

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

REDE VIARIA Y TERRITORIO EN EL “VALE DO AVE”

LA RED DE NIVEL INTERMEDIO COMO ESTRUCTURA DEL PAISAJE EN EL NW PORTUGUÉS

TESIS DOCTORAL EN URBANISMO / 2010

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

Universidad Politécnica de Catalunya

SARA SUCENA-GARCIA

DIRECTOR: Prof. Arq. Francisco Javier Monclús

CO-DIRECTOR: Prof. Arq. Manuel Fernández de Sá (FA-UP, Portugal)

CAPÍTULO 2

Rede Viária e Modelo de Povoamento
Red Viaria y Modelo de Urbanización

Apesar da forte industrialização da área, não se assistiu a um "abandono dos campos" (...), em troca de um emprego na fábrica. O padrão disperso da distribuição da população, as estruturas agrárias do Vale do Ave e a posterior industrialização também difusa (...) conduziram ao cenário actual: (...) o habitante do Vale do Ave não vive no «campo» nem na «cidade», não é agricultor ou camponês, nem operário ou empregado de escritório, porque é tudo simultaneamente.

Maria Madalena Magalhães, 1984:8,9

2. Rede Viária e Modelo de Povoamento

Compreender o Sistema Urbano do Ave a partir da rede viária significa observar e tentar perceber por que, perante uma teia tão densa e aparentemente tão indiferenciada de «caminhos», uns foram ocupados pela edificação e outros não, ou uns foram-no mais do que outros. Ultrapassar uma primeira leitura da homogeneidade territorial implica introduzir outros dados que possam explicar as direcções privilegiadas pela urbanização, condição que, depois de avaliar contributos mais elementares como a presença de água e a topografia, induz a procura de factores de diferenciação noutros referentes – de ordem cultural, socioeconómica. Perceber o *povoamento* – síntese interrelacionada de todos esses aspectos no *sítio* – parece-nos um modo sintético de perceber o conjunto.

Falar em *povoamento* significa falar em *habitar o espaço*. Em entretecer relações com o espaço geográfico, retirando-o da sua *neutralidade*, dando-lhe significado(s), transformando-o em «lugar». Por isto, *povoamento* tem subjacente a relação com as formas/modos de vida, que através dele se concretizam espacialmente; dá-nos uma imagem física, por um lado; cultural, por outro; revela-nos o acto de apropriação, formalmente exteriorizado através de específicas relações estabelecidas entre elementos naturais e humanos. *Ler o povoamento* ao longo do tempo permite-nos perceber as constâncias que o representam num *modelo* de ocupação espacial – a que com frequência chamamos *modelo de urbanização* – e, a partir dele, as irregularidades, as que avisam a crise passageira e não o põem em causa, ou a crise existencial que antecede mudanças de paradigma e de modelo. Como "*produto social*", é também de *paisagem* que falamos quando referimos a mutação do modelo (de urbanização), um facto que, igualmente, se altera e reflecte os paradigmas através da sua morfologia(s) (Capel, 2002).

Reflectindo esta matéria no espaço concreto do Ave, o subcapítulo 1 – "*Elementos básicos de construção da paisagem*" – enfatiza a componente física da paisagem através dos elementos de *forma*. Afirma-se, em primeiro lugar, a importância da topografia e da hidrografia na fundação do que viremos a designar como *modelo de povoamento tradicional*, para logo se atribuir valor igualmente fundacional ao «caminho». Não recusando, a nenhum deles, prioridade no «desenho» da forma da paisagem, caracterizada pela disseminação dos edifícios e das actividades no espaço, será, contudo, neste último que nos centramos para identificar algumas das muitas

2. Red Viária y Modelo de Urbanización

Comprender el Sistema Urbano del Ave a partir de la red viaria significa observar e intentar percibir, por qué, a lo largo de una malla tan densa y aparentemente tan indiferenciada de «camino», unos han sido ocupados por la edificación y otros no, o unos lo han sido más que otros. Sobrepasar una primera lectura de la homogeneidad territorial implica introducir otros datos que puedan explicar las direcciones privilegiadas por la urbanización, condición que, después de evaluar contribuciones más elementales como la presencia del agua y la topografía, induce la búsqueda de factores de diferenciación en otros referentes – de orden cultural, socioeconómico. Comprender el *poblamiento* – síntesis interrelacionada de todos esos aspectos en el *sitio* – nos parece un modo sintético de comprender el conjunto.

Hablar de *poblamiento* significa hablar de *habitar el espacio*. De entretejer relaciones con el espacio geográfico, retirándolo de su *neutralidad*, dándole significado(s), transformándolo en «lugar». Por ello, el *poblamiento* tiene subyacente la relación con las formas/modos de vida, que a través de él se concretan espacialmente; nos da una imagen física, por un lado; cultural, por otro; nos revela el acto de apropiación, formalmente exteriorizado a través de específicas relaciones establecidas entre elementos naturales y humanos. *Leer el poblamiento* a lo largo del tiempo nos permite comprender las constantes que lo representan en un *modelo* de ocupación espacial – al que frecuentemente llamamos *modelo de urbanización* – y, a partir de él, las irregularidades, las que avisam la crisis pasajera y no lo ponen en duda, o la crisis existencial que antecede cambios de paradigma y de modelo. Como "*producto social*", es también de *paisaje* que hablamos cuando referimos la mutación del modelo (de urbanización), un hecho que, igual, cambia y refleja los paradigmas a través de su(s) morfología(s) (Capel, 2002).

Reflejando esta materia en el espacio concreto del Ave, el subcapítulo 1 – "*Elementos básicos de construcción del paisaje*" – enfatiza el componente físico del paisaje a través de elementos de *forma*. Se afirma, en primer lugar, la importancia de la topografía y de la hidrografía en función de lo que iremos a designar como *modelo de urbanización tradicional*, para luego atribuir valor igualmente fundacional al «camino». Sin rechazar a ninguno de ellos, prioridad en el «diseño» de la forma del paisaje, caracterizado por la diseminación de los edificios y de las actividades en el espacio, será, a pesar de todo, en este último, que nos centramos para identificar algunas de

Red viária y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viária de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

configurações naquela contidas. Representando na designação de «caminho» a rede de percursos – caminhos/estradas/ruas –, que profusamente se distribui no território em todas as direcções e faz sobressair o *patchwork* das pequenas e irregulares parcelas que o compõem, é através desse elemento e do papel que se lhe atribui no tempo, na relação com a implantação da edificação e actividades, que se procura identificar e apresentar um *percurso de construção da paisagem* urbanizada. Inicialmente não se reconhece a força da «linha» como *ordenadora*, sendo antes a topografia e a hidrografia a *dirigir* a ocupação do espaço; gradualmente aquela afirma-se na proporção da importância conferida ao automóvel, até que a forma da paisagem actual soma, a essas, outras lógicas que já não se explicam essencialmente em nenhum daqueles elementos morfológicos, nem sequer naquele território concreto.

O subcapítulo 2 – “Os caminhos e o modelo de povoamento tradicional: a dispersão” –, estabelecendo uma relação mais directa entre rede viária e aquele primeiro modelo de urbanização, retrocede ao momento do relativo equilíbrio entre os três elementos estruturantes da *forma geral* da paisagem para mostrar o que essencialmente justifica a *forma micro*: uma intrínseca interrelação entre actividades – habitação, indústria e agricultura – que reúne *economia, sociedade e cultura de modo singular*. O “*triângulo das actividades produtivas*”, como o designam Portas *et al* (1990), que supõe uma determinada expressividade espacial (mas não a define) e representa uma espécie de módulo interrelacional espacialmente abstracto (pois por si só não confere forma), é, no entanto, um articulado essencial na organização e configuração espacial. A importância do *espaço não edificado* como componente intrínseca da paisagem urbana contemporânea é aí que radica a sua existência como parte do *facto construído*; e é também àquele que se deve o princípio da «forma única» – das parcelas e, depois, da paisagem (pela sua soma) – o que explica a quase indescrevível diversidade formal do contexto micro e que só mais recentemente os processos de parcelamento tendem a quebrar através da subdivisão da parcela em partes iguais, adequada à «construção em série». A forte componente cultural implicada no “*triângulo*” justifica, então, a descrição do modelo produtivo nas características socioeconómicas que essencialmente o representam, a qual se faz através de uma exposição faseada no tempo (contando, afinal, o desenvolvimento da indústria têxtil) em que aquele modelo constitui o fio condutor de um outro *percurso de construção da paisagem* do Ave, ao longo de cerca

las muchas configuraciones existentes en aquél. Representando en la designación de «camino» la red de recorridos – caminos/carreteras/calles –, que profusamente se distribuye en el territorio en todas las direcciones y hace sobresalir el *patchwork* de las pequeñas e irregulares parcelas que lo componen, es a través de ese elemento y del papel que se le atribuye en el tiempo, en relación con la implantación de la edificación y actividades, que se intenta identificar y presentar un *recorrido de construcción del paisaje* urbanizado. Al principio no se reconoce la fuerza de la «línea» como *ordenadora*, siendo antes la topografía y la hidrografía las que *dirigen* la ocupación del espacio; gradualmente aquella se afirma en proporción de la importancia dada al automóvil, hasta que la forma del paisaje actual suma, a esas, otras lógicas que ya no se explican esencialmente en ninguno de aquellos elementos morfológicos, ni siquiera en aquel territorio concreto.

El subcapítulo 2 – “Los caminos y el modelo de urbanización tradicional: la dispersión” –, estableciendo una relación más directa entre red viaria y aquel primer modelo de urbanización, retrocede al momento del relativo equilibrio entre los tres elementos estructurantes de la *forma general* del paisaje para mostrar lo que fundamentalmente justifica la *forma micro*: una intrínseca relación entre actividades – vivienda, industria y agricultura – que reúne *economía, sociedad y cultura de modo singular*. El “*triángulo de las actividades productivas*”, como lo designa Portas *et al* (1990), que supone una determinada expresividad espacial (pero no la define) y representa una especie de módulo de interrelación especialmente abstracto (pues por sí mismo no atribuye forma), es, sin embargo, un articulado esencial en la organización y configuración espacial. La importancia del *espacio no edificado* como componente intrínseco del paisaje urbano actual es en donde radica su existencia como parte del *hecho construído*; y es también aquél que se debe el principio de la «forma única» – de las parcelas y, después, del paisaje (por su suma) –, el que explica la casi indescriptible diversidad formal del contexto micro y que solo más recientemente los procesos de parcelación tienden a romper a través de la subdivisión de la parcela en partes iguales, adecuada a la «construcción en serie». El fuerte componente cultural implicado en el “*triángulo*” justifica, por lo tanto, la descripción del modelo produtivo en las características socioeconómicas que esencialmente lo representan, lo cual se hace a través de una exposición dividida en el tiempo (contando, al final, el desarrollo de la industria textil) en que ese modelo construye el hilo conductor de otro

de um século. Em simultâneo, essa composição temática sugere e sustenta a concretização de algumas formas espaciais que o «caminho» mais ou menos organiza, e no subcapítulo anterior se referiram mais abstractamente, agora denotando mais evidentemente a sua importância estruturante no contexto do concreto modelo de urbanização.

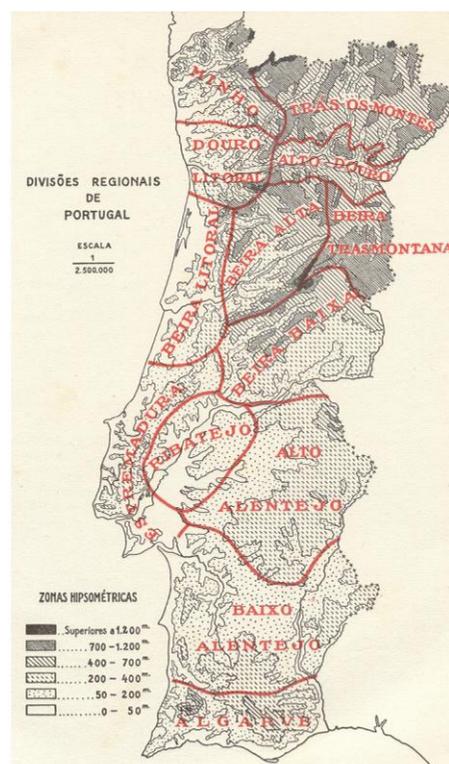
O subcapítulo 3 – “*Os acessos e o modelo de povoamento contemporâneo: a nova dispersão e a concentração*” – revela, no território físico, a consequência da alteração de paradigma que marca o final do século XX. A importância da mobilidade individual, das tecnologias de comunicação, a globalização económica e cultural são alguns dos aspectos que mais evidentemente o representam; mas não é imediato o seu significado espacial. A dimensão das mudanças operadas, que também significa *volatilidade*, e a inusitada extensão espacial, que se faz mais da quantidade de pequenas transformações, do que de um grau elevado de grandes e poucas modificações, torna mais demorada a percepção da mutação de modelo e mais difícil a identificação das características que suportam a distinção e a definição do seguinte. O desfasamento dos tempos de mudança inerente aos diferentes aspectos que a denotam acresce também na dificuldade da individualização do modelo emergente, sendo cada vez mais evidente um funcionamento territorial de carácter sistémico em que tudo interfere com tudo, mas não em simultâneo. Por outro lado, a recente interdependência *global* intensifica a força da variável temporal e a incerteza dos efeitos das metamorfoses, onde o espaço das reacções *particulares* pode configurar expressões inesperadas e um *todo* feito de figuras irreconhecíveis. No Ave, a mudança aconteceu nas últimas décadas e o processo reconhece-se: da clareza de um *primeiro* modelo, (a)firmado no tempo e no espaço com uma *forma* própria, entra-se na ambigüidade gerada pelo (ir)reconhecimento de muitas formas que são, afinal, muitas respostas a muitas perguntas, sobretudo de índole individual e egocêntrica; o modelo vigente miscigena-se, então, em variáveis que afirmarão o que emerge e que, concretizado na teoria, na tendência e no desejo, tarda, pelo menos com equivalente clareza física, em revelar-se no território real.

recorrido de la construcción del paisaje del Ave, a lo largo de, aproximadamente, un siglo. Simultáneamente esa composición temática sugiere y soporta la concreción de algunas formas espaciales que el «camino» más o menos organiza, y en el subcapítulo anterior se han referido de una manera más abstracta, ahora denotando de una forma más evidente su importancia estructurante en el contexto del concreto modelo de urbanización.

El subcapítulo 3 – “*Los accesos y el modelo de urbanización contemporáneo: la nueva dispersión y la concentración*” – revela, en el territorio físico, la consecuencia de la alteración del paradigma que marca el final del siglo XX. La importancia de la movilidad individual, de las tecnologías de comunicación, la globalización económica y cultural son algunos de los aspectos que más evidentemente lo representan; pero no es inmediato su significado espacial. La dimensión de los cambio operados, que también significa *volatilidad*, y la inusitada extensión espacial, que se hace más de la cantidad de pequeñas transformaciones, que de un grado elevado de grandes y pocas modificaciones, vuelve más lenta la percepción del cambio de modelo y más difícil la identificación de las características que soportan la distinción y la definición de lo siguiente. El desfase de las épocas de cambio inherente a los diferentes aspectos que la denotan crece también en la dificultad de la individualización del modelo emergente, siendo cada vez más evidente un funcionamiento territorial de carácter sistémico en el que todo interfiere con todo, pero no de una manera simultánea. Por otro lado, la reciente interdependencia *global* intensifica la fuerza de la variable temporal y la incertidumbre de los efectos de la metamorfosis, donde el espacio de las reacciones *particulares* puede configurar expresiones inesperadas y un *todo* hecho de figuras irreconocibles. En el Ave, el cambio se produjo en las últimas décadas y el proceso se reconoce: de la claridad de un *primer* modelo, (a)firmado en el tiempo y en el espacio con una *forma* propia, se entra en la ambigüedad generada por el (ir)reconocimiento de muchas formas que son, al final, muchas respuestas a muchas preguntas, sobre todo de índole individual y egocéntrica; el modelo vigente se mezcla, por lo tanto en variables que afirmarán lo que emerge y que, concretado en la teoría, en la tendencia y en el deseo, tarda, por lo menos con equivalente claridad física, en revelarse en el territorio real.

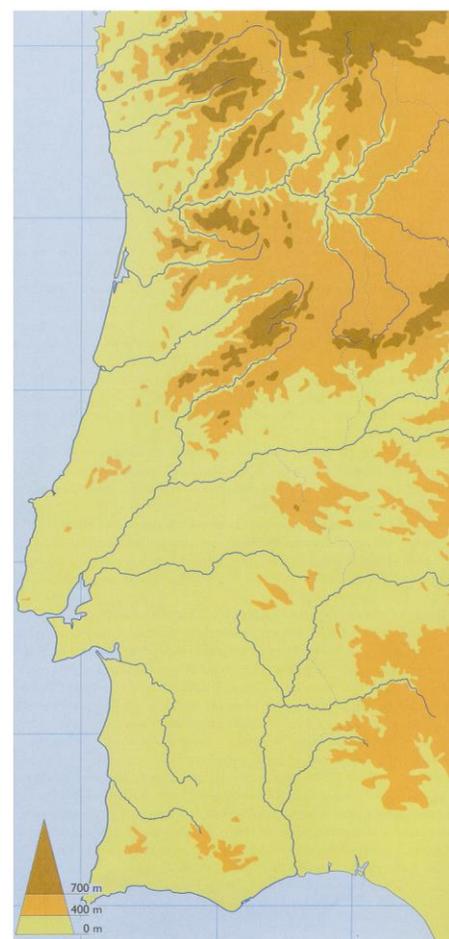
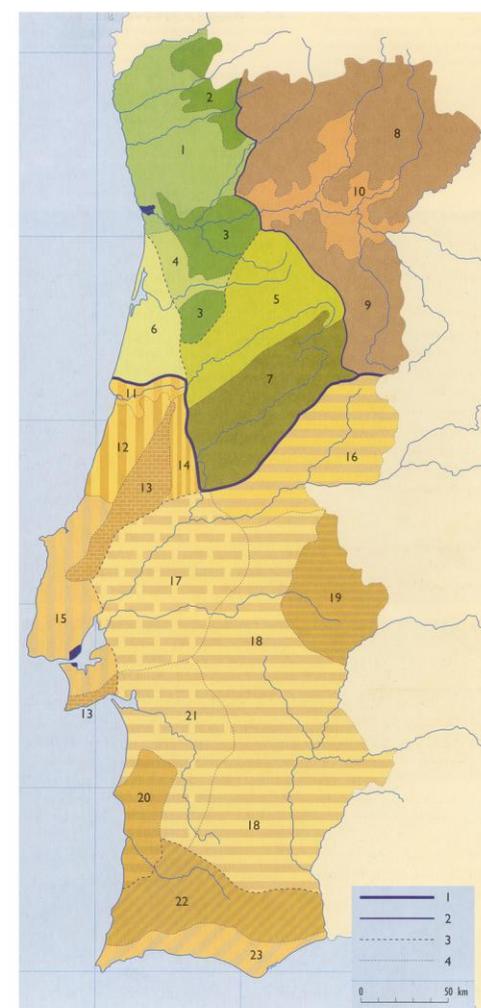
Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



1. Divisões Regionais de Portugal
Fonte: Girão, 1949: 382a

2. Divisões Geográficas
Fonte: Ribeiro, 1991: 173
- Noroeste Atlântico: verdes
- Nordeste Atlântico: castanhos



3. Relevo: cotas 400/700m
Fonte: Ribeiro, 1991: 59

4. Zonas de Altitude: acima do nível do mar, de 200, de 400 e de 700 metros
Fonte: Girão, 1949: 69



2.1. Elementos básicos de construção da paisagem

A Paisagem que interessa a esta Tese é a que contém a edificação como elemento de referência constante; mas é também aquela que se constrói, de modo essencial, com espaços não edificados – «vazios» que se percebem diferentemente a várias escalas e que nessa diversidade desempenham papéis diferentes. Neste subcapítulo, procuramos essencialmente apreender a dimensão macro, embora por força da compreensão do discurso tenhamos por vezes que recorrer a olhares mais próximos do solo. Nestes âmbitos territoriais mais abrangentes três elementos fisicamente presentes se destacam como básicos na construção da Paisagem, dois de carácter natural (mesmo que alterados pelo Homem) – o topografia e a hidrografia – e um terceiro de ordem antrópica – o «caminho». Por vezes é a sua vocação restritiva que se manifesta, impedindo a edificação e condicionando as actividades; por vezes é a sua capacidade de sedução que se impõe e subjuga outras ordens.

Abordamos aqueles *elementos básicos* como factos independentes na exposição que se segue – mas apenas por comodidade de discurso –, nessa individualidade procurando percebê-los na relação com a edificação, de que modo se revelam como princípios de implantação/organização. São, no entanto, factos territoriais frequentemente interdependentes e que explicam «coisas» em conjunto; nessa perspectiva, ocasionalmente juntamos dois, ou os três, na percepção da urbanização e da ocupação do solo. Ainda assim, elegeremos o «caminho» como elemento privilegiado de análise e por isso lhe dedicaremos mais espaço no texto; é a ele que reconhecemos o papel mais directamente organizador da edificação. O relevo e os cursos de água têm uma existência autónoma relativamente ao edifício, que não depende essencialmente da sua presença; mas, o «caminho», enquanto suporte do movimento humano – de atravessamento, de acesso – é pré-condição essencial de todo o edifício e, portanto, fundacional da Paisagem urbanizada que questionamos.

Topografia e hidrografia são os dois factos geográficos naturais mais imediatos da Paisagem a que nos referimos; em conjunto explicam o clima e nesse outro conjunto justificam a vegetação e a vida animal. Neste sentido, interessa-nos perceber a paisagem como o resultado da intervenção antropomórfica em que

"A actividade humana torna-se (...) verdadeiro «agente geológico» (...) capaz de modificar poderosamente os aspectos exteriores da superfície do solo, elaborando uma geografia nova da região onde se manifesta e

colaborando, por assim dizer, na obra divina da Criação." (Girão, 1949:310)

Mas interessa-nos, sobretudo, focar essa dimensão de *"agente geológico"* na relação com o acto urbanizador em expressões territoriais ditas urbanas, i.e. numa específica vertente da apropriação do território. Mantendo esta referência em cenário de fundo, descrevemos em seguida alguns dos factos que mais fortemente caracterizam o espaço da análise. Será uma descrição sumária, mais uma enumeração; e assumirá uma posição subjectiva, orientada para o enquadramento do tema da Tese.

A área que analisamos, por ora genericamente designada Vale do Ave, integra-se em duas regiões geográficas – o *Minho* e o *Douro Litoral* (Im.1) –, de facto, historicamente uma: *"Entre Douro e Minho"*. Amorim Girão, na sua *"Geografia de Portugal"*, usa com frequência esta unidade na descrição de determinadas características, designadamente do povoamento; também Orlando Ribeiro, em *"Portugal: o mediterrâneo e o atlântico"*, assim se lhe refere (Cfr. 1991:173), embora generalizadamente utilize a designação *Noroeste*¹ para descrever realidade semelhante. É, aliás, esta posição geográfica, associada às feições que o Atlântico nela produz distintamente, que leva Ribeiro a precisar essa sua identidade através da expressão *Noroeste Atlântico* por oposição ao *Nordeste Transmontano* e ao *Sul*, afinal as três *"divisões fundamentais da terra portuguesa"* (Im.2) que *"serão dadas pelo contraste entre as influências mediterrâneas e atlânticas e, nestas, pela sua atenuação com o afastamento do litoral."* (Ribeiro, 1991:172)

Apesar da capacidade transformadora do homem, há factos naturais cuja força apenas parcialmente se domina e cuja presença marca e condiciona a apropriação do território. O relevo e os cursos de água (Im.3-4), como dissemos, são esse tipo de manifestações, factos de forma física elementares que condicionam o clima, a temperatura e os ventos, a densidade atmosférica e as chuvas, e, afinal, as espécies e formas de vida² – a vegetação, os animais e o homem, a sua maior ou

¹ Explica o autor (1991:177) que a designação de *Noroeste* se refere, na correspondência com o mapa de Portugal apresentado como Im.2, a um conjunto de áreas aí identificadas com diferente numeração: 1. *Entre Douro e Minho*; 2. *Montanha do Minho*; 3. *Montanhas do norte da Beira e do Douro*; 4. *Terras de média altitude da Beira Litoral* e 6. *Beira Litoral*.

² Segundo Ribeiro, as linhas topográficas dos 400 e dos 700m (Im.3) *"constituem os dois principais limites mediterrâneos de altitude"* directamente relacionados com a exigência e capacidade de sobrevivência da vegetação (determinadas espécies são típicas de um, outras típicas de outro e inexistentes no anterior), mas que afectam também as condições de ocupação humana, por exemplo, o dos 700m denotador de *"um ambiente natural e humano de montanha"* (Ribeiro, 1991:59).

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

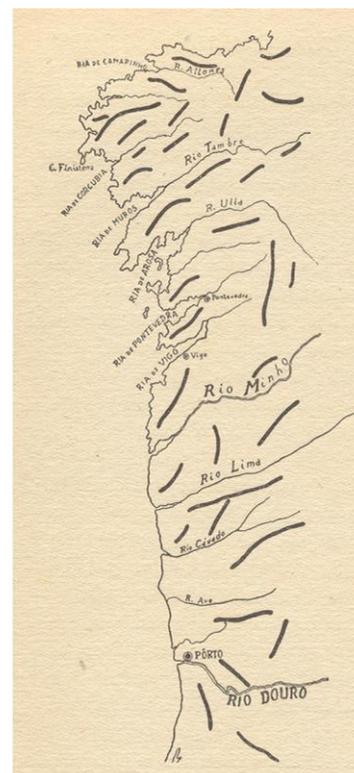
La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

5. Alinhamentos montanhosos e acidentes litorais da Galiza e Norte de Portugal

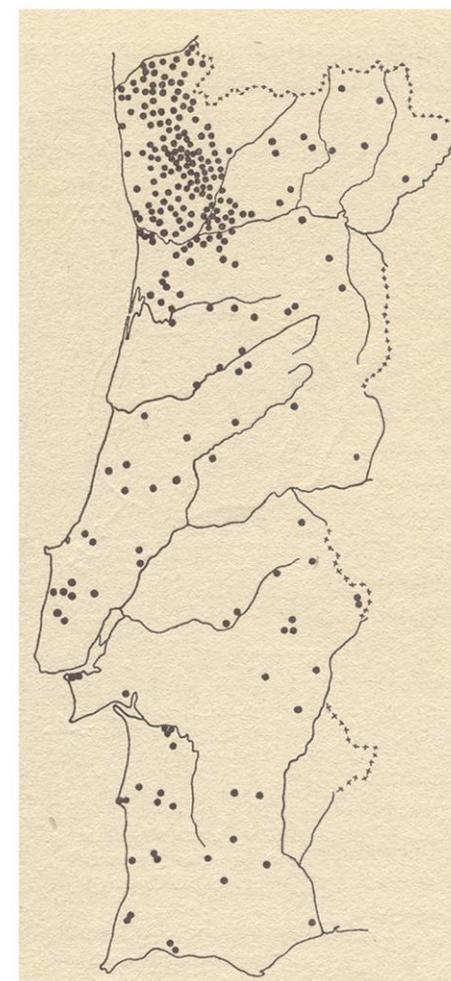
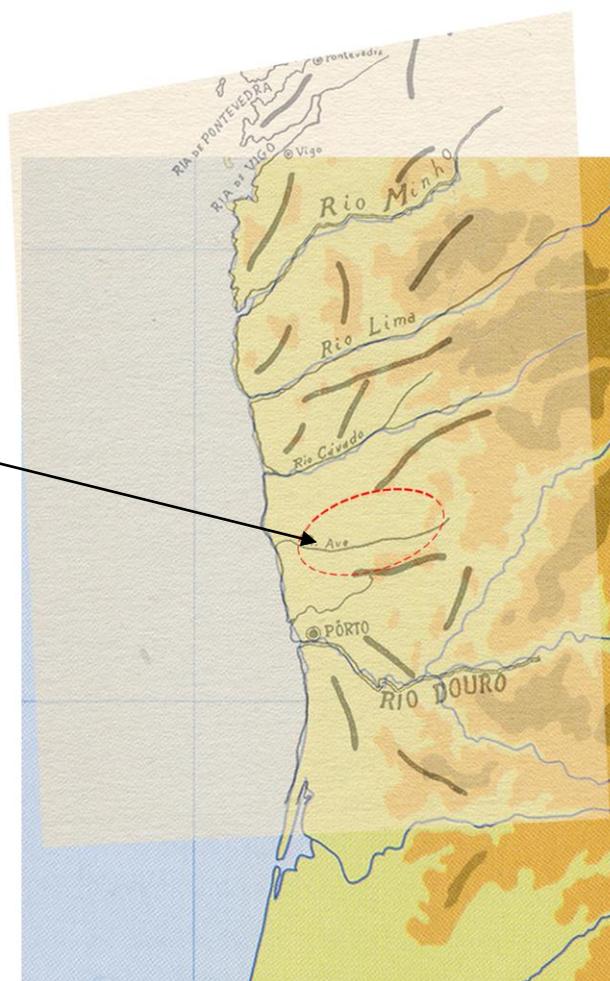
Fonte: Girão, 1949: 112

6. Tectónica e Orografia

Fonte: Girão, 1949: 48a



Sistema Urbano do Ave



7. O Sistema Urbano do Ave sobre os alinhamentos montanhosos de A. Girão (1949:112) e as curvas de nível de 400 e 700m de O. Ribeiro (1991:59)

Fonte: Elaboração própria a partir de Girão (1949:112) e Ribeiro (1991:59)

8. A localização dos castros no Noroeste

Fonte: Carta Proto-histórica de Portugal, 1949:216

menor presença e o seu carácter. Estes elementos, claramente distintivos das três personalidades continentais (Ribeiro, 1991), afirmam o *Noroeste Atlântico* por uma grande diversidade, que é menos evidente nas restantes.

Em termos de topografia, ao nível do território nacional continental, a divisão faz-se em duas grandes partes onde o Rio Tejo se constitui como charneira de um território globalmente de baixa altitude: "*mais de 70 por cento do solo está a menos de 400 metros, e menos de 12 por cento acima de 700 metros.*" (Ribeiro, 1991:58) Assim, o Norte e o Sul do Tejo distinguem-se e opõem-se, sendo também a maior altitude razão de distinção entre o Noroeste e o Nordeste, tal como afirma Ribeiro: "*Os relevos de mais de 700 m cingem, pelo interior, o Noroeste*" (Ribeiro, 1991:59) A Im.5-6 e a Im.7 (onde assinalámos esquematicamente o Sistema Urbano do Ave) são explícitas desse enquadramento e dessa «linha» limite, constituindo referência para as considerações que seguidamente se farão.

A hidrografia do *Noroeste Atlântico*, para além da incontornável presença do mar que determinadamente define a individualidade regional, tem também na rede fluvial densa uma marca forte da configuração do solo, dos vincos e delimitações do «terreno»; a humidade é consequência destes factos combinados e atributo desta região, facto precioso para a agricultura diversa e intensa que se pratica e que é também sua característica. Refere Girão, a propósito, que "*depende talvez mais do ar que do solo a cultura de uma dada região (...) [já que] Só a abundância de água permite a cultura intensiva e as mesmas culturas anuais nos mesmos terrenos, como sucede no Noroeste*" (Girão, 1949:316). Certamente tem assim a vida relativamente facilitada o agricultor do Noroeste, suportada numa policultura de *campo-prado*³ (Ribeiro, 1991) que todo o ano produz (sem necessidade de pousio) e onde o milho se destaca como o cereal de eleição. Por outro lado, a densa hidrografia é também suporte de outras actividades económicas e designadamente da industrial que aproveita os cursos de água como força motriz e que tão significativa é no contexto que se estudará seguidamente em maior detalhe (Vale do Ave).

³ Segundo Ribeiro (1991:78,80) o *campo-prado* é uma forma de exploração típica do Noroeste que concilia o campo, "*uma unidade de exploração agrária essencialmente destinada a produzir cereais de pão*" (Ribeiro, 1991:78), com a pastagem no Inverno, aproveitando das abundantes chuvas (e consequente rega) que caracterizam essa geografia.

Favorecendo, portanto, as actividades de subsistência/económicas, são a topografia e a hidrografia que encontramos como fundamento essencial do tipo e forma de ocupação do território, nomeadamente da que é típica do Noroeste: Girão chama-lhe *povoamento-nebulosa* e Ribeiro *povoamento atlântico*, basicamente fundado na dispersão dos edifícios no espaço segundo especificidades de que falaremos adiante. No entanto, curiosidade que aponta uma tendência ancestral para a maior e mais densa urbanização do Noroeste em condições de dispersão, alguns autores encontram nas formas proto-históricas de ocupação do território razões que fundamentam, ou apoiam, a realidade urbanizada de fim do século XX. Nesse contexto de possibilidade não determinista, expomos brevemente os raciocínios complementares dos dois geógrafos a que temos recorrido para ilustrar este subcapítulo.

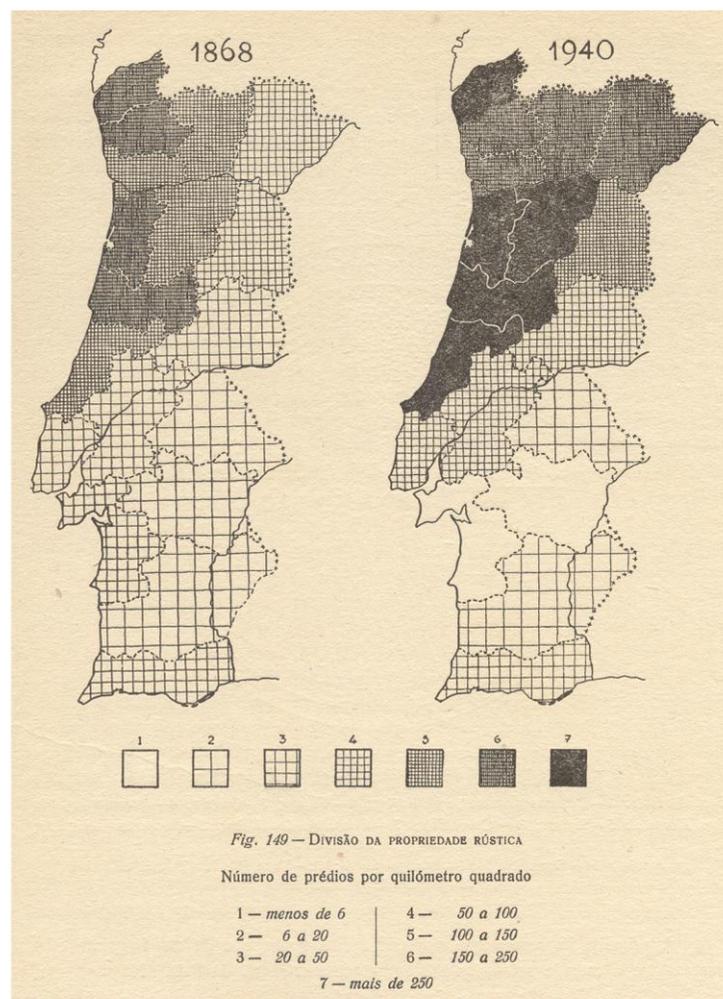
Primordial acto de aglomeração humana, Girão apresenta-nos o *castro* como a primeira expressão de predilecção pelo NW (Im.8), uma «tipologia» de ocupação que se há-de transformar e substituir por outra na sequência da conquista romana. A esse típico modo de vida em «aglomeração», cujas razões de subsistência conduziram para os pontos altos, próximos das linhas de água mas afastados da costa – "*um pouco mais no interior*" (Girão, 1949:217) –, e ocasionalmente para a "*à beira dos rios*" (idem:216), segue-se a maior tendência para a dispersão, também fundada em razões de subsistência. A estabilidade resultante da governação romana e, sobretudo, as regras de tributação inerentes exigiram não apenas a *descida* dos habitantes para as terras mais baixas, como uma nova organização territorial de modo a dar resposta às condições impostas pelo povo dominador, nesse processo se atenuando o sentimento essencial e a forma de vida em comunidade e se instaurando a *dispersão* como estrutura alternativa. Muito claramente sintetiza-o Ribeiro (1991:98):

"No Noroeste, deve-se aos romanos a transformação radical de uma região selvática numa área cultivada e produtiva. As populações castrejas desceram em grande número para os vales (...). À fruição comunitária das terras e das águas, substituíram-se unidades agrárias bem definidas pelas necessidades da tributação, que irão fraccionar-se interiormente em parcelas cultivadas como um todo."

O fraccionamento de solo que a prática de vida assim implica virá também a ser uma característica da área em causa, permanecendo e reforçando-se no tempo como facto distintivo (Im.9); um fraccionamento que resulta na distinção de dois elementos

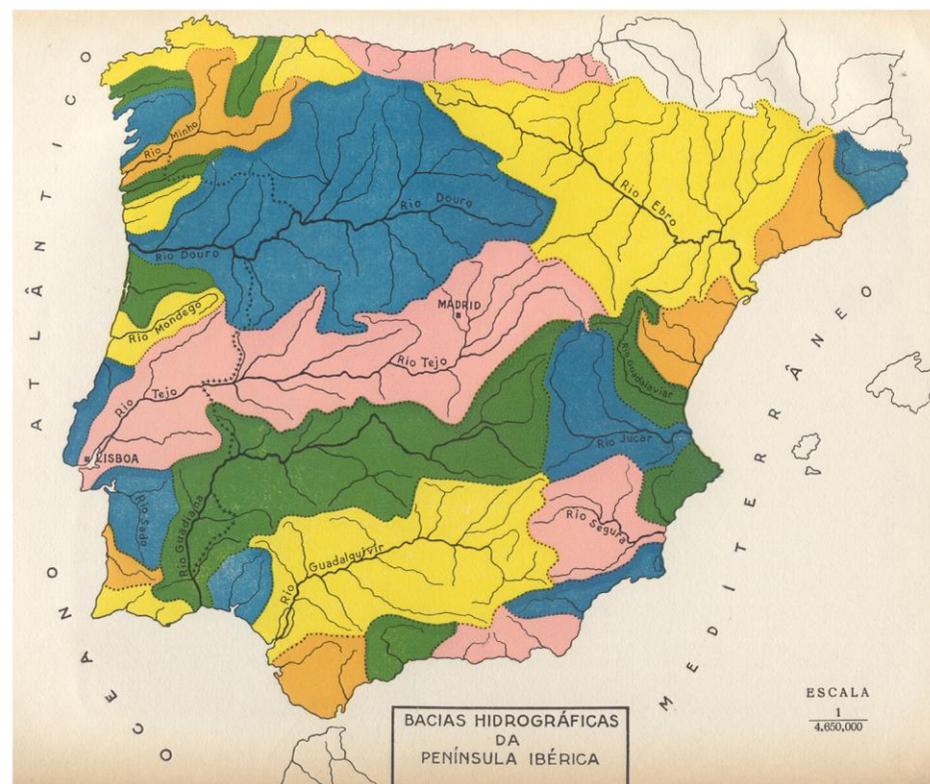
Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



9. A evolução do *minifúndio* no Noroeste

Fonte: Divisão da Propriedade Rústica – Girão, 1949: 318



10. A Bacia Hidrográfica do rio Ave

Fonte: Bacias Hidrográficas da Península Ibérica – Girão, 1949: 136a

indissociáveis – a *parcela* e o *caminho*, este, o espaço entre parcelas, que as separa e lhes dá acesso; aquela, a propriedade que se reconhecerá nas estritas dimensões e na rentabilização máxima: "*Na terra ocupada por gente, numerosa, as glebas são pequenas e bem trabalhadas.*" (Ribeiro 1991:98) O *minifúndio*, como se designa essa "*pequena propriedade rústica*" (Costa; Melo, 1991), é assim expressão daquela condição inicial, resposta local de um território que desde cedo acolheu o maior número de habitantes e foi obrigado repartir-se; mas o minifúndio é também facto social. Revelador de aspectos culturais que assumem a individualidade e a posse da terra como *valor fundador*, a "*pequena propriedade*" denota a aceitação de uma dispersão «imposta» e a substituição do instinto gregário da aglomeração proto-histórica por uma forte e essencial noção de partilha familiar em que "*A vizinhança atenua-se, a família explora a seu talante as leiras que lhe pertencem, [e] a intimidade é maior entre a casa e o campo do que entre aquela e outra próxima.*" (Ribeiro, 1991:142) Neste encadeamento ganha evidência um outro aspecto particular do Noroeste – os limites de propriedade, formas próprias de resguardar os campos "*de gente e gados estranhos e, portanto, expressão de uma economia individualista ou, melhor, familiar*" (Ribeiro, 1991:86). A esta não são indiferentes os tipos de cultura ou as condições de exploração agrícola, e assim aqueles constroem-se muito diversamente em muros, sebes ou árvores⁴, simultaneamente com essa diversidade dando forma ao espaço marginal – o caminho – entre eles. *Minifúndio* e *caminho* constituem, então, peças essenciais da paisagem, onde a pequenez da propriedade, o seu número e encerramento conformam uma rede densa de espaços de circulação que as contornam, ligam e eventualmente atravessam.

Importante ainda na relação entre *minifúndio* e *caminho* e na persistência e evolução formal dessa dependência, é a subdivisão cadastral por herança e sucessão geracional. Pertinente a esse respeito, observa Girão (1949:219) que "*por morte de um proprietário rural no Nordeste, divide-se o mesmo património em tantas parcelas quantos os herdeiros*", sendo ainda mais explícita a imagem sugerida pela citação indirecta de Oliveira Martins: "*na sucessão de um proprietário que tivesse seis campos e seis filhos, não ficava um campo a cada filho, mas a sexta parte de cada um desses campos: em*

⁴ "*Terra regada, terra muito produtiva, terra fechada, são coisas que andam geralmente a par. Por isso os campos-prado do Noroeste são vedados por árvores, as quais não só dividem como servem de complemento a uma economia que realiza, em espaço exíguo, o milagre da variedade.*" (Ribeiro, 1991:86)

vez de seis campos, trinta e seis courelas!" (cit in Girão, Ibid.) Expressão concreta do parcelamento «miúdo», o minifúndio tem, então, implicadas nas suas subdivisões, não somente a crescente diminuição relativa da parcela, como o estreitamento cada vez maior da rede de atravessamentos territoriais. Finalmente, devemos ainda adicionar à imagem que temos vindo a construir a irregularidade das parcelas e dos caminhos, as ondulações horizontais e oscilações verticais que certamente andam associadas a estes processos espontâneos, decorrentes da variação topográfica e da apertada rede hidrográfica. E não podemos deixar de antever uma certa (des)organização da paisagem resultante da articulação de todos os aspectos mencionados, uma característica que nesses traços gerais tipificará a região do Noroeste.

a) O Vale do Ave⁵

O Vale do Rio Ave comunga destes aspectos gerais e recolhe a diversidade que acima descrevemos concretizando-a em feições próprias e em sub-designações que dela pretendem dar conta ao largo do seu curso de cerca de 100kms de extensão⁶ (Gonçalves; Costa, 2002), desde que nasce na Serra da Cabreira, a Este, até que desagua no Atlântico, em Vila do Conde, a Oeste. A sua bacia hidrográfica (1391 km²) é partilhada, na totalidade ou parcialmente, por catorze concelhos, os quais de acordo com as características físicas do espaço natural se subdividem nos três âmbitos territoriais distintos que o arquitecto Paulo Providência (2002) assim sintetiza:

"O Alto Ave caracteriza-se por ser uma zona de montanha, (...) com pequenas áreas de planalto e grandes diferenças de cota para as zonas de vale; o Médio Ave caracteriza-se por ser uma área com a clássica distinção (...) monte com pinheiros/zonas planas com agricultura. O Baixo Ave caracteriza-se essencialmente pela planura e continuidade dos campos agrícolas (...)." (Providência, 2002:144)

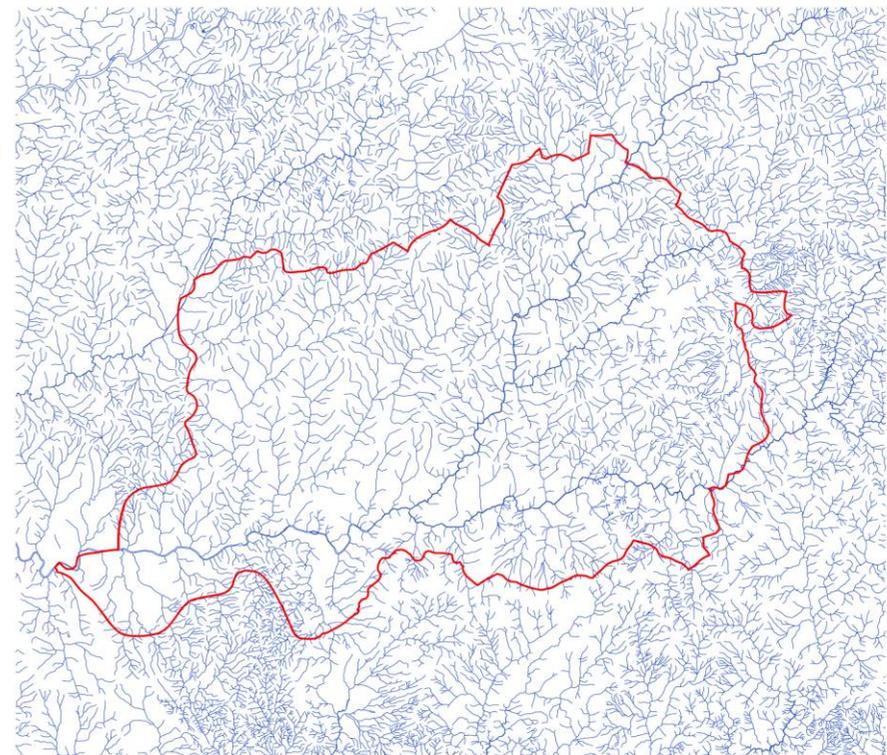
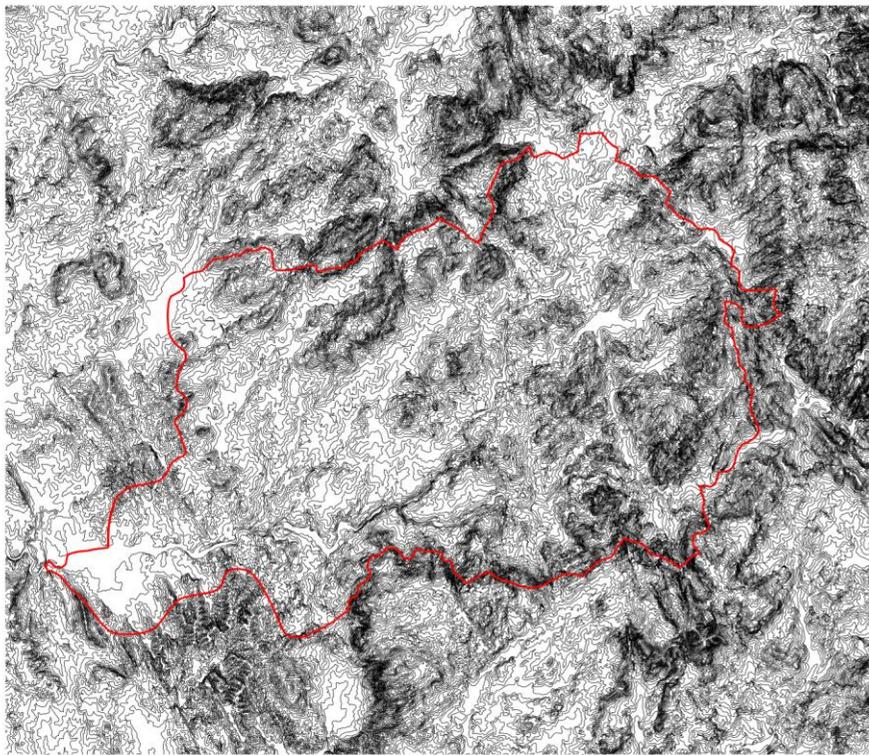
Confirmando este entendimento, já em meados da década de 80 Manuel Fernandes de Sá (1986) estabelecia distinções territoriais no

⁵ Esta expressão na sua designação corrente refere uma região constituída por oito municípios – Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Guimarães, Fafe, Vizela, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso e Trofa (Cfr. *Ave Digital* <http://www.amave.pt/>). Desses, apenas seis são efectivamente banhados pelo rio Ave – Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Guimarães, Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso e Trofa –, que também banha Vila do Conde, o concelho (a Poente) onde desagua, mas cuja posição geográfica extrema e lógicas sócio-funcionais relativamente distintas frequentemente justifica retirar do conjunto.

⁶ De acordo com Afonso (2007:41), o Ave "*é um dos menos extensos rios com foz de mar*", para além de "*apresentar um pequeno caudal e registar o maior declive médio (2,08%) abaixo dos 50m de altitude, numa extensão de 24km (...).*"

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



11-12. Sistema Urbano do Ave: topografia e hidrografia

Fonte: Elaboração própria a partir de base cartográfica cedida pelo CE-FAUP

interior do que então designava como *Médio Ave*⁷ e que, numa percepção ampliada a escalas que permitem captar a relação com a urbanização, justificou a distinção de "3 unidades morfológicas e paisagísticas às quais correspondem sistemas urbanos com características diferenciadas." (Sá, 1986:51) De entre essas, focando a *unidade* territorial que especificamente enquadra o nosso caso de estudo, este arquitecto assim a descreve:

"Finalmente, observa-se uma vasta unidade morfológica e paisagística que é constituída pelas terras baixas dos vales dos rios Ave e Vizela e que, com uma altitude inferior a 300 metros, se encaixa entre a Serra dos Picos a Norte, Serra da Agrela e de Covelas a Sul, e colinas da Penha a nascente." (Sá, 1986:55)

De assinalar, ainda no trabalho de Sá, é a consideração deste âmbito geográfico, morfológico e paisagístico como "conurbação urbana"⁸, facto que nos permite de modo quase natural fazer a ponte para o território geográfico que interessa à presente Tese e que, apesar da diferente nomenclatura, é genericamente coincidente com aquela que trabalhos de investigação recentes designaram *Conurbação não-Metropolitana do Vale do Ave* (CE-FAUP, 2002; Portas *et al*, 2003) e que em páginas seguintes apresentaremos, referindo-a, por simplificação, como *Sistema Urbano do Ave*.

Aproximando-nos assim da geografia concreta que estudaremos, no interior do *Médio Ave* os limites geográficos ajustam-se agora aos da *Conurbação não-Metropolitana*, a denominação para um conjunto de concelhos que se juntam incompletos (relativamente à sua área administrativa)⁹ – Santo Tirso/Trofa, Vila Nova de Famalicão, Guimarães e uma freguesia de Vizela – pela partilha de características que possibilitam e justificam a sua individualização. Assim, ao nível geográfico mais elementar, de constituição hidrográfica e topográfica, o *Sistema do Ave* beneficia de uma rede aquática muito densa, onde o principal rio – Ave – e o seu afluente primordial – Vizela – se destacam por entre a profusão de linhas de água que irregularmente recortam o território¹⁰ (Im.11-12). Reforçando esta característica, a

topografia surge como elemento determinante no estabelecimento de limites naturais através de algumas (mais) fortes pendentes. A demarcação do Sistema do Ave surge claramente acondicionada pelo acentuado relevo nas direcções N-NW, e em particular E-SE (Im.11), prolongando-se ainda que de modo menos cerrado para Sul, em correspondência com as Serra dos Picos (Norte), Serra da Agrela e de Covelas (Sul) e colinas da Penha (Nascente), antes referidas.

A propósito, transcreveremos em seguida a caracterização com que os autores responsáveis pela delimitação da "Conurbação" supra apresentam o seu "Enquadramento físico":

"O sistema do Vale do Ave situa-se num território estruturado pelas bacias dos rios Ave e Vizela, com uma ocupação urbana que se desenvolve até à cota 300. É composto por áreas de fundo de vale associadas ao Ave, relativamente aberto, e ao vale do Vizela, mais encaixado, bem como por uma vasta zona de meia-encosta a noroeste do Ave. Toda esta área é delimitada por formações montanhosas que, como maior ou menor relevo, constituem barreiras físicas à ocupação urbana e definem as fronteiras do sistema."¹¹ (CE-FAUP, 2002: 74-5)

Na verdade, já em 1986, Sá entendia "muito interessante notar que esta distribuição [da população] se processa em perfeito sincronismo com a morfologia deste território, não existindo densidades apreciáveis a partir da altitude de 300 metros" (Sá, 1986:51), uma realidade persistente que se comprova pelas recentes análises territoriais¹² subjacentes à elaboração do *Plano Regional de Ordenamento do Território do Norte* (CEAU-FAUP, 2009), em que são ainda as cotas situadas entre os 200m e os 300m a registar a maioria da implantação edificada. Mesmo assim, cremos ser possível afirmar que na forma geral da organização da urbanização neste Sistema a *topografia* não tem a expressão de um facto restritivo (Im.13-15): a disposição com que os edifícios se estabelecem no território não

referido Vizela. Também importantes são os afluentes deste – os rios Ferro e o Bugio. A título de curiosidade refira-se que o rio Este e o rio Selho constituem, respectivamente, o segundo e o terceiro mais importante afluente do Ave. (Cfr. <http://campus.fct.unl.pt/jcf/projects/vfa/respostas/rioave.html>, 12-04-2010).

¹¹ É também na topografia que se encontram razões para a distinção dos subsistemas urbanos identificados na "Cidade Difusa", elemento que quebra a continuidade da urbanização e que no caso do Ave o faz de modo muito efectivo: "A Norte destaca-se o alinhamento montanhoso que separa as bacias do Ave e do Cávado e que constitui uma forte barreira física de interposição com a aglomeração urbana de Braga; para Este de Guimarães a serra da Penha marca a transição para as terras altas do interior e os limites da cidade-região; para Sul a escarpa da serra da Sr.^a da Assunção delimita a fronteira com o sistema do Vale do Sousa e a transição para uma ocupação urbana de maior altitude. É a Oeste do sistema que as barreiras físicas são mais ténues: a continuidade do vale do Ave até à faixa litoral apenas tem a interposição dos campos agrícolas da Trofa/Bougado." (CE-FAUP, 2002: 74-5)

¹² Esta constatação resulta de um exercício de análise que compara as "contiguidades" urbanas "acima da cota 200/300 e 400" do qual virá a revelar-se que as "contiguidades acima da cota 200" representam 1/2 do total; as "contiguidades acima da cota 300" representam 1/5 do total; e as "contiguidades acima da cota 400" representam 1/10 do total (CEAU-FAUP, 2009).

⁷ Não exactamente coincidente com outras posições, no seu trabalho Sá designa como *Médio Ave* o conjunto dos concelhos de Santo Tirso, Vila Nova de Famalicão, Guimarães, Braga e Fafe, excluindo da bacia hidrográfica do Ave "os restantes concelhos que a constituem, situados a montante (Póvoa de Lanhoso) e a jusante (Vila do Conde) da zona em estudo." (Sá, 1986: 19)

⁸ Uma «figura» que o arquitecto sustenta na articulação de um conjunto de características "densificação, continuidade de tecido, complementaridade funcional e importância do sector secundário (...) estruturada por diversos núcleos de serviços, de que se destacam as respectivas sedes de concelho." (Sá, 1986: 55)

⁹ Para uma melhor compreensão deste «objecto» V. Capítulo 3.

¹⁰ Destacamos estes pela relação directa que têm com o presente trabalho, mas outros têm também importância: os rios Pele, Pelhe e Este, que são os principais afluentes da bacia do Ave na sua margem direita, e, na margem esquerda, os rios Selho e o supra

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



16-19. A paisagem, o relevo e a água

denuncia evidentemente os acidentes topográficos, ou seja, a ocupação organiza-se com suficiente independência, contornando folgadoamente a topografia mais agressiva. No entanto, tal não significa que a topografia não importe na relação com a edificação e que a sua observação não permita tirar conclusões específicas sobre as dinâmicas de implantação, já que face àquela liberdade há constantes que se revelam preferenciais, nomeadamente na relação com as actividades económicas. **Aliás, o que se designa "povoamento meia-encosta" denota exactamente a cedência das terras mais planas e mais próximas das linhas de água à agricultura, assim se reconhecendo, respeitando e aproveitando a fertilidade natural do solo, ainda hoje recurso evidente na Paisagem deste Sistema Urbano.**

Por outro lado, em escalas de observação mais próximas do solo, sobressai outro tipo de (in)constâncias em resultado da mais perceptível variação do relevo que faz sobressair as muitas profundidades/afastamentos distintivos dos vários planos, um aspecto dinamizador dos pontos de vista e das sensações que a paisagem gera. Não ser o relevo facto restritivo, mas ser ondulante, acresce, portanto, na diversidade dessa paisagem, sendo os seus reflexos certamente mais evidentes pela presença da edificação (do que pela presença da *natureza*) e mais ainda pelo seu carácter de dispersão. Em cotas e afastamentos mais ou menos próximos, as cores e as formas dos edifícios, tão frequentemente pautadas pela dissonância, operam a influência visível e quase permanente da topografia, de outro modo pacífica ou esbatida como cenário de fundo pouco interveniente. Retenha-se que não pretendemos aqui ressaltar a «qualidade» no sentido arquitectónico/urbanístico que resulta destas nuances topográficas, e tão-só evidenciá-las.

Quanto à presença da *água*, esta é um facto evidente, embora simultaneamente omisso, como condicionante da forma de ocupação: homogeneamente distribuída, a abundância de cursos aquíferos, em número e em densidade, não propicia o desenvolvimento da urbanização segundo direcções privilegiadas, permitindo antes o seu uso em (quase) qualquer lado (Cfr. Im.12,13-15). No entanto, esta verdade para os tempos em que a ocupação do Vale era dominada pela população agrícola e em que a farta presença de água, sendo condição de fixação, não representava manifesto entrave, deixa de o ser a partir da «era industrial» e, em particular, por causa do sector que aqui mais se desenvolverá – o têxtil. Com a afirmação da actividade industrial as exigências relativas às linhas de água

aumentaram, sendo necessário aliar à sua presença um suficiente caudal e declive para tornar possível o seu aproveitamento como força motriz (na primordial dependência da actividade industrial por este tipo de recurso energético), um interesse que é reforçado pela necessidade da sua utilização em abundância em determinadas etapas da produção têxtil¹³. Assim, já não é a mera existência de qualquer curso de água suficiente para a implantação, mas demarcam-se canais preferenciais para a localização industrial – o rio Ave e o rio Vizela destacados. A água passa, portanto, a ser factor de diferenciação espacial, primeiro captando a actividade económica, mas de imediato arrastando consigo a habitação (como se verá em capítulos seguintes), e, assim, determinando específicas formas de ocupação territorial.

Por um e outro motivo – já que, se a indústria têxtil se converteu na actividade forte, a agricultura manteve um peso e importância significativos –, a relação criada entre água e território fica, de resto, bem patente no compromisso e dependência emergentes da observação de Sá (1986): *"que a grande dispersão ocorre essencialmente nas terras baixas dos Vales, e em especial ao longo dos rios Ave e Vizela"* (Sá, 1986:33), um facto que o autor nota constituir *"um tecido contínuo que atinge grandes proporções, conferindo-lhe uma estranha dimensão urbana"* (Sá, 1986:33). Por essa mesma época a importância daquela relação é ainda confirmada por estudos de caracterização territorial que **constatam que "[u]m elemento em que esta conexão entre o meio ambiente e as características sócio-económicas da área é particularmente evidente é o que diz respeito à questão da água"** (CCRN, 1988:340). No entanto, o que esta afirmação também reflecte é o ónus que vai pesar sobre este mesmo território nos finais do século XX, exactamente por motivos fundados na qualidade dessa estreita inter-relação.

Na verdade, nas últimas décadas do século XX, a água converte-se num factor de debilidade territorial em resultado dos elevados níveis de poluição especialmente decorrentes da sua exploração **indiscriminada e abusiva por parte da actividade industrial, "gerando escassez quase permanente em termos de qualidade"** (CCRN, 1988:151) e pondo em causa a própria sustentabilidade ecológica **"já que a maioria das unidades industriais poluentes se localizam nas**

¹³ "A indústria, e em particular a indústria têxtil do Ave, é não só consumidora de água para os processos de fabrico, operações de lavagem, transporte de resíduos ou processos de arrefecimento, como também e, subsequentemente, responsável pelas maiores e mais poluentes descargas directas de efluentes, dado que rejeita cerca de 90% da água que utiliza." (Quatenaire, 1992:131)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



20. Paisagem e relevo

Red viária y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



21. Paisagem e água

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



22-25. Caminho: rede densa transformada em ruas

proximidades dos principais rios e cursos de água da bacia do Ave, revelando maiores concentrações as zonas de (...) Santo Tirso, Vila Nova de Famalicão, Pevidém e Trofa." (Quatenaire, 1992:132) Desde então esta preocupação tem-se traduzido na procura da reposição das condições originais, nomeadamente através da afectação prioritária de recursos (em particular provenientes da Comunidade Europeia) a acções de reconversão fluvial, já com resultados satisfatórios (Gonçalves; Costa, 2002:46)¹⁴.

Finalmente, expostas as características topográficas e hidrográficas, a essas se juntam as de um terceiro elemento, cuja génese, ainda que antrópica, se confunde também em muitos casos com tempos imemoriais: o «*caminho*». Na sua grande maioria de carácter espontâneo e de grande integração no espaço natural, os *caminhos* formam igualmente uma rede muito densa, essencialmente justificada nos movimentos de contorno (relacionado com os limites de propriedade), de atravessamento e acesso às propriedades rurais, predominantemente de pequena dimensão (minifúndio), que caracterizam este território. Tenhamos presente, a propósito, a noção mais objectiva das grandezas parcelares envolvidas em que o "Recenseamento Agrícola" de 1979 ajuda a concretizar a noção de "pequena dimensão" de que temos vindo a falar e a sustentar uma «imagem». Assim, dos vários estudos que interpretam aquele documento, salientamos a referência dos 4ha, referida por Sá (1986:39), que coloca Santo Tirso¹⁵ e Vila Nova de Famalicão no topo dos municípios com o maior valor percentual de explorações abaixo daquele limiar – respectivamente 93,7% e 89,9% –; paradoxalmente são também estes dois municípios que concentram a maior percentagem de parcelas maiores, superiores a 10ha (CCRN, 1988:33), assim se revelando uma heterogeneidade de situações que equilibra um discurso por vezes demasiado generalista¹⁶. Como dado curioso, embora abrangente de uma área ligeiramente superior à que temos vindo a considerar – Santo Tirso, Vila Nova de Famalicão, Guimarães e Fafe –, "70,2% das explorações têm menos de 2ha"¹⁷;

¹⁴ Tal acontece com a entrada em funcionamento do *Sistema Integrado de Despoluição do Vale do Ave* (SIDVA), em 1991. V. a propósito, por exemplo, o Documento Síntese, constante do Relatório de Actividades de 2005 da Inspeção-Geral do Ordenamento do Território (703-13): "*Campanhas Vale do Ave. Sistema Integrado de Despoluição do Vale do Ave*", disponível in http://www.igaot.pt/wp-content/uploads/2009/05/27_IGAOT_vale_ave.pdf (25/04/2010)

¹⁵ Recorde-se que à data, o município da Trofa, hoje autonomizado, era parte de Santo Tirso.

¹⁶ Esta disparidade, como se verá adiante, não deixará de estar relacionada com o peso relativo das duas principais actividades económicas e com a que, dessas, constitui a ocupação principal.

¹⁷ Na verdade, a dimensão média das explorações agrícolas nestes 4 municípios do Vale do Ave é de 2,3ha (CCRN, 1988:34).

ocupando estas apenas cerca de um quinto da área (CCRN, 1988:33), um facto que, como o anterior, é sinal da relativa diversidade e de uma paisagem menos homogénea que concilia pequenas, médias e grandes explorações agrícolas.

É, portanto, grande a profusão do «*caminho*» consubstanciada nessa elevada *fragmentação fundiária*, não sendo este elemento, tal como os anteriores – a hidrografia e a topografia –, ou no caso a sua ausência, a constituir obstáculo/condicionamento à edificação; antes, a sua frequência tê-la-á potencialmente induzido em todas as direcções. Acresce a essa rede, que se entrecruza com um certo número de Estradas Nacionais de várias *classes*, a rede ferroviária que, atravessando o território nas direcções principais N-S e E-O, também não terá sido despiciente nas implicações de urbanização; mais recentemente, as auto-estradas são ainda elemento de referência incontornável, menos para a urbanização «comum», mas fulcral para actividades de excepção, ou maior singularidade, correndo também elas nas direcções aproximadas dos pontos cardeais. O que relativamente a estas redes de conexão parece não necessitar de comprovação é a sua força como «princípio» condutor da edificação, ao longo dos anos, afirmada e destacada como elemento de (des)ordem privilegiado: os *caminhos*, com e sem ligação a outros, assim como algumas (partes de) estradas são indiferentemente ocupados nas suas margens, pouco a pouco configurando uma intrincada teia de manifestações espontâneas que o território reflecte numa impressão dita *caótica*. Explícitas desta sensação e da sua relação com o processo de ocupação do território, já nos anos 80 observa Sá (1986): "*Verifica-se um complexo mercado de solos que associado a uma grande indisciplina urbanística rompe o «equilíbrio ecológico» da zona e altera profundamente a sua paisagem*" (Sá, 1986:18), para acrescentar relativamente ao suporte dessa ocupação que

"todo o modelo de crescimento urbano da zona se baseia nessa mesma rede viária. Na verdade, sendo o auto-promotor o agente predominante de crescimento urbano na zona, é natural que este desenvolvimento se processe ao longo dos caminhos existentes mesmo que em estado precário, e isto porque o aglomerado vai crescendo lote a lote, casa a casa, oficina a oficina, fábrica a fábrica." (Sá, 1986:34-5)

Em jeito de síntese podemos, então, afirmar que é essencialmente com base nestes três elementos – hidrografia, topografia, caminho – que a edificação/urbanização se estrutura e o território se configura ao longo de séculos, testemunhando na maior parte desse tempo uma

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



26-29. Leituras da paisagem e escala de observação

equilibrada articulação entre espaço natural e construído. Situação clara no Vale do Ave, é muito particularmente no «espaço entre cidades» que a água e o «caminho» se manifestam como os elementos de ordem ancestral, por vezes em exemplar correspondência com a topografia:

"É quase perfeita a coincidência entre as zonas mais densamente povoadas, as zonas industriais e as zonas de passagem dos principais eixos viários com os principais vales da região (200m a 300m de altitude) onde se concentra a principal percentagem de solos de maior capacidade agrícola." (CCRN, 1988:25)

Neste território, topografia, hidrografia e «caminho» conduzem e condensam de modo muito essencial a urbanização ao longo do seu curso. Na relação com as actividades, a agricultura tem nas duas primeiras factos determinante da sua localização e a indústria tem nas duas últimas elementos determinantes de implantação. Na verdade, a necessidade de grandes quantidades/caudais de água desde cedo juntou os maiores cursos de água e a indústria têxtil (CCRN, 1988:308); mas também as *"soluções económicas de transporte"* (CCRN, 1988:22), o *"acesso a mercados e a fontes de matérias-primas de grande capacidade, bem como de colocação e proximidade em relação a mercados de trabalho fisicamente mais vastos"* (CCRN, 1988:308) levam as empresas industriais a localizações que privilegiam a *"boa acessibilidade (como são os terrenos próximos dos principais eixos viários)"* (CCRN, 1988:22-3).

Gradualmente, a ordem ancestral que marcou este território haveria de ser drasticamente alterada nos últimos 40 anos do século XX, como veremos em capítulos seguintes, numa primeira fase com o designado *boom* dos anos 60/70, responsável pelo início do processo de urbanização extensiva do território; numa segunda, entre meados da década de 70 e finais de 80, em que aquele se reforça e concilia com processos de densificação e de relativa concentração; e, numa terceira, ao longo da década de 90 com a persistência dos dois modelos de crescimento – a dispersão e a concentração –, reduzindo-se a intensidade, mas ampliando-se a diversidade de expressão tipológica da função habitacional, industrial e surgindo outras, complementares das existentes, ou novas, justificadas pela mais recente organização sócio-económica.

2.1.1. «Caminho» e forma urbana

A Paisagem do Sistema Urbano do Ave apresenta uma grande riqueza e complexidade proporcionada pelas várias leituras que dela se podem

fazer, não apenas na relação com os elementos supra, mas também na dependência da escala de observação (Im.26-29). Manifestando-se numa diversidade, que começa na grande variedade de articulação entre os *elementos básicos de construção da Paisagem* antes referidos, esta é em geral tida como confusa, em particular no «espaço entre cidades»; no entanto, é-o essencialmente na escala micro, já que na percepção macro é possível reconhecer alguma constância nos componentes, nomeadamente nos de ordem *natural* que antes referimos – a topografia e a hidrografia – que dão corpo à Paisagem(ns). A *"forma tectónica"* (Silva, 2005), ou seja, a forma que *"inclui em primeiro lugar esta força da paisagem natural, a força da morfologia do território, do seu suporte físico"*, que é fruto de uma simbiose e um equilíbrio traduzidos na *"adequação entre solo e ocupação"*, que se mistura e confunde com a paisagem rural, transformando-se num tempo longo que ilude a percepção dessa mudança e permite a sua interiorização, quase como se esta nunca tivesse existido, é ainda muito determinante numa certa Paisagem do «espaço entre cidades» (Silva, 2005:52-4).

É nesta *"forma tectónica"*, percebida a uma certa distância do solo, que o *relevo* e a *água* adquirem o seu pleno sentido como elementos estruturantes. É certo que não são os únicos: a *vegetação* ou a *geologia* do solo são determinantes na sua caracterização, sobretudo quando associadas ao *parcelamento* – um outro elemento determinante na composição vista de longe –; assim como o são os *caminhos* que, muitas vezes intuídos no contorno da parcela, outras vezes se apresentam nítidos e entrecruzados, exteriorizando os movimentos e os atravessamentos no interior do território. No entanto, quando nos concentramos para além destas áreas «regradas» e encurtamos a distância relativamente ao solo, surge, na maioria dos casos, uma sensação de confusão, exactamente mais intensa no interior do «espaço entre cidades», porque (1) em cada vez mais partes deste território a *"forma tectónica"* é diluída, sem respeito, por entre intervenções mais recentes; ou porque (2) a *"forma tectónica"* perde expressão e a sua «ordem» não é já captada pelo olhar. Concretizando ambas as situações:

- (1) Focando o solo a uma distância que permite identificar a força da *"forma tectónica"*, em certas partes do território a presença da edificação – já não esporádica – faz com que as áreas *naturais* percam superfície ou continuidade (ou ambas) e, conseqüentemente, a sua força estruturante; no entanto, estas têm

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



30-33. Caminho e forma urbana

ainda um significado que a realidade revela inquestionavelmente: os rios e a topografia, a diversidade da vegetação, a sua policromia, e, dizendo como Girão, as *"Leiras tão pequenas (...), retalhadas em todo o sentido pelo complicado xadrez dos seus muros de divisão"* (Girão, 1949:319), são elementos de composição explícitos na Paisagem do Ave que estudamos. Mas com o tempo diversificam-se os critérios de ocupação e, dos elementos mais básicos de configuração da paisagem antes referidos, apenas um parece persistir destacado – o *«caminho»* (acesso). A densa e intrincada teia de direcções de urbanização que o tempo foi constituindo acaba por diluir os potenciais elementos de «*ordem*», não somente os *naturais* ou geográficos, mas também o próprio «*caminho*» cuja capacidade directora parece apenas manifestar-se circunstancialmente, sobretudo em formas lineares de maior extensão. Na base destas reconhecemos quase exclusivamente, o traçado das redes de Estradas Nacionais (ENs) e Municipais (EMs). No entanto, quer uma quer outra têm uma limitada capacidade estruturadora já que, ainda que atravessem largamente o território, e pontualmente configurem algumas das suas partes, a sua densidade (número) na relação com a superfície ocupada é escassa e, por isso, diminuta a sua importância na conformação global.

- (2) Percebida a uma escala micro, a «homogeneidade» relativa da *"forma tectónica"* perde expressão e a diversidade gerada pela forma dos edifícios e dos limites recortados dos espaços substitui-a. A este nível é o «*caminho*» que ganha importância conformadora, sendo o principal espaço-canal a partir do qual se constroem as imagens do que se vê e que, regra geral no caso concreto, carecem de elementos referenciadores. Diante da incapacidade de ser percebidas como estruturadas, estas micro-paisagens são o cenário da confusão, onde a sensação de *caos* adquire o seu pleno sentido. Certamente na dependência das realidades mais urbanas ou rurais que o «*caminho*» atravessa, esta é mais ou menos forte; mas grande parte da sensação resulta da mistura preponderante de áreas que temos renitência em julgar de um ou outro modo perante a diversidade das formas edificadas e da ocupação da parcela. Acresce a diversidade da actividade industrial que tanto se mostra em grandes unidades fabris como apenas se presente em espaços escondidos do alcance da vista. Assim, no «*caminho*», o *caos* sente-se, principalmente, em termos visuais, sendo o espaço comum exterior de onde se vê a diversidade de arquitecturas (edifícios e organização dos espaços) e usos; mas o próprio «*caminho*» é

também com frequência *facto* de confusão – estrada, rua, caminho – tantas vezes abruptamente interrompido, canal que temos reservas em designar como «*via*» e mais ainda como «*rede* (viária)», nomeadamente por essa imprevisibilidade com que se interrompem abruptamente em coincidência com limites de parcela/propriedade, mas também pela irregularidade de secções viárias que o conformam, as suas diferentes amplitudes, tratamento superficial, etc. Se a esta irregularidade de ligações físicas juntarmos a anterior (visual) – a dos objectos que o «*caminho*» interliga, assim conectando tipologias inesperadas (em largura, compartimentação, revestimento ou função, etc.) – afirma-se o carácter *sui generis* desta «*rede*». No entanto, neste território, também com alguma frequência, o «*caminho*» nos permite sentir a tranquilidade e o isolamento do ambiente rural, pisando um chão marcado por ser tantas vezes trilhado e rodeado por vegetação – vinhas, mas também árvores – que cresce ao lado, mas também «*está por cima*».

Tornando-se com o tempo, como afirmámos, o mais preponderante dos três elementos que temos vindo a analisar como referência da edificação, o «*caminho*»¹⁸ merece-nos (por isso, e pelo tema da presente Tese) maior desenvolvimento nas considerações sobre a sua influência na conformação da Paisagem. A sua presença, farta em todas as direcções, torna-o dominante nas potencialidades conformadoras (Im.30-33); mas é o aproveitamento que dele se faz na relação com as suas margens que efectivamente marca o território. É uma presença ténue (e não necessariamente desqualificada) quando apenas corresponde a um percurso marcado pela mais frequente passagem humana – um *caminho de pé-posto* –, uma cobertura de solo desgastada pelo passo do homem, do animal, ou do rodado e um sinal por algum motivo denotado preferencial que inconscientemente sempre se segue. A sua expressão aumenta quando elementos verticais de delimitação das parcelas que contorna o revelam como *"espaço entre"*, para utilizar a feliz expressão de Cidália Silva (2005); o *caminho* entre muros, mas no Ave frequentemente entre vinhas são os mais comuns. Diz a propósito esta autora que: *"os caminhos no Vale do Ave, normalmente não se reduzem a um tapete horizontal. Ao contrário, são caminhos, cujo espaço-canal é conformado pelos elementos verticais que limitam as parcelas rurais – vinhas, muros e*

¹⁸ Recordamos que temos usado o termo «*caminho*» em sentido genérico, como algo relativamente indiferenciado, e esse entendimento continua a servir o discurso.

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



34-42. Caminho aprisionado entre parcelas urbanas

árvores." (Silva, 2005:60)¹⁹

Os «caminhos» revelam-se como espaço-problema na relação com a edificação marginal quando deixam de deambular no movimento próprio do passo humano ou animal, ou do arado ou tractor, por entre parcelas agrícolas, para se aprisionarem entre parcelas urbanas, enrijecidos os limites com muros ou edifícios (Im.34-42). Alargando-se e regularizando-se, endireitando-se, quando possível, assim foram passando os «caminhos» a **rede capilar**. Aos mais antigos juntaram-se outros num processo dominado pela matriz espontânea (Sá, 1986), sob a lógica de acesso à parcela e justificada em processos de autopromoção imobiliária. Mais recentemente juntam-se "**micro-malhas**" (Silva, 2005) decorrentes de processos de expansão planeada, maioritariamente oferta imobiliária de cariz empresarial. E assim cresce a rede capilar. Não é este, contudo, o único tipo de rede viária presente no Ave; já antes anunciámos a rede de ENs e de EMs e a rede de Auto-estradas (AEs), com frequência elas próprias executadas no lugar de velhos «caminhos»²⁰, aproveitando os traçados preexistentes e beneficiando dessa **guia** fundada nos segredos da marcação ancestral, que alargam e prolongam e divergem em novas direcções.

No entanto, são principalmente as características da rede capilar, e, portanto, dos **caminhos** (cujo domínio físico sobre os restantes níveis levam a julgar por ela o todo), que posicionam a rede viária como uma das fundamentais responsáveis pela imagem **caótica** atribuída à paisagem do Ave. Essencialmente o que dela ressalta é uma ausência de hierarquia que permite, ou parece permitir, que **tudo** tenha lugar em qualquer lugar. Vista do «alto» não é fácil associar-lhe uma forma específica, ou sequer tendencial; e vista de baixo – sendo evidente o papel do «caminho» como a referência de implantação edificada – as suas configurações são de uma variedade quase indescritível. Na verdade, constituindo a **estrutura** dominante da urbanização, é esta **rede o suporte maioritário das várias "formas elementares"** (Silva, 2005) que em páginas seguintes se enumerarão e por isso, ela própria, múltipla nas suas morfologias, as quais denotam as diversas

origens, as diversas funções que inter-relaciona e através dela se realizam, as diversas dimensões físicas e relacionais nela contidas.

Esta rede é, no entanto, ambivalente e ambígua, pois se na observação a uma escala micro conquista nexos como «parte(s)» de um todo maior, é também nessa que se capta a sua frequente carência de sentido individual: a imensa diversidade formal das «partes», da sua superfície horizontal e/ou vertical, que não permite reconhecer as constantes, a «regra». Resultado corrente de processos **ad hoc** que privilegiaram o «caminho» como espaço de **acesso**, foi genericamente baixo o grau de exigência a que aquele se submeteu relativamente aos papéis cumpridos e à sua formalização; e a realidade (ainda) comprova-o com facilidade. Até certo momento esse facto não era importante, não afectava o seu uso e talvez não fosse significativamente diferente o que se fazia num **caminho** e numa **rua**, ambos o espaço público e, no essencial, distintos pelo enquadramento: a rua na cidade central; o caminho no restante território. Mas quando o «caminho» se torna **urbano** por força da alteração do conteúdo das suas parcelas marginais e pela presença mais constante do automóvel privado, nem sempre consegue responder às mutações de uso que a nova condição comporta e impõe ao espaço público; é nessa percepção mais tardia que o caminho se revela como mero **acesso**, denotando ser um espaço **público** de «ninguém» – que serve, que sempre esteve ali e se aproveita; mas se ignora.

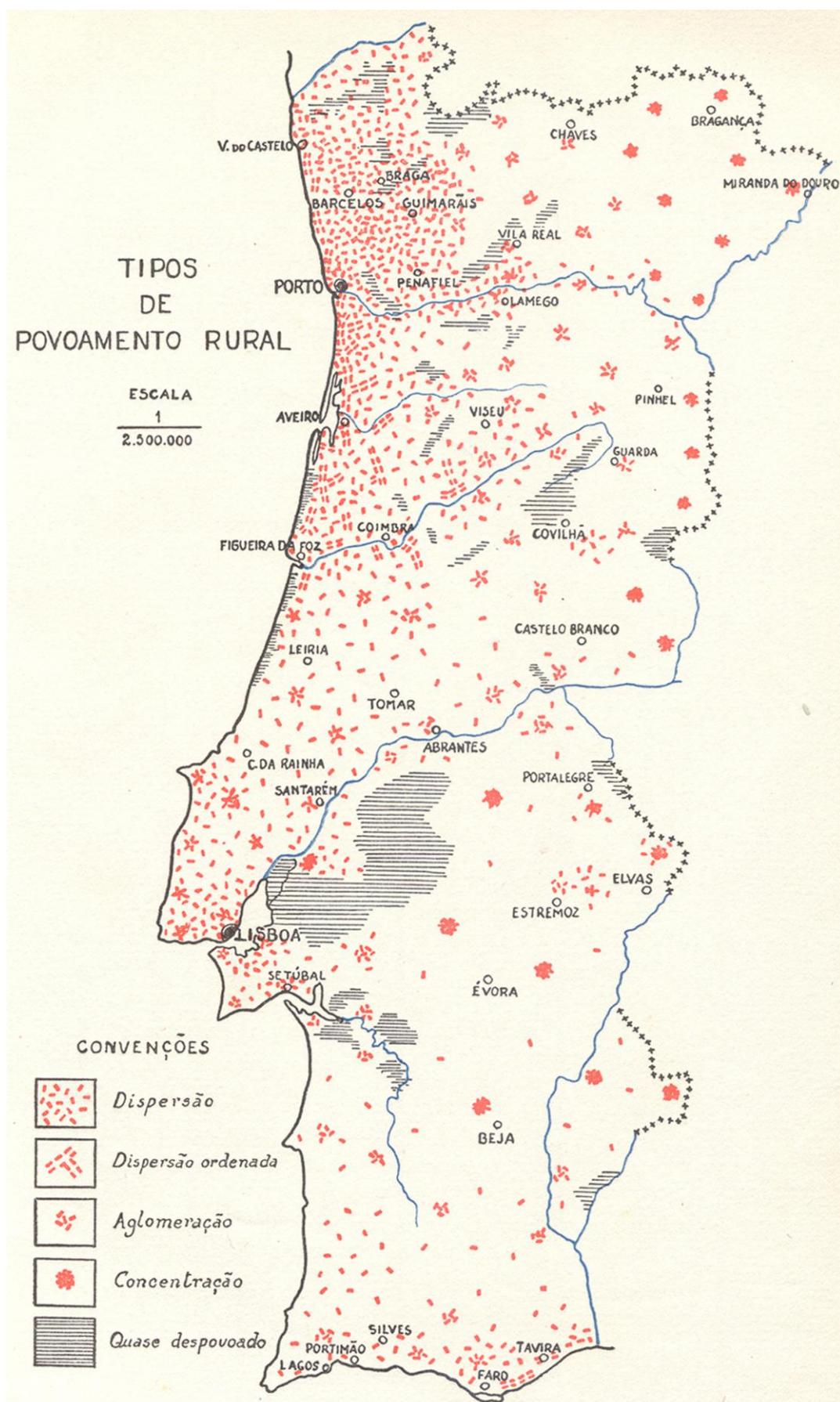
Dessa constatação e do comportamento, regra geral, correspondente são os «caminhos» do Ave um paradigma. No abstracto eles são a base artificial da forma da Paisagem: na sua maioria «linhas» espontâneas que fazem o contorno das parcelas, a duplicação do rio, a espiral em torno das colinas; e com alguma frequência «linhas» extensas, cuja longitude resulta da soma ou interligação de trajectos de atravessamento territorial e reflecte o processo somatório espontâneo, sequencial no tempo – caminhos de longa distância que complementam e concorrem com as estradas, outras linhas extensas, mas estas planeadas. Nesta percepção renovada, com potencial expressão na macro-escala, os «caminhos» podem ser, então, instrumento de **forma de Paisagem** equacionados deliberadamente como entidades extensas que deixam de aceitar (quase) tudo nas suas margens, de permitir que **tudo** tenha lugar em qualquer lugar, como antes se disse. Sujeito como qualquer outro instrumento de

¹⁹ Explicando a organização corrente destes elementos no âmbito da parcela, a autora diz ainda que "*A vinha é, recorrentemente, remetida para o limite da parcela, libertando o solo central para o cultivo de outros produtos. A ocupação por árvores de fruto é reduzida, quando comparada com a preponderância da vinha e do milho.*" (Silva, 2005: 67)

²⁰ "*Qual é a diferença entre caminhos de raízes rurais e estradas? Esta é uma fronteira que no Vale do Ave é de difícil distinção. Os caminhos são, hoje, suporte de uma ocupação múltipla, sendo o seu espaço-canal progressivamente transformado em estrada. Para além disso, os caminhos foram sendo sucessivamente absorvidos nas estradas nacionais e municipais.*" (Silva, 2005: 88)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



43. Tipos de povoamento rural
Fonte: Girão, 1949: 264a

configuração territorial a visões macro e micro, no olhar afastado decidem-se as opções de força, na micro-escala concretizam-se essas opções.

Assim, compreender a Paisagem através dos «caminhos» longos implica observar a articulação com os outros elementos que a constituem: com a topografia e a hidrografia, novamente; com o parcelamento, com a *natureza*, mas também com as culturas agrícolas e a edificação – nas espécies e nos volumes ou materiais, nas cores, nas relações de cheio-vazio. Dessa aprendizagem e da sua conciliação com a resposta às exigências da condição actual, certamente renovadas soluções emergirão. Avaliando a diversidade da urbanização, i.e. da implantação da edificação na relação com o «caminho», e num âmbito relativamente geral, encontramos no Sistema Urbano do Ave uma multiplicidade de situações representativas daquela articulação, talvez exemplos de todas as variantes possíveis. E nem sempre o «caminho» teve o peso que hoje nos parece imediato atribuir-lhe na relação (quase exclusiva) com a implantação dos edifícios; tinha independência e eram outras as suas valias.

a) A tradição da urbanização «não linear»

As primeiras aglomerações pré-urbanas têm na passagem ou encontro entre linhas de percurso terrestre e/ou fluvial os motivos que frequentemente justificam a sua origem; aliadas a particulares características territoriais, muitas se desenvolverão como cidades. As *vias de longa distância* encontram assim, ao longo do seu curso, justificações excepcionais da sua existência, nessas fundamentando razões para, em espaços circunscritos, se multiplicar e divergir em referências de curta distância que formarão as ruas e estruturarão os tecidos urbanos. Em papéis subalternos, nem sempre essas *vias longas* importaram significativamente na configuração da ocupação territorial; importaram alguns «pontos» do seu percurso. Mas o interesse pela longitude é recente.

No Noroeste português, recuperando do subcapítulo anterior esta designação e o quadro territorial apresentado, o *Médio Ave* constitui suporte claro do tipo de ocorrências que acabámos de mencionar. Transpondo o raciocínio para esta área, o «espaço entre cidades», até há poucas décadas espaço rural, seria então aquele que tradicionalmente continha as *via longas*, ou melhor, as partes não importantes dessas *vias longas*, que apenas o atravessariam. É aí que

teremos de nos concentrar para as entender e assim faremos neste subcapítulo focando principalmente o papel da rede viária –, e fornecendo uma parcial, mas significativa, explicação para a Paisagem que hoje se nos apresenta e temos dificuldade em designar. Pesando determinantemente nesse espaço outras lógicas de organização que não a daquelas *vias* é, portanto, na evolução do «espaço entre cidades» que a explicação para a nova percepção das *vias longas* se encontra.

O povoamento dominante no Noroeste é tradicionalmente esquivo à linearidade. Na verdade, podemos dizer que esta é uma tendência recente, em correspondência com a crescente urbanização do século XX já que o passado histórico (e proto-histórico) não tem a *via* como a matriz orientadora da implantação dos edifícios ou sequer da organização da parcela. De igual modo, o povoamento dominante no Noroeste é também tradicionalmente esquivo à concentração, um instinto gregário que, como referimos, se compensa em fortes **relações familiares e demarca esta área no panorama nacional: "à excepção do Noroeste, onde a população densa cedo se espalhou pelas leiras da terra retalhada, o fundo do povoamento português é constituído pela aglomeração."** (Ribeiro, 1991:111) Clara a respeito desta espacialização particular é a descrição de Girão:

"Em quase toda a região de Entre Douro e Minho (...) as casas de habitação encontram-se afastadas umas das outras, muito espalhadas na paisagem, distribuídas íamos a dizer ao acaso, desordenadamente, como semente lançada à terra pelo sementeiro." (Girão, 1949:258)

Designa-o este autor "*povoamento disperso ou disseminado*", mas admite chamar-lhe "*«dispersão desordenada»*" retendo nessa expressão o carácter distintivo relativamente a outros tipos de *dispersão*²¹ (Im.43). Esclarece ainda sobre a sua tipicidade como "*povoamento já antigo*" em contextos de ocupação pacífica, ou seja, onde a necessidade de defesa não impôs o «modelo» *aglomerado*, e que encontrou suporte em circunstâncias geográficas que permitiram a subsistência nessas condições de isolamento²². Um isolamento relativo, note-se, já que este mesmo geógrafo refere, a par das premissas da dispersão, a correspondência desse tipo de povoamento com áreas densamente povoadas. De modo semelhante posiciona Ribeiro a relação entre dispersão, causas sociais e condições naturais:

²¹ «Desordenada» por oposição a «ordenada», disposta "ao longo das vias de comunicação" como frequentemente acontece no litoral desta Região. (Girão, 1949:258)

²² Nomeadamente, a abundância de água (pluviosidade e hidrografia) e a fertilidade do solo.

Red viaria y territorio en el “Vale do Ave”

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

“*Dispersão antiga no Noroeste, consecutiva a uma grande revolução no povoamento, dispersão intercalar, insinuada entre velhas aglomerações, dispersão primária recente, nas áreas de colonização, andam todas ligadas às mesmas causas sociais e a idênticas condições naturais. Dominante no Oeste, onde a humidade e as chuvas favorecem a policultura e o regadio, e a pressão demográfica obrigou a romper os incultos, a disseminação do povoamento é um fenómeno essencialmente atlântico. A primeira vaga nasceu com os progressos gerais da agricultura, na época romana; a segunda, milénio e meio depois, quando um cereal novo permitia a uma família subsistir, pelo esforço de todos, nuns palmos de terra à roda de um poço. (...) Revolução do milho, pode dizer-se com propriedade.*” (Ribeiro, 1991:142-3)

As regras de **ordenamento** deste espaço agrícola são, portanto, outras que não as dos caminhos; e são menos ainda as de outras vias que atravessem este território. É antes nos factos condicionantes daquela actividade que o espaço rural encontra as suas referências de organização, aqueles articulados com os aspectos sociais num desenvolvimento que parece óbvio: boas condições climáticas e fertilidade do solo, abundante população, grande divisão de propriedade, parcelamento pequeno, trabalho intensivo e “**à enxada**” (Girão, 1949:319), exploração familiar²³. A exigência do trabalho agrícola intensivo, de modo a extrair a máxima rentabilidade da parcela de reduzidas dimensões, diminui o tempo de sociabilidade diário, por outro lado, compensado com o trabalho em família que fortalece os laços familiares em detrimento dos de vizinhança; o conseqüente **individualismo** e o relativo afastamento físico entre propriedades criam condições que favorecem a persistência da dispersão.

Perante estes critérios de organização espacial, o caminho é importante como suporte das ligações entre sítios próximos, com o centro cívico da comunidade e, mais tarde, com a fábrica; como suporte dos acessos às propriedades e como «linha» de separação entre parcelas; Na verdade, é muitas vezes um traçado resultante, dominado pela parcela/propriedade: contorna-a, serve-a e multiplica-se quando aquela se subdivide; contudo, outras vezes autonomiza-se e afirma-se em propósitos próprios de ligação. Em qualquer caso, regra geral, o caminho é um facto ignorado na relação com a urbanização; e Girão claramente representa essa posição quando afirma:

²³ “Ao N. [Norte], onde a propriedade se apresenta mais dividida, a terra é quase sempre explorada directamente pelos seus proprietários” (Girão, 1949:321).

“*Nas regiões de povoamento disperso, antigo ou moderno, sem vias de comunicação, os povoados mostram-se quase sempre reduzidos a uma poeira de habitações desordenadamente dispostas – povoações- nebulosas, como se lhes chama em livros estrangeiros.*” (Girão, 1949:267)

É assim uma dupla constatação que fica patente da afirmação deste autor: não apenas a escassa importância atribuída aos «caminhos», essas outras **vias de comunicação** que não surgem de todo relacionadas com os edifícios²⁴, como a independência entre urbanização e “**vias de comunicação**” (não sendo, portanto, as estradas entendidas como suporte de edificação). A **dispersão** de edificação não significa, contudo, que a **aglomeração**, ou “**povoação**” como lhe chama Girão, seja facto completamente ausente do Noroeste; mas aquela domina e esta é esporádica. Reportando-se a um recenseamento nacional de habitação de 1527, Ribeiro concretiza-o:

“*Na comarca de Entre Douro e Minho, a cada passo o «numeramento» refere a raridade de povoações juntas e informa que os moradores viviam por quintas e casais apartados. Uma ou outra vila ou cidade não desmentem a regra da disseminação da gente rural*” (Ribeiro, 1991:142).

Com o passar do tempo, o princípio da dispersão dos edifícios persiste e estende-se ocupando gradualmente espaços anteriormente «livres»; o reforço dos núcleos não contradiz essa tendência, verificando-se

“*em quatro séculos, o considerável esparzimento da disseminação; mas as grandes aldeias, os locais de povoamento mais compactos e importantes, são quase sempre antigos. Nalguns sítios, a velhos lugares e casais juntaram-se outros, aumentando a dispersão; às vezes a transformação foi mais profunda e uma poeira de casais cobre, entre as aldeias, os desertos que outrora as circundavam.*” (Ribeiro, 1991:142)

No Noroeste, como refere Girão (1949:263), “**o povoamento disperso dá principalmente lugar ao aparecimento de agregados minúsculos, de poucas casas de habitação.**” Relacionado com este, outro aspecto particularmente interessante atendendo a um dos pressupostos mais basilares da presente Tese é o que pertinentemente Girão constata (denotando a sua ancestralidade) quanto à relação entre a implantação da edificação e os limites administrativos:

“*Pulverizam-se os núcleos habitados, o que torna por vezes difícil distingui-los e marcar-lhes limites: as povoações confundem-se umas*

²⁴ No entanto, esta reduzida importância conferida por Girão aos **caminhos** (em particular) e às **vias de comunicação** (em geral) na relação com a urbanização verifica-se somente neste âmbito rural, já na “**povoação**”, pelo contrário, a estrada, isolada ou em articulação com outras, ou mesmo as ruas, são tidas como fundamentais na própria genética formal da aglomeração (Cfr. Girão, 1949:267-9)

com as outras, não sendo raro que a mesma povoação faça parte de duas freguesias e até de dois concelhos vizinhos." (Girão, 1949:263)

Ainda a propósito, este geógrafo envolverá num raciocínio semelhante as categorias de *povoação* – aldeia, vila e cidade:

"Do ponto de vista geográfico, não pode dizer-se com segurança onde acabam as aldeias e começam as vilas^[25]. Como não é possível dizer também quando estas mudam de espécie e passam à categoria de cidades." (Girão, 1949:264)

O que em todo o caso destas observações se pode retirar é a grande importância atribuída à mancha edificada e o escasso significado conferido ao seu *entremeio*, designadamente aos acessos e, portanto, à «linha» como organizadora dessa forma alargada.

O Vale do Ave, como parte do âmbito territorial que temos vindo a referir como *Noroeste*, partilha da caracterização geral apresentada. Confirmá-lo-emos em capítulos subsequentes, mas facilitando a extrapolação dizemos por ora que até meados do século XX a agricultura constituiu aqui (como na generalidade do País) a actividade económica dominante; na óptica do supra referido, pretendemos assim constatar a validade das suas regras no confronto com a ocupação do território e a implantação dos edifícios. Mesmo a vocação industrial que especialmente desde o século XIX se afirmou nesta área enformou-se de particularidades que denotam a importância daquela primordial actividade de subsistência. O minifúndio, na ampla diversidade visual conferida pela policultura, manifesta igualmente a presença essencial na paisagem, que já antes reconhecemos no Nordeste; e os «caminhos» também não traem o discurso anterior, similarmente esbatendo-se a sua importância no confronto com a «mancha» edificada. Ainda assim podemos afirmar que no Vale do Ave a vocação da urbanização é definitivamente *não-linear*. No entanto, em contrapartida, a «linha» no traçado extenso de longa distância, como *"via de comunicação"*, será fundamental na estruturação do território que se há-de construir durante o século XX.

b) A Estrada e a urbanização linear

Os meados do século XIX, mas especialmente o século XX trouxeram consigo as *estradas*, as longas *"vias de comunicação"* que ligavam as principais cidades e vilas do País. Rapidamente em Portugal, como no geral dos países, essa presença significou *modernidade*; mas no contexto da urbanização, é bem mais recente a sua efectiva

²⁵ Explica a propósito Girão, tendo naturalmente que ter-se em consideração o ano de publicação da obra deste autor em que nos temos vindo a apoiar, *"quando se fala em vilas, é na acepção de sedes de concelho que geralmente as consideramos."* (Girão, 1949:264) Na relação com a passagem de *vila* a *cidade* é novamente a posição relacional que está em causa, nesta distinguindo-se a *"função regional"*.

importância como suporte da edificação. Amorim Girão, cuja *"Geografia de Portugal"*, datada de 1949, nos tem servido como testemunho de um «estado de facto» nacional em meados do século passado, é aqui interveniente interessante pelo *contributo de época* que nos fornece, anterior ao *boom* de edificação (e à massificação do automóvel privado) que haveria de ocorrer nas décadas seguintes. Digamos que se beneficia de um contributo que, apesar da sua objectividade científica, não deixará de revelar afectações típicas de um tempo específico, no contexto nacional de um regime político de ditadura²⁶ que dava os primeiros e ainda ténues sinais de amolecimento, mas também de um optimismo internacional de pós-Guerra, traduzido numa crença inebriada pelos aspectos da modernidade e da técnica.

Em aspectos gerais, os escritos de Amorim Girão sobre a relação entre as *"vias de comunicação"* e a urbanização constituem assim referentes interessantes. E, desde logo, através de duas observações aqueles são explícitos do fascínio que essas vias estariam então a operar:

"A tendência para a localização à beira das linhas de circulação é bem manifesta nas que se tem construído em nossos dias. Rasga-se uma estrada nova e logo aparecem casas à sua beira, às vezes muito distanciadas umas das outras. E essas casas isoladas têm dado origem com frequência a núcleos povoados importantes, podendo mesmo exercer forte atracção sobre muitos outros núcleos mais antigos, situados nas proximidades" (Girão, 1949:257).

A esta constatação acrescentará aquele autor em páginas seguintes:

"Mais ainda. A atracção exercida pelo movimento circulatório, assim como pode dar origem a novas povoações, pode também obrigar as antigas a deslocar-se ou, pelo menos, a estender um tentáculo para a via de comunicação mais próxima, ou ainda, quando esta lhe fica distante, a desdobrar-se pela duplicação de centros de povoamento, fazendo surgir uma espécie de povoação-sucursal. As numerosas localidades a que se antepõe o nome de Estação (...), testemunhando a atracção da via férrea, confirmam o que acabamos de dizer." (Girão, 1949:267)

Na verdade, como veremos no próximo capítulo, a linha de caminho-de-ferro será inicialmente o símbolo da modernidade que a nova urbanização seguirá²⁷. As Estações representam as entradas nesse

²⁶ Regime político com vigência entre 1933 e 1974 e que ficou conhecido como *Estado Novo*.

²⁷ Pese embora a linha ferroviária (como hoje a auto-estrada) ter uma marcação diversa das Estradas, ainda que seja similar o seu reconhecimento como persistência territorial. A urbanização apoiada no caminho-de-ferro tende a expandir-se a partir de «pontos» – os pontos de paragem, as estações –, e não linearmente, avançando até limiares de distância, em seu torno ou para algum dos seus lados, aceitáveis pela população que dela depende; no restante percurso (tal como as Auto-estradas) afectam como *barreira* o território que atravessam afastando-se assim do contexto do presente subcapítulo e da Tese, as referências que lhes faremos são, portanto, muito circunstanciais.

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



44-47. Estrada de longa distância *como linha* de implantação

circuito, localizadas, tanto quanto o permite o rígido traçado, nas imediações das povoações e a rede viária submete-se-lhe com a extensão de tramos entre uma e outra – frequentemente chamados a *avenida ou rua da Estação* (Cfr. Cap.3).

No entanto, as Estradas ganharão importância com o avançar do século XX e é nas imediações das maiores povoações que revelam a sua superior importância como suporte de urbanização marginal: no Noroeste esta manifestação é clara nas estradas que entram/saem das maiores cidades, como por exemplo na cidade do Porto, mas também em áreas de grande dimensão populacional extensiva como é o caso do Litoral a norte desta cidade; aqui, um alinhamento paralelo ao Atlântico relaciona três centros populacionais portuários – Porto, Vila do Conde e Viana do Castelo – e dá forma ao povoamento que Girão designou "*«Dispersão ordenada»*" (Girão, 1949:262). Diz, de resto, este autor que na ausência de constrangimentos geográficos fortes, a existência de uma estrada constitui natural referência para a *implantação da edificação, esta condicionando, então, "a forma dos núcleos povoados (...): povoações lineares ou povoações-ruas, quando se dispõem em grandes percursos de um lado e do outro duma estrada, (...) quase sem centro e até algumas vezes sem individualidade própria"* (Girão, 1949:267); mas também *povoações cruciformes, povoações estreladas, povoações poligonais, povoações compactas* ou de *«tipo americano»*, em alusão clara a formas ditadas pela disposição da(s) estrada(s) ou conjunto de ruas estruturantes.

Reflectindo agora em concreto sobre o Vale do Ave, a verdade daquelas afirmações implica o ajuste das referências gerais a esta realidade específica. Aqui, o facto de *clareza visual* que a «estrada» representa enquanto linha de implantação, especialmente a de longa distância (Im.44-47), tende a esbater-se quando encontra as preexistências edificadas dispersas. No entendimento da afirmação **haverá que ter presente que o aparecimento das "vias de comunicação"** – quer do caminho-de-ferro quer das «estradas» mais longas, nomeadamente das que uniam o Porto a Guimarães e o Porto a Braga (as que mais afectam a área em estudo) – data de meados do século XIX; assim como **haverá que ter presente que antes disso esta área era já assinalável em número e densidade de habitantes dispostos no território de modo "desordenado"** sendo esse suporte «atomizado» (e não «limpo») de edifícios que a via atravessa.

A compreensão da "*povoação linear*", ou "*cruciforme*", "*estrelada*", ou qualquer outra que tenha origem na estrada tem então que confrontar

a versão abstracta, ou mais pura, que justificou essa designação com o ambiente particular do Vale do Ave, ou seja, com o tipo específico de povoamento disperso tradicional; a imagem obtida será o resultado da (in)conciliação de ambos os tipos de povoamento e das particularidades de cada um. Assim, ter-se-á consciência que implantar uma estrada de longo curso ou um traçado de caminho-de-ferro (que obedecem a características técnicas de traçado) num terreno fortemente marcado pela presença de linhas de água, por um relevo não demasiado agressivo (mas significativo) e por uma implantação humana densa e dispersa, não é exactamente o mesmo que o fazer numa área desprovida de acidentes hidrográficos ou topográficos e, sobretudo, de habitantes.

Assim, no Vale do Ave a execução destas vias de comunicação necessariamente implicou o atravessamento de área povoada, eventualmente dos pequenos núcleos que com frequência pontuam **este território (os "lugares", de que se fará no Capítulo 3), ou, não os** atravessando, passando nas suas imediações. Servem estas observações para justificar a diversidade do cenário marginal que acompanha as infra-estruturas de longo curso, certamente não correspondente com a linearidade imperturbada que sugere o discurso mais abstracto: a edificação posterior à construção da «estrada» naturalmente se referenciará nela, com clareza essa tendência sendo assumida pela implantação industrial *moderna*²⁸; mas durante longo tempo, e ainda hoje, a «regra» da estrada tem de conviver com aquela que a antecedeu e se organizou segundo lógica diversa, pontuando o campo sem especificamente se apoiar nela. A propósito, é oportuno focar um outro aspecto de confronto que estas infra-estruturas espelham, lembrando que elas são típicas da «era industrial», e que o Vale do Ave também claramente mostra. Para além de serem factos que tornam evidente a coexistência de tipos de povoamento diferentes, e de lógicas de organização de actividade distintas, as «estradas» são também factos que somam diversos princípios de implantação da edificação e tipos de edifícios associados a diferentes actividades, sendo ainda facto de confronto tipológico ao reflectir a evolução dos modos de habitar ao longo do tempo.

A força que, por definição, se atribui à *estrada* como «linha de urbanização» de grande legibilidade e persistência, não sendo posta em causa conceptualmente, reveste-se, no entanto, de

²⁸ Embora não seja preponderante, como veremos, para muitas das *unidades* que suportam a actividade industrial de tipo domiciliário ou oficina.

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



48-50. Ocupação do território e percepção da «linha» de implantação

particularidades que atenuam a sua clareza e que no âmbito que tratamos a tornam um pouco *menos verdade* (Im.48-50). De facto, cremos que a força desta *linha*, dependendo sempre do contexto da geografia física, dependerá sobretudo da importância que represente para as actividades dominantes e para a cultura que as suporta; e a este nível o Vale do Ave é exemplar. Aqui, um conjunto de situações esbate a linearidade visual correntemente associada a estas infraestruturas de atravessamento territorial, ou *vias longas*, como antes lhes chamámos:

- (1) *o processo de colonização da infraestrutura* – apesar da tendência para a ocupação «total» das suas margens por edificação, a importância da aptidão agrícola do solo (que justifica a salvaguarda de áreas mais ou menos vastas áreas) interrompe-a e torna a «linha» menos afirmada.
- (2) *a expansão de núcleos preexistentes antes distanciados da estrada* – em situações em que o uso agrícola é posto em causa e as parcelas rurais são subdivididas (entre herdeiros, ou convertido o solo em suporte de edificação especulativa), o território para além das margens imediatas das «estradas» edifica-se cada vez mais e, em consequência, os pequenos núcleos preexistentes antes situados a relativa distância da Estrada, ampliam-se e tocam-na ou atravessam-na.
- (3) *a expansão entre núcleos preexistentes* – a urbanização cresce para além dos núcleos, exactamente entre os núcleos (maiores ou menores, cidades ou "lugares"), e com essa aumenta o número de ruas; «apanhada» nesse processo de crescimento, a «estrada» confunde-se com elas em alguns dos seus tramos.

Em resultado destas situações a linearidade do traçado da «estrada» torna-se, então, oscilante ou descontinuada, designadamente quando a interferência da *natureza* é mais forte e interrompe os edifícios; ou torna-se (mais) esbatida quando a urbanização se intensifica no sentido transversal e absorve a «estrada». Reflectem-se deste modo algumas condições influentes na conformação do Ave como um território visualmente confuso, uma amálgama de acontecimentos juntos numa coexistência nem sempre conciliada e que, sobretudo mais recentemente, muitas vezes «configura o caos» – uma sensação especialmente sentida entre as *cidades*, ou aglomerações mais compactas, que são unidas por estes «fios condutores». É assim no «espaço entre cidades» que as condições de indefinição visual mais se afirmam: (a) onde a «mancha» é menos mancha e a «linha» nem

sempre se lê como tal; (b) onde o «vazio» que não é vazio, e que é frequentemente construído mas não é edificado, interfere e qualifica (o campo agrícola, o terreno expectante, o relevo mais agreste, a vegetação *natural*, a linha de água); (c) onde o elemento construído ou edificado não se esbate em panos de fundo «urbanos» e a noção de confusão se reforça por contraposição a telas «de natureza» que exaltam os contornos, as direcções e assim, as mais pequenas dissonâncias (embora também as mais excepcionais sintonias).

No entanto, apesar do acima dito, a importância da «linha» não é despicienda no Ave; é, na verdade, determinante na sua configuração lógica. Nem sempre edificada, é-lhe intrínseca e tem um poder organizador que raramente se tem aproveitado, ou até percebido, mas é expressão essencial do nexos deste lugar e do seu povoamento. Sentir a presença da «linha» e a sua importância dependerá certamente das escalas a que se *olhe* o território, onde até os acidentes topográficos mais pronunciados podem ser lidos como o *contorno* que delimita o Sistema, ou melhor, que o envolve. Mas o significado e poder da «linha» são também muito fundamentalmente reconhecidos nos *movimentos* que se fazem no interior deste território, sobretudo, naqueles que têm maior expressão através das longas estradas, em automóvel. Como nota Silva (2005) são as estradas nacionais, ou municipais, os instrumentos prioritários de orientação no Ave²⁹, e acrescentaríamos nós, uma espécie de bússolas a que o visitante mais esporádico tem de recorrer com frequência (certamente respirando de alívio quando as encontra) para se situar numa *terra de linhas entrecruzadas* – principalmente evidentes nos «caminhos» – pois que, de tantas, tão diversas, tão ondulantes, e por vezes tão curtas, se perde muito facilmente o Norte.

c) A infra-estrutura viária e a edificação

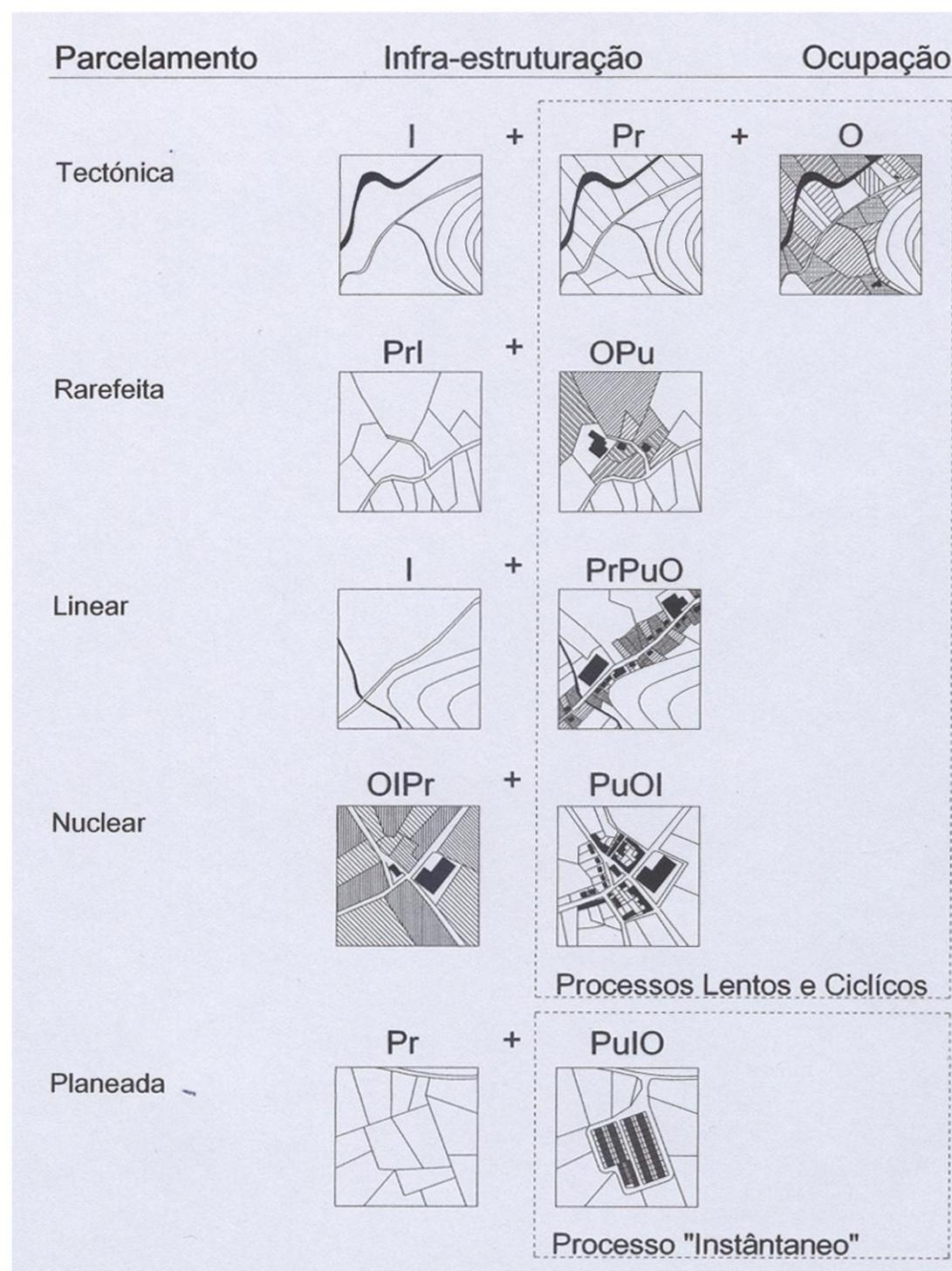
A *urbanização linear* não se retrata nesta designação geral, como o texto anterior procurou concretizar. Na verdade, ela cobre um sem número de variantes na dependência das especificidades, não apenas das geográficas mas também das culturais, dos lugares onde ocorre; e o seu reconhecimento, i.e. a identificação da «linha», depende da «altura» a que é percebida, nesta conquistando um sem número de significados. No «espaço entre cidades» onde privilegiadamente nos concentramos, um cenário que admitimos ser da maior

²⁹ "Estas linhas extensas ganham relevância, quer o olhar seja à escala territorial, quer o olhar seja local, através duma viagem por cada um destes eixos. É percorrendo estas estradas [nacionais e municipais] que nos orientamos dentro do difuso. A sua extensão é elevada e o cenário que apresentam é muito semelhante." (Silva, 2005:90)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

51. Formas elementares do difuso
Fonte: Silva, 2005:26



desorganização visual, mas igualmente suporte da grande diversidade de formas (artificiais e naturais) e de usos, o que faz dele o âmbito da complexidade típica deste Subsistema (e por isso o espaço adequado onde focar o olhar e a análise), temos a noção de que é aí que reside a chave da legibilidade do sistema maior.

No processo de busca dessa legibilidade sabemos importante o **edifício**, a **via** e a **natureza**. Porque menos edificado, e sobretudo diferentemente edificado, o «espaço entre cidades» permite perceber a articulação daqueles três elementos, uma articulação de que (quase) todas as formas imagináveis podem resultar, e onde se percebe, sobretudo, a importância dos dois últimos como factos de referência urbanizadora. Em algumas das partes do «espaço entre cidades» identificam-se os princípios espontâneos que ordenaram o território durante séculos; é nele que se descobre e confirma a aparente perenidade da «linha» – da linha de água, da linha ferroviária e da linha rodoviária – como figura referencial para a fixação da urbanização (mesmo que esta nem sempre a margine); é também nele que se descobrem as superfícies de solo «intocáveis» por causa de qualidades/apetências geológicas que instintivamente assim se distinguiram e se conservaram sem edificação, áreas que só mais recentemente a classificação como Reserva (Agrícola ou Ecológica) vincula oficial e legalmente.

Mais do que nos edifícios (talvez o suporte «por direito» da expressão da liberdade individual), no «espaço entre cidades» é na **via** e na **natureza** que cremos residir os fundamentos de qualquer organização lógica (intrínseca, de «dentro para fora»), a fonte dos princípios de ordenamento efectivamente contribuintes para a legibilidade e reconhecimento do território do Ave. A este respeito, partilhando uma noção de valor similar à que atribuímos a esses dois elementos (ambos tidos no seu sentido mais lato), importa destacar um trabalho desenvolvido por Cidália Silva (2005) no âmbito de uma Tese de **Mestrado, sob o título "O difuso no Vale do Ave"**. Para além da área geográfica e do tema, que obviamente se relacionam com a presente Tese, a investigação de Silva é ainda pertinente, e no caso concreto útil, pelo esforço de síntese face à complexidade das "formas do difuso" que a autora sistematiza e caracteriza enquanto "pretende criar um novo mapa de leitura do Difuso no Vale do Ave" (Silva, 2005:3). Esclareça-se que esta arquitecta concebe o "Difuso" como

*modelo*³⁰, um dos dois que constituem o território "Urbano" do Ave, o outro sendo o *modelo compacto* – a cidade (Cfr. Silva, 2005:26-7); e do mesmo modo cabe aclarar que o "mapa" visado é um suporte "mental que tem como instrumento-chave o tempo"³¹ resultante de um "processo de transformação do espaço no tempo e com o tempo" (Silva, 2005:9).

O capítulo que particularmente nos interessa na óptica supra é aquele em que a autora debate "As diferentes formas do difuso" e que retemos nas suas linhas principais, não apenas reconhecendo validade ao resultado final mas interesse ao seu enquadramento prévio. Como recurso conceptual a investigação de Silva apoia-se na reinterpretação da fórmula P+U+E de Manuel Solà-Morales (1997) deduzindo das operações de urbanização que este lhes associa – **Parcelamento + Urbanização + Edificação** – aquelas em que baseia a sua proposta e as específicas operações que as suportam. Adaptadas ao território que analisa (e que não é a *cidade compacta* de Solà-Morales) e à escala em que essa análise se revela pertinente, Silva ajusta os conceitos mantendo genericamente o primeiro e substituindo os outros; designa-os: **Parcelamento** (Pr ou Pu, consoante se refira a parcelas rurais ou parcelas urbanas), **Infra-estruturação** (I) e **Ocupação** (O).

Representando expressões de uma inter-relação entre aquelas três operações elementares de transformação do território no tempo³², Cidália Silva identifica cinco "diferentes formas elementares do difuso"³³ – *tectónica, rarefeita, linear, nuclear e planeada* (Im.51) – as quais explicita recorrendo (preferencialmente) à explanação isolada de cada uma das operações segundo a ordem consequencial (ou simultânea) com que ocorrem e que, nesse **processo**, distingue as "formas". Interessando-nos como base do presente capítulo, delas faremos um resumo, expondo-as através do ponto de vista que mais interessa à presente Tese, ou seja, a partir do papel da **infra-estrutura**, cuja **forma** tem um papel determinante, em alguns casos sugerido pela própria designação escolhida pela autora. Concretizando brevemente cada uma das operações e através deste exercício caracterizando um pouco mais o território em causa, temos:

- o "**Parcelamento**" – cuja subdivisão em *Rural* e *Urbano* retrata uma

³⁰ Segundo a autora uma "nova entidade que resulta da interpenetração entre a condição urbana e a condição rural." (Silva, 2005:27)

³¹ Palavra sublinhada no documento original.

³² Podendo acontecer em momentos temporais simultâneos, imediatamente sequenciais, ou separadas por intervalos de tempo variáveis, essas operações, bem como o resultado conjunto são, portanto, específicas/o da época, de cada um dos tempos em que ocorrem.

³³ Explica a autora, "Formas elementares, porque no território elas sobrepõem-se e produzem padrões compósitos de povoamento." (Silva, 2005:45)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



52-53. Forma Tectónica



54-55. Forma Rarefeita



distinção (1) jurídica (prédios rústicos *vs* prédios urbanos), (2) morfológica (na relação com as exigências «de forma» demandadas pelo uso) e (3) funcional (suporte de culturas agro-silvo-pastoris *vs* edificação) – “*é a operação de transformação do solo: em solo rural (...) e em solo urbano*” (Silva, 2005:44);

- a “*Infra-estruturação*” – opção terminológica feita em detrimento da “*urbanização*” de Solà-Morales, decorre do reconhecimento da ausência e carência genérica de elementos de urbanidade, por vezes das mais básicas infra-estruturas colectivas, sendo a viária a única existente (e mesmo esta, com frequência, de grande fragilidade), assim como da vontade da afirmação da infra-estrutura como operação essencial à sustentabilidade do próprio modelo difuso – “*é a operação de construção das infra-estruturas colectivas do território*” (Silva, 2005:44);

- a “*Ocupação*” – considerada a operação onde é mais clara a distinção entre o modelo difuso e o modelo compacto, resulta da constatação da coexistência de “*áreas agrícolas, áreas florestais, pastoris, áreas com vegetação espontânea, vinhas, mas também indústrias, habitações, armazéns, pecuárias*” (Silva, 2005:43) que substitui a presença regular e hegemónica dos edifícios na parcela, tal como é característico da cidade compacta – “*é a operação de ocupação do solo por culturas agro-silvo-pastoris e por edificação.*” (Silva, 2005:44)

Assim, na “*forma tectónica*”³⁴ (sintetizada na expressão I+P+O) a *infra-estrutura*, que normalmente pensamos como caminho, mas que também pode ser, e com frequência é, primordialmente um curso de água, “*é a primeira operação no processo de construção da forma*” (Silva, 2005:55) de transformação do solo natural em solo rural: tem por isso a organicidade que resulta da adaptação às geografias em que assenta e que se deduz, exactamente, da estreita inter-relação com o mundo rural; mas tem também a complexidade que resulta das suas “*diversas formas e funções*” (Silva, 2005:57), bem como daquela que advém “*da recomposição que o tempo lhe trouxe e continua a trazer*” (Silva, 2005:55). Dito de modo simplificado, a “*forma tectónica*” é a que existia antes de as restantes terem existido, aquela que (ainda) resulta da articulação intrínseca e primordial entre terreno, mundo rural e actividade agrícola e também aquela que vai desaparecendo na relação directa e proporção inversa do que genericamente se designa como «urbanização», quando o solo

desaparece sob a edificação e sob as coberturas impermeabilizantes que o regularizam e asfixiam. Assim percebida, a “*forma tectónica*” necessariamente se retrai e reconfigura ao longo do tempo em correspondência com o que o homem dela faz no curso das suas actividades, mais ou menos urbanas/rurais.

Na “*forma rarefeita*” (O+P+I) e na “*forma linear*” (I+P+O) a *infra-estrutura* sustenta um princípio de composição comum, que a segunda designação claramente subentende: a organização a partir de uma *linha*; no entanto, é diferente a relação de *continuidade* estabelecida com a malha viária ou de caminhos colectiva. Na primeira, que é “*uma forma intermédia entre a forma linear e a forma tectónica*” (Silva, 2005:87), “[a]s capilaridades, de pequena extensão, que a estruturam estão normalmente penduradas em formas lineares (...) [e] terminam recorrentemente na forma tectónica – num terreno agrícola, num terreno florestal ou num caminho rural – (...) normalmente em *cul-de-sac*”. (Silva, 2005:81,87) É, portanto, uma *forma* que não estabelece comunicação, não a permite e não *constrói* malha (mas cujo intento também não é esse, denotando antes o privilégio da condição de acesso), e que se representa “*através da disseminação sucessiva de edifícios na forma tectónica*” (Silva, 2005:46). Primordialmente o agente detonador desta *forma* foi a indústria têxtil ao introduzir na lógica rural (que a “*forma tectónica*” manifesta) novos princípios de organização da paisagem.

A presença industrial fundamenta-se na primazia selectiva de alguns factores geográficos a que junta outros (a esses estranhos) relacionados com as características específicas de ser *actividade económica*. Em perseguição das fontes de energia que encontrou nas margens dos maiores rios, mas também da mão-de-obra que encontrou no domicílio camponês, a indústria ignora ou secundariza aspectos de que não depende essencialmente e abre o ciclo da forte predação do território natural. A habitação do operário-agricultor que se acresce «ao lado» da habitação do agricultor-operário preexistente deu o passo seguinte ao acompanhar a fábrica. Caracterizada pela “*parcela mista*” associada ao “*triângulo das actividades produtivas*”³⁵, onde a casa se concilia com a exploração agrícola ou com a horta de

³⁴ Já referida brevemente no Cap. 2.1.2 e aí sumariamente definida.

³⁵ Referido a propósito por Silva, mas enunciado por Sá (1986), esta figura sintetizava o suporte do povoamento disperso no Ave ilustrando a combinação estruturante na mesma parcela de três actividades complementares: a habitação, a agricultura e a industrial. A este facto se voltará em subcapítulos seguintes.

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

56-58. Forma Linear



59-60. Forma Nuclear

subsistência, mas que suporta também alguma *tarefa*³⁶ envolvida na actividade industrial, este tipo de ocupação deu origem a muitas situações de *forma rarefeita*. No entanto, esta *forma* não se esgota nas primeiras «eras» industriais, continuando presente e representativa de um modo de vida normalmente relacionado com a prática agrícola e, por isso, sinal do valor desta prática que frequentemente escapa às estatísticas oficiais, mas que um passeio pelo Ave confirmará.

Na "*forma linear*", pelo contrário, a continuidade do canal de circulação é uma condição, sendo que para funcionar "*como elemento estruturador de uma forma linear, este tem que estar ligado, nos seus dois extremos, a outras infra-estruturas*". (Silva, 2005:88) É por este motivo que, das muitas «linhas» presentes no território – "*os caminhos e as estradas nacionais e municipais; auto-estradas e vias-rápidas; o caminho-de-ferro; os rios, ribeiras e linhas de água – , apenas os caminhos e as estradas nacionais e municipais dão origem a formas lineares de povoamento.*" (Silva, 2005:85) Embora sendo relativamente recente a imagem da *via longa* marginada por edifícios, o certo é que a urbanização linear tem uma grande expressão neste território, em múltiplas configurações, explícitas dos significados culturais que a «linha» de acesso tem tido ao longo do tempo e na relação com formas de povoamento distintas:

- (1) a *urbanização marginal às ENs* como linhas mais ou menos densas, com mais ou menos espessura, que atravessam o espaço macro e em que o edifício ou a parcela têm nesses canais o acesso directo, com frequência o edifício virando-lhe a sua fachada frontal;
- (2) a *urbanização dispersa*, cuja lógica de relação com o espaço viário é igualmente clara, mas em que este não é normalmente um canal «principal», assumindo grande variedade de extensões, de configuração e onde a implantação dos edifícios tende a ser mais livre; ainda assim é um tipo de urbanização percebido em escalas de âmbito macro e micro; finalmente,
- (3) a *urbanização linear micro* que restringe (quase exclusivamente) o sentido da rede viária ao papel de acesso e apenas explicita o seu nexa na pequena ou muito pequena escala.

Nas situações em que a *via* – estrada ou caminho – constitui um elemento anterior à urbanização e em que a passagem do tempo suscita a alteração da sua condição (de rural para urbana) e,

³⁶ Este termo tem uma aplicação específica no contexto da indústria dominante do Ave relacionada com a delegação «ao domicílio» de algumas etapas do processo industrial, tal como se perceberá no desenvolvimento de capítulos seguintes.

consequentemente, da ocupação das parcelas que a marginam, essa alteração traduz-se numa mudança topológica interna à parcela. A vocação mais urbana passa então pelo reconhecimento do diferencial de importância viária e pela assumpção de uma «frente» na parcela a que se confere valor correspondente, tanto maior quanto o da importância da via e quanto ela represente facto de urbanidade e esse se reflecta no uso da parcela.

No caso das "*formas nucleares*" (O+I+P), estas "*caracterizam-se por um processo longo no tempo que implica a apropriação de caminhos rurais e a construção de novas infra-estruturas*" (Silva, 2005:108) Na sua origem, como o próprio nome sugere está um «núcleo»: um *ponto onde uma "função polarizadora"*³⁷ se oferece como mote agregador de edificação. Mas este «ponto» também pode ser um foco de acessibilidade – um cruzamento viário (designadamente de vias importantes), uma estação de caminho-de-ferro, "*ou mais recentemente os nós das auto-estradas e vias rápidas*" (Silva, 2005:108). Com frequência esses «pontos» conciliam ambas as situações, de polarização e de acesso privilegiado. De génese espontânea³⁸, os núcleos assim formados crescem no tempo pela adição lado-a-lado de parcelas de vários tipos – rurais, urbanas ou mistas, num processo de densificação crescente. Como nota Silva, referindo-se às dimensões das parcelas,

"Mesmo quando permanecem as parcelas mistas, estas apresentam apenas um pequeno quintal (...) [,] processo (...) ainda mais claro nas novas tipo-morfologias propostas, normalmente pelas formas planeadas. As parcelas tornam-se cada vez mais pequenas e o espaço sem edificação perde sucessivamente importância para o espaço quase exclusivamente ocupado pela habitação. O culminar deste processo é o bloco de habitação colectiva, no qual o edifício, recorrentemente, ocupa todo o terreno disponível." (Silva, 2005:111-2)

Acompanhando esta densificação, também as vias se multiplicam, somando-se aos caminhos rurais os acessos de nova génese (frequentemente não cumprindo mais do que essa função estrita), uns e outros formando "*micro-malhas*", mas em que, sobretudo os últimos, fruto de intervenções planeadas, permanecem débeis "*na*

³⁷ "*As funções polarizadoras são: a função religiosa (igrejas, capelas) e administrativa (Juntas de Freguesia); a indústria; as actividades terciárias (...); equipamentos e serviços colectivos.*" Esclarece ainda a autora que embora estas sejam as funções tradicionalmente responsáveis pela emergência dos núcleos em causa, "*não significa que actualmente não existam outras dinâmicas, como por exemplo a implantação de novos centros empresariais.*" (Silva, 2005:102)

³⁸ No Ave são especialmente três os tipos de núcleos mais significativos pela sua preponderância e antiguidade: "*os núcleos rurais, os núcleos associados aos centros de freguesia; [e os] aglomerados associados à indústria têxtil.*" (Silva, 2005:111-2)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



61-65. Forma Planeada

FORMA PLANEADA

articulação com a malha preexistente". Acusam sobretudo a inexistência "de um traçado³⁹ urbano que lhe dê continuidade." (Silva, 2005:109), a carência de um elemento agregador das partes que vão nascendo soltas e que claramente reflectem a origem do "tecido urbano" – um resultado emerso "de duas lógicas elementares sobrepostas: (...) pelas linhas de vias com filas de parcelas edificadas, em cada um dos lados da via; e (...) por conjuntos de quatro vias que isolam o quarteirão" (Silva, 2005:108), podendo este configurar-se como conjunto de parcelas associadas, ou como uma única parcela, (correntemente ocupada por uma unidade fabril). Nas "formas nucleares" é exactamente este processo de expansão – por junção peça-a-peça (edifício) ou tramo-a-tramo (espaço público) – que, se prolongado no tempo sem a presença de um traçado (símbolo de um pensamento global), necessariamente gera o ponto de ruptura do equilíbrio territorial.

Finalmente, a "*forma planeada*" (P+I+O), "*caracterizada por processos recentes, construídos preponderantemente nos últimos doze anos*" (Silva, 2005:115), suporta-se em vias ou malhas criadas *ex novo* fundamentadas no desenho geral das parcelas e assim alimentando uma intervenção geralmente egocêntrica, onde é mais importante uma organização que permita a maior rentabilização do uso (edificado) do solo do que a relação com a envolvente. É, na verdade, esta ignorância ou menosprezo pelo suporte geográfico o aspecto mais gritante correntemente associado às situações que esta *forma* representa, já que tendo frequentemente lugar em contextos antes descritos como de "*forma tectónica*", onde a artificialidade de qualquer presença edificada (quase independentemente da sua dimensão ou configuração) é por si só um acto impositivo anti-natural, mais a sensação se agrava com as dimensões e configurações indiferentes aos elementos estruturantes desse suporte, que regra geral acompanham estas intervenções. É assim a relação entre a localização e as morfologias escolhidas que distingue a "*forma planeada*", não apenas quando esta acontece no contexto da "*forma tectónica*", mas também da "*forma nuclear*", antes descritos, *estranhamente* densificando os velhos núcleos.

Concretizando mais claramente a diferença relativamente às anteriores, podemos dizer que, como conceito, esta *forma* não anda muito longe da que Solà-Morales (1997) definia como "*paquetes*",

embora no Ave a configuração seja dominada pela tipologia de mais baixa densidade, maioritariamente, a habitação unifamiliar, "*isolada, geminada ou em banda*", e, mais esporadicamente, "*o bloco de habitação colectiva com pelo menos três pisos*" sendo opção corrente "*o comércio no rés-do-chão*". (Silva, 2005:123) Acusam-se, de resto, os mesmos males para esta e para os "*paquetes*" de Solà-Morales: a uniformidade, a repetição/monotonia, a monofuncionalidade, a exploração máxima do solo para usos edificados e impermeabilizantes do terreno, o autismo na relação com a envolvente e a densificação excessiva de lugares que não estão preparados para a receber, nem visualmente, nem funcionalmente; acrescenta-se um aspecto negativo – o de apagarem as "*marcas preexistentes*" ainda essencialmente distintas deste território quer essas sejam a diversidade parcelar, a demarcação típica dos limites inter/intra-parcela através de vegetação, e, muito especialmente, a topografia. Os objectos que representam esta *forma* estão, com frequência, fragilmente pendurados em vias (caminhos) preexistentes, claramente incapazes de absorver as novas solicitações, e tendo neles a única ligação ao «exterior»; em consequência, também frequentemente, a malha que criam é «interiorizada», embatendo nos elementos da "*forma tectónica*" que o envolvem e interrompendo-se subitamente nos limites da parcela-mãe⁴⁰ em processos disfuncionais que em nada contribuem para a legibilidade ou o *correcto* funcionamento do território.

2.2. Os «caminhos» e o modelo de povoamento tradicional – a dispersão

A dispersão da urbanização é fenómeno antigo no Noroeste Atlântico, tal como antes referimos, e com frequência característica associada ao Ave desde pelo menos a alta Idade Média⁴¹. Por certo não se poderá entender esta afirmação nos mesmos termos com que hoje avaliamos essa característica no território actual; mas será possível a partir dela realizar uma imagem de um território pontuado por edifícios, onde os terrenos agrícolas se articulam e misturam com espaços naturais, e uma teia de caminhos permite aceder-lhes. Este, no entanto, era o espaço do campo. A cidade traduzia-se em pequenos núcleos – o espaço da maior densidade, compacidade e de *outras* funções (Salgueiro, 1992), embora também da agrícola. Mas *cidade* e *campo*

³⁹ Palavra salientada no original e que aqui deve ser entendida amplamente, como instrumento regulador e não como «via», ou um específico «traçado viário».

⁴⁰ Por esta designação queremos referir a parcela única ou o resultado da junção de um conjunto de parcelas que se alteram no estatuto e se reformatam com a regularidade geométrica (horizontal e vertical, do edifício e do solo) que os índices de construção antecipados exigem.

⁴¹ De que é exemplo Sá (1986).

transformaram-se, em Portugal, no último século; gradualmente misturaram-se e entrosaram-se até serem já «outra coisa». Ainda assim, no Noroeste, o termo *dispersão* permanece enraizado e definidor da paisagem, nomeadamente do Sistema Urbano do Ave.

Interessa, no entanto, mais do que reter uma imagem, perceber essa *dispersão*, ou melhor, as formas que toma no espaço. Depois de, em páginas anteriores, expormos brevemente alguns aspectos de carácter geográfico que potencialmente a fundamentam, concentramo-nos agora em aspectos sócio-económicos que a concretizam na relação com particulares *modelos de povoamento* – o modelo que designamos *tradicional* por ser anterior à revolução urbana de final do século XX e o modelo urbano *contemporâneo*. Queremos, então, perceber a *cidade* e o *campo* desde quando era possível, apesar de tudo, fazer a distinção; mas esse é apenas um meio para perceber o território morfologicamente situado entre *uma* e *outro* já que o que questionamos é a *dispersão*, afinal, o gérmen da paisagem actual. E queremos percebê-la a partir dos «caminhos», da rede viária (o objecto principal desta Tese), mesmo que estes nem sempre venham em primeiro plano como explicação da *forma*; mas sabendo que estarão em pano de fundo como suporte e/ou como reflexo da acção de outros protagonistas.

2.2.1. A urbanização e o modelo produtivo/económico

Pensar nos tempos medievais e relacionar o Vale do Ave de então com o Vale do Ave do presente pode, à primeira vista, parecer um exercício estéril, mas deixa de o ser quando reconhecemos nesses tempos as raízes mais ou menos directas de factos que ainda hoje caracterizam este território – tanto quanto à forma (física), quanto ao tipo (produtivo) de ocupação. Associar ao território medieval a imagem da *dispersão* encontra sentido na elevada fertilidade do Vale do Ave que terá possibilitado o desenvolvimento da principal actividade de subsistência dos seus habitantes sem significativas restrições: propriedades de pequena dimensão, correntemente demarcadas por caminhos frequentes, numa geografia de topografia fácil e de água abundante que permitiu a policultura e facilitou a ocupação do território em condições de relativa proximidade.

No entanto, esta referência ancestral também se justificará pelo papel que virão a ter, posteriormente, a produção e o trabalho (fiação e tecelagem) do linho⁴², ainda que nessa altura orientados para o

⁴² Mesmo não sendo exclusiva deste território, "Este tipo de actividade, que se exerce nesta altura no seio da família camponesa, é característica de todas as zonas onde, como era o caso do Vale do Ave, a agricultura produzia linho". (Gonçalves, 1993:3)

consumo próprio dos camponeses, "*para fazerem face às suas necessidades em tecidos e vestuário*" (Gonçalves, 1993:3). Até ao final do século XVIII este desenvolvimento proto-industrial, que faz dos agricultores simultaneamente tecelões, é sustentado e desenvolvido no seio da família camponesa, "*sem orientação mercantil*" (Gonçalves, 1993:3), mas tendo contributos na economia familiar. A partir de então, esta tarefa marginal, mas complementar, começa a organizar-se como *actividade*, delineando-se e conquistando gradualmente as suas formalidades. O ano de 1894 é um marco para a indústria da região com a *Exposição Industrial de Guimarães*, evento representativo de uma maturidade alcançada e traduzida na capacidade de incorporar inovações, quer ao nível da matéria-prima, com o aparecimento do algodão a retirar a primazia ao linho, quer ao nível tecnológico, com a passagem do vapor à electricidade. (Gonçalves, 1993; Mendes, 2002)

Começa assim, a partir de finais do século XIX, a concretizar-se o ambiente que viria a confirmar a indústria, e em particular a indústria têxtil, como a actividade económica por excelência do Vale do Ave⁴³; no entanto, este facto coexiste com a manutenção de uma estreita relação de dependência com o campo agrícola. Se antes, como afirmámos, os camponeses eram tecelões, agora os operários são também agricultores, assim se insistindo numa das principais e mais perenes especificidades desta área: a imbricação entre as duas actividades – a agrícola e a industrial – e entre estas e a habitação. Aliás, um dos aspectos específicos desta relação foi que, "*Apesar da forte industrialização da área, não se assistiu a um «abandono dos campos» (característico em situações idênticas de grande industrialização), em troca de um emprego na fábrica*" (Magalhães, 1984:8); pelo contrário, apesar da actividade agrícola ter diminuído o seu peso relativo, permanece e desempenha um papel determinante na sustentação do modelo sócio-económico que vigora durante todo o século XX. Constituirá, na verdade, um dos vértices de um "*triângulo das actividades produtivas*" (Portas et al, 1990:42) que traduz a inter-relação crucial entre a habitação, a agricultura, e a indústria, e que, ainda hoje, se testemunha neste território.

⁴³ Vários são os estudos que o referem, como os que aqui destacamos a título de exemplo. No final dos anos 80 afirmava-se que "*A predominância da Indústria Têxtil e do Vestuário (ITV) na área é indiscutível, cabendo-lhe, em média, mais de 80% do emprego industrial*" (CCRN, 1988:52). E o facto confirma-se num estudo posterior: "*A actividade industrial constitui a principal fonte empregadora da área, destacando-se a importância da indústria têxtil e do vestuário. A estrutura do emprego por sectores de actividade em 1981 (...) evidenciava o peso preponderante do sector secundário que absorvia 66% do emprego*" (Quatenaire, 1992:15) sendo que no interior deste "*Em termos de estrutura do emprego industrial verifica-se que o sector têxtil e vestuário (ITV) continuava, em meados da década [de 80], a representar cerca de 80% do emprego industrial.*" (Quatenaire, 1992:32)

a) Pluriactividade

O fenómeno da *pluriactividade*⁴⁴, pode-se então afirmar, caracteriza este espaço desde há séculos, revelando-se, por um lado, como um artifício (espontâneo) subjacente à economia familiar que permite complementar os rendimentos provenientes da actividade principal com os que resultam de uma segunda actividade, e, por outro, como uma garantia de subsistência mínima quando uma das actividades falhar. Em particular – porque é essa a associação mais ancestral e persistente –, quando falamos em pluriactividade referimo-nos a uma relação de complementaridade estabelecida entre indústria e agricultura; contudo, não é nestas actividades que ela se esgota. Mais recentemente, a pluriactividade manifesta-se na interconexão de outras actividades e *"terá que ser considerada não somente em relação à agricultura, mas também entre actividades industriais, de construção civil, de comércio e de serviços"* (CCRN, 1988:152). Um estudo de finais da década de 80 salienta mesmo que, contrariamente à ideia corrente, *"mais de 50% das famílias da região não mantêm relações económicas significativas com a terra agrícola"*, uma percentagem que tende a subir na relação com o aumento da industrialização, i.e. sendo um *"número (...) aparentemente tanto maior quanto mais industrializado é o local de residência"* (CCRN, 1988:155).

Não sendo dito que estes outros esquemas de pluriactividade não têm reflexo na organização espacial, deter-nos-emos mais detalhadamente na versão mais duradoura de inter-relação entre agricultura e indústria, aquela que sabemos ter tido o papel determinante na conformação da paisagem do Vale do Ave.

- a1) Inter-relação entre agricultura e indústria⁴⁵

A agricultura constitui o pilar fundamental da economia nacional até à década de 70⁴⁶; no Ave a perda desse lugar cimeiro é anterior, mas o ambiente de forte ruralidade persiste como característica da paisagem deste Sistema Urbano e ainda hoje com facilidade a encontramos⁴⁷.

⁴⁴ Trata-se de *"pluriactividade familiar" mais do que de «part-time» do empresário agrícola.* (CCRN, 1988:24)

⁴⁵ A título introdutório, relembramos que falar da indústria no Ave significa essencialmente falar na indústria têxtil (Cfr. Nota 3), ainda hoje (apesar da manifestação de uma relativa diversificação nos últimos anos) a marca da economia da Região e, portanto, o sector da actividade que temos como referente do discurso.

⁴⁶ Tradicionalmente com valores percentuais superiores, a agricultura tem na década de 70 o seu maior decréscimo, diminuindo o emprego nessa actividade de 44,4%, em 1960, para 31,7%, em 1970, e para 19,7%, em 1981. Nessa década, de resto, regista-se a situação única de equilíbrio entre os três sectores de actividade equivalendo-se as percentagens de emprego, respectivamente, no sector primário com os acima referidos 31,7%, no secundário com 32,3% e no terciário com 32,8% (INE, 1985:39).

⁴⁷ Atestando o Ave como centro industrial, note-se a discrepância entre os valores de emprego por actividade económica em termos nacionais (antes referidos) e em relação à área em estudo. A comparação entre as percentagens relativas à distribuição do emprego por sector de actividade comprova que no ano de 1981 o Ave detinha 8% do emprego

Na verdade, a agricultura está tão fortemente enraizada neste espaço que o domínio da actividade industrial não só *"não levou à destruição da estrutura agrária assente em pequenas explorações familiares [como] (...) nela se apoiou permitindo, ao mesmo tempo, a sua reprodução com um carácter de complementaridade."* (Silva, 1987:7) O modelo produtivo fundou-se, aliás, exactamente nessa relação⁴⁸ como o denotam as características antigas da pluriactividade: a agricultura é, primeiro, a actividade principal, sendo a produção de linho (e gradualmente, a partir de meados do século XIX, a do algodão) a tarefa suplementar (Alves, 1999); mais recentemente, é a indústria, predominantemente a têxtil, a actividade principal enquanto a agricultura desempenha um papel secundário. Entre as duas, sustentam e caracterizam o sistema sócio-económico moderno: se a complementaridade dos ganhos permitiu a subsistência da família de camponeses/operários, também sustentou a organização de uma actividade industrial que, mesmo intuitivamente, teve naquela relação uma das suas premissas mais estruturantes. Denotadores do facto são aspectos relacionados com a mão-de-obra, mas também com as variantes da tipologia empresarial, que seguidamente expomos.

Assente na exploração de uma mão-de-obra intensiva, fortemente sustentada na força de trabalho feminina e infantil, a relação com o passado agrícola decorre exactamente de um dos recursos que mais se aproveita – o saber fiar e tecer o linho resultante de conhecimentos empíricos acumulados e transmitidos por contacto geracional (Alves, 1999; Santos, 1992), que tem no seio da família o meio privilegiado dessa transferência, e que mais tarde, sem sobressaltos, se adequam ao trabalho com o algodão (Alves, 2002a; Marques, 1988). Minimizada assim a importância da escolaridade, esta permanece

agrícola contra os 19,7% registados em termos nacionais; nesse mesmo ano o emprego industrial ocupava 75% da população activa no Sistema Urbano do Vale do Ave contra 38,7% nacionais (CCRN, 1988:22-3). Em meados dessa década, reforçando o facto, Magalhães afirma que *"Nos concelhos de Guimarães, Santo Tirso e Famalicão, o perfil é idêntico, ocupando as indústrias têxteis o primeiro lugar; em nenhum deles, a agricultura se inclui nos quatro principais sectores"* (Magalhães, 1984:5) e Silva (1987:4-5) confirma-o notando o *"declínio da actividade agrícola enquanto ocupação principal da população activa (...) uma tendência já antiga que se mantém nos anos recentes.* Mas desta afirmação importa reter a questão fundamental – a menção à *"ocupação principal"* e o facto de esta não excluir, senão em termos relativos, a grande importância atribuída à actividade agrícola mesmo que, eventualmente, os números oficiais não a captem. Já quanto ao peso dominante do sector têxtil nesta vocação industrial do Ave – uma espécie de mono-especialização – são generalizadas as referências que o testemunham em qualquer publicação que, marginal ou intensamente, aborde as actividades económicas nessa área geográfica.

⁴⁸ Vários autores directamente abordam esta questão e corroboram a afirmação: *"Um outro traço impressivo da realidade socio-económica do Vale do Ave, e com fortes repercussões nas condições de funcionamento da indústria, tem a ver com o lugar ocupado pela agricultura (...) [que assume] um carácter marcadamente complementar, no âmbito de estratégias familiares de pluriactividade e plurirendimento."* (Silva, 1987:6) Ou ainda: *"Relembre-se (...) que na existência de uma agricultura de certa forma próspera e sustentada por uma mão-de-obra abundante, a par dos inúmeros recursos hídricos e da situação geográfica litoral, se encontram as bases que permitiram, no século passado, o lançamento da indústria têxtil na zona."* (CCRN, 1988:22)

ausente ou diminuta e propicia – juntamente com a oferta abundante de mão-de-obra, a prática dos reduzidos salários e dos longos horários de trabalho (que a menor vocação reivindicativa dos trabalhadores em meio rural sustém (Alves, 2002a; Domingues e Marques, 1987)) – a construção do ambiente laboral em que assentará grande parte da vantagem competitiva da Região durante a maior parte do século XX.

Exactamente pelo saber geracional que desde cedo se transmite e tradicionalmente privilegia essa força de trabalho, como pelo valor inferior de pagamento por equivalente tarefa (Alves, 1999:41; Marques, 1988:59), as mulheres, os menores e as crianças são elementos preferenciais da cadeia produtiva – principalmente as primeiras empregam-se com grande força nas fábricas desde meados do século XIX (Alves, 1999:40) –, sustentando também o trabalho no domicílio. Expressão de uma superioridade numérica adquirida, o resultado de um *Inquérito Industrial* datado de 1890⁴⁹ revela com clareza essa realidade, quer se questionem as unidades industriais de maior dimensão ou a "pequena indústria", em ambos os casos a grande maioria empregando as mulheres como força de trabalho dominante. De qualquer modo, seja pelos baixos salários, seja pela instabilidade associada às oficinas ou ao trabalho no domicílio (tanto umas como outro essencialmente dependentes da subcontratação pelas grandes fábricas), a pluriactividade torna-se um facto estruturante do sistema não apenas como complemento no orçamento familiar, nomeadamente através do "autoconsumo agrícola" (CCRN, 1988:149), mas como uma *rede* que atenua as oscilações da economia e "constitui uma certa defesa a crises específicas de alguns sectores" (Magalhães, 1984:3)⁵⁰, eventualmente fornecendo o provento único de subsistência.

Este tema leva-nos directamente à segunda valia da pluriactividade, agora pelos reflexos na organização produtiva. Subsistindo à emergência das manufacturas e das maiores unidades industriais mais

⁴⁹ Os dados apresentados por Alves (1999:52) referem-se apenas ao sector algodoeiro e ao concelho de Vila Nova de Famalicão, mas cremos na sua pertinência representativa avaliando as várias leituras efectuadas sobre o tema e a área em estudo e verificando a similitude de referências e interpretações dos vários autores. Assim, das 26 fábricas com mais de 8 operários inquiridas, apenas 5 não apresentam maior número de mulheres trabalhadoras, e destas somente 3 apresentam a mão-de-obra feminina em menor número, nas 2 restantes verificando-se a paridade. Já quanto à "pequena indústria", das 627 unidades avaliadas, o resultado comparativo é de 388 homens para 465 mulheres.

⁵⁰ A investigação de Magalhães (1984) sobre este tema refere, aliás, que "o fenómeno «pluriactividade» assume proporções maiores, exactamente nos concelhos em que o desemprego é menor" (Magalhães, 1984:3). O mesmo se reforça com a seguinte conclusão: "O modelo dominante no Vale do Ave apresenta inquestionáveis virtualidades do ponto de vista económico, o que se tornou particularmente evidente em épocas de crise e aumento do desemprego. (...) Elementos chave neste domínio são fenómenos como a complementaridade entre a agricultura e a indústria, a importância crucial da família na estrutura económica e as características do sector agrícola em termos de dimensão, localização e propriedade." (CCRN, 1988:340)

recentes, a prática da agricultura como ocupação paralela e complementar *institucionalizou-se* pela articulação com estas. É assim que se chega ao início do século XX com um cenário tripartido de agentes directamente envolvidos na produção, "um panorama industrial onde coexistem já a «indústria doméstica» (os produtores ao domicílio dispersos pelo campo), a «pequena indústria» (oficinas), e a «indústria mecânica» (fábricas utilizando teares mecânicos)" (Gonçalves, 1993:5)⁵¹. É na conciliação dos papéis destes vários intervenientes que se percebe o papel estruturante da actividade agrícola e, em particular, na relação de dependência subjacente às duas primeiras, ligadas às fábricas maiores por processos de subcontratação⁵². A sustentar essa interrelação e, de modo essencial, a competitividade do processo, estão, por um lado, os baixos salários e, por outro, a possibilidade de recurso a mão-de-obra esporádica⁵³. A agricultura praticada em complementaridade é o elemento comum que garante a subsistência do trabalhador e assim viabiliza o sistema, no primeiro caso, compensando a insuficiência do rendimento fixo; no segundo, suportando a irregularidade da procura numa actividade que lhe garante a subsistência mínima⁵⁴.

Assim, "estas relações de complementaridade se, por um lado, têm mantido viáveis centenas ou mesmo milhares de explorações agrícolas de reduzida dimensão técnico-económica, por outro, têm, de algum modo, permitido a manutenção da competitividade externa da indústria têxtil." (CCRN, 1988:24) Mesmo não constituindo a maior fonte de rendimento do orçamento familiar na maioria das freguesias

⁵¹ V. também Marques (1988:59) e Marques e Domingues (1987:269), ou Domingues e Marques (1987:129).

⁵² A propósito deste processo de interrelação, cremos interessante a exposição de Alves (1999) sobre as "formas de organização empresarial na indústria têxtil" que, de acordo com as operações desenvolvidas, se podem dividir em três tipos: "umas apostando na especialização, com base num segmento da cadeia de produção; outras apostando na verticalização, procurando integrar as diversas operações; outras ainda combinando as duas tendências, por exemplo, procurando controlar toda a cadeia de produção, mas garantindo no exterior da empresa a execução de uma ou outra operação mais específica, por razões de ordem económica ou tecnológica." (Alves, 1999:8) Quanto às relações estabelecidas entre os vários intervenientes, nomeadamente com o que seria o elo mais marginal desse processo – a contribuição a partir do domicílio –, elas são articuladas e assumidas explicitamente, tal como o afirma Marques (1988) pelo testemunho que envolve a "Companhia de Fiação de Tecidos de Guimarães", em 1913: "a tecelagem manual é de produção particular e caseira, disseminada por várias freguesias do concelho de Guimarães e próximas. A Companhia urde e entrega as teias. O fabricante tem um ou dois teares (...) nos quais trabalham segundo as conveniências caseiras, marido, mulher e filhos." (A. Galdes cit in Marques, 1988:269)

⁵³ Antes, como agora, já que o processo persiste em premissas equivalentes, "Esta massa flutuante de mão-de-obra constitui um elemento amortecedor, promovendo a estabilidade e a flexibilidade da empresa face às flutuações do mercado" (Santos, 1992:137), obviando-a, acrescentaríamos, de encargos permanentes, que em algumas situações poriam em causa a subsistência da própria empresa, e, no final, do sistema.

⁵⁴ Esta complementaridade expressa-se por vezes em sentido contrário, sendo a agricultura a recrutar "mão-de-obra sazonal que ocasionalmente deixa a fábrica" (Marques; Domingues, 1987:269), nomeadamente quando os rendimentos desta são inferiores aos obtidos com o trabalho industrial. Neste sentido recordamos a existência de explorações agrícolas de grande extensão em coexistência com o minifúndio, brevemente referida no subcapítulo anterior.

(CCRN, 1990:69; CCRN, 1988:23)⁵⁵, o papel desempenhado pela agricultura só na aparência é pouco importante no contexto económico da área; na verdade, *"a agricultura tem contribuído fortemente para o equilíbrio em termos produtivos de toda a área, sobretudo através da articulação muito especial que apresenta com a indústria."* (CCRN, 1988:22) O facto de esta actividade constituir um bastião de retaguarda para o trabalhador quando o emprego principal atravessa períodos difíceis, ou desaparece, possibilitando-lhe a subsistência alimentar, significa que, de certa forma, ela funciona igualmente como bastião para a actividade industrial (para aqueles sectores que dependem da força de trabalho intensiva); na verdade, aquela permite a manutenção potencial da mão-de-obra industrial, a qual estará novamente disponível, consoante as necessidades da empresa, passado o período de crise. Assim, a agricultura é o garante da continuidade do sistema (sócio-económico) dominante, quer na perspectiva do trabalhador, quer na do empregador industrial.

Sendo este o contexto que subjaz à ocupação do território em meados do século passado, esse persiste no essencial na década de 80⁵⁶, como notam Marques e Domingues (1987), mas, agora, à conciliação articulada entre a *"produção artesanal ao domicílio"* e as *"grandes empresas"* do virar do século, substituem-se *"as empresas de dimensão considerável em torno das quais gravita uma miríade de pequenas empresas, às vezes familiares, às vezes «subterrâneas»"* (Marques; Domingues, 1987:269). Na verdade, na segunda metade do século XX reforçam-se as microempresas, nomeadamente na relação com o aparecimento de uma especialização do sector – a Indústria Têxtil e do Vestuário (ITV) – na segunda metade do século XX. Essa realidade é tanto mais pertinente quanto é esse o sector industrial que mais peso tem nesta área (Silva, 1987:3-4, 11; CCRN, 1988:52) e aquela a tipologia empresarial em que se sustenta: em 1988, *"85% das empresas têxteis do Vale do Ave cabem na*

*classificação de PME"*⁵⁷ (CCRN, 1988:56). Concretizando o cenário que as enquadra, Gaspar *et al* (1989) apontam a supremacia das *"médias, pequenas e muito pequenas unidades, mal organizadas, altamente dependentes em todos os domínios em que se inserem, do abastecimento ao mercado, frequentemente vivendo exclusivamente na dependência de sub-empregadas mais ou menos ocasionais."* (Gaspar *et al*, 1989:103)

Confirmando esta realidade, Silva (1987) acrescenta o facto de essas empresas serem *"na sua maioria de geração endógena"* e com um *"elevado grau de espontaneidade"* (Silva, 1987:4, 36), características que, se revelam o grande empreendedorismo da área, particularmente intensificado após 1974⁵⁸ e *"imparável, sobretudo depois de 1976 – todos os dias nascem e morrem empresas"* (Marques, 1988:62) –, atestam também sobre a precariedade que lhes está associada. Um aspecto importante relacionado com esta questão e igualmente contribuinte para a compreensão do cenário sócio-económico que apresentamos é a baixa escolaridade dos trabalhadores, mas também dos empresários, na sua maioria antigos (ou ainda) *"assalariados de empresas têxteis locais"* (Marques, 1988:84), um facto que as torna especialmente vulneráveis pela combinação de dois motivos: a sua fundação em regimes de subcontratação de que são essencialmente dependentes e em que os seus dirigentes não possuem uma noção sustentada de evolução⁵⁹ e a maior dificuldade face à integração de tecnologias que são cada vez mais determinantes nas exigências de produtividade, assente na qualidade mais do que na quantidade.

Na verdade, é esta situação de precariedade/vulnerabilidade que os estudos de caracterização sobre o Vale do Ave elaborados entre meados das décadas de 80 e 90 do século XX reflectem. Independentemente da diversidade de perspectivas disciplinares que centram as investigações, aqueles são uníssonos na referência ao fenómeno industrial como facto central de compreensão da área e na

⁵⁵ Em termos genéricos, no Ave, *"A indústria é a principal fonte de origem dos rendimentos familiares, embora, nalgumas zonas, não seja de descurar a importância das remessas dos emigrantes."* (CCRN, 1988:24) Mas no contexto da *"família alargada"* que caracteriza esta área também outros rendimentos importam. Numa espécie de síntese, Domingues e Marques (1987:138) referem que *"A maximização do rendimento implica formas combinatórias de trabalho assalariado, remessas de emigrantes, reformas ou produção agrícola."*

⁵⁶ Persiste, na verdade, até ao presente. Apesar das inevitáveis alterações tecnológicas, a tríade *domicílio, oficina e fábrica* como palcos coexistentes da actividade produtiva existe ainda neste território actualmente. O seu peso na configuração espacial esbateu-se face a outras dinâmicas mais recentes (de que falaremos adiante), e não é fácil determinar com precisão a representatividade das primeiras, já que parte dessa realidade é marginal/ informal; mas a noção de que persiste e ainda alimenta a economia local é um facto substancialmente consensual.

⁵⁷ Apesar deste facto, estão também *"sediadas no Vale do Ave as maiores empresas têxteis nacionais"* (CCRN, 1988:56).

⁵⁸ Num estudo centrado no município de Guimarães, Marques (1988:80) refere que *"A dinâmica industrial depois de 1974 é vertiginosa"*, sendo a maioria das empresas do concelho posterior a esse ano e predominantemente dedicadas à indústria da confecção.

⁵⁹ Na investigação supra referida, Marques (1988) testemunha esta situação com clareza quando equaciona as *"perspectivas futuras"* dos empresários pós-1974 e dos empresários anteriores a essa data. Significativamente diferentes, a maioria dos primeiros *"remete"* o cenário *"para os empresários das empresas que os contratam"*, assim assumindo (mais ou menos conscientemente – por desconhecimento ou por incapacidade de concorrência) a hipoteca da sua existência, embora se refiram situações excepcionais de dinamismo intencionado que almejam o mercado e se autonomizam em *"«design» próprio e com pessoal qualificado"* (Marques, 1988:84). Já quanto aos segundos, tendencialmente distribuídos por cenários extremados e opostos, os empresários das empresas financeiramente saudáveis e das *"empresas em péssima situação financeira"* (Marques, 1988:81) posicionam-se diversamente face a perspectivas bem sucedidas de futuro. Maioritariamente empresas que subcontratam ou são independentes, os empresários *"demonstram uma certa insegurança e um precário conhecimento dos reflexos e atitudes a ter perante a entrada de Portugal na CEE."* (Marques, 1988:81)

sua apresentação através de um conjunto de características que, em continuidade com as práticas tradicionais, favorecem a instabilidade do emprego (nomeadamente em situações de menor crescimento económico), como sejam, a fraca qualificação profissional dos recursos humanos, mas também a escassa diversificação industrial e a própria organização do trabalho desenvolvido. Por isso, a harmonização do trabalho industrial com outras actividades, em particular com a actividade agrícola, persiste estruturante, continuando a usufruir-se do facto de um certo tipo de trabalho industrial (fundamentalmente ligado à confecção) poder ser executado no domicílio⁶⁰, aproveitando a condição feminina e a maior dedicação às tarefas do lar, sendo com estas conciliado, ou do facto de a agricultura poder ser desenvolvida fora das horas do trabalho industrial, em uma e outra situação, nas "«horas livres» de outras actividades" (Magalhães, 1984:24)⁶¹.

b) Etapas do modelo produtivo e repercussões espaciais

Avaliar as repercussões espaciais das dinâmicas sócio-económicas abordadas acima sugere a sua apresentação segundo um conjunto de etapas que, de algum modo, as sintetizam e permitem concretizar os reflexos gerais, correspondentemente, introduzidos no espaço. No entanto, interessa ter presente que aquelas não correspondem a processos absolutamente lineares no tempo, sequenciais e menos ainda estanques ou exclusivos. Principalmente importa estar consciente da sua sobreposição no território, i.e. de que o espaço físico regista todos esses momentos e que a paisagem que avaliamos é o seu somatório, no final, o "palimpsesto" de que falam Corboz (2001) e Capel (2002).

⁶⁰ Testemunha Alves a persistência dessa situação, independentemente de esquemas evolutivos que a relativa marginalidade tem sido capaz de incorporar: "o trabalho em teares domésticos, próprios ou distribuídos por industriais, era sentido ainda nos inícios da década de 1970 em várias freguesias de Guimarães. (...). Mas ainda hoje podemos ver sucedâneos dessas formas de organização industrial nas pequenas unidades que funcionam em barracões ou garagens, hoje essencialmente na confecção, garantindo não só a sobrevivência dos que nelas trabalham como constituindo uma almofada decisiva para as flutuações económicas que a indústria do Vale do Ave tem vivido, afinal, desde sempre." (Alves, 2002: 379)

⁶¹ Sobre o argumento de que a "terra permanece como almofada capaz de suavizar os problemas que sempre se poderão colocar a quem trabalha nas fábricas" (Pereira, V., 2002: 63), mas também sobre a questão da evolução da importância da agricultura na relação com as actividades que adquiriram maior centralidade, designadamente a industrial e os serviços, que não aniquilaram os contextos de vida rurais, V. Pereira (2002). Do contributo desse autor, elucidativo de orientações temáticas não abordadas no texto supra (porque menos directamente relacionadas com a Tese), mas, ainda assim, significativas, destacamos a seguinte transcrição: "a estabilização de um êxodo agrícola sem êxodo rural maciço e definitivo garante, desde logo, uma alteração no significado da proximidade relativamente à natureza que se traduz, no plano da vida de todos os dias, num menor investimento na actividade de cultivo dos campos e na transformação dos protagonistas deste investimento." (Pereira, V., 2002: 63)

Gonçalves (1993:7-8) identifica "cinco etapas"⁶² no "desenvolvimento deste sistema produtivo local", que traduzem diferentes relações de implantação da edificação com os *elementos básicos de construção da paisagem* antes referidos – hidrografia, topografia e *caminho* –, mas também entre edifícios, reflectindo, portanto, alterações na «forma urbanizada». Centrada na evolução da actividade industrial, a descrição dessas etapas contém a relação com a agricultura em pano de fundo, revelando-se, agora no território concreto, a estreita interdependência antes referida. Às etapas definidas por Gonçalves, quando oportuno e intercalando-as, acrescentamos o conjunto de fases resultantes da interpretação de um outro autor, Ferrão (1987), relativamente ao desenvolvimento do fenómeno produtivo ao longo de grande parte do século XX. Numa periodização relativamente diferente da que Gonçalves sistematiza, Ferrão centra a sua visão na indústria «moderna» portuguesa, um fenómeno que começa em Portugal em 1940 e tem a sua pré-história entre este ano e (retrocedendo) a primeira Guerra Mundial (Amaral, 1966 in Ferrão, 1987:87).

Ainda a respeito do faseamento proposto por Ferrão cremos interessante cruzá-lo com a série de "crises" da indústria têxtil que marcaram especialmente a região do Ave ao longo do século XX e que Mendes (2002) selectivamente enuncia. A propósito, desde logo é interessante notar o primeiro momento crítico que este autor refere e a sua coincidência com o arranque da pré-história da indústria «moderna», antes referido: em 1915, sentindo-se já os reflexos do conflito mundial, notava-se que das causas que "teriam contribuído para a crise que a indústria têxtil então registava" as mais relevantes não eram de ordem conjuntural, mas relacionadas com "a formação de recursos humanos e a comercialização do produto" (Mendes, 2002:32), afinal, como se verá, não tão distantes das que fundamentarão os períodos críticos subsequentes. No contexto da indústria «moderna», mesmo que centrada em tempo mais recente e posterior à integração de Portugal na CEE – entre 1986 e 1995 –, também a análise de Mendes, Amaro e Rodrigues (Mendes *et al*, 2001) introduz observações relativas ao período que a antecede e que entendemos reter.

Procuraremos, portanto, conciliar as contribuições dos vários autores na medida em que essas se completam enquanto quadro de referência geral da actividade industrial, mas em que esse nos interessa

⁶² A estas somamos uma sexta e uma sétima etapas que pretendem captar o processo de *desenvolvimento* mais actual, a segunda das quais concretizaremos no subcapítulo seguinte.

particularmente por mostrar a "territorialização"⁶³ desta actividade, ou seja, a interdependência complexa entre o *sistema produtivo* e o *contexto social típico* da área em estudo, assim explicativa de dinâmicas que o *solo* fixará; são estas exteriorizações as que em primeira instância queremos entender. Contudo, nem sempre aos termos da periodização corresponderão alterações espaciais directamente delas decorrentes pelo que as referências às transformações do território se introduzem no texto oportunamente, como uma espécie de resultado de diversas fases do desenvolvimento produtivo. Assim, teremos:

(1) "Uma primeira fase, ao longo da qual os agricultores do linho produzem, nos seus domicílios, os fios e os tecidos, sem que exista um qualquer interesse comercial da parte desses agricultores (fase de auto-consumo)." (Gonçalves, 1993:7)

(2) "Uma segunda fase, durante a qual esses «saberes-fazer» são inseridos, por mercadores, numa estrutura comercial. Durante esta fase (...) A oficina é a casa." (Gonçalves, 1993:7)

No território: Estas primeiras etapas revelam a organização da urbanização em função de uma agricultura de subsistência, em que a actividade proto-industrial não interfere espacialmente nessa relação privilegiada. O trabalho do linho surge na relação com o aproveitamento de uma matéria-prima que a agricultura naturalmente proporciona e tem uma emergência tão natural como «vestir o corpo»⁶⁴. A *dispersão* da população e edifícios no espaço justifica-se em questões previamente referidas relacionadas com a prática agrícola e com a dimensão das explorações – uma dominante micro-fragmentação da paisagem – que encontram na abundante disponibilidade de água e na relativamente fácil topografia factores que a sugerem e suportam.

(3) "Numa terceira etapa, a partir dos finais do século XVIII, assiste-se ao aparecimento das primeiras manufacturas concentrando operários (...) [ligada] à protecção estatal à indústria nacional fornecida pela governação pombalina." (Gonçalves, 1993:7)

(4) "A partir de 1884 (...) assistir-se-á a um movimento de modernização tecnológica, com a introdução dos teares mecânicos e com a afirmação do algodão enquanto matéria-prima dominante. Assistir-se-á também, a partir desta data, a um crescimento importante do número de «indústrias mecânicas». A produção realizada em pequenas oficinas e no domicílio manter-se-á, no entanto, muito significativa." (Gonçalves, 1993:7) A esta síntese podemos acrescentar o contributo de Alves (2002:378) que refere ter sido largamente ampliado o "quadro fabril do Vale do Ave" nas primeiras duas décadas do século XX, algumas fábricas directamente derivando das que tinham estado ligadas ao "movimento fundacional" do século anterior, outras resultantes de processos de afirmação de "pequenas oficinas de tecelagem manual" (assim registadas em 1890) que progridem para "processos de mecanização relativamente elaborados", e outras ainda "implantadas com origem exterior à região, por iniciativas (...) de negociantes do Porto".

(4-a) No contexto da 4ª etapa proposta por Gonçalves (1993), e ainda na designada *pré-história* da indústria «moderna», o primeiro momento que Ferrão (1987:91) destaca é a "Fase do ruralismo corporativista" que situa cronologicamente entre 1926/28 e 1945 e relaciona de modo directo com a segunda Guerra Mundial. As condições favoráveis à contribuição da produção nacional decorrem, então, de factos essencialmente externos, resultantes da quebra de produção dos países envolvidos naquele conflito e da não participação directa de Portugal, salvaguardado ainda por uma conveniente geografia periférica. No entanto, a especificidade da distinção desta fase encontra também pertinência na situação política nacional que envolve a viragem das décadas 20/30, marcada por um clima de ditadura na sequência do golpe de Estado de 1926 e na emergência do *Estado Novo* (1933-74), e que configurou de modo particular o cenário da produção industrial. Sendo então conferida "à iniciativa privada o papel motor desse crescimento", ao Estado competirá o seu estímulo e coordenação num movimento que, sobretudo, "através de medidas directas, consubstanciadas na publicação de legislação

⁶³ Para maior compreensão do significado do tema V. Domingues (1996:74-5) e Silva (1987:3), sendo, de resto, essencialmente este facto que sustenta a leitura e compreensão do Médio Ave como "distrito industrial", numa alusão directa ao conceito italiano.

⁶⁴ "Fiar e tecer constituem actividades cuja génese se perde nos fios emaranhados da História, na resposta a uma necessidade social básica – o vestir. (...) a actividade têxtil sempre esteve (...) profundamente imbricada nas sociedades camponesas, dado extrair-se da pecuária ou da agricultura as matérias primas susceptíveis de produzirem fio." (Alves, 1999:1)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



66-71. A implantação industrial e o modelo produtivo: a influência da água, do caminho-de-ferro e da estrada

*apropriada*⁶⁵ criará o quadro de subordinação da economia à política.

A circunstância combinada de contenção da produção industrial dos países capitalistas envolvidos na Guerra e do protecționismo nacional cria o cenário fomentador de riqueza e de investimentos que consolidam a modernidade industrial em Portugal, vivendo-se um "período de relativa euforia" (Ferrão, 1987:97) entre 1943-48. De acordo com Ferrão, os têxteis são um dos bens de consumo que mais projecção tem nas exportações e que vê aumentar as suas unidades produtivas, "geralmente de reduzida dimensão, beneficiando da quase inexistência de concorrência externa e de um acréscimo, (...) meramente conjuntural, do mercado interno." (Ferrão 1987:96) Sendo o Vale do Ave a região mais representativa daquele sector – a que entre 1913-1939 se consagraria "como o centro da indústria algodoeira por excelência, posição que viria a reforçar a partir de então" (Mendes, 2002:29)⁶⁶ –, certamente aquela área não terá deixado de ser protagonista do dinamismo que Ferrão regista. Na verdade, refere Alves (2002:383) que até 1940 a política de condicionamento industrial surtia aqui efeito na limitação da capacidade de produção, mas que esse cenário restritivo beneficiou de um relativo alívio por causa do conflito internacional⁶⁷. Ainda assim, a descrição geral que Ferrão (1987:99) faz do desenvolvimento

industrial operado nesse período, que favoreceu o "baixíssimo nível tecnológico" e sustentou existências essencialmente fundadas na ausência de concorrência externa, permite-nos antecipar a resposta provável da vocação empreendedora no Ave; mas também as suas consequências.

(4-b) Entre 1945 e 1959⁶⁸, Ferrão individualiza a "Fase de tentativa industrial e abertura ao estrangeiro"⁶⁹, cujo termo podemos correlacionar com a crise que Mendes (2002) referencia ao período 1956-58 e que apresenta como, "«sem dúvida, a mais grave [Dessas crises cíclicas posteriores à última guerra], deixando atrás de si o rasto de algumas falências»" (cit in Mendes, 2002:32). A afirmação com que concluímos o parágrafo anterior ganha concretização nesta transcrição, evidenciando um desfecho (quase) inevitável face a condições de laboração precárias que, então, surgem contrapostas aos cenários de reestruturação social e económica⁷⁰ dos países implicados no conflito e a natural retoma (e afirmação) dos papéis produtivos anteriores. Em simultâneo, é no mesmo ano de 1945 que o Estado Novo – originalmente um forte defensor das pequenas empresas de carácter familiar que considerava uma espécie de «guardiãs» da estabilidade social (e, pela razão contrária, avesso às grandes unidades produtivas (Cfr. Ferrão, 1987:98)) – promulga a "«lei dos monopólios»"⁷¹, na verdade, a "primeira medida de carácter legislativo claramente desfavorável para as pequenas e médias indústrias." (Ferrão, 1987:99) Contudo, apesar deste sinal de ataque, a conciliação de cenários extremos de laboração persistirá com o reforço do *protecționismo* nacionalista por parte do Estado "nomeadamente através da definição de elevados direitos alfandegários (...)

⁶⁵ Actuará "privilegiadamente sobre os seguintes aspectos" (Ferrão, 1987:92-7):

a) "Protecção dos produtores (industriais) contra as várias formas de concorrência interna e externa" através da Lei do Condicionamento Industrial (1931) que "visava condicionar, para diversos tipos de indústria, a instalação de novos estabelecimentos, a sua localização geográfica e ainda o desenvolvimento tecnológico das unidades existentes." (Ferrão, 1987:92)

b) "Garantia de baixos custos de produção" por recurso à criação de um clima de «estabilidade» social artificializado num Estatuto Nacional do Trabalho (1933), de que "A abolição do direito à greve e a fixação dos salários da indústria constituem exemplos de medidas que garantiam, simultaneamente, a «paz social» e a existência de baixos custos de produção." A minimização dos custos de produção completava-se também no benefício de condições de acesso privilegiadas às matérias-primas quer "de origem Continental ou do Ultramar" (Ferrão, 1987:93).

c) "Lançamento de uma política de infra-estruturas" na consciência da importância das vias de comunicação, dos transportes, da energia, consubstanciada quer em obras quer em legislação específica. "De entre elas merecem especial destaque as que foram tomadas no sentido de se constituir um sistema hidroeléctrico que permitisse minorar o deficiente abastecimento energético que então se verificava em Portugal" (Ferrão, 1987:94) e que diminuíram substancialmente a factura da importação.

d) "Benefícios financeiros" concretizados em "Isenções, subsídios, empréstimos a juros baixos, participação directa e indirecta (...) no capital social de algumas empresas, regimes de concessão ou de produção em exclusivo, são alguns dos exemplos de incentivos à iniciativa privada lançados pelo Estado." Quanto ao reflexo efectivo destas medidas na actividade por excelência do vale do Ave, refere Ferrão que essas "apenas começa[m] a revelar um certo peso a partir de meados da década de 40, início dos anos 50" (Ferrão, 1987:94).

⁶⁶ Confirmando esta afirmação, sintetiza Mendes (2002:30) a partir de um "levantamento" sobre "A indústria Portuguesa em 1939" que 64,4% das fábricas têxteis a nível nacional se concentravam naquela área, que aí se concentrava 49,4% da mão-de-obra das fábricas algodoeiras, e que muitas destas eram de pequena dimensão (média de 44,5 operários/unidade na tecelagem; de 210,6 operários/unidade na fiação; e de 436,8 operários/unidade nas fábricas completas).

⁶⁷ Em benefício da comparação com dados da nota anterior, refere-se que em 1944 o Vale do Ave detinha 68,77% das fábricas têxteis relativamente a valores nacionais: 68,18% das fiações, 73,33% da tecelagem e 57,57 das fábricas completas.

⁶⁸ "O período subsequente à II Guerra Mundial e até 1973" será na verdade, apesar das contradições internas, uma época frutuosa em termos económicos – "a época de outro do crescimento português" (Mateus cit in Mendes et al, 2001:164) – resultante de uma produtividade consubstanciada não somente na acumulação de capital físico, mas também no progresso técnico (Mendes et al, 2001:164). De acordo com as diversas leituras efectuadas, cremos que este período áureo se poderá subdividir em dois: 1945/50-59 e 1960-74, sobretudo distintos pela diferente qualidade de abertura do mercado nacional ao estrangeiro (Cfr. Mendes et al, 2001). Assim, sem que aí seja assumida esta perspectiva de interrelacionamento de fases mais ampla no tempo, a cronologia considerada por Ferrão vem ao encontro desta interpretação.

⁶⁹ Uma fase que Ferrão subdivide em três sub-fases: "até 1948 persiste uma situação favorável, decorrente ainda do período de guerra; de 1948 a 1952 verificam-se taxas de crescimento muito baixas ou até negativas nalguns ramos como consequência (...) da maior concorrência que se faz sentir nos mercados internacional e nacional (...); finalmente, entre 1953 e 1958, recuperam-se e, em muitos casos, ultrapassam-se mesmo os índices de crescimento anual verificados no início do pós-guerra." (Ferrão, 1987:104)

⁷⁰ De entre estes, salienta Ferrão (1987:97): "novos padrões de valorização do capital, novas formas do processo de trabalho e uma nova divisão internacional do trabalho".

⁷¹ De acordo com Ferrão (1987), uma lei marcada, entre outros aspectos, pelo fomento à centralização do capital em grandes empresas (com a participação do Estado, regra geral minoritária) no intuito de fazer face à concorrência e em que se defende como única solução viável, face à qualidade do panorama geral, "ter poucas unidades mas em condições de produzir em boas condições de preço." (cit in Ferrão, 1987:100)

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



72-76. A implantação industrial e o modelo produtivo: a influência da Estrada Nacional e (dos nós) da Auto-estrada

Protegendo, simultaneamente, as pequenas empresas em perigo de extinção e os grupos monopolistas" (Ferrão, 1987:100).

No território: Estas etapas intermédias de desenvolvimento industrial denotam a importância acrescida desse sector económico, já com consequências na alteração da organização (ordem) espacial. A assumpção do acto de produção como uma actividade organizada e desenvolvida em espaço próprio gera novas tipologias arquitectónicas e espaciais, tanto mais determinadas quanto mais dependentes da matéria-prima *pesada*, das fontes de energia motriz ou de particulares condições de produção. No Ave pesaram as duas últimas, mais do que a matéria-prima⁷² para a afirmação da sua industrialização. A partir de meados do século XIX começa a deslocalização industrial da cidade do Porto para o vale deste rio e seus principais afluentes, nesse processo radicando a origem das primeiras grandes fábricas que começaram a pontuar aquela paisagem rural⁷³. Numa relação directa com o manancial de energia e com etapas específicas da sua produção, a indústria têxtil manifesta uma especial relação de dependência pela água⁷⁴ que assim se torna o alicerce privilegiado da implantação dessas grandes unidades fabris.

Numa primeira fase é, portanto, o espaço geográfico, junto às linhas de água (principais) que começa a ser colonizado por aquelas fábricas; mas *"quando [se] passou a dispor de outros recursos energéticos (os motores a gás, o vapor, a electricidade)"* é também *"pelos interiores campestres"* (Alves, 2002:375) que aquelas se disseminam. Pesarão então a favor da implantação âmbitos

⁷² A produção do linho, apesar da sua presença ancestral neste Vale, só tardiamente – no século XIX – arranca ligada a processos mecanizados. Ainda assim, a sua falta de qualidade para este fim (e depois também de quantidade) levará a que as fábricas importem a matéria-prima; mas o mesmo acontecerá com o algodão que posteriormente o substituirá. Assim, como supra referido, partir de meados do mesmo século, *"o algodão entra em força na economia portuguesa"*, rapidamente conquistando a primazia da produção e *"sendo então o linho remetido para consumos de luxo"* (Alves, 1999:3). Em qualquer dos casos, no entanto, o facto é que a industrialização está sustentada na importação das matérias-primas (o linho do Norte da Europa, primeiro da Irlanda e mais tarde principalmente da Rússia, e o algodão do Ultramar (Cfr. Alves, 2002; Alves, 1999)), cuja porta de entrada é o Porto de Leixões, e por isso não intervém essencialmente como factor determinante de implantação.

⁷³ Não foi apenas a abundante existência de água a justificar a deslocalização industrial. O *milieu*, como hoje se diria, constituiu uma determinante razão (Alves, 2002:380): um ambiente marcado por um *saber fazer* tradicionalmente incutido por influência familiar e generalizado como prática camponesa, *"que aproveita os tempos vagos das cadências da terra para transformar o linho"* (Alves, 2002:373); por uma mão-de-obra, não apenas formada sem custos pela cultura do linho e que facilmente se transfere para a do algodão, mas abundante (nomeadamente, mulheres e crianças); ainda, por baixos salários e longas horas de trabalho praticados sob a maior *"docilidade"* da força trabalhadora. As fortes referências de socialização na *"família alargada"* e a cultura rural que subsiste apoiada no campo agrícola compensam o baixo rendimento da fábrica e permitem a manutenção do sistema com menos encargos para o patronato.

⁷⁴ *"Deve referir-se (...) o papel dos cursos de água (...) disponibilidade de água (...), indispensável nas diversas fases do processo produtivo (nas lavagens e nas operações de tinturaria) e na própria produção de energia motora"* (Gonçalves; Costa, 2002:54).

relativamente populosos, sendo a charneira entre estes e o campo uma referência considerada; gradualmente passará também a pesar a rede viária, em especial as Estradas Nacionais, a que no final dos anos dos anos 20 do século XX se dará uma atenção de progresso especial (Cfr. Cap.3), e cujas margens, pontuando-se de edifícios, revelarão a crescente importância da acessibilidade rodoviária (ainda assim pouco expressiva nesta etapa).

Em paralelo, embora parte da mão-de-obra fosse absorvida pelas maiores unidades industriais, a produção em unidades de dimensão micro – no domicílio ou em oficinas – persiste⁷⁵ neste período, agora ainda mais se justificando em processos de dependência *institucionalizada* relativamente à grande fábrica⁷⁶. Como reflecte Marques (1988:58)⁷⁷, a passagem da indústria do linho para a do algodão (matéria-prima mais interessante para a indústria de grande escala) foi facilitada pela existência de um saber especializado e pela reconversão dos teares. A tradição desta *prática*, sendo a *"tecelagem indissociável da casa agrícola"* (Alves, 1999:2), estava então disseminada pelo campo e assim se manteve nesse *"padrão de localização"* muito disperso (Marques, 1988:58).

(5) *"Finalmente, a quinta etapa (...) é aquela em que se assiste a um crescimento importante dos mercados externos enquanto mercados de realização da produção. Esta fase, que começa por volta dos princípios dos anos sessenta, marca também um momento de diversificação produtiva: à têxtil do algodão (...) virão juntar-se as indústrias do vestuário e do calçado, que se desenvolverão de forma mais significativa a partir do final dos anos sessenta."*⁷⁸ (Gonçalves, 1993:7)⁷⁹

⁷⁵ Para que se tenha ideia da proporção envolvida, refere Mendes (2002: 32) que, em 1910, era reportada num periódico local a existência de 7000 operários ocupados na têxtil algodoeira do Vale do Ave. Acresce ainda o autor, relativamente a 1913, a presença de 16 fábricas pertencentes à indústria do algodão localizadas nos concelhos do Médio Ave e no concelho de Braga, acerca das quais esclarece: *"Nas ditas fábricas (mecânicas) trabalhavam 8600 operários. Com os cerca de 2500 que se ocupavam na produção manual (ou seja na indústria ao domicílio), o ramo do algodão já ocupava na altura, no Vale do Ave, à volta de 11100 operários."* (Mendes 2002: 29)

⁷⁶ Cfr. Nota 53 relativa à *Companhia de Fiação de Tecidos de Guimarães* (Marques; Domingues, 1987:269).

⁷⁷ A partir de um estudo de caso centrado em Guimarães, supra mencionado, que em certos argumentos entendemos extrapolável para a generalidade da área, sendo esta caracterizada por práticas semelhantes.

⁷⁸ Confirmando-o, Silva (1987) especifica que *"As ITV, depois de terem observado um crescimento sustentado a partir dos inícios dos anos 60, sofreram em 1974/75 uma quebra acentuada da sua competitividade externa e do seu grau de penetração nos mercados externos bem como uma desorganização brusca das condições de funcionamento até então prevaletentes."* (Silva, 1987:13) No entanto, *"Quer o crescimento (...) quer a competitividade externa das ITV começaram a ser repostos a partir de 1977"* (Silva, 1987:13).

⁷⁹ Na relação com o entendimento que avaliou o período entre a II Guerra Mundial e 1973 como um período áureo da economia portuguesa (Cfr. Mendes *et al.*, 2001:164) e o raciocínio expresso na Nota 69, cremos ser igualmente possível interpretar esta descrição

(5-a) Na relação com as duas periodizações que temos vindo a conciliar, a de Ferrão supõe a subdivisão da anterior em (pelo menos) duas fases: entre 1960 e 1968 e entre 1968 e Abril de 1974. A primeira, que este autor designa "*Fase da contradição economia nacional/integração europeia*" (Ferrão 1987:112), tem como término (1968) de novo o ano referenciador de uma das crises identificadas por Mendes (2002:33) e mais uma vez reveladora da precariedade estruturante do suporte produtivo local. Neste período é ainda a economia capitalista internacional, mas agora de modo reforçado, a marcar o passo de Portugal sendo que "*as transformações verificadas (...) derivam, no fundamental, de uma maior subordinação ao exterior (...) e do novo papel que lhe foi atribuído dentro da divisão internacional do trabalho em emergência.*" (Ferrão, 1987:112-3) No final, são os princípios contraditórios de progressão económica que estão em causa face a um proteccionismo nacional crescentemente posto em causa – nomeadamente a propósito da adesão de Portugal a organismos internacionais como a EFTA (1960) e à condição de abertura que é subjacente ao "*desenvolvimento do capital industrial monopolista*" (Ferrão, 1987:113), os mesmos que, a nível interno, denotarão o agravamento da clivagem "*entre, por um lado, unidades de pequena e mesmo média dimensão, com processos de valorização tradicionais e intensivos em trabalho e, pelo outro, empresas com acentuado desenvolvimento organizativo e tecnológico.*" (Ferrão, 1987:120)

(5-b) A segunda sub-fase, entre 1968 e Abril de 1974, é designada por Ferrão (1987:121) como a "*Fase da tecnocracia regeneradora*", inevitavelmente ligada à alteração maior de carácter político correspondente à substituição do Presidente do Conselho de Ministros, após 36 anos de liderança de António Salazar, e às diferentes orientações subseqüentes que, de certo modo, autonomizam este período final do Estado Novo (1968-74). O ano de 1968 assinala, então, "*a concretização (...) das tendências modernizantes e liberalizantes que se vinham afirmando desde, principalmente, o final dos anos 50*" (Ferrão, 1987:121), com elas se reforçando a dependência económica nacional face aos mercados internacionais e uma "*produção orientada para a exportação*", onde pouco pesa o mercado interno, e que reflecte a "*crescente inserção de Portugal na*

divisão internacional do trabalho, que lhe condiciona, inevitavelmente, o tipo de mercadorias produzidas." (Ferrão, 1987:125) Neste contexto, o têxtil persiste como matéria de forte exportação, mas é agora sobretudo o ramo do vestuário que mais se destaca; e de modo semelhante, persiste também a generalidade das condições que sustentam essa produção e que continuam a afirmar a crescente clivagem entre a indústria mais intensiva e a mais tecnológica, uma disparidade que, segundo Ferrão, embora "*se evidencie sobretudo entre os diferentes ramos, (...) faz-se sentir, ainda, no interior de cada um deles, entre unidades desigualmente desenvolvidas.*" (Ferrão, 1987:128)

No território: Esta etapa representa-se na ausência de uma figura espacial que denote a introdução de alterações ao modelo sócio-económico vigente com força suficiente para modificar a configuração precedente. No entanto, a par da persistência da afirmação das rodovias como referência de implantação fabril, a fase em análise consubstancia a emergência de um facto que o passar do tempo virá a revelar de extrema importância pelos reflexos que terá na conformação espacial e que merece por isso especial destaque: o aparecimento da Indústria Têxtil do Vestuário (ITV) como especialização do sector têxtil, a qual se exprime por uma diferente relação com o espaço. Comparada com a vertente têxtil mais «tradicional», a ITV é relativamente indiferente a condicionantes de ordem geográfica, quer pela matéria-prima, quer pelo conteúdo específico, e, portanto, caracterizada por um funcionamento que é facilmente compatibilizado com espaços de pequena dimensão, sendo a sua produção também facilmente transportável; a localização dos estabelecimentos dedicados à ITV tende a ser, por isso, fundamentalmente "*dispersa*"⁸⁰, assim recuperando uma ancestral qualidade deste território, com a indústria «livre», uma vez mais, para penetrar e subsistir em meio rural.

(6) A última fase⁸¹ que Ferrão individualiza é a que enquadra o momento em que escreve e que, portanto, não tem um limiar final assumido. O autor designa-a simplesmente na relação com o seu início, referindo-se à "*geografia da indústria transformadora após 1974*" (Ferrão, 1987:175) e assumindo a falta de distanciamento crítico para a percepção "*objectiva e global*" relativamente às

de Gonçalves (1993) como correspondendo ao segundo sub-período aí referido, grosso modo, situando-se entre 1960 (com a integração na EFTA a desempenhar facto-charneira) e a Revolução de Abril de 1974. Salvaguardamos, no entanto, a possibilidade desse autor considerar um período de tempo mais longo abrangendo na referência a "*mercados externos*" também a adesão de Portugal à CEE em meados da década de 80, mas cujo processo se inicia ainda em 1972 (Mendes *et al.*, 2001:192) e as suas formalidades em 1977 (Mendes *et al.*, 2001:165).

⁸⁰ "A indústria têxtil caracteriza-se por uma concentração produtiva relativamente elevada, enquanto que no vestuário e calçado a dispersão é muito elevada e, provavelmente, apresenta tendência para aumentar." (Silva, 1987:11)

⁸¹ A etapa 5 é a última que Gonçalves refere, embora, como antes referimos, a descrição que dela faz possa deixar supor que essa se prolonga para além de 1974, nesse caso, englobando a que agora consideramos. Não sendo importante apurar essa situação, deixamos, no entanto, a ressalva.

consequências da Revolução. No entanto, da avaliação sobre a indústria transformadora que Mendes, Amaro e Rodrigues (Mendes *et al*, 2001) fazem como resultado da adesão de Portugal à CEE e do sumário contexto que a enquadra, mas também de outros trabalhos de caracterização centrados no Vale do Ave e realizados entre meados das décadas de 80 e de 90, é possível situar os primeiros anos desta última década como novo momento de relativa mudança, nomeadamente no que concerne à indústria têxtil e do vestuário⁸², e, portanto, como término da etapa iniciada em 1974. Da generalidade dos textos emerge a continuada relevância do sector têxtil em termos nacionais, durante esse período de mais de 15 anos, e o Vale do Ave como a área que fundamental e especializadamente a sustenta; mas é também um quadro geral de funcionamento que se mantém.

Situando uma vez mais o marco final do período individualizado na relação com as crises do sector têxtil, é agora o estudo desenvolvido por Quatenaire (1995:192) quem a assinala relevando *"uma ruptura e (...) fim de um modelo de crescimento extensivo que caracterizou o Vale do Ave durante o recente período de crescimento (1985-1992)"*. (Quatenaire, 1995:122) Na verdade, o que estas palavras reflectem é que apesar das muitas mudanças antecipadas na sequência da instauração da democracia, em 1974, e da integração de Portugal na CEE, em 1986; apesar da introdução de nova tecnologia e da subida dos níveis médios de instrução que surgiram como exigência quase natural desses acontecimentos e da maior aproximação ao «modelo» europeu, a generalidade do sector têxtil não os reflecte. Pelo contrário, mantém-se a sua vocação tradicional alicerçada numa *"competitividade baseada nos baixos custos salariais"* (Lança, 2001 *cit in* Mendes *et al*, 2001:194) que se prolonga bem para o interior da década de 90:

"entre 1986 e 1996, o mercado de trabalho continuou a caracterizar-se por uma procura em que as PME desempenham um papel primordial, em que a indústria, e dentro desta, os sectores mais tradicionais e de mão de obra intensivos continuam a ser os principais empregadores de uma força de trabalho relativamente jovem, pouco qualificada e com baixas remunerações." (Castro e González, 1999 *cit in* Mendes *et al*, 2001:179)

Esta constatação tem um significado particularmente importante no Vale do Ave. A mono-especialização ainda presente e o aumento do

peso deste sector industrial nas exportações que, face ao escasso valor do mercado interno, fazem de Portugal *"um país de vocação têxtil"* (Lança, 2001 *cit in* Mendes *et al*, 2001:193), denotam o acréscimo de dependência do estrangeiro e a maior hipoteca do futuro da economia nacional em mãos externas, já que aquela se sustenta essencialmente em processos de subcontratação. Concorrendo para o reforço deste facto, a crescente abertura aos mercados internacionais e aos modos de organização globalizados, e nomeadamente o aparecimento em jogo de (outras) economias extensivas, como a asiática, mostra a fragilidade nacional por incapacidade de conquista de espaço próprio. Apesar da gradual consciência, a partir dos anos 80, de novos paradigmas de competitividade – o protagonismo dinâmico das empresas, a inovação substituindo os baixos preços de produção e, por isso, a qualificação substituindo a produtividade sustentada nos longos horários de trabalho e baixos salários (Mendes *et al*, 2001:199) – os seus efeitos tardam em fazer-se sentir na realidade.

No entanto, este período fica também marcado por um assinalável número de novas empresas, que surgem especialmente a partir de 1976, representando uma tendência nacional que se confirma e persiste durante os anos 80 (Mendes *et al*, 2001:200). Por outro lado, uma característica nacional também com muito clara representação no Vale do Ave é o carácter predominantemente familiar e a dimensão micro ou pequena da empresa, uma tipologia especialmente característica do subsector do Vestuário. Notando que este foi o subsector que mais cresceu percentualmente entre 1980 e 1989 e o que registou menor incorporação de tecnologia (Mendes *et al*, 2001:175, 190, 195), continuando estruturalmente apoiado na mão-de-obra pouco qualificada, com facilidade se admite o forte imobilismo⁸³ que o caracteriza, mas que não se restringindo a ele e, antes, estendendo-se à generalidade do sector, consubstancia a *crise* acima referida. É neste sentido que a leitura conjugada dos dados supra cria o quadro que denota a correspondência desta etapa *"grosso modo, com o esgotamento da competitividade do sistema tradicional têxtil/vestuário do Vale do Ave"* (Quatenaire, 1995:106).

No território: Em termos gerais, não se podendo atribuir a esta etapa uma espacialização essencialmente nova, verifica-se o reforço de uma situação que marcará substancialmente o território físico: regista-se (desde 1978), em simultâneo com as operações clássicas

⁸² São estes dois dos três sectores industriais que os autores analisam com maior detalhe e a propósito dos quais o Vale do Ave surge recorrentemente mencionado. Por este motivo, entendemos assumir as considerações das reflexões de Mendes *et al* (2001), tanto nos contornos mais gerais, relacionados com o País e com a Região Norte, como nos que mais especificamente referem o nosso caso de estudo

⁸³ O grande imobilismo caracteriza, de resto, a generalidade da indústria têxtil, um facto que se atribui em grande parte à permanência da mão-de-obra e revela a incapacidade de incorporar força de trabalho mais qualificada, entretanto formada (Mendes *et al*, 2001:).

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués



77. As várias etapas do modelo produtivo em coexistência no território

do trabalho no têxtil, o maior "recurso ao «trabalho a feito»"⁸⁴, um tipo de prática com características específicas que pode "assumir duas formas distintas: o recurso a outras unidades industriais subcontratadas ou o trabalho no domicílio." (CCRN, 1988:24) Assim, esta etapa surge particularmente determinada por actividades – especialização ou variantes – que renovam e reforçam a vocação antiga de "dispersão" da indústria. Mas para além da "assinalável" quantidade de unidades que objectiva esse reforço, o facto que a distingue é a sua superior «volatilidade»⁸⁵, verificando-se um paradoxal fenómeno de *presença* e *ausência* que, simultaneamente, torna difícil avaliar a sua interferência na configuração do território. Assim, a par do aumento de empresas que vários autores registam nestes anos⁸⁶, as suas pequenas dimensões e a possibilidade de se integrarem com a habitação, no interior do lote ou na sua proximidade, torna-as em muitos casos «ausentes», espalhadas em amplas superfícies e diluídas em ambientes rurais; um *desaparecimento* que não se pode isolar da relativa marginalidade em que se movimentam – as "empresas (...) subterrâneas" referidas por Marques e Domingues (1987:269) – e cujo processo de *nascimento* e *morte*, simplificado pela «independência» face a registos formais, também alimenta. Neste sentido, face a configurações extensivas que se reforçam, concretiza-se "o que já se designa por «indústria difusa» e que, no Vale do Ave, começa a assumir grande expressão e não apenas na indústria têxtil." (CCRN, 1988:24)

2.2.2. Concretizando o modelo de povoamento tradicional – a dispersão

O povoamento no Vale do Ave é consensualmente qualificado como tradicionalmente disperso. Um disperso que "não é homogéneo" na sua distribuição territorial e que "se processa com maior intensidade em determinadas zonas." (Sá, 1986:21) Um disperso que não é aleatório e que encontra fundamentos diversos ao longo do tempo e em correspondentes razões sócio-económicas. Na verdade, o que cremos ter provado na sequência dos subcapítulos anteriores é que a paisagem do Ave reflecte "uma lógica própria de localização de actividades, apesar da sua aparente «desordem»" (Quatenaire

1995:38) sendo "o emprego industrial (...) o que mais directamente se relaciona com a imagem de dispersão que caracteriza os concelhos envolvidos" (CCRN, 1988:291). Tal como antes notámos, é a própria razão subjacente ao sistema produtivo tradicional que fomenta e garante a subsistência do trabalho desenvolvido no domicílio ou em pequenas oficinas – a vertente industrial mais contribuinte para a disseminação da actividade⁸⁷ no espaço –, «tipologias industriais» que encontram lugar como peças de uma engrenagem funcionalmente interdependente, embora com relativa autonomia na implantação; no entanto, consoante o seu diverso «peso» e objectivos possuem diferentes graus de (in)dependência face a restrições territoriais.

Assim, ao longo das etapas antes expostas sobressaem várias tendências de implantação que se vão conciliando, substituindo ou sobrepondo e que o território apresenta lado-a-lado: primeiro o alinhamento da grande fábrica ao longo dos principais cursos de água, mais tarde das principais vias de comunicação, e em permanência uma dispersão de pequenas (e de algumas maiores) unidades, mais ou menos artesanais, pelo meio rural. A par destas, hoje, evidenciam-se particularmente

"duas lógicas complementares de localização industrial: uma, fundamentalmente *dispersa*, alicerçada na procura de sucessivas bolsas de mão-de-obra desqualificada, onde se destaca a indústria do vestuário-confecção; outra, tendendo para configurações espaciais do tipo de *concentração dispersa*, essencialmente alimentado por empresas de grande dimensão relativa do sector têxtil e potenciador de áreas de atracção de mão-de-obra mais vastas." (Quatenaire, 1992:141).

A particular paisagem que resultou destes momentos – afinal *um processo* longo no tempo – fez gradualmente mais extensa e relativamente mais densa a «dispersão» (embora, também com contributos em algumas situações de «concentração»), assim concretizando um «tecido» *diferente* que vai integrando as áreas rurais e em que "a transferência da actividade agrícola para a actividade industrial faz-se sem grandes fracturas, permitindo a reprodução da pequena exploração agrícola." (Domingues; Marques, 1987:130) Focando a tipologia de ocupação dominante, permanece a habitação como denominador comum, assim como o espaço no lote

⁸⁴ Ou seja, "trabalho a feito, em que o cliente chega cá com o tecido, os moldes, o design e os acessórios, limitando-se a alugar o minuto de produção" (cit in Mendes et al 2001:198).

⁸⁵ Recordam-se as expressivas palavras de Marques (1988:62) "sobretudo depois de 1976 – todos os dias nascem e morrem empresas".

⁸⁶ Por exemplo, Mendes et al (2001) e Marques (1988).

⁸⁷ Um estudo realizado no final da década de 80 reflecte que "Este fenómeno do trabalho familiar no domicílio leva ao reforço da localização rural da indústria e estabelece fortes relações de complementaridade entre sectores" (CCRN, 1988:24), acrescentando que "as características da própria indústria têxtil (trabalho por turnos) e confecção (frequentemente realizada a «feito», isto é, através de trabalho domiciliário) favorecem também este tipo de actividade dupla" (CCRN, 1988:149), reforçando, por isso, a tendência para aquele tipo de implantação.

dedicado à agricultura, ao pomar ou ao jardim, mesmo que a parcela reduza a sua dimensão e se reduza também o tempo votado à prática agrícola, remetida para os períodos não laborais. É, portanto, uma tipologia específica que se dissemina, ainda hoje tão evidente, em que a casa unifamiliar se concilia com a pequena horta e o pequeno jardim numa manifestação que parece não o dispensar e será, por isso, fundamentalmente cultural. Reconhecemos nesta tipologia a base das **várias "formas" que Cidália Silva (2005) identificou neste território de urbanização difusa** (que antes apresentámos) – em várias dimensões e representações de organização/implantação – e cuja origem tentamos agora relacionar com as etapas descritas no subcapítulo anterior.

A primordial **"forma tectónica"** conciliada com as ocasionais e embrionárias expressões da **"forma nuclear"** (fruto do cruzamento de caminhos, ou do encontro com o ponto de atravessamento de um rio), ambas dominadas pelos princípios de organização territorial sugeridos pela actividade agrícola e de uma profunda ruralidade, seriam a face das primeiras etapas de desenvolvimento industrial, quando a produção artesanal era intrinsecamente tributária da agricultura e a parcela acolhia essa indistinção. A mais recente **"forma rarefeita"** e a crescente afirmação da **"forma nuclear"** são resultantes da maior urbanização que cremos poder relacionar com o século XIX e princípios do século XX: a primeira gradualmente substitutiva e sobreposta à **"forma tectónica"**, cujo carácter vai sendo apagado pelo incremento da dispersão e uma maior densidade relativa; a segunda ampliando a sua extensão por acréscimo de edifícios, reforçando-se ou emergindo na sequência de novo **facto de polarização**. A maior intensificação da produção artesanal, que lentamente se mecaniza e conquista o verdadeiro sentido **industrial**, reforçado com a chegada das grandes fábricas ao Ave a partir de meados/final do século XIX, mas cujos efeitos se sentirão apenas no seguinte, não retira lugar à agricultura como actividade referencial da organização do espaço.

Na verdade, **"o processo inicial de penetração das indústrias nesta região fez-se sem que se subvertessem acentuadamente os elementos da paisagem rural"** (Gonçalves; Costa, 2002:52) e cremos que até bem perto de meados do século XX esse equilíbrio estaria ainda evidente. Seriam então estas as três **"formas"** dominantes, irregularmente (mas não incomodamente) distribuídas no território. A passagem do tempo terá fortalecido sobretudo as duas últimas: a **"forma nuclear"** que ganha nova temática polarizadora na grande fábrica; a **"forma rarefeita"** que, tal como dissemos, suporta a

"disseminação de edifícios na forma tectónica" (Silva, 2005:46) e resulta do processo combinado entre a fragmentação parcelar, o aumento de população⁸⁸, o fenómeno da pluriactividade, as características do sistema produtivo e a capacidade de fixação/atracção de residentes em resultado de uma vocação industrial da área crescentemente afirmada. A agricultura continua a ser actividade fundamentalmente conciliada com a industrial, tal como expusemos, e portanto a parcela com a componente agrícola persiste como base da organização territorial.

A análise conjugada do presente e do próximo capítulos permite-nos, **então, supor o início da maior expressão da "forma linear" em torno de meados do século XX**, resultado da superior importância conferida às estradas de longo curso como infra-estrutura de desenvolvimento económico a partir de finais da década de 20 (Cfr. Cap.3). A progressiva valorização do transporte rodoviário conduz as fábricas, e consequentemente a habitação e outras actividades, para a margem ou proximidade daqueles canais, denotando, pela extensão que adquirem, uma nova ordem territorial. Coincide sensivelmente com este período a diminuição da supremacia da actividade agrícola e o «salto» da indústria, que vive, apesar da precariedade que se lhe associa, momentos inéditos de solicitação e crescimento. No entanto, o papel que a agricultura continua a desempenhar, enquanto **"almofada" que minimiza as consequências dos incertos rendimentos da actividade industrial**, garante ainda a presença da tipologia que concilia o edifício de habitação e o espaço agrícola na parcela, mesmo que a dimensão desta diminua e que seja gradualmente menor o tempo de dedicação, já que a indústria tende a ser a actividade principal dos vários membros da família (Pereira, V., 2002)⁸⁹ – em pequenas empresas familiares, mas também na grande fábrica.

Na **"forma linear"** a lógica de organização territorial é, portanto, outra e as parcelas que se regem por essa proximidade já reflectem a menor importância atribuída à agricultura. A linearidade, sobretudo associada às mais extensas estradas de atravessamento territorial,

⁸⁸ O "X Recenseamento Geral da População" de 1960 facilmente permite esta constatação ao tabelar e comparar o número de residentes por freguesia, nos vários anos censitários, ao longo de cerca de um século (1864, 1878, 1890, 1900, 1911, 1920, 1930, 1940, 1950 e 1960) (INE, 1960).

⁸⁹ Confirmando esta reflexão de Virgílio Pereira (2002), um estudo de caracterização elaborado no final dos anos 80 notava que as **"menores dimensões médias [da exploração agrícola] se concentram sobretudo nas zonas mais industrializadas e de maior incidência de «pluriactividade familiar»"** (CCRN, 1988:34), onde, portanto, é mais limitada a disponibilidade de tempo para a prática da agricultura, consumida na partilha com outras actividades, nomeadamente a industrial. Pelo contrário, **"a distribuição das maiores áreas médias marca quase sempre a existência das zonas mais especificamente agrícolas"** (CCRN, 1988:34), em correspondência com a exclusividade conferida a esta actividade. A área de estudo confirma esta lógica na paisagem com bastante clareza, como o testemunham as fotografias que ilustram o presente capítulo.

principalmente às Estradas Nacionais, constitui-as como novos agentes de multiplicação da "forma rarefeita", agora capilaridades que partem e se «penduram» ao longo destas vias e que assim contribuem para a acrescida dispersão da urbanização. Mas a «linha» é também geradora de novas dinâmicas na "forma nuclear" (por exemplo, emergentes no cruzamento de estradas), ou do acréscimo da sua importância, sendo sobretudo a nova lógica que aquela introduz (menos essencialmente dependente da agricultura e mais dependente do transporte rodoviário) a originar a densificação e a maior extensão do núcleo pelo acréscimo de parcelas, eventualmente mais exíguas, mas que tendem, ainda assim, a manter o "pequeno quintal" (Silva, 2005). Genericamente, até à década de 90 são estas as "formas" que o território concilia, embora seja cada vez menos evidente a "forma tectónica" e mais frequente a "forma linear", principalmente a que resulta da edificação dos terrenos adjacentes às Estradas Nacionais e às capilaridades que delas partem, estas aumentando a espessura da «linha», justificando a sua irregularidade e, por vezes, contribuindo para a menor clareza.

A «dispersão» sustenta-se, portanto, num modelo de povoamento que é "não-segregacionista" (CCRN, 1988:151), um facto testemunhado pelo carácter essencial que nele adquire a pluriactividade e em que os usos conciliáveis não se esgotam na relação entre habitação, agricultura e indústria, ainda que esta seja a combinação mais representativa; a florestação ou o comércio são exemplos de outros usos que frequentemente coexistem com os anteriores. Em qualquer dos casos, o que parece verificar-se é que, independentemente das lógicas específicas de cada uma das associações de pluriactividade, estas integram razões que alimentam, e se alimentam, da condição dispersiva, como sejam: (1) estratégias de "pluri-emprego não-agrícola" familiar, em que a localização da habitação tende a «imobilizar-se» tanto mais quanto maior a «mobilidade» dos membros activos, correspondendo o lugar de implantação a uma localização otimizada em função das exigências de emprego conciliadas; ou (2) estratégias de harmonização entre necessidades de flexibilidade habitacional, por integração de usos plurais na parcela, e condicionamentos urbanísticos relacionados com a permissão dessa «pluralidade» que, dependendo dos aspectos que se querem conciliar, podem ser maiores na cidade do que no campo⁹⁰, tornando este

último mais atractivo para a implantação dos edifícios (CCRN, 1988:155).

Assim enquadrada, e sendo no espaço físico que esta «dispersão» se concretiza, dela fazem parte uma específica proporção de cheio e vazio articulada em lógicas sócio-económico-culturais. A fundamental inter-relação entre habitação, agricultura e indústria (ou comércio, ou serviços, etc.) desenha essa paisagem e esta é, reciprocamente, o seu fundamento. Os campos – a estrutura agrária – têm peso na paisagem através da pequena parcela que é compartimentada em múltiplas unidades em resposta às múltiplas actividades acumuladas; mas uma característica fundamental é que esta multiplicidade é conciliada naturalmente, por vezes visualmente de modo (quase) imperceptível, sendo ela própria também um factor de unidade. Assim, o que afinal mais essencialmente marca esta paisagem é o que resulta do imbricamento espacial entre as várias actividades que partilham o mesmo espaço, e isso constatava Sá (1986) quando referia que nesta área do Ave⁹¹ não existia "uma distinção clara entre o rural e o urbano" (Sá, 1986:18), ou os estudos desenvolvidos pela CCRN (1988) quando a afirmavam como suporte de uma imagem que desafia "as definições clássicas de «espaço rural»" (CCRN, 1988:22) e onde "a interpenetração de sectores tão distintos (como a agricultura, a indústria e a construção habitacional) criou (...) um espaço rural «sui generis», quer ao nível das estruturas agrárias quer do ordenamento agrário da zona." (CCRN, 1988:25) O espaço não edificado é, portanto, um elemento intrínseco da dispersão: agricultado, florestado, «livre», ou ajardinado, este espaço é presença fundadora da paisagem, suporte ou complemento do uso edificado (habitacional e/ou industrial e/ou comercial, etc.) e com frequência conciliado na mesma parcela. Em qualquer dos casos, sendo mais ou menos qualificado, é o entrosamento do espaço não edificado com os elementos que antes referimos – hidrografia, topografia e caminho –, mas também com o edifício, que permite a concretização e a individualização formal do modelo de urbanização, sendo no final, também aquele – os vários tipos de espaço não edificado – um elemento estruturante do povoamento que analisamos.

Ascendendo agora a um nível de análise que transcende o lote/parcela e já representa o território, das tipologias supra faz também parte a apertada teia de «capilaridades», que, pelo papel que desempenha na

⁹⁰ Esta afirmação torna-se particularmente clara quando consideramos uma das características principais da habitação unifamiliar – uma "forma habitacional dificilmente compatível com estruturas urbanas muito compactas" – e avaliamos algumas das suas vantagens: "em termos da flexibilidade do seu processo produtivo e da sua adequação às dimensões e características do agregado familiar, bem como a exigências de espaço mais

ou menos adaptado a eventuais, presentes ou futuras, iniciativas económicas da família, etc." (CCRN, 1988:150)

⁹¹ Apesar da investigação de Manuel Fernandes de Sá (1986) abranger uma área geográfica maior do que a aqui considerada, englobando para além desta os municípios de Braga, Guimarães e Fafe, a verdade da afirmação mantém-se.

irrigação do território, confirma a vocação estruturante que previamente reconhecemos ao «caminho» e concretiza-se como um dos aspectos-chave deste modelo de urbanização. A imagem que retemos dessas capilaridades, reveladora de uma densidade e irregularidade a que já antes nos referimos, virá a fundamentar também a irregularidade das manchas de urbanização que a eles se «agarram» e que a partir deles se desenvolvem. É ainda na relação com a actividade económica principal – a indústria – que esta rede viária ganha destaque, já que é também nela que se apoia ao disseminar-se pelo território mais ou menos rural. No entanto, não apenas nestas «capilaridades» se sustenta a edificação. A par delas, partilhando o papel de acesso, embora assumindo também funções de hierarquia superior, um conjunto de vias de maior largura, continuidade e regularidade destaca-se. Na sua maioria partes da rede viária nacional e municipal, estes *"principais eixos viários de comunicação"* que desde cedo atraíram a implantação industrial revelam-se simultaneamente suporte de uma certa *"densidade populacional"*, denotando a sobreposição destes dois elementos *"uma zona homogénea que coincide com a localização da mancha de produção industrial do Vale do Ave."* (CCRN, 1988:22)

Importante também na imagem desta área é a sua situação de *"povoamento de meia-encosta"* (Quatenaire, 1995:39), uma característica que já assinalámos a propósito da força da topografia como elemento estruturante da paisagem e que se traduz numa ocupação edificada predominantemente feita nas plataformas alargadas sobranceiras ao nível das águas, ao longo dos principais cursos aquíferos e das vias de comunicação, privilegiando, relembramos, as cotas 200/300m; deliberadamente aquela não ocupa o plano mais baixo que é ancestralmente liberto para a agricultura – os terrenos férteis que haveriam de justificar o prolongamento dessa actividade no tempo. Mas tal como também supra referido, a indústria, em particular a indústria têxtil, quebrará esta regra e aproximar-se-á das suas margens, conciliando situações de dispersão (antes mencionadas) com *"manchas de concentração, em regra situadas junto dos cursos de água."* (Silva, 1987:36) Ainda assim estas manchas aparecem limitadas, sendo que, no geral, o fenómeno da «concentração» acontece nas cidades-sedes de concelho e em núcleos urbanos secundários, bem como na envolverência desses *centros*, não

colidindo ou interferindo com a imagem geral de homogeneidade⁹² (Quatenaire, 1995:38) associada à «dispersão».

Na verdade, o padrão de urbanização que temos vindo a descrever é persistente e define o Vale do Ave até finais da década de 80; depois continua a defini-lo, mas já não sem que façamos também referência à tendência contrária – a da concentração, matéria constituinte do modelo de povoamento mais recente que debateremos em seguida. Numa espécie de síntese, o que da articulação entre elementos ressalta é uma *"quase perfeita coincidência entre áreas de forte densidade populacional, zonas industriais e locais de passagem dos eixos viários (...) e os vales da região (200m/300m de altitude), onde se concentra a principal percentagem de solos de maior capacidade de uso agrícola"* (CCRN, 1988:150-1). Assim percebido, o *modelo* parece emergir do território, como um facto *natural* onde todas as peças encontram o seu lugar único; e de entre estas os elementos que o estruturam, tal como os «caminhos», em que seguidamente nos concentramos.

2.2.3. Os «caminhos» no modelo de povoamento disperso

Os «caminhos» constituem uma das mais antigas estruturas de suporte à ocupação, edificada e não edificada; no Ave eles estão assinalavelmente presentes provando a verdade dessa afirmação no tempo. Já antes referimos, e agora recordamos, que temos vindo a justificar a profusão de «caminhos» característica deste território como um acontecimento que se justifica na sua geografia concreta, mas também na história, num passado longo que gerou uma cultura sócio-económica própria. O minifúndio foi desde cedo expressão e suporte dessa cultura, a pequena parcela agrícola que se explora intensivamente em composições (contemporâneas ou sucedâneas) de policultura, rentabilizadas em tributos senhoriais, em complementos de subsistência ou esgotados na própria sobrevivência; mas denotadora dessa cultura foi também a crescente fragmentação daquela pequena parcela, a subdivisão da propriedade especialmente decorrente de processos de herança e das opções da sua distribuição entre os membros da família, regra geral, numerosa. Somam-se assim no tempo e no espaço os sinais das várias dinâmicas de evolução

⁹² Esta homogeneidade não pode ser entendida em termos absolutos e pretende representar, como se diz acima, uma imagem geral. Explica Sá (1986:21) que *"Uma análise mais pormenorizada do Médio Ave permite observar que o seu território não é homogéneo, e que o fenómeno da dispersão do povoamento se processa com maior intensidade em determinadas zonas."* A avaliação mais próxima do solo permitiria, portanto, identificar áreas de maior concentração edificada, áreas de onde a edificação está ausente e outras onde o edifício disperso conquista a densidade suficiente que permite destacar um outro «tecido» – um «tecido» de densidade intermédia.

Red viária y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viária de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

territorial, de que os «caminhos» são uma das mais claras exteriorizações:

- os de acesso à propriedade e que terminam nela – na sua entrada –, nos seus limites, ou na *casa*;
- os de atravessamento, internos à propriedade – entre campos – e que terminam nos limites daquela;
- os de atravessamento territorial *excepcional*, que se desenvolvem em meandro entre propriedades e terminam em «lugares centrais», ou se ligam a outros caminhos/estradas num sistema que interconecta essas *centralidades* – de carácter local (entre a casa e o centro cívico/comunitário) e supra-local (entre povoações);
- os de atravessamento local *diário*, que resultam do aparecimento de «lugares centrais» especiais – como noutros tempos foram as grandes fábricas – e se organizam para aceder-lhes, eventualmente encurtando distâncias pela conjugação de trajectos preexistentes e novos, de carácter público e privado;
- os de limite, que resultam da subdivisão de bens (nomeadamente por herança) e distinguem novas propriedades e proprietários, acrescentando ao sistema «público» novos tramos, quer decorrentes de criação *ex-novo*, quer de alteração da condição de atravessamento, antes interno e depois externo, em qualquer caso segundo lógicas privadas.

Enumerámos alguns tipos de «caminhos» sem pretender a sua exaustão, mas visando salientar diferentes lógicas na sua origem que traduzem formalizações/imagens territoriais distintas. No entanto, nesse cenário diverso pretendemos ressaltar um aspecto que cremos comum e relativamente generalizado: um «desenho no tempo» justificado certamente por razões de ordem funcional, mas sedimentado com as medidas dos seres e objectos que os percorriam, com as formas que os seus movimentos sugeriam e os materiais que a natureza dispunha, aspectos que quase intuitivamente nos permitem reconhecer neles uma qualidade que talvez o termo «integração» defina melhor do que outros.

Até meados da década de 70, cremos que a realidade do espaço que analisamos seria reflexo dessa «integração»: um território fortemente agrícola – num País predominantemente rural – que a cartografia da época mostra assentar a sua urbanização essencialmente nestas (infra-) *estruturas* de circulação, apesar de tudo, qualificadas. Nesta altura, como veremos adiante, o Vale do Ave tinha Guimarães como única cidade e as sedes de concelho – os núcleos *mais urbanos* –

eram ainda *vilas*; aparte esses, tinha *lugares*, concentrações menores de população. Também quase não tinha estradas, mas tinha muitos caminhos e, por isso, muitos atravessamentos. A cartografia do território que então produzia o *Instituto Geográfico Militar* (ainda hoje considerada exemplar) e que representa a realidade territorial em dois momentos do século passado – finais da década de 40 e início da década de 70 – denota essa realidade com clareza (e também a sua lenta progressão): mostra *ruas* nas vilas e algumas *estradas* a cruzar o território, sendo as mais importantes as Estradas Nacionais, umas poucas que uniam as aglomerações maiores e os lugares principais, mudando de *classe* e de *perfil* (V. Cap.3.2) consoante a diferente importância desses; mas a cartografia militar mostra também as Estradas Municipais, igualmente em pequeno número e de extensão limitada (alguns tramos); finalmente mostra *caminhos*, que, na verdade, dominavam o cenário: alguns reunindo condições para a passagem automóvel, mas a grande maioria não a facilitando ou permitindo – em maior número os que se designavam como *"carreteiro"*⁹³ e muitos, embora bastante menos, designados de *"pé posto"*.

Confrontando estes vários tipos de espaços de circulação com a implantação dos edifícios, em particular no «espaço entre vilas/ /aglomerações», constatamos que é no *"carreteiro"* que a maioria deles se apoia. O facto é que realidade de então suportava uma mobilidade muito reduzida⁹⁴, mas respondia às práticas correntes: sendo a agricultura uma actividade generalizada, os utensílios ou transportes de apoio ao trabalho agrícola tinham nos *caminhos* o enquadramento adequado aos seus movimentos e dimensões; e a própria circulação humana que era predominantemente pedonal, cobrindo distâncias por vezes grandes⁹⁵, também tinha neles o fundamental suporte. As *estradas* eram os canais privilegiados de outro tipo de

⁹³ Termo com que na cartografia em causa é designado um dos três tipos de *"caminhos"* considerados. Não fazendo este termo parte da linguagem comum, e embora intuindo o seu significado, optámos por procurar precisá-lo recorrendo a dois dicionários. Segundo a 6.ª edição do *Dicionário da Língua Portuguesa* (Costa; Melo, 1991:309), a palavra *carreteiro* significa "o que conduz carros ou carretas" sendo *carreta* um "carro ligeiro de duas rodas para transporte de objectos"; ainda como *carreteiro* é também aí designado o "jogo dianteiro da charrua e de outros instrumentos agrícolas". No entanto, no mesmo Dicionário o género feminino – *carreira* – é considerado um *provincianismo* e tem a seguinte tradução: "caminho por entre matos ou em quinta particular." Já o *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea* da Academia das Ciências de Lisboa (2001: 710-1) não acusa a palavra *carreira*, mas apresenta a mesma definição para *carreteiro* e acrescenta à significação de *carreta*: "Carro ou carroça de pequenas dimensões, puxada por animais de carga ou por pessoas". Retemos, assim, uma acepção de *carreteiro* como um caminho estreito e fortemente relacionado com o meio agrícola e com os artefactos rodados e os animais que o apoiam.

⁹⁴ Isso mesmo confirma Babo (2009) ainda hoje quando, avaliando o padrão de mobilidade na região Norte, entende ser significativo na área em estudo o modo de deslocação a pé (também em bicicleta) e em transporte público.

⁹⁵ Note-se a afirmação de Garrett (1973:8): "Admitindo que a existência de estradas permite acesso a pé, relativamente cómodo, até à distância de 5km".

exigências: para além das carreiras de transporte público/colectivo, serviam o tráfego de atravessamento entre distâncias maiores. Não eram, portanto, correntemente utilizadas pela maioria da população já que nem sequer a ocupação esporádica das suas margens o justificava. No entanto, gradualmente (e a comparação cartográfica reflecte isso mesmo) estas estradas converteram-se em referência preferencial para a implantação edificada, nomeadamente para a instalação de unidades industriais e de actividades para as quais o transporte das matérias-primas/produção, ou a acessibilidade, eram factor de peso financeiro.

Em todo o caso, como antes se referiu, os *caminhos* constituíam o elemento central da organização territorial, uma valia que (também) sem fractura foi suporte da transição da agricultura para a indústria como principal actividade económica (Cfr. Domingues; Marques, 1987). Evidenciando com clareza essa *centralidade* destacamos dois factos: por um lado, o trabalho industrial que se fazia no domicílio ou nas oficinas disseminadas no meio rural e tinha o fruto desse labor transportado através dos caminhos de diversas qualidades que os serviam (Cfr. Marques, 1988:60). Por outro lado, a circunstância de muitos caminhos terem surgido por causa das fábricas, marcados no solo por "*magotes [de operários que] atravessavam montes e vales encurtando distâncias*" (Pereira, A., 2002:130). A propósito, tenhamos presente que a mão-de-obra, mesmo de fábricas localizadas nos pequenos aglomerados, era essencialmente rural (Pereira, A., 2002:128-9) e que a consciência das limitações de mobilidade justificou parcialmente a dispersão industrial, sendo a proximidade (ou acessibilidade) dessa força de trabalho factor importante de localização. Neste contexto, a implantação de nova unidade industrial seria factor sugestivo da geração de novos atravessamentos territoriais – portanto, novos caminhos – que complementavam, ramificando ou substituindo, as direcções preexistentes e, em qualquer caso, aumentando a densidade da rede.

Mas não só nestas funcionalidades óbvias – transporte do produto industrial e acesso às fábricas – os caminhos cumpriam papel estruturante. Na verdade, eles são peça essencial das socialidades – espaço que suporta a construção de elos sociais, de identidades e de aprendizagens. Feitas as deslocações da população essencialmente a pé, o seu carácter e o tempo nelas implicado favorece um usufruto ímpar do espaço físico que suporta essa circulação, assim como sugere a sociabilidade como artificio que «diminui» o esforço e a duração da deslocação. O contexto próprio da região construiu o resto

do significado, assente numa sincronia que decorreu essencialmente do domínio industrial como actividade empregadora e das características específicas desta actividade – o trabalho por turnos e durante longas horas, a grande quantidade de pessoas empregue e a forte presença de mulheres e homens jovens –, em que a fábrica⁹⁶ e o trajecto até ela concentram e preenchem grande parte do tempo social:

"O percurso a caminho da fábrica e vice-versa servia de cenário de conversação. Os operários e operárias juntam-se aos magotes e fazem o percurso conjuntamente. Podem rezar o rosário durante o caminho (...) como podem ensejar-se para comunicar umas anedotas mordazes" (Pereira, A., 2002:129).

Ainda assim, as direcções das fábricas não esgotam a importância social do *caminho*, já que eles são território partilhado e suporte de sociabilidades que abrangem a generalidade da população, como testemunha a afirmação de Virgílio Pereira (2002:64): "*As deslocações para os campos cruzam-se com os movimentos de partida e de regresso para o trabalho industrial (...), com as deslocações (...) para a escola*". É assim que o *caminho* se afirma como o espaço público por excelência neste mundo rural-industrial, um carácter que resulta, portanto, da densidade e pluralidade das vivências que suportam e que não se mede pela formalização, i.e. pela *qualidade* do seu desenho. No entanto, esta existia e, ainda hoje, em certas partes do Ave encontramos expressões de organização espacial que facilmente nos remetem a esse outro tempo, nelas reconhecendo princípios de identidade, de integração espacial, por exemplo, nas direcções que tomam, no controle da topografia, nos elementos e materiais, artificiais ou vegetais, com que os *caminhos* se delimitam e constroem.

A partir de meados dos anos 70, esta realidade começa a mudar. A edificação aumenta e expande-se no território, o automóvel conquista gradualmente lugar corrente e as lógicas de organização espacial alteram-se. Os dados estatísticos comprovam-no com objectividade, mas é o próprio território e as formas que recebe que o denotam verdadeira e evidentemente.

2.3. Os «acessos» e o modelo de povoamento contemporâneo – a nova dispersão e a concentração

O modelo de crescimento extensivo da urbanização, desde sempre característico deste território, mas particularmente intenso entre

⁹⁶ "*Rapazes e raparigas, homens e mulheres estabelecem a sua existência pessoal e social nas fábricas, ao ritmo do relógio de ponto e do trabalho com as máquinas ((...) durante o dia e a noite, a semana e o fim de semana).*" (Pereira, V., 2002:66)

1985-92 (Quatenaire, 1995), é hoje menos claro. Em particular, a década de 90 juntou-lhe novas lógicas de distribuição das actividades no espaço, novas lógicas de organização entre peças edificadas e não edificadas, novas tipologias, que, ao mesmo tempo que esbateram a clareza do primeiro modelo, o tornaram parte de um outro. O *modelo de povoamento contemporâneo* é assim uma expressão que pretende reter a coexistência de «regras» de ocupação territorial diferentes, informadas por aspectos sócio-económicos essencialmente distintos; um somatório de acontecimentos (mais ou menos conciliados) que o tempo foi colocando lado-a-lado e que, por vezes, têm na presença física o único facto comum. É uma expressão que representa um novo paradigma, mantendo a evidência do anterior – já que dos factos territoriais é mais difícil fazer *tabula rasa* –, e que conjuga essa dupla projecção como uma nova emergência, um novo modelo.

Advertem Gaspar *et al*, em 1989, que *"em grande parte da região a indústria transformadora e a agricultura camponesa estão de tal maneira articuladas, e o equilíbrio é tão instável, que a queda de uma pode arrastar a outra"* (Gaspar *et al*, 1989:104). Na verdade, faz parte de um outro ciclo essa interdependência fundamental que Portas *et al* (1990) designaram *"triângulo das actividades produtivas"*. Como vimos no subcapítulo anterior, a actividade industrial tem ao longo do tempo sofrido vários abalos que recorrentemente a confrontam com as condições precárias em que se desenvolveu e subsistiu ao largo de mais de um século. Durante esse tempo (assumindo que, apesar de tudo, ainda hoje tem significado) a agricultura foi fonte privilegiada de provento, complementar ou principal, da população, contribuindo também para a subsistência/persistência do sistema produtivo. Hoje, contudo, as duas actividades enfrentam imperativos de reestruturação: a indústria lida com desafios de competitividade qualitativa que questionam na essência o modelo anterior e a agricultura tem perdido adeptos, pelo menos tanto quanto o provam as estatísticas oficiais, em detrimento de outros interesses que ocupam o tempo que antes se lhe votava; ainda assim, conquistou variantes que a mantêm como presença visualmente distintiva deste território.

Apesar de termos associado o início do *modelo de povoamento contemporâneo* ao arranque da década de 90, nomeadamente pela correspondência física da urbanização com outras formas de perceber e ocupar o território, é certo que as dinâmicas que a geraram começaram antes. Os anos 80 serão, então, um período charneira – de transição – em que, na senda de acontecimentos e opções de

política de desenvolvimento vários (no rescaldo de alguns e no preparatório de outros), Portugal é chamado a assumir novos compromissos. Já referimos a emergência empresarial de dimensão e ritmo assinaláveis que marcou o pós-74 e se prolongou na década seguinte; tal como podemos supor as implicações da recente condição democrática na receptividade a novos modos de vida e consumos. Nesse contexto, certamente teremos que conceder particular evidência à integração na CEE, em 1986, sobretudo pelo apoio financeiro concedido e vinculado a linhas de acção que concretizam estratégias partilhadas a nível internacional, e que, afectando domínios de desenvolvimento concretos, são especialmente importantes no Ave. No entanto, começaram antes desse ano os desígnios que envolveram o sistema produtivo, acenando a imperativa mudança, e prolongaram-se para além dele as consequências da efectiva alteração.

Assim abalado o modelo de povoamento disperso tradicional, na medida em que alguns dos seus atributos mais marcantes desapareceram em proporção suficiente para o pôr em causa, emerge, em simultâneo, um outro *modelo* – um modelo duplo não exclusivo que concilia um novo tipo de dispersão e de concentração. Como o anterior, este novo sistema encontra nas actividades económicas actuais uma das suas principais fundamentações e nas práticas sócio-culturais o enquadramento que permite a sua afirmação; mas os termos dessa relação intrinsecamente interdependente alteraram-se. **Hoje a vertente dispersiva do modelo não resulta já do "triângulo das actividades produtivas" antes identificado e do seu significado, mas das novas condições de mobilidade e de novos padrões sócio-culturais de organização dos modos de vida; e a vertente da concentração, resulta da re-hierarquização das actividades económicas, onde o sector terciário ganha peso à custa de perdas na agricultura e na indústria tradicionais.**

2.3.1. A urbanização e o modelo produtivo/económico II

Uma primeira questão que importa considerar quando afirmamos a alteração do modelo económico e procuramos a sua repercussão no território urbanizado é a da representação concreta que aquele adquire quando se implementa e se desenvolve num suporte físico determinado. Situar a interdependência entre modelo económico e modelo territorial implica, portanto, assumir que a transformação essencial do primeiro se traduz numa diferente espacialização, uma premissa que implica, por sua vez, a identificação do cenário prévio com o qual se pretendem confrontar os aspectos de mudança; é essa

reflexão que agora se empreende. No caso em análise, o Sistema Urbano do Ave é genericamente tido como um sistema “*territorializado*”, por vezes referido como “*sistema produtivo local*”⁹⁷ (Silva, 1987; Domingues, 1996) ou como “*distrito industrial*”⁹⁸ (Portas *et al*, 2003; CE-FAUP, 2002; Mendes, 2002), em qualquer caso esses descritivos emergindo em correspondência com a sua historicidade, a qual temos vindo a apresentar em subcapítulos anteriores.

Tomamos como ponto de partida para a percepção da afirmada mudança os aspectos que Mendes (2002) enuncia como os que mais consubstanciam o sucesso do tipo de sistema territorial em que revemos o Ave – “*a espacialização flexível, a estreita colaboração entre pequenas e médias empresas, os diferentes níveis de cooperação que passam, por exemplo, pela subcontratação e pela indústria ao domicílio, a permuta de experiências e de saber-fazer, a capacidade de adaptação e inovação, etc.*” (Mendes, 2002:16)⁹⁹ –, matéria-prima que ali reconhecemos com facilidade, embora seja amplo o sentido de desenvolvimento do seu potencial. A «globalização» é o facto que se considera essencialmente distintivo do paradigma económico actual (de resto, paradigma de sociedade/época) e que os últimos anos têm vindo a concretizar em novas lógicas de organização e em novos padrões locativos da produção, umas e outros implicando a recomposição estrutural das actividades como consequência inevitável. A «livre» concorrência, mas também a diferente especificidade dos mercados, nomeadamente quanto aos

modos e produtos de consumo, suscitam outras referências e dinâmicas de funcionamento e interacção que facilmente fazem depender destinos empresariais de «imprevisíveis» processos de deslocalização. Neste sentido, se a generalidade dos países está sujeita ao efeito dos processos que a economia global envolve, mais são afectados por aquela «imprevisibilidade»¹⁰⁰ aqueles que se sustentam essencialmente na exportação e têm a seu favor factores de fraca especificidade e, por isso, facilmente substituíveis.

No caso do Ave, a “*excessiva concentração em sectores industriais orientados para a exportação, mas de produtos que – em geral – têm um mercado mundial com tendências para declínio relativo e onde cada vez é maior a quota-parte dos países do Terceiro Mundo*” (Gaspar *et al*, 1989:103), torna desde logo imediata a ameaça que impende sobre o sistema local (e até nacional)¹⁰¹, quer, exactamente, por essa sua forte vocação exportadora, quer pelos factores de competitividade que a sustentam. Por um lado, o tradicional domínio industrial que continua a distinguir esta área¹⁰², em particular do sector têxtil e do vestuário (ITV)¹⁰³ como facto de especialização¹⁰⁴, assenta determinantemente numa economia de exportação, mas onde o País¹⁰⁵ (e o Ave, em concreto) ainda não encontrou lugar próprio em termos de competitividade internacional, permanecendo (e em 1998 prevendo-se essa permanência) “*ensanduichado*” entre competidores

⁹⁷ Pela pertinência da descrição, entendemos importante a transcrição de uma longa extensão do texto em que Silva (1987:3-4) sustenta “*a justificação de se falar de sistema produtivo local (...) [no Ave, que] assenta em três grandes características: A primeira é a de estarmos perante um espaço com um muito elevado grau de industrialização e, simultaneamente, com uma especialização industrial muito acentuada nas indústrias têxteis, vestuário e calçado. Tal padrão de actividade económica é claramente específico ao Vale do Ave (...). Uma segunda característica significativa é a de que estamos perante um tecido industrial desconcentrado, comportando inúmeras pequenas e médias empresas e, na sua maioria, de geração endógena. Neste tipo de tecido industrial, que podemos apelar de difuso, não existe uma empresa líder a partir da qual se tenha arrastado a localização de novas unidades. Pelo contrário, é através de uma tradição industrial que remonta ao século passado, de uma concentração espacial da produção e de um complexo interrelacionamento entre agentes e empresas que se dá a renovação e o alargamento do tecido empresarial. A terceira grande característica (...) tem a ver com a articulação entre o sistema produtivo local e a sociedade local. Com efeito, o elevado grau de industrialização e o seu carácter difuso assentam num conjunto específico de características socio-económicas, em que o tipo de povoamento, o lugar ocupado pela agricultura na reprodução da sociedade local e a pluriactividade são traços marcantes. Dito de outro modo, estamos perante uma industrialização fortemente territorializada.*”

⁹⁸ “[P]ode definir-se um distrito industrial «uma entidade socioterritorial caracterizada pelas interacções internas de pequenas empresas industriais, que intervêm em diferentes fases do mesmo processo de produção, concentradas espacialmente, muito ligadas à produção local e que partilham um território relativamente limitado»” (PYKE *et al*, 1992 cit in Mendes, 2002: 16)

⁹⁹ A característica da pequena dimensão empresarial na relação com a flexibilidade, quer espacial, quer de produção, é nesta última valência percebida como uma mais-valia por Mendes *et al* (2001), especialmente pertinente nas indústrias mais sensíveis aos tempos e ritmos curtos e sazonais da «moda», como é o caso do sector têxtil do vestuário. O facto, já tradicionalmente verificável no Ave, persiste como atributo geral, situando-se a percentagem de estabelecimentos com menos de 10 pessoas ao serviço, nos três concelhos que estudamos, entre os 81% e os 85% (Pereira, Monteiro, 2007:12), e, portanto, claramente dominando o cenário produtivo.

¹⁰⁰ Uma imprevisibilidade, na verdade, generalizada, tal como afirma Gaspar *et al* (1989:104), já que “*Para além do esforço de modernização/reconversão/reestruturação, a sorte da base industrial depende muito do exterior, da conjuntura não só no seio da Comunidade Europeia, mas mesmo na economia mundial. A concorrência observa-se a vários níveis, tanto dos países tecnologicamente mais avançados, como dos países menos desenvolvidos.*”

¹⁰¹ Não sendo o cenário de crise exclusivo deste espaço, já que “*A crise actual do Ave é, de facto, um processo de selecção (...) cada vez mais mundializado*” (Quatenaire, 1995:122), o facto é que no final da primeira década do novo século é evidente a perda de dinamismo e “*competitividade no mercado global*” (Pereira, Monteiro, 2007:23).

¹⁰² Em 1991, no início da década que corresponderia à afirmação do novo modelo, a distribuição da população activa por sector de actividade evidencia a supremacia do sector secundário com 71,2% dos activos contra 4,2% no sector primário e 24,6% no terciário (Pereira, V., 2002:66); em 2001, a percentagem de população activa no sector secundário sobe para 73,8% (tendo neste “*especial relevo (...) a indústria dos têxteis e confecções*”), fixando-se o sector primário em 2,62% e o terciário em 23,6% (CE-FAUP, 2002:74); mais recentemente é ainda o têxtil a definir o perfil dominante da área (Pereira, Monteiro, 2007).

¹⁰³ Independentemente de processos de reconfiguração interna como o denota o facto de, em 1990, a indústria têxtil apresentar um decréscimo da sua importância relativa em todos os concelhos do Vale do Ave (CCRN, 1990:71), ou o facto de uma parte fundamental do desemprego têxtil no final dos anos 80 ter sido absorvido pela indústria do vestuário que só viria a acusar saldo negativo na criação de emprego posteriormente, no ano de 1992 (AMAVE, 1993:29).

¹⁰⁴ Um facto que “*Resulta da predominância da ITV no Ave [em] que as indústrias que lhe são alternativas têm uma importância reduzida*” (Quatenaire, 1992:41), e fazem com que “*A análise da indústria no Ave (...) [seja] portanto essencialmente a análise da Indústria Têxtil e do Vestuário*” (Quatenaire, 1992:46), nomeadamente porque “*não se verificou um abrandamento no perfil de especialização da região.*” (Quatenaire, 1992:50). Estas verdades em 1992 continuam testemunhadas por trabalhos mais recentes.

¹⁰⁵ Uma primazia que igualmente persiste afirmada ao nível da Região e do País (Pereira, Monteiro, 2007; Mendes *et al*, 2001), a par do sector do calçado, considerado entre 1970-96 “*o principal pólo de especialização da indústria portuguesa*” e que “*permite afirmar (...) [Portugal como] um país de vocação têxtil*” (Lança, 2000 cit in Mendes *et al*, 2001:190, 193).

que garantem preços de custo inferiores e outros que respondem com maior flexibilidade às exigências e asseguram superior fidelidade a prazos de entrega, um atributo importante na medida em que maioritariamente estão em jogo papéis de subcontratação (Mendes *et al*, 2001). Ainda assim, pesa a favor do sector uma imagem de qualidade, "ligeiramente abaixo da dos italianos, mas claramente acima da dos gregos e da dos países de Leste" (Fiel, 1998 cit in Mendes *et al*, 2001:205).

Na verdade, a «globalização» supõe a re-hierarquização e redefinição dos motores de competitividade, sendo que já em 1987, reflectindo sobre os "factores (...) bloqueadores do Dinamismo Industrial Local", Silva identificava a necessidade de "promoção de um meio industrial mais coerente e mais inovador" assente em aspectos "que reforcem no espaço produtivo local a sua qualidade de sistema", nomeadamente aqueles que contribuam para "o atenuar da monoespecialização, [e para] o desenvolvimento do terciário ligado à indústria." (Silva, 1987:36-7)¹⁰⁶ Década e meia depois, Mendes *et al* (2001:199) davam como conquistada, a partir dos anos 80, "a ideia de que a competitividade das empresas é em muito função da sua capacidade de inovação e da sua supremacia tecnológica e organizativa, das suas ligações, da sua cultura". Mas o facto é que, em 1996, como antes dito, as características da actividade continuam a revelar uma grande "imobilidade" traduzida na persistência do sistema tradicional (Cfr. Mendes *et al*, 2001:179,193-4) e, em 2009, é ainda a mão-de-obra barata que continua como o principal factor de competitividade, a esse nível, sendo "a investigação e o desenvolvimento (...) pouco valorizados" (Pereira, Monteiro, 2007:19,23).

Sintomática de um desajuste, que a partilha de mercados torna cada vez mais evidente, a perda de dinamismo¹⁰⁷ que se reconhece à Região Norte – onde o Ave desempenha um papel assinalável – deve-se então à persistência de características estruturais típicas dos primeiros anos 90 (Pereira, Monteiro, 2007). A escassa escolaridade, quer da mão-de-obra, quer dos empresários, constitui, como desde há muito notado, uma das maiores fragilidades da economia industrial

¹⁰⁶ Semelhantes reflexões e conclusões, sobre a necessidade de modernização das ITV e da diversificação do tecido produtivo, estão presentes em trabalhos que subsequentemente caracterizaram o Ave, testemunhando a manutenção das condições que ainda na década de 90 tornam pertinentes as mesmas observações (AMAVE, 1993; Quatenaire, 1992).

¹⁰⁷ A Região Norte revelou crescimento negativo entre 2002-04 e "alguma recuperação em 2006" (Pereira, Monteiro, 2007:23). No caso concreto do Ave, sendo uma das áreas "cuja produção mais se destina aos mercados externos" (Pereira, Monteiro, 2007:5), é simultaneamente uma das "que mais tem visto diminuir a sua quota nas exportações nacionais" (Pereira, Monteiro, 2007).

local¹⁰⁸; mas é também a própria actividade que parece não se querer reposicionar face a elas. Isso mesmo permite deduzir o trabalho de Mendes *et al* (2001:187) quando, analisando o período entre 1988-1997, referem a substancial alteração na formação académica dos trabalhadores na Região Norte¹⁰⁹, que a indústria, designadamente a têxtil, revelou não ter sido capaz de incorporar. Na verdade, como antes mencionado, a mão-de-obra desqualificada é um dos aspectos que, ainda em 1996, se tem como característica do sistema vigente e que continua a ser exaltada pelo seu domínio em 2007 (Pereira, Monteiro, 2007:6). E assim, duas décadas depois, o espaço do Ave continua a ser refém de um passado industrial de baixa produtividade, de grande precariedade e centrado no têxtil, mesmo que não seja exactamente a imagem de crise que passa para o exterior (Mendes *et al*, 2001). Pelo contrário, em 2000, "Confirma-se (...) o peso estrutural do núcleo têxtil-vestuário-calçado (...) [sendo que a] constância destes factores estruturais coexiste com a apreciação de que a região tem resistido aos cenários mais desfavoráveis e ameaçadores." (AMAVE, 2000:27)

O que é facto é que, por mais meritória que possa ser ou parecer esta resistência, ela não tem em todos os casos um significado de «boa saúde» e não significa que em alguns deles a «morte não espereite». Tal como afirmam Gaspar *et al* (1989:103), "A modernização tecnológica que se impõe e em parte já está em curso, só será exequível num número reduzido de unidades – não tanto pela sua dimensão, mas sobretudo pela incapacidade dos empresários e pela falta de estruturas organizativas internas das empresas." Ainda assim, o Ave tem registado nos últimos anos¹¹⁰ situações de alguma correspondência com as novas solicitações, quer em termos de inovação e adequação a diferentes premissas de competitividade, como na relação com a diversificação industrial. Quanto ao primeiro tema, Mendes *et al* (2001:179) dão o principal contributo, ressaltando que os sinais de mudança começam no início dos anos 90 por efeito de um conjunto de instrumentos e iniciativas¹¹¹ que visavam actuar

¹⁰⁸ O recurso à mão de obra desqualificada, sedimentada numa ambição profissional (e de conhecimento) inexistente ou relativa e numa imobilidade (física, mas essencialmente intelectual), constitui obstáculo à modernização: mas a própria mentalidade do industrial, nomeadamente tratando-se de empresas familiares fundada no empresário "faz-tudo" (Quatenaire, 1992:71-2), é ela mesma um bloqueio/condicionante.

¹⁰⁹ Para considerações mais recentes, desagregadas por concelho, ver também a síntese apresentada em Pereira, Monteiro (2007).

¹¹⁰ Que sofreu "um importante processo de mudanças, quer técnicas quer organizacionais (...) no período inicial de 1986-1990, em ligação com o crescimento empresarial experimentado" (Freire, 1998 cit in Mendes *et al*, 2001:165).

¹¹¹ Como instrumento, destacamos o Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e à Inovação – IAPMEI – criado em 1988 e definido como "o principal instrumento das políticas económicas direccionadas para as micro, pequenas e médias empresas dos sectores industrial, comercial, de serviços e construção, cabendo-lhe agenciar condições favoráveis para o reforço do espírito e da competitividade empresarial", e que actua "sob a

sobre as debilidades estruturais identificadas no tecido empresarial e nas suas condições de funcionamento. Na indústria têxtil e do vestuário os sinais ressaltam no final da década registando-se uma *"significativa melhoria a nível de design e marketing, nomeadamente através da ligação com cadeias internacionais e de «marcas»"* (Mateus, 1998 *cit in* Mendes *et al*, 2001:204).

Serão na verdade, essencialmente essas duas vertentes – o *design* e o *marketing* – a cunhar o progresso do sector, aspectos relacionados com a sua própria especificidade, como antes dissemos, marcado pela «moda» e pelos novos hábitos do seu consumo e estilos de vida, nomeadamente pela projecção internacional, onde o Ave emerge no apoio a cadeias e estilistas de renome (Mendes *et al*, 2001). Embora com carácter excepcional, verificam-se também esforços de afirmação de autonomia através de marcas próprias, mas o custo e as mentalidades oferecem resistência à sua expansão (Mendes *et al*, 2001:206); contudo, o que igualmente se destaca do processo é a redefinição de *"estratégias de gestão no sentido da modernização dos equipamentos e do aumento da qualidade do produto, bem como da rapidez e da flexibilidade de resposta"* (Duarte, 2000 *cit in* Mendes *et al*, 2001:205). Já quanto à diversificação industrial, desde cedo apontada como uma salvaguarda para a sobrevivência do próprio sistema económico local, alguns autores registam-na (AMAVE, 2000:27; Mendes, 2002:33; Quatenaire, 1992:15-6), embora com contenção. É na verdade a elevada especialização que mais recorrentemente se exalta na referência ao Ave (Marques, 2004:109, 113), embora admitindo-se alguma variação (coexistência) quando se considera a unidade administrativa do concelho¹¹². Ainda assim, domina de facto a especialização têxtil, ocasionalmente partilhada com a do calçado e da borracha (Pereira, Monteiro, 2007).

O que se verifica, então, é que sinais de passado e presente – ainda inconciliados – convivem neste espaço, ou seja,

"as reminiscências do modelo tradicional do têxtil-vestuário e, por outro, unidades modernas e competitivas não só no sector dos têxteis e vestuário mas também noutros sectores de actividade como as

metalúrgicas de base e outros produtos metálicos, fabricação de equipamentos electrónicos e de óptica, a pasta de papel e cartão que traduzem dinâmicas emergentes de diversificação industrial da região."
(*cit in* AMAVE, 2000:27)

Daqui interessa reter como fonte de desenvolvimento e de mais-valia específica, mais do que a tensão entre os dois modelos produtivos, a possibilidade de conciliação *"entre dois modelos empresariais, que podem coexistir inclusivamente dentro do mencionado pólo de especialização dominante"* (AMAVE, 2000:27), mesmo que se afirme o ainda *"Fraco nível de visibilidade (...) dos novos modelos empresariais emergentes no Ave"* (AMAVE, 2000:47). No entanto, haverá que acautelar o que as novas dinâmicas internacionais (nas quais eventualmente aqueles modelos se articulem) possam acarretar sobre *"os princípios de coesão e de viabilidade do Sistema Industrial do Ave"* (Domingues, 1996:77), ou do *"Distrito Industrial"*. Destaca Domingues (1996:76-7), para além da intensificação de processos de subcontratação que agravam a dependência internacional (já antes mencionada), a fragmentação da *"densidade de relações inter-empresas"* e ramos da produção decorrente dessas novas «regras» internacionais, que não aproveitam a área nas várias valências/fases produtivas e tendem a romper a lógica horizontal e de complementaridade intra-sistema em detrimento de *"uma maior polarização entre o desempenho dos vários segmentos industriais"*. (Domingues, 1996:77)

a) Sector terciário

Se o novo modelo económico se desenvolve a partir das dualidades manifestas naquela que é ainda a sua vertente mais representativa, constrói-se igualmente à custa de um maior peso do sector terciário, conquistado pelo decréscimo da importância da actividade agrícola e pelo fortalecimento do Comércio e dos Serviços como alternativa à indústria em crise. Na verdade, apesar de como antes dissemos, uma parte do desemprego gerado pela modernização do subsector têxtil clássico se transferir para o subsector do vestuário em torno do início da década de 90, são ainda essas dinâmicas emergentes da ruptura com o *"modelo de crescimento extensivo"* (e a sua progressiva afirmação) a contribuir para o aumento da *"globalidade do sector terciário"* que regista um *"crescimento significativo em termos de emprego entre 1985 e 1991"* (AMAVE, 1993:28-9). As percentagens crescentes entre décadas demonstram essa realidade com clareza, registando o Ave uma ocupação neste sector de 19,5% de activos residentes no ano de 1981 (CCRN, 1988:57) e 24,6% em 1991

tutela do Ministro de Economia, da Inovação e do Desenvolvimento" in <http://www.iapmei.pt/index.php> (16-05-2010). Quanto às iniciativas, Mendes *et al*, (2001:205) salientam a importância dos eventos «ModaLisboa» e «Portugal Fashion», ambos criados na primeira metade dos anos 90.

¹¹² Mencionando os concelhos que configuram o núcleo duro da área em análise, Vila Nova de Famalicão e Guimarães são predominantemente especializados no têxtil, Fafe concilia esta especialização com a vertente do calçado e Santo Tirso concilia-a com a *"dos artigos de borracha e matérias plásticas"*. Apenas na Trofa a especialização sectorial é marcada pela indústria da borracha sendo omissa a referência ao têxtil (Pereira, Monteiro, 2007:17). No entanto, a este propósito, não esqueçamos o papel charneira desempenhado pela Trofa – entre o Grande Porto e o Ave – que lhe confere características ligeiramente dissonantes relativamente ao resto do grupo. (Cfr. Pereira, Monteiro, 2007)

(Pereira, V., 2002:66). Ainda assim, essa escalada não continua e, tal como previsto, nos anos seguintes confirma-se *"uma situação de crescimento mais moderado"* (AMAVE, 1993:29-30), com uma relativa estabilização em torno dos 23,6% em 2001 (CE-FAUP, 2002:74) O que, no entanto, estes valores não revelam é a *qualidade* implicada no acréscimo do terciário, designadamente no valor acrescentado das actividades de comércio e serviço que constituem o sector.

Os trabalhos de caracterização do Vale do Ave em que temos suportado a descrição da área ao longo dos vários capítulos referem a este respeito uma situação de carência qualitativa, não apenas em termos gerais, como na matéria que o distingue, i.e. relacionada com a forte vertente produtiva e a sua especialização. Na verdade, verifica-se o aumento dos números do emprego no terciário relativamente ao passado, mas tal não cresce demasiado na sustentabilidade deste, já que maioritariamente as suas componentes não superam um carácter corrente. Concretizava-se, em finais de 80, que o sector estava sobretudo ligado às funções provedoras de produtos de consumo final e aos serviços de educação (CCRN, 1988:57), uma tendência que se confirma na década seguinte (AMAVE, 1993:24; Quatenaire, 1995:133) e que esclarecedoramente se ilustra nas palavras de Domingues (1996:71) quando refere que as principais aglomerações (onde tenderam a localizar-se as funções mais distintivas) *"mantiveram até muito recentemente um perfil funcional ligado com as actividades de serviços mais tradicionais (comércio retalhista e serviços públicos, sobretudo)"*. Em todo o caso, em certa medida, estas constatações não surpreendem ao recordarmos a reduzida escolaridade da generalidade da população nacional que caracterizou uma época e só ultimamente se tem vindo a alterar, e ao observar a principal procedência da mão-de-obra que alimenta o terciário e a tipologia associada ao emprego industrial ou agrícola tradicional de onde parte daquele recurso advém.

Outros motivos crescem, no entanto, na relativa desqualificação do sector terciário no Ave, nomeadamente no que se refere ao divórcio entre os sectores do terciário e do secundário, o primeiro não revelando serviços de apoio às empresas ou à actividade produtiva (CCRN, 1988:57; AMAVE, 1993:24). Em menções recorrentes até meados da década de 90, a observação é de que os serviços que eventualmente são internalizados nas empresas, regra geral não superam o carácter de exigência corrente, e aqueles que detêm carácter de excepcionalidade são procurados fora da região, nomeadamente no *grande* Porto. A tal respeito é claro o testemunho

de Gaspar *et al* (1989), que atribui a ausência de serviços qualificados a uma estrutura empresarial extremada em

"grandes empresas e um grande número de muito pequenas, [que] não favorece o fortalecimento endógeno de uma base de serviços. Isto na medida em que as primeiras tendem ou a internalizar muitos dos novos serviços ou a recorrer a empresas especializadas de nível elevado, que em geral não existem nos centros urbanos da região, por vezes nem mesmo no Porto. Por seu turno, as pequenas empresas em grande número de casos prescindem desses serviços, por vezes até relativamente banais, ou recorrem a pequenas empresas locais, pouco evolucionadas, frequentemente polivalentes e sem adequada qualificação." (Gaspar *et al*, 1989:107-8)

É ainda este mesmo autor que apresenta um segundo argumento justificativo da referida desqualificação, agora centrando-se no padrão de ocupação do território já que

"[o] desenvolvimento dos serviços prende-se com a estrutura de povoamento e, em particular, com as características da rede urbana. O povoamento difuso e o carácter pouco articulado da rede urbana, bem como a inexistência de um centro polarizador da região [do Ave], não são propícios ao aparecimento e difusão dos serviços." (Gaspar *et al*, 1989:107)

De modo análogo, focando a força «dividida» das cidades, refere a AMAVE (1992:75) que

"O modelo urbano do Vale do Ave, caracterizado pela não hegemonia de uma única centralidade urbana evidente e pelo carácter difuso do povoamento, também não seria favorável à constituição de economias de aglomeração e à obtenção de limiares críticos capazes de catalisar e sustentar o processo de fixação e diversificação de empresas de serviços."

Considerações de âmbito semelhante atestam ainda em 1995 o sentido das críticas e advertências sugeridas desde o final dos anos 80, igualmente sendo a carência de serviços inovadores justificada no padrão de urbanização, mas agora centrado na própria lógica de implantação da actividade industrial, cujo *"carácter extensivo do modelo de crescimento industrial e o fraco potencial de terciarização por ele gerado (...inibidor de efeitos de aglomeração) marginalizaram a importância atribuída às cidades"* (Quatenaire, 1995:86).

Em qualquer caso, de certo modo independentemente das razões que suportam a falta de qualificação dos serviços, o que dessa nos interessa extrair é a falácia que os números podem traduzir se forem sustento da afirmação de que estamos em presença de um terciário mais forte, nomeadamente quando a essa se pode associar a ideia de maior sustentabilidade do modelo produtivo. No entanto, o cenário

tem vindo a alterar-se lentamente e isso mesmo comprovam Mendes *et al* (2001), não apenas quando confirmam que o terciário tem funcionado como "almofada" do desemprego industrial (Mendes *et al* 2001:180), mas sobretudo quando constatarem que, dos três sectores de actividade, aquele foi o que incorporou o essencial da mão-de-obra (mais) qualificada resultante do aumento de escolaridade verificado durante o período entre 1988-97, já que os sectores secundário e primário tiveram mudanças consideradas insignificativas (Mendes *et al* 2001:186), nesse comportamento demonstrando "maior sentido modernizador" (Mendes *et al* 2001:187).

De então para cá, a evolução do cenário económico da Região Norte – dela não divergindo essencialmente o Sistema Urbano do Ave – tem mantido o terciário com um nível de importância relativamente menor quando confrontado com o significado da produção industrial, sendo o Sector dos Serviços considerado sub-representado apesar do registo de "um crescimento significativo nos últimos anos" (Mendes *et al* 2001:209) e sendo ainda no *Grande Porto* que se concentram predominantemente os "serviços financeiros, imobiliário e serviços às empresas" (Pereira; Monteiro, 2007:13). Salvaguarda-se, contudo, a mais intensa cooperação entre a Universidade do Minho (AMAVE, 2000:28) e a presença de alguns serviços de apoio específicos à produção especializada, como o *Centro Tecnológico das Indústrias Têxtil e do Vestuário de Portugal* – CITEVE (localizado em Vila Nova de Famalicão) – (Cfr. Quatenaire, 1992:76,87), que exteriorizam e apoiam os sinais de mudança identificados; ainda assim, na relação com o território e com a concretização do novo modelo de urbanização são as características gerais que se anunciam no final dos anos 80 a reforçar-se, de resto já sugeridas em 1995 no âmbito dos "processos de dispersão e de re-centragem urbana" (Quatenaire, 1995:248).

b) Sector primário

Menos importante em termos de contribuição económica local do que qualquer um dos anteriores, o sector primário, em particular na sua vertente agrícola, é no entanto fundamental para a paisagem do Sistema Urbano do Ave, merecendo por isso, também no contexto deste subcapítulo, uma breve reflexão. Na verdade, em termos comparativos e no panorama das actividades económicas, este sector tem na área em causa um valor meramente residual, que cada vez mais se afirma como tal se considerarmos a estatística oficial: afecta 8% da população activa, em 1981, (CCRN, 1988:57), 4,2% em 1991 (Pereira, V., 2002:66) e 2,6% em 2001 (CE-FAUP, 2002:74). Confirmando esta situação a partir de uma situação mais concreta,

Marques (2004:99) avalia a dimensão dos "Produtores e População Agrícola" por freguesia na última década censitária (1991-2001), observando ser dominante o "contexto de forte regressão agrícola", associado à resistência dos "produtores idosos" e dos "produtores agrícolas a tempo parcial". Esta situação, tendo um carácter generalizado na área em estudo, reflecte um afastamento da actividade agrícola, e, portanto, de uma das premissas que mais essencialmente fundamentavam o anterior modelo de povoamento disperso. De facto, a este respeito preconizava já Gaspar *et al*, em 1989, que "[a] agricultura tenderá a perder peso relativo em qualquer cenário considerado (...) [e que a] actual articulação com a actividade secundária (...) dificilmente se manterá por muitos mais anos"¹¹³, afirmando, no entanto, ser admissível a sobrevivência de "uma economia familiar, de poliactvidades, mas em que os ganhos resultam mais de «economias de aglomeração e de escala» no seio da família, do que uma intensificação de esforço laboral de todos os membros" (Gaspar *et al*, 1989:105).

O facto é que se os dados estatísticos anteriores comprovam uma parte da previsão supra, a restante é também recentemente confirmada por V. Pereira (2002) quando este afirma, por um lado, que os campos "nem sempre representam uma presença efectiva de famílias ligadas à agricultura", e, por outro lado, que o diferente significado de "proximidade à natureza" adquirido com o passar do tempo (e a substituição da agricultura como actividade principal) "se traduz (...) num menor investimento na actividade (...) [na qual] o cultivo diário e corrente dos campos e o ritmo do trabalho agrícola passam a marcar menos as vivências das famílias e das colectividades." (Pereira, V., 2002:63) Não muito distante destas considerações e numa reflexão mais recente, o que ressaltam Ramos *et al* (2007:7-8) é que "actividade agrícola perdeu significado" em prol das funções residenciais tendo o espaço rural sido alvo de "novas conceptualizações" decorrentes da "renovação de mentalidades".

Em qualquer caso, o que se constata é que permanece assinalável no Ave "o carácter impressivo e marcante do verde da sua paisagem e dos campos" (Pereira, V. 2002:64), sendo esse, na verdade, expressão de uma cultura de "ruralidade" persistente que embora não homogénea resiste em várias tendências e mesmo que seja diverso o

¹¹³ Antecipa ainda este autor como caminho para a subsistência da actividade agrícola nesta área, a sua "orientação da agricultura para unidades de exploração em acordo com as aptidões físicas (solo, morfologia, clima); tal dará origem à concentração em 3 ou 4 ramos de produção específicos: o vinho verde, a pecuária (de leite ou de carne) e a floresta. Alguma agricultura mais intensiva, inclusive com recurso ao regadio, é possível, para produtos de alto valor, tanto fruteiros (...), como hortícolas, orientados para mercados locais." (Gaspar *et al*, 1989:106)

grau de dependência social e económica relativamente aos *campos*. Exteriorizando aquela cultura, observa Virgílio Pereira (2002) que os *campos* tanto podem corresponder à expressão de uma minoria camponesa, sobretudo, limitada pela idade no "acesso às «*novas profissões na indústria*»"; como podem corresponder a permanências de "referência prática e simbólica"; como ser "almofada" que minimiza os inesperados de uma actividade principal e se concilia com o comércio, serviços ou a mais tradicional indústria – ainda o regime da pluriactividade¹¹⁴ –, em qualquer caso sendo a prática agrícola compatibilizada com o trabalho no escritório/fábrica, ou permitindo (e reduzindo os riscos de) o "tão desejado" trabalho por conta própria, "dentro ou à porta de casa"; como os *campos* podem também representar a "emergência de famílias que modernizam o seu processo produtivo na agricultura" (Pereira, V., 2002:63-4)

A *ruralidade* supra deve, no entanto, ser situada no quadro mais abrangente que caracteriza a área onde o Sistema Urbano do Ave se insere, sendo aí que este encontra o sentido «último» daquela sua vocação – ou resistência – plena de ambiguidade e complexidade. O carácter urbano generalizado que caracteriza aquela área maior distancia-a da temática própria dos "espaços rurais" (Cfr. Ramos *et al*, 2007); contudo, o facto de conter no seu interior espaços deste tipo constitui questão de relativa especificidade e motivo para distinções intra-área com diversos significados. Nesse contexto, o conjunto dos concelhos integrados no Sistema do Ave identifica-se como "Áreas de desenvolvimento intermédio" (Ramos *et al*, 2007:20) – a segunda categoria de uma classificação que demarca cinco tipos de áreas na Região Norte do País¹¹⁵ – e que, em resultado da articulação entre as suas *características, necessidades e potencialidades*, se descreve como um espaço que "Apesar dos aspectos endógenos positivos, enfrenta desafios decorrentes da reconversão industrial mundial em curso (...) [assim como] riscos de destruição do espaço rural e, portanto, de desordenamento do território devido ao crescimento populacional acentuado." (Ramos *et al*, 2007:21) Reconhecidas nesta síntese as duas valências mais persistentes do Sistema que

¹¹⁴ Realidade certamente pouco expressada nos registos estatísticos formais (devido a uma existência relativamente marginal), a dependência deste regime de *pluriactividade* como facto de sobrevivência ou de complementaridade essencial não parece ter perdido pertinência, já que não desapareceram significativamente as razões de precariedade associadas a uma actividade principal que fundamentalmente a justificavam, como antes vimos. Haverá no entanto outras razões que também a sustentam e se prendem com manifestações de cultura (mais) ancestral, afinal "O contexto da vivência quotidiana, o passado camponês, a divisão do trabalho doméstico, a rede familiar próxima que mantém ligações mais ou menos estreitas com a terra" (Pereira, V., 2002:64).

¹¹⁵ As restantes são: a primeira, a "Coroa metropolitana e centros de nível regional", a terceira, as "Áreas de transição", a quarta, os "Pólos de desenvolvimento em áreas fragilizadas", e a quinta, as "Áreas rurais fragilizadas do interior e de montanha" (Cfr. Ramos *et al*, 2007:20-1)

estudamos, essa não deixa de denotar a possibilidade de uma existência qualitativa do suporte rural (que ainda merece referência) se salvaguardada a disciplina associada à edificação/ocupação do território.

Contudo, o desenvolvimento da reflexão supra também não esconde – antes confirma – o escasso peso da actividade agrícola que aquele "espaço rural" pode sustentar quando avaliado em termos económicos de ordem macro. Considerada a "Competitividade da Agricultura" na relação com a "Dinâmica Sócio-Económica", o Sistema Urbano do Ave surge integrado numa subcategoria designada "Rural Dinâmico", que representa as freguesias com elevado nível de dinamismo sócio-económico, estas por sua vez subdivididas em dois grupos na dependência da maior competitividade ou maior fragilidade da agricultura praticada. Exceptuando algumas "bolsas" de "Rural Dinâmico" marcado por uma "Agricultura Competitiva", é sobretudo esta segunda característica que domina as freguesias do Sistema, na sua maioria suporte de uma "Agricultura Frágil (...) decorrente da reduzida escala de produção" e certamente reflexo da sua inserção numa «fatia» do território conotada com "a localização predominantemente litoral do desenvolvimento da indústria e dos serviços" (Ramos *et al*, 2007:27) e, portanto, onde é dominante a vocação urbana mais difusa.

2.3.2. Concretizando o modelo de povoamento contemporâneo – a segunda dispersão e a concentração

O final dos anos 80 do século XX registou mudanças na conformação espacial do território ao denotar, a par do modelo anteriormente descrito, sinais de desenvolvimento que não se correspondiam com as características daquele. Nessa década, que já antes considerámos de transição a propósito de transformações de carácter sócio-económico, são também os factos do território físico a confirmá-lo, nos seus últimos anos reconhecendo-se a presença simultânea de três lógicas de distribuição territorial "compatíveis e complementares" (CCRN, 1988:172): (1) "a dispersão não-segregacionista, baseada na pluriactividade agrícola e na pequena empresa disseminada pelo território"; (2) a concentração em pequenos núcleos dispersos no território centrados no "emprego no sector secundário, articulada com uma certa disseminação habitacional, estável e baseada numa pluriactividade não agrícola e numa importante capacidade de iniciativa económica"; e (3) "a tendencial centralização do terciário", que, em todo o caso, se considera de escassa representatividade atendendo à percentagem (comparativa) de activos e que afecta mais

fortemente os serviços financeiros do que o comércio a retalho, este também propenso a uma certa dispersão, acompanhando as restantes actividades.

Em meados de 90, estas três manifestações surgem já sintetizadas e extremadas em duas lógicas de crescimento paralelas – uma **persistente** «dispersão» e uma mais forte «concentração» urbana (Quatenaire, 1995:243) – em resultado da gradual afirmação de um fenómeno de conciliação/coexistência de opostos. Na verdade, reconhece-se então que em simultâneo com a «dispersão» **"observa-se o reforço das centralidades existentes"** (Quatenaire, 1995:46), ou seja, que **"co-existem dois modelos urbanos que se complementam"** (Quatenaire, 1995:45-6): a par da continuada manifestação da **dispersão** afirmam-se também as áreas correspondentes às cidades (sedes de concelho) e a uns poucos núcleos de maior densidade superficial (extensiva) entre aquelas, ainda que os limites/contornos destas não sejam bem definidos¹¹⁶. Mas não é só esta simultaneidade que, na medida da sua afirmação, desconfigura a prévia organização do território e a sua lógica explícita; são também indícios de um diferente tipo de **dispersão** que sugerem a racionalização da diferente emergência.

Verifica-se então o cruzamento de lógicas de implantação diferente, que as transições entre essas demoram a fazer-se e os aglomerados «prolongam-se» **"com outros fragmentos do mosaico urbano e industrial difuso (as aglomerações axiais tipo "cidade-estrada"; os aglomerados de nuclearização mais recente e de menor dimensão; a mancha difusa extensiva; etc.)"** (Quatenaire, 1995:86). Paradoxalmente será a falta de nitidez formal resultante daqueles encontros e sobreposições que permite começar a reconhecer a dualidade que gradualmente fundamentará o modelo de povoamento emergente e, de facto, no arranque da década de 1990, aquela era já suficientemente evidente: lado-a-lado com o padrão dispersivo, a concentração em torno dos núcleos urbanos, nos **"interstícios e na continuidade dos espaços construídos"** (CCRN, 1988:288), embora considerada limitada, era uma tendência (CCRN, 1988:288; CCRN, 1990:28ss). Ainda assim, numa certa perspectiva, era um território **sem modelo** o que surgia no Ave nesses anos, já que apesar da transformação manifesta na configuração espacial, essa não estava objectivada nas suas relações estruturantes. Serão, portanto, os anos

¹¹⁶ Uma constatação que tem justificação na natureza do **"fenómeno urbano"** que **"Nesta região (...) não corresponde ao modelo de cidade de tipo «implosivo», i.e, cidades correspondentes a aglomerações urbanas perfeitamente delimitadas"** (Quatenaire, 1995:36).

seguintes que, perante o reforço daquela dupla dinâmica, virão a permitir consciencializar aqueles movimentos divergentes de dispersão e concentração como parte de uma mesma realidade e assim designar o **modelo de povoamento contemporâneo**.

Explicado nos mesmos termos do modelo anterior, i.e. através da interrelação entre as actividades produtivas/económicas, aquela que principalmente o caracteriza – a indústria – continua a contribuir fortemente para a «dispersão» da urbanização através do subsector têxtil do vestuário, o que (como dissemos) mais se tem afirmado nas últimas décadas e se sustenta em tipologias organizacionais/espaciais compatíveis com uma grande diversidade de ambientes territoriais, cuja flexibilidade favorece critérios de implantação muito personalizados, facilmente conformados com os custos mais baixos da inserção em solo rural ou com a proximidade (interioridade) da habitação, onde quer que esta se localize. Para além desta «dispersão», o sector secundário contribui ainda para o novo modelo de povoamento através da afirmação da «concentração dispersa», esta sustentando a vertente clássica do têxtil, a que mais incorporou a modernidade nos últimos anos adequando-se com novas tecnologias e que tende, portanto, a reforçar este tipo específico de **concentração**.

Paralelamente às duas diferentes manifestações espaciais da indústria, junta-se o aumento do peso da actividade terciária, como vimos essencialmente sustentada no pequeno comércio (a retalho) e, em particular, nos serviços de génese pública, e que contribui determinantemente para explicar as dinâmicas de concentração verificadas. Vocacionado, em qualquer caso, para âmbitos de maior densidade populacional este sector tende, por isso, a afirmar as aglomerações preexistentes engrossando-as por preenchimento interno e/ou alargando-as através de localizações na imediata periferia, eventualmente nessa expansão unindo algumas delas, mas em ambas as circunstâncias afirmando a maior densidade da mancha urbana. Na verdade, isso mesmo se antecipava em 1988 quando se referia que **"A reduzida importância do sector terciário, (...) a tomar uma relevância maior na região poderia introduzir factores de concentração"** (CCRN, 1988:150); e, mais recentemente, as análises de Marques (2004) confirmam-no já que, de acordo com os seus registos relativos ao **"Emprego na Indústria e Serviços"** (Marques, 2004:109) é possível estabelecer uma correspondência com a maior presença do terciário no espaço do Sistema Urbano.

Finalmente, a agricultura – o outro dos pilares em que, a par da indústria, assentava de modo essencial o modelo de povoamento

tradicional –, embora debatendo-se com aspectos de *crise* no que toca ao sistema de produção mais clássica (apesar de esses não serem facilmente quantificáveis), vai subsistindo, tal como antes referimos. Ainda assim, não é sem implicações espaciais que essa persistência acontece e o agravamento da tendência para o abandono dos campos, ou a sua transformação em produção especializada (Gaspar *et al.*, 1989:106), significa, em qualquer das hipóteses, a alteração da paisagem de um modo que é ainda difícil de avaliar. A verdade é que **a tendência para o decréscimo da "pluriactividade do camponês"**, afirmavam-no Gaspar *et al.* em 1989, **"constituirá causa e efeito de transformações na estrutura industrial e, ao mesmo tempo, na posse e uso do solo agrícola."** (Gaspar *et al.*, 1989:125) E de facto, provando-o, a recente «desruralização» decorrente dos novos hábitos e ideais de consumo do território, mesmo que estes nem sempre sejam incompatíveis com a persistência da actividade agrícola, introduz diferentes interpretações e novas apropriações do espaço *livre*, e por isso novas paisagens.

Na verdade, o que esta breve síntese denota é que o reflexo do modelo económico no espaço não é agora tão imediatamente evidente quanto o anterior, sendo o actual fortemente marcado por influências externas que geram novas dinâmicas na distribuição espacial das actividades e exigem a sua contextualização em dimensões explicativas complementares. No entanto, a menor clareza que notamos também se deve ao facto de a nova espacialidade ser resultado de um processo cumulativo, que incorpora as regras do modelo anterior e onde têm lugar preexistências de um passado obsoleto, como de um passado tradicional ainda dinâmico, como de emergências regidas pelos novos paradigmas sócio-económicos. O **modelo de povoamento contemporâneo** é assim a soma de muitas situações – em regressão, estabilizadas, em mutação, em embrião – mas que, em qualquer caso, já não se explicam sem menção aos dois factos desta época que destacamos como referentes principais das lógicas que sustentam o modelo – a **globalização**, pelas implicações nos comportamentos económicos e sociais, que se extremam em representações de massificação transnacional e de individualização, e a **mobilidade**.

De facto, o **modelo de povoamento contemporâneo** distingue-se prioritariamente pelos factos globais, só depois, na sua concretização no território específico, revelando a matéria essencial da sua natureza local. Comparativamente com o anterior, o modelo actual é, portanto, menos fundado na interdependência de actividades económicas

territorializadas e mais sujeito a influências externas. A mobilidade, quer em termos físicos ou virtuais, é dos aspectos reveladores dessa cultura global um dos que mais essencialmente sustenta e singulariza o novo modelo ao introduzir diferentes referências de compressão de espaço-tempo que favorecem outros critérios e estratégias de ocupação/distribuição no território. Em consequência, pessoas e actividades constroem mapas de organização individual e colectiva fundados em lógicas micro e macro, sobrepostos e complementares, que o espaço físico revela numa aparente desorganização, também dita caótica, mas, no entanto, explicada nos hiatos de tempo/espaço que a ubiquidade construída nas velocidades das redes (automóvel, telefone móvel, **internet**) permite e sustenta.

Em termos gerais, o **modelo de povoamento contemporâneo** no Ave é assim reflexo desta nova mobilidade, mas também do seu oposto que sustenta o modelo anterior. As razões da imobilidade que alimentaram e fundaram os contornos particulares do sistema tradicional cruzam-se com os factos da forte mobilidade que suportam o actual e nessa articulação (ou mera coexistência) fundam a especificidade do sistema contemporâneo. Caracterizado, como antes referimos, por dinâmicas de **"dispersão"** e de **"concentração"**, o **modelo de povoamento contemporâneo** colhe, então, no passado e no presente a convivência **que o justifica. Assim, à "dispersão" anterior justificada na presença** acumulada

- (1) de factos construídos/edificados segundo princípios de maior ancestralidade ligados à vivência e cultura camponesa;
- (2) de factos que, em paralelo e posteriormente aos anteriores, se justificaram nos princípios da actividade industrial que, grosso modo, percorreram o século XIX e a primeira metade do século XX;
- (3) de factos que, também específicos da actividade industrial, se sustentaram (e sustentam) na dinâmica e lógica específica do subsector têxtil do vestuário que marcou a segunda metade do século XX, especialmente a partir da Revolução de 1974 e, em particular, a década de 80;

Juntam-se, mais recentemente,

- (4) os novos factos da «dispersão» e da «concentração dispersa», essencialmente relacionados com a banalização do automóvel e das (novas) tecnologias de informação e comunicação, mas também a «concentração periférica», ou a «dispersão alinhada-concentrada» que igualmente resultam desses factores, embora também se

possam justificar nas linhas de serviço de transporte colectivo/público.

Convertidos em peças quotidianas da esfera individual, o automóvel, o telefone móvel e a *internet* tornaram virtualmente possível qualquer localização para o edifício de habitação ou trabalho, desde que servida por infraestruturas que permitam o uso daquelas. Passam então a pesar mais determinantemente na «dispersão» da habitação factos como o preço dos terrenos, ou a propriedade dos mesmos (partilhada pela família ou herdada), ou a própria cultura urbana exteriorizada através dos modelos que sustentam o imaginário individual, em particular aqueles que se suportam na habitação unifamiliar ou no edifício isolado (em tamanhos de lote diferenciados) e se alicerçam num maior contacto com a natureza ou em margens superiores de liberdade tipológica. Também as actividades não residenciais – garantida a acessibilidade física e virtual e a sua compatibilidade ambiental – podem encontrar nos mesmos motivos as razões de nova implantação ou de deslocalização, estas eventualmente ampliadas por exigências de (maior) disponibilidade de área de estacionamento, menor congestionamento, etc.

Equivalento ao tipo de implantação antes designado como «concentração dispersa» e cujo motor, em dada altura, foi a implantação de uma fábrica maior, que atraiu outras fábricas/oficinas, assim como edifícios habitacionais (também frequentemente suporte de algum tipo de tarefa industrial), ou bairros operários, o *modelo de povoamento contemporâneo* incorpora novos motivos que favorecem igualmente essa «concentração dispersa»: as *zonas industriais programadas no âmbito dos primeiros PDM's (de meados dos anos 90)*, que tendem a ocupar áreas relativamente afastadas das aglomerações mais consolidadas, com boa acessibilidade e que entretanto se conjugam com actividades complementares; as *áreas em torno dos nós das auto-estradas*, cujo primeiro tramo no Ave (entre Porto e Vila Nova de Famalicão) se inaugurou em 1990, mas que entretanto se multiplicaram, e que são privilegiadamente ocupadas por certas actividades económicas – ainda zonas industriais, mas também parques tecnológicos, grandes contentores comerciais – devido à sua superior acessibilidade, aí encontrando o seu espaço «natural», livre de constrangimentos de preexistência física, como de dimensão espacial, como de imagem formal.

Deste modelo de povoamento recente faz ainda parte a «dispersão alinhada-concentrada» suportada também na infraestrutura viária de boa acessibilidade (mas já não auto-estrada) e que tem nela o seu

acesso. A generalidade das Estradas Nacionais que circundam ou atravessam o Sistema Urbano do Ave é globalmente construída nas suas margens/parcelas adjacentes, particularmente a partir dos anos 70/80 do século XX quando o automóvel se vulgariza como bem familiar, e depois como bem individual corrente. Para além destas, também algumas Estradas Municipais se marginam com construção denotando direcções territoriais privilegiadas. Finalmente, a «aglomeração», de mais ou menos antiga tradição, contribui ainda para o modelo de povoamento actual através da «concentração periférica»; convivendo com os novos factos da «dispersão» ou da «concentração dispersa» e com os factos da nova «dispersão alinhada», vão-se fixando edifícios nas imediações dos limites de maior densidade alargando-as.

Assim, se as actividades são ainda matéria que sustenta argumentos justificativos do novo modelo de urbanização, não são já o essencial dessa justificação, se consideradas isoladamente. Na verdade, aquele conjuga, como antes dissemos, referentes de implantação e distribuição no território mais globais, mas também outros que surgem em consequência de percepções do espaço mais individuais, sendo o seu reflexo espacial o que resulta do conjunto dessas tensões. Em todo o caso, há manifestações próprias desta área que podem ser relevadas: por um lado, no que se refere à actividade industrial,

- (1) a recente tendência de deslocação do modelo tradicional da produção têxtil intensiva, "*predatório do emprego local*" (AMAVE, 2000:27), para concelhos limítrofes mais deprimidos do interior da região (Gaspar *et al*, 1989:110), um movimento que leva consigo um tipo de espacialização que, portanto, não se reforça no Sistema Urbano do Ave;
- (2) a afirmação do modelo produtivo mais recente – o das "*unidades modernas e competitivas*" supra referido – que, resultando "*quer de novos empreendimentos de raiz na região, quer de trajectórias de desenvolvimento e modernização tecnológicas de empresas existentes*" (AMAVE, 2000:27) significa a opção por espaços mais infra-estruturados, qualificados (e assim o descontinuar de algumas situações de «dispersão» do tipo anterior, como as que se implantaram no *campo* por razões de maior proximidade à mão-de-obra intensiva e pouco móvel), e o de outras unidades industriais/armazenagem que a entrada em vigor de legislação específica impele para áreas especiais – *zonas industriais* – predeterminadas em PDM.

Por outro lado, no que se refere ao conjunto das actividades industrial e agrícola, as questões antes relevadas sugerem o «fim» de uma das relações mais ancestralmente fundadoras e caracterizadoras deste território, génese do (seu) povoamento dito tradicional. Não apenas a diminuição da importância estruturante da agricultura, como a tendência para a segregação da indústria (decorrente da implementação de regras urbanísticas que regulam a relação entre actividades), pondo em causa uma *"das premissas do modelo"* e assim, inevitavelmente, o equilíbrio do próprio modelo (CCRN, 1988:150).

Gradualmente, perde-se a homogeneidade que caracterizava o «velho» modelo de povoamento disperso e começam a desenhar-se com suficiente clareza algumas figuras territoriais – *"as aglomerações axiais tipo «cidade-estrada»; os aglomerados de nuclearização mais recente e de menor dimensão; a mancha difusa extensiva; etc."* (Quatenaire, 1995:86) –, partes de uma *figura* maior que, contudo, não é facilmente identificável. Uma nova escala parece exigir-se como enquadramento dessa grandeza de que os velhos códigos e instrumentos não conseguem retirar sentido, uma necessidade que resulta clara quando assim se descreve o Vale do Ave:

"o crescente interrelacionamento funcional entre as várias áreas, o carácter «centrifugo» e expansivo do processo de urbanização e a crescente densificação do conjunto definem um padrão (...) cujos contornos correspondem aos limites imprecisos de nebulosa urbano-industrial onde coexistem os vários fenómenos aglomerativos (cidades, vilas e eixos urbanos densificados)." (Quatenaire, 1995:86)

Por isso, por esta interferência entre *figuras*, esta imprecisão e extensão de contornos, um outro modo de avaliar a forma territorial se revela: a configuração espacial da ocupação passa a ser melhor percebida na *"lógica de coesão do sistema"* e, cada vez menos, na que advém da leitura dos seus elementos isoladamente (Quatenaire, 1995:86). Mas, por mais verdadeira que seja esta afirmação, ela torna essencialmente explícita a maior capacidade das disciplinas da geografia, da sociologia, ou da economia em abordar estas novas realidades e a maior dificuldade das disciplinas de essência mais «morfológica» em a apreender.

Confirmando esta percepção, as explicações e os enquadramentos das alterações físicas que se vêem (mas não se desenhavam) reconhecem-se, em meados da década de 90, em formas diferentes de *relação espacial*, nomeadamente *"[n]um cenário em que o «espaço de fluxos» e de interdependências se sobrepõe a um padrão geométrico rígido (...) segundo um único princípio de dependência hierárquica"*

(Quatenaire, 1995:86). Em termos teóricos, são estes aspectos relacionais que progressivamente fundamentam um novo modelo de povoamento¹¹⁷ – um *"modelo reticular policêntrico"* ou uma *"Retícula Urbana, num contexto Policêntrico"*¹¹⁸, tal como se prefigurava em 1995 (Quatenaire, 1995:247). Como então se explicava, o modelo assim designado fundar-se-ia na articulação e complementaridade funcional entre centros urbanos de diversa importância – entre centros principais, correspondentes às sedes de concelho, e entre centros secundários, correspondentes a núcleos exteriores com dimensão intermédia – os quais teriam vocações especializadas (determinadas, em princípio, por situações preexistentes que se reforçariam) – *centralidades especializadas* – e que teriam os seus elementos fortes em *"funções de serviços cujo perfil combina uma certa dimensão (...) com uma determinada especialização e qualificação de actividades de raio de influência territorial variável e, às vezes, sobreponível."* (Quatenaire, 1995:247).

Avaliado na sua expressão física, a definição deste modelo de 1995 é clara na sua concretização, mas apenas enquanto *esquema*: (1) funda-se na *recente* configuração bipartida do território – *"dispersão" e "concentração"* – que é assumida como um todo, assim conciliando dois modelos de crescimento até ao momento percebidos como opostos¹¹⁹; e (2) identifica como suportes referenciais dessa conceptualização um conjunto de centros urbanos principais e secundários. Apoiada nestes, clarifica-se igualmente a estratégia, que

¹¹⁷ Apesar de consubstanciado de modo mais completo neste trabalho de 1995, as bases do modelo que acima se defende reconhecem-se em trabalhos anteriores. Em 1988 (CCRN) propunha-se *"uma estruturação do espaço a partir de vários nós de concentração mais ou menos sectorial conforme os casos, fortemente articulados entre si segundo um processo de «concentração descentralizada»"* que afectava, sobretudo, a *"localização do emprego secundário e terciário"* (CCRN, 1988:339); em 1992, reconhecendo-se a validade dessa proposta em sintonia com o *"cenário policêntrico"* concretizado no território, argumenta-se a sua evolução *"para um modelo de «dispersão por especializações concentradas»"* como *"única forma de robustecer e dotar de identidade o esquema existente de «centralidade em rede», privilegiando mais um perfil de relacionamento complementar entre os principais centros urbanos, e não um modelo hierárquico convencional."* (Quatenaire, 1992:89)

¹¹⁸ Na definição da expressão supra – *Retícula Urbana, num contexto Policêntrico* – os autores esclarecem: *"Entendemos por "Retícula Urbana" uma estrutura urbana constituída por aglomerações de dimensão desigual, fisicamente próximas e cuja lógica de relacionamento funcional, além de conter elementos de hierarquização, se baseia (...) na densificação do inter-relacionamento entre centros especializados. (...) [em que] a complementaridade é mais importante do que a dependência; (...) [e] a cooperação é mais importante do que a concorrência."*

Entendemos o "Policentrismo" como um princípio de organização de sistemas (...) em que as «centralidades» (formadas pela aglomeração de funções de carácter mais ou menos direccional) ocorrem em vários pontos do território e possuem um conteúdo tendencialmente especializado (...)." (Quatenaire, 1995:87)

¹¹⁹ Referem os autores a propósito da coexistência dessas *"duas lógicas distintas: a da dispersão e a da aglomeração"* que *"Estas lógicas têm sido quase sempre equacionadas como pólos opostos de dois modelos contrários e mutuamente exclusivos (...) [mas] estas duas dinâmicas podem equacionar-se de um ponto de vista complementar: o reforço do Sistema Urbano (equacionado como um sistema coerente de centralidades, alimentadas pela aglomeração de funções de dominante terciária) pode ser potenciado pelas virtualidades do seu posicionamento no interior de uma malha difusa de povoamento e de localização industrial, desde que maximizadas as condições de mobilidade e de fluidez dos movimentos."* (Quatenaire, 1995:243)

analogamente tem uma expressão física esquemática: “*Para além das 4 cidades principais, importa igualmente consolidar uma rede intermédia de nucleações fora das cidades, como primeiras âncoras de estruturação do modelo difuso*” (Quatenaire, 1995:246), sendo que para o sustentar, em termos de “*fluidez de funcionamento*” e “*completando a rede viária estruturante, é preciso intervir na rede secundária que suporta um tipo de fluxos de certa forma erráticos, mas que são a chave do funcionamento de um sistema urbano e produtivo territorialmente disperso.*” (Quatenaire, 1995:254). No entanto, apesar de fixado nestes elementos concretos, o modelo de povoamento que assim se descreve simultaneamente não tem *forma*; ou tem muitas formas; mas nenhuma o apreende nessa totalidade e nessa diversidade. O facto é que, mesmo aparentemente *explicado* o modelo, o território – na sua expressão física/espacial – continua a denotar indisciplina e desordem e a suscitar a sensação de caos visual em muitas das suas partes.

Reside aqui, no nosso entender, a principal manifestação da alteração relativamente ao *modelo da primeira dispersão* – a perda de *forma* no sentido de uma relação compreensível entre elementos morfológicos, mas sobretudo de perda de *relação com a paisagem*, ou seja de integração na paisagem. Não pretendemos com isto afirmar que aquele se percebia como um território de geometrias regulares ou fáceis de representar, nomeadamente porque a própria condição de homogeneidade que se lhe reconhecia como característica de uma imagem geral só era verdadeira a uma determinada escala¹²⁰. Como se referiu, uma proximidade ao terreno acusaria uma grande diversidade que a fragmentaria em *figuras* mais ou menos diversas; ainda assim, cremos, não essencialmente diferentes. No entanto, agora o território evidencia, pelo contrário, a coexistência de implantações distintas na sua essência: as do passado (que se explicam no *lugar*), as que acontecem aqui guiadas por interesses e lógicas externas (e poderiam quase indiferentemente acontecer em qualquer outro local), e ainda as que acontecem neste espaço porque razões a ele ligadas o determinam (relacionadas, por exemplo, com processos de herança), mas que, como as anteriores, se conduzem por interesses individuais, a um certo nível já nada tendo a ver com este específico território.

Matéria representativa destas duas situações é a “*forma planeada*”¹²¹ que a investigação de Cidália Silva (2005) identificou interferir (sobretudo pela negativa) na paisagem do Ave desde os primeiros anos da década de 90. Ressaltamos dela, como evidência maior e como generalidade, a ignorância das características distintivas do suporte geográfico em prol da supremacia atribuída a critérios de implantação que o parecem contabilizar apenas nas potencialidades da sua transformação e de adequação à rentabilização dos interesses exógenos que a motivaram. Mesmo que em termos gerais estejamos ainda a referir as expressões correntes da habitação unifamiliar (e mais excepcionalmente a multifamiliar) é já outra a relação entre os elementos tipológicos e, portanto, outra a sua expressão na paisagem. Com frequência essas «formas» distinguem-se pelo processo que lhes deu origem – o *loteamento*: o tipo de intervenção (de iniciativa particular) que produz «em série» partes do território de maior ou menor extensão e que se anuncia nas operações intermédias (P+I), mesmo que o resultado final (O) possa não ser imediato e vá acontecendo no tempo.

Na correspondência com o que antes dissemos sobre os anos 80 e o seu carácter transitório, é certo que o processo de descaracterização territorial que com frequência se associa à “*forma planeada*” não se restringe a ela, incorporando também a participação de outras “*formas*” e havendo que reter a noção de que as emergências físicas dos anos 90 decorrem muitas vezes de uma conceptualização que teve origem na década anterior. Nessa, porém, o processo de construção/ocupação tendia a ser mais individualizado, disseminado, de menores dimensões, i.e. menos *massificado*, e, portanto, menos evidente. Em qualquer caso, é da soma dos novos objectos, que resultam de várias iniciativas e têm lugar em âmbitos tanto de «dispersão» como de «concentração», mas, sobretudo, da rapidez com que acontecem (sem dar tempo à percepção e construção de uma consciência crítica), que se constrói a nova paisagem e se afirmam as valias diferentes em que o novo modelo se suporta.

2.3.2.1. O papel do Planeamento

A este respeito é inevitável reflectir sobre o papel do Planeamento, uma actividade que, na vertente do ordenamento territorial, dava os primeiros passos no final da década de 80¹²² e que apenas em meados

¹²⁰ Recordamos a afirmação de Sá (1986:21): “*Uma análise mais pormenorizada do Médio Ave permite observar que o seu território não é homogéneo, e que o fenómeno da dispersão do povoamento se processa com maior intensidade em determinadas zonas.*”

¹²¹ Recordamos que esta “*forma*” resultava das seguintes operações: P+I+O – Parcelamento + Infraestruturação + Ocupação (Silva, 2005).

¹²² Tradicionalmente restrita a âmbitos urbanos circunscritos, a actividade de Planeamento em Portugal tem, no ano de 1971, a primeira lei que a considera para além desses contextos de aglomeração; não terá, no entanto, efeitos práticos. Em 1982 publica-se a

de 90 se formalizou efectivamente como instrumento de «controlo» urbanístico no Ave¹²³. Apesar da situação embrionária vivida então no País, os concelhos que integram o Sistema Urbano do Ave – Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso e Guimarães – suportarão uma experiência ímpar num contexto conceptual informado, ao encontrar na orientação externa das equipas técnicas municipais um conjunto de profissionais de diferentes áreas disciplinares em sintonia quanto às especificidades daquele *sistema territorializado*. Nos contextos de trabalho criados, não apenas se procurou a articulação intermunicipal a partir de reflexões/caracterizações de conjunto, entendendo-se a área como mais do que a soma de partes individualizadas, mas também de premissas de desenvolvimento similares.

Na verdade, e independentemente de percursos municipais personalizados, ficará marcado o reconhecimento de duas das idiossincrasias mais determinantes do Ave – a sua vocação para a *dispersão* e para a miscigenação de actividades – que os Planos Directores Municipais de Vila Nova de Famalicão, de Santo Tirso e de Guimarães convalidarão através dos seus regulamentos, procurando controlar a primeira, mas recusando a tendência corrente para o zonamento monofuncional¹²⁴ que caracteriza muitas das propostas suas contemporâneas. Pese embora os textos próprios, a conciliação da residência com actividades comerciais, de serviços, mas também industriais e de armazenagem é permitida desde que salvaguardadas as condições de compatibilidade com a primeira, podendo fazer-se inclusivamente no mesmo edifício (embora com sujeição a restrições predefinidas e conjugações preferenciais). É neste contexto que encontra cabimento a descrição do Ave que

"explica a forma urbana que se desenvolve linearmente, a meia encosta, libertando os vales aluvionares mais férteis e as colinas arborizadas, formando grandes «quarteirões» cujo interior é agrícola ou florestal. Ao longo destas vias instalaram-se edifícios residenciais, indústrias, pequenas unidades de comércio e serviços e equipamentos de apoio local." (Quatenaire, 1995:39)

legislação que criará os *Planos Directores Municipais*, mas as suas consequências efectivas apenas se sentirão na década de 90. Segundo Domingues (2006:46), em 1990 havia apenas 3 PDM's ratificados, 7 "até finais de 1992" e 108 no termo de 1995, este último, um valor que atendendo aos 275 concelhos existentes em 1991 (INE, 1991) em Portugal Continental representa já mais de um terço do País sob o controlo de instrumentos de ordenamento territorial.

¹²³ Data de 1994 a ratificação dos Planos Directores Municipais dos concelhos que integram o Sistema Urbano do Ave: Vila Nova de Famalicão, Santo Tirso e Guimarães.

¹²⁴ Isto mesmo afirma o arquitecto Manuel Fernandes de Sá, que orientará a elaboração dos Planos Directores Municipais de Santo Tirso e de Vila Nova de Famalicão, "a agricultura e a floresta coexistem com a indústria, os armazéns, e os pequenos serviços comerciais e públicos, o que inviabiliza um zonamento funcional." (Sá, 1986:46) Refira-se a propósito que, com a responsabilidade do Plano Director Municipal de Guimarães, também o arquitecto Nuno Portas partilhava de semelhante posição, sendo nesse concelho ainda mais evidente o fenómeno da «dispersão».

Esta permissividade funcional não constitui, no entanto, a questão fundadora da *imagem de caos* com que se tende a designar a paisagem. Essa é argumento de uma diversidade que se entende equilibradora do território, partindo de premissas lançadas pela ocupação tradicional – que se percebem, se respeitam, se preservam, se admitem e em certos casos se estimulam. Terão, portanto, de ser outros os argumentos desse *caos*, mesmo que a mistura de actividades, *a posteriori*, para ele participe. Centrando a questão na responsabilidade do planeamento formal, por um lado, os PDM's tornam-se apenas operativos quando muito do crescimento da urbanização já tinha acontecido «sem regras» na década anterior; por outro lado, os PDM's são planos de estratégia e de estrutura «macro» que (isoladamente) dificilmente lidam e controlam a diversidade «micro», sendo tão mais ineficazes quanto maior a «dispersão», i.e. quanto maior a indistinção dos elementos que constituem o território, nomeadamente das manchas urbanas. No Ave, onde outras «deficiências» técnicas/práticas pesaram menos¹²⁵, esta foi questão determinante: o confronto de uma realidade exigente de intervenção *micro* com um instrumento *macro* e, entre eles, o abismo gerado por uma tradição urbanística ausente e, portanto, carente de soluções intermédias legitimadas.

Resultante desta circunstância, destacamos a faceta do problema que mais interessa a esta tese: a falta de controlo da qualidade estruturadora das «capilaridades» viárias enquanto suporte *natural* da edificação, a qual será uma das constatações mais evidentes que reflectem aquela desarticulação. Perante a densidade e a diversidade dessa rede menor (que já antes explicámos), o PDM não constitui o instrumento que a permita equacionar nesse papel, ou disciplinar a sua relação com a edificação, já que as regras gerais que institui – *afastamentos* e *alinhamentos*, por exemplo – não representam as inúmeras variantes das situações preexistentes, de resto também difíceis de captar pela disseminação dos edifícios em ambientes diferentes. Na generalidade, neste como noutros aspectos de interrelação entre elementos tipológicos, face à diversidade das preexistências, as novas regras não contribuem necessariamente para

¹²⁵ Álvaro Domingues (2006:42-3) discorre longamente sobre este tema das *deficiências do "sistema de planeamento" na relação com a "condução das políticas urbanas"* num âmbito nacional, referindo desde contradições entre competências e responsabilidades institucionais, a desequilíbrios relacionados com aspectos técnicos/de organização/ /recursos financeiros, à *"excessiva sectorialização das políticas"* visível quer nos processos de decisão como no investimento. Concretamente em relação ao PDM's, constata a sua *"relativa inoperância"* por causa da sua chegada tardia face ao período de maior urbanização do território, mas também *"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."* (Domingues, 2006:43)

instituir a regularidade estabilizadora do conjunto e, por isso, independentemente delas, a força da irregularidade perdurará no tempo, em certos casos dominando o ambiente geral. Umas e outras «regras», no entanto, terão validade para se manifestar já que representam «tempos» diferentes; contudo, a «dispersão» potencia a percepção das dissonâncias na medida em que o preexistente e o novo e os princípios em que diferentemente se constroem com frequência se confrontam lado-a-lado.

A realidade contemporânea, ainda assim, não se antagoniza totalmente com a anterior. Muitos dos elementos morfológicos que a concretizavam persistem: num plano mais imaterial, a conciliação de usos diferentes no mesmo edifício, no mesmo lote ou em lotes **contíguos permite ainda definir este modelo como "não-segregacionista", um traço típico e que, já antes dissemos, a lógica dos PDM's do Ave fomenta, apesar de estes terem estabelecido** algumas condições de exclusividade relativamente a determinados tipos de actividades, nomeadamente industriais. Num plano material, igualmente o espaço não edificado no lote/parcela, e mais genericamente a *natureza*, perduram na sua qualidade de elementos intrínsecos à paisagem, embora redimensionados e reconfigurados em muitas situações, e certamente, em muitos casos, na sua utilização. De modo análogo, as «capilaridades», apesar do aumento e reorganização da rede viária, constituem ainda a principal estrutura da implantação edificada, assim como a «habitação unifamiliar» permanece a opção tipológica dominante da urbanização. Similarmente, a continuada preferência por cotas de implantação da edificação intermédias confirma a verdade da sua situação como **"povoamento de meia-encosta", tal como (recordando o que atrás se referiu, Cfr. Cap.2.1a))** o comprovam estudos recentes desenvolvidos no âmbito do PROT-Norte (CEAU-FAUP, 2009).

Em termos espaciais, um dos factos maiores da diferença entre modelos de povoamento está, então, na alteração da *relação* entre estes elementos materiais e imateriais, que se redimensionam em novas proximidades, ou em distâncias onde outros elementos se interpõem. Desenham-se assim diferentes morfologias, fragmentando ou consolidando *figuras espaciais* preexistentes, mas em qualquer caso uma nova paisagem emergindo do conjunto: (1) as características de «dispersão» que se encontram no novo modelo são distintas, sendo aquela agora o resultado da coexistência das velhas e novas lógicas e, portanto, *outro* tipo de «dispersão»; (2) as dinâmicas de «concentração», embora semelhantes às que anteriormente

justificaram os núcleos de maior densidade, adquirem entretanto uma dimensão que os expande e os une a outros, configurando manchas alargadas que diminuem relativamente o peso das áreas dispersas. Mesmo que esta diminuição possa não significar *contiguidade*, a noção é a de que também não se trata do mesmo tipo de «concentração» de outrora.

Consciencializadas as dinâmicas gerais da «dispersão» e da «concentração» numa multiplicidade formal que o passar do tempo afirmou como facto essencial do novo modelo, importa reter os elementos que fundamentalmente a podem estabilizar. E a respeito, a rede viária, embora não seja o único com essa qualidade, tem uma característica que a singulariza já que assume responsabilidade em ambos os contextos, por um lado, sendo fonte ou reforço da diversidade «caótica», por outro lado, tendo potencialidades estabilizadoras que frequentemente não se exploram. Sobre este tema reflectiremos nos capítulos seguintes, mas desde já o fazemos sobre o **atributo de «acesso a...» com que o modelo de povoamento contemporâneo** mais distinguiu (e reduziu) a rede viária.

2.3.3. Os «acessos» e a urbanização

É também na relação com a rede viária que os modelos de povoamento tradicional e contemporâneo divergem. Na paisagem de meados do século passado, o modelo da generalizada *dispersão* e da pontual *concentração* tinha uma relação estruturante com a rede de «caminhos». As poucas estradas, que atravessavam o território, e as ruas, nas vilas, eram matéria facilmente circunscrita, mas os **«caminhos» abundavam; de entre estes, os "carreteiros" constituíam** o fulcro dos acessos a propriedades e edifícios, numa expressão de harmonia entre função e paisagem allicerçada no tempo, no «passo» do homem e do animal e na dimensão do artefacto agrícola. No entanto, a condição de mobilidade é, hoje, outra; e assim também a rede viária que, acompanhando-a, se ampliou e diversificou.

O final da década de 80 viu nascer, no Ave, o primeiro tramo de auto-estrada que ligou as cidades do Porto e de Vila Nova de Famalicão; inaugurado em 1990, com ele se abriu um programa de vias de alta velocidade que globalmente aí se completou ao longo das duas décadas seguintes, sendo hoje a área cruzada por um conjunto dessas **infraestruturas. Foi também nelas que os PDM's alicerçaram a sua** macro-estrutura, e mesmo que algumas apenas recentemente se tenham concluído, foi já sob a nova premissa de mobilidade que as directrizes de ordenamento se definiram e que o território se foi

construindo. Em termos viários, a consequência maior foi a assumpção de um novo nível hierárquico na rede viária nacional e o reajuste dos níveis inferiores. As Estradas Nacionais, nos tramos que se desafectam e passam a ser jurisdição municipal, ganham novos significados e responsabilidades em termos urbanos e as Estradas Municipais conjugam-se com esses articulando níveis viários locais superiores. Mas não apenas as Estradas mais importantes acusam o reflexo da acrescida mobilidade. As *capilaridades*, cujo papel é igualmente fundamental tanto num modelo como noutra, alteram-se profundamente no seu significado face ao acréscimo e à diversificação tipológica que adquirem e, sobretudo, à qualidade dessa diversificação.

Os anos que se seguiram ao 25 de Abril de 1974 e, em particular, a década de 80 foram um período de grande acréscimo de edificação, fruto maioritariamente de investimento particular, embora também público, decorrente da maior capacidade económica que a subida dos salários proporcionou e da maior confiança e optimismo que o novo regime político enquadró. Nesse contexto, a casa própria e o automóvel terão constituído os bens mais representativos do progresso de vida, uma combinação que, na ausência de instrumentos de controlo de ordenamento urbanístico efectivos, possibilitou a ocupação do território sem regra, ao sabor dos interesses próprios e com os modelos tipológicos que, mais ou menos importados (nomeadamente que a emigração fomentou), constituíam os imaginários individuais. O preço do solo, ou a posse prévia de terreno foram então factores que conduziram ou favoreceram a tendência para a implantação dispersa, cuja modelação pelas condições de vida anteriores alicerçou em exigências de infraestruturação material e imaterial muito baixas. As existências rurais ou operárias, ainda muito inspiradas em exemplos de vida com forte ligação ao campo, próprias ou familiares (Pereira, V., 2002:64), em contextos de escolaridade nula ou muito reduzida geraram "*dinâmicas espontâneas de urbanização (...) que se desenrolaram num quadro de sub-estruturação urbana (infraestruturas de tráfego, de abastecimento de água, de redes e sistemas de saneamento, de energia, etc.)*" (Quatenaire, 1995:87).

Recordamos a importância nestes âmbitos das práticas de pluriactividade, que «desde sempre» alicerçou a produção de bens de primeira necessidade na parcela agrícola, mas também a tradicional dispersão das actividades que, em locais mais ou menos inesperados, surpreende com o pequeno estabelecimento onde se comercializa «um

pouco de tudo» e assim vai «equipando» o território disperso. O que com estas referências se pretende contextualizar é que ao mesmo nível dessas (baixas) exigências de serviço estavam as que se estabeleciam para o espaço público. A rede de «caminhos» sem acusar a *necessidade* de significativa alteração foi, cada vez com mais frequência, servindo o automóvel privado na medida que este foi ganhando prioridade ao pedestre, assim como o acesso ao maior número de edifícios que se vão somando nas propriedades marginais. Como resultado, a densa teia de vias que emerge dos «caminhos» testemunhará com a irregularidade dos seus traçados os percursos originais, os quais, de acordo com as solicitações das dinâmicas automóveis, são a maioria das vezes apenas alargados, sem «desenho»; porém, também as suas margens o testemunharão ao suportar uma ocupação onde não somente todos os usos são admitidos (um facto que não é, por si só, necessariamente negativo), mas onde todas as «formas» são permitidas e os tempos de edificação se expõem lado-a-lado – nos materiais e tipologias de construção, nas relações entre edifícios, com o lote, com o canal de circulação/acesso.

Na falta de uma actividade de planeamento eficaz que antecipe as direcções e hierarquias dos traçados, o aumento de «caminhos» e a sua ramificação regem-se pela condição prioritária (se não única) de acesso à propriedade/à *casa*. Nesse processo, nem a lógica dos percursos se questiona, nem a sua capacidade para suportar os movimentos das actividades que se instalam, nem a sua comunicação em rede, i.e. a sua continuidade, nem sequer a sua «qualidade» formal. E assim a rede de «caminhos», que excepcionalmente era acesso e maioritariamente era atravessamento territorial, tende a inverter-se nesse princípio e a tornar-se prioritariamente suporte de acessos que se multiplicam ao longo dessa rede de atravessamento, em consequência da fragmentação da propriedade, e cada vez mais interferindo e dificultando a qualidade dessa função originária. Mas não é apenas fluidez e continuidade que o espaço público perde. O aumento da mobilidade reduz os trajectos a pé que se substituem pelo automóvel (embora mantendo a presença da bicicleta e do veículo motorizado de duas rodas) e são as vivências efectivas do espaço físico do «caminho» que também assim diminuem de intensidade¹²⁶.

¹²⁶ Em meados da década de 80, Sá (1986:33) assim enumerava os "*vários tipos de funções*" e as "*características polivalentes*" da rede viária: "*Coexistem os carros de bois e tractores que se dirigem para o campo, os veículos pesados que servem a indústria local e asseguram a recolha de leite, as bicicletas e motorizadas que levam os operários aos seus locais de trabalho, os automóveis que cumprem as mais variadas funções, e os peões que as utilizam intensamente.*" Ainda hoje reconhecemos suficientemente explícita a imagem que o texto comunica, mas não retemos já tão intensa a presença do peão. Sendo esse certamente o facto que confirmava aquela década como período de transição entre

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

Ao fomentar maior autonomia entre a localização da casa e do trabalho, e na dependência das distâncias a vencer, aquela condição faz divergir os horários de uso do espaço público, assim como multiplicar as direcções dos percursos.

Antes factos de grande sintonia que distinguiam os «caminhos» como *lugar social*, a disparidade actual de horários e direcções tende a converter os «caminhos» em trajectos de *isolamento*, seja porque o meio de deslocação é o transporte privado, seja porque os destinos são cada vez mais individualizados e sincopados – não apenas se trabalha em sítios diferentes, como se incorporam os ritmos das outras actividades diárias distribuídas por vários locais, nomeadamente as que se relacionam com a família dependente como os filhos, por exemplo. O espaço público é, portanto, cada vez menos espaço de encontros fortuitos e os encontros programados gradualmente distanciam-se destes para ambientes excepcionais – centralidades locais ainda tradicionais e centralidades supra-locais, como centros comerciais, mais condizentes com o espírito da sociedade actual e onde lazer e compras de tipo diverso se conjugam. Se esta menor vivência do espaço público não é exclusiva do território disperso e se pode dizer generalizada, afectando também contextos urbanos consolidados, pesa contra os ambientes urbanos extensivos a menor (ausente) qualidade espacial, que é agravada pela apropriação de um canal que tradicionalmente não se subdividia e conciliava *naturalmente* o uso misto em larguras restritas.

A maior presença do automóvel gera nesses canais, com frequência estreitos, situações de relativa incompatibilidade entre aquele, o peão e, por vezes, ainda o tractor/artefacto agrícola. No entanto, a possibilidade do alargamento dessas vias está não raras vezes comprometida pela edificação adjacente que a impede e outras vezes pela falta de capacidade financeira das câmaras municipais para investir na remodelação necessária. Esta, na verdade, é uma realidade já longamente consciencializada, sendo, em 1982, empenhado "*cerca de 30% do investimento municipal da zona [do Ave] (...) no melhoramento e conservação desta rede*" (Sá, 1986:33)¹²⁷. Ainda assim, o facto é que na dependência destas condicionantes, a rede viária, enquanto espaço público, falha até na comunicação da sua função mais elementar de atravessamento ou de acesso –, neste caso

muitas vezes sem continuidade ao fim de alguns metros –, mas também na comunicação das condições de segurança pedonal e/ou automóvel quando as larguras do canal variam, nomeadamente não permitindo o cruzamento de dois carros ou entre estes e o peão, uma circunstância agravada por sinuosidades do percurso que não permitem visibilidade para *controlar* essas variantes. Poder-se-ia acrescentar ainda existências que desafiam a articulação mais elementar com a topografia, por exemplo.

De todas estas questões, enfim, o que ressaltamos é o acréscimo de responsabilidades que foi atribuído ao «caminho» na sequência do aumento da urbanização e a perda das qualidades que aquele significou, não apenas no plano imaterial do conteúdo semântico do espaço ou da sociabilidade efectiva, mas também no plano material da integração física – necessariamente questionada na relação com a edificação marginal e não somente com a geografia do solo. A diversidade gerada pela extensão, subdivisão, alargamento e multiplicação dos percursos, mas também pelos acontecimentos nas suas margens constituíram fonte de desorganização visual como de incompreensão do território na medida em que destruíram ou esbateram a clareza de lógicas anteriores. O que, em contrapartida, se acrescentou foi próprio da época: no contexto mais estrito da rede viária, a exteriorização da prioridade concedida a interesses/lógicas individuais alicerçadas nos pontos de partida e de chegada, mas não no trajecto, sufoca no cumprimento da função de acesso todas as outras; no contexto mais amplo do território, a primazia do interesse individual autista que se impõe sem consideração pelo existente – tomado como elo mais fraco e explorado a bel-prazer – revela o egoísmo subjacente a uma relação desigual, apenas detida quando o «explorado» se esgota ou, finalmente, oferece resistência. Ao fim de mais de 30 anos cremos ser esta a situação evidente e é, portanto, na revitalização de uma rede viária que os comportamentos anteriores converteram em *espaço menor*, que nos centramos, procurando objectivar os termos do «golpe de face» que no contexto emergente de um novo paradigma a afirmam como *estrutura de paisagem*.

modelos, e denotava (ainda) a força do anterior, a sua menor evidência confirmará, pelo contrário, a afirmação do actual.

¹²⁷ Esta consciência, como constata Sá (1986:33), é de tal modo que constitui facto de sensibilidade política, sendo determinante na conquista do poder municipal e, por isso, "o ritmo de investimento das autarquias nestas obras (...) aumenta consideravelmente nos períodos pré-eleitorais."