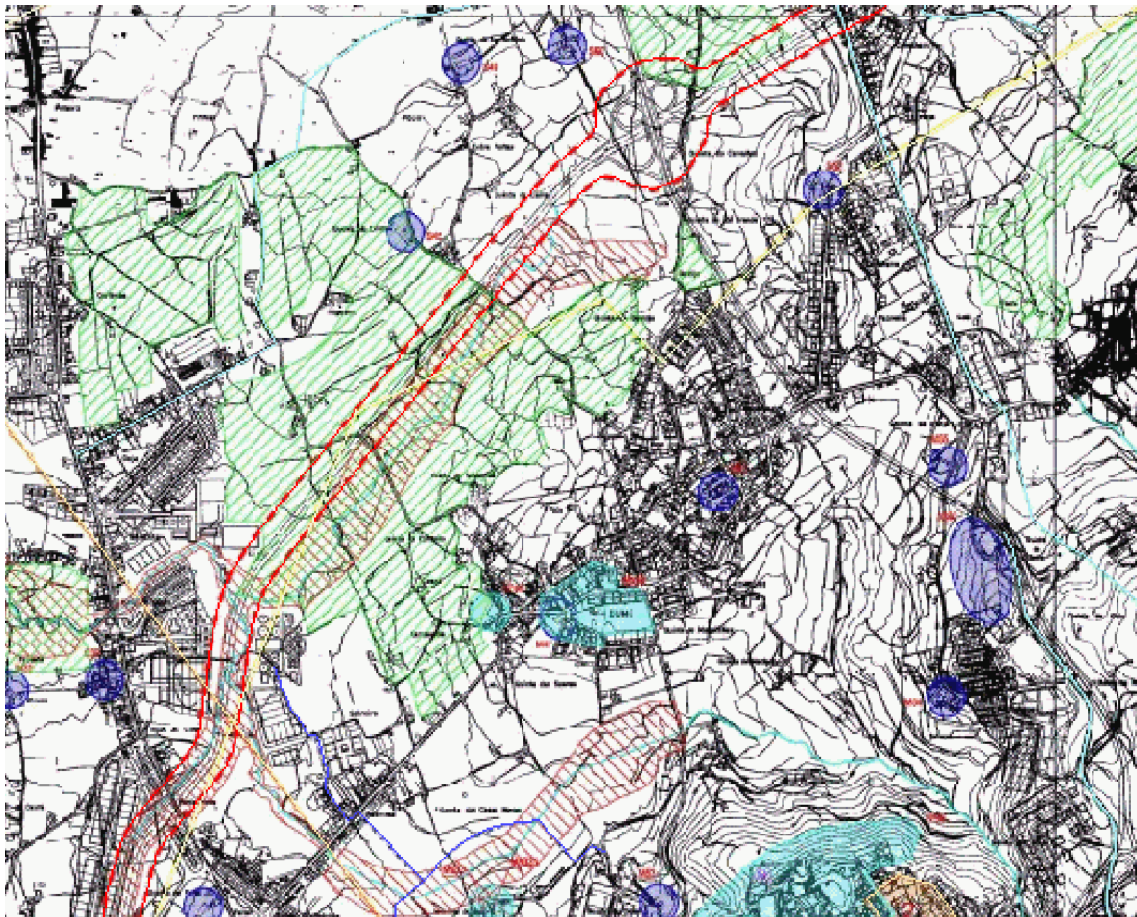
As cartas de ordenamento do território do PDMB dividem-se em três categorias - Ordenamento, Condicionantes, e Florestal.

. Carta de Ordenamento

Na carta de Ordenamento verifica-se a existência de vários núcleos de “Espaços Urbanos” (a azul), espalhados segundo diferentes lógicas e conformações territoriais, e intercalados com bolsas de “Espaços Urbanizáveis” (a roxo). A noroeste do aglomerado de Dume encontra-se uma grande porção territorial de “Reserva Agrícola Nacional”¹⁰⁴, à qual se sobrepõe uma faixa de “Reserva Ecológica Nacional”¹⁰⁵, e contígua a esta, em direcção a norte, uma área de “Espaço de Equipamento Proposto”. Na proximidade, encontra-se proposto um espaço canal, de passagem de um eixo viário que, pelo seu desenho, será de hierarquia semelhante à Variante à E.N.101/201, e que estabelecerá a ligação ao nó de acesso ao centro comercial *Dolce Vita*.








Aquilo que se apreende pela análise desta carta é a existência de uma possibilidade de urbanização em muitas frentes distintas. Na sua proximidade Dume tem, desde nordeste até sul, uma grande porção territorial de espaços disponíveis à urbanização (faltando saber de que programa poderá vir a ser), assim como a norte, mais afastada, toda uma extensa área a urbanizar, porém destinada já a equipamentos.

Torna-se portanto tarefa quase impossível a de prever qual a lógica de desenvolvimento que esta área territorial poderá vir a conhecer. Uma das poucas certezas que se poderá ter, se o previsto nas cartas do PDM se verificar, é a manutenção de uma bolsa relativamente extensa de área dedicada ao uso agrícola, a noroeste de Dume, limitando nesse caso qualquer tipo de intenção ou intervenção urbanística.



5.4.3 Cartas do PDM: Condicionantes

Legenda:

	Reserva Agrícola Nacional		Zona de Protecção a Património Arquitectónico ou Arqueológico Classificado ou em Vias de Classificação
	Reserva Ecológica Nacional		Zona de Protecção a Património Arquitectónico Inventariado
	Domínio Hídrico		Zona de Protecção a Património Arqueológico Inventariado
	Rede Viária e Espaço Canal		





Destaca-se na área o *Projecto de Regularização da Ribeira do Castro (Junto ao Estádio Municipal)*”¹⁰⁶
“O rio de maior dimensão existente no concelho é o Cávado, seguido pelo Rio Este. Ambos, atravessam o concelho de nordeste para sudoeste, constituindo elementos importantes no assegurar de um conjunto de ecossistemas e habitats naturais, a proteger.”

“A grande maioria das linhas de água existentes no concelho são de reduzida dimensão, multiplicando-se os ribeiros, as ribeiras e outros pequenos cursos de água, cuja função principal é apoiar a actividade agrícola, nomeadamente para a irrigação (...)”¹⁰⁷ tal como se vê acontecer nesta área, e cuja existência teve que ser tida em conta aquando da execução do estádio municipal.

. Carta de Condicionantes

Na Carta de Condicionantes são apresentados os factores territoriais que são tidos como elementos a considerar, para o desenvolvimento de iniciativas de ocupação territorial.

Esta acaba sendo uma espécie de negativo da carta anterior.

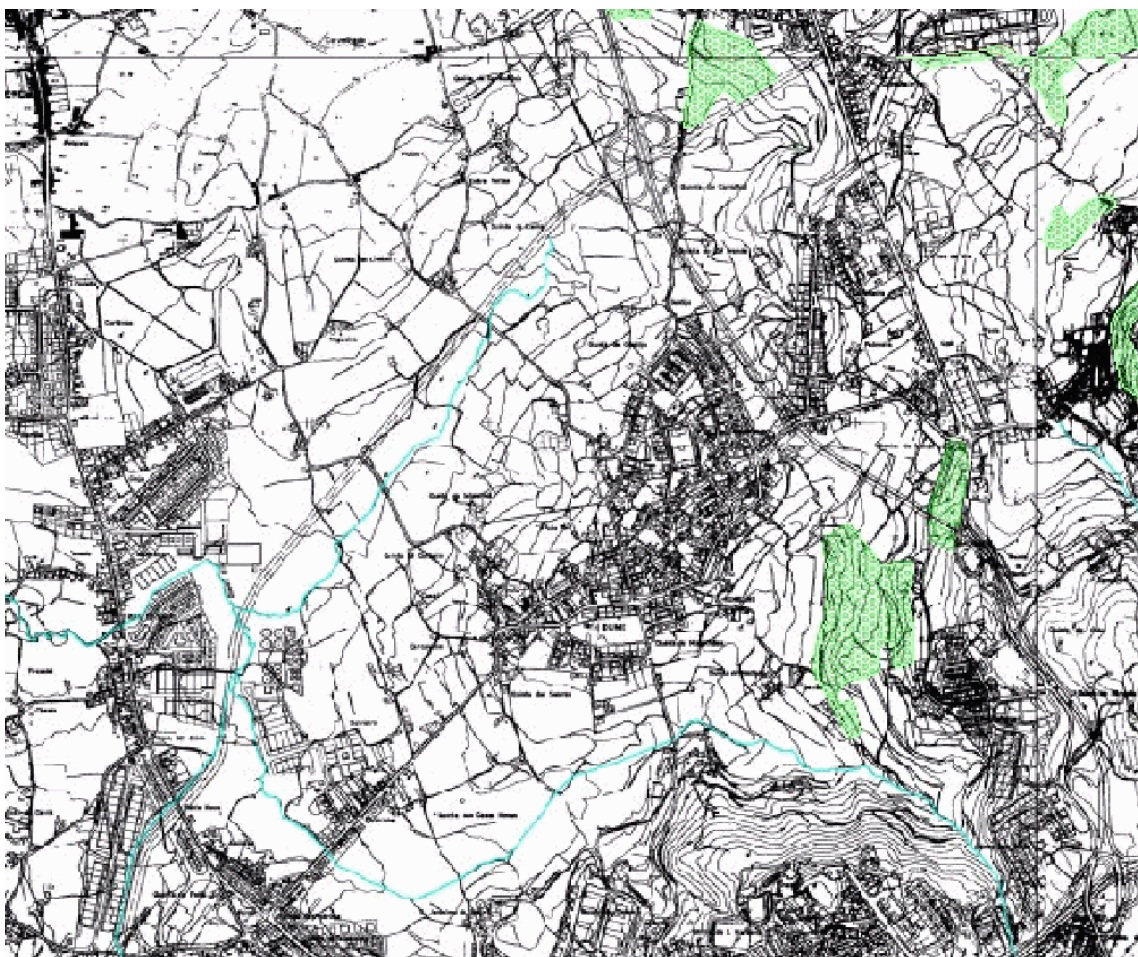
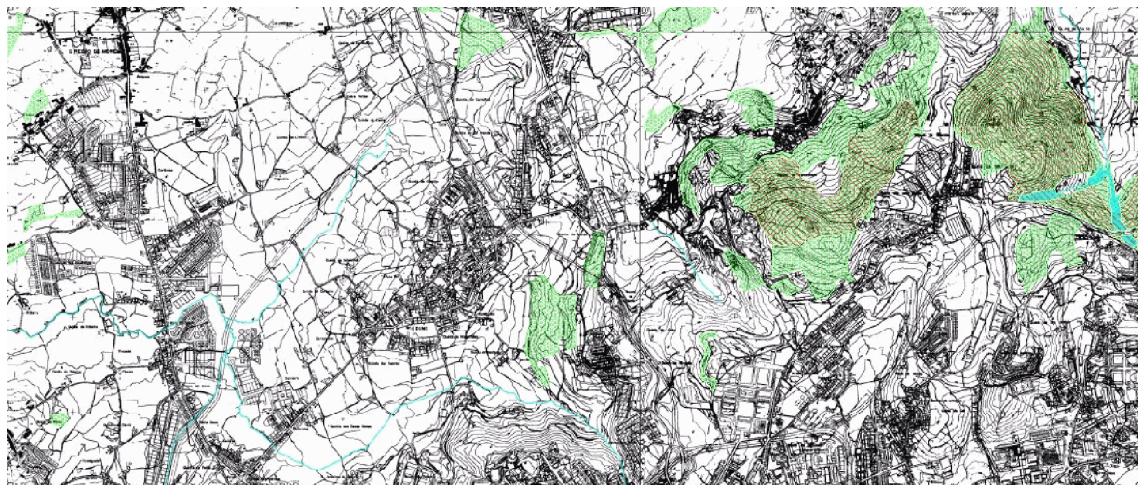
Apresentam-se-nos as bolsas da RAN e REN a respeitar, assim como da existência do espaço canal do eixo viário proposto. A única diferença está nos núcleos assinalados a azul escuro, para as zonas identificadas como zonas de protecção a património arquitectónico e/ou arqueológico inventariado, e a azul claro, para as zonas de protecção a património arquitectónico e/ou arqueológico em vias de classificação. Tirando isto, e as áreas de edificado já existente, tudo o resto se constitui como uma extensa área de possibilidades.

Ao observar a carta anterior (e por isso se disse que esta era como que um negativo da outra) percebemos que esta área a branco, sem legenda, corresponde às categorias de áreas de equipamento proposto e de espaços urbanizáveis.

Assim sendo, na área estudada, a RAN (reserva agrícola nacional), a REN (reserva ecológica nacional), zonas de protecção a património arquitectónico ou arqueológico, e a rede viária e espaços canais são os principais elementos que estabelecem as referências para a intervenção naquele contexto.

. Carta florestal

Esta carta, para o contexto mais aproximado do caso de estudo, apresenta pequenas bolsas de floresta de produção/(protecção), e que têm uma localização próxima à área prevista do Parque Norte. Para além destas, a maior concentração destas áreas dá-se a este, na aproximação a Montariol, uma das maiores elevações no contexto urbano de Braga (e referido no capítulo 4.1). Destacam-se também as linhas de água, que terão neste caso, um papel fundamental ao apoio à actividade agrícola. (E será também por isso que num desses canais, a sudoeste, se define aquela extensa área da RAN e REN.)



5.4.4 Cartas do PDM: Zonamento Florestal





Para o desenvolvimento da área em questão, também é importante observar os planos de desenvolvimento estabelecidos pela Câmara Municipal de Braga, através das UOPG. Neste caso, e mediante aquilo que se defende para o desenvolvimento da zona, destacam-se a UOPG 1 e UOPG 3.

A UOPG 1, Vale de Santo Estêvão/Palmeira, em fase de estudo à data de 2007, *“inclui uma área de terreno correspondente ao vale de Santo Estêvão, na bacia hidrográfica do rio Cávado, entre a EN101 e a EN201.*

*O objectivo estratégico, que esteve na base da sua delimitação, foi a tentativa de dar resposta aos anseios e expectativas das diversas entidades e organismos desportivos regionais para a criação de uma área de implementação de equipamentos de dimensão relevante. Deste modo, procurou-se estabelecer uma ligação entre a cidade e o rio Cávado, dotando este espaço com equipamentos de desporto, de lazer e de turismo (Kartódromo, Aeródromo, Centro Hípico, Campo de Futebol, Autódromo, Recintos Desportivos Cobertos, Praia Fluvial, Marina, Campo de Golfe, Hotéis, Motéis e Lugares de Turismo de Habitação).”*¹⁰⁸

A UOPG 3, cujo plano de urbanização foi explicitado anteriormente (e em fase de reelaboração) *“define uma área que engloba dois aglomerados a Norte do núcleo central da cidade (Dume e Real) inseridos na bacia do Cávado, numa zona de transição entre a cidade e o Vale de Santo Estêvão.*

Estas freguesias, apresentam-se como áreas de expansão da cidade a Norte, em oposição ao Vale de Lamações, sendo por isso alvo de uma forte pressão urbanística, a qual é necessário controlar e orientar para um crescimento integrado e sustentado.

*Projectou-se a expansão da cidade ao longo da estrutura viária existente e prevista, nomeadamente a ligação à variante EN101 e 201 e ao Parque Norte, criando-se para além de espaços para habitação, espaços destinados a equipamentos desportivos e de recreio. A ocupação do solo neste espaço tem em conta a protecção e a valorização do património cultural e arquitectónico existente.”*¹⁰⁹

Em primeiro lugar, podemos arriscar esta aposta futura na requalificação e constituição de um sistema estruturado de espaços públicos com a própria demonstração de interesse, por parte da Câmara Municipal de Braga, com os compromissos urbanísticos a que se propõe desenvolver na área (imagem 5.4.1). Junto com as iniciativas para a UOPG 3, na área de Dume, existem por toda a cidade outras iniciativas de requalificação ambiental que se têm vindo a desenvolver, como é o caso do Rio Este, do Parque da Ponte, e da Quinta Pedagógica.¹¹⁰

Para o desenvolvimento desta ideia, e estudo mais aprofundado, seria interessante a consulta da Carta da Estrutura Ecológica Municipal que, no entanto, não foi possível aqui figurar uma vez que, à data do desenvolvimento e finalização deste trabalho, esta se encontrava ainda em fase de execução e aprovação, não sendo possível por parte da CMB cedê-la.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



5.4.5 “Parque Urbano a Norte da cidade de Braga - planta de localização e zonamento da proposta, 1999”





Seguimos com os restantes planos de urbanização propostos pela CMB.

1º Projecto para o Parque Norte. Abril de 1999

Neste primeiro plano que se desenvolveu para este sector particular da cidade, denominado, Parque Norte, a área sobre a qual incide o plano situa-se na transição entre o “fim” da malha consolidada da cidade de Braga e a malha consolidada do aglomerado habitacional da freguesia de Dume.

O projecto assume-se assim como uma rótula entre os dois sistemas, um elemento de transição e articulação no território.

O programa é fortemente vocacionado para um uso Desportivo, no entanto, verificava-se, à data, um certo grau de incerteza no plano.

É-nos apresentada uma legenda com os seguintes parâmetros:

“A_Parque Florestal

B_Zona de Desporto Federado

C_Zona de Desporto de Recreio

D_Equipamento Hoteleiro

E_Área de Uso Polivalente

F_Zona de Colmatação Urbana – 1

G_Parque Urbano

H_Zona de Colmatação Urbana – 2

I_Centro de Negócios Internacional – AIM

J_Zona de Colmatação Urbana – 3

K_Parque de Desportos Radicais

L_Zona de Colmatação Urbana – 4

M_Área de Serviços de Manutenção do Parque

N_Terreno de Acesso à Zona Desportiva

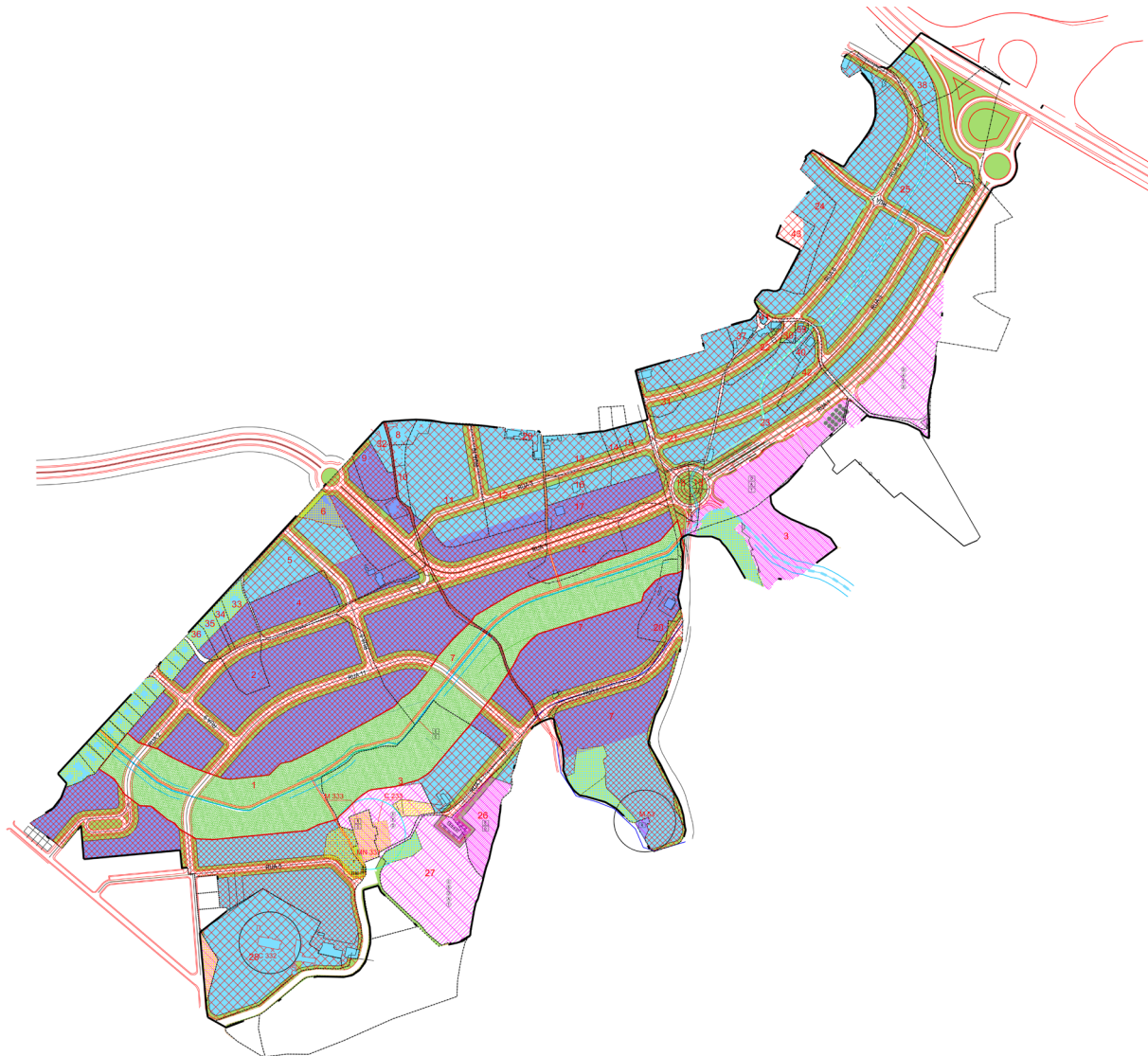
O_Nó e Vias Propostos”

Estes parâmetros de orientação para a urbanização deste sector da cidade distribuem-se por diferentes quadrantes, definindo apenas áreas gerais correspondentes a cada uma das intenções descritas nos parâmetros. Algumas delas sobrepõem-se, como é o caso dos parâmetros H e G.

De um modo geral, o plano de urbanização pode ser explicado desta forma:

A sul e a este, onde a malha urbana da cidade de Braga termina (especialmente pelas dificuldades que a topografia impõe nesta área) encontram-se as áreas F, H, J e L, definidas como zonas de colmatação urbana. Junto da área definida por H encontra-se uma área definida como Parque Urbano, G.

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL



5.4.6 “Plano de Urbanização de Real/Dume, 2004”

LEGENDA:

	Limite de Intervenção do P.U. de Real / Dume
	Limite de Intervenção do Parque Norte
	Limite de Cadastro De 1 a 43 Indicação Cadastral
	Limite da Área Condicionada pela R.E.N.

E	(E) Ensino
S	(S) Saúde e Segurança Social
C	(C) Cultura
D	(D) Desporto
R	(R) Religioso
A	(A) Administrativo
T	(T) Turismo

QUALIFICAÇÃO DO SOLO

Qualificação do Solo	Categorias do Solo Urbano	Caracterização Complementar
Solos Urbanizados	Categoria 1 - Construções Existentes	Equipamento Existente
Solos cuja urbanização seja possível programar	Categoria 1 (Zona de Índice Urbanístico A (C.O.S. menor ou igual a 1 m ² /m ²))	Equipamento Proposto
	Categoria 2 (Zona de Índice Urbanístico C (C.O.S. menor ou igual 0.6 m ² /m ²))	Zona de implantação predominante de edificações com cerca superior ou igual a 4 pisos
Solos afectos à estrutura ecológica	Zona verde de utilização colectiva, proposta. Recreio e Lazer.	Zona de implantação predominante de edificações com cerca inferior ou igual a 3 pisos

Infra-Estruturas e Enquadramento

	Alinhamento das Edificações
	Faixa de Protecção a infra-estruturas e construção.
	Área de Protecção à Variante à E.N. 101-201
	RUA Traçado Esquemático da Rede Viária Proposta
	Revitalização da Calçada Romana como Percurso Pedonal
	Percurso Pedonal de Ligação das Ruínas de Dume com a Capela de S. Frutuoso e Percurso Lúdico ao longo da linha de água
	Cultural
	Património classificado ou em vias de classificação (Zona de Protecção)
	MN 331 Monumento Nacional Classificado (Capela de S. Frutuoso)
	M 333 Património Arquitectónico (Igreja de S. Francisco)
	Património Inventariado (Zona de Protecção)
	C 233 Património Arquitectónico (Convento de S. Francisco)
	C 332 Património Arquitectónico (Casa dos Lagos)
	M 53 Património Cultural Arquitectónico Inventariado (Capela de S. Lourenço)
	Natural (Linhas de Água incluídas na R.E.N.)
	Traçado da Linha de água regularizada no âmbito do Parque Norte
	Traçado esquemático da linha de água definido na R.E.N.
	Natural (Linhas de Água não incluídas na R.E.N.)
	Traçado Esquemático da Linha de Água Existente
	Traçado Esquemático da Proposta de Regularização da Linha de Água
	Domínio Hídrico (Área de Protecção)





Em direcção a norte, aparecem-nos as áreas K, I e A correspondentes a um Parque de desportos radicais, Centro de negócios internacional e Parque Florestal respectivamente.

Por fim, já no sector mais próximo do tecido urbano definido pelo aglomerado habitacional de Dume encontram-se os sectores B, C, D, E, M, N e O, correspondentes a uma Zona de desporto federado, Zona de desporto de recreio, Equipamento hoteleiro, Área de uso polivalente, Área de serviços de manutenção do Parque, Terreno de acesso à zona desportiva, Nó e via propostos, respectivamente.

Em geral, este plano pretendia criar uma zona de transição de malhas construídas através de um programa que não necessitasse de uma edificação extensiva, fazendo uma progressão programática de sul para norte, começando pelo programa habitacional com parque urbano de apoio até ao programa totalmente desportivo, com o aparecimento pontual de alguns equipamentos nesta sucessão.

Verifica-se também neste plano a proposta já de algumas vias que mais tarde, no Plano de Urbanização Real-Dume, de 2004, se vão manter. O desenho destas vias, assim como o perfil que lhes foi dado, demonstra uma intenção de, não só manter a orientação da malha edificada de Dume, como fazer a transição entre a rede de vias capilares que servem o aglomerado de Dume e a estrutura viária de grande porte que se desenvolve desde a cidade em direcção a norte, para outros concelhos do distrito. Ao mesmo tempo contrastam pelo forte carácter geométrico dos novos traçados, com o núcleo edificado cuja conformação demonstra claramente a evolução segundo um padrão de crescimento sem planeamento, e por “acrescentos”.

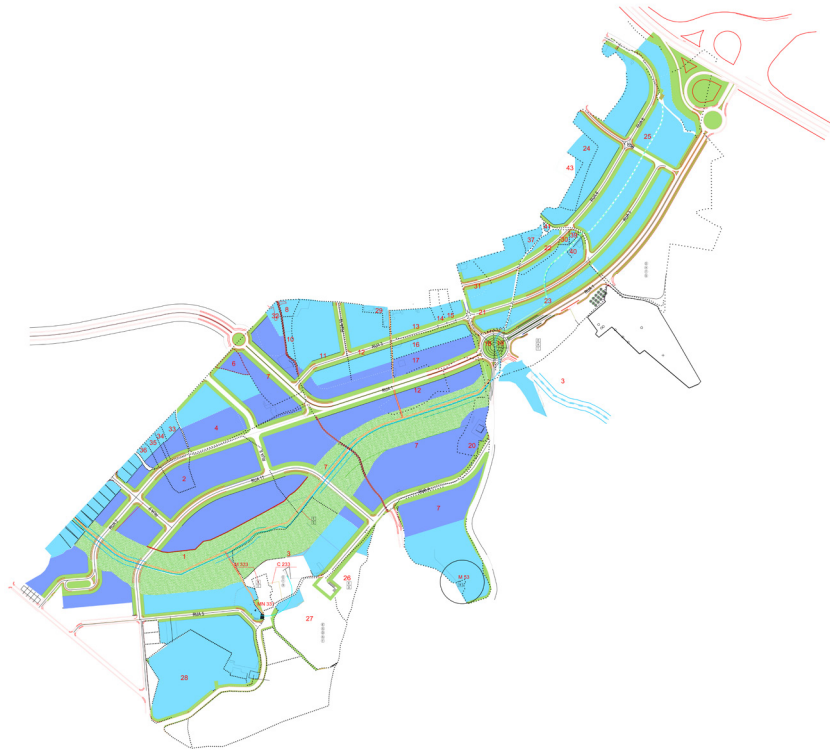
Vêm-se também projectadas algumas vias correspondentes a essa infra-estrutura viária de grande capacidade que mais tarde se vieram a concretizar exactamente com o intuito de servir esta nova zona, com a construção do estádio municipal para o Euro 2004.

Plano de Urbanização Real – Dume. Setembro de 2004

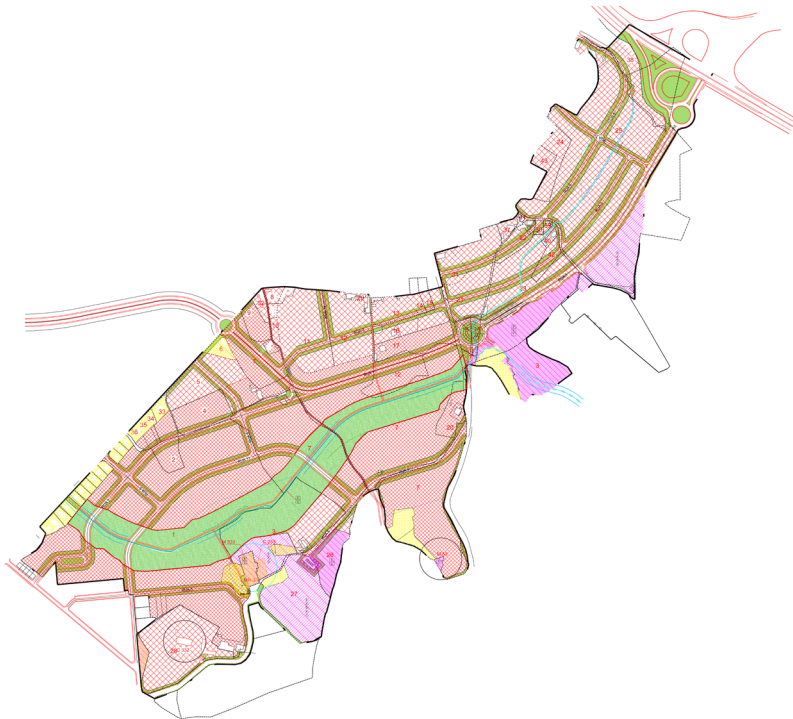
Analisando o Plano de Urbanização Real – Dume é possível verificar que especialmente, no que diz respeito à infra-estrutura rodoviária, muitas das intenções encontram-se já realizadas.

Na totalidade da área abrangida pelo plano ressalta a legenda respeitante à característica – “Solos cuja urbanização seja possível programar” – o que nos permite deduzir um certo grau de certeza e de comprometimento para as áreas a urbanizar, na elaboração do plano.

Observando o plano na generalidade consegue-se depreender à partida uma separação das funções na área projectada, dividindo-a em duas zonas distintas. A variante do estádio já executada faz essa separação. Assim, a norte da variante encontra-se previsto um uso predominantemente habitacional enquanto a sul são os equipamentos (existentes e propostos) que assumem um peso maior. No entanto esta não é uma separação rígida, uma vez que se verificam algumas zonas de mistura funcional.



5.4.7 “Plano de Urbanização de Real/Dume, 2004” (ver legenda), página 162



5.4.8 “Plano de Urbanização de Real/Dume, 2004” (ver legenda), página 162





Uma grande porção da área projectada destina-se a uma urbanização de cêrcea menor ou igual a 3 pisos de altura, numa zona contígua a um dos anteriores “limites” do aglomerado consolidado, percebendo-se a preocupação em manter algumas das características desta pré-existência, ainda que o traçado geométrico e o perfil das ruas seja totalmente distinto daquele que se vê no aglomerado antigo.

Afastando-nos dessa zona, progredindo para sudoeste, prevê-se uma faixa de urbanização onde a cêrcea é igual ou superior a quatro pisos. Esta diferença assume-se, e é justificável, pela definição desta área numa faixa contígua que acompanha os novos traçados viários, cujo perfil permite esta diferença.

Esta faixa, para além de se desenvolver no sentido nordeste-sudoeste, estende-se também para sul, entrando nos limites administrativos da freguesia de Real, sendo apenas interrompido longitudinalmente por um canal definido como “Zona verde de utilização colectiva, proposta. Recreio e lazer.”

Essa área a sul pode ser subdividida em três unidades, de acordo com a finalidade que lhes é atribuída. Toda a área se enquadra na categoria de “Solos cuja urbanização seja possível programar”, com a categoria 1 e 2 que definem diferentes densidades de ocupação do solo.

A unidade 1, a sudoeste, prevê uma área de uso habitacional com duas zonas de cêrcea edificada distinta (limite de 3 pisos numa ou superior a 4 pisos noutra). Existe ainda uma pequena área de construção pré-existente.

A unidade 2, a sul, que prevê uma área predominante de equipamento (ensino, saúde e segurança social, desporto, administrativo, e turismo) justificada pela existência já de equipamentos do programa desportivo e de ensino. Esta área tem já uma porção maior de construção existente relativamente à primeira unidade referida. Prevê ainda uma pequena área “de implantação predominante de edificações com cêrcea inferior ou igual a 3 pisos” e outra ainda menor de “cêrcea superior ou igual a 4 pisos”.

Por último, a unidade 3, a sudeste, é predominantemente definida com as duas categorias de cêrceas referidas na situação anterior, sendo que a área tem uma porção territorial de dimensão semelhante ao caso anterior de construção existente. Possui ainda uma pequena área de equipamento religioso.

Como é possível constatar, este plano prevê uma forte urbanização da área. Não podemos assumir à partida a sua total ocupação uma vez que tal fica a cargo de investidores privados. É necessário haver um interesse por parte destes investidores para se dar a ocupação da zona.

No entanto, a permissão para urbanização de uma tão grande percentagem de solo põe em risco o aproveitamento do potencial e valor ecológico da zona.

Deveria ser posto em consideração o potencial que esta área tem para, no futuro, se assumir como elemento estruturante do sistema de espaços colectivos da cidade, especialmente tendo em conta que é uma função em déficit na cidade.

O caso dos Montes do Bom Jesus e do Sameiro (com localização a sudeste da cidade e numa área exterior à malha edificada desta) são o exemplo perfeito para estabelecer o exemplo de zonas com um reconhecido carácter nobilitado dentro da hierarquia de espaços públicos e da própria estrutura da cidade. Estas três áreas são completamente opostas, num eixo sudeste-noroeste, o que demonstra a importância do Parque Norte como potencial para a oferta de um programa de lazer, e recreio, em eixo com toda aquela faixa territorial que se desenvolve desde Dume até ao Rio Cávado.

Os primeiros assentamentos Romanos na região, e depois o seu desenvolvimento como cidade estratégica na rede de cidades do Império e ligação das suas estradas, e mesmo o estabelecimento do Mosteiro de Tibães por parte da Ordem Beneditina não foram ao acaso. Em todos estes casos a riqueza dos solos da região pela presença do Rio Cávado nas imediações (que torna não só esta zona como define toda uma região extremamente fértil do Vale do Cávado) foi determinante para o sucesso e sobrevivência da cidade.

Se esta característica sempre se assumiu como um elemento determinante e fundamental para a história da cidade, poderemos pensá-lo agora como um elemento estratégico (e que permita outros usos funcionais, como recreativos, desporto,...) para o desenvolvimento da estrutura urbana dentro da lógica da urbanização extensiva?

Assiste-se hoje em dia a um discurso cheio de falsidade e munido de falsos argumentos para justificar as novas formas de ocupação do solo na função habitacional, com as urbanizações apelidadas segundo termos que nos remetem para os valores do passado, que antigamente eram sinónimo de ruralidade, mas que hoje se tornaram em qualidades desejáveis de habitabilidade. A proximidade ao “campo” e à calma encabeçam esta lista.

Se por todo o país se verificam situações destas, geradas directamente pelas estratégias de marketing que pretendem insuflar o valor comercial do terreno porque não neste caso realmente optar por preservar esses valores intrínsecos à área, e dar-lhes maior ênfase apostando na requalificação das suas áreas integrando-as num corredor ecológico de protecção ambiental, onde as funções de recreio e lazer sejam privilegiadas sobre outras funções já existentes ou excedentes noutras áreas da cidade. Inclusive, quando estas se podem inserir noutras áreas da cidade que não tenham um conjunto de factores tão específico e característico, de valorizar.

Trata-se mesmo de apostar na especificidade dos factores locais.

Sendo que a imagem é um tópico de discussão em causa neste trabalho, e naturalmente em qualquer tema que ande à volta da urbanidade, cidade, novas formas de apropriação territorial, paisagem e identidade, essa especificidade de características e factores ajudaria exactamente à definição de uma nova conformação territorial naquela zona assim como ajudaria à contribuição de uma imagem mais



qualificada e diversificada integrante da estrutura territorial de Braga.

Porque em termos de atractividade, a diversidade é algo que pode ser determinante para o crescimento e futuro de uma cidade.

Braga, sendo uma cidade que conjuga tantos factores como a proximidade à área metropolitana do Porto a presença da Universidade do Minho (com um Pólo em Braga e outro na cidade vizinha de Guimarães que gera um intercâmbio de trabalhadores e estudantes diariamente entre as duas cidades), com o novo Instituto de Nanotecnologia, uma forte presença da indústria, serviços e comércio, tornam a cidade um pólo atractivo no contexto do noroeste português, absorvendo populações vindas do norte e interior do país nas áreas territoriais circundantes.

Uma cidade com estas características deverá apostar como já se disse na diversidade de ofertas por forma a aumentar a sua competitividade com as cidades vizinhas e absorver as oportunidades geradas ao trazer para si deste modo uma maior riqueza de trocas, bens, serviços e mão-de-obra.

Aquilo que se nos apresenta no plano de urbanização para a área de estudo parece-nos assim demasiado redutor, com alguma falta de visão de conjunto para as áreas circundantes à zona de estudo.



6.1 A inserção de Dume na aglomeração urbana de Braga e uma estratégia de desenvolvimento para a frente de expansão a norte, em direcção ao Rio Cávado



6. REFLEXÃO FINAL

Após todo o processo de análise e desenvolvimento que conduziu à produção do trabalho apresentado, a reflexão final vem agora apenas lembrar os temas e questões abordados, focando-os agora para a pertinência que têm na posição defendida perante a área do caso de estudo e o desenvolvimento que para este se defende.

O título foi assim deliberadamente escolhido, ao invés de uma “Conclusão”, uma vez que todo o trabalho foi desenvolvido sob o pretexto de não querer ser mais nada senão um exercício de reflexão sobre um tema muito pertinente à (sua) situação urbana actual. Como é possível apresentar uma conclusão, mesmo que por meio de uma opinião e ponto de vista pessoal, que neste trabalho em particular teve uma vertente mais forte do que noutros trabalhos de natureza e génese similar, mais apoiados em factos científicos ao campo da Arquitectura ou Urbanismo, se a própria condição urbana é um processo sem fim? Sobretudo para o caso estudado que se encontra ainda no princípio do seu processo de transformação, entre os registos de um passado mais ou menos recente, e de um presente que ainda não sabe bem por onde ir (nem encontrou uma estratégia de acção consolidada).

A área de expansão norte, que vai desde a área de estudo até ao Rio Cávado, constitui um eixo importante de desenvolvimento a ter em conta para a estrutura urbana de Braga.

Apesar da maior importância que o Rio Este tem no contexto da cidade, uma vez que a atravessa e que está previsto para ele também um projecto de requalificação, com a intervenção para o aproveitamento das suas margens e áreas circundantes, o Rio Cávado constitui um factor bastante atractivo e fortemente potencializador dentro do sistema ecológico e paisagístico da cidade de Braga e do Vale do Cávado.

A sua presença assinala o limite, por assim dizer, e uma diferenciação territorial entre o domínio urbano da cidade de Braga e as áreas regionais periféricas, a norte.

Esta localização intermédia poderia ser benéfica e contribuir, não só ao traçado de um plano estrutural para um sistema de espaços públicos, recreativos, e de lazer no contexto mais próximo com a área do Parque Norte, como também para a integração das áreas a norte do rio numa escala regional de aproximação e relação das diferentes áreas urbanizadas.

Para o desenvolvimento do trabalho efectuado, no entanto, é justificável estabelecermos um raio de acção que não ultrapasse o Rio Cávado.

Apesar de uma das tendências de evolução da cidade se poder vir a direccionar para um progressivo desenvolvimento para sul/sudoeste - continuando uma tendência anterior que fez com que fossem inúmeras as empresas de indústria a fixarem-se nesta zona pela forte acessibilidade permitida pelos nós

e infraestrutura viária - em direcção à área metropolitana do Porto (e Vale do Ave), este crescimento não se deve cingir a uma só frente.

Os recursos e mais-valias existentes a norte são tantas e de qualidades tão notáveis quanto as que se poderão encontrar num desenvolvimento noutras frentes. São no entanto, de características distintas.

E por isso deverá ser distinta também a estratégia traçada e o âmbito da intervenção realizada.

É aqui que o Rio Cávado entra como factor determinante, ao permitir à área assumir-se como local de características (paisagísticas e ambientais) únicas.

O Rio Cávado servindo de argumento ao traçado de um sistema que potencie as qualidades da vertente ambiental da sua área canal e das áreas envolventes, apoiado no plano existente para o Parque Norte, e juntamente com a Variante à E.N.101/201, são ferramentas fortemente catalisadoras de uma transformação territorial profunda que pode ditar o renascimento daquela parcela territorial enquanto uma nova área nobilitada da cidade de Braga, focada na exploração dessas qualidades que a tornam distinta de qualquer outra área da cidade.

O potencial deste desenvolvimento assegura-se pelo carácter distinto destes elementos, da infraestrutura viária e ambiental, que pela sua natureza suscitam no território intervenções diferenciadas, garantindo uma multiplicidade de acontecimentos, possibilidades (construídas), e usos.

O desenvolvimento da cidade no eixo norte, desde noroeste a nordeste, é de grande importância para reestabelecer a ligação da cidade com alguns dos seus valores paisagísticos e ecológicos mais importantes, e para a sua abertura direccionada às restantes cidades do norte e interior, estabelecendo um novo desenvolvimento no contexto territorial do norte do país.

O sobre-desenvolvimento da malha habitacional nalgumas das áreas de expansão recente da cidade condenou a vertente ambiental de muitas zonas que poderiam ter sido aproveitados de outra forma, ao mesmo tempo que não existiu um desenvolvimento sustentado de infraestruturas (nas mais variadas formas que estas tomam) e outros usos funcionais, condenando estas áreas a uma condição urbana demasiado pobre (para que os indivíduos que nelas se movimentam possam ter uma vivência saudável e multifacetada).

As recentes iniciativas de reabilitação de espaços de lazer e recreação, como é o caso do Parque da Ponte, demonstram a consciencialização por parte das autoridades e órgãos de gestão do município para a importância de um sistema de espaços colectivos, e preservação das qualidades e valores ambientais, ecológicos e paisagísticos da cidade e região.

Dume representa naquele contexto geográfico e territorial, assim como os núcleos envolventes, um forte potencial de desenvolvimento, em direcção a tornar-se numa área integrada da estrutura urbanizada de Braga e a assumir-se com uma identidade própria relativamente à cidade consolidada.



A sua proximidade a áreas que conheceram uma urbanização mais acentuada colocam-no numa posição privilegiada para um desenvolvimento futuro. No entanto parece ter sido difícil, até ao momento, contrariar todos os factores económicos, demográficos, e sociais (capítulo 4.2) que continuam a constituir um entrave ao seu desenvolvimento.

O momento de viragem deu-se com a introdução de dois elementos que se assumiram como fortes catalisadores para a introdução de mudanças drásticas, porém positivas na sua maioria, na sua estrutura urbana - o Estádio Municipal, e a Variante à E.N.101/201.

Os dois em conjunto, integrantes do plano para o Parque Norte (parque urbano), têm tido um papel fundamental para a introdução de mudanças de natureza distinta - o primeiro, pela introdução no local de uma característica que o torna único, contribuindo à formação de uma nova imagem para o local; e o segundo, pelas inúmeras possibilidades que permite agora àquela confinção territorial (para intervenções que abrangem programas e escalas muito distintas, e pela facilidade de circulação que permite agora a uma grande fatia da população), ao atribuir-lhe uma forte acessibilidade.

Algumas dessas transformações já se sentiram, com o desenvolvimento acentuado de inúmeros empreendimentos habitacionais e das áreas de armazéns/industriais, especialmente nas áreas próximas à Variante do Estádio (que se assume como um elemento de transição entre a grande escala da Variante à E.N.101/201, e a malha fina da restante expansão territorial prévia).

A única questão mais premente, e resultante de todo este processo de transformação territorial, prende-se com a imagem (identitária, local, global, do grupo).

A imagem, constituída pelos diferentes elementos que constituem o nosso meio ambiente, e pela experiência que os indivíduos fazem dele, tem sofrido grandes transformações, chegando alguns autores a referir mesmo a existência actual de uma “crise de identidade”. Essa dita “crise” é provocada pelo processo de transição de uma imagem fortemente condicionada pela economia agrícola e rural (onde a actividade agrícola dominava a paisagem urbana), para uma imagem ainda algo desconexa, resultante dos múltiplos e variadas intervenções de natureza distinta, e que marcam o território actual da expansão urbana. A perda da função agrícola, e a permanência de um grande número desses terrenos à espera de uma nova função (qualquer que ela seja), é um dos principais factores que contribuem a esta situação.

Daí o enfoque em Lynch, e na necessidade de se apostar num desenvolvimento apoiado numa estratégia mais alargada da expansão urbana, fortemente apoiada no desenho urbano dos elementos que constituem as novas formas da expansão. Apesar da zona ser um misto de áreas com planos a executar (plano para o Parque Norte, e plano de Urbanização para Real/Dume), e de intervenções pontuais ou com temporalidades distintas, ainda se está em tempo de traçar uma estratégia de intervenção, fortemente apoiada no desenho do Sistema de Espaços Públicos (em maior défice na cidade), que permita à zona um

desenvolvimento sustentado para o futuro. Esta deverá ser a frente de acção prioritária.

Apesar de estarmos a focar um domínio onde a urbanização extensiva (e a imprevisibilidade do seu crescimento e evolução) é dominante, e compreendendo que é necessário abandonar todos os conceitos que conhecemos e que se relacionam com o modelo da cidade canónica - com os seus modelos e desenho dos espaços urbanos canónicos; com os seus modos de produzir e reconhecer imagem nos elementos que dela fazem parte; no ideal de crescimento e expansão urbana por continuidade;... - não é de todo fácil deixarmos de nos reportar ao núcleo consolidado de Braga como referencial máximo.

Talvez seja aqui que a experiência pessoal e o laço afectivo com o contexto interfere mais com a análise do ponto de vista urbano da actualidade.

Mais do que um processo de transformação da “cidade”, a contemporaneidade será também, para muitos um processo de transformação de mentalidades: o reaprender a ver e a apreender os espaços da nova urbanidade.

A questão, quer se queira quer não, é que, e neste caso para o exemplo estudado de Dume, Braga continua a ser um elemento focal demasiado forte para ser ignorado. De repente, não podemos também “virar costas” àquele que foi um dos referenciais mais importantes para subitamente, e com o argumento das novas áreas de expansão urbana que se desenvolvem ancoradas à rede infraestrutural viária, numa lógica relacional da estrutura urbana, se negar essa relação.

Todo o processo é demasiado complexo para, não só ser resolvido numa questão de alguns anos, como também para se avançar com uma resposta que se afirme solucionar todas estas problemáticas que as “novas cidades” enfrentam.

Um dos entraves que mais facilmente poderemos identificar como uma barreira ao entendimento destas novas áreas e focos de expansão e desenvolvimento urbano enquanto “seres” próprios, é o facto de, nas áreas do núcleo consolidado de Braga, ainda se concentrar a maioria da oferta cultural, recreativa e de lazer, entre outros. Deste modo, Braga continua a ser uma “centralidade” que, por uma oferta de produto especializada, mantém uma forte capacidade para a canalização de certas e determinadas dinâmicas urbanas.

Tal verifica-se também, pela questão já abordada do forte investimento que foi feito, em especial nas últimas décadas, na revitalização das áreas dos “centros históricos”, ao mesmo tempo que as novas áreas de expansão urbana iam surgindo e desenvolvendo-se, sem qualquer estratégia ou acompanhamento.

Mais do que um problema do domínio físico (das questões que se levantam sobre o facto da expansão e extensividade constituírem entraves ao desenvolvimento sustentável das cidades no futuro, com as questões que levantam sobre os custos no alargamento das redes de infraestruturção; ou se a consolidação e o crescimento por continuidade e proximidade serão uma melhor opção, ao mesmo



tempo que nos permite não ser tão dependentes do automóvel) ele alarga-se a um domínio mais abstracto, da imagem da cidade. Ou será esta uma questão sem pertinência para o futuro?

Se temos vindo a assistir a uma transformação nos processos de construção do urbano, assim como nas ferramentas que nos permitem fazê-lo, a imagem e a identidade serão vertentes a sofrer também elas alterações.

Sendo nós cada vez mais cidadãos do mundo, tendo muitas vezes relações afectivas e de proximidade com realidades territoriais distintas e mais longínquas daquelas que são o palco do nosso dia a dia, será o caminho, o de progressivamente entender a urbanidade como um conjunto de lugares pertencentes todos eles a uma rede mais alargada de pontos, que formam no seu todo um continuum territorial extenso?

Torna-se possível compreendê-lo especialmente tendo em conta que a nossa rotina é cada vez mais feita de dinâmicas de circulação do que da estabilidade, e relação com a proximidade territorial.

E se nos é possível mais facilmente estabelecer uma relação com esses mesmo lugares territoriais mais longínquos (mas próximos pela acessibilidade viária), talvez isso represente também uma alteração e uma possibilidade para o indivíduo de estabelecer vínculos imagéticos e de identidade com outros elementos exteriores ao seu contexto territorial. Deste ponto de vista, assiste-se também a uma complexificação dos processos de identificação do indivíduo para com uma determinada realidade, ao mesmo tempo que se torna numa experiência mais livre e flexível para cada um de nós. No entanto, é impossível negar o peso que os elementos da rede infraestrutural viária têm vindo a adquirir no nosso imaginário (quotidiano), à medida que caminhamos para uma sociedade GPS, onde o que interessa é sair da A para chegar a B, perdendo-se progressivamente toda a capacidade que o homem sempre teve de estabelecer vínculos com o território em que se movimenta. No meio de um território da urbanidade contemporânea, feito mais de pontos do que de contínuos, e por entre os quais não existe mais nada senão uma espécie de amnésia territorial (feito de formas e espaços que a maioria parece não conseguir entender ou relacionar-se com), as vias de circulação tornam-se, em última estância, nos nossos maiores referenciais territoriais.

Mais do que uma fase de múltiplas transformações que estão a introduzir no território urbano formas e dinâmicas complexas, que contribuem mais ou menos ao nosso quotidiano, este é o momento em que se inicia uma fase de crescimento, mais do que territorial, pessoal, ao permitir a cada um de nós uma miríade de possibilidades que caberá a cada um escolher, abrindo-nos novas possibilidades para um crescimento pessoal e relacionamento interpessoal mais rico, complexo, e variado, dentro daqueles que são agora os novos espaços e focos da extensa urbanidade relacional.

Com a revolução urbana acabou abrindo-se as portas para todo um novo momento e imaginário de uma reforma pessoal e social generalizada, que se estende para além dos domínios da territorialidade. Ela acontece aos poucos e poucos, inevitavelmente, e sem contra ela nada podermos fazer.

Anexo ao Capítulo 5.4:

Excerto retirado do Relatório para o “Plano de Urbanização de Real/Dume” de Julho de 2005.

Este relatório estrutura-se em duas partes, sendo que em ambas a estratégia foi sempre de fazer uma análise comparada entre as duas freguesias, geograficamente contíguas, porém de características distintas. Deste modo obtém-se uma melhor compreensão das duas realidades em questão e algumas das necessidades de articulação para a elaboração de um plano que se adeque à área em questão, estruturado e equilibrado, não só entre as duas zonas, mas também com a cidade de Braga.

I| DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO EXISTENTE

1. Localização

2. Resenha Histórica

3. Aglomerado

3.1 Demografia

3.2 Economia

3.3 Turismo

3.4 Equipamentos

3.5 Infra-estruturas

4. Condicionantes

II| PROPOSTA

1. Introdução

2. Objectivos

3. Programa

4. Elementos que constituem o Plano Parcial de Urbanização de Real/Dume

“II| PROPOSTA

1| Introdução

O Plano em estudo abrange terrenos das freguesias de Real e de Dume, localizadas a Norte da cidade de Braga. Definindo uma área que confronta com o aglomerado urbano de Real, a Poente, e com a E.N. 205-4 e aglomerado urbano de Dume a Norte, é limitada pelo cruzamento da E.N. 205-4 e E.N. 101 e encosta do Monte Castro, a nascente e a Sul respectivamente.

O Plano de Urbanização de Real/Dume, surge no sentido de controlar e planear o crescimento da cidade para esta área. Esta é uma zona privilegiada de expansão da cidade, prevendo-se, com a elaboração deste plano, a diminuição das assimetrias do território urbano de Braga.

Este Plano aparece numa altura em que as condicionantes ainda permitem uma formulação estrutural mais abrangente.

2|Objectivos

Tendo-se efectuado nos estudos anexos a análise da caracterização física, social, económica e morfológica da área de intervenção e da envolvente, visando uma estrutura global, foram identificadas as principais carências e potencialidades do aglomerado urbano. Assim, a acção urbanística visa essencialmente:

2.1| Criar um instrumento de gestão urbanística

Sabendo-se que a urbanização de uma área com esta dimensão (83,44ha) se prolongará certamente por um período dilatado e cuja implementação será sempre dependente da vontade de particulares e do mercado, importa, fundamentalmente criar um instrumento que permita a gestão urbanística da referida área.

A Unidade Operativa de Gestão (U.O.P.G. 3) proposta, prevê o crescimento integrado da cidade e das duas freguesias colmatando os espaços intersticiais existentes com o objectivo de resolver as assimetrias territoriais. Esta estratégia de planeamento concelhio vai promover a qualificação das várias classes de espaços definidos no plano, nomeadamente à criação de um eixo de equipamento recreativo e de Lazer ao longo de uma zona marginal a uma linha de água existente; à classificação da rede viária em função da ocupação do solo de uma forma sensível aos valores de interesse público e aos compromissos municipais.

2.2| Criar uma malha urbana que se insira na Rede Viária

Constituem intenções específicas da intervenção a resolução dos conflitos existentes no atravessamento do aglomerado, mediante a racionalização da sua rede viária, a preservação da sua imagem e identidade, salvaguardando os seus valores ambientais e criando novas edificações devidamente organizadas e infra-estruturadas, promovendo uma maior qualidade urbana.

Esta malha deverá permitir a criação de uma morfologia da malha urbana de forma a que esta apareça como continuidade da rede viária existente, permitindo a ligação do núcleo de Real à variante a Nascente do Parque Norte.

Recusa-se pois uma solução de alheamento da envolvente e enquistamento da solução a propor.

2.3| Definir uma Rede Viária.

A globalização da solução terá que ser garantida fundamentalmente pela rede viária, pelo que a morfologia desta será determinante na leitura da solução.

Nesse sentido ela deverá na sua estrutura principal ser vinculativa. Esta rede principal deverá inserir-se na existente e prevista e ser hierarquizada, de forma a permitir, em termos funcionais de traçado e de capacidade, a acessibilidade a todas as áreas.

2.4| Criar os elementos capazes de gerarem uma rede de circulação de peões, assim como de espaços verdes.

Considera-se fundamentalmente para o uso da área a urbanizar, a criação de uma rede de circulação de peões, sempre que possível independente da rede viária, que permita o acesso pedonal aos equipamentos (ensino, lazer, comércio, etc.) associada à linha de água bem como aos espaços verdes.

Pensa-se contudo que esta rede dependerá fortemente do tratamento morfológico de cada unidade, devendo apontar unicamente dados indicativos para a elaboração dos projectos de loteamento no sentido de não só serem previstos, mas de forma a serem integráveis numa rede global. Os espaços verdes devem ser criados permitindo a sua

integração com a rede de peões de forma a que não surjam isolados, mas integrados numa estrutura verde para a área do plano.

2.5| Regularizar o uso do terreno, definindo áreas para habitação, actividades terciárias, equipamentos, espaços verdes, assim como definindo a sua capacidade.

A regulamentação dos usos deve ser o mais explícita possível quanto a áreas e capacidades e não tanto quanto a implantações ou tipologias, de forma a tornar o plano o mais flexível possível.

As normas regulamentares deverão pois programar as diferentes unidades de intervenção quanto a densidade, índice de ocupação, equipamento, áreas verdes, etc. Pensa-se que se a estrutura global for suficientemente forte, os riscos de uma menor definição nos parâmetros formais das massas edificadas, serão perfeitamente controláveis pela própria gestão camarária. A possibilidade da diversificação de tipologias poderão favorecer ainda a criação de ambientes urbanos diferenciados, mais apropriáveis e agradáveis, contrariando a monotonia derivada da imposição de volumetrias uniformes.

2.6| Densidade Populacional Prevista

O plano abrange uma área de cerca de 84,1 ha, prevendo-se a edificação de 3000 a 4000 fogos que corresponderá uma densidade populacional de 192hab./ha.

3| Programa

A concepção urbanística baseou-se na salvaguarda e equilíbrio de uma continuidade espacial de desenho urbano. O Plano de Urbanização em questão, deu especial atenção ao cadastro da zona, pressupondo que as iniciativas de urbanização possam ser executadas de uma forma íntegra, com uma estratégia individual e particular, com o “timing” que a iniciativa privada achar oportuna. Para esse efeito a estrutura viária prevista assume um papel primordial, visto que a sua implantação não colide em princípio com os interesses locais e dá hipótese de ser executada por fases ou automaticamente. A rede viária que estrutura a área do plano é constituída por um conjunto de novas vias que proporcionam a consolidação e crescimento urbano nesta área e simultaneamente melhoram as ligações urbanas que as vias existentes já não suportavam, reforçando-as e garantindo um bom escoamento viário. Deste modo a rede viária não assume somente um carácter local mas também um âmbito territorial. As vias propostas desenvolvem uma malha hierarquizada respeitando as características geomorfológicas do terreno, a adaptação cadastral e as preexistências viárias. A hierarquia viária contribui para facilitar a leitura clara dos percursos. As vias principais são utilizadas pela circulação geral, não tendo portanto apenas carácter local e chamam a si uma representatividade e um simbolismo caracterizador da imagem e expressão do aglomerado no seu conjunto. Assim, privilegia-se ao longo da rua 1 (rua com perfil transversal maior) a concentração de edifícios de habitação (alta densidade) complementada com comércio. Esta via atravessa longitudinalmente a área do plano e estabelece a ligação entre a variante do Cávado e a variante à E.N. 101-201, promovendo o acesso principal ao “Parque Urbano a Norte da Cidade”. As restantes ruas assumem um carácter mais local pela necessidade de rentabilização dos terrenos que denotam, não deixando porém, de estabelecer e reforçar ligações importantes.

Nas áreas onde não se contempla uma predominância comercial (complementada pela habitação) prevê-se a existência de comércio pontualmente.

O plano define alinhamentos das edificações na tentativa de garantir uma coerência espacial da área do plano ao longo das vias propostas. O espaço compreendido entre esse alinhamento e via pública proporciona a criação de “corredores verdes” de enquadramento aos edifícios confinantes.

A excepção, no terreno cadastral 7, da cêrcea definida pelos edifícios que confinam com a E.N. 205-4, visa assumir esta intercepção com a rua 1 como uma “porta” de acesso na área do plano.

Procurando-se a continuidade das volumetrias e das tipologias preexistentes, pretende-se que as cêrceas dos edifícios dos terrenos marginais da área em estudo se enquadrem com as cêrceas das áreas envolventes já consolidadas, verificando-se na área central do plano e ao longo da via estruturante do mesmo uma concentração de edifícios habitacionais de alta densidade com comércio.

É objectivo estabelecer alguma continuidade volumétrica com as zonas já urbanizadas de Montélios.

Do mesmo modo, está previsto no regulamento do plano de urbanização de Real/Dume, no ponto 3, do artigo 27, a excepção para as intervenções localizadas nos espaços urbanos que apresentem uma área bruta de construção superior a 4000m², onde serão aplicados os índices urbanísticos definidos nos artigos anteriores, admitindo-se nesse caso uma densidade equivalente à das áreas urbanizáveis localizadas na proximidade. Prevendo-se assim, que nos casos em que a área bruta de construção seja inferior a 4000m², uma maior flexibilidade na gestão desses espaços, garantindo, deste modo, a continuidade volumétrica e de cêrcea com a envolvente imediata.

Prevê-se a criação de espaços livres complementares aos edifícios promovendo o equilíbrio entre áreas construídas e não construídas.

A área-plano, pela proximidade do centro da cidade e do Parque Urbano a Norte da Cidade de Braga, define uma área que virá a ser de fortes expectativas para expansão urbana. Assim sendo, entende-se que é oportuno salvaguardar esse futuro desenvolvimento urbano que se pretende unitário e coeso com uma forte componente de valorização e integração patrimonial e natural, preservando-se a identidade cultural e histórica do local, presente na memória colectiva dos habitantes.

A antiga via romana e medieval, a “calçada de S. Martinho”, que ligava Braga a Prado, com cerca de 2m de perfil, será preservada e sempre que necessário será revitalizada com material que se aproxime do original. Na intercepção com as novas vias, a calçada será demarcada com material específico, a definir em projecto de execução, de forma diferenciada em relação às vias propostas.

Inserindo-se na estratégia de planeamento adoptada a qualificação da linha de água como aglutinadora de espaços verdes de lazer, conciliou-se com este eixo de lazer um percurso pedonal de importância patrimonial, já que estabelece uma ligação física entre este espaço e as futuras Pousada e Horta Pedagógica e o Conjunto Igreja e Convento de S. Francisco e Capela de S. Frutuoso com as Ruínas de Dume.

O percurso proposto marginal à linha de água, com cerca de 2 metros e meio de perfil, será em calçada de alvenaria de pedra com aparelho irregular acompanhando a topografia do terreno. Este acesso tem como precedente um

caminho rural de ligação e divisão de propriedades que se propõe revitalizar.

Por outro lado, este percurso assumindo-se como um elo de ligação de alguns equipamentos que poderão vir a ser implantados, de forma pontual e de pequena volumetria, nesta área de lazer, achou-se oportuno ligar esta concentração de espaços lúdicos com o Parque Urbano a Norte da Cidade de Braga.

A criação deste espaço verde e de lazer contínuo ao longo da linha de água, só será possível através da concentração das áreas de cedência para equipamentos e zonas verdes, ao longo de todo este eixo, no âmbito de processos de loteamento.

Esse eixo de espaços verdes e de utilização colectiva permite neutralizar as manchas de construção envolventes, fundindo-se com os espaços verdes contíguos aos edifícios. Estes sendo implantados conforme a planta de proposta de ocupação, geram uma área livre ainda mais ampla, onde a presença da edificação não é massiva, já que são os topos das edificações que se voltam predominantemente para este espaço livre. Estes espaços abertos alternados por edifícios garantem a permeabilidade visual desta área verde a partir da via.

Na definição das propostas pretende-se salvaguardar a presença do conjunto formado pela capela de S. Frutuoso, Igreja e Mosteiro de S. Francisco no contexto local. Nesse sentido, prevê-se que na zona a Norte/Poente da Igreja de Montélios se desenvolva um espaço urbanizável de baixa densidade, com tipologia de cave, r/c e andar de habitação unifamiliar isolada ou em banda, de forma a dar continuidade à morfologia urbana preexistente da área e tirar partido dos equipamentos públicos contíguos, nomeadamente C+S, escola primária, cemitério, equipamento religioso, etc. Observa-se que as densidades de construção propostas estão aliados parâmetros urbanísticos de C.O.S. e densidade habitacional padrão que correspondem a cércas e tipologias, nomeadamente 2-3 pisos para habitação unifamiliar, na baixa densidade, de 4 ou mais pisos para habitação colectiva, com ou sem comércio, na alta densidade.

Os espaços de equipamento proposto e de espaços verdes e de utilização colectiva definidos serão alvo de cedências com base nos projectos de loteamento futuros ou aquisições para o domínio público consideradas estratégicas. Os projectos de pormenor de espaços de equipamento serão executados pela Câmara Municipal de Braga, em momento oportuno em função dos objectivos programáticos e da qualificação espacial e estética da urbanização, não significando porém que nos projectos de loteamento particulares não sejam já previstos espaços verdes ou de utilização colectiva contíguos às construções projectadas.

Privilegia-se a concentração destas zonas verdes ao longo da linha de água e a criação de espelhos de água e de áreas de lazer. Prevê-se alterar parcialmente o actual percurso de água de forma a garantir a regularização do seu traçado e o tratamento das águas.

4| Elementos que constituem o Plano Parcial de Urbanização de Real/Dume

Peças Desenhadas

- Planta de Enquadramento / Carta da Estrutura Ecológica (esc. 1/50 000)

- Planta da Situação Existente (esc. 1/2000)

- Planta Cadastral (esc. 1/2000)
- Planta de Condicionantes (esc. 1/2000)
- Planta de Zonamento (esc. 1/2000)
- Plantas e Cortes Transversais da Rede Viária Proposta (esc. 1/200)
- Planta de Diagnóstico Arqueológico (esc. 1/2000)

Peças Escritas

- Regulamento
- Relatório
- Anexos
- Relatório de ponderação
- Relatório / Declaração das licenças e/ou autorizações de operações urbanísticas
- Ficha de Instrução de Processo para ratificação”



O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





E.N. 201

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





E.N. 204 - 5

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL





ABSTRACT

1. Nem lugar nem não-lugar: o site da Arrábida, ensaio de análise hipertextual aplicado às neo-aglomerações urbanas; citando Melvin Weber em “Non-Place Urban Realm”, 1964
2. DOMINGUES, Álvaro, Nem lugar nem não-lugar: o site da Arrábida, ensaio de análise hipertextual aplicado às neo-aglomerações urbanas; página 6

CAPÍTULO 1

3. Ver capítulo 2.2, onde se faz referência ao Sistema PIBE.
4. DOMINGUES, Álvaro, “Paisagem e identidade: à beira de um ataque de nervos”, COSTA, Pedro Campos, LOURO, Nuno (2008), Duas linhas, pp. 24-56; página 25
5. DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição ; página 15
6. Idem; página 99
7. Idem; páginas 52 e 53
8. Idem; páginas 69 e 70
9. “Rural é um adjectivo que qualifica culturas, visões do mundo, imaginários...e, por arrastamento as gentes e a geografia, o território e as paisagens desses imaginários. (...) Perdido o nexo entre a agricultura e a ruralidade, o mundo rural transformou-se num estado de alma (...) Entre utopia e realidade” in DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 121
10. DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição ; página 136 e 137
11. “o que ainda hoje perdura nas representações da ruralidade é o legado avassalador do Estado Novo, quando o Estado e a Igreja coincidiam na sua visão do povo simples do Portugal mais-que-perfeito” in DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 136
12. DOMINGUES, Álvaro, Nem lugar nem não-lugar: o site da Arrábida, ensaio de análise hipertextual aplicado às neo-aglomerações urbanas; página 7
13. Idem; página 1
14. Idem; página 1 e 2
15. Idem; página 2
16. “Desruralização” denomina o “processo de mutação socio económica e territorial resultante da perda de importância da actividade agrícola (agro-florestal e criação de gado) e das culturas e modos de vida rurais tradicionais das sociedades camponesas. O recuo demográfico, o despovoamento e o abandono do solo agrícola são alguns dos factos mais insistentemente referidos” in DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 69
17. DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição ; página 69
18. “processo irreversível de evolução social, seria qualquer coisa cujo poder derreteria tudo o resto num resíduo arrumável em valas comuns e categorias genéricas.” in DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 70
19. DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição ; página 60
20. DOMINGUES, Álvaro, Nem lugar nem não-lugar: o site da Arrábida, ensaio de análise hipertextual aplicado às neo-aglomerações urbanas; página 9
21. Idem; páginas 7 e 8
22. “A estrada-rua é o elemento mais banal das formas e processos de urbanização em Portugal, nos antípodas de qualquer ideal-tipo do que seja a boa e genuína cidade.” in DOMINGUES, Álvaro (2009), A RUA DA ESTRADA, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 13
“A Rua da Estrada é um dos elementos mais legíveis da estrutura da urbanização extensiva. Num país histórica e profundamente deficitário em infra-estruturação, que só teve auto-estradas e vias rápidas na década de noventa, era de esperar que a dinâmica de crescimento do pós-guerra tivesse produzido edifícios alguns. As estradas e o que nelas havia (electricidade e telefone, quando calhava) eram o suporte mínimo dessa edificação com acesso garantido.”; Idem; Página 14
23. “Com a banalização e a democratização do automóvel, ficou garantida a fluidez desta urbanização linear onde tudo se mistura: casas, cafés, restaurantes, lojas, serviços, fábricas. O edifício-montra (onde se expõem automóveis, móveis, plantas, etc.) ou a casa unifamiliar revista e aumentada com uma actividade comercial no rés-do-chão, são exemplos comuns da diversidade tipológica e funcional de tudo quanto aparece pela estrada fora. (...) A Rua da Estrada é como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura; uma estrada-mercado.” in DOMINGUES, Álvaro (2009), A RUA DA ESTRADA, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 15

24. “*Tal como no vasto universo que se abre à manipulação genética, na Rua da Estrada combinam-se elementos pertencentes a diferentes genomas ou universos conceptuais: urbano, rural, natural, industrial, comercial..., o que seja. (...) Não interessa por isso dizer que a Rua da Estrada é rural, ou é urbana, ou é “rururbana” (o tal híbrido). A Rua da Estrada é o que é, mais as combinações genéticas possíveis que se podem enunciar de forma elementar, enunciando e identificando, simplesmente, esses elementos*” in DOMINGUES, Álvaro (2009), A RUA DA ESTRADA, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 248
25. DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição ; página 6
26. Domingues, Álvaro; Nem lugar nem não-lugar: o site da Arrábida; página 12
27. LYNCH, Kevin (1960), The image of the city, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; página 62
28. Ibidem
29. Ibidem
30. Idem; página 63
31. Ibidem; página 63
32. “Todo o cidadão tem fortes vínculos com uma ou outra parte da sua cidade, e a sua imagem está preenchida de recordações e significados. Os elementos móveis de uma cidade, e em especial as pessoas e as suas actividades, são tão importantes como as partes fixas.”; LYNCH, Kevin (1960), The image of the city, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; página 10
33. “A cidade (...) é também o produto de muitos construtores que constantemente modificam a sua estrutura (...) Se bem que as linhas gerais se podem manter estáveis durante um certo tempo, os detalhes mudam constantemente. Somente se pode efectuar um controlo parcial sobre o seu crescimento e a sua forma. Não há um resultado definitivo, mas uma sucessão ininterrupta de fases.”
34. LYNCH, Kevin (1960), The image of the city, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; página 25
35. Idem; página 11
36. Idem; página 13
37. Ibidem
38. Idem; página 15 e 16
39. Idem; página 17 e 18
40. Idem; página 19
41. Ibidem
42. Idem; página 20

CAPÍTULO 2

43. JACKSON, John Brinckerhoff (1994), Las carreteras forman parte del paisaje, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; página 8
44. Idem; página 39
45. LYNCH, Kevin (1960), The image of the city, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; página 62
46. JACKSON, John Brinckerhoff (1994), Las carreteras forman parte del paisaje, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; páginas 11
47. DOMINGUES, Álvaro (2006), CIDADE E DEMOCRACIA. 30 anos de transformação urbana em Portugal, Edições Argumentum, Lisboa; página 12
48. Idem; página 19
49. Idem; página 16
50. O “sistema de planeamento e de condução das políticas urbanas, terem seguido desde a institucionalização do Poder Local democrático após a Revolução de Abril de 1974 - os Municípios -, uma trajectória errática onde é fácil constatar: (...) - à relativa inoperância dos PDM, porque chegados demasiado tarde, porque feitos de forma apressada e com métodos desajustados (zonamentos, definição de perímetros urbanos, défice de traçados, etc.), porque assentes em idiossincrasias institucionais e técnicas, porque entalados entre competências e regulações do Estado Central e do Estado Local” in DOMINGUES, Álvaro (2006), CIDADE E DEMOCRACIA. 30 anos de transformação urbana em Portugal, Edições Argumentum, Lisboa; página 42 e 43
- “Portugal chega ao início da década de 90 com um sistema urbano desequilibrado, macrocéfalo e sem orientações de política urbana. A partir de 1990 começam a aprovar-se os primeiros Planos Directores Municipais, PDM (planos físicos de zonamento e de regulação do uso do solo) produzidos já numa fase em que a urbanização se tinha processado de forma caótica, com uma intensa construção que não foi acompanhada de planos e de produção de infra-estrutura urbana.”; Idem; página 54
51. “a redobrada atenção sobre a cidade histórica, esquece os défices de infra-estruturação, o volume de residentes, a localização de actividades e de emprego que são cada vez mais importantes nesta cidade-outra onde se perderam as formas elementares do urbano convencional: a praça, a rua, a avenida, o quarteirão, o parque, o jardim, etc.

Ao mesmo tempo, a incompreensão ou mesmo a negação desta nova fenomenologia do urbano (remetida, muitas vezes para designações genéricas de “periferia”, “subúrbio”, i.e., o “resto” por oposição à tida como verdadeira “cidade”), atrasa as intervenções necessárias e toda uma reflexão sobre quais as novas estratégias e práticas projectuais que devem ajustar-se à nova ordem urbana e que, por isso, não podem resultar de simples transposições habitualmente praticadas e testadas na cidade canónica.”; DOMINGUES, Álvaro (2006), CIDADE E DEMOCRACIA. 30 anos de transformação urbana em Portugal, Edições Argumentum, Lisboa; página 17

52. PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2007), Políticas Urbanas – tendências, estratégias e oportunidades, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa; página 25

53. JACKSON, John Brinckerhoff (1994), Las carreteras forman parte del paisaje, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; página 29

54. LYNCH, Kevin (1960), The image of the city, Editorial Gustavo Gili, Barcelona; página 82

CAPÍTULO 3

55. DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição ; páginas 15 e 16

56. Venturi, Robert; Brown, Denise Scott; Izenour, Steven; Learning from Las Vegas, The forgotten symbolism of architectural form; página 27

57. DOMINGUES, Álvaro, “Paisagem e identidade: à beira de um ataque de nervos”, COSTA, Pedro Campos, LOURO, Nuno (2008), Duas linhas, pp. 24-56; página 28

58. “Das paisagens, dizia-se que eram (...) marcas de um longo processo de modelação humana das condições naturais” in DOMINGUES, Álvaro, “Paisagem e identidade: à beira de um ataque de nervos”, COSTA, Pedro Campos, LOURO, Nuno (2008), Duas linhas, pp. 24-56; página 25

59. Idem; página 56

CAPÍTULO 4

60. “No Norte litoral, em torno do Porto, evidencia-se uma extensa conurbação urbana.(...) É um sistema polinucleado, polarizado pela cidade do Porto, e por um conjunto de polaridades periféricas e cidades médias.(...)nos espaços mais periféricos , as cidades de Braga e Aveiro.” in DOMINGUES, Álvaro (2006), CIDADE E DEMOCRACIA. 30 anos de transformação urbana em Portugal, Edições Argumentum, Lisboa; página 84

61. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 5

62. “O concelho, tem apresentado capacidade para atrair indivíduos provenientes da Área Metropolitana do Porto, nomeadamente da cidade do Porto, de Valongo, Gondomar, Vila Nova de Gaia, Maia e Matosinhos.

Por sua vez, os principais destinos para os indivíduos provenientes do concelho, são as cidades do Porto, Guimarães, e Vila Nova de Famalicão. É igualmente importante a deslocação de indivíduos para Barcelos, Vila Verde, Amares, Póvoa de Lanhoso, Maia, Viana do Castelo, Santo Tirso, e Lisboa.” (ver esquema na página 84); in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 64.

63. “Braga, recebe uma média superior a 15000 indivíduos, provenientes de Vila Verde, Barcelos, Guimarães, Amares, Póvoa de Lanhoso, Viana do Castelo, Ponte de Lima, Vila Nova de Famalicão, Vieira do Minho e Terras de Bouro.” in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 64.

64. “A morfologia caracteriza-se por ser bastante contrastante, alternando zonas baixas, alvéolos de erosão, e vales fluviais, entre relevos alterosos, em cujas vertentes se desenvolve um tipo de povoamento disperso e um conjunto de actividades agrícolas, que conferem à paisagem aspectos imponentes e inconfundíveis.

Nos alvéolos e vales fluviais, predomina a actividade agrícola.”; in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 6

65. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 7

66. “Ao longo das EN, verifica-se o desenvolvimento de edificações urbanas e de actividades económicas, contribuindo para o desenvolvimento das aglomerações de uma forma linear.” in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 82

67. “A Rede Viária Municipal, por sua vez, é constituída (...) pela circular urbana (Circular Interior Norte e Sul) (...) A circular urbana, ladeia o núcleo central e tem como principal função distribuir o tráfego, permitindo uma maior acessibilidade e constituindo-se uma alternativa de sucesso ao atravessamento do núcleo central da cidade” in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 83

68. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 16

69. Idem; página 18

70. Idem; página 55

71. Idem; página 60

72. Idem; página 61
73. Idem; página 28
74. Idem; página 24 e 25
75. Idem; página 36
76. “Em 2001 residiam no concelho de Braga 85194 activos, representando um aumento na ordem dos 26% em relação a 1991, sendo superior ao registado no Norte (12,3%) e no Cávado (20,3%). O concelho, em 2001, possuía cerca de 44% dos activos existentes na unidade territorial do Cávado e 4,8% da região Norte, revelando a importância da cidade como centro empregador e dinamizador de toda a região em que está inserida.” in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; Página 22
77. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 77
78. Idem; página 10
79. Idem; página 11
80. Idem; página 11 e 12
81. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; Página 86.
82. Idem; página 81
83. Idem; página 82
84. Idem; Página 83
85. Idem; página 81
86. Idem; página 87
87. Idem; página 90
88. Idem; página 92
89. “Ao longo das EN, verifica-se o desenvolvimento de edificações urbanas e de actividades económicas, contribuindo para o desenvolvimento das aglomerações de uma forma linear.” in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 82
90. s/autor, Eduardo Souto de Moura, Loft publications, Dinalivro 2004; página 35
91. A Variante à EN101/201 e a Variante à EN14 permitiram diminuir significativamente o tráfego automóvel na EN101 e EN14. De facto, em 2005, a Variante à EN101/201, é a via que regista o maior volume de tráfego de todo o concelho, com uma média de 42627 veículos por dia em ambos os sentidos.” in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 87
92. “De facto, em 2005, a Variante à EN 101/201, é a via que regista o maior volume de tráfego de todo o concelho, com uma média de 42627 veículos por dia em ambos os sentidos.”; Ibidem
“A Variante à EN 101/201 apresenta-se como a entrada do concelho mais importante, com uma média de 41216 veículos ligeiros por dia” in Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 91

CAPÍTULO 5

93. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 135
94. Relatório para o Plano de Urbanização Real/Dume, Julho de 2005. Ponto 4. Condicionantes (“condicionantes principais no desenvolvimento da solução”). Ver Anexos.
95. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 113
96. Idem; página 114
97. DOMINGUES, Álvaro (2006), CIDADE E DEMOCRACIA. 30 anos de transformação urbana em Portugal, Edições Argumentum, Lisboa; página 32
98. PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João; *Políticas Urbanas I - tendências, estratégias e oportunidade* (2007); CEFA/FCG, 3ª edição; página 103
99. “Tornou-se um lugar comum a hipótese de que o investimento na renovação do Espaço Público tem efeitos positivos - para além da própria funcionalidade (...) ocorrem, por vezes, renovações positivas de imagem do Espaço Público (ruas, passeios, jardins, praças...) que não se complementam (ou articulam) com os sistemas de mobilidade mais extensivos (...) O uso comum do termo tende a limitá-lo à cidade consolidada, esquecendo que a produção ou a renovação do espaço colectivo também é um instrumento prioritário para estruturar e reurbanizar a *ex-úrbia* que não o teve à partida.” in *Políticas Urbanas I - tendências, estratégias e oportunidade* (2007); CEFA/FCG, 3ª edição; página 103
100. PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João; *Políticas Urbanas I - tendências, estratégias e oportunidade* (2007); CEFA/FCG, 3ª edição; página 106
101. DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 62 e 63

102. *“Em matéria de produção agrícola, a agricultura familiar de pequena escala continua a ser um fenómeno de resistência em Portugal. A horta é o seu exemplo mais expressivo e comum, multiplicando-se numa grande diversidade de contextos geográficos, populares e eruditos.”* in DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição; página 104

103. Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 129

104. Reserva Agrícola Nacional: *“A delimitação das áreas integradas na RAN, no PDMB (...) tendo como principal objectivo a protecção eficaz das áreas constituídas por solos com maiores capacidades agrícolas, e que se mostrem mais vocacionados para a actividade agrícola moderna e racional. (...) a Reserva Agrícola Nacional, (...) é o conjunto das áreas que, em virtude das suas características morfológicas, climáticas e sociais, apresentam maiores potencialidades para a produção de bens agrícolas.”*; Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; Página 102

105. Reserva Ecológica Nacional: *“Reserva Ecológica Nacional (REN) com a finalidade de possibilitar a exploração de recursos e a utilização do território com salvaguarda de determinadas funções e potencialidades, de que dependem o equilíbrio ecológico e a estrutura biofísica das regiões. (...) a REN como sendo um instrumento fundamental, no domínio do ordenamento do território, para a preservação dos ecossistemas naturais.*

O estabelecimento destas Reservas veio a revelar-se de uma importância acrescida relativamente aos objectivos perseguidos por cada uma. Com efeito para além da protecção concreta dos solos integrados em cada uma delas, possibilitou a preservação em grande parte das características paisagísticas de áreas relevantes do território concelhio, deixando em aberto a oportunidade que agora se apresenta de proceder ao estudo integrado das áreas que com o decorrer dos anos se têm vindo a revelar de importância acrescida.

Refira-se, neste contexto, a elaboração, no âmbito da revisão do PDMB, da Carta de Estrutura Ecológica Municipal, onde se identificam e protegem os recursos e valores naturais e culturais relevantes, e os sistemas indispensáveis à utilização sustentável do território.” Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; Página 102 e 103

106. Idem; página 104

107. Idem; página 103

108. Idem; página 124

109. Idem; página 125

110. *“No que concerne ao Parque da Ponte, procedeu-se a um estudo integrado para a criação de uma ampla zona de desporto e de lazer, que incluirá o Parque da Ponte e a área Sul do Parque de Exposições, no sentido de criar uma nova centralidade na cidade de Braga. A intervenção neste espaço, tem como objectivo, dotar esta área de um conjunto de serviços ao nível social, desportivo e cultural. Ao mesmo tempo, procurar-se-á requalificar o Parque da Ponte e o Parque de Campismo que lhe está contíguo, no sentido de o tornar mais atractivo para os cidadãos nomeadamente para a população mais jovem.”*; Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 112

“Decorrendo da maior facilidade de acesso à informação e da deslocação de muitos cidadãos para zonas progressivamente mais afastadas da cidade começa a sentir-se, por força do aumento da massa crítica, mesmo nas áreas que até agora se consideravam rurais, a exigência de novas áreas verdes e espaços públicos bem como o tratamento de muitos espaços já existentes mas aos quais nunca havia sido dada real importância. (...) O projecto de novos parques urbanos, como o Parque Norte e o Parque do Monte Picoto, e a requalificação do Parque da Ponte/S. João, é um sinal evidente da tentativa de concretizar o objectivo de dotar a cidade de uma melhor qualidade ambiental e de novos espaços de lazer.”; Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 99 e 100

9. BIBLIOGRAFIA

- . AMANTE, Ana Tavares da Ponte Teixeira (2002), A rede viária como elemento estruturante do espaço urbano: EN 206, um caso de estudo, Porto

 - . ARAGÃO, Marta Chacim de Araújo Rodrigues (2007), A forma urbana enquanto suporte de uma identidade, Análise da morfologia urbana dos aglomerados do concelho de Nisa, Porto

 - . ASCHER, François (1995), Métapolis ou l'avenir des villes, Éditions Odile Jacob, Paris

 - . AUGÉ, Marc (1992), Não-lugares, introdução a uma antropologia da sobremodernidade, 90 Graus Editora, Lisboa

 - . BARCELOS BRAGA FAMILICÃO GUIMARÃES, QUADRILÁTERO URBANO, para a competitividade, a inovação e a internacionalização. PROGRAMA ESTRATÉGICO DE COOPERAÇÃO, Outubro 2008

 - . BOURDIN, Alain (2011), O Urbanismo depois da crise, Livros Horizonte, Lisboa

 - . BRITO, Sandra da Mouta (2005), As formas do espaço público nos novos territórios do urbano. A estrutura urbana de Braga, Prova final para a obtenção da licenciatura em arquitectura, FAUP

 - . CRUZ, Mara Carvalho (2010), Do fragmento à memória na obra de Eduardo Souto de Moura: da casa de Baião à casa de histórias Paula Rego, Porto

 - . DIRECÇÃO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO, DIVISÃO DE PLANEAMENTO, RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DA EXECUÇÃO DO PDMB, Maio 2008

 - . DOMINGUES, Álvaro (2006), CIDADE E DEMOCRACIA. 30 anos de transformação urbana em Portugal, Edições Argumentum, Lisboa
-

- . DOMINGUES, Álvaro, “Paisagem e identidade: à beira de um ataque de nervos”, COSTA, Pedro Campos, LOURO, Nuno (2008), Duas linhas, pp. 24-56

 - . DOMINGUES, Álvaro (2009), A RUA DA ESTRADA, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição

 - . DOMINGUES, Álvaro (2011), VIDA NO CAMPO, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, Porto, 1ª edição

 - . ESPOSITO, Antonio, LEONI, Giovanni (2003), Eduardo Souto de Moura, Editorial Gustavo Gili, Milão

 - . FERNANDES, Mário Gonçalves (2005), Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal: Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926, FAUP Publicações, Porto

 - . JACKSON, John Brinckerhoff (1994), Las carreteras forman parte del paisaje, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

 - . JENKS, Mike, BURTON, Elizabeth, WILLIAMS, Katie (1996), The Compact City, a sustainable urban form?, E & FN SPON, Taylor and Francis Group, London

 - . KOOLHAAS, Rem (2010), Três textos sobre a cidade. Grandeza, ou o problema do grande, A cidade genérica, Espaço-lixo, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

 - . LEGATES, Richard T., STOUT, Frederic (1996), The City Reader, Routledge, Taylor and Francis Group

 - . LYNCH, Kevin (1960), The image of the city, Editorial Gustavo Gili, Barcelona

 - . MOLA, Francesco Zamora (2009), Eduardo Souto de Moura architect, Loft

 - . MUMFORD, Lewis (1961), The City in History – its origins, its transformations and its prospects,
-

- . MUNICÍPIO DE BRAGA, PARCERIA PARA A REGENERAÇÃO URBANA. CENTRO HISTÓRICO DE BRAGA. PROGRAMA DE ACÇÃO, Outubro 2008
- . PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2011), Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa
- . PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2007), Políticas Urbanas – tendências, estratégias e oportunidades, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa
- . ROWE, Collin (1978), COLLAGE CITY, The MIT Press, Cambridge, Mass.
- . s/ autor (2008), Eduardo Souto de Moura 2008, Caleidoscópio, Coleção Arquitecturas – Estádio de Braga
- . s/autor, Eduardo Souto de Moura, Loft publications, Dinalivro 2004
- . s/autor, Eduardo Souto de Moura (1994), Editora Blau, editado por Luiz Trigueiros, textos de Antonio Angelillo e Paulo Pais
- . SILVA, Gonçalo Morgado da (2007), Uma interpretação da cidade contemporânea: a influência da imagem na/da arquitectura, Porto
- . vários autores, JORGE, Vítor Oliveira, coordenador (2003), ARQUITECTANDO ESPAÇOS: DA NATUREZA À METAPOLIS, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Departamento de Ciências e Técnicas do Património (DCTP); Centro de Estudos Arqueológicos Das Universidades de Coimbra e Porto (CEAUCP) (Fundação para a Ciência e a Tecnologia), Porto/Coimbra
- . VENTURI, Robert, BROWN, Denise Scott, IZENOUR, Steven (1977), Learning from Las Vegas, Editorial Gustavo Gili, Barcelona
-

. CRÉDITOS DE IMAGENS

Página 5 - fotografia da autora

ABSTRACT

1. “Nem lugar nem não-lugar: o site da Arrábida, ensaio de análise hipertextual aplicado às neo-aglomerações urbanas”; fonte: commons.wikimedia.org

INTRODUÇÃO

1.1 - elemento produzido no âmbito da unidade curricular de Projecto V pelas alunas Cláudia Sousa, Gabriela Amorim, Joana Pereira, Margarida Leão, e Teresa Dias; ano lectivo 2010/2011; FAUP

1.2 - elemento produzido no âmbito da unidade curricular de Projecto V pelas alunas Cláudia Sousa, Gabriela Amorim, Joana Pereira, Margarida Leão, e Teresa Dias; ano lectivo 2010/2011; FAUP

Página 16 - fotografias da autora

Página 18 - fotografias da autora

Página 20 - fotografias da autora

2. A INTRODUÇÃO DA MACROESTRUTURA VIÁRIA NO TERRITÓRIO

Página 30 - fotografias da autora

Página 34 - fotografias da autora

3. O POTENCIAL DAS VIAS ARTERIAIS

3.1.1 - fotografias da autora

3.1.2 - fotografias da autora

3.1.3 - fotografias da autora

3.2.1 - fotografias da autora

3.2.2 - fotografias da autora

3.2.3 - fotografias da autora

3.2.4 - fotografias da autora

4. O CASO DE ESTUDO:

4.1 - Google Earth

4.1.1 - Google Earth

4.1.2 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 5

4.1.3 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 5 (alterada)

4.1.4 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 5

4.1.5 - Google Earth

4.1.6 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 82

4.1.7 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 84

4.1.8 - Google Earth

4.1.9 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; página 6

4.1.10 - Google Earth

4.1.11 - CEAU/FAUP (2009), Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte, PROT. n, FAUP, Porto (documento interno)

- 4.1.12 - CEAU/FAUP (2009),Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte,PROT. n, FAUP, Porto (documento interno)
- 4.1.13 - Carta de edificado executada sobre Carta Militar, 1948; FLUP, Departamento de Geografia
- 4.1.14 - Carta de edificado executada sobre Carta Militar, 1995; FLUP, Departamento de Geografia
- 4.1.15 - Carta de edificado executada sobre Cartografia, 1999; Cartografia 1999; Câmara Municipal de Braga, Braga
- 4.1.16 - Carta de edificado executada sobre Cartografia, 2008; Cartografia 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga
- 4.1.17 - Carta Militar de 1948
- 4.1.18 - Carta Militar de 1995
- 4.1.19 - Cartografia de 2000
- 4.1.20 - Cartografia de 2008
- 4.2.1 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 15
- 4.2.2 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 15
- 4.2.3 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 10
- 4.2.4 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 16 e página 11
- 4.2.5 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 13
- 4.2.6 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 17
- 4.2.7 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 55
- 4.2.8 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 60 e página 20
- 4.2.9 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 27
- 4.2.10 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 29
- 4.2.11 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 23
- 4.3.1 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 87
- 4.3.2 - CEAU/FAUP (2009),Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte,PROT. n, FAUP, Porto (documento interno)
- 4.3.3 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 135
- 4.3.4 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 135
- 4.3.5 - Google Earth
- 4.3.6 - Google Earth
- 4.3.7 - Excertos das Cartas Militares de 1948 e 1995
- 4.3.8 - Esquemas da autora (com base na cartografia de 2008)
- 4.3.9 - Esquemas de relação da hierarquia viária para Dume; excerto realizado sobre a Cartografia de 2008
- 4.3.10 - Esquemas de relação da hierarquia viária com a malha edificada para Dume; excerto da Carta de edificado de 2008
- 4.3.11 - Esquemas de relação das diferentes hierarquias viárias para Dume; excerto realizado sobre a Cartografia de 2008
- 4.3.12 - Esquemas de relação das diferentes hierarquias viárias com a malha edificada para Dume; excerto da Carta de edificado de 2008
- 4.3.13 - Google Earth
- 4.3.14 - fotografias da autora
- 4.3.15 - Google Earth
- 4.3.16 - fotografias da autora
- 4.3.17 - Google Earth

O POTENCIAL DA REDE VIÁRIA ARTERIAL

4.3.18 - fotografias da autora

4.4.1 - Google Earth

4.4.2 - Excerto da Carta de Edificado realizada sobre a Carta Militar de 1948; FLUP, Departamento de Geografia

4.4.3 - Excerto da Carta de Edificado realizada sobre a Carta Militar de 1995; FLUP, Departamento de Geografia

4.4.4 - Excerto da Carta de Edificado realizada sobre a Cartografia de 1999; CMB

4.4.5 - Excerto da Carta de Edificado realizada sobre a Cartografia de 2008; CMB

4.5.1 - fotografias da autora

4.5.2 - fotografias da autora

4.5.3 - fotografias da autora

4.5.4 - fotografias da autora

4.5.5 - fotografias da autora

4.5.6 - fotografias da autora

4.5.7 - fotografias da autora

4.5.8 - fotografias da autora

4.5.9 - fotografias da autora

4.5.10 - fotografias da autora

4.5.11 - fotografias da autora

5. O POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE ESTUDO. A SUA IMPORTÂNCIA PARA UMA ESTRUTURA GLOBAL DE CIDADE

5.1 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 123

5.1.1 - imagem da autora (manipulado sobre base do Google Earth)

5.1.2 - imagem da autora (manipulado sobre base do Google Earth)

5.1.3 - imagem da autora (manipulado sobre base do Google Earth)

5.1.4 - imagem da autora (manipulado sobre base do Google Earth)

5.1.5 - imagem da autora (manipulado sobre base do Google Earth)

5.2.1 - CEAU/FAUP (2009), Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte, PROT. n. FAUP, Porto (documento interno)

5.2.2 - CEAU/FAUP (2009), Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte, PROT. n. FAUP, Porto (documento interno)

5.2.3 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 37

5.4.1 - Relatório da avaliação da execução do PDMB, Maio 2008; Câmara Municipal de Braga, Braga; página 130

5.4.2 - PDM, Carta de Ordenamento; CMB, (<http://sig.cm-braga.pt/pdmweb/framesetup.asp>), consultado em 24/11/2011

5.4.3 - PDM, Carta de Condicionantes; CMB, (<http://sig.cm-braga.pt/pdmweb/framesetup.asp>), consultado em 24/11/2011

5.4.4 - PDM, Carta de Zonamento Florestal; CMB, (<http://sig.cm-braga.pt/pdmweb/framesetup.asp>), consultado em 24/11/2011

5.4.5 - “Parque Urbano a Norte da Cidade de Braga - planta de localização e zonamento da proposta, 1999”; Câmara Municipal de Braga, 1999, Braga

5.4.6 - “Plano de Urbanização de Real/Dume, 2004”; Câmara Municipal de Braga, 2004, Braga

5.4.7 - “Plano de Urbanização de Real/Dume, 2004”; Câmara Municipal de Braga, 2004, Braga

5.4.8 - “Plano de Urbanização de Real/Dume, 2004”; Câmara Municipal de Braga, 2004, Braga

6. REFLEXÃO FINAL

6.1 - imagem da autora