



**UNIVERSIDADE
FERNANDO
PESSOA**

A evolução urbana das cidades médias em Portugal. Análise | Tempo | 6 cidades

[The urban evolution of medium-sized cities in Portugal. Analysis | Time | 6 cities]

Dissertação de Mestrado

[Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo]

Mário Edgar Alves Mota

Orientadora:

Dr. Sara Adelaide Sucena Gomes Garcia

Outubro 2024

A evolução urbana das cidades médias em Portugal. Análise | Tempo | 6 cidades

[The urban evolution of medium-sized cities in Portugal. Analysis | Time | 6 cities]

Dissertação de Mestrado

[Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo]

Mário Edgar Alves Mota

Orientadora:

Dr. Sara Adelaide Sucena Gomes Garcia

Outubro 2024

Aos meus amigos e família.

AGRADECIMENTOS

Quero expressar a minha gratidão especialmente a minha orientadora, Sara Sucena, pela disponibilidade e apoio durante a condução deste trabalho.

Agradeço aos meus professores, pela partilha de conhecimento, pelos ensinamentos e por me orientarem ao longo do percurso académico

À Universidade Fernando Pessoa, agradeço por me proporcionar a oportunidade e todas as condições necessárias para realizar esta conquista pessoal e profissional.

Estou grato a todas as pessoas que me apoiaram ao longo deste trajeto, aos meus colegas, que contribuíram e ajudaram para o meu progresso, à minha família por todo o apoio e disponibilidade, aos amigos pela amizade e companheirismo.

RESUMO

A presente dissertação "A evolução urbana das cidades médias em Portugal. Análise | Tempos | 6 cidades" tem como objetivo analisar um conjunto de cidades médias, com uma morfologia relativamente contida, para compreender as diferentes fases do seu crescimento e as suas transformações urbanas e espaços mais significativos, como em cada tempo se desenvolveram.

O paralelismo que se estabelece entre as seis cidades – Almeida, Castelo de Vide, Mértola, Óbidos, Sabugal e Valença – visa recolher e concluir sobre aspetos e dinâmicas comuns dessa evolução, que possam ser verificados por investigações posteriores sobre outras cidades médias e assim contribuir para melhor conhecer o processo de transformação urbana em Portugal.

Num âmbito teórico, discute-se um conjunto de parâmetros nos quais a análise de cada caso depois refletirá e que, no final, permitirão a síntese comparativa. A componente prática fundamenta-se especialmente na análise cartográfica, mas inclui a visita a algumas das cidades estudadas e o registo fotográfico correspondente que solidifica as conclusões. Estudam-se os tecidos e a malha, a rede viária, as formas das estruturas e dos elementos organizadores do urbano, temas que são organizados em relação com distintas escalas (macro, meso e micro, em alguns casos, quando mais aprofundados).

Através da análise será possível compreender as transformações que ocorreram ao longo dos anos e a maior ou menor preservação de elementos que apoiam a identidade e história das cidades, ao mesmo tempo que estas se adaptam às necessidades contemporâneas. Irá assim tornar-se clara a importância de alguns valores urbanos e o resultado da alteração desses valores na construção da cidade atual. Este estudo contribuirá ainda para uma reflexão sobre a importância da valorização do património histórico e cultural das cidades, através da compreensão das diferentes fases da evolução urbana e dos processos de transformação das cidades portuguesas.

Palavras-chave: morfologia; cidade; tempo; evolução urbana; análise urbana

ABSTRACT

The present dissertation, "The Urban Evolution of Medium-Sized Cities in Portugal. Analysis | Times | 6 Cities," aims to analyze a set of medium-sized cities with relatively compact morphology to understand the different phases of their growth, urban transformations, and significant spaces, observing how each period contributed to their development.

The parallel established among the six cities – Almeida, Castelo de Vide, Mértola, Óbidos, Sabugal, and Valença – seeks to gather and conclude on common aspects and dynamics of this evolution, which may be verified by future research on other medium-sized cities, thus contributing to a better understanding of the urban transformation process in Portugal.

From a theoretical perspective, a set of parameters is discussed upon which the analysis of each case will later reflect, enabling a final comparative synthesis. The practical component is based particularly on cartographic analysis but also includes visits to some of the studied cities and corresponding photographic documentation that substantiates the conclusions. The study examines urban fabrics and layouts, the road network, and the forms of structures and organizing elements of the urban space, which are organized according to different scales (macro, meso, and micro, in certain cases, where a deeper level of detail is reached).

Through the analysis, it will be possible to understand the transformations that have occurred over the years, as well as the extent to which elements supporting the identity and history of the cities have been preserved, while also adapting to contemporary needs. This will clarify the importance of certain urban values and the impact of altering these values on the construction of the present-day city. This study will also contribute to a reflection on the importance of valuing the historical and cultural heritage of cities, through understanding the different phases of urban evolution and the processes of transformation in Portuguese cities.

Keywords: morphology; city; time; urban evolution; urban analysis

CITAÇÕES

“A arquitetura é música petrificada”

Johann Wolfgang Von Goethe

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS	III
RESUMO	V
ABSTRACT	VII
CITAÇÕES	IX
ÍNDICE GERAL	XI
ÍNDICE FIGURAS	XV
ÍNDICE QUADROS	XIX
ABREVIATURAS, SIGLAS, ACRONIMOS	XXI

INTRODUÇÃO **1**

CAPÍTULO 1 **9**

CIDADE EM CONTEXTO: CONCEITOS E TRANSFORMAÇÕES

1.1. SÍNTESE CONCEPTUAL	10
1.1.1. Conceitos	10
1.2. A CIDADE E SOCIEDADE	24
1.2.1. As Três Revoluções Urbanas	24
1.2.2. Dinâmica da Modernização	29
1.3. PAISAGEM	31
1.3.1. Paisagens Transgênicas	32
1.4. O AUTOMÓVEL NA SOCIEDADE	33

CAPÍTULO 2 **37**

FORMA DA CIDADE

2.1. O LUGAR E A FORMA	38
2.1.1. Textura	43
2.1.2. Estrutura	46
2.2. FORMAS DE OCUPAÇÃO	48
2.2.1. “Operações-chave”	49
2.2.2. “Processos de Construção no Tempo”	50
2.2.3. Formas das Estruturas	52

2.3. FORMA DOS TEMPOS EM PORTUGAL	63
2.3.1. Forma Urbana Medieval	64
2.3.2. Forma Urbana Moderna	69
2.3.3. Forma Urbana Contemporânea	77

CAPÍTULO 3

METODOLOGIA

3.1. CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DOS CASOS DE ESTUDO	88
3.1.1. Presença de Património Histórico Significativo	88
3.1.2. Dimensão das Cidades	89
3.1.3. Morfologia Contida	90
3.1.4. Os Tempos das Cidades	90
3.2. ANÁLISE DOS CASOS DE ESTUDO	91
3.2.1. Contexto	92
3.2.2. Evolução e Estrutura Urbana	93
3.2.3. Morfologia Urbana	96
3.2.4. Vias de Comunicação	97
3.2.5. Elementos Organizadores do Urbano	98
3.2.6. Características dos Elementos da Malha	99
3.3. REFLEXÃO COMPLEMENTAR	100
3.4. SÍNTESE CONCLUSIVA SOBRE A METODOLOGIA	100

CAPÍTULO 4

CASO DE ESTUDO: 6 CIDADES EM ANÁLISE

4.1. ALMEIDA	104
4.2. CASTELO DE VIDE	125
4.3. MÉRTOLA	147
4.4. ÓBIDOS	160
4.5. SABUGAL	181
4.6. VALENÇA	194
4.7. REFLEXÃO COMPLEMENTAR	207
4.7.1. Evolução da morfologia	207

4.7.2. O Automóvel na Cidade Medieval	207
4.7.3. O Espírito do Lugar e a Paisagem	208
4.7.4. Síntese gráfica	210
<u>CONCLUSÃO</u>	<u>211</u>
<u>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u>	<u>217</u>
<u>ANEXOS</u>	<u>223</u>

ÍNDICE FIGURAS

Figura 1: Castelos de Portugal Fonte: Castelos em Portugal Retrato do seu perfil arquitectónico [1509-1949]	89
Figura 2: Almeida, Ortofotomapa	107
Figura 3: Almeida, Mapa topográfico	107
Figura 4: Almeida, Evolução urbana	109
Figura 5: Almeida, Estrutura	109
Figura 6: Almeida, Morfologia urbana	112
Figura 7: Almeida, Vias de comunicação	114
Figura 8: Almeida, Elementos organizadores	116
Figura 9: Vista do Castelo	120
Figura 10: Rua principal	120
Figura 11: Rua secundária, 1	121
Figura 12: Rua secundária, 2	121
Figura 13: Praça da Liberdade	122
Figura 14: Praça Dr. Casimiro Matias	122
Figura 15: Bairro da EM604, 1 Fonte: Google Maps	123
Figura 16: Bairro da EM604, 2	123
Figura 17: Loteamento	124
Figura 18: Rua das Escolas de Almeida	124
Figura 19: Castelo de Vide , Ortofotomapa	128
Figura 20: Castelo de Vide, Mapa topográfico	128
Figura 21: Castelo de Vide, Evolução urbana	131
Figura 22: Castelo de Vide, Estrutura	131
Figura 23: Castelo de Vide, Morfologia urbana	134
Figura 24: Castelo de Vide, Vias de comunicação	136

Figura 25: Castelo de Vide, Elementos organizadores	138
Figura 26: Intra-urbe, 1	142
Figura 27: Intra-urbe, 2	143
Figura 28: Intra-urbe, 3	143
Figura 29: Rua das Romeiras	144
Figura 30: Largo da Fonte	144
Figura 31: Bairro moderno	145
Figura 32: Praça central	145
Figura 33: Rua de Bartolomeu Álvaro da Santa	146
Figura 34: Rua dos Bombeiros Voluntários de Castelo de Vide	146
Figura 35: Mértola, Ortofotomapa	149
Figura 36: Mértola, Mapa topográfico	149
Figura 37: Mértola, Evolução urbana	152
Figura 38: Mértola, Estrutura	152
Figura 39: Mértola, Morfologia urbana	154
Figura 40: Mértola, Vias de comunicação	156
Figura 41: Mértola, Elementos organizadores	159
Figura 42: Óbidos, Ortofotomapa	162
Figura 43: Óbidos, Mapa topográfico	162
Figura 44: Óbidos, Evolução urbana	165
Figura 45: Óbidos, Estrutura	165
Figura 46: Óbidos, Morfologia urbana	167
Figura 47: Óbidos, Vias de comunicação	169
Figura 48: Óbidos, Elementos organizadores	172
Figura 49: Largo da Porta Vale	176
Figura 50: Praça central Fonte: Google Maps	176

Figura 51: Eixo principal + Turismo	177
Figura 52: Rua secundária	177
Figura 53: Largo da Porta da Vila	178
Figura 54: Largo do chafariz	178
Figura 55: Poço + Capela de Santa Ana do Pinhal	179
Figura 56: Bairro contemporâneo	179
Figura 57: "Praça" para carros	180
Figura 58: Estacionamento de Óbidos	180
Figura 59: Sabugal, Ortofotomapa	183
Figura 60: Sabugal, Mapa topográfico	183
Figura 61: Sabugal, Evolução urbana	185
Figura 62: Sabugal, Estrutura	185
Figura 63: Sabugal, Morfologia urbana	188
Figura 64: Sabugal, Vias de comunicação	190
Figura 65: Sabugal, Elementos organizadores	193
Figura 66: Valença, Ortofotomapa	196
Figura 67: Valença, Mapa topográfico	196
Figura 68: Valença, Evolução urbana	199
Figura 69: Valença, Estrutura	199
Figura 70: Valença, Morfologia urbana	202
Figura 71: Valença, Vias de comunicação	204
Figura 72: Valença, Elementos organizadores	206
Figura 73: Síntese gráfica, 6 cidades	210

ÍNDICE QUADROS

Quadro 1: As três revoluções urbanas Fonte: Ascher (2010)	25
Quadro 2: Processos de construção no tempo, 5 Formas Fonte: Saber ver o Difuso no Vale do Ave	58

ABREVIATURAS, SIGLAS, ACRONIMOS

Abreviaturas:

km – quilómetro

m – metro

Siglas:

AE – Autoestrada

ARU – Área de Reabilitação Urbana

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CM – Caminho Municipal

EM – Estrada Municipal

EN – Estrada Nacional

IC – Itinerário Complementar

INE – Instituto Nacional de Estatística

IP – Itinerário Principal

PP – Plano de Pormenor

PU – Plano de Urbanização

SIG – Sistema de Informação Geográfica

Acrónimos:

PERU – Programa Estratégico de Reabilitação Urbana

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

INTRODUÇÃO

A evolução das cidades é um tema central de urbanismo e planeamento urbano. O estudo dos vários tempos permite compreender as dinâmicas que influenciam seu o crescimento e desenvolvimento, identificar padrões de sucesso e fracasso dessas experiências, de forma a fornecer lições valiosas para a conceção de estratégias de planeamento. Ao analisar as diferentes fases de expansão, pode-se enumerar os fatores que impulsionam a urbanização e as consequências dessas mudanças na estrutura urbana.

Essa compreensão é essencial para planear, gerir e corrigir o desenvolvimento futuro das cidades de forma mais coerente. Todas as cidades apresentam uma dinâmica única de crescimento e de transformação, por vezes refletindo um equilíbrio entre a sua progressão e preservação da identidade histórica, outras não. Em qualquer caso, compreender as transformações urbanas a partir do olhar sobre o passado permite identificar áreas e estruturas de importância histórica que tenham sido preservadas e integradas no tecido urbano contemporâneo.

Em resumo, o estudo da evolução urbana das cidades é fundamental para entender o passado e o presente das áreas urbanas, e para planear o seu futuro, designadamente quando a questão da identidade urbana se quiser apoiada em objetos constituintes das cidades que fisicamente a expressem. Com o intuito de oferecer uma base para o desenvolvimento de políticas urbanas que promovam a preservação do património cultural, a adaptabilidade às mudanças e a melhoria das dinâmicas da cidade através de uma melhor integração dos novos elementos urbanos aos existentes.

Objeto

O objeto geral de estudo da presente dissertação são as cidades médias em Portugal. A análise foi direcionada para entender como essas cidades se desenvolveram ao longo do tempo, destacando as transformações urbanas mais significativas e os espaços e estruturas que definem a sua morfologia atual, na qual aquele tempo é facto explicativo. Não serão, no entanto, analisadas todas as cidades Portuguesas assim consideradas; apenas seis cidades serão estudadas. A escolha dos casos de estudo baseia-se num conjunto de critérios, os quais são: a presença de património histórico significativo, a dimensão das cidades, a morfologia contida e os tempos das cidades, adiante explicados. Por agora fica a indicação que a observação destes critérios comparativamente permitiu selecionar: Almeida, Castelo de Vide, Mértola, Óbidos, Sabugal e Valença.

Objetivos

O conjunto de cidades médias portuguesas acima enumeradas e o estudo das diferentes fases do seu crescimento e das suas transformações urbanas visa:

1. Compreender a evolução urbana e o processo de transformação das cidades médias portuguesas (o que se fará a partir do estudo de uma pequena amostra que desejavelmente permitirá tirar algumas conclusões generalizáveis ao todo).
2. Identificar as várias fases e transformações urbanas que ocorreram nos casos de estudo e classificá-los de acordo com a sua forma, estrutura e morfologia.
3. Determinar paralelismos entre os vários casos de estudo, após o estudo das diferentes fases de evolução urbana das cidades, realizando uma síntese desses aspetos partilhados.
4. Perceber com base nas ideias recolhidas durante a análise teórica, os principais aspetos que ressaltam do estudo dos vários tempos das cidades, ou seja, o espírito do lugar, a identidade das cidades, a transformação das sociedades refletidas na sua forma, as influências do tempo sobre a paisagem, e o impacto da presença do automóvel.
5. Contribuir para pesquisas futuras através dos dados reunidos e estudados neste trabalho ajudando a suportar outras investigações que venham a ser feitas sobre a evolução urbana de cidades médias (ou de outra dimensão) em Portugal.

Justificação

A escolha do tema da evolução das cidades médias em Portugal justifica-se por uma série de razões, de que se destacam a relevância, a utilidade e a necessidade deste estudo para ampliar o conhecimento sobre a realidade urbana nacional, tanto no âmbito profissional quanto académico.

Em primeiro lugar, o estudo da evolução das cidades médias é fundamental para entender como estas se transformaram ao longo do tempo e como as mudanças observadas, nomeadamente, físicas, sociais, morfológicas e culturais, influenciam as condições atuais de vida urbana. Estas cidades, muitas vezes esquecidas face às grandes metrópoles, oferecem uma diversidade de contextos históricos e geográficos que influenciaram o seu

desenvolvimento urbano, e, no entanto, em comparação, têm sido menos estudadas. Esta lacuna no conhecimento é particularmente preocupante num contexto em que se busca promover um desenvolvimento urbano equilibrado e sustentável em todo o país.

Além disso, a pesquisa visa contribuir para aumentar a existência de dados e análises sobre a evolução das cidades médias em Portugal. A maioria dos estudos urbanos concentra-se nas grandes cidades, deixando as cidades médias relativamente inexploradas. Esta dissertação pretende contribuir para preencher essa lacuna, fornecendo uma análise sistemática e comparativa que pode servir como base para futuras investigações.

Profissionalmente, o estudo tem grande relevância para urbanistas e arquitetos que trabalham diretamente com o planeamento e o desenvolvimento urbano. A compreensão das dinâmicas de crescimento e transformação das cidades permite a formulação de estratégias mais adaptadas às necessidades específicas das mesmas, promovendo um conhecimento que respeite a história e a identidade locais, ao mesmo tempo que responde às exigências contemporâneas.

Em termos académicos, este estudo contribui para o enriquecimento do corpo teórico existente sobre urbanismo e planeamento urbano em Portugal. Ao explorar as particularidades das cidades médias, ainda que a partir de casos de estudo e de forma relativamente sintética, a dissertação oferece novas perspetivas e dados que podem ser úteis para académicos e pesquisadores interessados em entender as complexidades do desenvolvimento urbano no contexto português.

Em resumo, a escolha deste tema justifica-se pela sua pertinência e pelo potencial de contribuir para a compreensão mais aprofundada das cidades em Portugal, oferecendo entendimentos que podem influenciar tanto a prática profissional quanto a pesquisa académica na área do urbanismo.

Motivação

A nível pessoal, o tema desta dissertação tem a sua motivação num conjunto diverso de motivos. Primariamente o interesse em compreender melhor as dinâmicas de crescimento e transformação das cidades (médias) em Portugal, o qual surgiu durante um trabalho desenvolvido na disciplina de “Estrutura do Território de Urbanização Difusa”, onde foi

apresentada a noção dos tempos das cidades como explicativa para a organização urbana que hoje é, por vezes, menos inteligível. Além disso, é um tema que me intriga devido à grande variedade de possíveis respostas e à complexidade, sendo cada caso distinto e único.

Ainda, adicionalmente, durante a frequências das cadeiras de “Projeto de Intervenção Urbanística” I e II, em que se trabalhou a cidade a várias escalas, foi também deixado claro a importância da evolução das cidades e das suas estruturas, assim como a possibilidade de aquela ser uma base para a leitura e entendimento da eventual desorganização e falta de coerência que encontramos nas formas do território urbano atual.

Assim, este estudo sobre a evolução urbana tem como objetivo fornecer contextos que mostrem a importância de preservar as estruturas e a identidade histórica das cidades enquanto esta se adapta às necessidades contemporâneas, um equilíbrio relevante para o planeamento urbano sustentável. Por essas razões, entendeu-se que elaborar o estudo presente seria tanto pertinente quanto relevante, na atualidade.

Metodologia

O estudo recorreu a diferentes métodos na sua busca por compreender o modo como as cidades medias portuguesas evoluíram no tempo. Supondo uma componente mais teórica e uma componente mais pratica, a investigação teve diferentes abordagens.

Na parte teórica foi feita a revisão de literatura a qual foi conduzida pelas sugestões bibliográficas de várias disciplinas do curso de Arquitetura e Urbanismo. Assim se desenvolveu uma base inicial para o trabalho, nomeadamente sobre a síntese conceptual inicial, mas também para os principais temas discutidos. Em seguida o desenvolvimento desses temas foi ampliando a necessidade de mais investigações bibliográficas que abrangessem certos aspetos do urbanismo, com relevância para a morfologia urbana. Essa bibliografia resultou de um conjunto de pesquisas e da consulta de repositórios de bibliotecas académicas e municipais, com um enfoque mais especializado, de forma a preencher as lacunas que existiam na pesquisa inicial.

A bibliografia reunida foi estruturada em dois grupos: o primeiro, destinado ao apoio da discussão de conceitos, que posteriormente se relacionariam com o segundo grupo, e,

este, focado no desenvolvimento da forma urbana e na morfologia das cidades. Considerando o objetivo de identificar as características relevantes para a evolução das cidades, foi necessária a organização dos materiais investigados numa linha cronológica, procurando evidenciar padrões, fossem eles conceituais, formais ou tecnológicos, e as suas transformações ao longo do tempo.

Na parte prática, com base nas leituras prévias, foi identificado um conjunto de parâmetros orientadores da análise dos casos de estudo, que ressaltaram na criação de tópicos para a investigação de cada cidade. Estes, mais tarde permitiriam um desenvolvimento de forma sistemática, de modo a ser possível a verificação de paralelismos entre as várias cidades analisadas na síntese final: o Contexto, a Evolução e estrutura urbana, a Morfologia urbana, as Vias de comunicação, os Elementos organizadores do urbano, e as Características dos elementos da malha.

Em relação a cada caso de estudo, foi realizado o levantamento de dados sobre a história das cidades para informar sobre o contexto de cada uma, utilizando primariamente, um conjunto de fontes de informação padrão baseadas nos websites Monumentos.pt, SIPA, e Fortalezas.org, com o objetivo de relatar a linha cronológica, assim como, outras fontes bibliográficas de apoio, nomeadamente, as informações disponibilizadas pelas câmaras municipais de cada caso.

Para além disso, através da pesquisa realizada nos repositórios de bibliotecas académicas e municipais, juntamente com a realizada na web, foram recolhidos vários mapas, entre os quais, cartas militares (CIGeoE, Série M888 - 1:25000: 183, 335, 558, 338, 226, 2), de forma a classificar cada fase de evolução dos seis casos de estudo. Foram assim desenvolvidos mapas, nomeadamente, topográficos, das fases de evolução, das formas urbanas, da morfologia urbana, das vias e nós viários e dos elementos organizadores, os quais suportam a análise das cidades. Adicionalmente foi realizado o levantamento de documentação gráfica de três das seis cidades, através de fotografias obtidas durante as visitas às mesmas. Foram apenas selecionadas três, as quais foram escolhidas com base na análise inicial dos tópicos já mencionados, devido ao tempo escasso, e à distância física entre elas, limitando assim a quantidade de visitas que se podiam realizar. Por ora, fica indicado que as três escolhidas são: Almeida, Castelo de Vide e Óbidos. Todos estes elementos, mapas e fotografias, em cuja legenda não é identificado o autor, foram desenvolvidos ou obtidos pelo autor da dissertação.

Estrutura da dissertação

A dissertação está organizada em quatro capítulos principais, seguidos de uma conclusão. Os dois primeiros capítulos constituem a componente teórica da investigação e os dois últimos dizem respeito à componente prática.

Capítulo 1 – Cidade em Contexto: Conceitos e Transformações

O primeiro capítulo foi dedicado à compilação e discussão das ideias de vários autores sobre conceitos importantes para estudar a cidade e a sua evolução, em resposta às mudanças da sociedade. Este capítulo reuniu diferentes perspetivas, proporcionando um enquadramento intelectual diversificado que ajudou a interpretar as transformações urbanas das cidades portuguesas. A relação entre urbanismo e sociedade foi explorada, servindo de base para o capítulo seguinte que reflete sobre a forma da cidade, com foco no modo como as cidades se adaptam às dinâmicas sociais ao longo do tempo.

Capítulo 2 – Forma da Cidade

No segundo capítulo foi realizada uma análise histórica, examinando a evolução das formas urbanas desde as cidades medievais até às modernas e contemporâneas. Foram identificadas as características principais de cada período, com uma ênfase na transformação da estrutura urbana ao longo do tempo. Neste capítulo também foram estudados conceitos fundamentais relativos à forma da cidade e da sua organização espacial, estabelecendo uma base teórica para a análise posterior dos casos práticos.

Capítulo 3 – Metodologia

No terceiro capítulo, foram explicados os critérios para a escolha das seis cidades estudadas (Almeida, Castelo de Vide, Mértola, Óbidos, Sabugal e Valença), bem como o método de análise desses casos práticos. Além da abordagem metodológica utilizada para examinar cada cidade individualmente e para realizar a síntese final dos dados no capítulo seguinte. Foram descritas as técnicas de análise, incluindo o recurso a ferramentas de Sistema de Informação Geográfica para a visualização da morfologia urbana e de outros aspetos estruturais.

Capítulo 4 – Caso de Estudo: 6 Cidades em Análise

O quarto capítulo foi dedicado à análise detalhada das seis cidades selecionadas. Cada cidade foi examinada de acordo com os tópicos previamente definidos estruturados: a evolução urbana, morfologia, redes de comunicação, estruturas organizadoras e, em alguns casos, características específicas dos elementos da malha urbana. Este capítulo pretendeu fornecer uma visão de como cada cidade se desenvolveu ao longo do tempo e quais foram os fatores determinantes na sua evolução urbana. Foi também realizada uma síntese gráfica final dos mapas resultantes na análise das cidades, no sentido de responder ao objetivo deste capítulo: identificar padrões comuns de evolução e variações significativas entre as cidades estudadas, de modo a permitir a formulação de conclusões sobre as dinâmicas de evolução urbana. Por último, foi também a ligação com as ideias exploradas no capítulo 2, ajudando a contextualizar os resultados num quadro teórico mais amplo.

Conclusão

A dissertação foi concluída com uma secção que pretendeu responder aos objetivos, na qual se resumem os principais aspetos discutidos e as descobertas fundamentais sobre os processos de evolução das cidades estudadas: as fases, padrões e outros aspetos generalizáveis que venham a contribuir para o entendimento das cidades (médias) portuguesas. Serão também sugeridas direções para futuras pesquisas, visando aprofundar o entendimento das dinâmicas urbanas em contextos de dimensão semelhantes.

Este capítulo explora os conceitos fundamentais que moldam a compreensão da cidade, abordando a sua evolução em resposta às mudanças da sociedade. Reúne perspectivas de diferentes autores, proporcionando uma base teórica para a análise das dinâmicas urbanas e introduzindo as transformações nas cidades portuguesas.

CAPÍTULO 1

CIDADE EM CONTEXTO: CONCEITOS E TRANSFORMAÇÕES

1.1. Síntese Conceptual

Ao longo desta dissertação são abordados diversos conceitos urbanísticos que têm um papel crucial na compreensão e análise dos temas discutidos. A natureza técnica e especializada desses termos pode, por vezes, apresentar desafios para leitores que não estejam familiarizados com o vocabulário específico da área, mas há também interpretações concretas no âmbito de entendimentos mais gerais que importa salvaguardar. A utilização adequada destes conceitos é essencial para garantir a clareza e a coerência do discurso académico, evitando ambiguidades e equívocos que possam comprometer a qualidade e a integridade da investigação realizada.

Considerou-se assim pertinente dedicar um tópico específico à apresentação de algumas noções relacionadas com o tema do presente trabalho. Neste sentido, foi utilizada como fonte principal a obra "Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement" (1988), escrita sob a orientação de Pierre Merlin e Françoise Choay, reconhecida como uma das referências na área do urbanismo, a qual foi complementada pela menção a outros autores de modo a enriquecer a apresentação das várias noções.

1.1.1. Conceitos

1. Bairro

Um bairro é uma subdivisão de uma cidade, caracterizado por uma identidade própria, com elementos que o distinguem como arquitetura, função social, ou mesmo topografia. O conceito de bairro varia amplamente, podendo ser delimitado por fatores históricos, arquitetónicos, sociais ou mesmo económicos, como são exemplo: bairros comerciais, residenciais ou étnicos. O bairro não é uma entidade administrativa rígida, mas um espaço vivo que evolui com a cidade, moldado por interações sociais, a composição física do espaço e a história urbana. Como tal, a noção de bairro vai além da mera delimitação geográfica, englobando também a identidade cultural e social dos seus habitantes. Segundo Merlin & Choay (2010), o bairro é:

Fraction du territoire d'une ville, dotée d'une physionomie propre et caractérisée par des traits distinctifs lui conférant une certaine unité et une individualité. Dans certains cas, le nom du quartier peut être donné à une division administrative d'une ville (...) mais, le plus souvent, le quartier est indépendant de toute limite administrative. On parle encore de quartier pour désigner la communauté des

habitants d'une partie de la ville. Le terme de quartier est aussi utilisé en milieu rural, comme fraction de finage (territoire d'un village). Les facteurs de différenciation et donc les critères de délimitation des quartiers sont variés : — la configuration des sites et la topographie : (...); — la période de première construction et les caractéristiques historiques, architecturales et urbanistiques qui en ont résulté : (...); — la typologie dominante des bâtiments : (...); — les fonctions qui y sont exercées principalement: (...); — la répartition des groupes sociaux ou économiques : (...); — la séparation des groupes ethniques dans certaines villes : (...). De cette première approche, essentiellement formelle et descriptive, on retiendra qu'il n'existe pas de définition univoque et systématique du quartier. Mais il en résulte aussi que la notion de quartier s'impose, le plus souvent, comme la résultante des mécanismes de différenciation morphologique, économique et sociale qui affectent les espaces urbains au fur et à mesure du développement des villes. Mouvante au gré des rythmes de l'urbanisation, cette géographie des quartiers urbains participe étroitement de l'univers des formes qui concourent au façonnement et à la composition des paysages citadins. Elle constitue un élément clef de repérage et d'identification des espaces urbains, au même titre que les monuments, les gares, les cinémas, les parcs, etc., autour desquels le quartier peut s'articuler (...) (Merlin & Choay, 2010, p.653)

2. Cidade

Uma cidade é caracterizada por três condições principais: aglomeração de construções, diversificação de atividades e uma dimensão significativa. Definir o que constitui uma cidade envolve não apenas a quantidade de população, mas também as interações sociais e económicas que ela possibilita. Ao longo da história, as cidades surgiram como centros de intercâmbio, cultura e funções religiosas. Com o tempo, as cidades expandiram-se e adaptaram-se às necessidades industriais e tecnológicas, resultando num tecido urbano dinâmico e diversificado. Segundo Merlin & Choay (2010):

Trois conditions sont indispensables pour qu'un établissement humain constitue une ville : *l'agglomération de constructions* (*Sanson*: «un grand amas de maisons contiguës » ; *Larousse* : «agglomération... » ; *Robert*: «une réunion... de constructions»); *certaines traits sociaux* de la population, le statut au XVIII siècle (*Sanson* : « les habitants ont droit de bourgeoisie et composent une communauté»), la diversité aujourd'hui (*Robert*: «... les habitants travaillent... au

commerce, à l'industrie, à l'administration»), et les activités de relation (*Larousse*: «... les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le tertiaire ») ; une certaine dimension (*Sanson*: «un grand amas...»), *Robert*: «une réunion... relativement considérable...», *Larousse*: «agglomération relativement importante...»). De ces définitions ressort la difficulté de trouver un critère universel et satisfaisant pour établir le départ entre villages et bourgs d'une part, villes de l'autre. Seuil de population (2 000 habitants agglomérés dans la tradition française actuelle, 5 000 dans la plupart des comparaisons internationales), gamme d'activités, caractère de l'habitat sont tour à tour invoqués. (...) *la ville naît des besoins d'interaction* des gens et des avantages que celle-ci procure; elle se trouve limitée par les contraintes qui pèsent sur la vie de relation, ou par les désavantages qu'elle fait naître. La ville naît donc fondamentalement de fonctions centrales d'échange, de confrontation ou de rencontre collective. (...) Les motifs d'interaction varient à l'infini, ce qui explique l'extraordinaire diversité des villes. Aux origines de l'histoire, *les fonctions religieuses*, l'organisation de cultes communs à toute une communauté, ont joué un rôle décisif. (Merlin & Choay, 2010, p.822)

Em adição ao mencionado anteriormente, Domingues (2011), confronta a cidade contemporânea e a cidade histórica, dizendo que a:

cidade ou a metrópole são apenas geografias incertas, sem limites territoriais precisos e estáveis, sem serem espécie de contentores de organizações sociais que aí se confinam e organizam de modo exclusivo e estável (...) para designar a realidade e a sua representação: cidade seria a designação de um território edificado e com limites precisos, espécie de contentor da sociedade que o produz, organiza, usa, regula e transforma. (Domingues, 2011, p.21)

3. Morfologia

A morfologia urbana estuda as formas físicas e espaciais da cidade e as suas estruturas. O conceito surgiu entre geógrafos europeus no início do século XX, expandindo-se posteriormente para historiadores e arquitetos. A morfologia mostra como o espaço urbano se organiza, como as formas e estruturas das cidades são influenciadas por fatores históricos, sociais e económicos. Ao abordar a forma urbana como objeto central de análise, a morfologia ajuda a compreender os princípios que governam a organização

espacial das cidades e a inter-relação entre urbanismo e arquitetura. Segundo Merlin & Choay (2010), morfologia é o:

Étude de la forme urbaine. Le concept de morphologie apparut d'abord chez les géographes allemands et français, entre les deux guerres. Mais alors que rares étaient les géographes à continuer à s'y intéresser (M. R. G. Conzen, *Alnwick, Northumberland : a study in town planning analysis*, 1960; et J. W. R. Whitehand, *The urban landscape : historical development*, Londres, 1981), le concept fut repris par les historiens (P. Lavedan, et plus récemment A. Chastel, F. Boudon *et al.*, *Système de l'architecture urbaine : le quartier des Halles à Paris*, Paris, 1977), W. G. Hoskins, etc., et surtout par les architectes italiens à partir de 1959. (...) Derrière la généralité de la référence, durant les deux dernières décennies, aux principes et au vocabulaire de l'approche morphologique, les concepts utilisés ne sont pas toujours clairs. Les principaux spécialistes sont rarement d'accord sur le sens qu'ils attachent à des termes comme structure urbaine, forme urbaine, etc., ou même morphologie. (...) *The Architects Journal*, 1983), trois conditions: • l'objet central de réflexion théorique est la forme physique et spatiale de la ville; • il doit y avoir une discipline analytique, et si possible scientifique, de la forme urbaine; • la morphologie urbaine suppose la réunification de l'architecture et de l'urbanisme en une discipline unique où l'architecture retrouverait sa dimension analytique et l'urbanisme son intérêt pour la dimension physique et spatiale. (Merlin & Choay, 2010, pp.495-496)

Complementando o acima referido, para José Lamas (2010), o:

termo “morfologia” utiliza-se para designar o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objecto. É a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenómenos que lhes deram origem. A morfologia urbana estudará essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura (Lamas, 2010, p.37)

4. Paisagem

A paisagem, no seu sentido mais simples, refere-se a uma extensão de território tal como é observada por uma pessoa. No entanto, este conceito vai muito além da mera observação física, envolvendo uma complexa interação entre o meio natural e a perceção humana. A representação da paisagem pode ser tanto objetiva, captando as características reais de um local, como subjetiva, moldada pelo imaginário e pelas emoções de quem a observa. De acordo com Merlin & Choay (2010) é:

Littéralement, étendue de pays qui se présente à un observateur. Le terme est aussi employé par certaines écoles géographiques pour désigner le milieu naturel synthétique, objet d'une géographie physique globale. L'école des peintres paysagistes a été à l'origine du mouvement anglais du landscape qui s'intéresse rapidement aux vastes espaces autour des grandes demeures. Le souci de mise en valeur paysagère conduit à privilégier la succession, le défilement des images que perçoit le passant et qui servent d'unité de mesure et de guide pour la réflexion des paysagistes. L'idée de paysage renvoie donc à la représentation par l'homme de ce qui l'entoure: représentation objective (...), mais aussi subjective, influencée par l'imaginaire collectif. On peut d'abord constater le rapport entre le paysage (et sa représentation) et l'idée de nature. Mais si l'on s'accorde sur le fait que l'homme, au début de son histoire, était attaché à la nature, puis s'en écarta de plus en plus, deux tendances opposées se partagent l'histoire des philosophies. Pour les uns, l'homme heureux à l'état naturel perd le bonheur en s'en éloignant: c'est le mythe du «bon sauvage». Pour les autres, l'homme s'humanise en se libérant de la nature: c'est notamment le processus d'humanisation de Hegel. C'est également l'avis de Toynbee, car «il y a culte de la nature quand la nature domine l'homme». Pour Bachelard, l'image a une fonction active. Elle a un sens dans la vie inconsciente, elle désigne sans doute des intérêts profonds. Mais aussi elle vit d'un besoin positif d'imaginaire. Les traits objectifs du paysage sont insuffisants pour expliquer le sentiment de la nature. Si ce sentiment est si durable dans certaines âmes, c'est que, dans sa forme originelle, il est à l'origine de tous les sentiments: c'est le sentiment filial. (Merlin & Choay, 2010, p.547)

5. Praça

A praça é um espaço público aberto, geralmente cercado por edifícios, que desempenha diferentes funções dependendo da cultura e do contexto histórico. Em muitas cidades ocidentais, as praças são centros de vida pública, utilizadas para encontros, mercados, festividades e interações sociais. A sua forma e importância variam ao longo do tempo, adaptando-se às necessidades da vida urbana e às sociedades onde estão inseridas. Como elemento fundamental do espaço público, a praça serve como ponto de referência, espaço de convivência e de articulação de diferentes atividades urbanas. Segundo Merlin & Choay (2010):

Du latin platea (place publique), lieu public découvert constitué par l'ensemble d'un espace vide et des bâtiments qui l'entourent. Son importance et son rôle varient selon les cultures et les époques, et selon l'intensité de la vie publique. Dans certaines cultures, la place urbaine n'a pratiquement pas d'existence (Islam), dans d'autres, elle est exclusivement liée à des pratiques religieuses (Mexique précolombien). On connaît, en revanche, le rôle polyvalent (politique, social, religieux, économique) joué par cet organe urbain dans les cités de l'Antiquité grecque et romaine: agora et forum sont devenus des symboles de la vie urbaine et de l'espace public. Dans les pays occidentaux, l'histoire de la place est scandée à la fois par celle de l'urbanisation et par celle du pouvoir, non sans accuser des décalages chronologiques et des différences morphologiques d'un pays à l'autre. On peut, très schématiquement, la diviser en trois phases. La première couvre la période médiévale, du XI^e à la fin du XIV^e siècle, et voit, en particulier, à la fin de ce siècle, se développer des places qu'on a pu appeler «organiques» (F. Mancuso, «La piazza délia citta italiana», in *La piazza e la citta*, Institut italien de Paris, 1985) parce qu'elles s'avèrent un organe urbain fondamental, présentant pour chaque ville une morphologie originale, adaptée à son site, sa forme, et sa vocation. (...) Elles sont toujours associées à au moins un édifice essentiel et prestigieux de la ville, attirant les rassemblements populaires et les fêtes auxquels elles prêtent un cadre fonctionnel et symbolique: cathédrale, église (Parme), ou palais communal (Sienne, Florence). Souvent elles réunissent palais communal et édifice religieux (Venise) et peuvent cumuler une troisième fonction, commerciale. (...) La vie publique se déroule dans la rue et l'espace résiduel mesquin du parvis des églises et cathédrales ne mérite pas le nom de place. (...)

La seconde phase (de la Renaissance à l'ère industrielle) voit créer sous l'impulsion première de l'Italie, la place esthétique dont la finalité, qui l'emporte sur toute valeur fonctionnelle, est essentiellement un embellissement de la ville, lié à une image du pouvoir. Cette place n'est plus l'oeuvre collective des municipalités, mais la création des architectes, promoteurs de l'art urbain. Dès le XV^e siècle, à partir des recherches théoriques des traités d'architecture sur les proportions et la perspective, influencés aussi par les perspectives urbaines construites par les peintres et les scénographes, les architectes italiens (Filarète, Francesco di Giorgio) élaborent des types de places, désormais régulières, dont une géométrie savante règle la forme et les proportions. (...) La troisième phase, marquée par l'avènement de l'ère industrielle, a vu à la fois disparaître l'art urbain (créateur des places à valeur esthétique) et s'effacer la fonction d'espace public et populaire des places organiques. La vie publique s'est concentrée dans des bâtiments fermés (marchés, salles de spectacle), l'espace urbain a été envahi par les moyens de transport. Les places nouvelles créées par l'urbanisme sont partie intégrante des systèmes de circulation (cf. à Paris la fonction d'échangeur de la place de la République à laquelle accèdent quelque dix voies); elles ne sont plus au service du piéton, mais leur centre peut être occupé par un monument (place de l'Étoile à Paris). (Merlin & Choay, 2010, pp.560-561)

Tomando o entendimento de Lamas (2010) como complementar, para este autor a:

A praça é entendida como um recinto ou lugar especial, e não apenas um vazio na estrutura urbana do lugar público, onde se concentram os principais edifícios e monumentos – quadro importante da arte urbana. A praça adquire valor funcional e político-social, e também o máximo valor simbólico e artístico. (...) As praças podiam ser delimitadas por edifícios públicos, por igrejas ou edifícios religiosos, por filas de habitações ou palácios. Eram lugares de cenário urbano e decoração, suporte e enquadramento de monumentos (obeliscos, estátuas ou fontes), e também lugares de vida social e de manifestações do poder. Tinham por vezes razões meramente estéticas (...). (Lamas, 2010, p.175)

6. Quarteirão

O quarteirão refere-se a uma unidade morfológica da cidade, composta por um agrupamento de edifícios delimitados por vias. Este elemento urbano desempenha um papel fundamental na organização do espaço urbano tradicional, sendo a menor célula identificável na malha urbana. O quarteirão agrupa edifícios e lotes e estabelece uma hierarquia em relação ao sistema viário e à divisão fundiária. A sua estrutura geométrica, herdada de formas antigas de parcelamento e organização, reflete tanto um método de ocupação fundiária quanto um princípio de ordenamento espacial que permanece relevante na produção urbana contemporânea. Segundo Lamas (2010):

A definição do quarteirão tanto pode basear-se na sua forma construída como no processo de traçado e divisão fundiário. O quarteirão é um contínuo de edifícios agrupados entre si em anel, ou sistema fechado e separado dos demais; é o espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias e subdivisível em parcelas de cadastro (lotes) para construção de edifícios. É também um modelo de distribuição de terra por proprietários fundiários. Como é também o modo de agrupar edifícios no espaço delimitado pelo cruzamento de traçados. O sistema do quarteirão é muito antigo. É um processo geométrico elementar, e como tal começou a sua existência. A partir desse processo elementar, foi adquirindo estatuto na produção da cidade, como unidade morfológica. Agrupa subunidades, mas pode também constituir a parte mínima identificável na estrutura urbana. Em muitas situações, o quarteirão subdivide-se num conjunto de edifícios e é delimitado por quatro vias. Os edifícios delimitados pelo lote constituem partes do quarteirão, partes essas por vezes diferenciados em altura, em profundidade, em programa. (...) Todavia, se a marcação do lote se identifica com a delimitação do edifício, a marcação do quarteirão pressupõe uma hierarquia superior, identificando-se com a definição do espaço urbano. O quarteirão não é autónomo dos restantes elementos do espaço urbano - os traçados, ou as vias, os espaços públicos, os lotes e os edifícios. É simultaneamente o resultado de regras geométricas de divisão fundiária do solo e de ordenamento do espaço urbano, e um instrumento operativo de produção da cidade tradicional. Esta dualidade confere-lhe um lugar determinante na cidade tradicional como elemento morfológico autónomo ou elemento físico, mínimo à escala do bairro (...). (Lamas, 2010, pp.88-94)

7. Rede

A rede refere-se aos sistemas de infraestrutura que sustentam a vida urbana, quando esta é referida como rede urbana. No entendimento de Merlin e Choay (2010), excluem-se as redes eléctricas de alta tensão, as vias ferroviárias principais, a rede de auto-estradas, a rede de transportes aéreos, as telecomunicações interurbanas, a radiodifusão e a televisão. Estes elementos são essenciais para o funcionamento das cidades sendo estas desenvolvidas sobre a rede e em conjunto com ela. Além das redes físicas, o conceito de rede urbana inclui também as conexões imateriais, como as de comunicação e dados, que são cada vez mais fundamentais na organização e operação das cidades contemporâneas. A gestão eficiente dessa rede é crucial para garantir o desenvolvimento sustentável das cidades. De acordo com Merlin & Choay (2010):

On a pris l’habitude de désigner par le terme «réseaux» un ensemble de fonctions, de services et d’objets techniques généralement essentiels à la vie urbaine. Malgré l’hétérogénéité qu’il recouvre, l’aménageur, l’urbaniste trouvent le mot commode car il réfère à des caractéristiques importantes pour la conception et le fonctionnement des villes. Le dictionnaire *Robert* dans une de ses définitions de «réseau» fait bien comprendre lesquelles. Le réseau est l’«ensemble des lignes, des voies de communication, des conducteurs électriques, des canalisations, etc., qui desservent une même unité géographique, dépendent de la même compagnie». (...) Concrètement, le génie urbain englobe sous le vocable «réseau» la desserte par des canalisations d’eau potable et d’eaux usées, de chauffage, de gaz, d’électricité, de télécommunications. Il paraît normal d’y inclure les moyens de transport en commun structurés en réseaux: métro, tramway, chemin de fer de banlieue, autobus, trolleybus, ainsi que le réseau viaire, support aussi de la circulation automobile. (...) La coexistence de ces supports dans un espace urbain densément occupé posait, et pose encore, de redoutables problèmes. Néanmoins, aujourd’hui, l’attention se porte plus qu’hier sur les services et sur l’information, plutôt que sur les supports matériels. L’essor de la téléphonie mobile (et de nombreux services fournis par internet), par exemple, incite à revoir le critère de matérialité sans pour autant nier la base physique des réseaux (l’encombrement du spectre électromagnétique est tout aussi préoccupant que l’encombrement du sous-sol par les VRD). Afin de bien spécifier l’unité géographique concernée, certains parlent de «réseaux urbains». Ainsi sont exclus les réseaux d’électricité à

haute tension, les trains de grandes lignes, le réseau autoroutier, le transport aérien, les télécommunications interurbaines, la radiodiffusion et la télévision (hertzienne, analogique ou TNT). (Merlin & Choay, 2010, p.677)

8. Rua

A rua, um dos elementos centrais da vida urbana desde a Antiguidade, serve como um espaço de circulação e interação social. A sua evolução histórica, a qual Merlin e Choay referem, reflete transformações urbanas e tecnológicas, passando de vias estreitas e irregulares, típicas de cidades medievais, a ruas largas e planeadas, como as idealizadas por Haussmann, em Paris. A partir do século XX, com a banalização do automóvel, a rua assume uma nova importância, focada na circulação de veículos. Além disso, a rua é definida pelos edifícios que a margeiam, constituindo uma unidade onde forma e função se entrelaçam, seja para o trânsito de pessoas, bens ou ideias. Na perspetiva de Merlin & Choay (2010), a rua é:

Du latin *ruga* (ride, sillon, puis, en bas latin, rue), voie bordée de maisons ou de murailles dans une ville ou un village. Élément essentiel de toutes les cultures urbaines, depuis l'Antiquité, elle y présente des aspects et y joue des rôles différents. Dans le monde occidental, son évolution morphologique est fonctionnelle; elle a suivi celle des sociétés et des techniques. Les étapes de son histoire coïncident avec celles de l'histoire des villes et de l'urbanisation. Sauf dans le cas d'agglomérations où elles suivent d'anciens tracés romains, ou dans la cas des «villes neuves» (...) dont on trouve des exemples dans nombre de pays européens, les rues médiévales sont généralement sinueuses, irrégulières, épousant les accidents du terrain et reflétant les vicissitudes de l'histoire. Elles sont étroites, dépourvues de trottoirs, traversées par un caniveau central. Le pied des maisons est protégé par de grosses bornes en pierre. (...) Les miniatures du XV^e siècle, notamment, nous en ont conservé l'image. La vie urbaine se passe dans la rue, lieu de la communication et des contacts sociaux, qui, lorsqu'elle s'élargit un peu, accueille également fêtes, processions, marchés (J. Hillairet, *La rue Saint-Antoine*, Paris, 1970). À partir de la Renaissance, l'art urbain crée des rues «programmées» (Lavedan) répondant aux nouvelles normes et exigences de la technique (défense militaire, circulation en carrosse) et de l'esthétique: plus larges, rectilignes, régulières, bordées d'immeubles aux façades alignées et uniformes. Cependant, une partie des anciens réseaux médiévaux subsiste, en

dépit de modifications parcellaires et de reconstructions (...), et suscitent des embarras de la circulation tels qu'une longue tradition les décrit en France, de Boileau à Maxime Ducamp, en passant par Voltaire. Certains de ces réseaux médiévaux se maintinrent d'ailleurs jusqu'à nos jours, dans nombre de centres historiques (...). La deuxième partie du XIX^e siècle voit s'hypertrophier la fonction circulatoire de la rue. En France, ce nouveau rôle est illustré par l'œuvre de Haussmann, qui sert de modèle à l'Europe entière. Le préfet détruit d'anciennes voies, trop étroites, en «régularise» d'autres, perce de nouvelles rues pour adapter la ville aux conditions de l'ère industrielle (cf. Haussmann, *Mémoires*, Paris, 1890-1893, t. 2, t. 3, chap. 1). (...) À partir du XX^e siècle, l'invention de l'automobile place la rue dans une problématique nouvelle. (Merlin & Choay, 2010, pp.693-694)

Reformulando o entendimento de Lamas (2010) de forma complementar, para este autor:

(...) a rua é definida pelos edifícios e constitui com estes uma unidade em que as várias partes são indissociáveis. A rua é um espaço e tem uma função: o de circulação viária, de mercadorias, pessoas e ideias. O espaço sobrepõe-se e identifica-se claramente com a função e é definido quer pelo sistema de pavimentação quer pela forma dos edifícios e dos seus planos marginais (fachadas, muros, etc.) (Lamas, 2010, p.136)

9. Tecido urbano

O tecido urbano descreve a composição física da cidade, formada pela inter-relação de construções, vias e espaços livres. Esse "tecido" pode ser homogéneo ou heterogéneo, dependendo do grau de uniformidade dos elementos que o constituem, como edifícios e ruas. A homogeneidade do tecido urbano reflete uma coerência visual e funcional em determinada área da cidade. A organização e a perceção do tecido urbano estão intimamente ligadas à história do espaço, e a sua evolução ao longo do tempo mostra como a ocupação e o uso do solo se modificam, resultando em áreas de maior ou menor densidade. Segundo Merlin & Choay (2010):

Expression métaphorique assimilant les cellules construites et les vides d'un milieu urbain à l'entrelacement des fils d'un textile. On peut appeler tissu urbain l'ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène. Le tissu urbain est l'expression physique de la forme urbaine. Il est constitué par

l'ensemble des éléments physiques qui contribuent à celle-ci - le site, le réseau viaire, la division parcellaire, le rapports entre les espaces bâtis et non bâtis, la dimension, la forme et le style des bâtiments - et par les rapports qui relient ces éléments. Bien que cette expression assez vague soit utilisée de diverses façons, on peut définir un tissu urbain homogène comme l'apparence physique d'une portion de ville où les éléments précédents ont des caractéristiques peu différentes. (...) Le concept de tissu urbain est très lié à ceux de typologie des bâtiments (dimension, style, etc.) et surtout de morphologie urbaine (analyse des structures spatiales). Il est également lié à la perception par les habitants des caractéristiques physiques du cadre urbain. Un tissu urbain est lié à l'histoire de l'espace correspondant: le réseau viaire et le parcellaire sont souvent hérités des structures rurales antérieures et des modifications subies à l'époque de la première construction. Leur résistance aux modifications ultérieures est très variable, parfois très élevée (...) Les rapports du bâti au non-bâti évoluent dans le temps. (...) On parle de tissu lâche ou serré, selon le degré d'occupation du sol et des bords des voies par les bâtiments; de tissu dense ou peu dense, selon le rapport de la surface de plancher à la surface de terrain. (...) À la notion de tissu urbain se rattachent également celles de : — *construction diffuse* (...) — *densification* (...) La notion de tissu urbain est donc à la fois statique (état des formes urbaines à un moment donné) et dynamique (porteuse de possibilités d'évolution de ces formes urbaines). (Merlin & Choay, 2010, pp.773-774)

10. Urbano

O termo "urbano" tem origem no latim "urbanus" e historicamente referia-se a tudo o que dizia respeito à cidade em oposição ao rural. Com o tempo, adquiriu significados mais amplos, relacionados com o comportamento civilizado e a vida cidadina. A partir da década de 1960, o conceito "urbano" passou a englobar as transformações causadas pela urbanização global, que tornaram a distinção entre cidade e campo menos clara. Hoje, o "urbano" pode ser entendido como uma civilização planetária, conectada por redes materiais e imateriais que redefinem a relação entre espaço, tempo e sociedade. Segundo Merlin & Choay (2010):

Du latin *urbanus* (de la ville, citadin, poli, de bon ton), ce vieux mot français est utilisé comme en latin, avec les mêmes acceptions, sous forme d'adjectif, pour caractériser «ce qui concerne la ville par opposition à rural» (*Littré*) et, par

extension, la qualité policée du comportement, et substantivement, pour désigner l'habitant des villes («tous me reçurent avec plus de bonté que n'auraient fait des urbains», J.-J. Rousseau, *Confessions*). Depuis les années 1960, la forme substantive a envahi la littérature de l'urbanisme et des études urbaines, où elle désigne, de façon très floue et imprécise, ce qui constituerait le caractère propre, intemporel, de la vie urbaine. Cet usage, tantôt marqué au coin de la nostalgie, tantôt investi d'un rôle incantatoire, de compensation, a été induit par la transformation des processus d'urbanisation depuis les années 1950 et reflète le sentiment de manque suscité par les nouvelles créations de l'urbanisme. (...) Faute d'un terme meilleur, on peut proposer aujourd'hui (F. Choay, «Le règne de l'urbain et la mort de la ville», in *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Catalogue de l'exposition au centre Pompidou, 1994) d'appeler l'urbain la nouvelle civilisation qui se met en place à l'échelle planétaire, supprimant l' ancestrale différence entre ville et campagne, et pouvant être définie comme le système opératoire, valable et développable en tous lieux, constitué par des réseaux matériels et immatériels ainsi que par des objets techniques et dont la manipulation retentit dans un circuit bouclé sur les rapports que nos sociétés entretiennent avec l'espace, le temps et les hommes. (Merlin & Choay, 2010, p.795)

11. Urbanização

A palavra "urbanização" descreve tanto o processo de criação e expansão de áreas urbanas quanto a concentração crescente de pessoas nas cidades. A urbanização está diretamente ligada a transformações vividas pela sociedade, sendo esta influenciada por acontecimentos como, a revolução agrícola e a industrial, que permitiram o desenvolvimento de cidades maiores e mais complexas. No século XX, a urbanização tomou novas formas, com o crescimento das áreas suburbanas e a descentralização das grandes metrópoles. É de salientar que nos anos 70 houve uma estagnação e recessão da urbanização, em contraste com os anos 80 quando esta foi marcada por uma nova ascensão. Hoje, o fenómeno da urbanização continua a moldar a forma como as cidades se expandem e como a população interage com os espaços urbanos. Segundo Merlin & Choay (2010):

Le terme «urbanisation» a deux sens distincts. Parfois, mais c'est rare en français, mais plus fréquent pour son homologue espagnol par exemple, l'action

d'urbaniser, de créer des villes ou d'étendre l'espace urbain. Plus fréquemment, il s'agit de la concentration croissante dans les villes (autrefois) et dans les agglomérations urbaines (aujourd'hui). (...) La première urbanisation est demeurée limitée: la faible productivité de l'agriculture limitait le nombre de ceux qu'elle pouvait nourrir sans qu'ils participent au travail de la terre (...) À partir du XVIII^e siècle, la révolution agricole libère des bras, la révolution industrielle leur donne un emploi, puis la révolution des transports élargit les aires d'où les cités firent leur ravitaillement et celles où elles écoulent les produits de leurs fabrications. (...) Depuis un demi-siècle, le desserrement de villes conduit à un renversement apparent de la tendance dans les pays les plus avancés, mais le mouvement d'urbanisation se poursuit: il a simplement pris d'autres formes; il se marque plus par des transformations sociologiques que par la concentration de l'habitat, comme le prouve le rôle croissant des zones suburbaines démesurément étalées et des zones urbaines. Le mouvement d'urbanisation s'est ralenti, parfois inversé dans les pays industrialisés au cours des années 1970: c'est le mouvement de contre-urbanisation. À l'inverse, les années 1980 ont été marquées par le renforcement des fonctions et par la croissance de la population des très grands centres: on parle de métropolisation. Ces évolutions traduisent l'impact, sur la dynamique de l'urbanisation, des nouvelles conditions de transport et de communication. (Merlin & Choay, 2010, p.796)

12. Via

A via urbana é o espaço destinado à deslocação de pessoas e veículos dentro da cidade, sendo um dos elementos essenciais do planeamento urbano, dos que mais a marca. Historicamente, uma grande parte das vias atuais seguem antigos traçados de rotas e caminhos antigos. No contexto urbano moderno, as vias desempenham um papel fundamental na organização do tráfego e na conectividade entre diferentes áreas da cidade. Além das funções tradicionais de mobilidade, as vias urbanas também podem ter funções simbólicas, económicas e sociais, refletindo a complexidade da vida urbana. Segundo Merlin & Choay (2010):

Espace aménagé pour se déplacer en ville (voie urbaine), entre les localités ou en milieu rural (routes). La plupart des routes et des voies urbaines, qui reprennent souvent le tracé des routes et chemins tracés depuis des siècles (...) Progressivement transférés de la sphère privée à la sphère publique (éclairage,

nettoyage, aménagement des trottoirs), les éléments constitutifs des voies parisiennes ont été réunis en un unique objet technique afin de constituer un nouvel outil pour l'aménagement urbain, dont se sont inspirées ensuite de nombreuses autres villes. Une voie permet de circuler dans les deux sens mais parfois, surtout en ville, pour accroître le débit du réseau de voirie, dans un sens unique. (Merlin & Choay, 2010, pp.829-830)

1.2. A Cidade e Sociedade

As sociedades de acordo com François Ascher (2010), passaram por três grandes transformações ao longo da história, refletindo mudanças profundas nas suas dinâmicas sociais, económicas e tecnológicas que influenciaram as formas das cidades. Inicialmente, as sociedades comunitárias, caracterizadas por laços sociais fortes e uma grande dependência do território local, evoluíram para a sociedade industrial, marcada pela rápida urbanização, especialização do trabalho e um crescimento económico impulsionado pela industrialização e pelo capitalismo. Atualmente, encontramos-nos na transição para uma sociedade hipertexto, onde as interações são fragmentadas e simultâneas, suportadas por tecnologias de informação e comunicação que redefinem os conceitos de tempo e espaço. Esta evolução reflete o percurso da modernização ocidental, onde cada fase trouxe novas formas de organização social e novos desafios para as relações humanas.

Para apresentar este tópico, a base será o livro “Novos Princípios do Urbanismo”, de François Ascher (2010), cujas ideias serão complementadas com outros autores, permitindo uma visão mais abrangente e crítica sobre as transformações das sociedades ao longo do tempo.

1.2.1. As Três Revoluções Urbanas

Ascher (2010) descreve três grandes momentos na evolução da modernidade urbana, associadas a mudanças económicas e sociais. Estes momentos são associados a três formas de sociedade (Quadro 1):

Fresco esquemático da dinâmica da modernização ocidental e do contexto das três revoluções urbanas modernas

	COMUNIDADE	SOCIEDADE INDUSTRIAL	SOCIEDADE HIPERTEXTO
Laços sociais	Pouco numerosos, curtos, não diversificados, pouco mediatizados, estáveis, fortes e multifuncionais	Mais numerosos, de vários tipos, evolutivos, fortes, em via de especialização	Muito numerosos, muito variados, mediatizados e directos, frágeis, especializados
Tipo de solidariedade	Mecânica	Orgânica	Comutativa
Territórios sociais (espaço das relações sociais)	Muito autárcicos e fechados, com centragem local	Integrados num conjunto mais alargado, entreabertos, com base nacional	Abertos, múltiplos, em mudança, de escala variável (do local ao global), reais e virtuais
Morfologia socio-territorial	Alveolar	Areolar	Reticular
Paradigmas dominantes	Crenças Tradição e continuidade Destino Força, autoridade, sabedoria	Razão universal Funcionalidade Simplificação e especialização Democracia representativa	Complexidade, incerteza, auto-regulação, flexibilidade Governância
Ações	Repetitivas e rotineiras	Racionais	Reflexivas
Regulações principais	Costumes, chefe	Estado e leis	Sistemas estatais Subsidiários, direito e contratos, parcerias, opinião pública
Actividades económicas dominantes	Agrícolas	Industriais	Cognitivas
Cultura	De dominante local	Fortes componentes socioprofissionais	Diversificado e híbrido (multipertença social e cultural)
Tipo urbano dominante	Cidade mercantil	Estrutura urbana hierarquizada e cidades industriais	Sistema metropolitano
Instituições	Freguesias, concelhos e distritos, Estado-nação	Municípios, distritos, administração centralizada Estado-nação-providência. Pactos, alianças e tratados	Aglomerações, países, regiões Estado-nação-providência Organizações internacionais e supranacionais ONG

Quadro 1: As três revoluções urbanas Fonte: Ascher (2010)

1.2.1.1. A Sociedade Comunitária

Segundo o autor, esta fase das sociedades pré-industriais é caracterizada por laços sociais fortes e multifuncionais, onde a proximidade física e a similitude de funções sociais unem os indivíduos. As comunidades funcionavam como unidades relativamente fechadas, em que o território desempenhava um papel crucial na definição de relações e na construção da identidade coletiva. Ascher (2010), afirma aponta que a sociedade comunitária se distingue por uma organização homogénea, na qual as interações entre os indivíduos são moldadas pela proximidade e pela multifuncionalidade dos seus papéis, ou seja pela, “dominante local”. O território assume um papel central, visto que a coesão social depende de uma convivência próxima e da partilha de valores comuns. Nestas sociedades, os laços sociais são fortes e estáveis, enraizados em tradições e estruturas familiares.

Do ponto de vista económico, Ascher (2010) descreve esta sociedade como essencialmente agrária, focada na produção local para subsistência. A economia gira em torno do autoconsumo e da troca direta de bens, refletindo a interdependência dos membros da comunidade. Esta interdependência, segundo o autor, é reforçada pela proximidade física e pela necessidade de cooperação entre os habitantes para garantir a sobrevivência e o bem-estar coletivo. As cidades eram pontos mercantis, e eram organizadas, ao nível micro, como freguesias e, a nível meso, como concelhos e distritos, com o estado-nação na escala macro.

Ainda de acordo com Ascher (2010), as relações sociais nestas comunidades pré-industriais são estáveis, definidas pela tradição, como crenças religiosas, e pela proximidade familiar e geográfica. Instituições como a família extensa e a igreja desempenham papéis fundamentais na regulação das normas de conduta e na manutenção da coesão social. Estas estruturas tradicionais garantem a continuidade e a estabilidade da vida comunitária, preservando costumes e práticas, passadas de geração em geração, uma característica que adiante será visível na forma das cidades.

Por fim, no que respeita à tecnologia, Ascher (2010) destaca que esta era rudimentar e limitada, baseada em conhecimentos locais e ferramentas simples. O ritmo da vida, tanto social como económica, era lento, e profundamente influenciado pelas estações do ano e pelos ciclos naturais, refletindo uma dependência das condições ambientais e do calendário agrícola para a organização do trabalho e da vida em comunidade.

1.2.1.2. A Sociedade Industrial

Segundo Ascher (2010), com a Revolução Industrial, as cidades rapidamente transformaram-se em centros de trabalho e de vida para grandes massas de trabalhadores. Neste novo contexto, as relações sociais tornaram-se mais especializadas e diferenciadas, refletindo a crescente complexidade das estruturas urbanas e a separação das funções sociais. As cidades industriais introduziram novas formas de organização espacial e social, pautadas pela divisão do trabalho e pela interação entre capital e trabalho. À medida que a Revolução Industrial avançava, a estrutura social passou a ser marcada pela rápida urbanização e pela especialização do trabalho, conforme mencionado pelo autor. O crescimento acelerado das cidades fez delas o núcleo das atividades económicas e sociais, onde a especialização das funções e a divisão do trabalho tornaram as interações mais funcionais e segmentadas. Assim, cada indivíduo assumiu um papel definido dentro do sistema produtivo, contribuindo para o funcionamento global da sociedade.

No que diz respeito à economia, Ascher (2010) observa que a Revolução Industrial foi caracterizada pela produção em massa e pela exploração intensiva dos recursos naturais. O capitalismo emergiu como a força motriz, promovendo o desenvolvimento das indústrias e a formação de uma sociedade de consumo. O trabalho assalariado tornou-se a principal forma de sustento, evidenciando uma separação clara entre empregadores e trabalhadores. Este novo modelo económico favoreceu um crescimento exponencial da produção e das trocas comerciais, reorganizando a sociedade em torno da economia de mercado.

As relações sociais, segundo Ascher (2010), passaram a focar-se menos na proximidade física e familiar, e mais nas funções que cada indivíduo desempenha nas organizações sociais e económicas. Os paradigmas sociais dominantes passaram a ser universais, simplificados e especializados. As famílias nucleares emergiram como o padrão dominante, substituindo as estruturas familiares alargadas típicas das sociedades comunitárias. Embora as cidades ofereçam novas oportunidades de interação, também apresentam desafios, promovendo a fragmentação das funções sociais assim como da estrutura urbana. Esta sociedade era fortemente hierarquizada, tanto ao nível urbano como ao nível social. As cidades passaram a ser organizadas por zonas maiores, sendo estas, o município, seguido pelos distritos, tornado-se centralizadas.

Finalmente, conforme afirmado por Ascher (2010), a tecnologia desempenhou um papel transformador na sociedade industrial. O desenvolvimento de maquinaria industrial e de meios de transporte revolucionou a produção e a distribuição de bens. A aplicação sistemática da ciência e da tecnologia na organização económica e social não só melhorou a eficiência produtiva, como também criou novas dinâmicas de desenvolvimento urbano e industrial, mudando para sempre a forma como as sociedades opevam.

1.2.1.3. A Sociedade Hipertexto

Segundo Ascher (2010), a fase contemporânea é marcada pela globalização e pela revolução das tecnologias da informação e comunicação, dando origem ao que denomina de “sociedade hipertexto”. Nesta nova configuração, as relações sociais são caracterizadas pela fragmentação e pela multiplicidade de pertença. Os indivíduos não estão mais limitados a um espaço geográfico fixo; a simultaneidade das interações permite que se conectem em diferentes esferas sociais, tanto físicas quanto virtuais. A mobilidade, seja no plano presencial ou digital, define grande parte das interações humanas, que se tornam cada vez mais fluídas e efémeras, facilitando tanto a sua criação como a sua dissolução.

Na sociedade hipertexto, conforme descrito por Ascher (2010), as relações sociais são descentralizadas e fragmentadas, sustentadas por uma rede complexa de interações. A elevada mobilidade dos indivíduos, que participam em várias esferas sociais ao mesmo tempo, reflete um funcionamento semelhante ao de um hipertexto digital, onde um elemento se conecta a múltiplas fontes de informação. Assim, as pessoas desenvolvem múltiplas pertenças sociais, interagindo continuamente em diferentes contextos e escalas, frequentemente de forma assíncrona.

Do ponto de vista económico, Ascher (2010) observa que, nesta fase, o conhecimento e a informação se tornam os principais recursos. A economia digital e globalizada substitui parcialmente os modelos industriais tradicionais, e indústrias criativas, bem como o setor de serviços, ganham um papel cada vez mais significativo. As redes globais de comunicação e as tecnologias digitais proporcionam um fluxo constante de informação, conectando indivíduos e organizações numa economia cada vez mais centrada na troca e no uso de dados.

Nas relações sociais, segundo Ascher (2010), há uma evidente flexibilização e efemeridade. A proximidade física já não é um requisito essencial para muitas interações,

uma vez que as tecnologias modernas possibilitam a comunicação à distância. As redes sociais tornam-se mais complexas, e as relações interpessoais tendem a ser mais individualizadas e personalizadas. A construção de redes, tanto sociais como profissionais, assume um papel fundamental na vida quotidiana, refletindo a crescente individualização da sociedade contemporânea. As cidades transformaram-se em sistemas “metapolitanos”, ou seja, uma organização espacial que vai além das metrópoles tradicionais, relacionados com uma rede de áreas urbanas interligadas, na qual os limites entre cidades, subúrbios e áreas rurais se tornam menos claros. Esta estrutura resulta de fenómenos como a expansão urbana, o aumento da mobilidade e a globalização, criando uma nova forma de organização territorial. As cidades tornam-se aglomerações, e a escala das instituições são vistas ao nível do país, regiões e organizações internacionais.

As tecnologias da informação e comunicação, como a internet e as telecomunicações, desempenham um papel central na organização desta sociedade, segundo Ascher (2010). A revolução digital molda de forma profunda a maneira como os indivíduos interagem e como as atividades económicas são estruturadas. A criação de "hipertextos" sociais e culturais permite que o espaço e o tempo sejam superados, transformando as interações numa multiplicidade de camadas que se interligam e se modificam continuamente.

1.2.2. Dinâmica da Modernização

A modernização ocidental foi, ao longo dos séculos XX e XXI, objeto de múltiplas críticas e reavaliações. Segundo Ascher (2010), a modernidade não se encerra, mas aprofunda-se. Entrámos numa fase de “modernização reflexiva”, onde as práticas sociais são constantemente reavaliadas em função de novos dados e inovações tecnológicas.

Nesta nova fase, os avanços nas ciências cognitivas, nas teorias da complexidade e nas ciências sociais tornaram evidente a necessidade de uma racionalidade mais sofisticada para lidar com as incertezas e a crescente diversificação social. A noção de risco tornou-se central na vida contemporânea, com a modernização criando tanto oportunidades quanto perigos globais, como os riscos ambientais e económicos.

Segundo Domingues (2008), a mudança nas dinâmicas sociais e espaciais no mundo contemporâneo, o "espaço dos lugares" (entendido como um espaço físico, fixo, de pertença) está a dar lugar ao "espaço das relações" (mais fluido e efémero, baseado em interações). O conceito de enraizamento (ligação profunda a um lugar ou cultura) coexiste com relações passageiras e temporárias. Ao mesmo tempo, há uma homogeneização dos

estilos de vida, ou seja, as mesmas formas e referências culturais são reproduzidas repetidamente, em diferentes contextos, até à exaustão, levando à uniformização cultural. No entanto, essa globalização não é isenta de conflitos, existindo uma dificuldade crescente em construir grandes consensos sociais e, mesmo quando eles existem, são fragmentados e adaptados a diferentes contextos. O autor expõe as suas ideias sobre a facilidade de deslocação e a velocidade, da seguinte forma:

o espaço dos lugares cede a favor do espaço das relações; o enraizamento convive com a relação fugaz; a homologação dos estilos de vida reproduz até ao infinito as mesmas formas e referências; socialmente é cada vez mais difícil construir grandes consensos e quando os há (a consciência ambiental, por exemplo), pode-se partilhá-los de múltiplas maneiras e em torno de muitas causas, globais ou locais; o cosmopolitismo que ambicionamos, confronta-se de muitas maneiras com localismos que não podem ficar incólumes e congelados no tempo; realidade e imagem/simulacro convivem sem grandes traumas; liberto das suas amarras, o *genius locci*, foi para Las Vegas e parece não pensar voltar ou volta tão «estrangeirado», exótico e diferente como nós próprios gostamos de ser no jogo constante e contraditório de identificação e distinção. (Domingues, 2008, p.30)

Diz ainda o autor que, os novos meios de transporte e as tecnologias de comunicação emanciparam as atividades sociais das condicionantes espaciais e temporais. A sociedade já não depende da proximidade física para a maior parte das trocas sociais, e as comunicações à distância e a deslocalização das atividades económicas tornam-se a norma.

Em suma, no termo do subcapítulo assumimos como referência que a modernização ocidental passa, então, por três fases que correspondem às revoluções urbanas: a transição da comunidade tradicional para a sociedade industrial e, finalmente, para a sociedade hipertexto. Cada uma dessas fases redefiniu o papel dos indivíduos e das relações sociais, à medida que a tecnologia e as novas formas de organização económica e social transformaram o humano e, seguidamente, o tecido urbano. Hoje, na sociedade hipertexto, a fragmentação e a multiplicidade são a nova norma, refletindo a complexidade de um mundo onde o local e o global se sobrepõem continuamente.

1.3. Paisagem

Como referido anteriormente, em 1.1.1., a paisagem é uma construção coletiva, moldada pela interação de fatores naturais e humanos ao longo do tempo. No entanto, a compreensão da paisagem vai além da sua dimensão física e objetiva. Segundo o entendimento de Merlin e Choay (2010), antes apresentado, a paisagem também é uma representação subjetiva influenciada pelo imaginário coletivo. Esta dualidade entre o carácter objetivo e a percepção humana é destacada, que sugere que a imagem da paisagem tem uma função ativa na vida inconsciente, refletindo não só uma ligação com a natureza, mas também uma necessidade de imaginação e sentimento filial. Assim, a paisagem é simultaneamente um elemento tangível e uma construção cultural e psicológica.

A adaptação e modificação do meio pelas várias culturas e estilos de vida das comunidades em diferentes épocas criam uma herança de intervenções que moldam a paisagem atual. A Convenção Europeia da Paisagem, formalizada em Florença em 2000 e aprovada em Portugal, através do Decreto n.º 4/2005, de 14 de fevereiro, descreve a paisagem, no Artigo 1.º, como o resultado da interação entre fatores naturais e humanos ao longo do tempo. Esta combinação de influências molda cada paisagem, atribuindo-lhe um carácter único que, embora em constante transformação, é específico de cada lugar. Este carácter distintivo é fundamental para definir a identidade local e regional, pois a paisagem de hoje reflete um legado cultural do passado, que permanece dinâmico e em constante evolução, preservando a memória coletiva (Decreto-Lei n.º 4/2005, 2005).

Lamas (2010) menciona que:

A defesa da paisagem é uma noção recente que surge justamente da ameaça crescente sobre a integridade dos sítios que se vão tornando um bem raro, logo precioso, e quando, a partir do século XX, o uso e exploração do território se sobrepõem a qualquer processo harmonioso da sua utilização. A defesa da paisagem significa, implícita ou explicitamente, o reconhecimento da existência de aspectos figurativos. Por outras palavras, permite considerar que as operações sobre a paisagem (conservação ou transformação) são também do domínio arquitectónico-urbanístico. (Lamas, 2010, p.68)

Nesse seguimento, é relevante abordar as alterações que se verificam nas paisagens, o seu impacto e o que isso significa em relação à cidade.

1.3.1. Paisagens Transgénicas

Domingues (2021) define “paisagens transgénicas” como ambientes transformados pela introdução de “organismos geneticamente modificados” em contextos alheios, urbanos ou rurais. Essas paisagens são produto da intervenção humana ao longo de vários tempos, alterando a estrutura e a dinâmica dos ecossistemas. As “paisagens transgénicas” refletem a fusão entre o orgânico e o tecnológico, onde a presença humana é o principal fator de mudança.

Devido a estas características, e ao tema desta dissertação sobre a evolução dos tempos, a paisagem foi analisada tendo em conta este contexto, explorando as paisagens moldadas pelas alterações ao longo do tempo.

Domingues (2008) entende as "paisagens transgénicas" como espaços híbridos que misturam elementos naturais, artificiais e sociais de forma aparentemente incoerente. Ele descreve cenários onde objetos de diferentes origens, como campos agrícolas, máquinas, edifícios diversos, antenas parabólicas e fábricas, coexistem no mesmo ambiente, destacando o caráter desordenado e difícil de categorizar dessas paisagens. Esta complexidade reflete a interação entre natureza, tecnologia e sociedade, criando espaços que desafiam classificações convencionais e que representam a transformação contínua do ambiente moderno.

Domingues (2008) explora também a dificuldade de categorizar essas novas paisagens. O autor argumenta que, diante de cenários em que os elementos tradicionais da paisagem rural e urbana se misturam, torna-se difícil encontrar uma "identidade designável" para essas paisagens. O autor refere-se a essas paisagens como "a não-cidade" e "o não-rural", onde as fronteiras entre os campos e as cidades são cada vez mais indistintas. Ele afirma que, face a "imagens como estas é difícil conservar a serenidade: nem cidade, nem campo, nem urbano, nem rural... Parece, por isso, que a primeira questão é a de encontrar uma codificação, uma palavra – um conceito, para os mais desejosos de cientificidade" (Domingues, 2008, p.27).

Esta fusão de elementos urbanos e rurais, como característica das paisagens transgénicas, altera significativamente a perceção dos espaços. Tratores, antenas parabólicas, fábricas e casas coexistem com terrenos agrícolas, criando uma paisagem que já não é puramente rural, mas também não é completamente urbana. A "não-coisa" de que Domingues fala representa essa dificuldade de classificação, onde os elementos que tradicionalmente

definem o rural e o urbano perdem a sua identidade original e se tornam fragmentos de um novo tipo de paisagem.

Embora nos exemplos mostrados pelo autor, estas paisagens transgénicas surjam devido maioritariamente a soluções tecnológicas, as quais são características da revolução industrial e posteriori, identificadas anteriormente. Domingues (2021) adverte para os perigos da homogeneização das culturas e da erosão genética, que podem diminuir o carácter das paisagens. A substituição de espaços tradicionais por espaços geneticamente modificados pode comprometer a identidade da paisagem.

Em suma, as paisagens transgénicas, ao mesmo tempo que são uma das consequências da evolução humana sobre a natureza, também representam uma advertência sobre os limites desse controle. Domingues (2008) sugere que estas paisagens são um reflexo da modernidade, onde a natureza é moldada para servir um propósito económico. No entanto, ao moldar a paisagem de acordo com interesses económicos e tecnológicos, sem ter em consideração a sua identidade, o ser humano corre o risco de a perturbar.

Portanto, as paisagens transgénicas não são apenas uma expressão de inovação tecnológica, mas também um campo de tensões éticas e sociais. O seu estudo exige uma análise crítica que considere não apenas os benefícios imediatos, mas também as suas implicações a longo prazo e a sua imagem.

1.4. O Automóvel na Sociedade

O automóvel tem sido uma força motriz das mudanças urbanas, transformando profundamente a maneira como as cidades se desenvolvem e como os seus habitantes interagem com o espaço. A sua crescente prevalência na sociedade alterou radicalmente a dinâmica territorial, permitindo deslocações mais rápidas e longas, e promovendo uma nova lógica de ocupação do solo que depende fortemente das infra-estruturas viárias.

Segundo Carlos Peixoto (2016), o automóvel não só ampliou significativamente o raio de ação das pessoas no território, como também proporcionou uma maior liberdade de escolha quanto ao local de residência e trabalho, incentivando o desenvolvimento em torno das principais vias de transporte. Este fenómeno gerou uma dispersão urbana, onde as áreas suburbanas e periurbanas prosperam, ligadas por redes rodoviárias que ofereceram um acesso rápido aos centros urbanos e outras áreas de interesse. Os nós das

infraestruturas viárias, especialmente das autoestradas e vias rápidas, tornaram-se locais privilegiados para a aglomeração de atividades económicas, serviços e habitação, criando novos centros de desenvolvimento fora das áreas tradicionais.

Segundo Domingues (2008, p.30) a “facilidade da deslocação e a velocidade, anularam o atrito territorial que produzia a compactação e o confinamento (...)” e mudaram profundamente a relação do homem com o espaço. Como observa o autor, a expansão das infraestruturas rodoviárias veio “rasgar” o território, impondo um novo ritmo às dinâmicas territoriais. A estrutura pré-existente, composta por estradas nacionais e caminhos rurais que ligavam pequenas localidades, campos e paróquias, foi progressivamente substituída na sua importância por redes viárias mais extensas e rápidas, gerando novas formas de ocupação territorial. Essa transição pressionou especialmente as áreas agrícolas e os vales, outrora dedicados à agricultura, que passaram a ser ocupados por novas construções, influenciadas pela proximidade a estas infraestruturas.

Com a ascensão do automóvel, a rua, outrora um espaço de interação social e de convivência, perdeu a sua centralidade como o principal ponto de encontro da vida urbana. A observação de Koolhaas (1994, p.43) de que “a rua morreu” reflete esta transformação. As ruas, tradicionalmente concebidas para o uso pedonal e para facilitar o encontro entre os cidadãos, foram progressivamente ocupadas por veículos. As cidades passaram a adaptar-se a essa nova realidade, alargando vias para acomodar o tráfego crescente e reduzindo os espaços dedicados ao peão, como passeios e praças públicas. Esta mudança resultou na perda de funções sociais das ruas, que deixaram de ser vistas como espaços de convivência e de trocas comunitárias, e passaram a ser essencialmente canais para a circulação automóvel.

Além disso, Choay (2004) menciona que a escala das intervenções urbanas também foi alterada. Como apontado pela autora, “Certamente, o aumento da escala das vias, das parcelas e dos edifícios rompeu o quadro das relações sociais” (Choay, 2004, p.73). O automóvel, ao exigir infraestruturas de circulação mais amplas e rápidas, introduziu uma nova lógica de desenvolvimento urbano, caracterizada por espaços mais dispersos, menos densos e mais dependentes do transporte motorizado. Este fenómeno criou uma fragmentação no tecido urbano, onde as relações sociais se diluíram, e a proximidade física perdeu importância face à conectividade proporcionada pela rede viária.

A crescente dependência do automóvel como modo de transporte privilegiado não só mudou a forma das cidades, mas também condicionou o estilo de vida dos seus habitantes. Como referido por Indovina (2004), o automóvel passou a ser visto como uma "extensão" do corpo, quase como uma espécie de "sapato", que permite a movimentação rápida e eficiente no espaço. Citando o autor, “Precisamente la creciente difusión del coche privado, pero también, en el tiempo, la modificación de su uso (su transformación en una especie de “zapato”, é en el sentido de que no se camina descalzos)” (Indovina, 2004, p.54). Esta metáfora sublinha o grau de integração do automóvel no quotidiano moderno, onde a deslocação pedonal se tornou secundária face à capacidade do automóvel de ampliar as distâncias percorridas e reduzir o tempo gasto em deslocações.

Em síntese, o automóvel tornou-se um elemento estruturante na organização do território urbano. A sua influência é visível não só na expansão das infraestruturas rodoviárias, que o redesenharam, como também na transformação das ruas e das relações sociais nas cidades. A rua, enquanto espaço de encontro e convivência, foi substituída pela funcionalidade da via rápida, e a vida urbana passou a depender fortemente da velocidade e da eficiência do automóvel. Esta transição, embora tenha trazido benefícios em termos de mobilidade e acesso, gerou também desafios significativos para o planeamento urbano, que se viu confrontado com a necessidade de reconciliar a infraestrutura viária com a criação de espaços mais humanizados e habitáveis.

Neste capítulo será analisada a evolução histórica das formas urbanas, desde o período medieval até ao contemporâneo, identificando as principais fases e as suas características. O estudo foca-se na transformação da estrutura urbana, estabelecendo uma base para o exame dos casos práticos nos capítulos seguintes.

CAPÍTULO 2

FORMA DA CIDADE

2.1. O lugar e a Forma

Neste subcapítulo, "O Lugar e a Forma", pretende-se refletir sobre como a escolha do local inicial para o desenvolvimento de uma cidade não é arbitrária, mas obedece a diversos requisitos geográficos e culturais. O lugar, entendido tanto como localização territorial quanto como uma construção simbólica, exerce uma influência direta na forma urbana. Desde o início, o lugar físico tem impacto na escolha do local de assentamento da cidade, definindo também as dinâmicas sociais e a organização espacial da mesma. O lugar pode ser compreendido para além de um simples território, como abordado por Marc Augé e Norberg-Schulz ao explorarem os conceitos, respetivamente, de "lugar antropológico" e "espírito do lugar".

Na reflexão que se segue, será dada maior ênfase ao estudo do lugar como localização territorial, mostrando de que modo os fatores naturais, nomeadamente, a proximidade a rios, as condições climáticas e a acessibilidade, entre outros, são determinantes para a formação das cidades. Contudo, à medida que a cidade evolui, o lugar vai ganhando novos sentidos, refletindo a história, a identidade e as interações sociais daquele espaço. Assim, o lugar molda a cidade, e a cidade transforma o lugar.

O conceito de "lugar" nas cidades, segundo Marc Augé (2012), pode ser entendido como uma construção tanto física quanto simbólica, onde a experiência humana e a geografia se interligam. Para Augé, o "lugar" é o espaço em que os indivíduos se reconhecem em que o ambiente físico reflete uma ordem social, cultural e até espiritual. Ele observa que, para o etnólogo, o lugar " que ocupam os indígenas que nele vivem, nele trabalham, que o defendem, que marcam nele seus pontos fortes, que guardam suas fronteiras, mas nele detectam, também, os vestígios dos poderes ctonianos ou celestes, dos ancestrais ou dos espíritos" (Augé, 2012, p.39).

Nesse sentido, o lugar não se restringe a uma localização territorial, mas também é carregado de significado cultural e espiritual. As fronteiras físicas do lugar são interpretadas como " uma ordem muito mais restritiva, e, seja como for, evidente, porque sua transcrição no espaço lhe dá a aparência de uma segunda natureza." (Augé, 2012, p.39), pois refletem uma ordem social mais profunda que se manifesta no espaço. O lugar, então, assume um caráter de "invenção", uma construção que é simultaneamente descoberta por aqueles que o reivindicam como seu. O conceito de "lugar antropológico"

de Augé constrói-se em torno desta ideia de um espaço carregado de significados culturais que vão além do território físico.

Na evolução das cidades, o lugar desempenha um papel fundamental, pois ele molda a identidade urbana e as interações sociais. Porém, Augé também nos alerta para a "fantasia do lugar fundado e incessantemente refundador" (Augé, 2012, p.42), ou seja, que ele é estático e imutável. A realidade, conforme observada pelo etnólogo, é que o local e os significados do lugar estão em constante reconfiguração devido às dinâmicas sociais, políticas e económicas.

O conceito de lugar, portanto, é essencial para compreender a forma urbana e a evolução das cidades ao longo do tempo, pois ele reflete não só a organização física dos espaços, mas também as camadas culturais e históricas que formam a identidade daquelas:

A expressão «território» designa «a extensão da superfície terrestre na qual vive um grupo humano», ou melhor, o espaço construído pelo homem, em oposição ao que poderíamos designar por «espaço natural» e que não terá sido humanizado. É o espaço onde o homem exerce a sua ação, transformando-lhe as condições físicas, impondo-lhe a «sua ordem». (Lamas, 2010, p.63)

O lugar no território é um elemento central na criação e desenvolvimento de uma cidade, pois ele representa a interseção entre as características naturais e as ações humanas que, em conjunto, moldam o ambiente construído, "Cada forma urbana é o resultado de um longo processo histórico sendo moldada pela dinâmica histórica e funcional que actua e actuou sobre esse território" (Rodrigues, 2009, p.31). A escolha de um determinado ponto para o assentamento de uma comunidade não é apenas uma decisão pragmática, mas também uma resposta às possibilidades e limitações que o sítio oferece.

A localização de uma vila tem grande importância no seu desenvolvimento e crescimento. O sucesso de uma combinação feliz é dado por uma boa posição geográfica e penetração comercial. A seleção do local de implantação está quase sempre ligada à facilidade de comunicação, seja para explorar (núcleo comercial, administrativo), seja para bloquear (núcleo de defesa). (Gabinete Técnico Local, 1997, cit. in Cruz, 2014, p.412)

Conceitos como, por exemplo, *genius loci*, termo latino que se refere ao espírito do lugar, utilizado por Norberg-Schulz (1980), destacam a importância deste como um componente

determinante das ações arquitetónicas e urbanísticas. Aquele termo evoca a ideia de que o lugar carrega uma identidade própria, a qual influência e orienta a forma como o espaço será ocupado e transformado: “A concrete term for environment is place. It is common usage to say that acts occurrences take place. In fact it is meaningless to imagine any happening without reference to a locality. Place is evidently an integral part of existence!” (Norberg-Schulz, 1980, p.6). De acordo com o autor, o lugar não deve ser entendido apenas como um pano de fundo passivo sobre o qual a cidade é projetada, mas sim como um agente ativo que interage com as práticas humanas. Essa interação entre o meio envolvente e as atividades humanas dá origem a uma paisagem que é tanto um produto quanto um agente de transformação contínua. A paisagem, portanto, não é uma realidade estática, mas um sistema dinâmico, onde os fatores naturais e culturais se entrelaçam, evoluem e se influenciam mutuamente. Em relação com está constatação, também:

A forma urbana não poderá ser desligada do seu suporte geográfico - e este é um elemento tão importante como os factos construídos. O sítio contém já em muitos casos a génese e o potencial gerador das formas construídas, pelo apontar de um traçado, pela expressão de um lugar. (Lamas, 2010, p.63)

Como referido anteriormente, tanto por Merlin & Choay (2010) como pelo (Decreto-Lei n.º 4/2005, 2005), a paisagem, enquanto resultado da interação contínua entre fatores naturais e humanos, reflete a ação coletiva de diferentes gerações moldando a identidade de cada lugar. Esta construção histórica e cultural, como destacado na Convenção, sublinha o carácter dinâmico e distintivo do território, onde cada intervenção humana contribui para a preservação da memória coletiva e para a identidade local e regional.

O lugar onde uma cidade foi inicialmente assentada continua a ser um elemento fundamental em constante desenvolvimento, moldando as interações e dinâmicas sociais atuais. Mesmo estando as cidades em constante transformação, o lugar original tende a mantêm-se como uma referência crucial para a identidade urbana, desempenhando um papel central nas novas formas de interação, como o turismo. Norberg-Schulz (1980), ao afirmar que o turismo moderno demonstra o interesse humano pela experiência de diferentes lugares, reconhece o valor persistente do lugar, mesmo num contexto globalizado e tecnológico:

Modern tourism proves that the experience of different places is a major human interest, although also this value today tends to get lost. In fact modern man for a

long time believed that science and technology had freed him from a direct dependence on places. (Norberg-Schulz, 1980, p.18)

Segundo aquele autor, o turismo promove novas dinâmicas nas cidades e valoriza o lugar, reafirmando a importância desses espaços. A experiência de um lugar, com as suas características culturais, históricas e geográficas, torna-se um elemento atrativo para quem o visita.

O lugar no contexto do turismo pode, assim, reconfigurar a identidade de uma cidade. Atrações históricas e culturais, aliadas à geografia única de uma localidade, passam a ser exploradas e valorizadas por visitantes. No entanto, essa exposição também pode transformar o lugar, convertendo-o num espaço voltado para o consumo turístico, o que pode alterar as suas dinâmicas internas e até a sua identidade original. Como refere Marc Augé (2012), anteriormente, os lugares estavam carregados de significados culturais e espirituais, que podiam ser transformados ao longo do tempo. O turismo, então, tanto reafirma a relevância do lugar como pode provocar mudanças na sua identidade, à medida que os visitantes interagem com o espaço e influenciam a sua forma de ser vivenciado.

No processo de origem de uma cidade, os fatores geográficos desempenham um papel crucial. A topografia, a presença de recursos naturais, as condições climáticas, as vias existentes, como por exemplo: caminhos e rios, entre outros, são elementos que influenciam diretamente a escolha do local e o desenvolvimento da urbanização. No entanto, essas características naturais não atuam de forma isolada; elas são mediadas e transformadas pelas ações humanas, que reinterpretam e adaptam o território às suas necessidades e aspirações. Como resultado, cada cidade configura-se de maneira única, refletindo uma combinação específica de influências naturais e culturais.

A primeira corresponde à ideia de paisagem como património global que inclui os bens naturais e culturais no seu contexto territorial, o que lhes dá sentido e nos permite compreendê-los na sua dinâmica temporal e espacial: origem, evolução, estado actual e tendências futuras. (Batista & Matos, 2013, p.6)

Compreender essas dinâmicas é essencial para reconhecer a multifacetada realidade de uma região, onde as variâncias existentes podem ser mais significativas do que aparentam à primeira vista. Portanto, a escolha do lugar para a criação de uma cidade é uma decisão carregada de implicações que vão além do simples ato de ocupar um espaço. Ela envolve a consideração cuidadosa das características do território e das possibilidades de interação

entre o meio físico e a sociedade humana. Esta compreensão das relações entre o lugar e o povoamento é essencial para a criação de ambientes urbanos que sejam não apenas funcionais, mas também integrados e harmoniosos com a paisagem que os envolve.

Neste subcapítulo, em relação ao lugar, estando este associado à forma da cidade, serão aprofundados os seguintes tópicos: Morfologia do terreno, Características Ambientais e Vias de comunicação, visto serem estes os temas que mais influenciam o lugar, no contexto deste trabalho.

No âmbito desta discussão utilizarei as categorias “textura” e “estrutura”, tal como são apresentadas no “Modelo Territorial do PROT-Centro” (2008):

O estudo acerca das formas de povoamento e da territorialização das mesmas que determinou o “Modelo Territorial do PROT-Centro” [2008], distingue neste contexto dois grupos distintos: “texturas” e “estruturas”, cada um deles caracterizado por um conjunto de variáveis. A primeira “ênfatisa os indicadores de carácter extensivo referentes à Geografia Física, combinando grandes permanências naturais (relevo, rede hidrográfica, climas), com traços de paisagem, os principais usos agrícolas e florestais e destacando as áreas sujeitas a regimes de protecção por via da sua valia ambiental e as perigosidades naturais e tecnológicas” integrando ainda as variáveis demográficas e de povoamento, enquanto que a segunda “integra variáveis organizadas em variáveis económicas (emprego), polaridades urbanas, infra-estruturas arteriais de mobilidade e em parâmetros de vulnerabilidade social e de exposição ao risco” (Martinho, 2011, p.22)

A definição destes termos é relevante atendendo a necessidade de perceber a evolução das cidades, assim como as suas influências. Com o seu estudo podemos entender a importância e a forma como o lugar influencia as estruturas e a forma das várias cidades percebendo assim a sua origem e evolução. Foram considerados os grupos criados pelo “Modelo Territorial do PROT-Centro” (2008), “texturas” e “estruturas” durante a qualificação dos tópicos, sendo então estes desenvolvimentos com suporte de outros autores:

(...) o que advém da “textura” do território: das grandes unidades/descontinuidades do quadro físico/natural e do Quadro de Referência Ambiental de onde decorrem invariâncias estruturais; - e do que deriva da

“estrutura” do povoamento, rede e sistema urbano e principais suportes infraestruturais e aglomerações de capital sócio-económico. (CEAU-FAUP, 2008, p.36)

2.1.1. Textura

1. Morfologia do Terreno

A morfologia do terreno influencia aquilo que é gerado nele, dependendo da topografia da superfície. As várias paisagens são dominadas por um determinado tipo de relevo, sejam montanhas, planícies, vales, ou planaltos, sendo estas as formações que irão afetar a forma da cidade e a sua estrutura. Não menos importante é a rede hidrográfica para as cidades, podendo ser esta um dos fatores mais relevantes de um determinado lugar.

Uma das características comuns das cidades medievais era a sua localização em locais de difícil acesso, nomeadamente através do uso da elevação natural, como nos cumes de montanhas. A forma como os rios desenham naturalmente o terreno e afetam o relevo cria limites naturais historicamente usados, como, por exemplo, no período medieval, como elemento defensivo de cidades, tal como referido por Benévolo (1995), ou como separação territorial, como no caso do Rio Minho, que constitui parte da fronteira de Portugal com Espanha.

A morfologia do terreno, ao influenciar a forma e a localização das cidades, não oferece apenas vantagens, mas também impõe restrições significativas ao desenvolvimento urbano. Terrenos com inclinações acentuadas, como montanhas e colinas, podem dificultar a construção e a expansão urbana. A construção em encostas íngremes requer técnicas específicas e pode aumentar os custos e a complexidade das infraestruturas, como vias ou edificações. Para além disso, a topografia do terreno pode também impactar diretamente a acessibilidade das áreas urbanas, dificultando o acesso às cidades, desligando-as de possíveis rotas de comércio, por exemplo.

As formas do relevo, o tipo de geologia e a rede hidrográfica tiveram o seu papel na escolha do lugar, cada um deles com os seus benefícios e as suas limitações. Num determinado lugar, estes elementos naturais de carácter perene influenciam a forma das cidades que, por sua vez, também afeta a distribuição das populações no território: “É a partir do território existente e da sua topografia que se desenha ou constrói a cidade, e começaria no «chão que se pisa» a identificar os elementos morfológicos do espaço

urbano” (Lamas, 2010, p.80). A importância dos elementos da natureza é também referida por Norberg-Schulz, que salienta a simplicidade que o local pode ter, e ainda assim ser relevante.

Being the primary natural “things”, rocks, vegetation and water make a place meaningful or “sacred”, to use the term of Mieczka Eliade. He writes “The most primitive of the “sacred places” we know of constituted a microcosmo: a landscape of stones, water and trees. (Norberg-Schulz, 1980, p.27)

Em suma, a morfologia do terreno não é apenas uma característica física da paisagem, esta influencia diretamente a formação e a evolução das cidades. Este entendimento é essencial para reconhecer a importância da geografia na configuração do espaço urbano e nas interações sociais que dele emergem.

2. Características Ambientais

As características ambientais são fundamentais para a formação e desenvolvimento de populações e cidades, influenciando a sua organização e sobrevivência. Fatores como a rede hidrográfica, o clima e os recursos naturais determinam a escolha dos locais para o assentamento humano. A presença de cursos de água é vital para a obtenção de água potável e recursos para a agricultura. Além disso, a qualidade do solo, que determina a aptidão para cultivo e pasto, e a disponibilidade de recursos naturais, como florestas e minas, são cruciais para o sustento e desenvolvimento económico das localidades.

A compreensão dessas características vai além de uma análise utilitária entre o ambiente natural e a vida humana. Elementos como a posição do sol e, no caso de algumas populações, os pontos cardeais ou a localização das estrelas, também influenciam a organização do espaço urbano, evidenciando a interdependência da escolha de um local. Assim, ao explorar as características ambientais, podemos entender melhor os fatores que condicionam a vida nas cidades e a sua evolução ao longo do tempo.

A procura de um lugar para o assentamento das primeiras populações no passado, tinha certos requisitos associados a ele. Algumas dessas necessidades são listadas na seguinte citação;

A fixação das primeiras populações num determinado espaço obedeceu, na época a que remontam estes acontecimentos, a critérios de ordem biofísica, por isso a relevância da orografia, da rede hidrográfica e dos recursos naturais não pode ser

desprezada. Motivos diversos condicionaram estas implantações; de entre outros conhecem-se a proximidade e facilidade de acesso aos cursos de água e as características do próprio solo pela inerente propriedade de constituir a fonte de alimento (Martinho, 2011, p.35)

Os recursos naturais, o clima, os acessos a pontos de água são assim identificados como fatores que determinavam a sobrevivência das cidades e das suas populações, pois, para aquelas funcionarem, as necessidades básicas humanas tinham de ser supridas. Pontos de água como, por exemplo, os fontanários, são locais da cidade que eram destacados com uma certa importância, muitas vezes considerados pontos centrais de desenvolvimento.

Mesmo quando o ponto de partida é utilitário, como na fonte ou no chafariz, a obra realizada transcende largamente essa função. (...) O monumento não se destina a <mobiliar>, completar o espaço ou encher um vazio. É gerador do próprio espaço urbano, sem o qual perderia boa parte da sua razão de ser. (Lamas, 2010, p.184)

É comum encontrarmos em vilas antigas uma fonte ou poço, os quais, como mencionados por Ressano Garcia Lamas, são geradores do tecido urbano, este desenvolvendo-se à volta daqueles pontos, influenciando assim a forma da cidade, como será verificado nos capítulos seguintes.

Em relação às características dos solos, estas eram relevantes devido às suas propriedades de gerar, ou não, fontes de alimento e aos recursos naturais presentes nele. Locais que fossem aptos para cultivo ou pasto eram procurados nas proximidades das cidades de forma a assegurar as necessidades da população. Áreas florestais, minas, pedreiras, entre outros, eram fontes de matéria prima essenciais para o desenvolvimento das localidades, muitas vezes motivo da criação, ou uma rápida expansão das mesmas como, por exemplo, no caso de cidades mineiras.

Além destes aspetos, existem também outros elementos primários que são pensados quando em referência ao lugar, sendo um destes o sol, como mencionado por Norberg-Schulz: “The second mode of natural understanding consists in abstracting a systematic cosmic order from the flux of occurrences. Such an order is usually based on the course of the sun, as the most invariant, and the cardinal points.” (Norberg-Schulz, 1980, p.28)

2.1.2. Estrutura

1. Vias de comunicação

A escolha de um local para o assentamento das populações está fortemente relacionada com a facilidade de deslocação, o que faz com que as cidades se estabeleçam em lugares próximos a trajetos e percursos importantes no território. Numa cidade a comunicação é essencial e foi um dos atributos desejados no passado, como o provam as várias cidades que foram construídas em rotas comerciais. Os espaços que elas ocupam depende em grande parte da conexão com as vias às quais estão vinculados, quer seja por terra ou por mar. Um dos possíveis exemplos da importância dessas vias, são as permitem que as cidades adquiram outros papéis para além do defensivo. Como diz o Plano de Pormenor do Centro Histórico de Nisa, “estradas com importância estratégica, como os caminhos de peregrinação” (Gabinete Técnico Local, 1997, cit. in Cruz, 2014, p.412), têm uma correlação importante em relação à sobrevivência das cidades no tempo como, por exemplo, os caminhos de Santiago e a cidade Santiago de Compostela.

A organização espacial das cidades e aldeias é fortemente influenciada pelas vias de comunicação que as rodeiam. As cidades, ao longo da história, desenvolveram-se em torno de rotas comerciais e caminhos que garantiam a mobilidade e a interligação entre diferentes regiões. Assim, “é difícil caracterizar a organização espacial das aldeias portuguesas, mas pode notar-se que não é raro existir uma certa orientação a partir de caminhos antigos” (Ribeiro, 1991, cit. in Costa, 2010, p.65). Esta afirmação sublinha a importância histórica das vias, que moldam a disposição dos espaços habitados e refletem um legado que persiste ao longo do tempo, não esquecendo, também, a relevância da rede hidrográfica, a qual, ainda nos dias atuais, tem uma forte influência na localização das cidades, como se mostrará adiante.

Em Portugal Continental, muito simplisticamente, o clima e as condições económicas geradas pela proximidade ao mar, ou a rios navegáveis, foram determinantes para a escolha dos locais iniciais de fixação da população, a isto se juntaria, posteriormente, no processo de evolução histórica, as facilidades de comunicação mais desenvolvidas no litoral. Facilmente constatamos que a maioria das principais cidades Portuguesas se localizam, quanto ao sítio, na margem ou foz de um importante rio, rios estes que eram no passado as “auto-estradas da informação”. (Rodrigues, 2009, p.31)

Adicionalmente, “mete em evidência a profunda estruturação do espaço pela rede durável de vias e caminhos. Esta trama, que não responde a uma realidade histórica datada, (...) fonte de efeito de estrutura particularmente perene (diacronia) e de potencialidades (ucronia)” (Choquer, 2000, cit. in Costa, 2010, p.66). Aqui, ressalta-se que as vias não apenas delimitam o espaço urbano, mas também proporcionam uma estrutura que se estende através do tempo, influenciando as dinâmicas das cidades. A relação entre as vias e o habitat é, portanto, interdependente. Como afirmado por Robert,

A via exerce um domínio de atracção sobre o habitat, ou vice-versa. E esta relação mútua entre vias e habitat tem um papel essencial, porque “a construção e manutenção de um itinerário no tempo são o resultado de uma multiplicidade de interacções entre o habitat e as vias. (Robert, 2003, cit. in Costa, 2010, p.69)

Este elo dinâmico entre as infraestruturas de transporte e a organização urbana é fundamental para compreender como as cidades evoluem e se adaptam às necessidades da população ao longo do tempo. Assim, as vias de comunicação emergem não apenas como simples corredores de deslocação, mas como elementos estruturais essenciais que moldam a identidade e a funcionalidade das cidades e aldeias. A sua influência estende-se desde a sua origem até à evolução contemporânea, refletindo uma interdependência contínua que caracteriza a relação entre espaço e movimento.

Face ao exposto acima, fica clara a importância do contexto de cada cidade ao nível macro, as suas origens face às rotas existentes, sendo estas diretamente enraizadas nas mesmas. Para além disso, a rede viária continuou a influenciar a cidade e a sua evolução, sendo este um aspeto de grande importância na sua estrutura urbana atual, sem esquecer dos rios, como mencionado anteriormente, as “auto-estradas da informação” (Rodrigues, 2009, p.31).

A importância da rede viária como suporte de mobilidade e da imagem urbana e a questão da hierarquização viária, dos transportes e da intermodalidade. (...) Valorizar a importância das vias de hierarquia intermédia que asseguram a conexão entre a rede local e a arterial e que contribuem para a coerência e funcionamento da rede viária, para a estruturação do território e dinamização das polaridades urbanas (...). (CEAU-FAUP, 2008, p.96)

Em suma, as vias de comunicação desempenham um papel fundamental na forma e no desenvolvimento das cidades, influenciando tanto a sua localização inicial quanto a sua evolução ao longo do tempo. A ligação entre as rotas existentes e a organização espacial urbana evidencia a importância das vias na estruturação do território. As cidades, ao se estabelecerem ao longo de rotas comerciais e vias estratégicas, consolidaram-se como centros de conexão, moldando a sua identidade e funcionalidade. Além disso, a rede viária continua a ser um fator determinante na organização e no dinamismo das polaridades urbanas contemporâneas, integrando-se, ou não, na malha urbana de forma a garantir, ou a quebrar, a coerência do tecido urbano. Portanto, ao estudar a estrutura de uma cidade, é essencial considerar a influência duradoura das vias de comunicação, que não só conectam fisicamente os espaços, mas também desempenham um papel crucial na definição da paisagem urbana.

Neste subcapítulo foi constatado que o lugar tem uma forte influência na forma da cidade, e este, apesar de muitas vezes em segundo plano, não deve ser esquecido na análise da sua forma. Adicionalmente, o lugar não deve apenas ser pensado como um lugar geográfico, como mencionado por Lamas, ele é a “relação singular que existe entre certa situação local e as construções que estão nesse lugar (...), não se pode falar de forma urbana sem lhe associar o suporte geográfico, porque a forma urbana é indissociável do seu sítio e do território.” (Lamas, 2010, p.64). Percebemos também que ao longo destes dois termos, “textura” e “estrutura”, a água provou ser um dos elementos principais que cria conexões entre eles, sendo um elemento essencial para a vida humana, que por isso influencia assim diretamente a escolha do lugar e a forma da cidade.

2.2. Formas de Ocupação

A leitura do espaço faz-se ao nível directo da percepção dos seus elementos morfológicos organizados em sequências. É através da sucessão e estruturação de formas de dimensões sectoriais que compreendemos as formas à dimensão urbana, e pela articulação destas que passamos à dimensão territorial. A forma de um bairro será composta por diferentes unidades espaciais (ruas, praças, pátios, jardins, etc.) e a forma de uma cidade será composta de elementos cuja escala é diferente; bairros, vias, nós viários, parques, etc. A decomposição da forma é um

processo que se relaciona quer com a análise quer com a concepção do espaço.
(Lamas, 2020, p.76)

Neste subcapítulo, intitulado "A Forma de Ocupação", são exploradas as diferentes formas de ocupação e de crescimento urbano que moldam as cidades ao longo dos tempos. Compreender essas estruturas é crucial para a análise morfológica dos espaços urbanos, uma vez que elas revelam as dinâmicas de ocupação e desenvolvimento do território. Assim, como é mencionado por Cidália Silva, “Não chega, por exemplo, referir que o urbano tem distintas morfologias, é necessário saber como são essas distintas morfologias.” (Silva, 2007, p.6). A necessidade de interpretar as regras morfológicas claras e de as compreender, permitirá uma leitura coerente do espaço urbano e irá ajudar a interpretar o passado e o presente das cidades.

No artigo "*Saber ver o Difuso no Vale do Ave*", Cidália Silva faz uma leitura dos processos de ocupação identificando cinco processos - Tectónica, Rarefeita, Linear, Nuclear e Planeada -, os quais são catalogados em referência às suas “operações-chave” e aos seus “processos de construção no tempo”.

De forma a complementar esta análise, recorreu-se a outros autores, que ampliam e aprofundam o entendimento das formas de ocupação mencionadas acima, e das suas regras morfológicas, assim como adicionam outros processos de ocupação e fenómenos demográficos que não estavam identificados nesse artigo e foram encontrados nas cidades analisadas. A conjugação destas outras perspetivas e processos permitirá uma abordagem mais abrangente e rigorosa.

2.2.1. “Operações-chave”

As "Operações-chave" (Silva, 2007, p.8) foram identificadas como momentos fundamentais que moldam o desenvolvimento do território ao longo do tempo, e são descritas segundo Cidália Silva como Parcelamento (P), Infraestruturação (I) e Ocupação (O). Cada uma destas operações ocorre numa determinada ordem e configuração, dependendo do processo de ocupação em questão, e compõe de forma distinta a transformação do solo de acordo com essa ordem: “A sua diversa combinação no tempo provoca as diferentes formas” (Silva, 2007, pp.7-8). Esta metodologia, utilizada nos processos identificados por Silva, foi aplicada aos demais processos incluídos neste trabalho, de modo a garantir a coerência entre eles e a caracterizá-los de forma mais precisa.

Explicando as operações-chave, Silva considera-se que:

O "Parcelamento (P)" é definido como "a operação de transformação do solo em solo rural ou em solo urbano". Este processo marca o início da transformação do território, criando uma estrutura parcelar que define o uso do solo e prepara o terreno para as fases subsequentes de desenvolvimento. (Silva, 2007, p.8)

A "Infra-estruturação (I)" refere-se à "operação de construção das infra-estruturas colectivas do território", como caminhos, canais de água e outras infraestruturas essenciais para a urbanização. Este processo é fundamental para o funcionamento e a produtividade do território, ele permite a criação de ligações que permitem a mobilidade e acessibilidade de um determinado lugar e simultaneamente estruturam o território através da malha. Esta operação serve de apoio à edificação pois sem ela a ocupação não seria possível. (Silva, 2007, p.8)

Finalmente, a "Ocupação (O)" é descrita como "a operação de ocupação do solo por culturas agro-silvo-pastoris e por edificação". Esta consiste na ocupação do solo e ele não é apenas caracterizado pela densidade de construções. Os "espaços-entre" os edifícios, normalmente denominados de vazios, são também de especial importância, visto que estes também ocupam um lugar na cidade, "a sua ocupação também tem um nome, tem produtos hortícolas, tem árvores, tem vinhas, tem múltiplas formas e texturas." (Silva, 2007, p.8)

Estas operações, quando combinadas ao longo do tempo, geram diferentes formas de ocupação do território (estruturas), cada uma com características distintas que refletem as especificidades do lugar e as "operações-chave" que as moldaram.

2.2.2. "Processos de Construção no Tempo"

Silva agrupou os processos de construção em dois grupos distintos, os quais consideram as transformações ao longo do tempo O primeiro grupo é classificando como "processos lentos e cíclicos" e o segundo grupo como "instantâneos", mencionando que "cada forma corresponde um processo que combina ao longo do tempo, o parcelamento, a infra-estruturação e as múltiplas ocupações do solo, agricultura, silvicultura, edificação, etc." (Silva, 2007, p.8).

No primeiro grupo, as formas compartilham um processo de autoconstrução, que é promovido naturalmente ao longo do tempo pelos próprios moradores locais. Este é um

processo longo e cíclico, em que a população transforma gradualmente o território a partir da sua menor unidade, a parcela. Essa transformação ocorre de forma orgânica, aproveitando as infraestruturas já existentes, especialmente aquelas que garantem a acessibilidade. Por outro lado, o segundo grupo, que inclui apenas a forma Planeada, não segue o mesmo processo lento de transformação. Em vez disso, ele resulta de uma intervenção calculada, como através de loteamentos, que transformam e definem várias parcelas simultaneamente. Esta forma representa um processo mais recente de mudança, que se tornou mais prevalente na última década. Ela é considerada estranha pela autora, no sentido em que difere das outras formas “orgânicas”. Estes processos também são identificados por Lamas (2010), o qual refere que o processo instantâneo distingue-se em três aspetos principais: ocorre rapidamente, sem o desenvolvimento gradual ao longo do tempo; substitui a transformação individual das parcelas pela transformação coletiva de várias em simultâneo; e, finalmente, o processo é conduzido por uma entidade, em vez de ser liderado de forma natural e coerente pelos habitantes locais.

Lamas também identifica a forma planeada como um tipo de crescimento mais recente, nomeadamente do século XX:

Genericamente observam-se dois processos fundamentais [de crescimento]. O primeiro, segundo regras de espontaneidade, e que se convencionou designar por «orgânico»; o outro, segundo plano ou ideia previamente traçado e adiante designado por «racional». O crescimento orgânico obedecia a uma ideia de cidade que nada teria de caótico, apoiando-se também em regulamentos e regras construtivas, estéticas e urbanísticas. A utilização continuada de processos construtivos, comprovados e de regras idênticas nas relações dos edifícios entre si e com o território, garantia à cidade boa coerência formal. Os ritmos vagarosos do crescimento permitiam que cada nova construção se adaptasse à forma preexistente e o prolongasse com integração. Outras vezes, as cidades cresceram segundo planos minuciosamente calculados, de modo racional, procedentes de esquemas mentais predeterminados: desde a Grécia e a Mesopotâmia até aos nossos dias (...) Neste processo, o desenho urbano apoiou-se quase sempre em esquemas geométricos, quer pela sua operacionalidade no terreno quer pela sua lógica fundiária, espacial e funcional. (Lamas, 2010, p.134)

Dada essa diferenciação entre as formas que resultam de um processo lento de transformação e a forma Planeada, que se destaca pela rapidez, Silva, assim, coloca uma

questão: “será ainda possível diferenciar as formas Tectónica, Rarefeita, Linear e Nuclear, em processos de construção no tempo distintos?” (Silva, 2007, p.10). Segundo a autora, a resposta à pergunta implica num exame detalhado das especificidades de cada forma e dos elementos estruturais que as compõem, refletindo sobre as operações que dão origem a cada uma de modo a identificar os processos específicos que as diferenciam.

2.2.3. Formas das Estruturas

As formas urbanas mostram a capacidade de adaptação ao território em que as cidades se implantam, elas criam “mosaicos” que definem áreas. Este sub-subcapítulo expõe uma reflexão sobre essas estruturas que criam padrões identificáveis, os quais seguem um conjunto de regras já mencionadas nos tópicos “Operações-chave” e “Processos de construção no tempo”.

Os processos de construção da forma no tempo e as operações evidenciam por si as diferentes dinâmicas de transformação. Aqui, são enunciados os cinco processos descritos por Cidália Silva, utilizando citações diretas da autora, complementadas por outros autores, e após estes é apresentado o esquema dos mesmos. (Quadro 2)

1. Forma Tectónica

A forma tectónica é caracterizada por uma transformação lenta e orgânica, onde o solo natural é progressivamente convertido em solo rural. Isso ocorre através da definição da estrutura parcelar (P), que provoca a subsequente infraestruturização (I) de forma a criar acessos às várias parcelas. Essas parcelas, junto com a infraestruturização, permitem ao longo do tempo a ocupação (O) diversificada, incluindo cultura agrícola e edificação rural. Este processo reflete um tipo de povoamento que "remonta à Alta Idade Média" (Silva, 2007, p.11) e está profundamente relacionado com a morfologia do lugar, sendo a sua evolução marcada por um traçado de caminhos rurais.

O nome “tectónica” surgiu por dois motivos: primeiro porque é um nome que traduz a principal identidade do povoamento rural – a relação com a morfologia do território, com a terra e com a água, nas suas múltiplas combinações; em segundo, porque a forma tectónica do difuso não é estritamente rural, sendo por vezes difícil a sua adjectivação como tal. A forma tectónica aparece com escalas muito diversas. Às vezes são apenas pequenos fragmentos que restaram do avanço sucessivo da edificação, outras vezes são grandes áreas, ainda com uma forte

identidade. Pretende-se que o nome Tectónica remeta para um imaginário duplo, no qual tem lugar tanto a morfologia do território, como a sua transformação no tempo, através das distintas operações, sintetizada na sequência P+I+O. (Silva, 2007, p.11)

Como se deprende pelo acima descrito, a principal ocupação desta estrutura é agrícola, e ela é primariamente definida pela operação de parcelamento sendo esta a base que define todas as outras operações, surgindo a infraestrutura entre parcelas.

2. Forma Rarefeita

A forma Rarefeita caracteriza-se pela dispersão de edificações num território marcado pela presença de áreas agrícolas e florestais, sem uma concentração significativa de construções. Este processo ocorre de maneira gradual, em que a ocupação do território é esparsa, refletindo uma adaptação às condições naturais existentes e uma utilização mínima das infraestruturas. Esta estrutura tem como base o parcelamento (P) e a infraestrutura (I) equivalente à forma “tectónica”, sendo os lotes ocupados (O) lentamente.

As infra-estruturas desta forma são os caminhos rurais da forma tectónica. Estes apresentam um traçado definido, mas não definitivo, uma vez que as distintas solicitações das ocupações adjacentes, lhe vão provocando alterações (...) A forma rarefeita é normalmente uma “forma-entre” a forma tectónica e a forma linear e caracteriza-se por ser um processo lento no tempo; processo que permanece ainda em aberto e que é sintetizado pela seguinte sequência: PI+O. (Silva, 2007, p.11)

3. Forma Linear

Na forma Linear, a ocupação (O) do território segue a infraestrutura (I) existente, principalmente ao longo de estradas ou vias de transporte. “A infra- estrutura (I) é o espaço servidor, construído num momento inicial, dos espaços servidos as parcelas (P) e a ocupação (O) – que têm lugar nas suas frentes, ao longo do tempo” (Silva, 2007, p.12). As construções distribuem-se de forma alongada e contínua tomando partido da infraestrutura (I) existente, criando uma forma de povoamento que é diretamente influenciada pela acessibilidade proporcionada pelas vias principais. “Esta forma

concretiza-se num processo sintetizado pela seguinte sequência: I+P+O” (Silva, 2007, p.12).

Segundo Lynch, na Cidade linear “Os residentes nos edifícios ao longo da linha usufruem, presumivelmente, de todas as vantagens: bons transportes na parte frontal da habitação e tranquilidade do campo nas traseiras” (Lynch, 2007, p.351). O autor refere ainda que de forma a prolongar o crescimento basta estender a rua e explica que nesta forma não existem “centros dominantes; todas as pessoas têm acesso igual a serviços, a empregos e a espaço aberto. As escolas, por exemplo, podem ser distribuídas ao longo da linha (...)” (Lynch, 2007, p.352). Lynch menciona também a questão da rede-viária, explicando que “O trânsito de massas funciona eficazmente, dado que todas as pessoas vivem precisamente na linha” (Lynch, 2007, p.352). Apesar destas vantagens teóricas argumentadas, Lynch explica que este sistema em escalas menores é funcional, mas que à escala da cidade apresenta várias falhas graves que impediriam estas de serem implementadas.

Apesar de todas as pessoas viverem na linha principal, o transporte na linha principal não pode parar em cada ponto ao longo dessa linha. Pára necessariamente nas estações, porque apesar de uma posição em qualquer ponto da linha ser bastante visível, não é mais acessível do que qualquer ponto mais interior. Esta situação é verdadeira até mesmo para o automóvel numa auto-estrada, em que os fluxos são pesados e as distâncias longas. Isto poderá explicar por que razão a forma linear funciona efectivamente em escalas menores, dado que o tráfego (...) citadinos de deslocação mais lenta e até mesmo os carros em estradas com baixa capacidade, podem parar e arrancar em qualquer ponto da linha. Além disso, a falta de centros intensivos é uma desvantagem para a cidade linear. (...) A suposta flexibilidade da forma linear é quimérica, uma vez que a mudança sem deslocação só pode acontecer nas extremidades remotas da linha ou em ângulos rectos relativamente a ela, o que destrói a sua linearidade. (...) Todavia, o entusiasmo intermitente dos teóricos e a aparência espontânea da forma linear à escala local indicam que há alguma substância na ideia. Esta forma tem uma utilidade específica a certas escalas e para utilizações e situações específicas. Esta utilidade merece por isso ser analisada com alguma profundidade. (Lynch, 2007, pp.352-353)

Segundo Marta Aragão, citada por Martinho (2011), esta é uma das formas mais comuns em Portugal. A sua simplicidade é uma vantagem para o seu desenvolvimento, o facto de ser baseada em apenas uma rua (I), a qual exerce a função de ligação entre dois pontos e ao mesmo tempo funciona como catalisadora para a ocupação, torna este sistema relativamente fácil de se gerar.

Ainda segundo o estudo de Aragão, de 2007, as três formas mais comuns em Portugal são:

tipologia linear – caracterizada pelo desenvolvimento linear da forma e segundo um eixo estruturante de continuidade do sistema viário (...) tipologia convergente – caracterizada por se apoiar no cruzamento de vários eixos, contribuindo para o desenvolvimento radial da forma (...) tipologia de topo – caracterizada pela agregação do edificado com base numa rua estruturante que não apresenta continuidade. Citado por (Aragão, 2007, cit. in Martinho, 2011, p.36)

Mas nesta forma linear surgem desvantagens quando existe uma maior necessidade de expansão o que gera grandes linhas de edificação, que, para além de sobrecarregarem a rua, como referido por Martinho, criam “(...) problemas relacionados com a dispersão [distancia] do casario unifamiliar que implica uma gestão diferente dos meios visto que a sua extensão de uma forma pouco concentrada implica um maior esforço no acesso à rede de distribuição de bens (...)” (Martinho, 2012, p.115). A forma linear também provoca um aumento da distância entre pontos da cidade e, simultaneamente, do tempo necessário para a percorrer.

4. Forma Nuclear

A forma nuclear é marcada pela concentração de edificações em torno de um ponto central, que pode ser uma fonte, um cruzamento de estradas, ou outro ponto de foco. A ocupação do território ocorre ao longo de muito tempo e desenvolve um aglomerado que mantém uma relação forte com o seu núcleo central. A este respeito, diz Silva:

A forma Nuclear surge pela presença de dois tipos de motivações: a acessibilidade e a presença de funções polarizadoras do espaço. Por isso, a forma nuclear apresenta um processo no tempo que, num momento inicial conjuga a ocupação (O) por funções polarizadoras, (indústrias, equipamentos, serviços colectivos, etc.) com a boa acessibilidade (cruzamento de vias, estações de caminho-de-ferro,

etc.), dada pela infra- estrutura (I). Trata-se de um processo longo de densificação urbana que implica, não só a transformação do solo rural em solo urbano através da estrutura parcelar (P), como a construção sucessiva de edifícios (O). (Silva, 2007, p.12).

À medida que este núcleo se expande existe uma contínua repetição das operações chave iniciais, infraestrutura (I) que leva a mais parcelamento (P) e ocupação (O), e assim a autora considera as seguintes operações: OI+P+O.

Esta caracterização da forma nuclear é também apresentada por Martinho (2012), que escreveu que estes “aglomerados evoluíram nuclearmente, ou seja, mantendo a continuidade textual foram-se formando novos tecidos nas proximidades dos existentes, normalmente no sentido de os aproximar com a rede viária principal” (Martinho, 2012, p.115). A autora continua e desenvolve mais o tópico, referindo que:

O processo evolutivo destes aglomerados mostram alguma facilidade em continuar a tradição de coesão das formas, no entanto, este processa-se sempre para além dos seus limites quando potencialmente poderiam ser densificados no seu interior. Estes aglomerados implantam-se sempre sobre a rede viária principal, sendo que a sua estrutura morfológica é definida na integra pelo atravessamento de uma destas vias ou, na maioria das vezes pelo cruzamento entre duas. O esquema evolutivo destas povoações mostra o crescimento das mesmas através da continuidade física entre tecidos, primeiramente ao longo destas vias, e, posteriormente, fechando esta teia. (...) O aglomerado é o centro de tudo e, por isso, o domínio sobre todos o território à volta. Todos os caminhos vão dar a um sítio, o centro da aldeia. (Martinho, 2012, p.119)

Devido a como a forma é focada num só ponto, esta diferencia-se das formas já apresentadas, Tectónica, Rarefeita e Linear, onde a dispersão ou linearidade são predominantes. Esta forma tem várias similaridades com a forma concentrada, abordada adiante, mas diferencia-se devido ao núcleo central no aglomerado.

5. Forma Planeada

Ao contrário das formas anteriores, a forma planeada é caracterizada por uma transformação rápida e intencional, resultante de uma ação de planeamento, como loteamentos ou planos de pormenor. Este processo não respeita a lenta evolução do

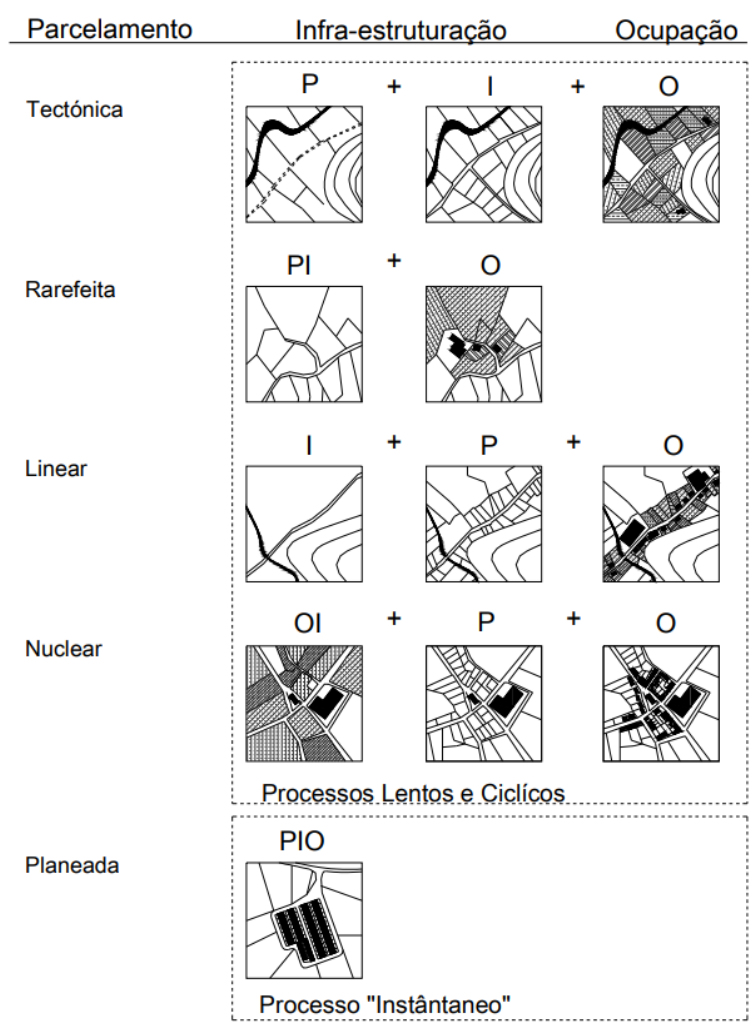
território, substituindo a transformação parcelar gradual por intervenções simultâneas em várias parcelas (P). Este tipo de processo reflete uma mudança recente, distinta das formas tradicionais de ocupação, e é conduzido por promotores imobiliários em vez da autopromoção local. Efetivamente, nas palavras de Silva:

Considerando os processos de transformação do território, ao longo do tempo, é possível agrupar as cinco formas, acima referidas, em dois grupos principais: o primeiro inclui a forma Tectónica, Rarefeita, Linear e Nuclear e o segundo inclui a forma Planeada. No primeiro grupo estão incluídas todas as formas que têm em comum um processo de autoconstrução promovida pelos promotores locais; é um processo longo e cíclico, no qual a população local vai transformando o território a partir da sua unidade mínima – a parcela – apropriando-se das infra-estruturas existentes na sua característica primária – a acessibilidade. Ao contrário, o segundo grupo, constituído apenas pela forma Planeada, não respeita o processo longo de transformação, uma vez que com uma acção de planeamento (Loteamento, ou Plano de Pormenor) propõe a alteração de uma área que inclui a transformação de diversas parcelas, como acto simultâneo. Esta forma traduz um processo de transformação recente, que tem ganho forte presença, principalmente na última década. Esta é uma forma estranha a este território, distinguindo-se das restantes em três aspectos fulcrais: no processo – sem tempo; na unidade de transformação – a parcela enquanto unidade de transformação é substituída pela transformação de um conjunto de parcelas, em simultâneo; nos promotores – os promotores imobiliários substituem a autopromoção. (Silva, 2007, pp.9-10).

Este processo é gerado já de forma planeada, onde a infraestrutura (I), as parcelas (P) e a ocupação (O) são pensadas previamente em simultâneo (PIO) e controladas por um promotor. Acresce ainda Silva:

Verifica-se que a flexibilidade desta forma é quase inexistente, dando lugar a concretizações muito idênticas, na forma, na ocupação e na construção. Semelhança concretizada na métrica das parcelas, nas relações entre edifício/parcela/via, tanto ao nível do desenho, como nos regulamentos propostos. (Silva, 2007, p.13).

A forma planeada é gerada “artificialmente” e muitas vezes associada à forma reticular. Apesar das parecenças, a estrutura reticular não tem de ser necessariamente planeada, e na maioria das vezes, como mencionado por Lamas, os planos são geralmente esquemas geométricos rigorosos, o que nem sempre acontece com o processo reticular. Uma estrutura planeada deve já ter um conjunto de regras antes da sua concretização, como mostrado pelas operações (PIO) em conjunto e referido na seguinte citação: “O traçado do plano determinava a distribuição das actividades e as regras de separação entre o espaço público e o espaço privado.” (Lamas, 2010, p.134).



Quadro 2: Processos de construção no tempo, 5 Formas Fonte: Saber ver o Difuso no Vale do Ave

Estas cinco formas, descritas por Silva, ilustram algumas das diferentes maneiras pelas quais o território foi e continua a ser transformado ao longo do tempo, cada uma refletindo uma dinâmica específica de ocupação e uso do solo. Para além destas, serão agora estudadas outras formas, recorrendo a outros autores, mas mantendo a metodologia previamente utilizada de “Operações-chave” e “Processos de construção ao longo do tempo

6. Forma Concentrada

A forma concentrada, muito similar à nuclear, como referido anteriormente, caracteriza-se pela formação de um aglomerado de edificações compacto. Nesta forma, há uma grande densidade de ocupação que atua como força motriz para o desenvolvimento do território. No entanto, apesar das semelhanças com a forma nuclear, a forma concentrada distingue-se pela ausência de um núcleo central no aglomerado, o que a torna menos dependente de funções polarizadoras e mais baseada numa lógica de acessibilidade e conectividade do tecido urbano.

A ocupação resulta num processo contínuo e longo de densificação urbana conforme mencionado por Martinho, que refere que este “encontra as suas raízes nas antigas “aldeias” cuja organização social tinha um cariz comunitário, no qual o ajuntamento edificado era reflexo das estreitas relações sociais que se estabelecia entre os habitantes destas povoações.” (Martinho, 2012, p.93). Este processo envolve a transformação do solo rural em urbano, sustentado por operações de infraestrutura (I), as quais são parceladas (P) e ocupadas em seguida (O), operações que se repetem ciclicamente. A diferença, em comparação com a forma nuclear, é o seu início, não ocorrendo a operação (IO) em conjunto, a qual envolveria um ponto central. As operações, no processo de desenvolvimento da forma concentrada, ocorrem de maneira separada, em que o aglomerado se densifica ao longo do tempo tornando-se compacto. Este resultado descreve-se através de uma sequência de operações "I+P+O", onde a infraestrutura inicial propicia o parcelamento e, posteriormente, a ocupação. Esta é uma sequência que se repete várias vezes gerando mais infraestruturas (I), que surgem como ramificações no aglomerado. Este processo é apoiado por Martinho, o qual mencionou que:

A directriz primária do crescimento de um padrão de ocupação concentrada passa, claramente, pelo alargamento das suas fronteiras formais, mantendo a continuidade entre os tecidos que os formam. O crescimento imediatamente

exterior aos limites regularizados dos aglomerados (...) foi ampla consequência de fenómenos, pouco regulares, de incremento populacional (...). (Martinho, 2012, p.93)

Ao contrário das formas tectónica, rarefeita e linear, que se desenvolvem de maneira dispersa ou linear ao longo da rua, a forma concentrada mantém uma organização compacta, o que garante uma maior coesão espacial.

7. Forma Reticular

A forma reticular caracteriza-se pela organização do tecido através de uma malha geométrica de vias que subdividem o espaço em blocos ou parcelas, muitas vezes formando uma quadrícula. Esta forma de ocupação pode variar entre configurações mais ou menos regulares. Nos casos mais regulares, aproxima-se da forma planeada, sendo possível classificá-la como uma forma planeada reticular. Ressano Garcia Lamas (2010), apresenta a forma reticular:

O uso da quadrícula geométrica que preenche os espaços entre os grandes traçados vai constituir outro elemento importante da forma urbana. A quadrícula continua a servir as necessidades distributivas, de organização habitacional e divisão cadastral (...) Os elementos principais da estrutura urbana serão os traçados e as praças - e não tanto a quadrícula, que, repito, resultaria do processo de cruzamento ortogonal de ruas e permitia, como nos períodos precedentes, uma adequada subdivisão do solo; a constituição do quarteirão vai de par com a utilização do quadrículo (...) Cada quadro corresponde ao que se poderia designar por «quarteirão». Este quarteirão é essencialmente ocupado por residências, já que o posicionamento e localização dos edifícios públicos é independentemente da malha geométrica. As retículas parecem ser essencialmente um meio de loteamento residencial (...) (Lamas, 2010, p.174; p.148).

Em alguns casos da forma reticular, “As vias organizam-se segundo um reticulado mais regular e legível” (Lamas, 2010, p.368), proporcionando uma estrutura ordenada que facilita a subdivisão do solo e a sua comercialização. Como Lynch menciona, uma “uma rede rectangular de estradas divide o terreno urbano em blocos idênticos e pode ser estendida em qualquer direcção (...) O terreno pode ser facilmente marcado, distribuído ou comercializado” (Lynch, 2007, p.353), o que torna a forma reticular especialmente capaz em termos de organização e expansão urbana. Contudo, Lamas acrescenta que a

malha reticulada, apesar de funcional, não deve ser estendida de forma homogénea e indefinida, pois "seria perigosamente monótona, pelo que necessitava de complementaridade de outros elementos" (Lamas, 2010, p.174).

Existem duas sequências de operações principais pelas quais a forma reticular pode surgir. O primeiro, com um traçado regular, segue a sequência de infraestruturação (I) em conjunto com o parcelamento (P) seguido da ocupação (O). Neste caso, a infraestrutura, as ruas, é gerada inicialmente subdividindo o solo em parcelas. Este processo cria uma rede que apresenta um "formalismo («regular») dos traçados (...) em retículas" (Lamas, 2010, p.254) o qual é mais aproximado à forma planeada. Assim, gera uma ocupação (O) previsível e estruturada. O segundo processo, como mencionado por Abílio Silva (2017), ocorre de forma inversa: o parcelamento (P) antecede a infraestrutura (I) e estes acontecem de forma separada e mais lenta. Silva descreve-o:

Os caminhos para aceder ao solo cultivado, desenvolveram-se em conformidade com as irregularidades formais do parcelado, num longo processo de "arquitectura da paisagem" do qual resultou uma extensa retícula de propriedades agrícolas. Por sua vez, as casas que se implantaram ao longo dos caminhos ou deram origem à sua continuidade (...) " (Silva, 2017, p.45)

Assim, a forma reticular pode variar entre um modelo de crescimento planeado com um processo mais rápido PI+O e um modelo de desenvolvimento mais espontâneo, adaptando-se às necessidades e características do território em questão P+I+O.

8. Forma Estrelar

A forma estrelar possui um único centro, equivalente à forma nuclear, do qual se ramificam as vias principais. Ao longo do trajeto destas vias (I), começa a acontecer o parcelamento (P) seguido da ocupação (O). Este é um processo que pode ocorrer de forma lenta ao longo de vários períodos, ou de forma rápida, como referido por Lynch (2007): "O modelo é uma racionalização da forma surgida espontaneamente quando as cidades centrais, anteriormente compactas, cresceram rapidamente no sentido do exterior, ao longo de novas linhas prolongadas de transportes públicos" (Lynch, 2007, p.349). Os "braços" da estrela desenvolvem-se, mostrando indícios de um crescimento linear que têm origem num núcleo central, sendo este considerado o "efeito estrela". Ou seja, este efeito é a mutação de duas formas, uma nuclear e varias lineares, as quais se ligam em um único ponto central. Os espaços livres entre as vias começam a ser ocupados formando

o núcleo da cidade, mas este não acompanha a dimensão dos braços, sendo estes mais longos, em forma de estrela.

Este grupo é aquele cujas formas nucleares são transversais a todas as escalas e se perpetuam legíveis da morfologia do próprio aglomerado à contiguidade que lhe corresponde. (...) Caracterizam-se por definirem estruturas nucleares que, por sua vez, enunciam padrões de ocupação concentrado (...) no qual o contínuo edificado se implanta ao longo dos caminhos que estruturam as povoações, deixando amplos espaços livre entre eles. (...) Estes aglomerados implantam-se sempre sobre a rede viária principal, sendo que a sua estrutura morfológica é definida na íntegra pelo atravessamento de uma destas vias ou, na maioria das vezes pelo cruzamento entre duas. O esquema evolutivo destas povoações mostra o crescimento das mesmas através da continuidade física entre tecidos, primeiramente ao longo destas vias, e, posteriormente, fechando esta malha. A forma estelar que estas povoações revelam reforçam esta centralidade. O aglomerado é o centro de tudo e, por isso, o domínio sobre todos o território à volta. Todos os caminhos vão dar ao mesmo local, o centro da aldeia. (Martinho, 2012, p.42)

Segundo Lynch, o centro da forma estelar, é preservado, com “um único centro dominante de elevada densidade e utilização mista, a partir do qual irradiam para o exterior quatro a oito linhas principais de transporte” (Lynch, 2007, p.349). Estes braços servem como entradas para o núcleo principal e devem conter meios de transporte de massas. Nesta forma, “As utilizações menos intensivas ocupam bandas mais afastadas das radiais principais e os espaços verdes abertos ocupam o espaço restante entre as extensões de desenvolvimento” (Lynch, 2007, p.349), existindo uma divisão hierárquica de importância, em que são localizados certos elementos da cidade. A propósito da forma estelar, Lynch explica que:

O modelo é uma racionalização da forma surgida espontaneamente quando as cidades centrais, anteriormente compactas, cresceram rapidamente no sentido do exterior, ao longo de novas linhas prolongadas de transportes públicos. Esta disposição permite a existência de um centro principal activo, denso, "urbano", ao mesmo tempo que proporciona sub-centros e outras utilizações de densidade moderada ou até mesmo baixa. (...). Apesar de a maior parte do desenvolvimento ter bons acessos ao centro principal, também se situa na proximidade dos espaços entre as extensões. Estes espaços conduzem directamente aos ambientes rurais

(...) A cidade na sua totalidade pode crescer para o exterior, caso isso seja necessário. (Lynch, 2007, pp.349-350)

Em conclusão, a forma estrelar decorre da transformação da forma nuclear e evidencia um equilíbrio entre centralidade e expansão, combinando a presença de um núcleo denso com a linearidade dos seus "braços", que oferecem acessos diretos ao centro e promovem a organização das atividades urbanas ao longo das principais vias de transporte. Essa forma, como mencionado por Lynch (2007), possibilita a coexistência de áreas de alta densidade com espaços menos densos, criando um tecido urbano que se adapta tanto ao crescimento rápido quanto ao processo contínuo de urbanização.

2.3. Forma dos Tempos em Portugal

A evolução da forma urbana em Portugal é o reflexo de uma história de transformações que moldaram o seu tecido urbano e a forma como os habitantes interagiram com o espaço ao longo dos séculos. As cidades caracterizam-se “pelos seus espaços sedimentados ao longo de séculos” (Lamas, 2010, p.133) e, cada período deixou a sua marca distinta no desenho das cidades, num processo contínuo de adaptação às circunstâncias sociais, económicas e políticas.

Este subcapítulo analisará a evolução da forma urbana em Portugal, explorando os diferentes períodos históricos medieval, moderno e contemporâneo e o modo como o desenho das cidades se alterou. Através deste percurso, será possível compreender como a forma urbana reflete a evolução das sociedades de Portugal, e de que maneira as cidades continuam a ser reinterpretações vivas do seu passado, sedimentando camadas de história no seu presente. A forma das cidades é, assim, um testemunho tangível da sua trajetória e um elemento essencial para a compreensão da identidade e da forma urbanística portuguesa. “Certamente que a forma das cidades foi mudando e o desenho urbano teve conteúdos e objetivos diversos ao longo das épocas” (Lamas, 2010, p.133).

Esta pesquisa será fundamental para a parte prática da dissertação, uma vez que proporciona uma base para a compreensão de algumas transformações urbanas em Portugal ao longo dos tempos, e assim, permitirá a identificação dos mesmos. Ao estudar a evolução das formas urbanas, desde o período medieval até ao contemporâneo, permitirá identificar padrões específicos de organização e estruturação das cidades que refletem não só as necessidades sociais de cada época, mas também os fatores culturais

que influenciaram essas mudanças. Esta pesquisa permitirá fundamentar argumentos com base em exemplos concretos de evolução urbana, fornecendo uma estrutura que ajudará na análise crítica das cidades.

2.3.1. Forma Urbana Medieval

De acordo com Lamas (2010), após a queda do Império Romano, houve uma desaceleração no crescimento demográfico e um declínio na vida urbana, que se prolongou até aos séculos X e XI. No entanto, durante a Idade Média, o ressurgimento de novos centros comerciais revitalizou as estruturas urbanas, levando ao aparecimento de várias cidades. Benévolo (1995) complementa essa visão, afirmando que as cidades medievais começaram a emergir no início do século XI, com o estabelecimento dos governos comunais. Este desenvolvimento continuou ao longo dos séculos XII e XIII, aí atingindo o auge da prosperidade. O crescimento urbano foi fortemente impulsionado pela expansão do comércio e pela necessidade de proteção defensiva.

Segundo Lamas (2010), as cidades medievais surgiram de diferentes origens e contextos:

- Antigas cidades romanas que, após o abandono, foram reocupadas;
- Burgos formados nas periferias das cidades romanas, muitas vezes do outro lado de rios, que cresceram até se tornarem cidades;
- Santuários cristãos, localizados fora das cidades romanas, que mais tarde formaram novos núcleos urbanos;
- Cidades que evoluíram a partir de aldeias rurais;
- Bastides, cidades fundadas com um plano geométrico predeterminado, destinadas a funções comerciais e militares.

Essas origens distintas levaram a uma diversidade de morfologias urbanas, mas com o tempo houve uma tendência para a uniformidade: “O crescimento e a instalação de novas funções, como as ordens militares e religiosas, conduzem a uma sobreposição de traçados: aos restos do traçado ortogonal romano vai sobrepor-se o traçado radiocêntrico da Idade Média.” (Lamas, 2010, p.151).

De acordo com Fernando Chueca Goitia (2003), as cidades medievais costumavam ter um perímetro circular ou oval, devido à sua eficiência quer em termos de economia quanto de defesa. A localização estratégica motivada tanto a nível comercial, como a nível militar, era uma característica comum, tendo esta uma forte ligação ao lugar. A maioria

destas cidades eram localizadas em áreas elevadas ou próximas a cursos de água e vias relevantes. Ainda segundo o autor, o desenvolvimento das mesmas seguia um ritmo “natural” e “orgânico” resultado de um crescimento espontâneo que respondia, muitas vezes, às necessidades defensivas, religiosas e comerciais da época. A estrutura urbana normalmente convergia para um ponto central, frequentemente ocupado por edifícios religiosos de grande importância. Este ponto central, geralmente uma praça, era o núcleo da cidade e localizava-se no eixo principal, que muitas vezes recebia o nome de Rua Direita ou Rua Nova, conforme mencionado por Gaspar (1985). A proximidade das muralhas, a importância do castelo e da igreja como centros de poder e a disposição irregular das ruas eram elementos centrais no traçado urbano deste período. A cidade era homogénea e identificável no seu todo, pensada de forma controlada e consciente devido às suas necessidades e limitações. Apesar da aparente desordem, estas cidades possuíam uma coerência interna, onde a interdependência entre o espaço público e privado, as funções defensivas e religiosas, e as atividades económicas ditavam o crescimento e a forma da cidade.

Como mencionado por Lamas (2010), devido às origens da cidade medieval, a sobreposição dos traçados e das construções ocorreram de forma espontânea, sem um planeamento rígido, aproveitando os eixos que conectavam as cidades, estradas, portos e pontes sobre rios. O crescimento urbano processou-se de maneira orgânica, seja pela adaptação das antigas estruturas romanas ou pela criação de novas cidades organizadas segundo um plano regulador. No caso das cidades construídas sobre ruínas romanas, o traçado original foi em grande parte perdido após séculos de abandono e não foi plenamente recuperado na reocupação, já que a quadrícula romana se mostrou pouco prática. O resultado foi uma aparente desordem, muitas vezes influenciada pela topografia do terreno, que não favorecia geometrias regulares. A morfologia de ocupação das cidades dá-se de uma forma mais “intimista” e aglomerada, com uma escala pequena, ao contrário das cidades romanas antecedentes.

Lamas afirma que as cidades medievais apresentam uma identidade “orgânica na sua dimensão e na sua forma circunscrita pelas muralhas” (Lamas, 2010, p.152), a qual é constituída por vários elementos e componentes que a caracterizam, nomeadamente: muralhas, ruas, quarteirões, espaços públicos e edifícios singulares. Estes podem ser descritos como:

1. Muralhas

As muralhas eram um elemento fundamental das cidades medievais, presentes na sua maioria, tendo um papel defensivo, delimitando o perímetro da cidade e separando-a do campo. As cidades estavam frequentemente protegidas por muros, torres e fossos e, com o crescimento, novas muralhas eram construídas para englobar as expansões. Assim, as muralhas sucessivas criavam adições de crescimento em torno do centro original. Benévolo (1995) menciona que a necessidade de muralhas com propósitos defensivos levava à sua construção em áreas de difícil acesso, como terrenos sinuosos, colinas, proximidades de rios ou em ilhas, garantindo que todos esses espaços fossem devidamente fortificados, concordando assim com Lamas e Goitia.

Mumford também considera as muralhas da cidade medieval como um elemento essencial para a identidade deste tempo, mencionando que “O espírito medieval confortava-se num universo de nítidas definições, sólidas paredes e vistas limitadas” (Mumford, 1998, p.331). Para além disso, o autor realça a importância da muralha não só como um elemento defensivo, mas também como um elemento de limite urbano: “Não se pode deixar a muralha sem notar a função especial do portão da cidade: muito mais que mera abertura, era um «ponto de encontro de dois mundos», o mundo rural e o mundo urbano” (Ibidem).

2. Ruas e Quarteirões

De acordo com Lamas (2010), as ruas, apesar de estreitas, desempenhavam um papel crucial no tecido urbano medieval, sendo o elemento base do espaço, servindo tanto à circulação pedonal como à movimentação de mercadorias. Estas delimitavam os quarteirões e eram usadas como vias de acesso aos edifícios. A pavimentação das ruas, já comum a partir dos séculos XI e XII, e as fachadas dos edifícios, muitas vezes ocupadas por lojas, davam às ruas um valor comercial importante. As ruas também funcionavam como extensões dos mercados e eram ocupadas por peões, com o ocasional veículo de tração animal. Não é possível falar da rua sem referir os quarteirões medievais, os quais são desenhados pelo traçado viário. Estes foram um dos importantes elementos que serviram de fundação para a formação do espaço urbano europeu, usados como modelos em novas urbanizações, que se mantêm atualmente com variações. Os quarteirões eram constituídos por lotes de terrenos que, quando organizados em traçados regulares, criavam espaços mais ordenados. No entanto, na maioria dos casos, os quarteirões tinham formas

irregulares, sendo cercados por edificações ao longo do perímetro, enquanto os espaços interiores eram frequentemente usados para hortas e jardins privados, melhorando as condições de salubridade urbana.

Mumford (1998) complementa ainda que as ruas estreitas e irregulares, que convergem no centro social ou religioso da cidade, e as vias radioconcêntricas que conectam essas artérias principais, juntamente com os edifícios delgados e justapostos, constituem uma malha urbana compacta e densa formando assim uma imagem universal das cidades medievais. As ruas principais que ligavam o centro às entradas das fortificações eram as mais utilizadas e, geralmente, as de maior dimensão que permitiam algum tráfego. Já as ruas secundárias da cidade, funcionavam como suporte para interligar os vários pontos menos relevantes da mesma e, na sua maioria, não comportavam veículos sobre rodas, sendo mais reservadas a peões. “A noção de uma rede de tráfego era tão ausente quanto o próprio tráfego constante sobre rodas. (...) Nas novas cidades medievais, as cartas de licença muitas vezes distinguem entre ruas de tráfego (...) e ruas menores” (Mumford, 1998, p.335). Mumford menciona também como as ruas protegiam os seus ocupantes dos elementos naturais, como o sol, chuva e vento devido à sua largura estreita, sendo estas mais “confortáveis”. Mumford, assim como Lamas, identifica que os edifícios formavam aglomerados contínuos, quarteirões, que continham jardins ou pátios voltados para o interior. Existia uma clara distinção entre o espaço público e o privado nas cidades criadas pelas fachadas à face da rua, que desempenhavam um papel importante no funcionamento do ambiente urbano.

3. Espaços Públicos: Praça e Mercado

Segundo Lamas (2010), o mercado era o coração económico das cidades medievais, funcionando como o principal local de troca de bens e serviços. O local deste variava, mas de forma comum ele era montado à frente das igrejas, em particular na matriz, ou junto das portas das cidades. Para além do espaço central do mercado, este prolongava-se pelas ruas como já foi referido pelo autor anteriormente. As praças, muitas vezes de formas irregulares, serviam como os principais espaços abertos nas cidades e estavam diretamente associadas ao mercado ou à igreja. A praça surge como um vazio no traçado urbano, resultando numa geometria irregular, que cumpria com as funções comerciais e sociais da cidade. Como já mencionado anteriormente por Goitia, a praça central era o ponto principal da cidade, adjacente ao eixo primário.

Mumford (1998) acrescenta ainda que, quando a praça se situa no centro da malha urbana, é onde se encontram os edifícios principais da estrutura da cidade, como a catedral, que é o elemento central religioso da cidade. O autor menciona também que toda a circulação da cidade converge para esse ponto, concordando com os autores anteriormente referidos. Esta praça central possui ainda dimensões amplas em comparação com os outros elementos da cidade, permitindo o seu uso como mercado, local de reuniões e cerimónias públicas. Inspirada nas funções da ágora grega e do fórum romano, a sua forma variava, mas mantinha sempre uma relação próxima com a escala humana.

4. Edifícios Singulares

Lamas (2010) refere que edifícios de destaque, como igrejas, catedrais, castelos, palácios e câmaras municipais, ocupam uma posição de relevo na estrutura urbana medieval. Estas estruturas com uma escala maior em comparação com o edificado residencial, são fisicamente dominantes e ocupam lugares associados ao poder. Estes estavam geralmente ligados a espaços públicos coletivos, como praças e mercados.

No caso dos castelos, estes eram deveras importantes na forma das cidades, sendo elementos estruturantes, com a função de fixação das populações.

Esta tipologia [Castelo com elemento estruturante] está ligada a uma primeira fase de povoamento, (...), de criação de pequenos fortes em pontos estratégicos de defesa que pontuavam toda a fronteira. Não interessava ao rei apenas guarnecer um território, mas também povoá-lo e, ao fazê-lo, incorporá-lo efetivamente nos seus domínios. (Gabinete Técnico Local, 1997, cit. in Cruz, 2014, p.413)

Em suma, a forma urbana medieval é um exemplo de como as cidades podem crescer de forma orgânica, adaptando-se às circunstâncias locais e às necessidades funcionais. Embora muitas vezes vistas como desordenadas, o seu legado ainda hoje influencia a forma como entendemos e desenvolvemos o espaço urbano.

2.3.2. Forma Urbana Moderna

A forma urbana no período moderno é marcada por duas fases essenciais: o Renascimento e o Barroco. Segundo Lamas (2010), durante o renascimento (séc. XV-XVIII) emergiu uma nova abordagem urbanística, inspirada na antiguidade romana e grega, marcada pela ordem geométrica e simetria. Já no Barroco (séc. XVII-XVIII), a forma urbana tornou-se mais dinâmica e expressiva. O foco deslocou-se para a criação de espaços monumentais e dramáticos, como praças e avenidas, que transmitiam movimento e emoção, refletindo a grandiosidade desta era. Ambas as fases influenciaram profundamente o novo urbano na Europa.

Renascimento:

Segundo Lamas (2010), o Renascimento, nascido em Itália, foi marcado pela recuperação das formas clássicas da antiguidade greco-romana. Este período viu a oposição ao misticismo medieval e uma nova abordagem à arte, arquitetura e urbanismo, baseada na racionalidade, na ciência e na observação da natureza. O movimento começou em Florença e expandiu-se por toda a Europa. A redescoberta dos escritos de Vitruvius, como o seu tratado "*De Architectura*", teve um impacto profundo na arquitetura e no urbanismo Renascentista. Artistas e arquitetos passaram a valorizar princípios como a simetria, a proporção e a geometria, integrando-os nos seus projetos para criar uma estética harmoniosa e ordenada. No campo do urbanismo, o renascimento introduziu a ideia da cidade ideal, com uma forte preocupação pela ordem geométrica. Esta visão baseava-se em esquemas matemáticos e científicos, como a perspetiva, que permitia organizar visualmente o espaço urbano de forma racional. Um exemplo significativo deste planeamento é a forma radioconcêntrica, popularizada por autores como Filarete, em que as ruas irradiavam de um centro, geralmente um edifício público importante.

A urbanística renascentista vai de início manifestar-se em alguns campos específicos: construção de sistemas de fortificações; modificação de zonas da cidade com a criação de espaços públicos ou praças e arruamentos rectilíneos; reestruturação de cidades pelo rasgamento de nova rede viária; construção de novos bairros e expansões urbanas, utilizando quadrículas regulares (o Bairro Alto, em Lisboa). (Lamas, 2010, p.168)

Benévolo (1981) explica que, na Europa, as cidades e as infraestruturas territoriais desenvolvidas durante a Idade Média eram, em grande parte, suficientes para atender às

necessidades da sociedade renascentista, sendo apenas parcialmente modificadas. Já fora da Europa, os conquistadores e mercadores europeus depararam-se com vastos territórios inexplorados, onde puderam implementar novos e ambiciosos programas de colonização e urbanização.

De acordo com Goitia (2003), durante os séculos XV e XVI, a principal atividade urbanística focava-se, em grande parte, em intervenções no interior das antigas cidades, as quais pouco alteravam a sua forma, ideia também partilhada por Lamas (2010) e Benévolo (1981). O autor salienta que a criação ou reestruturação de algumas novas ruas, onde estão localizados os edifícios centrais, bem como a construção de praças, foram os projetos urbanos mais apoiados neste período, existindo assim um maior cuidado no planeamento de um espaço público “grandioso”. Goitia (2003) descreve o Renascimento como um movimento “intelectual”, o qual no campo do urbanismo procurava soluções “cenográficas” em conjunto com a arquitetura barroca.

Barroco:

Para Goitia (2003) a transição do Renascimento para o Barroco é marcada pelo crescimento da importância das cidades, especialmente das capitais, das ligadas ao comércio e das cidades portuárias. De acordo com o autor, enquanto no mundo antigo a cidade era o elemento primordial e o estado secundário, no Barroco o processo inverteu-se, influenciando a forma das cidades e os processos urbanísticos.

Lamas (2010) refere que o Barroco, por sua vez, introduziu uma abordagem mais dinâmica e emocional ao espaço urbano em contraste com o equilíbrio e serenidade do urbanismo Renascentista: o Barroco privilegiava o movimento e o impacto instantâneo. O urbanismo barroco é exemplificado pela grandiosidade e dinamismo de espaços como a Praça de S. Pedro, em Roma, que transmitia uma sensação de movimento e direção. Lamas menciona que o urbanismo Barroco se traduz num espaço de grande movimento e dinamismo em contraste com a harmonia e equilíbrio do espaço renascentista. Embora o Renascimento e o Barroco apresentem diferenças profundas, há um fio condutor que os une, principalmente nas ideias de ordem e geometria. As praças e avenidas barrocas destacavam-se pela sua escala grandiosa e pelo uso de linhas curvas e formas complexas, que geravam uma sensação de movimento e de direção no espaço. O desejo de

surpreender e impressionar era central ao estilo para o Barroco, resultando numa experiência urbana mais dramática.

Mumford (1998) observou que, durante este período, coexistiam na arte duas facetas distintas: uma “sensual”, que se manifestava através da pintura e da escultura, e outra matemática e abstrata, que se manifestava nos rigorosos planos das ruas, nos traçados urbanos formais e nos desenhos geométricos de jardins e paisagens. Segundo o autor, o Barroco, ao contrário do Renascimento, trouxe para a Europa experiências urbanísticas que até então eram quase exclusivas do Novo Mundo. Este movimento ousou modificar as antigas cidades medievais e, principalmente, criou novas cidades próximas das capitais, que serviam como residência dos monarcas e símbolos do absolutismo. Além disso, o Barroco deu continuidade à organização do espaço urbano em traçados xadrez, típicos do Renascimento, mas frequentemente interrompeu essa malha quadriculada com um grande eixo central ou diagonal, uma avenida monumental que levava a um palácio real. Em termos físicos, o traçado das cidades barrocas não difere significativamente das clássicas, sendo estas herdeiras dos estudos teóricos do Renascimento, em que os planos se baseavam na harmonia geométrica, independentemente da percepção visual. Durante o período Barroco, procurava-se criar cidades como obras de arte de impacto visual imediato. Ainda segundo o autor, os princípios fundamentais do urbanismo barroco incluem: a perspetiva monumental, o planeamento, a linha reta e a uniformidade.

Em suma, Lamas (2010) identifica um conjunto de elementos morfológicos que são relevantes na composição das cidades do Renascimento e do Barroco. Entre esses elementos estão as fortificações, as ruas, o traçado reticulado, a quadrícula, as praças, as fachadas, os edifícios singulares, os monumentos, os quarteirões e os espaços verdes. Ele enfatiza que esses elementos se manterão constantes até ao século XIX, embora a sua expressão estética e a disposição no terreno apresentem variações, resultando em diferentes tipos de espaços.

1. Fortificações

Com a introdução do canhão, as antigas muralhas medievais tornaram-se inadequadas, o que levou à criação de novos sistemas defensivos, mais complexos e robustos. Estes incluíam baluartes, fossos e muralhas espessas, que se distanciavam da cidade para impedir que o inimigo atingisse as zonas urbanas. As fortificações não apenas protegeram

as cidades, mas também influenciaram o seu desenvolvimento: a “forma da cidade renascentista é muito condicionada pelas fortificações, que assumem grande importância física e visual” (Lamas, 2010, p.172). impondo limites ao seu território. O autor dá como exemplos Elvas e Almeida, que mostram como as fortificações se integraram na morfologia urbana e moldaram o tecido das cidades. Estas estruturas mantiveram-se relevantes até ao final do século XIX, quando o avanço das estratégias militares tornou as muralhas obsoletas, deslocando as batalhas para o campo aberto. Goitia (2003) acrescenta que o edificado era organizado de forma a facilitar a defesa, uma das principais preocupações das cidades do Renascimento.

2. A Rua

De acordo com Lamas (2010), no Renascimento, as ruas deixaram de ser apenas vias de circulação funcional para se tornarem também importantes eixos visuais e decorativos. O traçado retilíneo das ruas renascentistas servia para criar ordem, facilitar a circulação de carruagens e proporcionar vistas “estéticas” de monumentos e edifícios. No período Barroco, as ruas e avenidas tornaram-se ainda mais importantes, funcionando como cenários para cerimónias públicas, como procissões e desfiles. A simetria das fachadas e a arborização contribuíram para a uniformidade estética e a grandiosidade dos traçados urbanos. As ruas barrocas serviam também como espaços de ostentação para a burguesia e a nobreza, cujos palácios exibiam poder através de fachadas elaboradas.

Segundo Goitia (2003), no Renascimento havia uma hierarquia clara das ruas, destacando-se as principais, que eram retas e mais amplas, com edifícios simétricos de ambos os lados, formando uma linha uniforme de cêrceas semelhantes. A rede de ruas visava conectar diversos pontos principais, apresentando longos alinhamentos e uma disposição uniforme.

3. O Traçado Reticular – A Quadrícula

A quadrícula foi uma solução urbana aplicada para organizar e distribuir de forma racional o espaço das cidades. Lamas (2010) menciona que no Renascimento, o uso da quadrícula garantiu uniformidade estética e disciplinou o desenvolvimento das cidades, sendo visível em novas expansões urbanas e bairros. O autor dá como exemplo, o Bairro Alto, em Lisboa, um exemplo de malha ortogonal, onde o traçado retilíneo das ruas criava quarteirões geométricos, contrastando com a Lisboa medieval. Durante o Barroco, a

quadrícula continuou a ser utilizada como método de estruturação urbana, organizando tanto o espaço público como a subdivisão do solo, como se observa na Baixa Pombalina.

Benévolo (1997) argumenta também que as novas cidades adotaram um modelo homogéneo, com um traçado de ruas retas que formam quarteirões uniformes, geralmente quadrados, referindo-se à quadrícula utilizada no Renascimento e no Barroco. Benévolo acrescenta ainda que no centro, eliminando ou reduzindo algumas dessas quadrículas, são criadas praças, em torno das quais se erguem os edifícios mais importantes.

4. A Praça

Segundo Lamas (2010), no Renascimento, as praças ganharam uma relevância central na composição urbana, tornando-se locais de destaque político e social. As praças eram espaços abertos onde se reuniam os principais edifícios públicos e monumentos, adquirindo valor simbólico e estético. No Barroco, as praças transformaram-se em cenários monumentais, muitas vezes delimitadas por igrejas e palácios que reforçavam o poder visual da cidade. O projeto barroco de uma praça era pensado para gerar um impacto imediato, com efeitos de grande dinamismo e movimento, como se vê na Piazza de São Pedro, em Roma, ou na Place des Vosges, em Paris.

De acordo com Mumford (1998), a praça renascentista distingue-se pela introdução de elementos que oferecem diferentes planos de visualização e criam visuais filtrantes, como fontes, colunas, pórticos e a pavimentação do espaço. Uma característica fundamental dessas praças é a sua organização em torno de eixos, com uma notável simetria. Em contraste, a praça barroca, surgida com o movimento Barroco, tinha como principal objetivo explorar a monumentalidade "infinita", refletindo a nova realidade da época. Enquanto as praças renascentistas eram mais estáticas, as barrocas buscavam direção e movimento, gerando um impacto dramático destinado a emocionar e impressionar os usuários do espaço público.

Goitia (2003) defende que a criação de novas praças, de formato regular, projetadas para destacar monumentos importantes, como estátuas em honra de reis ou príncipes, bem como para abrigar eventos públicos e festividades, foi uma prática comum no Renascimento, que se expandiu ainda mais durante o período Barroco. O autor refere ainda que a praça Renascentista desempenhava um papel central na cidade, sendo o principal ponto social. Este espaço servia como um local representativo, cercado por

edifícios monumentais onde as ruas principais convergiam e tinham o papel de organizar a cidade.

5. A Fachada

Lamas (2010) menciona que no Renascimento, as fachadas dos edifícios começaram a ser tratadas como importantes elementos da paisagem urbana. Aplicavam-se princípios de ordem e simetria, e as fachadas de edifícios públicos e privados eram cuidadosamente desenhadas para harmonizar com o conjunto urbano. No Barroco, a fachada ganhou um carácter ainda mais exuberante, com decorações elaboradas e uma autonomia formal que permitia sacrifícios no interior do edifício em prol de uma apresentação exterior grandiosa. A fachada tornou-se o reflexo de poder e de prestígio, servindo como um meio de ostentação arquitetónica. Goitia (2003) menciona que as fachadas, especialmente as pertencentes à nobreza, sofreram modificações que, embora superficiais, buscavam imitar o estilo da antiguidade e seguir ideais de beleza.

6. Edifícios Singulares

De acordo com Lamas (2010), os edifícios de importância política, religiosa ou social assumiram uma posição de destaque no traçado urbano. No Renascimento, eram posicionados de forma a dominar eixos visuais e praças, sendo símbolos de poder e monumentos da vida cívica. Durante o Barroco, essa monumentalidade foi ampliada, com edifícios singulares a servirem como elementos cenográficos de destaque nas cidades. Estas construções muitas vezes encerravam ou pontuavam grandes avenidas, conferindo ao espaço urbano uma hierarquia e organização claras.

Segundo Goitia (2003), os edifícios principais, tais como governamentais, religiosos e sociais, destacavam-se e eram organizados de forma uniforme, estando localizados nas praças principais da cidade. Os edifícios habitacionais apresentavam cêrceas que se alinhavam ao longo das ruas. Os principais edifícios, como a igreja e o paço municipal, exigiam uma organização dos espaços envolventes, que incluíam jardins e praças. Os conventos e os palácios, por outro lado, eram dispostos de forma mais livre, mas sempre respeitando o princípio da simetria.

7. O Monumento

Os monumentos ganharam protagonismo no Renascimento e no Barroco, sendo usados como símbolos de poder e de memória cívica: “O monumento deixou de ser apenas um marco social, político e cultural, para constituir também parte integrante do desenho urbano” (Lamas, 2010, p.200). No Renascimento, muitos monumentos foram inspirados pela antiguidade clássica, e as ruas são pontuadas com os mesmos. O Barroco elevou o monumento a uma nova função, em que este não servia apenas para decorar, mas também para estruturar o espaço urbano. As praças barrocas, em particular, eram desenhadas para acolher monumentos que se tornavam parte integrante do espaço público, exercendo uma função simbólica e cenográfica central.

8. O Quarteirão

As características dos quarteirões, como já referido nos tópicos da rua e da quadrícula, tanto por Lamas como por outros autores, são resumidas na seguinte descrição; os quarteirões, unidades de divisão do espaço urbano, ganharam importância tanto no Renascimento como no Barroco. No Renascimento, os quarteirões resultavam da aplicação do traçado retilíneo das ruas, sendo muitas vezes irregulares. Já no Barroco, o quarteirão tornou-se uma unidade morfológica mais complexa e regular, sendo um elemento gerador de espaço urbano: “O quarteirão é aí um elemento da quadrícula repetível com a mesma geometria e dimensão” (Lamas, 2010, p.188). O autor menciona que a organização interna dos quarteirões varia, apresentando alguns espaços internos que eram utilizados como logradouros em comparação com quarteirões que eram quase inteiramente ocupados por edifícios, refletindo uma abordagem de edificação mais densa. Existe uma procura de soluções mais uniformes e ortogonais, com uma cêrcea controlada, com uma organização das formas, dimensão e volumes, mas existe também de forma “ocasional (...) [quarteirões] assumindo formas irregulares” (Lamas, 2010, p188), sendo o primeiro caso “ideal” para os arquitetos renascentistas.

O quarteirão torna-se um elemento de composição da cidade, um sistema a três dimensões, mais complexo e figurativo do que o simples loteamento. Quadrícula e quarteirão organizam o cadastro e a forma urbana; tornam-se um meio universal e experimentado de desenho urbano e adaptam-se às mais variadas situações morfológicas e topográficas. (Lamas, 2010, p.188)

9. Espaços Verdes

Segundo Lamas (2010), os espaços verdes tornaram-se parte integrante do urbanismo Barroco. A introdução de árvores, jardins e parques no traçado urbano proporcionava um novo tipo de espaço público, destinado ao recreio e à convivência social. Estes espaços não eram apenas funcionais, mas também faziam parte de uma composição estética mais ampla, com o verde natural a ser utilizado como elemento de embelezamento e contraste com a cidade construída.

Em conclusão, a composição da cidade renascentista e barroca obedece a princípios fundamentais de desenho que determinam a sua forma urbana. Assim, como anteriormente identificado por Benévolo (1997), Goitia (2003), Lamas (2010) e Mumford (1998), a simetria desempenha um papel crucial para a distribuição funcional do espaço e dos edifícios, criando uma composição de eixos e planos muitas vezes convergentes. A importância da composição urbana e a perspetiva transcende o aspeto técnico, tornando-se um objetivo essencial da própria conceção dos espaços, que orientam o desenho urbano. A perspetiva é frequentemente enfatizada pelos quatro autores, mencionando principalmente a posição de monumentos ou edifícios de poder. Desta forma, o monumento deixa de ser apenas um símbolo social, político e cultural, tornando-se uma parte integrante do desenho urbano que funciona como um ponto de organização geométrica. Os edifícios, por sua vez, são projetados para integrar-se num conjunto urbanístico, subordinando-se às regras do espaço, seguindo os alinhamentos e malhas da cidade. Ao analisar este período devemos relembrarmo-nos que nem sempre as cidades sofreram grandes alterações, havendo apenas prolongamentos dos eixos medievais.

Segundo Lamas (2010), aqueles princípios perduraram no urbanismo europeu até ao século XX. O período Barroco destaca-se não apenas pelas suas vastas realizações, mas também pela influência decisiva que exerceu na cidade burguesa do final do século XIX. Hoje em dia, muitos arquitetos ainda se inspiram nesse período, e as contribuições do Barroco são “inegáveis” nas cidades que habitamos.

2.3.3. Forma Urbana Contemporânea

De acordo com Lamas (2010), o século XIX é um período complexo e de transição, marcado pela continuidade das formas urbanas clássicas e barrocas, ao mesmo tempo que surgem novas tipologias que preparam o caminho para a cidade moderna. Este século é fortemente influenciado pela industrialização e por um intenso crescimento demográfico. Mudanças sociais significativas impulsionam transformações profundas nas cidades, que precisam adaptar-se a novas infraestruturas, equipamentos, habitação e exigências espaciais. Dessa forma, Lamas (2010) explica que em geral, quando se aborda a forma urbana contemporânea, foca-se o período posterior a 1850. O autor faz um breve resumo sobre a forma urbana no século XIX, destacando que as regras fundamentais do urbanismo barroco continuam a ser aplicadas. A organização do espaço e a relação entre os seus elementos, como ruas, praças e avenidas, bem como a ligação entre as fachadas dos edifícios e o espaço público, permanecem inalteradas. Traçados e quadrículas continuam a ser utilizados, mantendo a estrutura morfológica clássica. Contudo, a grande transformação deste período reside na escala, dimensão e forma do urbano. A cidade deixa de ser um espaço fisicamente limitado e começa a expandir-se no território, promovendo ocupações mais dispersas e indefinidas. Esta é a primeira grande rutura na morfologia tradicional, antecedendo as mudanças profundas trazidas pela cidade moderna, segundo o autor:

Actualmente é difícil ou quase impossível determinar os limites espaciais da «cidade». A distinção entre cidade e território considera o território como envolvente da superfície terrestre onde o homem exerce a sua acção transformadora, e a cidade como o meio geográfico e social formado por um conjunto de construções e cujos habitantes trabalham em maioria no seu interior. A antiga cidade era geralmente pequena. A sua forma ligava-se estreitamente a um sítio e a limites (defensivos, administrativos e de fiscalização) que estabeleciam uma barreira entre espaço «construído» e não construído (espaço rural). Com a evolução das técnicas militares e com a industrialização, a cidade transbordou esses perímetros, diluindo-se a separação entre construído e não construído. (Lamas, 2010, p.64)

O período contemporâneo é marcado por duas fases, a cidade industrial e a cidade moderna, as quais serão de seguida brevemente apresentadas.

Cidade industrial

De acordo com Choay (1979), a grande transformação nas cidades contemporâneas resultou de uma série de acontecimentos sendo estes gerados pela revolução industrial. Em Inglaterra, o epicentro da revolução, a cidade de Londres, viu a sua população duplicar em 1801 seguida por um grande crescimento contínuo, sendo, em cerca de um século, praticamente cinco vezes maior. Segundo Benévolo (1981), houve uma atração das famílias do campo para as cidades, em conjunto com a diminuição da taxa de mortalidade, provocando o desenvolvimento acelerado de pequenas cidades. Devido a esta expansão expedita sucedeu o surgimento de novas redes de transporte, de maior capacidade, para dar suporte à nova população e à indústria, salientando-se a rede ferroviária.

Esse aumento populacional está intimamente relacionado com as alterações da forma urbana da Cidade Industrial, com a mudança na organização da sociedade devido ao trabalho. Graças aos novos desenvolvimentos técnicos de produção e à consequente migração da população resultou num desequilíbrio entre cidade e campo, assim como Lamas (2010), Goitia (2003) e Benévolo (1981) mencionaram. Esta cidade surge inicialmente pela concentração de indústrias e será marcada pela mudança de paisagem e associada a uma crise social. Posteriormente, com a concentração da mão-de-obra, a cidade torna-se o centro de aglomeração residencial.

Segundo Goitia (2003), concordando com Lamas (2010), ao longo do século XIX, o desenvolvimento dos novos sistemas de produção, transporte e comércio leva à expansão urbana para além dos limites muralhados, rompendo com a tradicional separação entre cidade e campo mencionada anteriormente durante o período medieval.

Devido às necessidades de consumo de solo pela industrialização e ao aumento demográfico, a cidade invade o campo e alastra indiscriminadamente para fora das muralhas e fortificações. (...) Em lugar das muralhas, realizam-se avenidas, que facilitarão a circulação em anel, e a construção de novos bairros. A cidade estende-se e fragmenta-se pelo território envolvente; a periferia cresce como cintura habitacional e industrial. (Lamas, 2010, pp.204-206)

A cidade industrial caracteriza-se por uma ocupação periférica, suportada por uma malha de infraestruturas como estradas, canais e linhas férreas, formando uma rede que liga os centros urbanos. Goitia menciona que o desenho urbano da cidade industrial se destaca

devido à presença de bairros operários, marcados por modelos densos com “regularidade fria e atroz” (Goitia, 2003, p.150) que visam o aproveitamento do terreno.

O rompimento da cidade tradicional, a expansão das redes de transporte e a criação de vários núcleos interligados entre si, são também descritos por Lamas na seguinte citação:

A forma urbana que antigamente se ligava a um sítio liga-se actualmente a um território. A cidade deixa de ter uma forma definida e marcada, evoluindo para um conjunto de formas inter-relacionadas entre si e com o território-suporte. Por outro lado, os meios de transporte - do automóvel (...) originam novas «formas» de crescimento e modos diferentes de compreensão do espaço. A mobilidade tornou-se uma quarta dimensão que já não pode ser ignorada quer na leitura quer na composição espacial. (...) A concepção da forma urbana mudou claramente de escala. E, logicamente, a escala da concepção arquitectural também mudou: do espaço urbano bem delimitado e bem definido passou a todo o território como lugar de arquitectura. (Lamas, 2010, p.66)

Lamas (2010) faz referência à cidade industrial proposta por Tony Garnier, em 1904, descrevendo-a como uma cidade que combina continuidade e inovação. A continuidade reflete-se na manutenção de elementos tradicionais de planeamento urbano, como traçados, eixos e quadrículas. A inovação está na introdução de organizações funcionais e físicas distintas, que antecipam conceitos que seriam centrais na cidade moderna, como o zonamento funcional. O plano de Garnier apresenta uma organização clara: a cidade é dividida em áreas distintas, com destaque para o setor residencial, que é atravessado por uma via central e estruturado em quarteirões regulares de 150 x 30 metros. Esses quarteirões são subdivididos em lotes de 15 metros, cada um ocupado por casas geminadas de dois pisos, todas com um pequeno jardim à frente. Este espaço é fragmentado por áreas verdes públicas, mas mantém o alinhamento de ruas e edifícios, respeitando a direção dos eixos viários. A organização urbana é definida pela arquitetura, com os edifícios a moldarem o ambiente urbano. Garnier articula as relações entre traçado, ruas, lotes e edifícios, mostrando como o modelo pode ser aplicado na prática, enfrentando os desafios político-administrativos, técnicos e sociais do século XX.

Benévolo (1981) destaca as mudanças que a Revolução Industrial trouxe à forma urbana, exemplificando com a indústria têxtil. As inovações, como as novas máquinas de fiação movidas inicialmente por energia hidráulica e, posteriormente, a vapor, transformaram

profundamente o modo de operação dessa indústria. “A indústria têxtil tinha, portanto, de abandonar a antiga organização dispersa e concentrar-se em grandes oficinas onde pudesse dispor da necessária força motriz, primeiro próximo dos cursos de água e depois das minas de carvão, necessárias para alimentar a máquina” (Benévolo, 1981, pp.15-18).

Segundo Benévolo (1981) e Carvalho (2003), com a expansão das cidades durante a Revolução Industrial, as famílias que migravam do campo para os centros industriais necessitavam de alojamento, como referido anteriormente, o que levou à rápida proliferação de novas construções na periferia. Esses novos bairros e subúrbios, que surgiram em torno dos núcleos urbanos originais, formaram extensas áreas muitas vezes sem planeamento adequado. Isso resultou na criação de zonas residenciais e industriais que coexistiam, gerando um tecido urbano misto, frequentemente degradado e hostil.

O subúrbio gerou a proliferação e extensão do solo construído com modificação dos modelos espaciais e urbanísticos. A rua passa a ser um mero percurso. A «praça» deixa de ser um espaço reservado ao encontro, à vida social e, pela falta de utilização, transforma-se num simples largo. O quarteirão é abandonado, enquanto a baixa densidade e a casa unifamiliar se revelam sem força nem estrutura para constituir verdadeiro «espaço urbano». A arborização e a vegetação substituem as relações do edificado com o espaço urbano. A caracterização cuidada do espaço colectivo é substituído pela qualificação do espaço privado. O edifício vai situar-se no meio do lote. É individualizado e envolvido por jardins e deixa de contactar directamente com a rua. A membrana de separação do espaço público com o espaço privado deixa de ser a fachada do edifício e passa a ser a vedação do lote, o muro. Numa primeira fase, o lote mantém a sua individualidade como espaço privado que recebe um edifício. Numa fase posterior, já no século XX, com a desprivatização do solo, o próprio lote tenderá a desaparecer, pela implantação livre de edifícios no terreno. (Lamas, 2010, pp.206-208)

A convivência próxima entre habitações e edifícios industriais agravou os problemas de insalubridade, especialmente em áreas densamente povoadas, onde as carências higiénicas, que no campo eram toleráveis, se tornaram insuportáveis na cidade. A falta de infraestruturas adequadas era aparente, contribuindo para um ambiente de crise social. Segundo Carvalho (2003), esses problemas de salubridade e sociais impulsionaram novas propostas para a reorganização do território. A cidade industrial representava uma realidade inédita, que surgiu num curto espaço de tempo e impactou profundamente a

sociedade, a economia e o urbanismo embora esta não tivesse, à época, um sistema eficaz para controlar o seu crescimento desordenado.

Segundo Lamas (2010) e Benévolo (1981), na cidade industrial, o desequilíbrio entre a oferta e a procura de habitação favorece a prevalência dos interesses económicos sobre o planeamento urbano. O processo de loteamento e construção torna-se cada vez mais desvinculado da arte urbana e da arquitetura, reduzindo-se a simples mecanismos para preparar o terreno para investimento e edificação. A especulação imobiliária revela-se, desde o início, incompatível com o desenho urbano planeado. “É neste período que surgem grandes extensões de loteamentos que repetem quadrículas até à exaustão, sem preocupações urbanísticas ou estéticas (...), produzindo um tecido habitacional monótono, de extensas ruas, desprovido de intencionalidade estética” (Lamas, 2010, p.208).

Por fim, Benévolo (1981) escreve sobre a velocidade dos tempos da cidade, mencionando como a “cidade antiga mudava assim tão lentamente que podia a qualquer momento considerar-se imutável por tempo indefinido. Conceber uma praça, um quarteirão ou uma cidade inteira significava impor-lhe, de uma vez para sempre uma forma arquitectónica precisa, dotada de margens” (Benévolo, 1981, p.24), mas que devido as novas alterações da forma da cidade, está já não é assim. O autor menciona que “à medida que aumenta a velocidade das transformações, enquanto a cultura liberal destrói a confiança na iniciativa autoritária, da qual depende a possibilidade de levar a cabo, com coerência, este tipo de operação” (Ibidem), assinalando como, a partir de então, a capacidade de atuar de forma duradoura e coerente diminui, resultando numa cidade em constante transformação e marcada por uma menor integração dos seus elementos. Benévolo destaca assim a transição de um urbanismo estável para um cenário de incerteza. A cidade industrial já não é desenhada num todo, mas sim por partes que crescem sem planeamento. A confiança em projetos urbanísticos rígidos e autoritários foi substituída por uma abordagem mais flexível e aberta, refletindo a complexidade e a velocidade das novas realidades urbanas.

Cidade moderna

O urbanismo foi profundamente marcado pelas dinâmicas de industrialização, crescimento populacional e modernização. As cidades cresceram rapidamente, integrando novos bairros e zonas industriais, o que trouxe desafios na integração de infraestruturas e serviços. O planeamento urbano foi muitas vezes condicionado pela pressão para acomodar o rápido crescimento demográfico e o aumento da circulação automóvel, resultando em traçados mais abertos, com avenidas largas e espaços destinados ao transporte motorizado. A cidade moderna surge em resposta aos problemas urbanos da era industrial e tem a sua concretização mais notória nas expansões periféricas do pós-II Guerra Mundial. A forma urbana é fortemente influenciada pelos conceitos utópicos da arquitetura moderna, desenvolvidos a partir da Carta de Atenas (1933) e dos debates promovidos pelos CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna).

Segundo Lamas (2010), a Carta de Atenas propôs uma organização funcional da cidade, baseada na separação entre habitação, lazer, trabalho, circulação e património histórico. A cidade seria estruturada em células habitacionais, formando bairros que, por sua vez, comporiam o tecido urbano. Uma característica fundamental desta organização era a independência dos edifícios em relação à rede viária e a integração de espaços verdes coletivos. A ideia central desta proposta funcionalista visava otimizar o espaço urbano e responder às necessidades habitacionais, principalmente através da construção em altura. No entanto, o modelo foi criticado por ser simplificado e por, em muitos casos, fomentar especulação imobiliária. Ainda segundo o autor, os CIAM foram criados para discutir e promover novas ideias sobre arquitetura e urbanismo, e tornou-se um dos principais fóruns de debate sobre os problemas urbanos do século XX, especialmente na era pós-industrial. A importância dos CIAM reside, sobretudo, na sistematização de princípios urbanísticos que moldaram o pensamento moderno sobre a cidade. As suas conferências, que se estenderam de 1928 a 1959, abordaram questões fundamentais como o alojamento, o planeamento urbano e a necessidade de satisfazer as necessidades emocionais e materiais das populações. Os CIAM foram pioneiros na introdução do conceito de funcionalismo urbano, amplamente difundido através da Carta de Atenas. Esta abordagem influenciou diretamente o desenvolvimento de cidades modernas, com a rápida expansão das periferias urbanas, que seguiam um modelo de zonamento funcional, fragmentando a cidade em diferentes áreas com funções específicas. O impacto do CIAM e dos seus princípios foi decisivo na urbanização do século XX, promovendo uma nova forma de

pensar a cidade como um sistema organizado, com ênfase na racionalidade, na eficiência e na melhoria das condições de vida urbanas. No entanto, a primeira fase, os CIAM foram alvos de críticas, particularmente pela sua aplicação rígida e pela falta de sensibilidade às dinâmicas sociais e culturais das cidades.

De acordo com Lamas (2010), os arquitetos modernos rejeitaram os bairros tradicionais e as ruas, propondo novos elementos como torres, blocos e bandas, e segmentando as funções urbanas em zonas rígidas, o que resultou numa perda de integração espacial entre os elementos da cidade. A "cidade moderna" desenvolveu-se recusando a "cidade tradicional", abandonando completamente a sua morfologia histórica. Lynch ainda menciona que, em relação a cidade moderna:

A elevação, a distância, as barreiras, o acesso, a grandeza, o estilo, a regularidade, a hierarquia e até mesmo os nomes e a instituição dos locais confirmam o poder dominante. As sociedades modernas também são marcadas por grandes desigualdades no controlo do espaço desfrutado pelas diferentes classes. Deste modo, uma avaliação significativa de qualquer aglomerado populacional é uma análise dos locais controlados pelos vários grupos sociais. O reverso deste fenómeno é o papel persistente das áreas periféricas na história - regiões de controlo reduzido, onde pequenos grupos conseguem manter a sua independência e onde as forças de mudança e de resistência se podem refugiar. As revoltas são planeadas nas montanhas, nos desertos e nas grandes áreas das florestas. (Lynch, 2007, p.205)

Segundo Benévolo (1977), a cidade moderna diferiu da cidade tradicional, com a arquitetura e o urbanismo focando numa visão mais científica e funcional. O principal objetivo era a eficiência na organização espacial, tanto em termos de uso quanto de acessibilidade, onde a separação clara entre o espaço privado e o público se tornou uma marca fundamental. De acordo com o autor, na nova abordagem urbanística, a fronteira entre os interesses públicos e privados localiza-se na divisão entre os blocos de edifícios e as áreas comuns necessárias para o seu funcionamento. Essa separação, clara e estruturada, faz com que tanto os espaços privados quanto os públicos se tornem mais uniformes. A individualidade dos edifícios passa a ser substituída por uma uniformidade resultante do uso de lotes de tamanho equivalente, e a diversidade dos espaços públicos tradicionais acaba por se transformar numa sucessão de áreas vazias, conectadas de forma constante aos edifícios construídos.

Dois períodos distintos são destacados por Lamas (2010):

O período “Heroico” (entre as duas guerras): Os arquitetos modernos, como Le Corbusier, estavam convencidos de que as soluções do passado eram inadequadas para os desafios do século XX. Eles introduziram novas tipologias, como as torres e blocos, e reorganizaram a cidade em zonas funcionais, baseando-se em princípios de higienismo e racionalidade.

Após o período de reconstrução Pós-Guerra: O grande volume de construção de habitação e infraestrutura nesse período adotou os princípios modernos. No entanto, a "urbanística operacional" que surgiu nesta fase, preocupada com eficiência e quantidade, degradou a qualidade das cidades, levando a críticas pela sua monotonia e falta de sentido estético. “Uma queixa comum acerca da cidade moderna é que é opaca, é impessoal, tem falta de proximidade. Todavia, motivos de privacidade, de pudor e de controlo podem levar-nos a manter essa opacidade.” (Lynch, 2007, p134).

Conforme Benévolo (1977), a forma urbana da cidade moderna foi profundamente influenciada por essa segmentação funcional. Na fase seguinte do CIAM, as ruas deixaram de ser apenas espaços de circulação para também desempenharem o papel de organizadoras da vida urbana, enquanto os cruzamentos de ruas passaram a formar praças ou largos de menor complexidade do que os de épocas anteriores. A malha urbana tornou-se mais densa, com um traçado rigoroso e geométrico, o que conferia um aspeto mais racionalizado e previsível ao espaço urbano.

Lamas (2010) critica o zonamento funcional moderno por segmentar rigidamente as funções urbanas (habitação, trabalho, lazer e circulação), o que acabou por fragmentar as cidades. Ao separar essas funções, perdeu-se a integração característica das cidades tradicionais, resultando em áreas monofuncionais que carecem de vitalidade e diversidade, como bairros exclusivamente residenciais. Além disso, o zonamento contribuiu para a desarticulação dos sistemas urbanos, tornando ruas, edifícios e espaços públicos elementos isolados, sem relação entre si. Isso gerou cidades mais “monótonas” e socialmente segregadas, afastando-se da complexidade urbana anterior. Por fim, o autor aponta que a cidade moderna trouxe à tona debates ideológicos, especialmente relacionados com o uso do solo, onde a abolição do espaço privado e a criação de grandes áreas públicas refletiam uma visão política e social ligada a ideais socialistas, particularmente nos círculos europeus e alemães. Esta abordagem transformou a forma

urbana, afastando-a dos modelos tradicionais e consolidou um novo paradigma arquitetónico que, com o tempo, foi criticado pela sua alienação em relação à vivência urbana e ao ambiente social.

De acordo com o mencionado por Lamas (2010), a cidade moderna tem as suas unidades de composição fortemente influenciadas pela questão da habitação, que emergiu como o principal desafio para a arquitetura e o urbanismo no período entre as duas guerras mundiais, intensificando-se após 1945. A reconstrução e o desenvolvimento de grandes aglomerados urbanos, sobretudo na Europa do pós-guerra, demandaram a criação de novas soluções tipológicas e morfológicas para o alojamento, colocando esta questão no centro das preocupações urbanísticas. Neste cenário, a célula habitacional passou a ser o elemento fundamental na organização da cidade. Ao contrário da cidade tradicional, onde o lote e o quarteirão determinavam a forma urbana, a cidade moderna estrutura-se a partir da agregação de unidades de alojamento que, ao serem agrupadas, formam edifícios, e estes, por sua vez, configuram bairros. Este processo hierárquico de composição define a morfologia urbana moderna, com uma lógica baseada na maximização da eficiência espacial e na minimização de custos. Através de experiências realizadas em diferentes partes da Europa, como as *siedlungen* alemãs e as cidades-jardim, foram introduzidas novas tipologias de habitação coletiva, como os edifícios em bloco, torres e complexos residenciais. Estas soluções visavam não só resolver os problemas de habitação para as classes menos favorecidas, mas também garantir condições de salubridade e higiene adequadas, elementos essenciais na cidade moderna. O autor menciona também que o debate em torno da morfologia urbana moderna trouxe a questão da dimensão máxima da cidade, sendo discutida a escala ideal para garantir uma vida coletiva saudável e bem estruturada. Esta preocupação com a escala urbana, que já existia desde a Revolução Industrial, foi expressa tanto nas experiências utópicas de comunidades auto-suficientes quanto nos modelos de cidades industriais e cidades-jardim.

De acordo com Lamas (2010) e Benévolo (1977), Le Corbusier foi um dos principais teóricos do movimento moderno, elaborando novos modelos de cidade que influenciaram significativamente a prática urbanística. O seu conceito de "rue-corridor" é um exemplo claro disso, com ruas largas e retilíneas, ao longo das quais surgiam edifícios monumentais. Estas ruas, projetadas para o fluxo eficiente de veículos e pedestres, trouxeram um novo ritmo para a vida urbana. A cidade era estruturada de forma a priorizar eixos viários e o tráfego automóvel, uma novidade para o período. As praças, que

tradicionalmente desempenhavam o papel de ponto central e lugar de encontro da comunidade, perderam essa função na cidade moderna. Elas passaram a ser vistas mais como locais de passagem do que espaços de interação e convivência. Apenas aquelas onde ocorriam atividades específicas, como exposições, mantinham alguma relevância social, o que transformou a praça em um elemento mais utilitário do que simbólico. Neste conceito, a habitação foi vista como o elemento primordial da organização urbana. Le Corbusier defendia que a cidade deveria ser projetada em torno das necessidades de habitação, com a vida dos cidadãos centrada no lar, no trabalho, no lazer e na circulação. A cidade seria assim, uma estrutura organizada para proporcionar o bem-estar dos seus habitantes. Os edifícios residenciais eram projetados em altura, separados por distâncias calculadas para garantir boa ventilação e iluminação, com atenção à orientação solar. Essa verticalização não visava a densidade habitacional máxima, mas uma ocupação mais espaçada e harmoniosa, permitindo que os espaços entre os edifícios fossem usados como áreas verdes e espaços de lazer. Os edifícios públicos, como escolas e centros desportivos, eram planeados de maneira independente das zonas habitacionais, mantendo-se separados, reforçando a segmentação funcional que caracterizava o urbanismo moderno. A cidade era, portanto, dividida em zonas funcionais que garantiam que cada aspeto da vida urbana estivesse devidamente organizado e distante o suficiente dos outros para evitar conflitos de uso.

Em suma, o urbanismo moderno, liderado por figuras como Le Corbusier, transformou radicalmente a forma urbana. A separação funcional e a homogeneidade espacial tornaram-se os princípios fundamentais na criação de cidades mais eficientes e organizadas. No entanto, essa organização muitas vezes sacrificou a complexidade e a diversidade que caracterizavam as cidades tradicionais. As praças e as ruas perderam o seu papel de centro social, e a vida pública migrou para outros espaços mais controlados e especializados.

No presente capítulo, será descrita a abordagem metodológica adotada para a análise das seis cidades selecionadas como casos de estudo: Almeida, Castelo de Vide, Mértola, Óbidos, Sabugal e Valença. Serão apresentados os critérios que guiaram a escolha destas cidades, bem como os métodos utilizados para a sua análise, com especial foco nos tópicos escolhidos e nos seus parâmetros. Este capítulo servirá para apresentar a estrutura que permitiu tanto a análise individual de cada cidade como a subsequente comparação e síntese dos dados recolhidos.

CAPÍTULO 3

METODOLOGIA

3.1. Critérios de Seleção dos Casos de Estudo

A escolha das cidades para o desenvolvimento deste trabalho não foi feita de modo arbitrário, tendo sido orientada de modo a possibilitar uma análise comparativa e a identificação de padrões comuns no processo de evolução urbana. A comparação entre cidades com dimensões similares e uma morfologia urbana contida permitiu desenvolver conclusões sobre as suas dinâmicas de evolução, de modo a poder ser verificado em posteriores trabalhos de investigação se, em contextos similares, existem equivalentes transformações do urbano em Portugal. De forma a selecionar os casos de estudo foram então definidos um conjunto de critérios que visaram garantir uma análise ajustada as cidades médias nacionais. A metodologia de escolha das cidades teve em conta um conjunto de parâmetros idênticos entre as mesmas, mas que não fossem demasiado restritivos, de modo a incluir casos de estudo distintos, ou seja, embora partilhando um conjunto de características, tivessem diferenças relevantes entre eles. A escolha foi, assim, fundamentada nos seguintes critérios principais:

3.1.1. Presença de Património Histórico Significativo

Como primeiro critério houve o intuito de escolher apenas cidades com património histórico que ainda desempenhasse um papel central na organização do tecido urbano, de modo a permitir comparar diferentes fases da sua expansão ao longo do tempo. Assim, espera-se identificar as diferenças entre as morfologias e os tempos, e ter elementos de comparação com bases idênticas, relativamente às várias cidades selecionadas. É expectável que esta presença permita estudar como a expansão e a modernização das cidades se relacionam com a preservação e a integração da área urbana destes elementos históricos. Com base neste critério foi então feita a seleção inicial a partir da lista de cidades com castelos e muralhas de Portugal elaborada por Luís Miguel Correia (2007). (Figura 1)



Figura 1: Castelos de Portugal Fonte: Castelos em Portugal Retrato do seu perfil arquitectónico [1509-1949]

3.1.2. Dimensão das Cidades

O segundo critério de seleção consistia na análise da dimensão das cidades já identificadas, tanto a nível populacional, com base nos censos de 2021 consultados no INE ¹, como a nível do tecido urbano. Da lista das várias cidades inicialmente selecionadas, verificou-se que muitas tinham um número de habitantes consideravelmente diferentes em correlação com o tamanho físico das mesmas, ou seja,

¹ No caso das freguesias que se uniram foram utilizados os censos de 2011 de forma a obter os valores individuais desejados. A cidade de Castelo de Vide está localizada em três freguesias, Santa Maria da Devesa, São João Baptista e Santiago Maior, pelo que foi considerada a soma da população das três, visto que não existe muito mais edificado no resto das mesmas. No caso de Óbidos, a cidade está localizada em duas freguesias, Santa Maria e São Pedro, pelo que igualmente foi considerada a soma da população de ambas.

estes dois parâmetros não se relacionavam diretamente. Por esse motivo os dois aspetos foram considerados conjuntamente, tendo a maioria das selecionadas uma população aproximada de 3000 habitantes e o tecido urbano contido dentro de um diâmetro de 2000 metros; esta relação foi tomada para definir as “cidades médias” de referência no contexto deste trabalho, tal implicando um equilíbrio entre urbanização e gestão de espaço. Esta dimensão permitiu observar processos de crescimento urbano e de transformação que são mais controlados em termos de escala e, ainda assim, pudessem ser suficientemente significativos para permitir generalizações sobre a evolução urbana das cidades médias em Portugal.

3.1.3. Morfologia Contida

O terceiro critério, já brevemente referido, foi baseado na morfologia urbana, tendo sido selecionadas cidades com uma morfologia relativamente contida, de modo a poderem ser analisadas sob princípios equivalentes, como um conjunto. Isto significa que, embora tenham crescido e se expandido ao longo do tempo, mantêm uma estrutura urbana delimitável, que permite traçar claramente o seu perímetro, as fases de crescimento e as principais transformações morfológicas que ocorreram ao longo do tempo, bem como o modo como estas interagem. Este aspeto foi crucial para analisar as mudanças de maneira clara e objetiva, facilitando a identificação de padrões e a comparação entre diferentes períodos históricos e dinâmicas urbanas de evolução do tecido.

3.1.4. Os Tempos das Cidades

Por fim, o último critério de seleção das cidades foi a presença de distintas morfologias associadas a distintos tempos de evolução, de modo a permitir a comparação entre os mesmos. Assim, garantiu-se que as aglomerações escolhidas tivessem elementos, na sua estrutura e na sua morfologia, que permitissem identificar as suas várias fases de crescimento e as respetivas transformações urbanas, de forma a recolher correlações e diferenças entre elas e concluir sobre as dinâmicas dessa evolução.

Em suma, com este conjunto de quatro critérios pretendeu-se garantir a coerência na escolha das cidades, e assim possibilitar o desenvolvimento do trabalho de análise comparativa proposto.

3.2. Análise dos Casos de Estudo

A análise dos casos de estudo das seis cidades portuguesas seleccionadas foi conduzida de maneira sistemática e detalhada, com o objetivo de entender as diferentes fases de evolução urbana e as suas transformações significativas, em relação ao conjunto de ideias reunidas no enquadramento teórico. Foi, pois, definida uma abordagem metodológica, estruturada em duas etapas: uma primeira focada na análise individual aprofundada de cada cidade, descrevendo cada um dos casos de estudo em resposta a um conjunto de tópicos previamente determinado, e uma segunda etapa focada na análise comparativa geral dos seus casos de estudo, de forma a sintetizar as informações recolhidas em todos eles.

Este método de estudo aplicado a cada uma das cidades, de forma independente, pretendeu, utilizando uma estrutura padronizada, garantir a coerência e a comparabilidade dos resultados. Esta abordagem permitiu a identificação de padrões comuns e de variações significativas, que foram exploradas na análise comparativa subsequente. Os tópicos a seguir elencados, nomeadamente, o Contexto, a Evolução e estrutura urbana, a Morfologia urbana, as Vias de comunicação, Elementos organizadores do urbano e as Características dos Elementos da Malha, descrevem os procedimentos e critérios metodológicos que guiaram as análises individuais.

A análise das cidades foi estruturada em três escalas distintas: macro, meso e micro, permitindo uma abordagem abrangente e detalhada das dinâmicas urbanas. Para todos os casos de estudo faremos a análise nas duas primeiras escalas, e em alguns dos casos de estudo seleccionados faremos, uma análise mais aproximada, a uma escala menor, para observar mais em detalhe, as características dos elementos da malha.

1. Escala Macro

Nesta primeira dimensão os tópicos estudados são a Evolução e estrutura urbana, Morfologia urbana, e Vias de comunicação. A análise macro foca os aspetos amplos e estruturais que moldam a cidade como um todo, incluindo a estrutura do urbano, a rede viária principal e a forma do tecido. Esta escala permite entender como os grandes processos de transformação urbana impactam a organização espacial e funcional da cidade.

2. Escala Meso

Aqui, a atenção volta-se para os Elementos organizadores do urbano, como praças, igrejas, zonas comerciais, etc. Esta escala meso foca a importância desses elementos na articulação dos espaços urbanos, influenciando tanto o funcionamento quanto a percepção do ambiente construído. Esses elementos podem desempenhar um papel crucial na organização do tecido urbano e na definição de áreas de centralidade e uso específico dentro da cidade.

3. Escala Micro

Por fim, na análise em escala micro, foram estudadas as “Características dos elementos da malha urbana”, tal exigindo um maior nível de detalhe focado nos elementos específicos que compõem a malha urbana, como o desenho das ruas e praças, entre outros. A escala micro permite uma compreensão mais aproximada de como as ruas são vividas.

Esta divisão em escalas permite uma análise multinível das cidades, de forma a identificar os elementos principais que organizam os vários tempos em diferentes camadas da estrutura urbana, ao mesmo tempo que se exploram as inter-relações entre eles.

3.2.1. Contexto

Para fornecer uma compreensão profunda e abrangente de cada cidade média analisada, cada um dos subcapítulos começou com uma avaliação detalhada do respetivo contexto. Este serviu como base essencial sobre a qual todas as outras análises foram construídas, tendo em conta os antecedentes da cidade. Ao explorar a história e a geografia de cada uma delas, estabeleceu-se um quadro referencial que pretendeu esclarecer como as mesmas se desenvolveram até à maneira que as observamos hoje.

Esta análise incluiu a identificação dos factos históricos, como eventos significativos no decorrer do desenvolvimento da cidade, que influenciaram o seu crescimento e transformação ao longo do tempo, assim como uma breve apresentação da sua fundação, podendo esta envolver a presença de assentamentos anteriores que levaram à sua criação.

Quanto à análise geográfica, esta foi realizada através da elaboração de mapas topográficos, para entender como a sua localização influenciou o seu desenvolvimento urbano. Foram detalhadas várias características, nomeadamente, a presença de rios,

montanhas, planícies ou costas, assim como as cotas do terreno. A análise referiu a forma como estes elementos naturais influenciaram a expansão e a organização espacial das cidades. As que se desenvolveram em áreas montanhosas apresentavam desafios e benefícios únicos para o crescimento urbano, enquanto outras, em planícies, tinham maior facilidade para expansão e menos restrições na forma.

A compreensão dos contextos histórico e geográfico foi assim fundamental para a análise dos restantes tópicos, anteriormente mencionados. Esse contexto fornece a base necessária para explorar a evolução urbana, a morfologia, as vias de comunicação e as estruturas organizadoras de cada cidade. Ao estabelecer um quadro claro do passado e das condições geográficas de cada caso de estudo, pudemos entender melhor as razões subjacentes às atuais configurações do tecido urbano e às suas dinâmicas de crescimento. Este entendimento contextual foi crucial para identificar padrões comuns e variações sobre o desenvolvimento urbano nas cidades médias de Portugal.

Foram utilizadas, de modo a desenvolver o “Contexto”, um conjunto de fontes de informação padrão, baseadas nos *websites* Monumentos.pt, em particular SIPA, e Fortalezas.org, no sentido de relatar a linha cronológica das cidades de forma coerente. Consideraram-se ainda outras fontes bibliográficas como teses, artigos e outros *websites* de forma a complementar a informação sobre este tópico.

3.2.2. Evolução e Estrutura Urbana

Para compreender as transformações das cidades estudadas foi essencial traçar a evolução urbana através da análise das várias fases de transformação morfológica evidentes na malha, a qual forneceu uma visão abrangente de como as cidades expandiram os seus limites, integraram novos bairros e se transformaram ao longo do tempo, influenciadas pelo seu contexto histórico e geográfico. A evolução foi examinada em cada cidade, enfatizando a identificação de “tempos” distintos e o impacto dessas mudanças na configuração atual das mesmas.

Partiu-se da forma atual da cidade e da identificação dos “tempos” que ainda fossem visíveis através da malha urbana, demarcando, desse modo, zonas com características morfológicas distintas. Com a identificação desses “tempos” foi possível fazer um mapeamento cronológico da evolução da cidade, o qual pôde ser apoiado em informações recolhidas no tópico do contexto, como expansões particulares relatadas, ou direções do crescimento da mesma. Assim, as mudanças identificadas na estrutura urbana, associadas

a diferentes períodos históricos, serviram de apoio para fracionar a análise morfológica da malha e permitir a comparação entre elas. Depois, para cada zona morfológica específica, percebeu-se como as características distintivas do período contribuíram para a configuração atual da mesma, incluindo a incorporação de novos bairros e áreas.

A análise incluiu a descrição do tipo de malha urbana predominante em cada fase (um traçado ortogonal, uma malha irregular, ou outras configurações urbanas). Foram identificadas as estruturas que definiam cada tipo de malha, foi feito o mapeamento das mesmas em relação à forma como estas zonas se desenvolveram e o tipo de povoamento que as geraram como, por exemplo, linear, reticular, disperso, entre outros. Em paralelo com a análise do contexto, foi estudado o modo como esses diferentes tipos de malha se adaptaram ao terreno e influenciaram a forma como a cidade cresceu e se organizou.

A evolução urbana das cidades nesta dissertação é dividida em quatro períodos históricos distintos: Idade Medieval, Idade Moderna, Idade Contemporânea Pré-Anos 70 e Idade Contemporânea Pós-Anos 70. Esta divisão cronológica foi escolhida para refletir as principais transformações urbanas ocorridas ao longo da história, em Portugal, permitindo uma compreensão detalhada das mudanças nas dinâmicas urbanas e arquitetónicas.

1. Idade Medieval (de 476 até 1453)

Este período é marcado pela formação das cidades medievais, caracterizadas por estruturas defensivas, como muralhas, e uma organização espacial que refletia as necessidades de segurança e controle, com ruas estreitas e um núcleo central em torno de um ponto de referência, como uma igreja ou um mercado.

2. Idade Moderna (de 1453 até 1789)

Com o Renascimento e o Barroco, as cidades começaram a transformarem-se, incorporando novos elementos como praças e eixos viários mais amplos e retilíneos. A urbanização nesta época refletia as mudanças sociais, económicas e culturais, influenciando diretamente a forma urbana surgindo este período como um momento de transição entre o medieval e o contemporâneo.

3. Idade Contemporânea Pré-Anos 1970 (de 1789 até aos anos 1970)

Este período abrange a Revolução Industrial e a expansão urbana subsequente. No entanto, a análise identificou, através da consulta das cartas militares, que nas cidades

selecionadas houve uma estagnação no crescimento urbano até aos anos 70 do século XX, com poucas ou nenhuma expansão significativa das cidades, assim confirmando o mencionado anteriormente por Merlin e Choay (2010), citado subcapítulo Síntese conceptual, no tópico urbanismo, tendo sido este um dos motivos para criar a divisão do período contemporâneo.

4. Idade Contemporânea Pós-Anos 1970 (Anos 1970 até à atualidade)

A divisão da Idade Contemporânea em dois períodos reflete também a importância do ano de 1974 em Portugal, quando ocorreu a Revolução de 25 de Abril, que pôs fim à ditadura e marcou o início de um novo período no desenvolvimento urbano no nosso país. Esta periodização é também uma forma de justificar a importância do automóvel e as transformações consequentes da cidade.

Em suma, esta divisão cronológica permite capturar as diferentes fases de evolução urbana e suas respectivas influências históricas, oferecendo uma visão abrangente e contextualizada do desenvolvimento das cidades médias em Portugal.

Em termos metodológicos, foram utilizadas várias cartas militares (CIGeoE, Série M888 - 1:25000: 183, 335, 558, 338, 226, 2), das cidades para ter a compreensão da evolução do período contemporâneo. Para o estudo do período medieval e do período moderno foram identificados outros registos, quando existentes, como por exemplo: PP, PU, PERU, ARU, entre outros. De forma a determinar estas zonas foram também consideradas as características do tecido e foi feito uso de dados como as datas das igrejas, para associar e confirmar o período de cada zona. Algumas destas datas foram obtidas através da pesquisa de campo, graças aos painéis informativos que os municípios exibem junto aos edifícios património das cidades. Outras datas foram conseguidas através da pesquisa bibliográfica, nomeadamente, através do *website* Monumentos.pt. A este respeito queremos salvaguardar que as zonas identificadas são fruto de interpretação e por isso é aproximação aos vários períodos considerando a falta de documentação rigorosa pré-período contemporâneo. Ainda, a delimitação destas zonas não é restrita, no sentido em que podem conter edifícios de outros períodos, introduzidos nelas a posteriori. Contudo, a grande maioria do edificado das zonas está associada ao seu período.

3.2.3. Morfologia Urbana

Concluída a identificação das zonas dos “tempos” das cidades, foi depois estudada a sua morfologia, a qual incluiu a análise do *layout* dos quarteirões, a distribuição dos espaços públicos e privados e a escala do tecido urbano. Esse estudo permitiu entender como a conjugação desses vários elementos contribuiu para a identidade urbana de cada cidade e como a configuração da malha influenciou a percepção e a funcionalidade desse espaço. Foi possível identificar as prioridades, estrutura e organização do edificado e o modo como este se desenvolveu. A análise da morfologia foi realizada através de mapeamento e estudo das características físicas e estruturais das cidades, com o recurso a ferramentas SIG para visualizar e estudar as respetivas malhas e tecidos urbanos.

Os mapas foram desenhados a preto e branco, demarcando-se todo o espaço privado a negro, de forma a simplificar a representação da malha e a sua leitura, facilitando assim a observação da mesma. A análise concentrou-se na variação da escala da malha entre diferentes zonas e áreas funcionais da cidade. Isso incluiu o estudo da densidade edificada e a sua dimensão, bem como, o modo de adaptação desses elementos à malha existente. Foi possível identificar as diferenças entre as malhas e perceber a forma que a cidade adquiriu, atendendo às zonas dos “tempos” e às estruturas analisadas.

Com o auxílio destes mapas também se observaram as relações da malha medieval, moderna e contemporânea, dando realce a certas zonas da cidade que se destacam pelas suas características, como áreas residenciais, áreas comerciais e industriais, entre outras. A análise focou-se, também, nos espaços de transição entre as diferentes malhas. A comparação das zonas ajudou a entender como as necessidades e as prioridades urbanas mudaram ao longo do tempo e como essas mudanças se refletiram na forma urbana.

Para além da observação do espaço privado, estes mapas também permitiram analisar os espaços que os interligam, mostrando outro elemento de comparação entre todas as cidades que foi relevante para a forma como estas são vividas. A distribuição espacial das funções residencial, comercial e industrial na cidade atual foi explorada para entender como diferentes áreas da cidade desempenham papéis específicos na sua organização e funcionamento, assim como, o modo como estes afetam a malha urbana.

Em termos gráficos, são referidos como elementos as manchas pretas, que foram criadas nos vários mapas da morfologia urbana. Estes elementos podem ser associados aos vários quarteirões, mas não são assim denominados pois algumas das manchas, nomeadamente

uma parte das presentes nos perímetros dos mapas, não se podem considerar como tais por não serem fechados por ruas, ou serem apenas edificações separadas dos conjuntos principais. De forma a manter uma identificação coerente destes elementos, foram consideradas as divisões entre o espaço público / privado, não tendo sido marcados os campos que circundam as várias cidades.

3.2.4. Vias de Comunicação

Foi examinada a rede de vias de comunicação que interferem no modo como a cidade opera, e motivaram, ou não, novos tempos e novas velocidades, que anteriormente não estavam presentes. Foi também identificado de que forma o tecido novo evoluiu e a relação da sua localização em relação à rede existente. Neste tópico foi observada a maneira como a rede viária influenciou a morfologia urbana e conecta as cidades com o exterior. Além disso, foi estudada a evolução dessa rede tendo em conta que ela impactou a velocidade de conexão e a adaptação às novas demandas urbanas. Adicionalmente, foi analisado como as ruas e os nós viários influenciam a conectividade interna e externa e o impacto que gera na malha urbana, a relação entre a velocidade de circulação e a organização espacial da cidade.

A rede viária foi dividida e categorizada de acordo com a importância das vias na malha urbana da cidade. Foi estudada a evolução da conectividade por ela gerada ao longo do tempo, e as suas consequências na morfologia, tendo em conta o papel das vias de comunicação na mobilidade e acessibilidade urbana. Já no caso dos nós viários estes foram classificados de duas formas: de conexão ou de distribuição. Os nós de conexão são referidos como pontos que estabelecem a conectividade entre segmentos de vias de maior capacidade, como autoestradas ou estradas nacionais. No caso dos nós de distribuição, estes desempenham um papel complementar, sendo responsáveis por desviar o tráfego das vias principais para vias secundárias. Estes nós permitem o escoamento do trânsito em direções distintas, ligando as áreas urbanas e comerciais aos eixos centrais.

3.2.5. Elementos Organizadores do Urbano

Desde tempos remotos até aos nossos dias, sempre existiram elementos organizadores do edificado que nele se destacam por constituírem sua referência e determinarem ruturas ou composições excepcionais nesse conjunto, desde espaços de comércio a espaços de culto, ou a muralha de uma cidade que a contém. Estes espaços podem ter uso prático, simbólico ou religioso, dependendo das vivências e da importância que a população de um determinado tempo lhes atribuía. Assim, tendo por base esse conhecimento, neste tópico foram identificados os elementos com relevância na cidade e com influência na sua configuração, como praças, parques, eixos viários, zonas comerciais e ainda, alguns dos edifícios de acordo com as suas funções; será feita a análise sobre se estes organizam ou não a cidade desenvolvida à sua volta.

Edifícios religiosos, como igrejas, foram analisados em relação à sua importância histórica e contemporânea na organização urbana. Esses espaços muitas vezes servem como pontos de referência simbólicos e funcionais, influenciando a implantação da edificação à sua volta. Estruturas defensivas, como muralhas e fortes, que historicamente protegeram as cidades e as continham, foram analisadas tendo em conta o modo como influenciaram a forma urbana e a evolução da cidade. Essas estruturas frequentemente delimitam áreas específicas criando uma divisão entre a malha interior e a malha exterior, pelo que a relação entre as duas foi igualmente considerada no estudo feito. Para além destes elementos, foram também considerados os seguintes: fontes, áreas desportivas, zonas industriais, cemitérios, superfícies comerciais, unidades de saúde, escolas e serviços. É também de mencionar que apenas foram considerados os edifícios especificamente desenvolvidos para a sua função, e não edifícios adaptados para alojar serviços, posteriormente ao tecido ter sido concebido.

Em síntese, foi avaliado como esses elementos organizadores influenciaram o funcionamento e a composição da malha, como ordenam o tecido e como alteraram a estrutura envolvente.

3.2.6. Características dos Elementos da Malha

Na fase de estudo à escala micro, este subtema pretendeu aproximar o leitor da rua de forma a se perceber como a cidade é vivida, suplementando a análise anteriormente realizada. Será descrito o carácter dos elementos do tecido urbano e a configuração dos lotes e das ruas. Esse estudo detalhado ajudará a entender a complexidade e a diversidade das cidades médias seleccionadas. Ocorrerá também a identificação de outras características da cidade, como por exemplo, tipologias, frentes, dimensões dos edifícios e o respetivo papel da rua na mesma. Foram ainda estudados, em relação à malha urbana, os pontos de maior referência da cidade, anteriormente identificados, tais como as praças e as igrejas estruturantes. Este modo de análise respondeu ao objetivo de perceber a rua através do ponto de vista humano, percorrendo-a.

Para a análise a esta escala, foram estudados os elementos que desenham a cidade em maior pormenor, tendo-se optado por escolher apenas três dos casos de estudo seleccionados, para essa observação. As razões são o facto desta pesquisa implicar maior minuciosidade e necessidade de trabalho de campo, o qual foi dificultado pela distância física entre eles. Nos três casos visitados foi, pois, feita a recolha de dados mais detalhados através de registo fotográfico. As três cidades seleccionadas para esta pesquisa mais aprofundada foram: Almeida, Castelo de Vide e Óbidos. A seleção destes casos de estudo ocorreu após uma análise inicial dos tópicos anteriormente mencionados, existindo assim um conjunto de ideias e conhecimentos sobre estes que permitiram escolher os casos que mais iriam contribuir para o desenvolvimento do trabalho. No caso da cidade de Almeida, esta foi escolhida por ser a única onde a zona mais antiga era exclusivamente do período moderno, essa característica respondendo ao objetivo de incluir um exemplo de um núcleo mais recente, que pudesse demonstrar uma morfologia distinta. Em relação a Castelo de Vide, teve-se em conta que o tecido urbano apresentava uma grande variedade de formas, assim como períodos distintos, desenvolvidos em “mosaicos” que se interligavam, sendo contínuos. Por fim, no caso de Óbidos, foi seleccionada pela identidade turística do local e pela peculiaridade de os vários períodos da cidade estarem fragmentados, ao contrário de Castelo de Vide, permitindo assim o estudo de um tipo de morfologia distinta.

A análise detalhou o padrão das ruas e a forma dos quarteirões, investigando como esses elementos estruturam o espaço urbano. Serão exploradas as variações no alinhamento e

tamanho das ruas e os quarteirões posteriormente identificados em diferentes áreas da cidade. Foi examinada a densidade das construções e a tipologia predominante de edifícios em cada zona. O trabalho mostrou também como essas características variam ao longo da cidade e como influenciam a organização espacial e a vida urbana. A configuração dos lotes e a organização dos espaços construídos serão descritas tendo em conta como estas evoluíram ao longo do tempo para atender às necessidades urbanas e como contribuíram para a identidade e a funcionalidade da cidade.

3.3. Reflexão Complementar

Após a realização da análise dos casos de estudo, os resultados serão integrados numa reflexão complementar. Esta etapa tem como objetivo salientar algumas das dinâmicas da evolução urbana, identificar padrões comuns e distinguir as diferenças significativas entre as cidades estudadas. Através desta comparação, será possível, esperamos, formular conclusões sobre os processos de transformação urbana e suas implicações.

Serão também incluídos comentários e conclusões que interligam os conceitos discutidos no enquadramento teórico, capítulo 1 e 2, com os resultados observados e documentados nos casos de estudo. Esta articulação permitirá uma síntese das dinâmicas urbanas, ligando as bases teóricas à realidade prática observada em cada cidade. Desta forma, foi possível verificar como os princípios e teorias inicialmente apresentados se manifestam nas transformações urbanas identificadas, contribuindo para uma melhor compreensão dos processos de evolução urbana.

Serão utilizados os mapas realizados para criar uma síntese gráfica e ilustrar as similaridades e diferenças observadas, proporcionando uma comparação entre os vários momentos de evolução estudados.

3.4. Síntese conclusiva sobre a metodologia

Após uma reflexão sobre os diversos pontos que integram esta metodologia, somos levados a crer que as condições necessárias para atingir o objetivo central desta dissertação foram estabelecidas, fornecendo uma estrutura sólida para a avaliação das seis cidades selecionadas.

É essencial destacar que a metodologia proposta não é uma fórmula rígida, mas sim uma ferramenta de estudo com natureza dinâmica e adaptável. Isso significa que, está aberta a revisões e melhorias futuras. Novas questões e correções que possam surgir são bem-vindas e consideradas essenciais para garantir a evolução contínua e a relevância da análise.

Este capítulo centra-se na análise individual das seis cidades médias, explorando a evolução urbana, morfologia, redes e elementos estruturantes. A síntese final dos dados visa identificar padrões comuns e variações entre as cidades, contextualizando os resultados na perspetiva teórica previamente desenvolvida.

CAPÍTULO 4

CASO DE ESTUDO: 6 CIDADES EM ANÁLISE

4.1. Almeida

Contexto

A cidade de Almeida, localizada na Beira Interior, junto da fronteira este com Espanha, possui uma importância histórica para Portugal, marcada pela sua relevância militar ao longo dos séculos. (Figura 2) Desde a antiguidade, a sua posição geográfica foi reconhecida como vital para a defesa territorial, mencionando Pina, que refere que:

Há vestígios de um ancestral castro da época romana nessa zona e de uma posterior requalificação para resistir às invasões visigóticas. Durante a ocupação muçulmana da Península, Almeida fora um centro de produção agrícola e pecuária e presume-se que isso tenha feito dela um importante centro político-administrativo digno de uma defesa à altura. (Pina, 2010, p.27)

De acordo com Pereira (2024), a construção da atualmente designada Fortaleza de Almeida, que proporcionou o desenvolvimento da cidade e teve início em 1641. O desenho da fortaleza foi baseado nos trabalhos do engenheiro militar francês Antoine Deville sob encomenda do Rei D. João IV, tendo sido finalizada após 39 anos, em 1680. As muralhas estão classificadas como monumento nacional desde 1928. Citando a autora:

A construção da fortaleza de Almeida resultou do processo de fortificação do reino, pensado e parcialmente executado no reinado de D. João IV, no contexto das chamadas Guerras da Restauração (1641-1668). Após a restauração de 1640, e face à retaliação espanhola, havia que reforçar as fronteiras portuguesas. (Pereira, 2024)

De acordo com Noé (2012), a fortaleza é de arquitetura militar abaluartada e envolve completamente a cidade, sendo composta por várias camadas de defesa, incluindo um fosso que a circunda em todo o seu perímetro. Tem 6 lados e uma planta em forma de estrela hexagonal, um hexagrama, seguindo os princípios da época de enfiamento e cruzamento de tiro. É composta por 6 baluartes irregulares e desiguais entre si, 6 revelins e contém duas portas principais, a Porta de Santo António e a Porta de São Francisco, tendo sido construída mais recentemente uma outra, denominada Porta Nova. Existem ainda portas secundárias, “portas falsas”, escondidas, que dão acesso ao interior da praça através do fosso. Esta estrutura defensiva não só protegeu a vila, como também definiu a

sua organização espacial e morfológica, influenciando o desenvolvimento urbano da cidade ao longo dos séculos. De forma complementar, Pina refere que:

Com a evolução da tecnologia, as armas de fogo adquirem capacidades cujas muralhas da praça forte deixam de ser capazes de contrapor. Em 1736, a praça é estruturada de forma a fazer frente às mais recentes evoluções no armamento. Esta reestruturação só é terminada anos mais tarde e a fortaleza de então, de tipo abaluartado, torna-se a mais importante do Reino a seguir à de Elvas. Citado por (Pina, 2010)

Um dos momentos mais marcantes para a cidade, que alterou significativamente, foram as Guerras Peninsulares (1807-1811). A fortaleza foi alvo de repetidas melhorias e reforços, especialmente sob a liderança do Duque de Wellington, que a preparou para resistir a longos cercos. “As guarnições foram reforçadas e incisivamente treinadas por sargentos ingleses. As provisões chegavam para mais de dois meses em combate.” (Pina, 2010, p.55). No entanto, durante o cerco francês em 1810, “Duas das bombas francesas atingem o paiol principal instalado no castelo medieval e fazem-no explodir deixando em ruínas grande parte da vila.” citado por (idem). Esse evento levou à capitulação de Almeida após apenas 11 dias de cerco, e alterou significativamente a cidade, tendo em conta que levou à destruição do castelo e de quase toda a vila. As muralhas e a vila foram reconstruídas a partir de 1853.

De acordo com Noé (2012), além do seu papel nas Guerras Peninsulares, Almeida serviu como base de operações militares e fortaleza estratégica em diversos conflitos, nomeadamente durante a Guerra da Restauração, no século XVII, em que conseguiu resistir ao ataque, e a Guerra dos Sete Anos com Espanha, no século XVIII, em que foi ocupada durante um ano. Esta trajetória histórica evidencia a relevância de Almeida como um bastião militar e um ponto crucial na história da defesa portuguesa. Atualmente a fortaleza não tem atividade militar, estando desativada desde 1927.

Por fim, na Operação de Reabilitação, executada pelo Município de Almeida, é citado a importância do local onde Almeida é localizada, mencionando que não foi um local escolhido de forma arbitrária:

Almeida não está aqui por acaso! Almeida está aqui, porque aqui é uma porta de Portugal e as portas têm de ser assinaladas, guardadas e protegidas. Claro que Portugal tem outras portas (...) Este é um corredor de invasões, de exércitos e de

povos, ao longo da pré-história, da história e da atualidade. (...) Aqui, mesmo ao lado da Estrela de Almeida, e ainda dentro do mesmo município, Vilar Formoso, que hoje já não é fronteira, foi durante décadas o posto de passagem (e paragem) obrigatório do principal canal de fluxos terrestres entre Portugal e o Mundo. (Município de Almeida, 2016)

Ao observar o mapa topográfico de Almeida (Figura 3) percebemos que a cidade está localizada num terreno relativamente plano, a planície Salamantina, a uma altitude de aproximadamente 750m. Esta característica não significa que a topografia não tenha sido relevante, pois, devido ao tipo de fortaleza que foi construída, é provável que a necessidade de um espaço sem grandes diferenças de elevação fosse requerido. A fortaleza está posicionada nas margens da planície, de modo que tem um ponto de visão avantajado sobre o vale. Para além disso, podemos verificar que a oeste da cidade, está localizado o Vale do Rio Côa, rio que teve uma grande importância visto ser uma linha de defesa natural do Eixo da Beira concordando com Pina, que refere que:

O primeiro curso de água que se pode constituir como um obstáculo sério é o rio Côa. Este rio segue um traçado vertical (Norte – Sul) e atravessa o corredor de mobilidade central e a parte Norte do eixo. Tem pontes em Castelo Bom e Almeida. As margens do Côa são demasiado íngremes para a travessia junto aos itinerários e na maioria do seu curso o rio não é vadeável. (Pina, 2010, p.17)



Figura 2: Almeida, Ortofotomapa

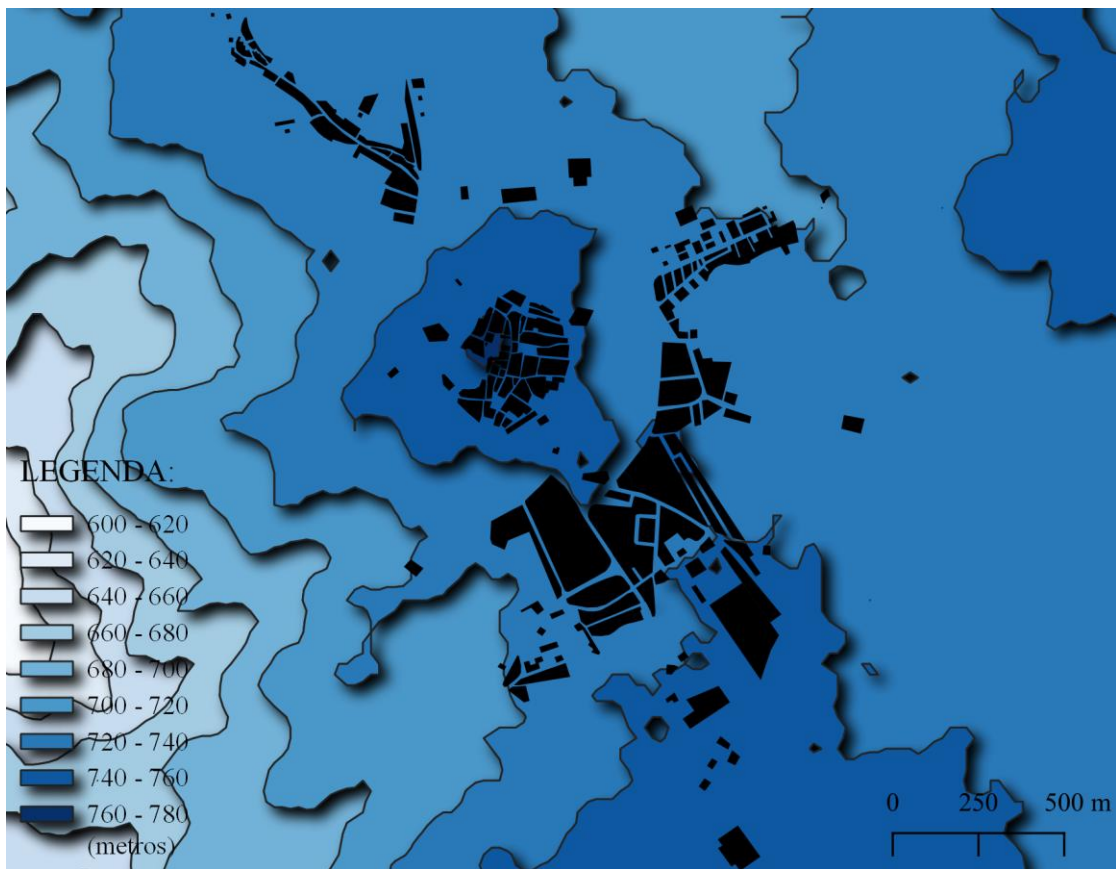


Figura 3: Almeida, Mapa topográfico

Evolução e estrutura urbana (Figura 4 e 5)

Como mencionado anteriormente, sabemos que a evolução da cidade de Almeida foi marcada por diversos períodos de construção e renovação, impulsionados pela necessidade de defesa e pela destruição do aglomerado devido aos vários acontecimentos históricos, tendo alguns dos tempos da cidade sido apagados e substituídos por novos.

Ao analisar a estrutura da cidade podemos identificar três momentos distintos no tempo da mesma. A vila no interior das muralhas que é identificada como a primeira zona da cidade militar, construída para dar apoio à fortaleza, sendo esta da idade moderna. Sabemos que esta zona foi reconstruída e alterada ao longo dos anos, mas ainda assim é possível assinalar esta área como representativa de um dos períodos temporais da cidade, atendendo às suas escala e morfologia diferentes relativamente às do exterior da muralha. A zona intra-muros apresenta um desenvolvimento reticular, o qual se molda a volta da área do castelo. É possível também identificar dois pequenos aglomerados a noroeste que se desenvolveram com base na Rua de Setor António. Por fim, da idade moderna ainda é possível destacar uma “minhoca” que se assemelha as características do desenvolvimento linear, mas está afastada da via geradora.

As outras duas zonas localizam-se no exterior da fortaleza e pertencem à época contemporânea. Uma delas, desenvolvida antes dos anos 1970, é relativamente pequena e foi gerada através de retículo que se formaram ao longo da EM604, junto às edificações do período anterior. Por fim, a área pós-anos 1970, que consiste num grande conjunto edificado denominado Arrabalde do Poço, encontra-se no lado sudeste da cidade. Este conjunto apresenta alguns fragmentos de desenvolvimento tanto reticular como linear, mas, na sua maioria, evoluiu de forma aglomerada em torno das principais vias de acesso à cidade. Nesta zona, podemos também identificar a existência de lotes já planeados que se estendem em direção ao sul. Além disso, na área conhecida como Arrabalde de Santo António, ao longo da Rua previamente mencionada, Rua do Setor António, observa-se a continuação dos aglomerados previamente identificados, formando um povoamento linear.

Se analisarmos todas as zonas da cidade como um único elemento, percebemos que a fortaleza funciona como o ponto central de um crescimento em estrela, sendo que todas as vias que ligam à cidade começaram a ter pequenas aglomerações lineares que mais tarde se interligaram entre si.

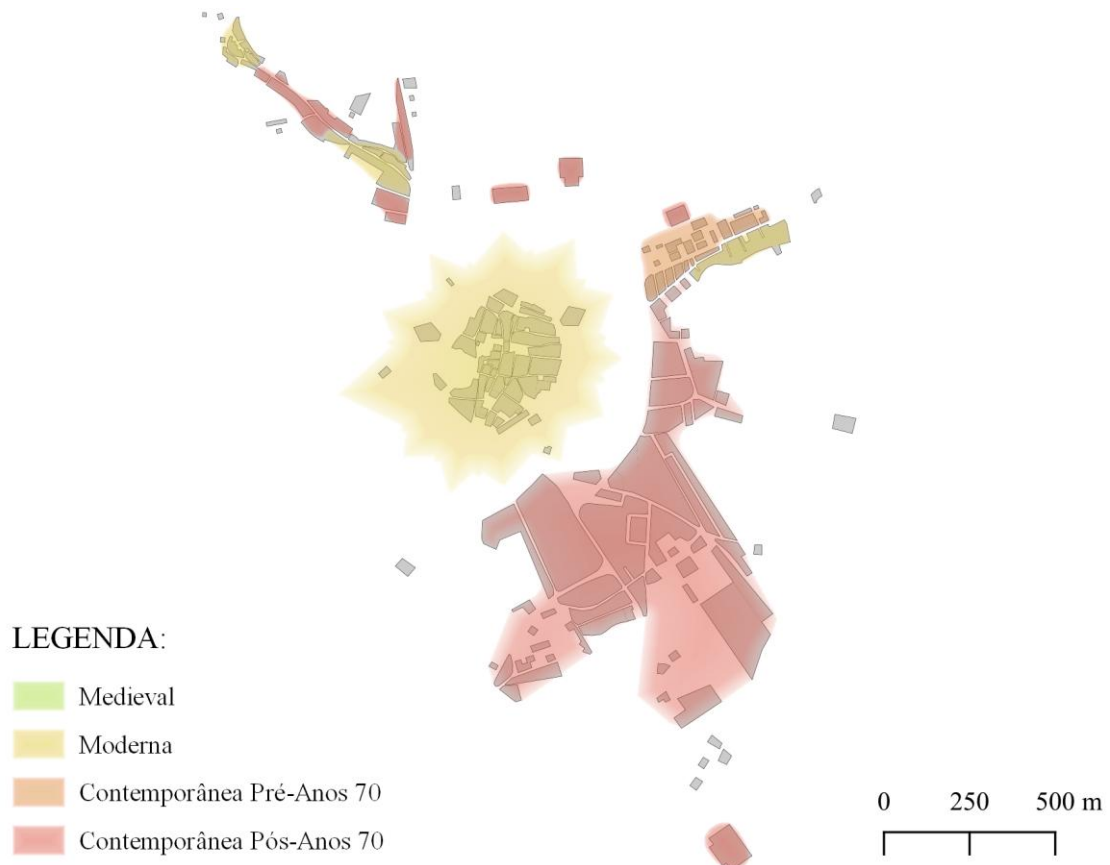


Figura 4: Almeida, Evolução urbana

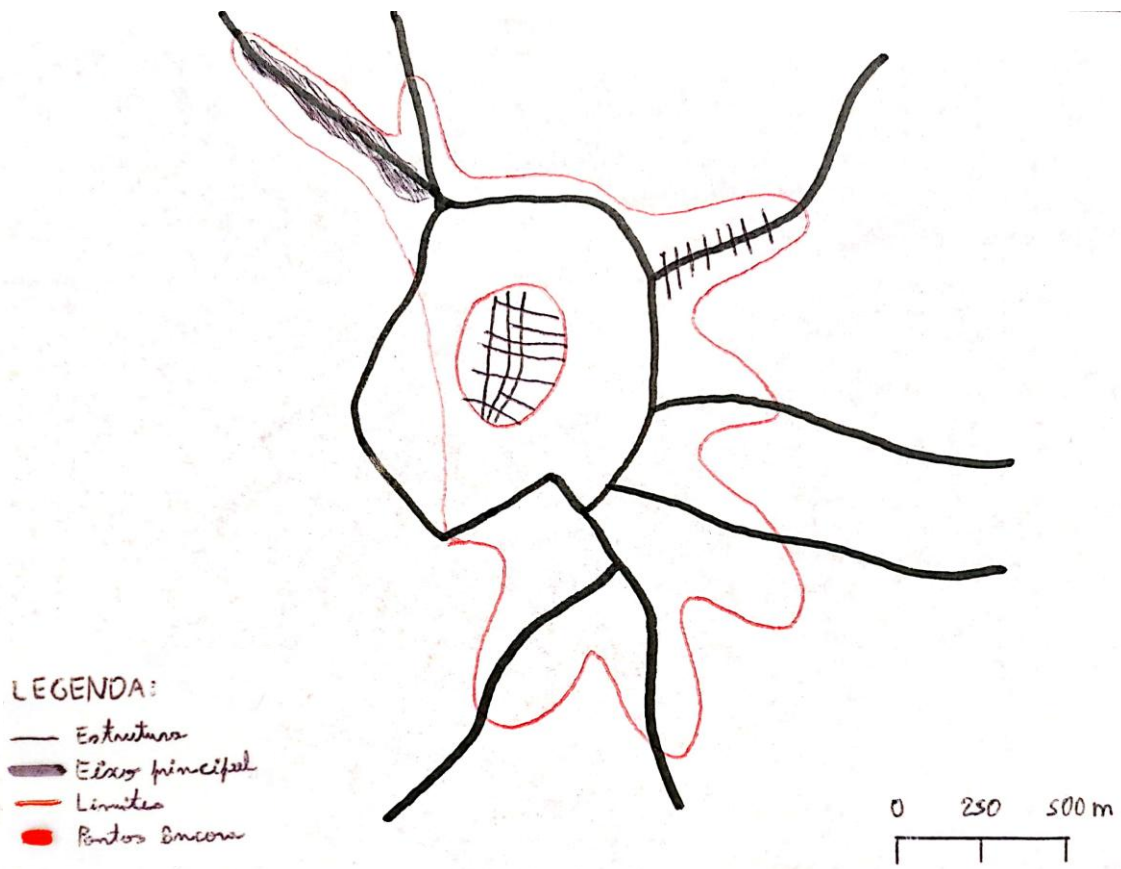


Figura 5: Almeida, Estrutura

Morfologia urbana (Figura 6)

Almeida destaca-se pela sua fortaleza, a qual está nitidamente ligada à sua morfologia, apresentando-se como o centro da cidade na sua estrutura e contendo toda a vila no seu interior. Percebemos que a própria forma da fortaleza, e pelo facto de ser uma cidade militar, influenciou a disposição da malha urbana, sendo que as ruas e edificações no seu interior foram planeadas de forma a facilitar a defesa, refletindo a prioridade militar sobre o desenvolvimento urbano civil. Podemos verificar que alguns dos baluartes foram preenchidos com construções de suporte à cidade e que existe um conjunto edificado dedicado ao apoio da fortaleza como, por exemplo, o paiol, as casamatas, o Picadeiro d'el Rey, as várias portas e estruturas de apoio, entre outros. Em relação à malha, o núcleo da cidade é circundado pela Rua da Muralha a qual dá acesso a um conjunto de caminhos secundários que permitem o deslocamento pelos baluartes. É igualmente importante mencionar a zona do castelo, que está localizado no ponto mais alto da cidade, podendo-se atribuir alguns dos vazios na malha, à volta do mesmo, à sua destruição, tendo em conta as circunstâncias em que esta ocorreu.

Podemos constatar que a malha da zona moderna é bastante segregada em vários quarteirões e apresenta uma escala relativamente controlada, sem a existência de um grande número de vazios, com a exceção do perímetro à volta do castelo. Percebemos que foi desenhada a pensar na escala humana, ou seja, proximidade entre as ruas de forma a permitir a movimentação entre os vários pontos da cidade de forma rápida, facilitando assim a defesa da cidade, uma característica anteriormente verificada no período moderno e das fortalezas abaluartadas.

Na pequena zona contemporânea pré-anos 1970, a malha do edificado desenvolveu-se de forma reticular em pequenos quarteirões, a qual em comparação com o núcleo intramuros, é significativamente menos densa e apresenta vias significativamente mais largas, com quase a mesma dimensão, ou até maiores do que alguns dos quarteirões. Estes quarteirões são em geral, regulares. A zona contemporânea pós-anos 1970 apresenta quarteirões de maior escala, onde se evidenciam alguns eixos mais antigos que atravessam e furam o tecido urbano. Em contraste com as outras zonas, é possível verificar que esta é menos restrita e apresenta elementos do tecido dispersos, alguns dos quais de grandes dimensões, separados do aglomerado.

Ao comparar a morfologia da zona mais recente em contraste com a antiga, percebemos claramente diferenças entre as duas, tendo que o tecido mais atual uma escala maior e menos compacta, que se prolonga ao longo das vias, havendo menos ligações entre elas.

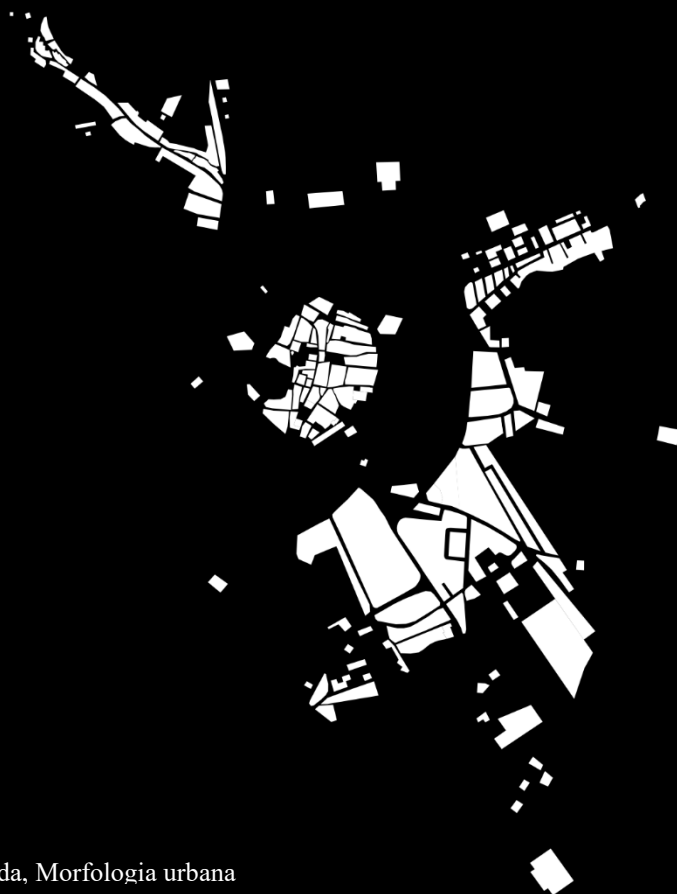


Figura 6: Almeida, Morfologia urbana

0 250 500 m

Vias de comunicação (Figura 7)

As vias de comunicação são elementos importantes na forma como a cidade evolui, sendo estas a base que possibilita a edificação. Em Almeida, a principal via de comunicação é a estrada nacional EN332, que circunda parcialmente a fortaleza, sendo esta o elemento central, comparável a uma rotunda. Devido ao facto de a fortaleza estar circundada por várias estradas que fazem ligação a outras cidades, desde cedo, estas começaram a servir para a implantação de novo edificado ao longo das mesmas, iniciando vários aglomerados, dos quais alguns se interligaram. Algumas dessas vias podem ser identificadas como estruturantes da malha exterior à fortaleza como, por exemplo, a CM1077, a EM604, a EN340, a Rua da Fonte Trigueira e a Rua do Forte da Conceição.

Ao analisar o percurso da EN332 podemos perceber que a malha urbana se uniu à sua volta, sendo esta uma via principal que provocou o desenvolvimento de uma zona mais densa, em comparação com as outras vias que proporcionaram tecidos com menos expressão. É de salientar, no lado su-sudeste da cidade, onde a EN340 faz ligação à EN332 criando um nó viário, e onde está localizada a Porta de São Francisco, que é a zona mais recente da cidade, a diferença e a proporção da escala de todo o tecido gerado por essas vias em comparação com o resto da cidade.

Em comparação, no lado oposto, a via CM1077 proporcionou menor quantidade de edificação menor, fora das principais vias de acesso. É possível também identificar uma via intermédia entre, a CM1077 e a EN340, a EM604, onde se verifica a evolução de uma malha mais controlada, com alguns elementos regulares, associados à zona nova da cidade, percebendo-se que é uma área em transição.

Ao pensar na fortaleza de Almeida como o ponto central que forma um povoamento em estrela, podemos reparar que no lado oeste não existem vias que liguem a cidade ao exterior, o que é causado pela topografia, dada a presença do Vale do Rio Côa. Por isso, devido à inexistência de vias, também não há edificação, verificando-se assim um desenvolvimento em “meia estrela”. É também possível verificar que, em cada ligação de uma via principal à “rotunda” que circunda as muralhas de Almeida, se formam nós de conexão onde se concentram aglomerados de edifícios.



Figura 7: Almeida, Vias de comunicação

Elementos organizadores do urbano (Figura 8)

Ao estudar as estruturas organizadoras de Almeida devemos ter em consideração a destruição da cidade que ocorreu, em 1810, durante as Guerras Peninsulares, isso justificando que no interior da muralha algumas das estruturas originais tenham sido perdidas, nomeadamente o castelo. Atendendo a esse contexto histórico, podemos identificar os elementos sobreviventes que seriam mais relevantes nas diferentes épocas em que a malha foi desenvolvida.

A começar pela identificação da muralha, esta muito distinta e complexa em relação ao seu desenho, como já mencionado, tem ligação direta com a morfologia da cidade, organizando a forma do edificado tanto no interior, como no exterior da mesma. Podemos também identificar o castelo, estrutura defensiva que toma uma posição elevada dentro da cidade e que está posicionado do lado oeste da fortaleza. Em relação à malha, este não a organiza de forma significativa, sendo possível identificar alguns vazios à sua volta, os

quais, como já mencionado, podem ter sido causados em consequência do ocorrido em 1810, apenas verificamos que a malha atual se molda à volta das ruínas do mesmo.

Outro tipo de elementos organizadores associados à estrutura defensiva da cidade são as Portas. A Porta de São Francisco (1646-1661) é organizadora da malha, tendo relação tanto com o interior, que apresenta uma área aberta, onde atualmente se encontra o Jardim Público de Almeida, como com o exterior da muralha, a qual é pontuada com o Largo 25 de Abril, verificando-se também à sua volta, uma maior densidade de edificado. Já no caso da Porta de Santo António (1645-1646), esta não tem relação com o tecido exterior, não dando lugar a nenhum tipo de edificação desse lado; no espaço interior, faz apenas ligação à zona do castelo, funcionando como uma porta “traseira” da cidade. Mais recentemente, em “1980 - construção da porta nova perto do baluarte São João de Deus” (Nóe, 2012), foi inaugurada a denominada Porta Nova, a qual foi localizada de modo a fazer ligação à EM604. Esta nova porta tem o propósito viário, como principal razão, tendo sido criada para dar acesso ao nó de ligação entre a EN332 e a EM604.

Na zona central da fortaleza encontramos a Praça Dr. Casimiro Matias, integrada no tecido, cuja escala não difere da dos quarteirões. Outros elementos que podemos encontrar na zona antiga da cidade, com alguma relevância em termos da sua função, são o Picadeiro D'el Rey e as casamatas, os quais estão localizados em dois baluartes e adquirem a sua forma, mas não têm impacto no resto da malha. Foram também identificadas duas igrejas, nomeadamente, a Igreja da Misericórdia, que data do século XVII, e a Igreja Matriz de Nossa Senhora das Candeias, a qual está ligada ao Convento do Loreto do século XVI, mas que não se destacam como elementos estruturantes, ao contrário das características previamente identificadas, típicas das cidades muralhadas. Foi também identificado o Antigo Cemitério de Almeida, o qual tinha uma localização privilegiada ao lado do castelo e da Torre do Relógio. Por fim, foi também identificado o quartel do século XVIII, posicionado na entrada da cidade, que também não tem um papel organizador, à semelhança do que acontece com os outros elementos.

No tecido urbano exterior à fortaleza, destaca-se um comportamento de elementos devido à sua função, como o Agrupamento de Escolas, as Piscinas Municipais, o Estádio Municipal e o Cemitério de Almeida; contudo, verifica-se que estes não têm relação com o tecido, estando até separados e afastados do edificado. Para além desses elementos, foram identificados o complexo comercial e os edifícios associados à saúde, os quais estavam integrados no resto do tecido, mas não o organizavam.

É ainda de realçar na comparação entre dois outros, - o Antigo Cemitério de Almeida e o Cemitério de Almeida - que o cemitério localizado no interior da cidade moderna recebe um local de destaque, em oposição ao do exterior, do período contemporâneo, que se situa no lado norte da cidade, na área menos densa e afastado do edificado.

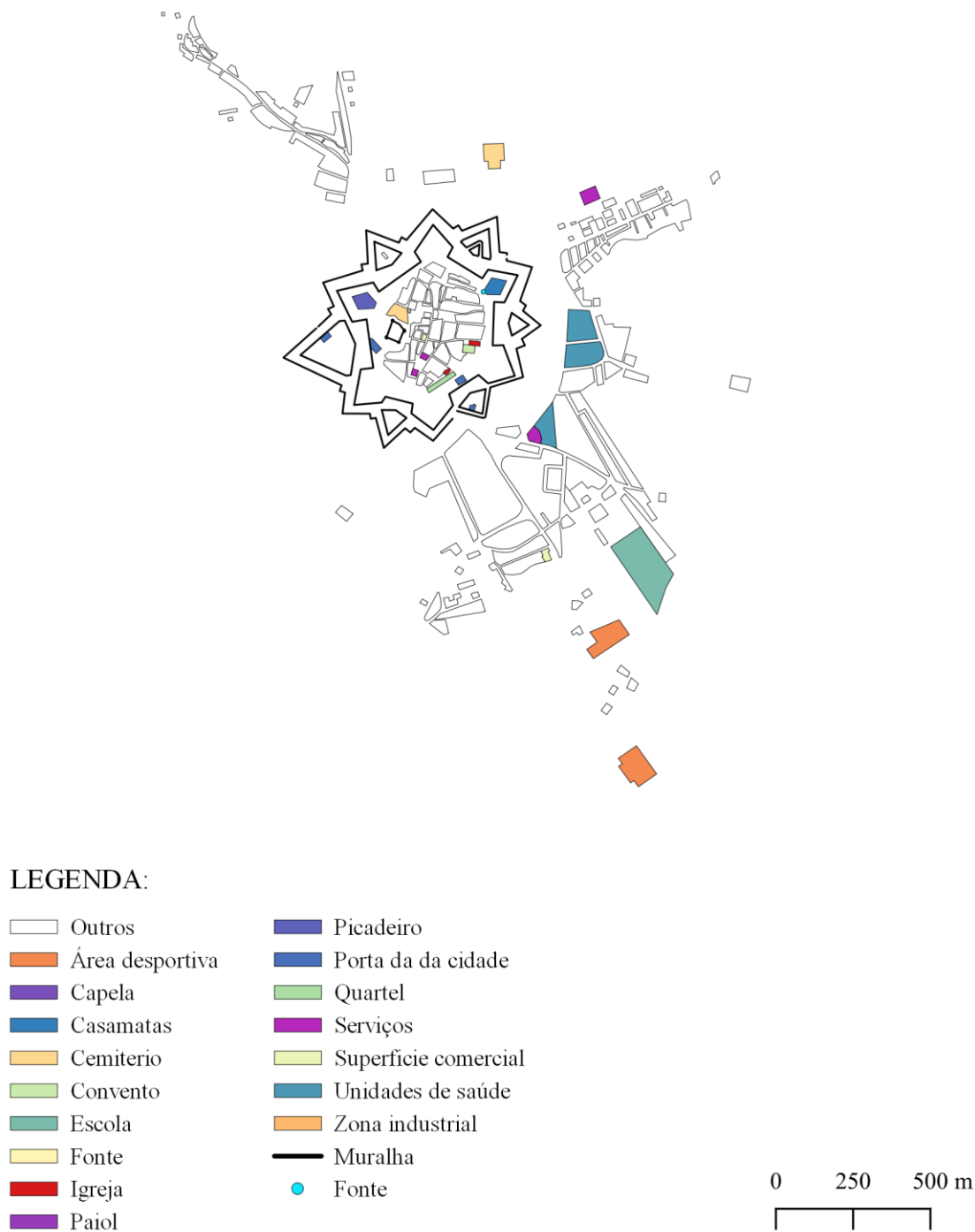


Figura 8: Almeida, Elementos organizadores

Características dos elementos da malha

A análise da cidade de Almeida prossegue numa abordagem à escala micro, iniciando-se pelo período moderno, representado no interior da fortaleza, cuja sua posição elevada no território é de destaque, proporcionando uma vista ininterrupta a toda a volta da cidade. Percebemos que o castelo, quando existia, estava localizado no ponto mais alto da cidade e exercia grande influência na paisagem envolvente. (Figura 9) Elementos como as Casamatas e o Picadeiro D'el Rey estão intimamente ligados ao carácter militar da cidade, localizando-se nos baluartes e sendo separados do edificado reticular do núcleo, apresentando características distintas deste.

A rua circundante da cidade, assim como as ruas principais da malha, são de maior dimensão e permitem a circulação de tráfego sobre rodas ou animal, o que na época seria relevante. (Figura 10) A largura das ruas, como referido anteriormente na parte teórica e verificado na análise de outras cidades fortificadas, costuma ser estreita, o que não acontece em Almeida. Para além do tráfego mencionado, o tamanho destas ruas estava também relacionado com as necessidades defensivas da cidade. Atualmente, na zona muralhada, as ruas mantêm características similares às do passado, sem a presença de lojas ou atividades comerciais, à exceção de algumas esplanadas, embora não sendo uma cidade fortemente afetada pelo turismo. Como já mencionado antes, as ruas das cidades medievais, devido a serem estreitas, protegiam os seus habitantes dos elementos, como o sol e o vento, uma característica que não se observa nas ruas da idade moderna de Almeida. A perceção desta característica foi reforçada durante a visita, tendo-se notado a ausência de ocupação das mesmas no período entre o meio-dia e o fim da tarde, devido à intensidade do sol e do vento que se fazia sentir na cidade. As ruas secundárias, por sua vez, são muitas delas relativamente estreitas, não permitindo a passagem de automóveis, que são visíveis apenas, ocasionalmente, nas ruas principais. (Figura 11 e 12)

No interior da fortaleza, os vazios mais notáveis são as duas praças e os largos junto às portas da cidade. Das duas praças, destaca-se a Praça da Liberdade, devido aos serviços que nela estão presentes. (Figura 13) Nesta praça percebemos que ocorreram alterações mais recentes para acomodar o automóvel, ao contrário do resto das ruas, pois aqui foram criados espaços dedicados aos peões, com o objetivo de separar o tráfego automóvel das zonas pedonais, assim como áreas de estacionamento próximas para os automóveis. Em contraste, a Praça Dr. Casimiro Matias, localizada no centro da cidade, a qual recebe os eventos sociais e culturais, não apresenta passeios, sendo todo o espaço concebido para

circulação pedonal. No entanto, a atual necessidade de integração do automóvel no dia-a-dia da cidade é evidenciada pelo uso desta praça como estacionamento, sendo frequentemente ocupada por veículos ao seu redor. (Figura 14) O mesmo se pode observar nos largos junto às portas da cidade, que são ocupados de forma desorganizada pelos veículos motorizados devido à inexistência de espaços predeterminados, como estacionamento, tanto no interior dos lotes, como na rua, pelo que os automóveis ocupam o espaço inicialmente destinado para peões. A densidade no núcleo intra-muros é relativamente alta, com o edificado compacto e contínuo formando quarteirões distintos, cujos limites são definidos pelos alçados dos edifícios. Estes apresentam, na sua maioria, uma cêrcea baixa, sendo compostos apenas por rés-do-chão ou rés-do-chão e um andar adicional.

Por fim, no período moderno, no exterior da fortaleza, no lado este, foi identificado um pequeno conjunto de edifícios prolongados em linha, cujas características são de destacar. Este conjunto edificado distingue-se pela sua forma orgânica, que não segue o traçado da via atual, o que sugere ter sido construído antes desta. Com exceção de alguns edifícios, a maioria apresenta apenas o piso térreo, com vários anexos que se estendem até à via atual, resultando num aglomerado com elevada densidade.

Iniciando a análise do período contemporâneo pré-anos 1970, no caso de Almeida, este caracteriza-se por dois bairros com uma estrutura reticular regular, diferenciando-se dos outros períodos. Ambos os bairros são compostos por construções de apenas rés-do-chão, distinguindo-se pelo facto de um ser constituído por habitações pré-fabricadas, com carácter aparentemente temporário, enquanto o outro apresenta o mesmo tipo de edificado, mas com carácter permanente. Além disso, os dois bairros diferenciam-se também pelo desenvolvimento da sua infraestrutura, sendo um menos desenvolvido do que o outro. Foi possível constatar que, inicialmente, esses edifícios eram isolados, sem anexos ou pátios à sua volta. No entanto, com o passar do tempo, expandiram-se para o espaço que antes era público. Uma característica notável é a dimensão das ruas em comparação com o pequeno edificado, havendo ruas onde o espaço destinado ao automóvel atinge aproximadamente 17 metros de largura, quando a referência para uma rua de duas faixas é de 6 a 7 metros. Esta característica é observada apenas na zona das habitações permanentes, enquanto na outra, as ruas são de terra batida e de menor largura do que o normal. (Figura 15 e 16)

O período pós-1970 trouxe uma nova expansão urbana, a qual se caracteriza por um crescimento mais disperso e pela presença de grandes lotes. Ao percorrer a cidade foi possível perceber como esta é mais fragmentada, sendo comum lotes integrados em quarteirões, estes não sendo de geometrias regulares não se mantém devido à presença de vários caminhos que têm origem em períodos anteriores ao contemporâneo. Foi visível que, predominantemente, os edifícios são afastados das ruas e colocados no centro do lote, separados por muros a toda a sua volta. Foi ainda verificado um futuro conjunto reticular, o qual já apresenta a infraestrutura (I), assim como o parcelamento (P) dos lotes e quarteirões existindo, de momento, apenas duas habitações unifamiliares. (Figura 17) Estes vastos espaços de loteamento vêm criar ainda mais vazios e gerar a fragmentação da cidade, não existindo uma ligação continua da cidade. Ao invés dos vazios existentes serem preenchidos, foram criados novos vazios. Este planeamento gerou o afastamento dos novos serviços, verificando-se que tanto as escolas, como as piscinas da cidade são distantes do edificado habitacional, a que crescem maus acessos pedonais. De facto, estes dois serviços estão apenas a 200m de distância entre si, mas para um peão, ou automóvel, é necessário percorrer uma distância de, aproximadamente, 1km, devido à sua implantação relativamente ao traçado das ruas. (Figura 18)

Em relação às ruas principais, destaca-se a EN332, a qual faz a ligação de todo o tecido urbano de Almeida, desempenhando assim um papel fundamental na organização espacial da cidade. Nesta via verificou-se a inexistência de passeios ao longo de alguns trechos, cortando a ligação pedonal a certos pontos da cidade, sendo, em consequência, necessário que o automóvel assuma uma importância crescente para a deslocação dentro desta. Diversamente da malha compacta do núcleo antigo, a expansão contemporânea reflete as diferenças da morfologia urbana ao longo dos tempos, sendo os valores fundamentais de ambos os períodos, opostos um do outro.

A evolução da malha urbana de Almeida revela as mudanças no uso do espaço ao longo do tempo, desde a compacta e defensiva organização intra-muros da idade moderna, até à expansão regular pré-anos 1970 e ao crescimento disperso dependente do automóvel da fase pós-anos 1970.



Figura 9: Vista do Castelo



Figura 10: Rua principal



Figura 11: Rua secundária, 1



Figura 12: Rua secundária, 2



Figura 13: Praça da Liberdade



Figura 14: Praça Dr. Casimiro Matias



Figura 15: Bairro da EM604, 1 Fonte: Google Maps



Figura 16: Bairro da EM604, 2



Figura 17: Loteamento



Figura 18: Rua das Escolas de Almeida

4.2. Castelo de Vide

Contexto

Castelo de Vide está situada no Alto Alentejo, Portugal, numa região montanhosa da Serra de São Mamede. (Figura 19) É uma cidade histórica com valor cultural, cujas origens remontam à Idade Média. A cidade desenvolveu-se ao redor de um castelo, concluído no século XIV, que servia como fortificação defensiva e como residência senhorial. De acordo com Gordalina e Bucho (1992/1998/2004), a sua localização estratégica na fronteira com Espanha fez dela um ponto crucial nas lutas pela independência de Portugal. O património cultural é influenciado por diversas comunidades ao longo dos séculos, a presença judaica, cristã e muçulmana contribuiu para a diversidade arquitetónica e cultural da cidade.

Segundo Cruz (s.d.), a origem da cidade está relacionada com a necessidade de consolidar terras recém-conquistadas, sendo que um dos fatores que motivaram a escolha deste local para a construção de uma fortificação foi a morfologia do terreno. A vila começou a ganhar forma no final do século XIII, quando D. Afonso Sanches iniciou a construção das muralhas, posteriormente ampliadas e reforçadas por D. Dinis e D. Afonso IV.

A expansão urbana inicial foi impulsionada pela posição estratégica do castelo, que oferecia proteção e atraía novas populações. Durante o século XIV, a vila começou a expandir-se para fora das muralhas, especialmente na encosta sul, que apresentava um declive mais suave e melhor exposição solar com refere o Município de Castelo de Vide:

Lentamente ocorre a expansão urbana fora das muralhas do castelo, ainda durante o séc. XIV. As condições da encosta Sul, com boa exposição solar e um declive mais suave, em detrimento das vertentes Norte e Oeste, mais escarpadas e ventosas, determinaram a expansão deste arrabalde. (Município de Castelo de Vide, s.d.)

Cruz (s.d.) menciona que durante a Guerra da Restauração (1640-1668), após 60 anos de domínio espanhol, surgiu a necessidade urgente de reforçar as defesas de Castelo de Vide. A vila tornou-se um ponto estratégico na campanha de renovação da linha de fronteira, com o início, em 1641, dos trabalhos de construção das muralhas abaluartadas. Este processo envolveu uma operação conjunta entre o governo e o exército, contando com o

conhecimento de engenheiros militares, como o francês Nicolau de Langres, que introduziu inovações na arte de fortificar, inspiradas nas técnicas francesas e inglesas.

De acordo com Bicho (2000), durante o século XVII, Castelo de Vide passou por significativas transformações devido às guerras com Espanha. A necessidade de reforçar as defesas levou à construção de fortificações abaluartadas, seguindo as técnicas de fortificação francesa e inglesa. A linha de muralhas foi ampliada, incluindo novos baluartes e revelins, e o Forte de São Roque foi erguido para fortalecer ainda mais a defesa da vila. Complementando, com o referido pela Município de Castelo de Vide em:

1641 foi o ano de início de uma longa campanha de trabalhos em Castelo de Vide. No entanto, só uma década depois é que a linha fortificada por bastiões começou a ter forma. Além da longa linha de muralhas abaluartadas, os trabalhos incluíram o envolvimento da antiga fortaleza medieval com uma linha de baluartes e revelins, a construção de uma outra fortaleza (1710) na colina de São Roque e a adaptação da antiga cidadela às exigências da artilharia e aos novos sistemas defensivos. Em 1710, sendo governador da praça militar Manuel de Azevedo Fortes, uma outra linha abaluartada foi terminada com vista à protecção do Convento de São Francisco, de duas igrejas e de um pequeno bairro que ficou exterior aquando da primeira fortificação, demolindo-se, para o efeito, algumas casas na zona da Mealhada. (Município de Castelo de Vide, s.d.)

Estas mudanças resultaram numa forte restrição à expansão urbana, com o tecido urbano crescendo gradualmente dentro das novas muralhas. A área central, conhecida como Rossio (atual Praça D. Pedro V), tornou-se um importante espaço público e de mercado, centralizando o desenvolvimento dos novos bairros.

É neste momento que a instalação do mercado na grande praça (Rossio – nome porque era conhecida pelas pessoas mais antigas a atual Praça D. Pedro V) foi regulamentada. Esta área, uma vez integrada no tecido urbano, cedo adquiriu o estatuto de praça principal que mantém até aos nossos dias, determinando as referências para o desenvolvimento dos novos bairros. O sistema de ruas paralelas que cresceram na encosta de São Roque (Município de Castelo de Vide, s.d.)

Em relação à topografia, como mencionado anteriormente, Castelo de vide está localizado na Serra de São Mamede a qual apresenta uma topografia com declives consideráveis, com uma variação altimétrica significativa. O núcleo histórico da cidade encontra-se

numa posição elevada, no cume da montanha, a 600m de altitude do nível do mar e aproximadamente 160m de altura da montanha. A análise do mapa topográfico revela a acentuada inclinação das encostas, especialmente nas regiões norte e leste, lado da fronteira com Espanha, como evidenciado pela proximidade das curvas de nível. Esta configuração sugere que a cidade se desenvolveu estrategicamente nessa área, tirando proveito da proteção natural proporcionada pelo relevo montanhoso. (Figura 20)

As áreas mais recentes da cidade estão situadas em zonas de menor inclinação, ao longo da cumeada, facilitando a expansão urbana. Essas áreas de menor declive, permitiram o crescimento da cidade, embora a topografia acidentada tenha sempre influenciado a forma como os espaços foram organizados e adaptados ao terreno criando um limite aparente. A cidade, assim, revela uma configuração urbana fortemente moldada pela sua geografia, com a expansão ocorrendo de forma ajustada às condições naturais da encosta.



Figura 19: Castelo de Vide , Ortofotomapa

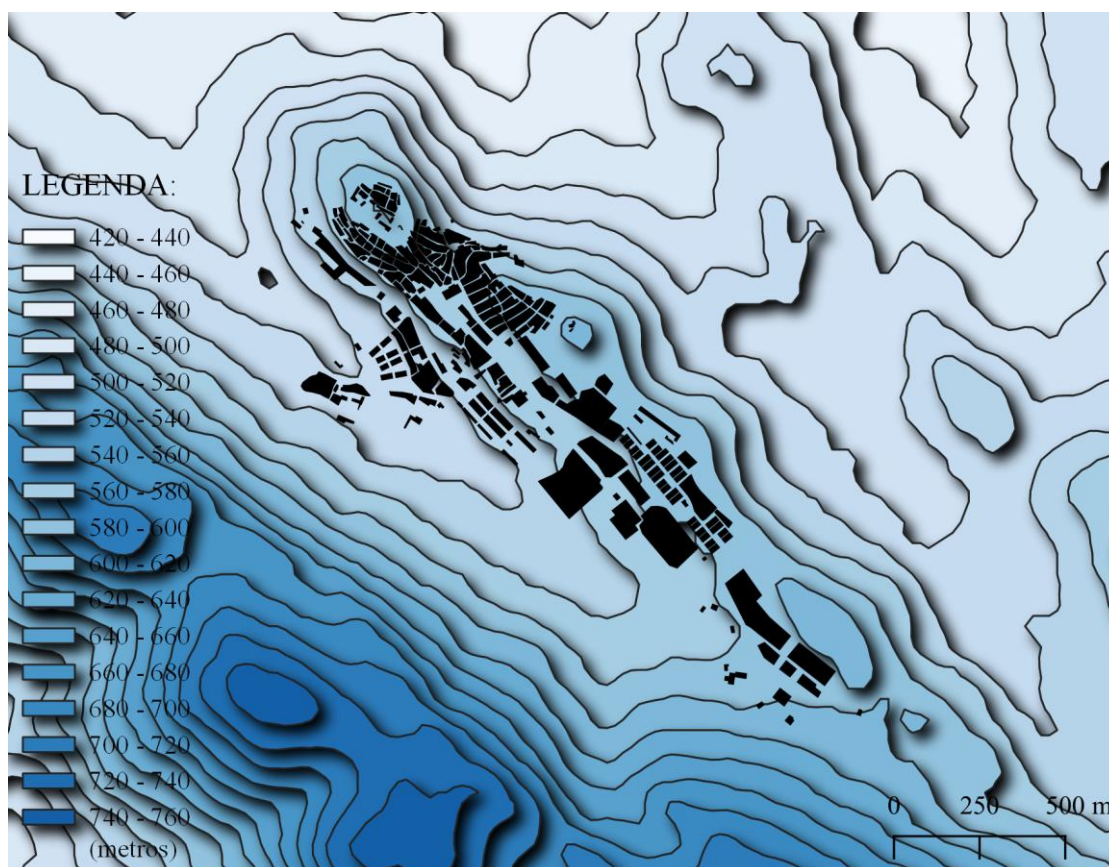


Figura 20: Castelo de Vide, Mapa topográfico

Evolução e estrutura urbana (Figura 21 e 22)

Ao analisar a estrutura da cidade, podemos facilmente dividir o tecido medieval de Castelo de Vide em três zonas distintas, estando estas caracterizadas por formas diferentes da cidade, assim como o tecido do período moderno, o qual apresenta duas formas distintas. Podemos também identificar o tecido urbano contemporâneo, o qual se destaca de forma contrastante com a malha medieval e moderna. Ao estudar a estrutura urbana tivemos em conta a localização geográfica do aglomerado e as suas características, com elevações e declives que influenciaram diretamente a sua configuração.

A estrutura de Castelo de Vide é marcada pela presença do castelo e da cerca medieval, que define o núcleo primitivo da vila. A Rua Direita, que liga as Portas da Vila e de São Pedro, funcionava como eixo estruturante da vila, dando-se a expansão principalmente ao longo das encostas do terreno. Com o desenvolvimento da cidade surge a Rua de Santa Maria a qual passa na linha de cumeada e faz ligação da Porta da Vila à Igreja de Santa Maria da Devesa, como um eixo de expansão que separa dois tipos de povoamento. A sul, o crescimento acontece de modo linear a partir de duas ruas, ligadas por pequenas travessas, as quais estão em cotas diferentes e funcionam como “degraus” para nivelar a encosta. Já na encosta a norte é possível identificar um tecido urbano com o crescimento nuclear, o qual apresenta uma ramificação que remete para o crescimento em estrela em direção a este, tendo como centro a Fonte da Vila, sendo esta zona uma Judiaria. Esta configuração do tecido foi possível devido ao menor declive presente nesta zona da cidade, facilitando a construção “orgânica” em forma estrelar.

Em relação ao período moderno, é possível categorizar a zona que podemos do espaço do antigo Rossio e da igreja principal da cidade, Igreja de Santa Maria de Devesa, onde atualmente está localizada a Câmara Municipal. Esta zona apresenta um tecido menos denso, com vias mais largas e espaços mais abertos, com elementos de maior dimensão, funcionando como uma praça central da cidade. É possível também identificar uma segunda zona moderna, a qual se localiza acima da Rua Bartolomeu da Santa, esta tem um desenvolvimento reticular, sendo composta por um conjunto de ruas perpendiculares e transversais, relativamente estreitas que sobem a encosta Sul da cidade.

Este conjunto das várias zonas de tecidos fortemente densificados e diversos que se unem de uma forma quase sem ruturas gera uma cidade em “mosaicos”, que apesar de pequena, apresenta muita variedade do ponto de vista morfológico.

Ao analisar a zona contemporânea, pré-anos 1970 e pós-anos 1970, rapidamente percebemos o contraste do tecido urbano relativamente aos tecidos mais antigos, sendo o mais recente de maior dimensão e menor densidade, tendo alguns dos seus elementos uma superfície muito superior. A maioria do tecido novo tem um desenvolvimento reticular e planeado, consideravelmente diferente daquele que encontramos anteriormente, sendo muito mais uniforme, praticamente realizado com régua e esquadro. Este é constituído por 7 bairros, assim como um conjunto de edifícios de maior escala.



Figura 21: Castelo de Vide, Evolução urbana

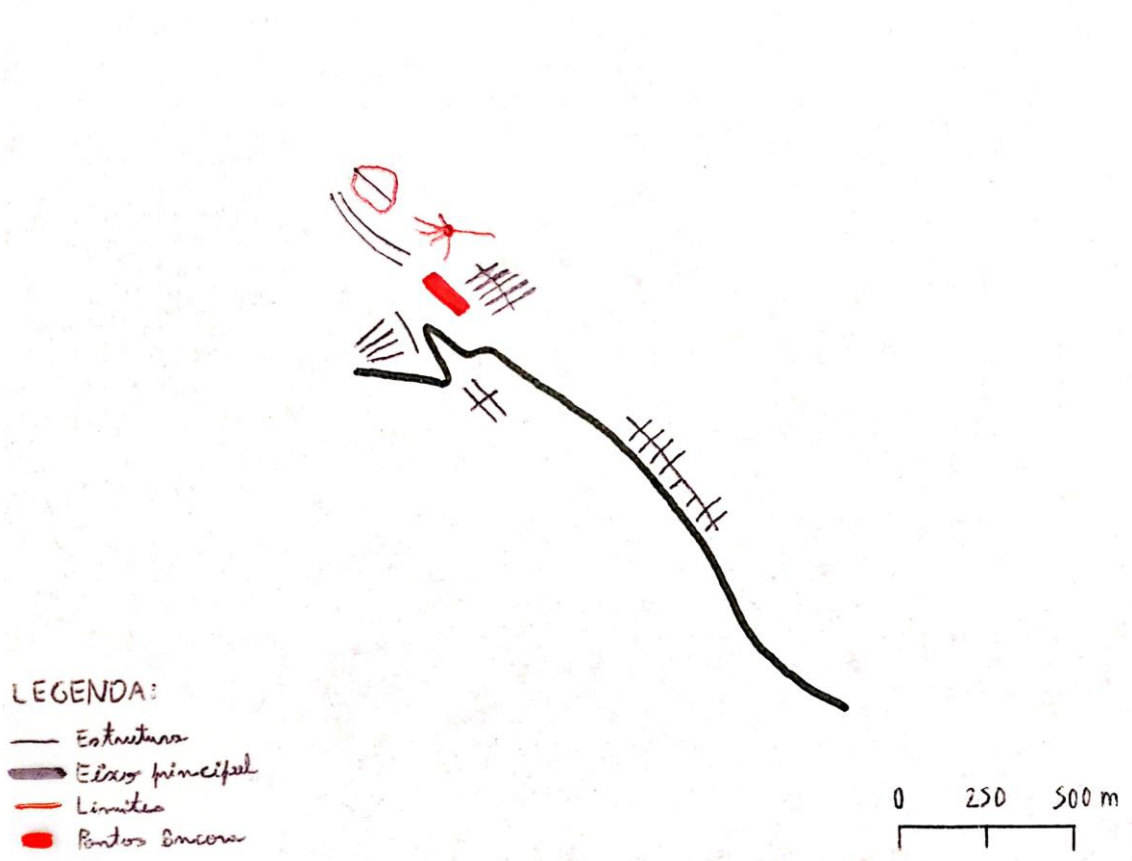


Figura 22: Castelo de Vide, Estrutura

Morfologia urbana (Figura 23)

O núcleo urbano intra-muros de Castelo de Vide apresenta uma morfologia característica das cidades medievais, a cidade cresceu em torno do castelo, que servia como principal ponto de defesa. A muralha medieval e as ruas com um traçado irregular, estreitas e labirínticas que se adaptam à topografia acidentada do terreno são atributos dessa época, com a exceção da escala da Praça D. Pedro V, do período moderno. Esse conjunto é pontuado por várias igrejas, destacando-se a Igreja de Santa Maria da Devesa (sec. XVIII), a Igreja de São João Baptista (sec. XV), a Igreja de Nossa Senhora da Alegria (1638), a Igreja de São Roque (sec. XV), o Convento de S. Francisco (sec. XVI) e a Igreja da Senhora dos Remédios (XVII), um conjunto que reflete a importância religiosa da cidade ao longo dos séculos, o que constitui pontos de destaque no tecido urbano. As estruturas defensivas também se destacam, pois foram estas que delimitaram e moldaram o desenvolvimento da cidade, sendo a morfologia desta diretamente relacionável com as várias expansões dos elementos defensivos.

A maioria dos quarteirões são longos e divididos longitudinalmente nos vários lotes, tendo estes edifícios com apenas uma frente para a rua, sem a existência de quintais nas suas traseiras. Os lotes são maioritariamente regulares, estreitos e compridos, com exceção do bairro judaico onde, devido à sua forma de desenvolvimento mais “desorganizada”, estes são mais irregulares.

Ao observar a figura preto e branco percebemos como o desenvolvimento de Castelo de Vide decorreu de pela necessidade de defesa e pelo crescimento demográfico, com as várias ampliações da linha defensiva e os diferentes tecidos que revelam as sucessivas expansões da cidade e as intervenções urbanísticas realizadas ao longo dos séculos.

É possível identificar as várias características da zona medieval e moderna e perceber a diferença de escala do edificado atual. Constatamos que apesar de existirem algumas ruas de maior dimensão do período moderno, na sua generalidade são contidas e dimensionadas à escala humana, como posteriormente elaborado na análise da rua, ao contrário da zona nova onde se nota o privilégio e a forte presença do automóvel, que motiva a expansão do tecido, sendo este menos denso. Foi verificado ainda a existência de pequenos caminhos pedonais nas áreas residenciais, os quais fragmentam em vários lotes os elementos de menor dimensão na zona nova, sendo esses apenas componentes secundários que não beneficiam o tecido de forma significativa.

Ao longo do tempo, à medida que a malha evoluiu de noroeste para sudeste, os seus elementos ganharam uma maior dimensão, como supra referido, e uma forma mais regular, o espaço público ganhou uma nova importância, deixando de comportar apenas uma área de transição pontuada por pequenos largos, passando a integrar áreas maiores de lazer tais como praças e parques públicos. A necessidade de haver um tecido muito denso diminuiu, devido às várias expansões da muralha e esta foi-se tornando menos relevante para a segurança da população, deixando a mesma de ser um elemento limitador de espaço. Esse contraste é ainda mais visível na zona nova, onde já se verifica a menor densidade do tecido urbano.

A morfologia de Castelo de Vide é um reflexo da sua história e da sua localização geográfica particular. O centro histórico preserva o traçado medieval e a arquitetura tradicional, enquanto que as áreas periféricas mostram a evolução e modernização da cidade de acordo com os padrões contemporâneos.



0 250 500 m



Figura 23: Castelo de Vide, Morfologia urbana

Vias de comunicação (Figura 24)

Com o estudo da evolução das várias zonas da cidade de Castelo de Vide observamos agora como as principais vias de comunicação podem influenciar a cidade. Já foram identificados os eixos estruturantes no interior do antigo núcleo muralhado, que foram responsáveis pela sua evolução ao longo dos anos, mas com a presença do automóvel cada vez mais visível foi necessário analisar as rotas principais destes.

A Estrada Nacional EN246-1, que liga Castelo de Vide a Portagem e passa por Marvão, é uma via de comunicação significativa no Alto Alentejo. Construída como parte da rede de estradas nacionais, a data específica de construção da EN246-1 não é amplamente documentada, mas remonta ao desenvolvimento Plano Rodoviário Nacional de 1945 em Portugal.

A EN246-1, via que passa de forma paralela à cidade medieval e que funciona como eixo estruturante do edificado mais recente. De facto, podemos constatar que grande parte do edificado contemporâneo se localiza diretamente ligado à estrada nacional e que a tendo como base da sua organização.

É assim possível perceber que a EN246-1 teve um papel importante na evolução recente da cidade e o impacto que ela gerou na malha atual, a qual é dependente do automóvel, possivelmente apresentando um modo de vida mais acelerado e completamente diferente à vivida no interior da cidade medieval, como referido anteriormente. O facto do novo edificado acompanhar a via ao invés de estar concentrado num pequeno núcleo, o qual maioritariamente é constituído por rua pedonais, demonstra essa nova dependência.

Em relação aos nós viários, em relação a cidade de Castelo de Vide, não existe nenhum com uma importância significativa, havendo apenas três nós viários, dos quais dois fazem ligação a uma via redundante da EN246-1 que diverge o trânsito à volta da cidade.

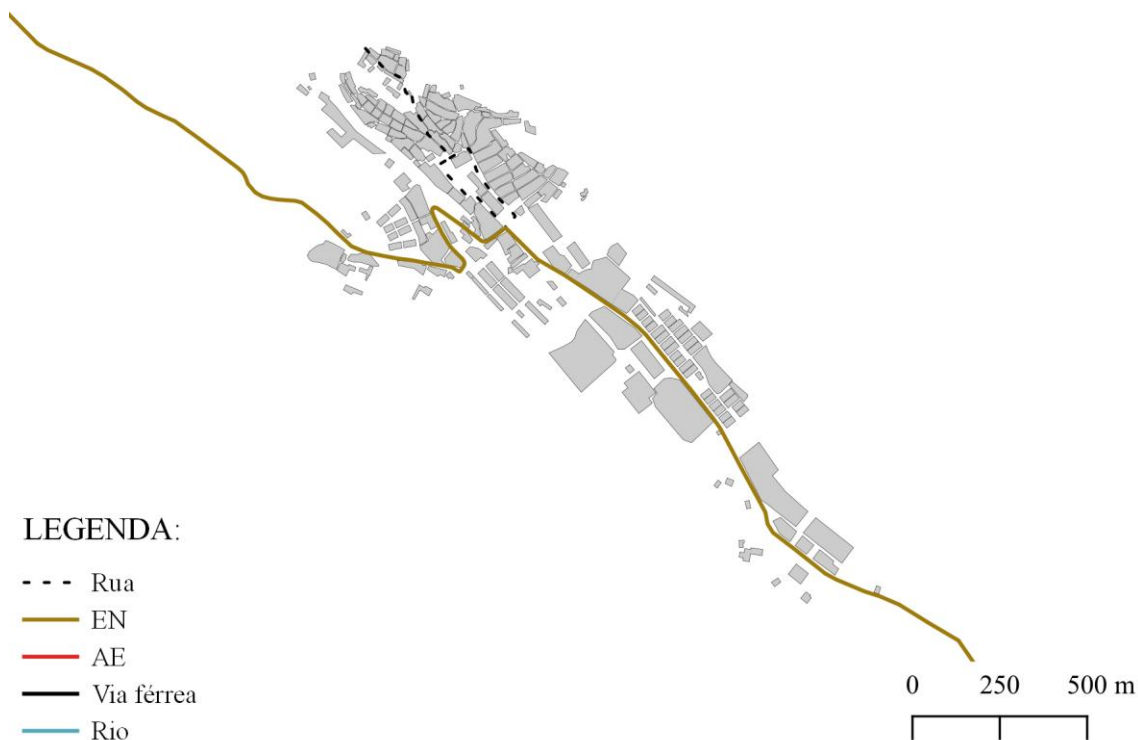


Figura 24: Castelo de Vide, Vias de comunicação

Elementos organizadores do urbano (Figura 25)

Ao analisar as estruturas organizadoras da cidade podemos perceber a forma como estas foram implementadas na malha e a sua importância na evolução da mesma.

Relativamente ao tecido medieval e moderno devemos ter em consideração a muralha da cidade, pois esta condicionou o seu desenvolvimento. Podemos verificar que na primeira zona da cidade esta é muito densa e compacta, com elementos de pequena dimensão, devido à área disponível. Com o evoluir da cidade percebemos que a muralha se tornou um fator menos limitante, passando a existir mais espaço disponível e permitindo que a malha urbana fosse menos densa. A rua principal, Rua de Santa Maria de Cima, já anteriormente identificada, que liga à inicial rua estruturante, Rua Direita, tem um papel de conectar as várias zonas da cidade e as portas da mesma ao castelo. Podemos também constatar que, com a evolução da cidade, esta rua se dividiu em duas, que envolvem a praça principal da vila. A Praça Dom Pedro V, é o elemento central da cidade onde atualmente se encontra a Câmara Municipal e também a principal igreja da cidade, Igreja

de Santa Maria da Devesa. É possível identificar mais algumas igrejas que têm um papel importante na cidade, referidas anteriormente, mas estas não a organizam da mesma forma que a Igreja Matriz, funcionando apenas como pontos de referência em cada bairro. No lado norte da cidade, percebe-se a importância da Fonte da Vila, na medida em que aparece como elemento central da malha urbana que se desenvolve à sua volta. Por fim, o Forte de São Roque apenas pontua o final do núcleo intra-muros do lado sul, fazendo este, parte da última expansão do complexo defensivo.

O período contemporâneo trouxe mudanças significativas, com a expansão urbana para além do centro histórico, a construção de infraestruturas modernas e a adaptação da cidade às necessidades contemporâneas. Ao analisar este período de Castelo de Vide, por comparação, com os anteriores, verificamos que existem alguns elementos de destaque no tecido, devido à sua dimensão e função, como por exemplo as escolas e os complexos desportivo e superfície comercial, mas que não aparentam ser organizadores da malha, pois são apenas pontos colocados ao longo do eixo da EN246-1, apesar da escala distinta destes novos edifícios. Podemos ainda verificar que o atual equipamento comercial está localizado no lado oposto ao núcleo, no sudeste da cidade, completamente separado desta, implicando por isso a necessidade do uso de automóvel para o seu acesso, em contraste com a zona medieval, na qual estes elementos comerciais eram localizados no seu interior, no Rossio, numa posição central, que permitia o acesso à população.

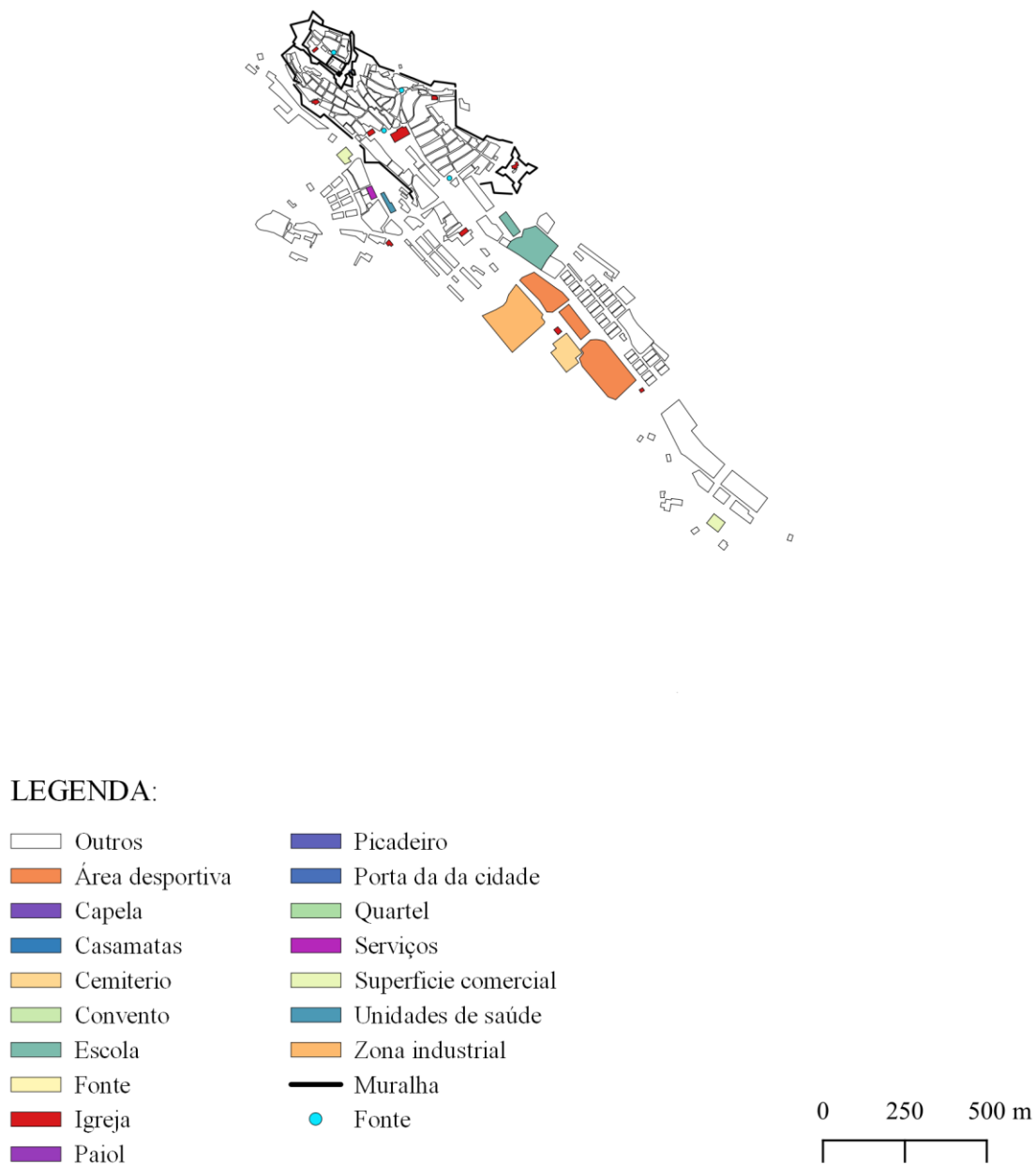


Figura 25: Castelo de Vide, Elementos organizadores

Características dos elementos da malha

Castelo de Vide é uma cidade fortemente condicionada pela sua localização geográfica e pelas necessidades defensivas ao longo dos séculos. Estas características refletiram-se na análise micro, através da qual foi possível verificar uma evolução contínua da cidade, que se adaptou a cada momento, distinto por que passou.

O núcleo medieval de Castelo de Vide é caracterizado por uma malha densa e irregular, com ruas estreitas que se adaptam à topografia acidentada da cidade, encontrando-se o edificado, de cêrcea baixa, à face da rua com edifícios de cêrcea baixa, predominantemente rés-do-chão mais um piso. O castelo servia como ponto de defesa central e tem uma forte presença em toda a cidade, aparecendo na paisagem de grande parte das ruas. É possível fazer a divisão entre o núcleo inicial intra-muros, onde está localizado o castelo, e o resto da zona medieval. Em comparação, apesar de ambas as zonas apresentarem as mesmas características gerais de rua, podemos perceber que no núcleo mais antigo são ruas mais estreitas, o edificado mais denso e a separação do resto da cidade mais reforçada, sendo este um espaço com uma perceção isolada. Quando foi realizada a visita a este núcleo foi, de facto, possível constatar que este espaço apresentava a identidade medieval referida por Lamas (2010) e Mumford (1998). (Figura 26 e 27) Devido às características deste núcleo, a entrada do automóvel, assim como de outros elementos da atualidade, é dificultada pela topografia do local e, não sendo esta uma cidade fortemente influenciada pelo turismo, o ambiente vivido na urbe é calmo, podendo ser considerado isolado do espaço exterior à muralha, com um forte “espírito do lugar” (Norberg-Schulz, 1980) (Figura 28). O resto da zona medieval, apesar de apresentar características similares com a anterior, é mais afetada pelos elementos modernos e contemporâneos que nela foram introduzidos, em consequência dos acessos serem mais facilitados, designadamente as ruas ligeiramente mais largas, à exceção das ruas secundárias. (Figura 29) Mas este espaço apresenta ainda um elevado nível de conservação e, nas ruas em que a paisagem não foi alterada, podemos perceber a identidade referida anteriormente. Elementos como os sinais de trânsito, postes de eletricidade ou de iluminação, cabos elétricos, automóveis, antenas e caixotes do lixo, alteraram a paisagem da cidade, e aparecem como estranhos no contexto da mesma.

Na zona medieval encontramos apenas três largos, sendo estes o largo da Fonte da Vila, o largo da Porta do Castelo e o largo da Igreja de São João. Atualmente, todos eles foram tomados pelos veículos uma vez que, devido ao caráter estreito das ruas, estes são os

únicos espaços livres na cidade para estacionar os automóveis. É de salientar o largo existente à volta da Fonte da Vila, onde realmente percebemos como a paisagem do mesmo foi alterada e, devido à sua pequena dimensão, o espaço perdido para o automóvel, estando todos os cantos deste largo tomados por veículos de diversos tamanhos. (Figura 30)

A expansão do tecido de Castelo de Vide, ocorrida sobretudo durante o período moderno, trouxe consigo uma regularização da malha urbana. Esta fase de crescimento viu a expansão das muralhas medievais, com a disposição de quarteirões mais regular. Apesar destas mudanças, percebemos o tecido como uma continuação do existente, ou seja, com a exceção da praça central, a escala do edificado não foi alterada consideravelmente. As ruas tornaram-se ligeiramente mais largas, mas permaneceram ainda estreitas, com uma topografia sinuosa, em comparação com as ruas atuais, e o edificado passou, na sua maioria, a ter uma cêrcea maior com rés-do-chão mais dois pisos. A grande diferença é a organização da malha, sendo esta mais regular, organizada em rede. (Figura 31)

A praça central, o antigo rossio, adota uma dimensão não anteriormente encontrada na cidade. Contém a Igreja Matriz, Santa Maria da Devesa, a qual tem uma escala muito maior que o edificado da cidade, destacando-se, consideravelmente, até do castelo medieval. As características desta zona central são idênticas às identificadas no período Barroco e no período de Renascimento. Esta praça e as suas ruas principais circundantes, adotam o papel de centro da cidade como ponto cultural e comercial, atualmente funcionando como uma grande área de estacionamento de automóveis atribuído à dificuldade de estes entrarem, tanto no tecido habitacional moderno, como no tecido medieval. Devido à largura das vias principais e da praça, juntamente com as adaptações mais recentes realizadas para albergar o automóvel, a presença deste já não parece estranha, apesar do seu forte impacto na paisagem, e já não parece fora do lugar visto que a área do espaço o permite. Esta paisagem, apesar de estar numa zona da idade moderna, é dominada por elementos com identidade contemporânea. (Figura 32 e 33)

Um dos outros elementos a mencionar do período moderno é o Forte de São Rogue, o qual, em comparação com o castelo, não apresenta a mesma presença na paisagem, nem interfere na malha. De facto, podemos constatar que os elementos modernos acabam por ser conjuntos de adições à malha medieval existente, os quais não têm um ponto focal como a Fonte da Vela ou o Castelo de Castelo de Vide.

Por fim, o período contemporâneo em Castelo de Vide reflete uma nova fase de expansão urbana. O período pré-anos 70 não é muito relevante na cidade, sendo que a análise foi consolidada no conjunto dos períodos contemporâneos. O crescimento urbano mais recente destaca-se pela criação de bairros fora do núcleo histórico, com quarteirões regulares e menos densos, adaptados à circulação de automóveis. Nesta zona, os edifícios apresentam uma escala significativamente maior, com quarteirões desenvolvidos de forma reticular. Grande parte deste novo edificado apresenta cêrceas equivalentes às existentes, não ultrapassando os três pisos de altura. (Figura 34)

Ao analisar rede viária, percebemos que na área contemporânea, embora mantenham semelhanças com a rua medieval, estas possuem uma divisão que separa os carros dos peões através de lancis e passeios, sendo a rua o lugar do automóvel. Este tornou-se mais presente na cidade devido à maior dispersão dos serviços, enquanto anteriormente estes estavam concentrados em pontos centrais, ao contrário do que se pode observar na atualidade. Como exemplo, podemos observar a via EN 246-1, a qual é geradora dos novos bairros e que se estende ao longo da cidade, sendo que a única superfície comercial se localiza a uma distância de 600m da entrada do bairro mais próximo e a 1,5km do antigo rossio, onde estava localizado o antigo mercado da cidade, no seu centro.

Em relação à zona industrial, e aos complexos desportivos de Castelo de Vide, apesar da sua dimensão verificada em planta, estes não são tão fortemente presentes na paisagem da cidade, visto estarem localizados a uma cota inferior à mesma, não obstruindo o horizonte de forma marcante. Ainda assim, é impossível negar que estes não afetem a cidade, pois apesar de relativamente escondidos da vista da rua, estes ainda a impactam significativamente devido à sua grande dimensão que obriga o prolongamento do edificado habitacional, assim como nas vivências da cidade devido as distancias.

Concluindo, percebemos que de forma geral, Castelo de Vide teve uma evolução progressiva em relação à função das suas ruas e das características dos elementos do tecido urbano, não existindo transições “bruscas” de escala, sem estas serem justificadas, como no caso da Igreja Matriz.



Figura 26: Intra-urbe, 1



Figura 27: Intra-urbe, 2



Figura 28: Intra-urbe, 3



Figura 29: Rua das Romeiras



Figura 30: Largo da Fonte



Figura 31: Bairro moderno



Figura 32: Praça central



Figura 33: Rua de Bartolomeu Álvaro da Santa



Figura 34: Rua dos Bombeiros Voluntários de Castelo de Vide

4.3. Mértola

Contexto

Mértola, cidade situada no Baixo Alentejo, Portugal, próxima ao rio Guadiana, possui uma história que remonta aos tempos pré-históricos. (Figura 35) A sua localização estratégica, junto ao rio e à fronteira com Espanha, fez dela um ponto de convergência e disputa para diversas civilizações ao longo dos séculos.

A ocupação humana em Mértola é antiga, com vestígios que indicam a presença de comunidades desde o período neolítico. Segundo Tereno (2019), a cidade foi influenciada por diversos povos como os fenícios, que fundaram a cidade "Myrtilis Júlia" por volta de 318 a.C., após a queda de Tiro, antiga cidade fenícia no Mediterrâneo oriental.

De acordo com Cruz (2023), durante o domínio romano, Mértola tornou-se um centro importante de comércio de produtos agrícolas e mineiros do Baixo Alentejo. A cidade era protegida por muralhas e possuía uma ligação fluvial vital através do rio, que a conectava ao Mediterrâneo. Em 440 d.C., há referências a Mértola como uma fortificação romana, destacando a sua importância militar e estratégica. Após o colapso do Império Romano, Mértola foi ocupada múltiplas vezes por suevos e visigodos, antes de cair sob domínio muçulmano, no século VIII. Os árabes renomearam a cidade como "Martula" e fortaleceram as suas defesas. Durante este período, Mértola foi parte do Califado de Córdoba e, posteriormente, tornou-se um reino independente por duas vezes, conhecida como a Taifa de Mértola. Durante estes períodos, a cidade experimentou melhorias e reparos nas suas fortificações.

Segundo Tereno (2019) e Cruz (2023), em 1171, sob o domínio Almóada, a fortaleza foi reparada e melhorada, evidenciando a contínua importância de Mértola como um bastião defensivo no sul da Península Ibérica. Durante o período medieval Mértola foi conquistada pelos cristãos, em 1238, sob o reinado de D. Sancho II. A cidade foi entregue à Ordem de Santiago, que estabeleceu a sua sede em Mértola e iniciou a construção da Torre de Menagem, um marco significativo na história militar. A ordem religiosa-militar desempenhou um papel crucial na defesa e administração de Mértola até ao século XIV.

Conforme Tereno (2019) e Pais (2018), o castelo medieval foi continuamente expandido e reforçado ao longo dos reinados subsequentes. No reinado de D. Dinis (1279-1325), as defesas foram completamente reconstruídas, integrando partes mais antigas da

fortificação. A vila recebeu um novo foral, em 1512, dado por D. Manuel I, que impulsionou a sua importância comercial, especialmente no comércio de cereais com as praças portuguesas no norte de África.

De acordo com Cruz (2023), após o século XVI, a importância estratégica de Mértola começou a declinar. No entanto, a exploração das minas de São Domingos, entre os séculos XIX e XX, revitalizou a economia local. Para além disso, em meados do século XX, as ruínas do castelo foram classificadas como Monumento Nacional e passaram por várias obras de restauro, transformando a cidade num centro de interesse histórico e turístico. Como referido por Pais:

Apesar dos declínios dos diversos poderes, Mértola procura adaptar-se e manter a mesma importância de vila-porto fluvial que adquiriu desde os primeiros assentamentos. (...) Mértola manteve continuamente a sua importância devido à sua localização geográfica favorável e à continuada exploração mineira, perdendo essa última característica no séc. XX. (Pais, 2018, pp.29-31)

Por fim, Cruz (2023) acrescenta que, hoje, Mértola é vista como uma "vila-museu", onde diferentes períodos de sua história são preservados e expostos. O castelo abriga exposições arqueológicas de herança romana, visigótica, islâmica e portuguesa, refletindo a diversidade cultural que moldou a cidade e a sua malha ao longo dos séculos.

Mértola é uma vila moldada pela sua topografia, situada sobre uma colina escarpada entre os rios Guadiana e Oeiras, características que desempenharam um papel fundamental na sua evolução histórica e na formação da sua malha urbana, estando diretamente relacionada com a escolha do local da mesma. A fronteira natural criada pelos dois rios a toda a volta da cidade, com exceção do lado norte, onde existe uma maior concentração de estruturas defensivas como as torres e a porta principal, foi de extrema importância para a defesa da mesma. A colina apresenta cotas que variam entre os 77m, onde está localizado o castelo e, no ponto mais baixo da cidade os 22m, destacando assim as variações de altitude da pequena vila. Esta posição elevada não só oferecia proteção contra invasores, mas também facilitava o controle da navegação nos rios, que eram rotas comerciais vitais desde os tempos antigos. Em relação a área moderna e contemporânea, estas na sua maioria evitam os locais de maior declive, existindo claros vazios nos vários cumes que existem no meio da cidade, sendo estas condicionadas pela topografia. (Figura 36)



Figura 35: Mértola, Ortofotomapa

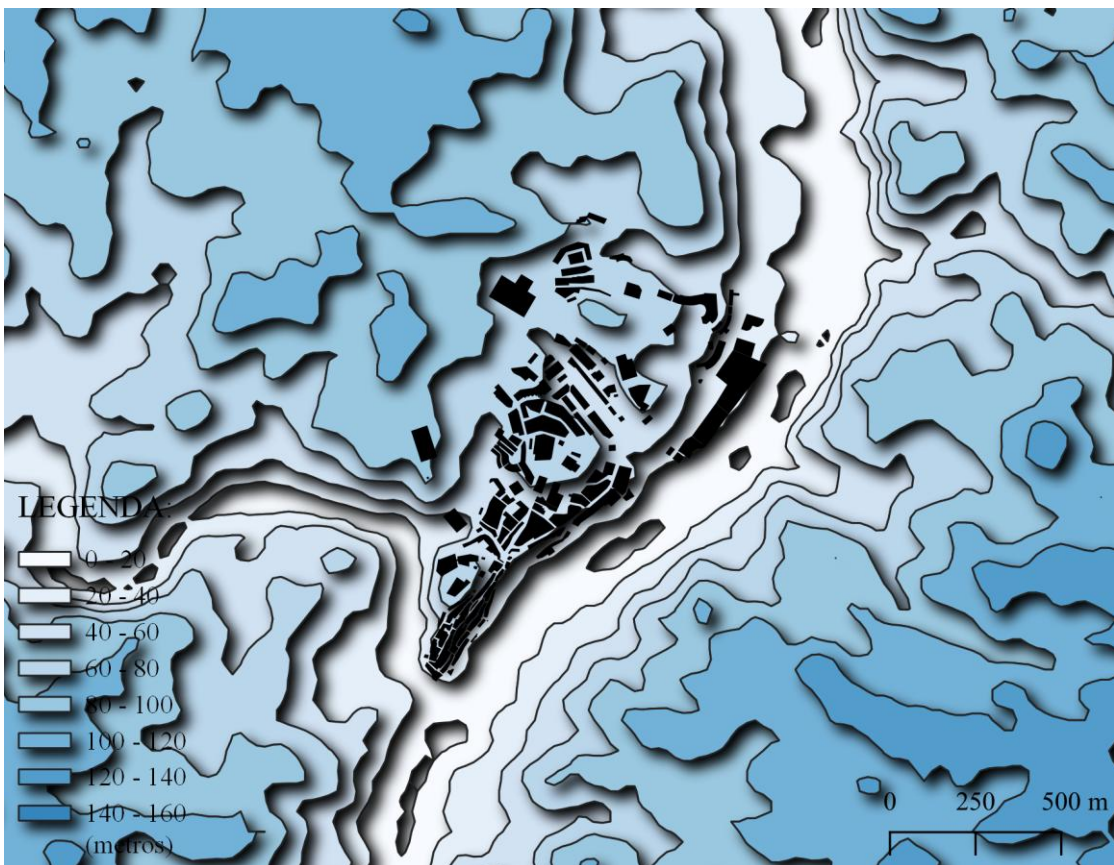


Figura 36: Mértola, Mapa topográfico

Evolução e estrutura urbana (Figura 37 e 38)

A estrutura urbana de Mértola é refletida em diversos tempos, sendo possível identificar quatro distintos momentos. Sabemos que houve vários períodos na história da cidade, os quais foram marcados pela presença dos Romanos, Islâmicos, Cristãos e Muçulmanos, mas a partir da malha urbana, estes não são identificáveis, possivelmente devido às várias reconstruções que ocorreram. Os quatro momentos identificáveis foram assim classificados como o período medieval, o período moderno e a fase contemporânea pré-anos 1970 e pós-anos 1970.

O primeiro momento é caracterizado pela importância estratégica e comercial de Mértola para os diferentes povos, o que esteve na origem da cidade e das suas estruturas defensivas, estabelecendo um padrão urbano que influenciaria as fases subsequentes. Este passado moldou a malha do período medieval, limitada pelas muralhas da cidade, a qual foi transformada por vários períodos históricos, apresentando uma organização reticular, com uma rede regular de ruas paralelas, cortadas por transversais. Podemos ainda hoje reparar que, “na área norte da encosta do castelo, o bairro islâmico, dos sécs. XI e XII, segue uma tipologia de habitação islâmica de pátio central, envolto das suas divisões” (Pais, 2018, pp.29-31), mas este encontra-se em ruínas muito deterioradas. Contudo, é ainda possível perceber que este estava separado, no extremo norte da cidade, no lado oposto da encosta em que esta foi construída.

Foi possível também identificar um período intermédio de transição, associado à idade moderna, em que podemos reconhecer um desenvolvimento linear pelo eixo da atual Rua Dr. Afonso Costa, a qual percorre a margem do Rio Guadiana. Existe também um conjunto de elementos agrupados à frente da porta da cidade, os quais estão organizados através de um aglomerado de ruas que nela têm origem.

A importância estratégica e comercial de Mértola após o século XVI estava num declínio, mas a partir do século XIX, no período contemporâneo pré-anos 1970, houve uma revitalização económica da região, devido a mina de São Domingos, a qual abriu em 1864 e encerrou em 1965, o que motivou um novo tempo. Este período está caracterizado por um aglomerado relativamente denso em comparação com o seguinte, mas notavelmente mais esparsa que o da zona medieval, o qual apresenta uma estrutura geométrica, na sua maioria planeada e reticular.

Em relação ao período pós-anos 70, este ficou definido principalmente por uma forma rarefeita, com pontos de forma planeada, com uma baixa concentração de edificado o qual se afasta dos aglomerados pré-existentes, com exceção de um bairro que surge entre as áreas moderna e pré-anos 70, o qual apresenta uma forma planeada e reticular.

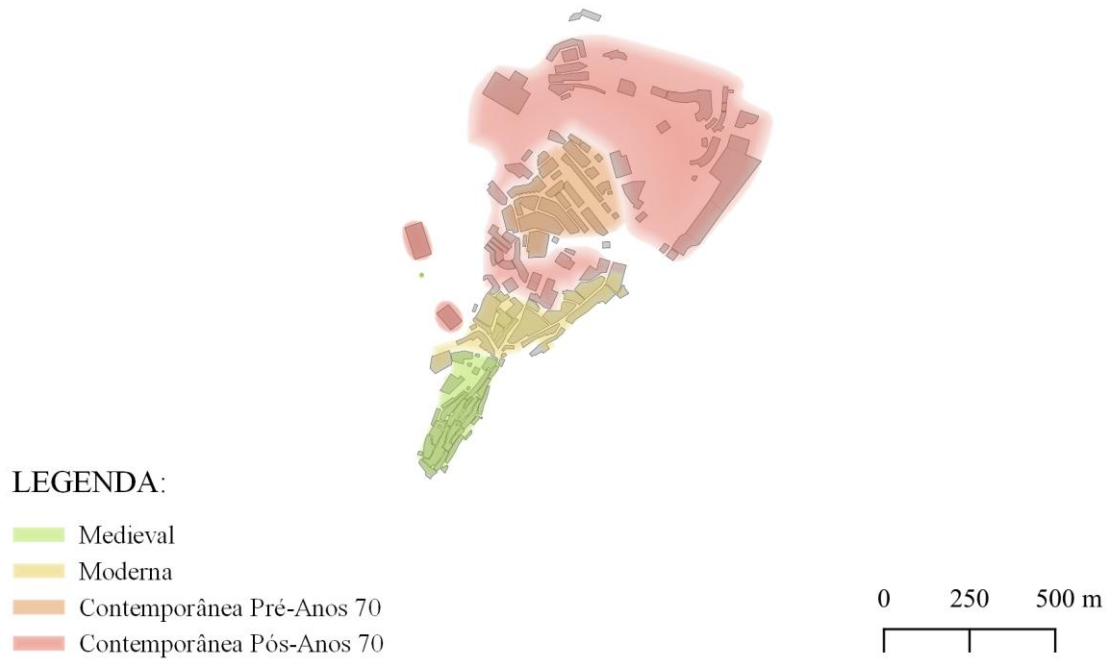


Figura 37: Mértola, Evolução urbana

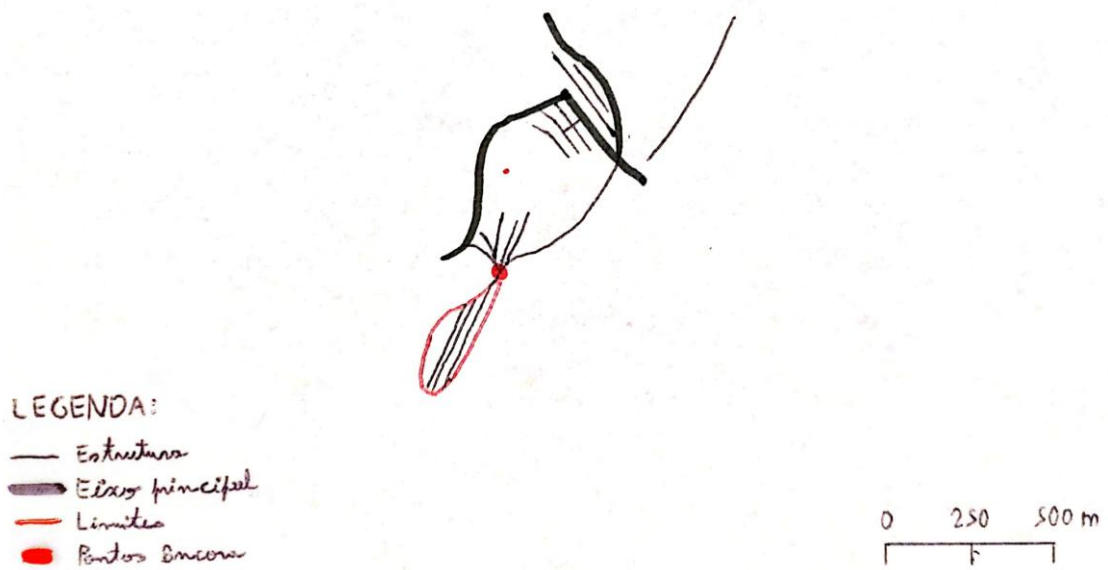


Figura 38: Mértola, Estrutura

Morfologia urbana (Figura 39)

A morfologia de Mértola, durante o período medieval, destaca-se por uma estrutura urbana densa com as ruas estreitas e íngremes. Este facto resultou da adaptação da malha à topografia, estando as várias linhas de edificado organizado de sudoeste para noroeste, de forma a criar degraus que possam ser edificados. Assim, juntamente com as ruas transversais, que na sua maioria são escadarias, a disposição da malha urbana foi determinada. Podemos verificar que a maioria do edificado está do lado sudeste da colina virado para o rio principal, o Rio Guadiana, e, no caso do castelo, este ocupa o ponto mais alto da cidade.

Nos séculos XVII e XVIII, Mértola experimentou mudanças significativas na sua estrutura urbana, com a expansão da cidade e a adaptação a novas necessidades económicas e sociais. A malha urbana do período moderno começou a estender-se para além da área fortificada, seguindo a topografia natural do Rio Guadiana. A expansão urbana fora das muralhas medievais levou à formação de novas áreas residenciais e comerciais, com uma densidade menor do que a da cidade medieval, mas ainda caracterizada por ruas estreitas e uma disposição orgânica. As novas construções eram geralmente menos compactas e de maior dimensão do que as do núcleo medieval, permitindo um certo alargamento das vias.

O desenvolvimento contemporâneo de Mértola foi marcado pela necessidade do aumento da zona residencial devido ao rejuvenescimento da cidade gerada pelo setor mineiro. As expansões urbanas mais recentes da cidade, especialmente no período pré-anos 70, são caracterizadas por uma malha mais regular e aparentemente planeada. As áreas de edificado são situadas principalmente nos espaços mais aplanados e apresentam ruas mais largas e retas, com uma densidade menor em comparação com os outros dois períodos, não enfrentando os declives da topografia e deixando vazios entre a malha.

A malha urbana de Mértola é um conjunto complexo de influências históricas e adaptações geográficas. A estrutura densa e compacta da zona da fortaleza medieval contrasta com as expansões mais ordenadas e espaçadas do período contemporâneo, de maior escala, assim como com a transição de formas mais orgânicas, apesar de reticulares, para formas geométricas planeadas. Este desenvolvimento reflete uma contínua adaptação às necessidades de defesa, comércio e habitação, enquanto preserva a herança cultural da cidade.



Figura 39: Mértola, Morfologia urbana

0 250 500 m

Vias de comunicação (Figura 40)

Mértola foi fortemente influenciada pelas vias de comunicação pré-existentes à cidade, sendo o Rio Guadiana e o Rio Oeiras vias de especial importância, não apenas para a sua defesa, mas também a nível de transporte e vigia, sendo esta uma rota crucial de transporte do Império Romano. A cidade funcionava como uma “portagem” do Rio Guadiana, como testemunha a Torre do Rio, a qual tinha o intuito de vigiar e controlar a passagem através de um sistema de correntes de ferro que eram lançadas sobre o rio. (ANEXO 1)

A partir do século XX, o desenvolvimento de infraestruturas rodoviárias modernizou a rede de comunicações de Mértola. A construção da EN265 foi particularmente significativa pois redefiniu o acesso e a expansão urbana, proporcionando uma ligação direta com a cidade de Beja e outras partes do Alentejo, e serviu de eixo estruturante para a nova edificação, incentivando o crescimento da malha.

A EN265 pode ser observada na expansão urbana contemporânea como um eixo, onde novas construções seguem um padrão mais regular em comparação com a malha medieval. As áreas desenvolvidas ao longo da via exibem uma malha urbana mais aberta e organizada, influenciadas pelo rigor retilíneo e pela dimensão mais larga da via.

Por fim, em relação aos nós viários, podemos identificar a interseção da EN265 com a EN122, que faz a travessia do Rio Guadiana, criou um ponto central da cidade, que também faz ligação à Rua Dr. Afonso Costa, eixo estruturante do período moderno, como referido anteriormente. Este ponto é de especial relevância, visto que interliga as principais vias de Mértola e, ao mesmo tempo, está ligado diretamente aos eixos principais que serviram como base para a edificação do período contemporâneo que se seguiu.

A evolução das vias de comunicação em Mértola é um reflexo claro de como as mudanças nas necessidades de transporte e defesa moldaram a estrutura urbana ao longo dos séculos. Desde as rotas fluviais do período romano e islâmico até às estradas nacionais, cada fase histórica deixando uma marca distinta na morfologia urbana da vila, as quais a continuam a influenciar.

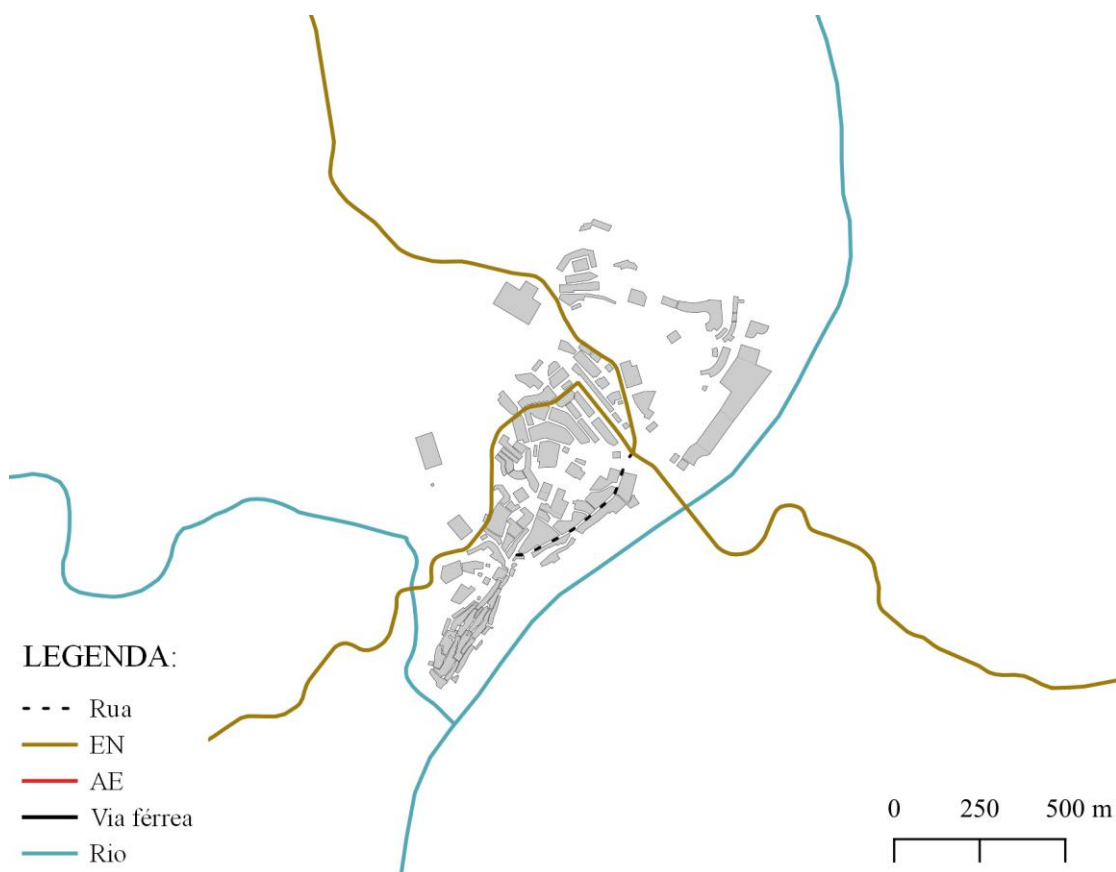


Figura 40: Mértola, Vias de comunicação

Elementos organizadores do urbano (Figura 41)

Mértola apresenta vários elementos organizadores que moldaram a sua estrutura urbana ao longo dos séculos, como dissemos influenciada pelos vários povos que a habitaram. Desde as suas origens romanas até à era contemporânea, elementos como a muralha, as igrejas e o castelo desempenharam papéis importantes na definição e evolução da forma urbana da zona medieval.

No coração da morfologia urbana de Mértola encontra-se o castelo, um elemento defensivo que remonta ao período medieval, localizado no ponto mais alto da cidade e que funciona como o núcleo da mesma. Ainda nesta zona, na proximidade deste, podemos encontrar os outros elementos principais da malha, nomeadamente, o bairro Islâmico, atual Necropolis, o Cemitério de Mértola, a Igreja Matriz e o Batistério, assim como um grande espaço aberto que seria usado como praça central destes elementos. De facto, a cidade medieval pode ser lida em duas zonas, existindo a zona superior onde estão localizados os elementos de maior importância urbana e, na zona inferior, a uma cota mais

baixa, a zona residencial. Associadas ao castelo, as muralhas foram determinantes na organização espacial da vila ao delimitar e definir a expansão urbana, criando um perímetro que moldava a configuração interna.

Nem todas as portas da cidade persistem na atual malha, mas com o recurso aos registos, realizados pelo SIPA, sabemos que a Porta do Buraco, sobre a ribeira de Oeiras; a Porta da Vila, do lado norte; e a Porta da Misericórdia, sobre o Guadiana (a única sobrevivente), foram os pontos que influenciaram a organização das vias principais, sendo estas ligações entre o núcleo urbano e as áreas exteriores. Atualmente, no lugar onde existia a Porta da Vila cria-se a ligação com a restante malha urbana, moderna e contemporânea, fora das muralhas.

A Igreja Matriz de Mértola, originalmente uma mesquita islâmica convertida após a reconquista cristã, é um dos marcos mais proeminentes da vila. Localizada próxima ao castelo, como já mencionado, faz parte de um ponto focal na organização da cidade. A outra igreja da cidade, a Igreja da Misericórdia, está localizada adjacente à Porta da Misericórdia, mostrando também a sua importância na pontuação da malha urbana.

Na cidade, junto à entrada norte da vila, intramuros, podemos encontrar o Mercado Municipal de Mértola, e numa posição de destaque da cidade, o qual é utilizado até hoje, tendo sido melhorado e restaurado, sendo um dos poucos pontos que foram construídos com o intuito comercial desta. Já no caso da área comercial contemporânea, esta segue o mesmo padrão de localização, à entrada da cidade, na ligação da EN265 e EN122, sendo este um ponto de destaque atual na malha.

Os restantes elementos organizadores da malha são do período contemporâneo, pós-anos 70, sendo maioritariamente serviços, incluindo escolas e instalações desportivas, que vieram dar suporte a uma cidade predominantemente residencial. Estes estão localizados em três zonas distintas da cidade, respetivamente, a zona industrial, localizada no lado norte da cidade e relativamente afastada da mesma, a zona das escolas e complexos desportivos, localizados ao longo do Rio Guadiana, a qual reúne os elementos de maior escala da cidade e a zona central, onde podemos encontrar um conjunto de serviços e o Centro de Saúde, integrando-se estes na malha existente. É de destacar o local de implantação das escolas, as quais envolvem a Ermida de Santo António, espaço da antiga necrópole, assim como a exceção que é o Estádio Municipal de Mértola, o qual está

localizado do lado norte da cidade, junto à zona industrial, e não juntamente com a zona das escolas e dos complexos desportivos.

Por fim, outro elemento de importância na malha é o novo cemitério, inaugurado em 1891, o Cemitério do Cerrinho das Neves de Mértola, o qual foi construído separado da malha urbana, junto da Ermida de Nossa Senhora das Neves (Séc. XVIII). Assim como o antigo cemitério e a Necropolis, este está num local de Miradouro, remetendo para a importância simbólica do espaço sobre a vila.

Concordando com o estudo de Mértola realizado por Pais, foi constatado que:

Em suma, a complexidade morfológica e tipológica do tecido urbano assenta num princípio de reinterpretação sucessiva dos elementos arquitetónicos da mesma, em que a mesquita continua a sua função religiosa, passando a igreja cristã, a muralha é constantemente readaptada e reparada, a alcáçova assume funções habitacionais a funerárias, a casa romana foi transformada em edifício municipal, a necrópole da Achada de S. Sebastião em espaço de uma Escola Secundária, a Ermida de Santo António dos Pescadores a cemitério cristão e, posteriormente, no Cine-Teatro Marques Duque. (Pais, 2018, p.29)

Assim como nos locais da Ermida de Nossa Senhora das Neves e da Ermida de Santo António, onde se desenvolvem novos elementos do período contemporâneo.

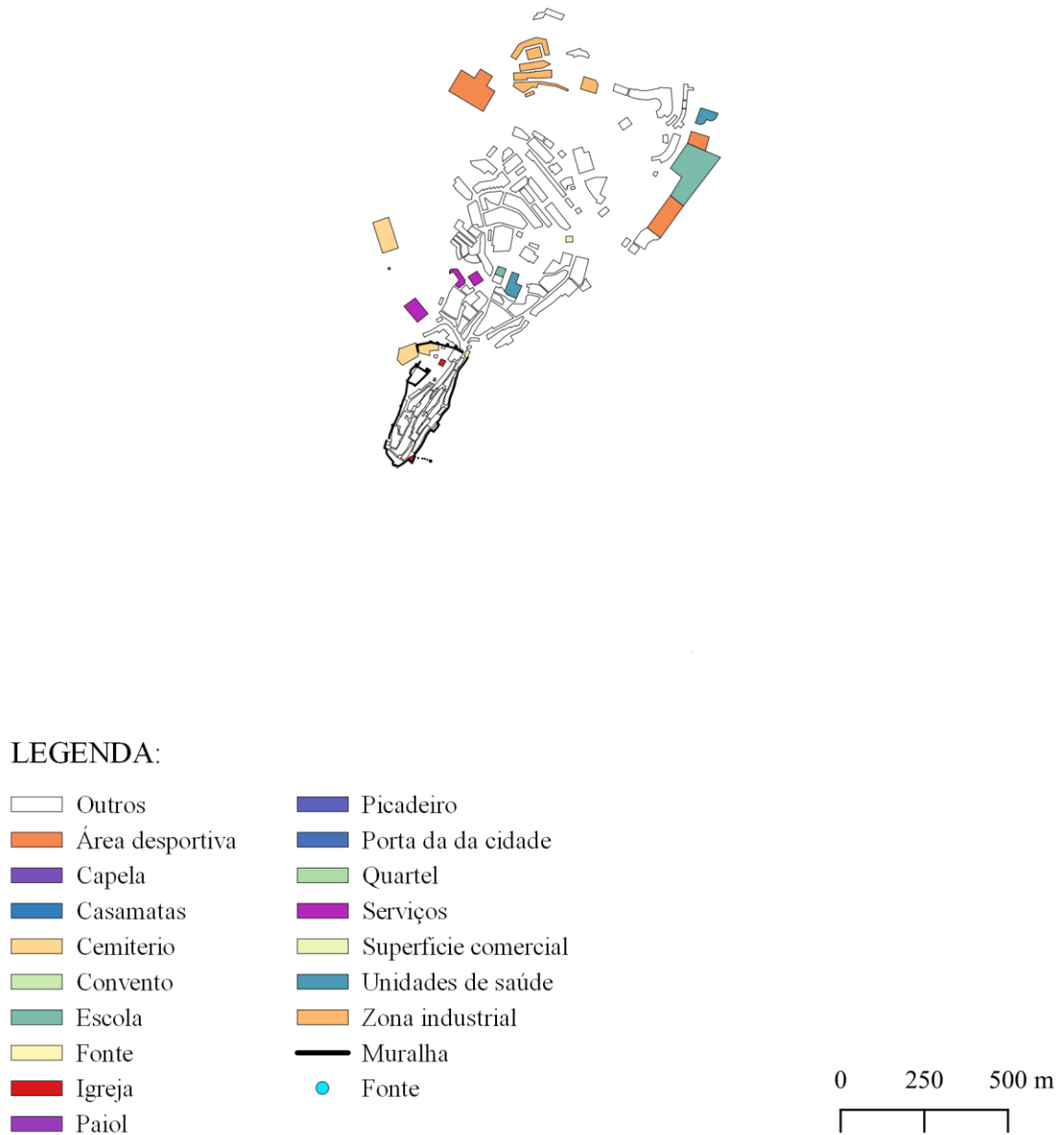


Figura 41: Mértola, Elementos organizadores

4.4. Óbidos

Contexto

Óbidos é uma cidade histórica em Portugal, localizada no distrito de Leiria. A sua origem remonta à ocupação romana no século I, com indícios de um castro luso-romano sobre o qual se ergueu a cerca velha, posteriormente reconfigurada durante a ocupação muçulmana e cristã. (Figura 42) O desenvolvimento da malha urbana de Óbidos é notavelmente influenciado pela sua topografia e pela presença do castelo medieval, cuja "silhueta da cidadela e paço dos alcaides" se destaca no "recorte sinuoso do perímetro muralhado" (Mendonça, Matias & Elias, 1992/1999/2011).

De acordo com Passos e Clemente (1998/2003), a atual estrutura urbana de Óbidos começou a sua construção na época medieval, nos séculos XII e XIII, com significativas intervenções de retificação até ao século XVI. O traçado urbano medieval inclui arruamentos principais como as atuais Rua Direita, Rua D. Antão Moniz e Rua Padre Nuno Tavares, que se desenvolvem em socalcos paralelos ao declive do terreno. As vias transversais são ruas secundárias, muitas vezes interligadas por escadas, caracterizando o espaço público.

As mesmas autoras mencionam que em 1755, ocorreu um abalo sísmico que destruiu várias casas e edifícios religiosos, como a Igreja de S. Tiago, o Paço da Rainha e a Igreja de S. Pedro, de acordo com a publicação da Câmara Municipal de Óbidos. Os reparos foram realizados nos anos seguintes, tendo sido recuperados as igrejas e o castelo, assim como, outros edifícios de menor importância.

O castelo de Óbidos, de planta trapezoidal, situa-se a sudeste da cerca velha e apresenta um circuito muralhado irregular, reforçado por torres e cubelos. Este castelo foi alvo de várias reformas e adaptações ao longo dos séculos, destacando-se intervenções significativas durante os reinados de D. Sancho I e D. Dinis nomeadamente, "adaptação da torre albarrã a cadeia, reforma da muralha por D. Sancho I; restauro e ampliação da antiga alcáçova por D. Dinis e construção de barbacãs junto às portas" (Mendonça, Matias & Elias, 1992/1999/2011).

Nos séculos 14 e 15 houve uma contínua expansão da cidade refletindo a importância da mesma tendo esta sofrido alterações à estrutura defensiva. "séc. 14 - ampliação da alcáçova e construção de uma torre de menagem (Torre de D. Fernando); ligação da

alcáçova à igreja de Santiago, por tribuna; séc. 15 - alastramento da ocupação intramuros, para O. e S.”” (Mendonça, Matias & Elias, 1992/1999/2011).

Segundo Passos e Clemente (1998/2003), a cidade desempenhou um papel importante na história de Portugal, integrando a Casa das Rainhas, que proporcionou jurisdição senhorial à vila. Este *status* conferiu a Óbidos uma importância não só militar, mas também cultural e económica, influenciando o desenvolvimento da sua malha urbana ao longo dos séculos.

Atualmente, de acordo com Cruz (2008), Óbidos é um marco histórico-cultural, sendo o seu castelo utilizado para fins turísticos como pousada. As suas ruas estreitas e espaços públicos de dimensões reduzidas, exceto na Praça da Vila, preservam o carácter medieval da cidade, enquanto a Rua Direita continua a ser a principal via, ligando a Alcáçova à Porta da Vila, e concentrando as casas nobres e abastadas. A cidade é considerada monumento nacional desde 1910.

A fortaleza de Óbidos foi construída em uma localização estrategicamente vantajosa. A vila está situada no topo de uma colina com cotas que variam entre os 85m e 45m de altitude, destacando-se a influência do relevo na malha. Esta elevação oferecia uma defesa natural contra invasores, dificultando o acesso direto e proporcionando uma vantagem tática significativa aos defensores do castelo. Quanto à zona mais recente da cidade, a sul, apresenta uma topografia mais suave sem grandes declives, mas não totalmente plana. (Figura 43)



Figura 42: Óbidos, Ortofotomapa



Figura 43: Óbidos, Mapa topográfico

Evolução e estrutura urbana (Figura 44 e 45)

A Cidade de Óbidos evoluiu de forma peculiar, sendo possível identificar, facilmente, os vários tempos, os seus motivos e as mudanças que ocorreram entre eles. Por norma, as cidades medievais, com o decorrer dos tempos, foram circundadas por novas edificações, expandindo-se em mancha, criando uma periferia, como identificado na Forma dos tempos em Portugal. A parte antiga da cidade manteve-se separada da urbanização recente, preservando a sua malha e o seu limite marcado pela muralha. Podemos supor que este fenómeno ocorreu em virtude de ser uma cidade pequena, que após o período de desenvolvimento da zona muralha, não cresceu radicalmente quando ainda não era considerada património protegido, tendo também o relevo impedido a expansão descontrolada; tal terá ajudado com que a imagem da cidade medieval se mantivesse inalterada e separada da malha atual. Desse modo, podemos comparar o período de tempo medieval com a urbanização subsequente. Através da análise do tecido urbano no ortofotomapa, conseguimos perceber três zonas distintas que marcam a progressão do tempo da cidade.

É possível identificar com exatidão os três tempos, entre o tecido da área antiga e o da área mais recente, apresentando estas duas áreas escalas e morfologias diferentes, assim como usos e espaços públicos distintos, sendo a área antiga ainda delimitada e contida na sua totalidade pela muralha. É possível, também, identificar um tecido intermédio, apresentando relações de semelhança com as duas épocas temporais já assinaladas, mostrando um período de transição, no qual percebemos que este é o que mais se aproxima do exterior da muralha, tendo sido desenvolvido com alguma relação ao existente, mais a frente identificada.

Devido à zona medieval de Óbidos estar situada numa colina, com um relevo desafiante, a cidade teve que se adaptar à topografia local, o que influenciou a estrutura da malha, dividida em “socalcos”. Esta forma de edificação, no lado oeste, onde o declive é mais acentuado, criou um desenvolvimento linear paralelo à muralha, sendo as ruas geradoras deste a Rua Direita, a Rua da Talhada e a Rua de Cima (atual Rua D. Antão Moniz). O resto da cidade, no lado este, não apresenta um desenvolvimento tão restrito, não sofrendo de um declive tão acentuado. Ainda assim, podemos identificar como eixos secundários, a Rua Josefa de Óbidos, seguida pela Rua Padre António de Almeida, as quais são ruas centrais na cidade, e a Rua de Baixo (atual Rua Padre Nuno Tavares), do lado sudeste. Já no lado nordeste da cidade a Rua Nova (atual Rua do Coronel Pacheco) e a Rua do Castelo

destacam-se como organizadoras de uma pequena mancha linear direcionada de nordeste para noroeste.

Na zona moderna é possível destacar que a malha, que cria uma ligação intermédia, faz ligação à cidade medieval, através da continuação dos eixos principais que fazem ligação às portas. Já na zona contemporânea podemos observar que o tecido se torna “desorganizado” sem nenhuma estrutura aparente de organização, onde na sua maioria, apenas podemos identificar conjuntos de formas planeadas desassociadas umas das outras.

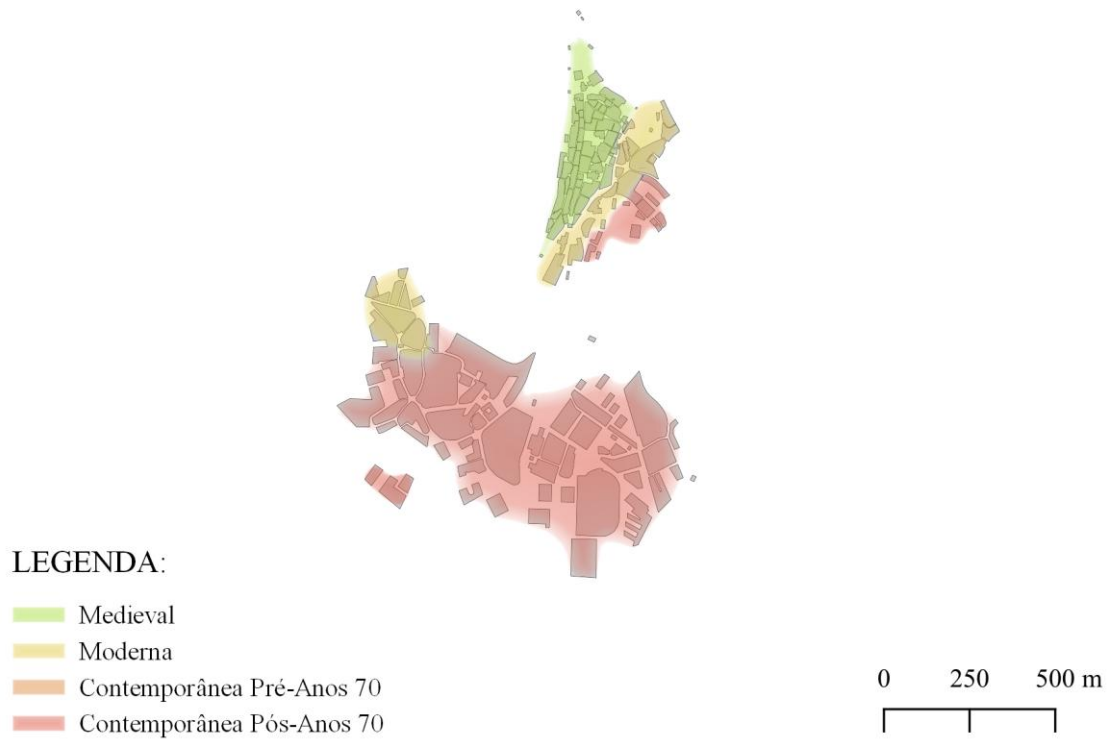


Figura 44: Óbidos, Evolução urbana



Figura 45: Óbidos, Estrutura

Morfologia urbana (Figura 46)

É agora estudada a morfologia da cidade nos quatro períodos anteriormente identificados, a partir da diferença entre o espaço privado e o público. Este estudo tornou possível identificar as prioridades, estrutura e organização do edificado e o modo como este foi desenvolvido.

Ao demarcar todo o espaço privado a negrito, é possível identificar grandes diferenças entre as três zonas, percebendo-se rapidamente que a escala do edificado na zona muralhada era contida, sendo este muito denso, compacto e segregado, organizado através do limite de espaço presente e dos eixos da cidade, com apenas alguns módulos de maior dimensão, como o castelo e as Igrejas de Santa Maria, de São Tiago e de São Pedro.

Na zona intermédia, observamos uma transição do tecido, sendo este menos denso que o tecido antigo, e mais denso que o tecido novo, tendo os quarteirões são de dimensão mediana, apesar desta ser ainda controlada e próxima da escala da zona medieval.

Já na zona contemporânea podemos ver que o tecido apresenta uma escala completamente diferente, sendo os vários elementos de grandes dimensões e muito menos densos, cada vez menos relacionados com a escala humana. O edificado surge de forma dispersa e com um grande número de vazios entre o mesmo, sem um limite definido e sem uma estrutura organizadora aparente em contraste com a zona medieval.

Juntamente com a análise do espaço privado, também podemos analisar o espaço público, este igualmente distinto entre as três zonas. Reparamos que na área do tecido antigo, as ruas eram menores, mais estreitas e menos extensas, com uma malha mais densa. Pelo contrário, na área nova percebemos o modo como a rede viária define a malha, sendo as ruas mais largas e extensas, apesar da malha ser menos densa, indicando o seu desenvolvimento perante o uso do carro. Assim, como anteriormente, notamos uma área de transição onde, as vias são de maior dimensão que as da zona intramuros, mas, de menor dimensão que a zona mais recente.

É assim possível identificar, através da morfologia do edificado e do espaço público, os três tempos das três zonas demarcadas e as suas diferenças mais evidentes.



Figura 46: Óbidos, Morfologia urbana

0 250 500 m

Vias de comunicação (Figura 47)

Após a identificação das zonas presentes em Óbidos, podemos analisar as vias de comunicação que interferiram no modo que a cidade operava e motivaram novos tempos e novas velocidades. Conseguimos também perceber de que modo o tecido novo evoluiu e a relação da sua localização com a rede viária.

É possível identificar as duas vias com maior importância que dão acesso à cidade nos tempos atuais, nomeadamente, a nacional EN8 e a autoestrada AE8. Podemos perceber que a zona mais recente de Óbidos surgiu ligada à EN8, sendo esta a sua via principal e a única via organizadora, que a liga à zona antiga. A EN8 permitiu a introdução do automóvel, com alguma facilidade, na cidade de Óbidos, trazendo assim um novo tempo e um novo meio de desenvolvimento, ganhando esta fácil acesso à rede viária nas suas proximidades. Apesar da existência da EN8, esta ainda era uma via de baixas velocidades, tendo sido mais recentemente criada a AE8, uma autoestrada que liga Óbidos ao restante país, através de velocidades mais altas, a qual cimenta o acesso à cidade e que, atualmente, mais contribui para o registo de um maior número de visitantes. Podemos constatar que a paralisação observada no início do período contemporâneo terminou após a criação da AE8, sendo esta uma via construída no período pós-anos 70. Deste modo, percebemos como as vias influenciaram o crescimento da cidade, a mudança provocada entre os três tempos, principalmente com a introdução do automóvel e da forma como este afetou a morfologia da nova zona.

É importante também mencionar a presença da via férrea, que cruza com a Rua Fundadores do Pinhal, e que, apesar de não ser atualmente utilizada para passageiros, pode ter influenciado a escolha da localização do tecido moderno, no lado sul, destacado da cidade medieval.

Por fim, em Óbidos, podemos identificar um conjunto de nós viários que conectam diferentes vias, destacando-se a ligação entre a AE8 e a EN8, além de dois nós de distribuição desta última. Em termos de organização urbana, o nó de distribuição da EN8, localizado a sul, funciona como um “*hub*” para a zona de edifícios públicos, predominantemente comerciais. Já o nó a norte distribui o tráfego entre a área contemporânea e a zona medieval, sendo o ponto onde se decide a direção a seguir após a entrada em Óbidos pelo o nó de conexão.

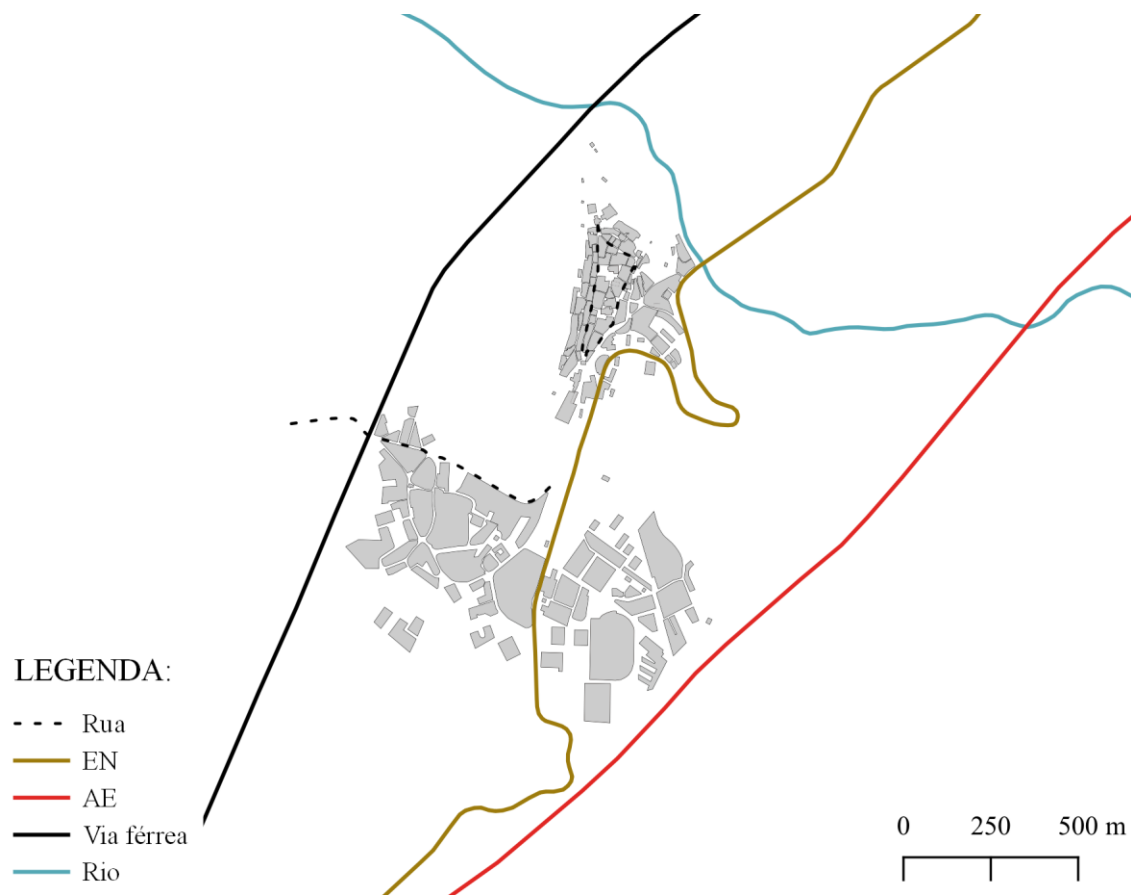


Figura 47: Óbidos, Vias de comunicação

Elementos organizadores do urbano (Figura 48)

Dando início à análise de escala meso, foi realizada a identificação dos elementos que parecem ter alguma importância em termos do seu uso de modo a verificar se estes são organizadores da malha urbana.

Na zona antiga da cidade podemos identificar duas estruturas únicas, associadas aos centros de cidades medievais, que organizavam e estruturavam as cidades, nomeadamente, a muralha e o castelo. Estes são dois elementos que reconhecemos como parte de uma cidade organizada, pois marcavam um ponto de poder e um limite da mesma, que continha a cidade de se dispersar, regulando a escala da mesma, a densidade e a quantidade do edificado.

Para além desses dois elementos, ao longo da muralha podemos encontrar três pontos marcantes, as três portas da cidade, os quais organizam a malha interna, sendo a porta principal, a Porta da Vila, a de maior importância, a qual dá acesso à rua principal que atravessa toda a malha diretamente até a entrada do espaço do castelo, criando uma linha

contínua, relativamente reta e longa, para onde a maioria do edificado é orientada. As outras duas portas apresentam menor influência na malha, sendo uma dedicada à área do castelo, sem interferir na forma da cidade, e a outra, a Porta do Vale, uma entrada menor, que dá origem à Rua do Coronel Pacheco, que também se direciona para a entrada do castelo.

Por fim, na zona medieval podemos também identificar quatro igrejas, sendo estas, à parte do castelo, os edifícios de maior dimensão e importância. Destas igrejas, a Igreja de São Tiago (1181), está localizada no final da rua principal, a Rua Direita, do lado da entrada para a zona do castelo, e sobrepõe-se a toda a cidade graças à sua localização privilegiada de alta elevação. Das outras três igrejas, destaco duas, a Igreja de Santa Maria e a Igreja de São Pedro, ambas com praças na sua entrada, que criam um ponto focal e um pequeno vazio na densa malha, com especial atenção para a Igreja de Santa Maria, Igreja Matriz, que se localiza na praça principal, diretamente posicionada do lado da rua central. A data de construção da Igreja de Santa Maria exata não é conhecida, mas estima-se que remonte a um período anterior ao século XI, quando esta era utilizada como mesquita de acordo com a câmara municipal de Óbidos.

Podemos perceber que para além da Rua direita, que faz ligação entre a Porta do Castelo e a Porta da Vila, e da Rua do Coronel Pacheco, que faz ligação da Porta do Castelo à Porta do Vale, existe a Rua Padre Nuno Tavares que interliga as duas portas da muralha, criando um triângulo de circulação interna que percorre toda a muralha.

Em Óbidos, podem ser identificadas quatro fontes, das quais duas têm datas conhecidas. A primeira, conhecida como o Chafariz de Óbidos, foi mandada construir pela rainha D. Catarina em 1573, de acordo com a Câmara Municipal de Óbidos. Esta fonte encontra-se na praça central do núcleo medieval, ao lado da Igreja Matriz, ocupando uma posição de destaque que contribui para a organização espacial da cidade medieval. A segunda fonte relevante na organização do tecido é o Chafariz de D. Maria I, também conhecido como Chafariz do Poço. Originalmente um poço de origem medieval, foi transformado em chafariz em 1792 por ordem da rainha D. Maria I. Este poço tem esta ligado diretamente ao tecido urbano medieval, através de um postigo que dá acesso ao interior das muralhas. Localiza-se no largo central da zona moderna da cidade, onde desempenha um papel importante na organização do espaço urbano. Uma terceira fonte pode ser encontrada diante da Porta da Vila, a principal entrada da cidade. Embora esta fonte não tenha data ou nome conhecidos, a sua localização estratégica na entrada do núcleo medieval torna-a

um elemento relevante a considerar. Por fim, na zona sul, afastada do núcleo medieval, há uma quarta fonte situada junto à Capela de Santa Ana do Pinhal (1770-1780) num pequeno largo, esta fonte marca o centro da zona que, na época, estava isolada de outras construções.

Por comparação, se analisarmos a zona contemporânea de Óbidos, percebemos que existem alguns elementos de destaque, que atualmente são pontos de interesse para o modo de vida da população, como o complexo desportivo, um equipamento comercial, o supermercado, duas escolas de grande dimensão, piscinas e um cemitério.

Apesar de estes elementos serem importantes na sociedade contemporânea e do seu destaque na malha, não os percebemos como elementos organizadores do espaço, apenas observamos que os mesmos se localizam de modo aglomerado, sem ligação ao resto da malha, no extremo sudeste da cidade. À parte a via nacional N8, não é possível identificar outro eixo com importância, para além de algumas vias de maior dimensão, largura e comprimento, que funcionam como vias de distribuição da N8, sendo de especial relevância mencionar que todas estas vias são maioritariamente dedicadas ao automóvel. Constatamos que a maior parte da zona habitacional se localiza no lado oeste e que do lado leste estão os vários pontos de interesse, acima referidos, não existindo nenhuma ligação pedonal adequada, como explicado adiante no tópico final, sendo esta apenas realizada por uma via que dá acesso à N8.

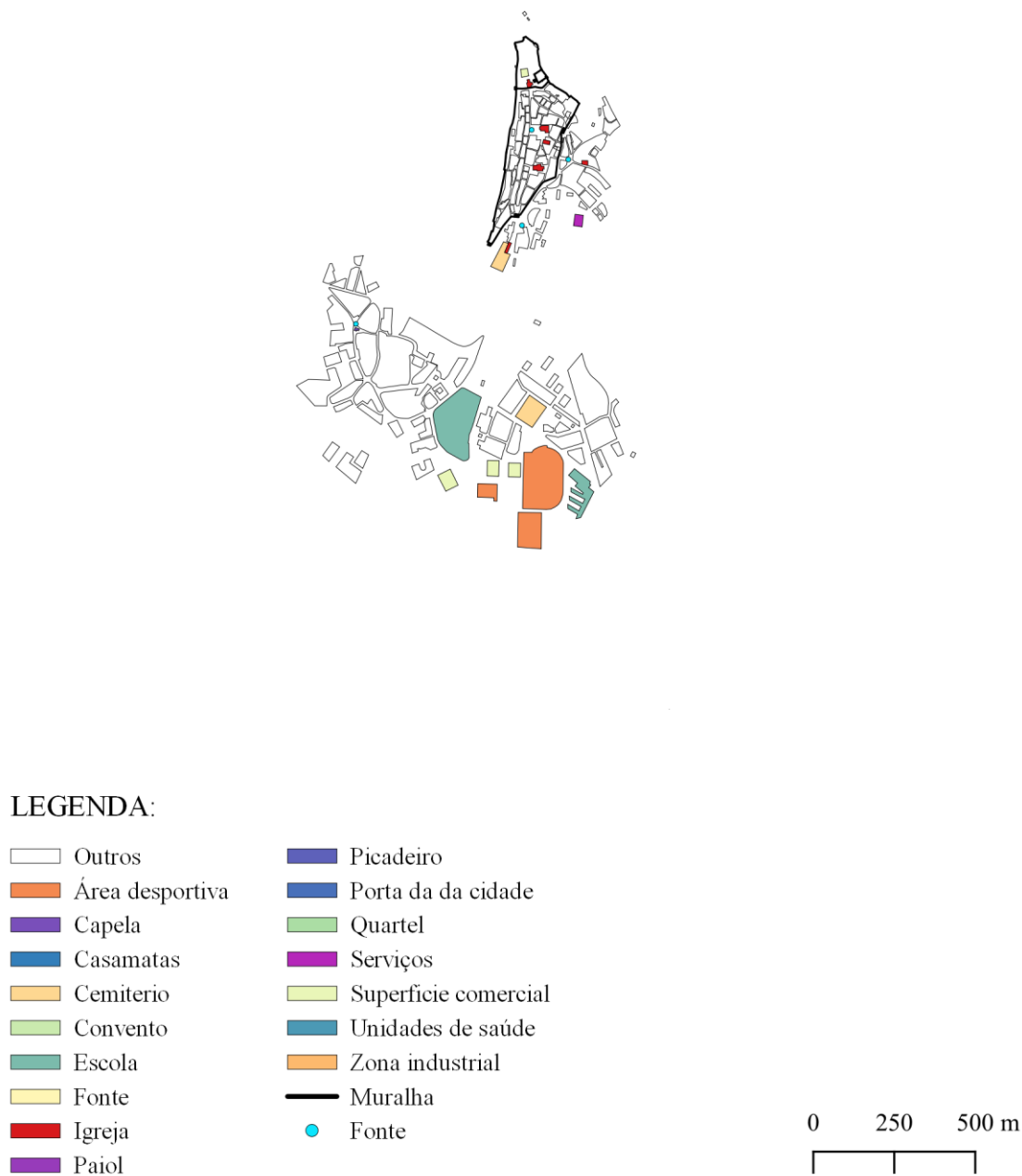


Figura 48: Óbidos, Elementos organizadores

Características dos elementos da malha

A análise da cidade de Óbidos avança com uma perspetiva de escala micro, começando pelo período medieval, refletido no interior das suas muralhas, onde rapidamente se observa que, as únicas exceções na densa malha são o Largo de São Pedro e a Praça de Santa Maria, praça principal da cidade, que apesar de ser de grande dimensão em

comparação com os outros espaços públicos, está ainda dimensionada para a escala humana, sem ter sido pensada para tráfego automóvel. Esta praça que serve como ponto central da cidade, estando diretamente posicionada em ligação com o eixo principal, é o local onde conseguimos encontrar um conjunto de pontos de maior importância, como a Igreja Matriz e a fonte principal do núcleo. Esta era usada como um centro social onde existiam um grande número de vivências, desde cerimónias religiosas a políticas, e funcionava também como mercado, sendo o foco da cidade, o que justifica a sua localização, dimensão e influência na organização dos principais edifícios da mesma. Atualmente, esta praça ainda é utilizada como elemento central, albergando eventos como a Festa do Natal, a Festa do Chocolate, o Torneio Medieval, entre outros, funcionando como local de encontro social e cultural.

À data de hoje, a cidade de Óbidos é muito restrita em relação à entrada de automóveis no núcleo medieval. Os poucos veículos que entram encontram-se maioritariamente estacionados em pequenos largos, de modo a não obstruir completamente a rua, ou na praça central, sendo este um dos únicos locais de “estacionamento” possível, devido à dimensão do espaço público não ter sido pensado para os mesmos. (Figura 49 e 50)

Ao analisar as ruas e a forma como o edificado se apresenta, percebemos que a maioria dos edifícios estão implantados à face da mesma, não existindo necessidade de separar as portas de entrada da via, sendo esta apenas dedicada aos pedestres. Notamos que não existem passeios nem, na maioria dos casos, muros que separem a via pública do espaço privado e que, apesar das ruas serem relativamente estreitas, estas acomodam todas as funcionalidades culturais e sociais. Óbidos é uma cidade com um forte espírito do lugar, devido ao seu estado de conservação, história e turismo, a qual atrai um grande número de visitantes durante todo o ano. As ruas, especialmente as principais, tornam-se uma extensão dos edifícios que se preenchem com os visitantes da cidade. Estas vias funcionam como um mercado contínuo ao ar livre, que atravessa a cidade, remanescente das dinâmicas comerciais que existiam na época medieval, mas agravadas pelo turismo contemporâneo. (Figura 51)

Para além das funções já mencionadas, as ruas principais também organizam o tecido urbano e permitiam a distribuição do tráfego pela cidade. Embora estas permitissem algum tráfego sobre rodas, este era limitado devido à sua estreiteza. As ruas secundárias eram ainda menos acessíveis a veículos, sendo mais estreitas e frequentemente apresentando degraus. (Figura 52)

No núcleo medieval podemos ainda destacar as zonas das entradas, nomeadamente a zona da porta principal, a Porta da Vila, onde existe um largo que se justifica devido à diferença de cotas das duas ruas que se interligam. Este espaço teria também funcionalidade prática na defesa da cidade, e é utilizado para mostrar o Padrão Camoniano. (Figura 53)

Passando agora a analisar a zona moderna, podemos ver que a escala das ruas foi alterada devido a não haver necessidade de racionalizar o espaço, assim como a uma maior presença de tráfego sobre rodas, passando estas a ser mais largas. Contudo, na área desenvolvida diretamente no exterior da muralha, ainda percebemos alguma ligação à morfologia previamente existente, não tendo a dimensão dos edifícios aumentado de forma significativa. É possível também verificar que a malha do espaço público apresenta relações com o existente, havendo espaços dedicados às entradas da cidade e pequenas praças que as demarcam. Destaco o largo do Chafariz do Poço, o qual é o largo principal da zona moderna e faz a ligação com o interior da muralha. Visto que uma grande parte dos automóveis não têm acesso ao interior da cidade medieval, o largo tem a funcionalidade de estacionamento, sendo este espaço, originalmente pensado para o peão, agora predominantemente ocupado por veículos. (Figura 54)

O pequeno aglomerado do final do período moderno, localizado a sudoeste, corresponde a uma fase de transição histórica. Apesar de estar afastado da zona antiga da cidade, este núcleo é organizado em torno de um largo central associado à Capela de Santa Ana do Pinhal e a um poço, que parecem ser os elementos geradores desse aglomerado. Aqui, as ruas são tratadas apenas como vias de circulação, perdendo a relevância comercial, e o edificado começa a afastar-se das mesmas, com quintais a separar as casas da rua. (Figura 55)

Por fim, ao analisar a zona contemporânea, notamos de imediato a presença do automóvel em toda a área urbanizada, sendo as ruas privilegiadamente dedicadas ao mesmo. É possível verificar a falta de passeios, sendo a separação entre o edificado e a rua feita através de muros, estando este afastado da mesma, e tendo o automóvel o direito de ultrapassar esse limite para aceder à garagem. O peão é obrigado a afastar-se da zona dos automóveis, uma vez que não possui um espaço dedicado para si. Embora na zona medieval não existam igualmente passeios, a própria rua funciona como um espaço pedonal, eliminando a necessidade de criar espaços específicos para peões. No entanto, nas áreas contemporâneas documentadas, estes espaços para o peão também não existem. (Figura 56)

Podemos perceber o vasto espaço dedicado ao automóvel e como a sua presença alterou a urbanização. Onde anteriormente o espaço era limitado e pensado para as várias necessidades, agora não existe racionalização do mesmo, evidenciando o contraste do desenho do espaço público entre os vários tempos. Verificamos, ainda, a forma como o edificado é planeado, sendo a cidade “pré-fabricada” de bairros idênticos.

Podemos também comparar o ponto central da cidade antiga, a Praça de Santa Maria, a toda a infraestrutura usada para o carro no acesso ao centro da zona nova, onde se localizam o maior número de serviços, e perceber como o carro e a estrada se apoderaram do espaço existente, havendo vastas áreas de estacionamento e ruas de acesso de grandes dimensões, em comparação com as da cidade medieval, para o mesmo poder circular. (Figura 57) Outro ponto semelhante encontra-se junto ao nó de acesso à cidade, onde se concentram grandes espaços de estacionamento, com uma dimensão aproximada à do núcleo medieval. Esses espaços podem ser interpretados considerando que, segundo as práticas urbanísticas contemporâneas, essa área deveria estar integrada nas ruas da cidade. No entanto, devido às características históricas e à limitação da malha urbana antiga, isso não foi possível, obrigando os automóveis a permanecerem no exterior da cidade. Esta situação reflete o contraste entre as necessidades de mobilidade modernas e a vida medieval. (Figura 58)

Considerando o modo como a cidade de Óbidos se desenvolveu e a forma como a zona antiga foi preservada, podemos perceber as mudanças da morfologia entre os vários tempos identificados, assim como os motivadores que provocaram as suas diferenças. Durante a documentação das três áreas, foi possível perceber como o modo de vida da população alterou a forma como a cidade se desenvolvia. Um fator a destacar são as diferentes velocidades observadas. Nas zonas medieval e moderna, embora sejam percorridas a pé, é relativamente fácil e rápido vivenciar o núcleo completo. Em contraste, a zona contemporânea, apesar de ter uma dimensão similar, requer mais tempo para ser percorrida devido à sua maior dispersão e menor adequação para o peão, pelo que se tornou necessário recorrer ao automóvel para deambular pela cidade.



Figura 49: Largo da Porta Vale



Figura 50: Praça central Fonte: Google Maps



Figura 51: Eixo principal + Turismo



Figura 52: Rua secundária



Figura 53: Largo da Porta da Vila



Figura 54: Largo do chafariz



Figura 55: Poço + Capela de Santa Ana do Pinhal



Figura 56: Bairro contemporâneo



Figura 57: "Praça" para carros



Figura 58: Estacionamento de Óbidos

4.5. Sabugal

Contexto

Sabugal é uma cidade situada na região da Beira Interior Norte, no distrito da Guarda, Portugal, na margem direita do Rio Côa. (Figura 59) A sua história remonta a épocas antigas, com vestígios que sugerem ocupação desde tempos pré-romanos, conforme registado por (Conceição, Oliveira & Silva, 1992/2005), pela “Existência de castro, posteriormente romanizado”, que marca o início da presença humana significativa na região.

Como mencionado pela Câmara Municipal de Sabugal e Romão (2022), a história documentada, Sabugal ganha relevo durante a reconquista cristã, em torno de 1160, quando D. Afonso Henriques recupera a área aos mouros, ainda que posteriormente tenha sido tomada e retomada diversas vezes até à sua incorporação definitiva no Reino de Portugal. A criação oficial do concelho de Sabugal ocorreu cerca de 1190, por D. Afonso IX de Leão, com a concessão da carta de povoação e a ordem de construção do castelo.

De acordo com Romão (2022), durante o reinado de D. Dinis, por volta de 1296, Sabugal foi integrada no território português, após o Tratado de Alcanices. Este período também viu a reedificação do castelo que se tornou uma estrutura defensiva crucial para a cidade que conhecemos hoje. A fortificação era composta por uma dupla cintura muralhada, incluindo uma barbã pentagonal com dois cubelos cilíndricos e um castelejo trapezoidal com torres quadrangulares e a Torre de Menagem pentagonal. Para além disso, a cidade medieval estava cercada por uma muralha que formava um "traçado ovalado irregular" e tinha duas portas de acesso à vila.

Segundo Conceição, Oliveira e Silva (1992/2005), nos séculos XIV e XV, Sabugal experimentou uma regressão populacional significativa, com referência a 5327 habitantes em 1422 e, subseqüentemente, em 1496, de apenas 804 habitantes, apresentando de seguida, um aumento para 1032, em 1527.

Como referido por Romão (2022), existem documentos do início do século XVI desenhados por Duarte d'Armas, detalham que "a muralha que cercava a vila era dupla, escalonada, parcialmente coroada de merlões" e integrada a estruturas como torres e portas fortificadas. A cidade também se destacava pelo seu núcleo urbano desenvolvido,

que incluía um pelourinho e várias igrejas, sugerindo uma sociedade organizada e próspera. (ANEXO 2)

De acordo com Conceição, Oliveira e Silva (1992/2005), no século XVII, as descrições apontam que o Castelo do Sabugal possuía uma torre de menagem "altíssima" e que a sua estrutura era uma combinação de obras antigas e modificações mais recentes, atribuídas a reis portugueses. As autoras mencionam também que, o século XX trouxe grandes mudanças, com a "demolição progressiva da cintura muralhada urbana" e a transformação do recinto do castelo para fins diferentes, incluindo o uso como cemitério e mais tarde como praça de eventos culturais após restaurações significativas no início dos anos 2000 . Atualmente as demolições já não ocorrem, pois, o Castelo do Sabugal e as muralhas da vila encontram-se classificados como Monumento Nacional, desde 16 de junho de 1910.

A cidade muralhada ocupa uma posição de destaque numa pequena elevação num planalto da Serra da Malcata, a uma altitude de, aproximadamente, 760m acima do nível do mar e está posicionada a este do Rio Côa, o qual a envolve parcialmente e está à cota de 745m. O resto da cidade, a este, é primariamente plana com uma ligeira subida de altitude do sentido oeste para este. Esta localização confere a Sabugal uma posição de destaque graças à presença do Rio Côa o qual foi relevante na Antiguidade e na Idade Média devido a ser uma importante via de comunicação e linha de defesa do Eixo da Beira, como já identificado na análise da cidade de Almeida, tendo sido estes alguns dos motivos para a criação da cidade neste local. (Figura 60)



Figura 59: Sabugal, Ortofotomapa



Figura 60: Sabugal, Mapa topográfico

Evolução e estrutura urbana (Figura 61 e 62)

O Sabugal tem as suas raízes na época média, com a ocupação da região sendo significativamente impulsionada pela construção do seu castelo no século XIII. A zona da cidade medieval, a qual se desenvolveu em torno do castelo, dentro da cerca urbana, é facilmente identificável apesar de parte ter sido alterada e demolida.

A estrutura urbana durante a Idade Média era fortemente influenciada pela necessidade de defesa e pela topografia local. O núcleo central da cidade formou-se com uma malha irregular e concentrada, à volta do Largo Santa Maria de Fátima e ao longo do eixo viário principal, a Rua Santo Condestável o qual ligava as duas portas principais da cidade.

Nos séculos XV e XVI, a cidade começou a experienciar um crescimento populacional e económico que levou à expansão da sua área urbana, como identificada anteriormente nos desenhos de Duarte d'Armas. Esta zona do período moderno desenvolveu-se no exterior das muralhas, onde é possível identificar um conjunto de formas distintas que caracterizam a malha e o tecido. É de referir, também, o aglomerado edificado que forma este período, o qual se gerou de forma concentrada à volta da Rua 5 de Outubro, com um pequeno largo na zona central, assim como o início de um tecido reticular do lado este.

O período contemporâneo pré-anos 1970 surge como uma fase de transição das formas do urbano, havendo sido continuado o desenvolvimento reticular iniciado na fase anterior. Uma área distinta é o espaço localizado a sul da Rua Teófilo Braga que apresenta um conjunto de desenvolvimentos lineares irregulares, os quais formam retículas alongadas, as quais podemos associar com os novos quarteiros do período seguinte.

Durante o período contemporânea pós-anos 1970, houve mudanças significativas na cidade, começando esta a transformar-se e continuando a evoluir em direção a este, desenvolvendo um novo tecido urbano distinto do anterior. Podemos identificar nesse tecido uma estrutura, que na sua maioria, apresenta uma organização reticular regular o qual pode ser fragmentado em diferentes bairros, notoriamente planeados.



LEGENDA:

- Medieval
- Moderna
- Contemporânea Pré-Anos 70
- Contemporânea Pós-Anos 70

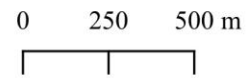
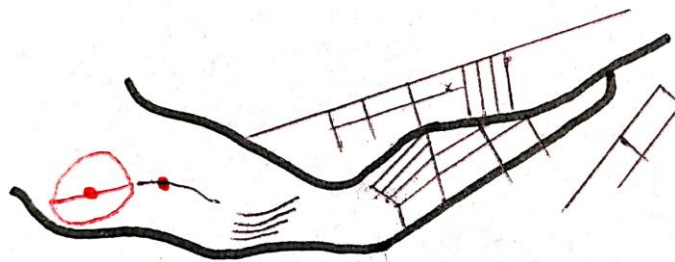


Figura 61: Sabugal, Evolução urbana



LEGENDA:

- Estrutura
- Eixo principal
- Limites
- Pontos de interesse

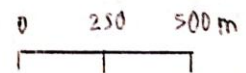


Figura 62: Sabugal, Estrutura

Morfologia (Figura 63)

A cidade é um exemplo claro de como diferentes períodos históricos moldaram a sua configuração espacial, resultando em zonas urbanas com características e densidades distintas. A morfologia urbana de Sabugal apresenta características diversas nos vários períodos, medieval, moderno e contemporâneo, e evoluiu de forma sequencial no sentido em que, existe uma linha temporal que começa no lado oeste da cidade, com a zona medieval, e termina do lado este, com a zona contemporânea.

Durante o período medieval a cidade era centrada em torno do Castelo de Sabugal, confinada maioritariamente ao interior das muralhas, as quais formam o núcleo original de desenvolvimento da cidade. A malha urbana medieval é caracterizada por um traçado não regular e denso, adaptado ao terreno e às necessidades defensivas. As ruas são estreitas e sinuosas, seguindo o contorno do terreno e convergindo para o castelo. Este padrão viário resultou num tecido urbano compacto e densamente povoado. A necessidade de maximizar o espaço disponível para acomodar a população e as funções defensivas é visível devido a essa densidade e à compactação da cidade.

Na idade moderna, Sabugal expandiu-se além das suas muralhas medievais, período durante o qual se registou o desenvolvimento de um novo aglomerado urbano e respetiva periferia. O aglomerado centrado à volta da Rua 5 de Outubro apresenta uma malha irregular, com ruas relativamente estreitas e com uma densa edificação. No perímetro deste aglomerado, durante a transição para o período contemporâneo pré-anos 1970, percebemos que o edificado se torna menos denso adotando uma malha mais dispersa sem uma estrutura clara, com a exceção do lado este, onde começamos a perceber um conjunto de elementos organizados, mas não completamente regulares, com ruas mais largas. A densidade da área do período pré-anos 1970 é menor em comparação com o aglomerado do período moderno, e apresenta um tecido mais espalhado de maior dimensão, refletindo a maior disponibilidade de espaço para o desenvolvimento urbano e a menor preocupação para a racionalização do espaço.

Por fim, no período contemporâneo pós-anos 1970, as áreas urbanas desenvolvidas mais recentemente, apresentam um padrão de malha regular e planeado, sendo este ortogonal. As novas zonas residenciais e comerciais são organizadas com base em avenidas largas e acessos diretos às principais vias de comunicação, criando um contraste claro com o núcleo medieval e as áreas modernas adjacentes. Esta expansão e aumento de escala

reflete uma adaptação às necessidades de mobilidade contemporâneas anteriormente estudadas.

A densidade da malha nas áreas contemporâneas tende a ser menor do que nos núcleos medieval e moderno, com um espaço mais amplo entre as construções e uma maior presença de infraestruturas rodoviárias. A evolução da morfologia mostra como a construção de novos bairros começou ao longo do tempo a apresentar padrões mais planeados e regulares, havendo uma transição aparente na forma de os construir.



0 250 500 m




Figura 63: Sabugal, Morfologia urbana

Vias de comunicação (Figura 64)

A evolução da malha urbana de Sabugal está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento das suas vias de comunicação. Desde os tempos medievais até ao período contemporâneo, as rotas de transporte e as infraestruturas viárias desempenharam um papel crucial na escolha da localização e na definição da forma e da estrutura da cidade. Como dito acima, que o Rio Côa foi um dos principais motivos da escolha deste local para o desenvolvimento do núcleo medieval, não servindo apenas como uma via de comunicação, mas também como um meio de defesa natural.

A construção das estradas nacionais teve um impacto significativo na morfologia urbana da cidade. A Estrada Nacional EN233 é um exemplo notável. Esta via é uma artéria importante que conecta Sabugal a outras localidades nomeadamente, Guarda a norte e Castelo Branco a sul, e facilita o acesso à mesma. A EN233-3, ramificação da EN233, também desempenha um papel importante na definição da malha urbana de Sabugal, funcionando como uma via de circunvalação à volta do núcleo antigo da cidade, com destaque especial para a zona contemporânea, onde organiza a morfologia da cidade, tendo esta sido criada depois da existência da via.

As Estradas Nacionais EN233 e EN233-3 tornaram-se, portanto, eixos importantes para o desenvolvimento urbano, facilitando a conexão entre diferentes partes da cidade e suportando o crescimento em novas direções, o que se torna evidente quando associamos a direção em que a cidade cresceu com a localização das vias.



Figura 64: Sabugal, Vias de comunicação

Elementos organizadores do urbano (Figura 65)

A organização da malha urbana foi influenciada por diversas estruturas e elementos que, ao longo dos séculos, moldaram o crescimento e a forma da cidade. Um desses elementos é o Castelo de Sabugal, construído no século XIII, que, não só servia como uma fortaleza defensiva, mas também como o ponto focal para a organização da malha urbana. Juntamente com o castelo, as muralhas delineavam claramente os limites da cidade, criando uma separação física entre o núcleo urbano e o campo circundante, o que limitava o crescimento da cidade. As portas nas muralhas, como a Porta da Vila e a Porta do Castelo, organizavam o fluxo de entrada e saída da cidade, controlando o acesso e contribuindo para a formação da malha urbana interna, ditando a disposição das ruas.

As igrejas de Sabugal desempenharam também um papel fundamental na organização urbana. A Igreja Matriz de São João e a Igreja da Misericórdia do Sabugal, construídas por volta do século XIV, ajudaram a organizar a cidade em torno de pontos de encontro

social e espiritual. Estão localizadas na zona central do núcleo exterior da cidade, sendo que a Igreja Matriz se encontra na continuação da via que liga à Porta da Vila.

As praças são elementos organizadores essenciais na malha urbana de Sabugal, a começar pela Praça principal no centro da zona medieval, a qual se destaca como um vazio central num espaço de grande densidade de edificação. Este espaço público foi, e é, um ponto de convergência para as principais vias da cidade e servia como um local para mercados, reuniões e eventos sociais. É de mencionar também a Praça da República, localizada à frente da Câmara Municipal e junto à Porta da Vila, a qual marca estes elementos criando um espaço de “entrada”.

Em Sabugal, é possível identificar três fontes ligadas à organização do tecido urbano da cidade. A primeira localiza-se junto à Igreja da Misericórdia, integrando o largo. A segunda encontra-se na Praça da República, associada tanto à Câmara Municipal como à Igreja de São João. Embora não existam registos da data de construção destas duas fontes, é plausível relacioná-las com as estruturas envolventes nos largos em que se inserem. Por fim, o Chafariz do Largo da Fonte, datado de 1904, assume um papel central na organização do novo largo principal da cidade, do período contemporâneo, onde se destacam diversos edifícios públicos ao seu redor.

Os complexos comerciais, as escolas, os serviços e os espaços de desporto emergiram como novos pontos de referência do período contemporâneo pós-anos 70, sendo relevantes na atualidade. Ao analisarmos a cidade, percebemos que a maioria destes elementos estão localizados no exterior da via de circunvalação da mesma, possivelmente devido à sua data de construção, visto que o centro já estaria ocupado para poder comportar elementos dessa dimensão e reservado para zonas residenciais. Podemos também perceber que estes estão relativamente afastados uns dos outros sem, na sua maioria, serem de grande influência na malha.

É ainda de destacar a área industrial que se desenvolve de forma reticular, e aparece na extremidade este da cidade, possivelmente devido ao seu uso e dimensão, sendo este o ponto mais afastado do núcleo medieval. Podemos também perceber um novo eixo viário, que se começa a formar, onde existe uma maior concentração destes elementos, a Avenida 25 de Abril.

Por fim, de acordo com Conceição, Oliveira e Silva (1992/2005), sabemos que o antigo espaço de memória de Sabugal, o cemitério, era localizado no recinto do castelo e aí

funcionou até 1927; comparada com a localização do cemitério contemporâneo, construído ligeiramente afastado da malha, verificamos que, não ocupa um local de destaque na malha.

A análise deste tópico revela uma cidade que, durante a época medieval e moderna, teve elementos que se destacaram na organização da malha. O castelo, as muralhas, as igrejas e as praças, junto com as vias principais, foram importantes no desenvolver da cidade. Já no período contemporâneo, os novos elementos de relevantes, são localizados no exterior da cidade, em contraste com os anteriores, não funcionando estes na sua maioria como pontos de referência da malha.



LEGENDA:

- | | |
|-----------------|----------------------|
| Outros | Picadeiro |
| Área desportiva | Porta da da cidade |
| Capela | Quartel |
| Casamatas | Serviços |
| Cemiterio | Superfície comercial |
| Convento | Unidades de saúde |
| Escola | Zona industrial |
| Fonte | Muralha |
| Igreja | Fonte |
| Paiol | |

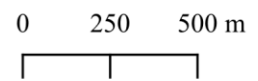


Figura 65: Sabugal, Elementos organizadores

4.6. Valença

Contexto

Valença, uma cidade do norte de Portugal estrategicamente situada na fronteira com Espanha, tem uma história marcada por eventos significativos que a moldaram. (Figura 66) Segundo Noé e Almeida (1992/2005/2018), a origem de Valença remonta à época romana, quando a área servia como um ponto de travessia do rio Minho na estrada que ligava Bracara Augusta (atual Braga) a Lucus (atual Lugo). No final do século XI, D. Sancho I impulsionou a criação de uma fortificação chamada Contrasta.

O desenvolvimento urbano de Valença viu um impulso significativo durante o reinado de D. Afonso III, com a confirmação da “carta de foral em 1262, que o núcleo medieval viu o espaço urbano ampliado, delimitado por uma nova muralha de forma oval” (Câmara Municipal de Valença, 2018). D. Afonso III também atribuiu à cidade a sua designação atual, mudando o nome de Contrasta para Valença.

De acordo com Noé e Almeida (1992/2005/2018), durante o reinado de D. Manuel I, no início do século XVI, a cidade passou por várias reformas, incluindo a expansão das muralhas e reforço das capacidades defensivas. A partir do século XVII, Valença sofreu diversas invasões, particularmente durante a Guerra da Restauração (1640-1668). As muralhas foram reforçadas para resistir a ataques, e em 1713, uma planta de Manuel Pinto de Vilalobos descrevia a fortaleza quase concluída.

Valença sempre teve uma forte ligação com Espanha, especialmente com Tui e Vigo, devido à sua posição estratégica ao longo do rio Minho, que separa Portugal da Galiza, então o desenvolvimento da zona e a fortificação da mesma veio de modo natural.

Segundo Noé e Almeida (1992/2005/2018), a cidade desempenhou um papel crucial durante a Idade Média, especialmente devido à sua localização, nas peregrinações a Santiago de Compostela. “As peregrinações a Santiago de Compostela tinham por ponto de passagem obrigatório o Cais de Valença. A própria rainha Santa Isabel transpôs o rio neste ponto” (Câmara Municipal de Valença do Minho, s.d.). Grande parte da sua importância histórica devesse às funções militares que desempenhou, sendo um ponto defensivo crucial contra invasões espanholas. A fortaleza, tal como a conhecemos hoje, foi produto de várias alterações, tendo sido finalizada por volta do século XVIII, inspirada no sistema abaluartado de Vauban. Esta é marcada por dois blocos: a Magistral ou Vila

Velha, localizada a norte, com origem na muralha medieval de 1262, e a Coroada, localizada a sul, cuja construção teve início em 1662 e foi concluída em 1715.

De acordo com a Câmara Municipal de Valença, a Magistral corresponde ao antigo núcleo medieval, enquanto a Coroada, foi construída posteriormente para fins defensivos. Devido a expansão do edificado na cidade, o bloco Magistral foi preenchido e, “Mais tarde, a densidade construtiva existente e o espaço limitado pela presença da muralha obrigaram a vila a crescer para sul, na Coroada, embora esta não fosse destinada à implantação de edifícios por ter um caráter apenas defensivo.” (Câmara Municipal de Valença, 2018) existindo registo de “1720 / 1723 - datas inscritas em casas da Coroada, comprovando o progressivo preenchimento da malha urbana” (Noé & Almeida, 1992/2005/2018).

Como mencionado por Noé e Almeida (1992/2005/2018), Valença foi ocupada pelas tropas francesas, em 1809, que destruíram partes significativas da fortificação ao se retirarem: “minando as portas do Sol e respetiva cortina e a porta do seu revelim ou portas de Santiago”. As obras de reconstrução foram, posteriormente em 1810, executadas pelos engenheiros Matias José Dias Azedo e Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante. No século XX, Valença também foi palco de incursões monárquicas, como a de Paiva Couceiro, em 1912.

Hoje segundo Salvador (2020), a fortaleza de Valença é um exemplo de arquitetura militar medieval e da idade moderna, composta por dois grandes polígonos irregulares e vários baluartes, rodeados por fossos e contraescarpas. O centro histórico, localizado dentro do polígono maior, ainda conserva muitas das suas características medievais, incluindo igrejas e praças públicas. A cidade foi reconhecida como Monumento Nacional em 1928 e está em processo de classificação como património da humanidade pela UNESCO.

A cidade de Valença está situada numa pequena colina, a cerca de 60m de altitude. Esta localização estratégica elevada permite um controle visual sobre a margem esquerda do Rio Minho e as terras circundantes, oferecendo uma vantagem defensiva natural, fundamental para a construção da fortaleza, garantindo a proteção da cidade e a sua importância ao longo dos séculos. Já na área edificada fora das muralhas a topografia é mais suave e relativamente plana, apresentando cotas à volta dos 40m. (Figura 67)



Figura 66: Valença, Ortofotomapa



Figura 67: Valença, Mapa topográfico

Evolução e estrutura urbana (Figura 68 e 69)

Valença apresenta uma evolução urbana marcada por três períodos distintos que contribuíram para a formação de sua estrutura atual: o período medieval, a era moderna dos séculos XVII e XVIII, e as transformações contemporâneas do século XX.

Sabe-se que houve dois momentos distintos da fortaleza, sendo que a parte sul, denominada Coroada do período moderno, apenas construída depois, como uma adição à primeira do período medieval, nos finais do século XVII, e nela não era pretendida edificação. Juntamente com esta informação do é conhecido o levantamento da cidade dos séculos XIV e XVI, onde, é possível observar como a estrutura dentro da cidade foi alterada, bem como a área inicial da fortaleza, de modo a perceber como esta funcionava antes. Podemos identificar esses momentos dentro do período medieval de forma clara.

A zona do período medieval tem uma estrutura reticular que existe à volta da Rua Direita, atual Rua de Mousinho de Albuquerque, que percorre a fortaleza no sentido longitudinal e faz ligação entre as duas portas da Magistral “antiga urbe”, a Porta da Gaviarra e a Porta do Meio. A malha deste espaço está conservada pelo menos desde o século XIV, possivelmente desde a formação original da vila. É possível demarcar uma outra zona, entre o século XIV e o século XVI, quando ocorreu a demolição do existente de modo a dar lugar a construção da Igreja de Santo Estevão, do Convento das Freiras de St^a Clara, demolido parcialmente em 1995, e da antiga Igreja da Misericórdia, onde atualmente se encontra a Santa Casa da Misericórdia de Valença, as quais se sabe através do PERU de 2018 que alteraram a malha existente na sua envolvente para serem construídas. Este espaço não apresenta uma estrutura única, mas denota uma aparente “desorganização” na forma como o edificado foi construído, em contraste com a estrutura reticular ao seu lado, “Mostrando menor rectilinearidade, o percurso destas vias é fragmentado pela área antes ocupada pelo Convento das Freiras, depois Quartel e Hospital Militar e hoje um espaço residual” (Costa et al, 1999/2018).

Do período moderno temos conhecimento do bloco adicionado à fortaleza, nomeada Coroada, a qual tem como eixo estruturante a atual Rua Apolinário da Fonseca, que liga a Porta da Coroada à Porta do Meio, apresentando aquela zona um desenvolvimento reticular. Podemos também observar um pequeno aglomerado com um povoamento do tipo concentrado na zona de Urgeira. Este conjunto edificado está afastado da fortaleza e, atualmente, continua separado do resto da malha urbana.

No período contemporâneo pré-anos 70 podemos identificar duas pequenas áreas que se desenvolveram junto a via ferroviária, estando uma localizada junto a estação. Devido a dimensão reduzida do tecido deste período, não foi possível identificar uma estrutura que o defina. Por fim, no período contemporâneo pós-anos 70 podemos destacar dois momentos principais de evolução. O primeiro está localizado a sudeste da freguesia e é relativamente concentrado, mas, apresenta um nível de densidade menor do que o do período moderno. O segundo destaca-se pela sua dimensão, envolvendo o lado sul e o lado este da fortaleza. A estrutura deste é parcialmente reticulada com algumas exceções mais “desorganizadas”.

Hoje, Valença apresenta uma estrutura urbana complexa, com vários “tempos de cidade”, que combina elementos da sua origem medieval com características modernas e contemporâneas. O núcleo intra-muros permanece como um testemunho vivo da sua história defensiva, enquanto as áreas externas refletem as dinâmicas da cidade.

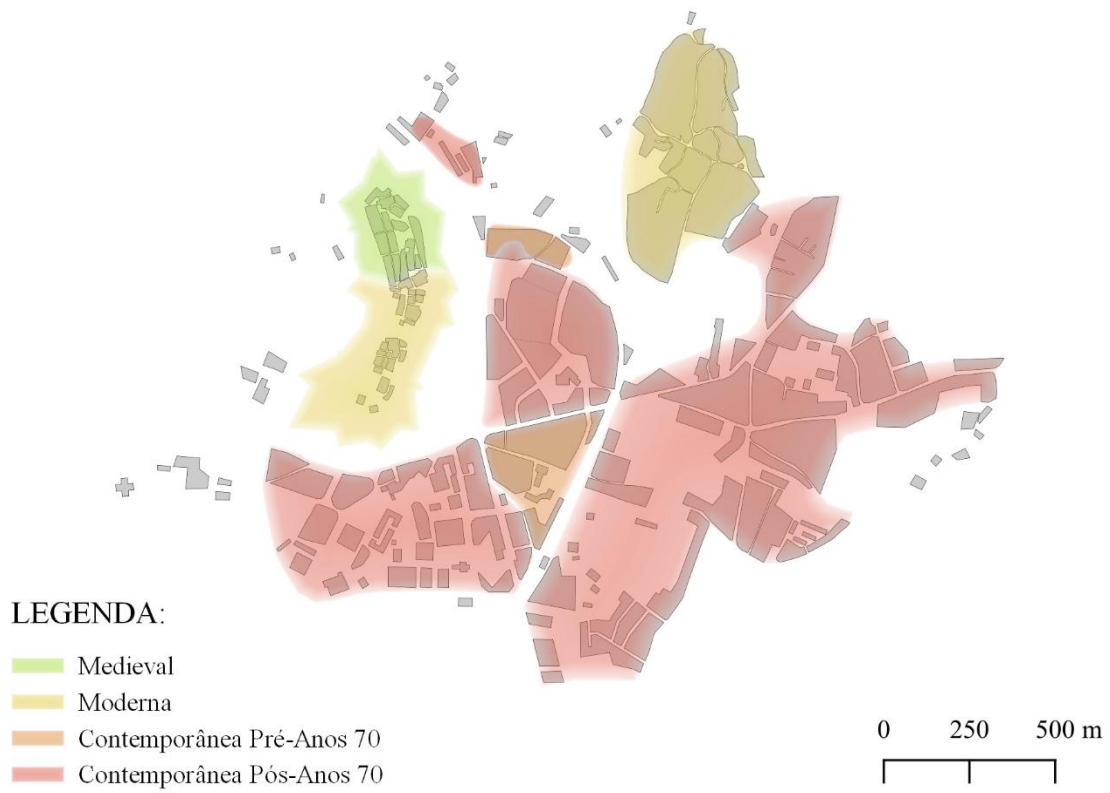


Figura 68: Valença, Evolução urbana

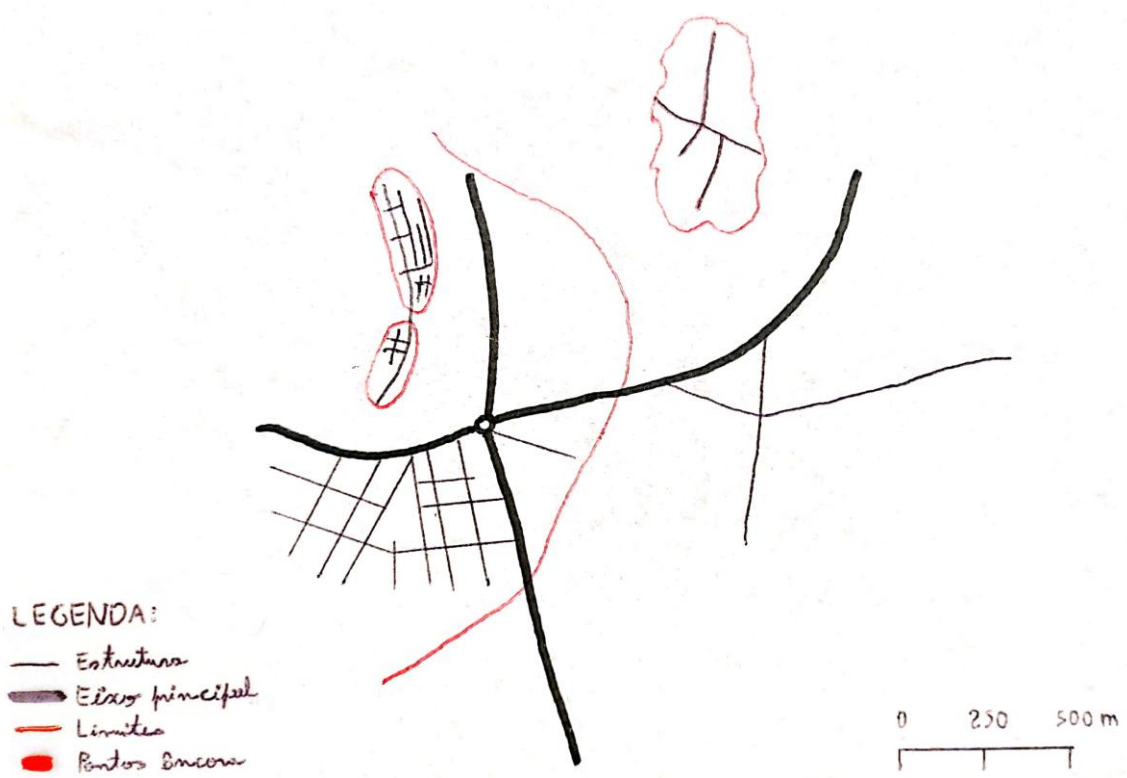


Figura 69: Valença, Estrutura

Morfologia urbana (Figura 70)

Valença apresenta uma morfologia urbana, marcada por uma evolução histórica que atravessa os períodos medieval, moderno e contemporâneo. Cada um desses períodos deixou uma marca distinta na malha urbana e na densidade populacional da cidade, refletindo as mudanças nas necessidades funcionais, defensivas e sociais ao longo do tempo.

A origem medieval de Valença está enraizada na sua morfologia em consequência da sua função como vila fortificada, essencial para a defesa do território português e como ponto de passagem para os peregrinos a caminho de Santiago de Compostela. A cidade foi inicialmente estruturada em torno de um núcleo compacto, ainda visível na atualidade, cercado por muralhas que formavam um perímetro elíptico, o qual protegia um traçado urbano denso, caracterizado por ruas estreitas e paralelas que convergiam na praça central, Praça de Santa Maria. Com o evoluir da cidade esta malha foi alterada e verificamos a presença de edificação ao longo do perímetro da muralha nos lados norte e este. Igualmente transformada, a envolvente e a própria Praça de Santa Maria, junto à Igreja Matriz, foi preenchida por novos elementos, como a construção da Igreja da Misericórdia, datada do ano 1749. No lado este da fortaleza, onde atualmente se encontram a Igreja de Santo Estevão e a Santa Casa da Misericórdia de Valença, foram substituídos para a sua construção quatro dos quarteirões existentes no século XIV. Anexo (imagem da evolução da cidade)

A Rua Direita, principal via do núcleo medieval, a qual conecta as duas portas e estrutura a malha da cidade, cria uma rede de vias paralelas e secundárias que organizavam o fluxo dentro da fortificação. Este arranjo ortogonal permitia uma defesa eficaz e uma organização social coesa. Os espaços residenciais eram compactos e aproveitavam ao máximo a área limitada dentro das muralhas, resultando numa alta densidade de ocupação. A zona mais recente da muralha, Coroada, do período moderno, continua a apresentar o mesmo tipo de características da zona antiga, sendo possível verificar um maior rigor na ortogonalidade do edificado e uma ligeira diminuição da densidade. Podemos, no entanto, constatar que o espaço interno da nova expansão da fortaleza não foi preenchido na sua totalidade, talvez devido a não ter sido criada com a função de ser edificada, mas apenas com intuito militar. Na atual malha da Coroada podemos verificar um grande vazio no lado oeste do Campo da Parada, na Rua do Major Severino, o qual, segundo os relatos, terá sido gerado devido à demolição do quartel, citando a fonte:

1795 - relatório de Luís Pinto de Sousa refere que o aquartelamento do Regimento de Artilharia tinha as paredes de pé, mas o interior tinha os madeiramentos apeados, ordenando-se, por isso, a sua demolição; feitura dos alicerces para o novo edifício; demolição de parte do convento de freiras junto à Igreja de Santo Estêvão aproveitando-se o entulho para o cavaleiro do baluarte de São Francisco (...) O recinto defensivo é dominado pelo Campo da Parada - Campo de Marte, vastíssimo terreiro onde se destaca o volume do Paiol de Marte, mas cuja configuração não é compreensível sem a presença do extenso quartel de infantaria que aí existia. (Costa et al, 1999/2018)

O aglomerado que verificamos na zona de Urgeira não apresenta uma edificação planeada, tendo sido gerado a partir de caminhos de forma “orgânica” e sendo caracterizado pela grande densidade de pequenos edifícios que se adaptam às várias formas do terreno. Este espaço tem como rua central a Rua do Requeiro, a qual é a distribuidora para as diversas ruas que formam o resto da malha.

Por fim, a malha urbana contemporânea de Valença é caracterizada por dois momentos, anteriormente identificados. Este conjunto edificado, do lado sudeste da cidade, maioritariamente residencial, manteve parte das características da zona anteriormente referida, apresentando uma certa “desorganização” na sua malha, mas com partes mais regulares associadas ao desenvolvimento reticular. Este momento foi considerado um período de transição da malha urbana, em que densidade é menor do que a do aglomerado acima assinalado, do período moderno. O segundo momento identificado apresenta um conjunto de áreas residenciais e comerciais que foram desenvolvidas em quarteirões de maiores dimensões e mais espaçados, refletindo a transição para um padrão de urbanização que valorizava as vias de transporte como um espaço para o automóvel. Esta zona apresenta um grande número de vazios e uma baixa densidade de edificado, sendo que, este, na sua maioria, adquire formas geométricas ortogonais.

A malha urbana, ainda densa e contida no centro histórico, contrasta com a expansão mais espaçosa e menos regular das áreas periféricas. Essa dualidade é um reflexo das diferentes fases de crescimento e da evolução funcional da cidade, onde os espaços públicos centrais, como praças e largos, continuam a desempenhar um papel vital na organização social e urbana.



0 250 500 m

A horizontal scale bar with three segments. The first segment is labeled '0', the second '250', and the third '500 m'. The bar is a simple line with vertical tick marks at the end of each segment.

Figura 70: Valença, Morfologia urbana

Vias de comunicação (Figura 71)

Sabe-se, como referido no Contexto, que já desde a época romana a cidade servia como ponto de passagem, fazendo parte de uma rota relevante para a travessia do Rio Minho. Foi por esse motivo criada a fortaleza de Valença, entendendo-se que essa via de comunicação existente foi um dos fatores motivadores para o desenvolvimento da cidade. Atualmente, uma das formas de travessia do rio é feita pela AE3, desenvolvida no período contemporâneo, sendo esta a via “sucessora” de maior velocidade da rota que ligava Bracara Augusta (atual Braga) a Lucus (atual Lugo). Ao analisar o impacto resultante da abertura da AE3, é evidente que esta via desempenhou um papel importante no desenvolvimento de Valença. O crescimento urbano foi particularmente significativo nas áreas próximas ao nó de acesso da autoestrada, onde se formou um núcleo expressivo de construções de carácter público. É possível também perceber que a maioria do edificado recente surgiu justamente após a inauguração desta via, estando este estagnado anteriormente, refletindo o impulso que a AE3 trouxe para a expansão da cidade.

A outra forma de travessia do Rio Minho é através da Ponte Rodo-Ferroviária de Valença, inaugurada em 1885, a qual na altura promoveu ainda mais a cidade, oferecendo a possibilidade adicional de atravessar a fronteira num meio de transporte distinto. É também relevante mencionar que a via ferroviária circunda parcialmente a freguesia de Valença, o que, devido às suas características, a tornou numa barreira condicionou e que define a morfologia urbana da cidade, “efeito túnel”.

No século XX, Valença experienciou uma nova fase de desenvolvimento urbano impulsionada pela introdução destas infraestruturas de transporte modernas, as quais fazem parte do percurso da IP1 e IC1. Essas novas vias não só facilitaram a mobilidade regional, mas também promoveram o crescimento urbano ao longo dos corredores que formam, integrando áreas rurais, anteriormente isoladas, no tecido urbano consolidado.

Num olhar geral, podemos verificar que a linha ferroviária formou um limite para malha urbana contemporânea, que do lado este, se torna muito menos densa em comparação com a do lado sul. A zona tem como vias estruturantes a EN101 e a EN13, as quais se cruzam formando um nó central da cidade, que funciona como um *hub*, ao dar acesso a todas as vias de diferentes velocidades e zonas da cidade.



Figura 71: Valença, Vias de comunicação

Elementos organizadores do urbano (Figura 72)

Valença contém elementos estruturais e organizadores diversos que influenciaram a morfologia urbana ao longo da sua história. Desde as suas origens medievais até à sua expansão contemporânea, diversos elementos, como portas das muralhas, praças, igrejas, centros de comércio, entre outras, desempenharam papéis cruciais na organização e formação da malha urbana da cidade.

As praças de Valença serviram, historicamente, como centros de convergência social e organizadores espaciais. No núcleo medieval da cidade, a Praça de Santa Maria, que atualmente está preenchida com edifícios, era um exemplo de como esses espaços funcionavam como focos de atividade comercial e comunitária. Esta Praça, ao redor da Igreja Matriz, junto à antiga entrada principal da cidade, a Porta da Gaviarra, e junto ao principal eixo viário, a Rua Direita, era um ponto central para a vida cívica e religiosa, influenciando diretamente o traçado das ruas que nela convergiam. Hoje em dia, a entrada da cidade faz-se pelo lado oposto, onde o Campo da Parada funciona como a praça

principal da fortaleza, na qual podemos ver como os elementos se organizam à sua volta, designadamente, a posição da Capela do Bom Jesus, do Paiol de Marte e do antigo quartel da cidade, atualmente demolido, que marcam a malha da Coroada.

É interessante constatar que a Igreja de Santo Estevão e a Santa Casa da Misericórdia de Valença, vão contra as regras organizadoras originais da malha, estando estas orientadas na diagonal em comparação a retícula da malha medieval da fortaleza de Valença, mas de qualquer modo influenciando os novos edifícios construídos na sua envolvente, que adotaram essa malha diagonal. Um dos primeiros elementos organizadores que definiu parâmetros para a malha, foram as portas da cidade, as quais criaram eixos principais, a Rua de Mousinho de Albuquerque e a Rua Apolinário da Fonseca, que as uniam e dividiam a malha longitudinalmente.

As muralhas de Valença são talvez o elemento estrutural que influenciou mais profundamente a morfologia urbana. O sistema de fortificação abaluartado estabeleceu os limites físicos da cidade e moldou a sua organização interna. As muralhas não só protegiam o núcleo urbano, mas também ditaram a forma e a extensão do desenvolvimento urbano dentro e ao redor delas, sendo o espaço intensamente utilizado, e daí resultando uma alta densidade de construção e uma malha compacta. Fora das muralhas, a expansão era mais dispersa e não influenciada pelas necessidades defensivas, com novos bairros e arrabaldes surgindo à medida que a cidade se expandia e integrava novas áreas.

Na fase contemporânea, o desenvolvimento de complexos de comércio, serviços, escolas, entre outros, começou a verificar-se fora do núcleo histórico, como mostra a implantação de estabelecimentos ao longo das principais vias rodoviárias e próximo à estação ferroviária. Esses elementos criaram um ponto central da cidade de Valença, contribuindo para a expansão da malha urbana. É de referir, novamente, que este novo tecido aparece contido pela linha ferroviária do lado oeste, verificando-se do lado contrário, um contraste onde a malha é muito menos densa, quase não existindo elementos organizadores de destaque, estando o lado este praticamente despido delas.

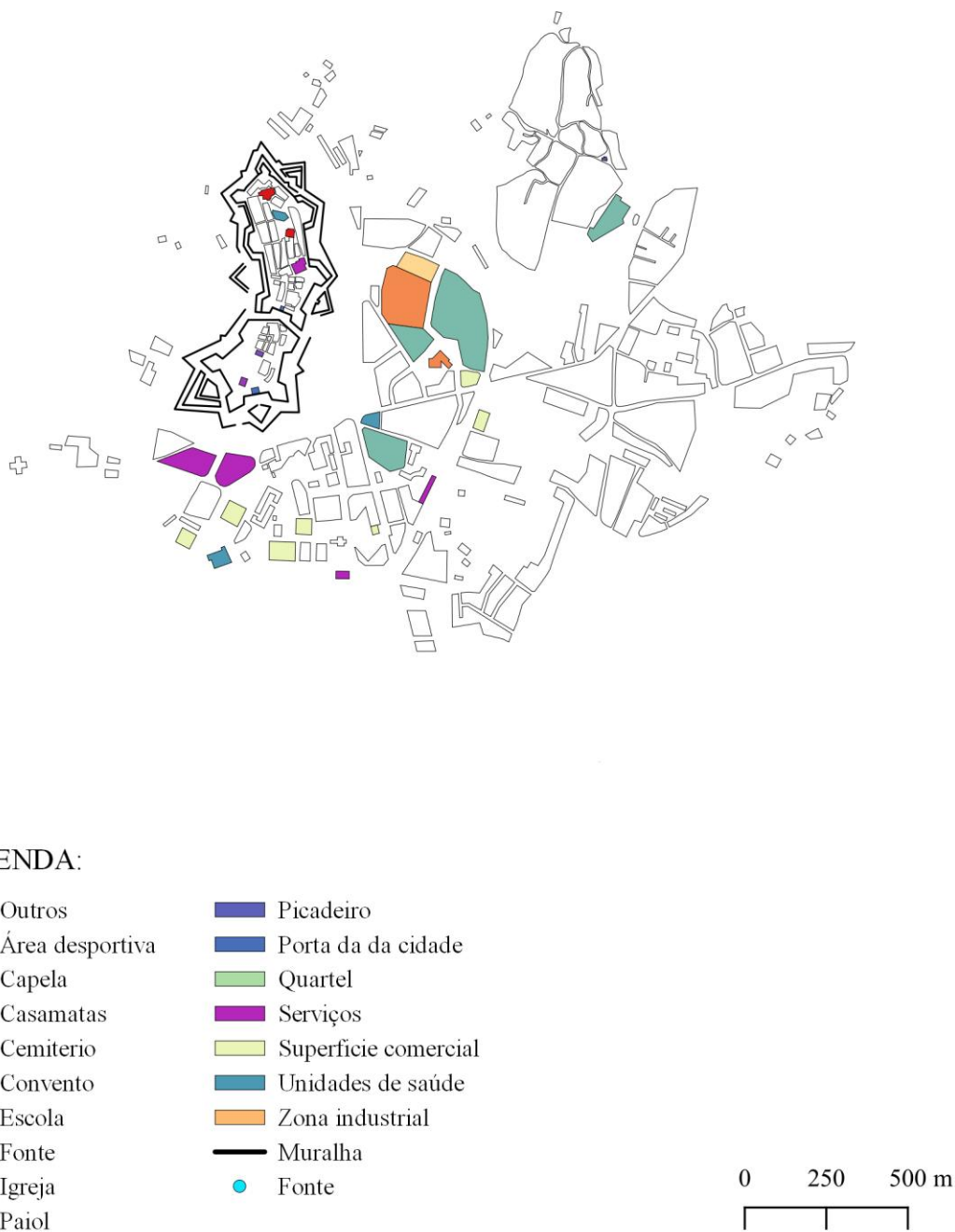


Figura 72: Valença, Elementos organizadores

4.7. Reflexão Complementar

4.7.1. Evolução da morfologia

Com o estudo da evolução da morfologia urbana das seis cidades, foi possível encontrar características de “tempos” que revelam as diferentes maneiras como eram organizadas, a forma como a cidade era vivenciada e os espaços diariamente utilizados, os quais ganharam novas importâncias ao longo da história e maneiras distintas de serem usados. Ao analisar os casos de estudo foi possível identificar vários ritmos no desenvolvimento das respetivas morfologias, que ilustram a sua trajetória evolutiva. Assim, ao estudar os tempos da cidade foi possível entender alguns dos fatores que contribuem para a complexidade urbana e relacionar essas observações com as reflexões dos diversos autores discutidos anteriormente nas matérias relevantes para o tema.

Na fase moderna, em comparação com o período medieval, observou-se a predominância da adoção de uma malha reticular regular na estruturação dos quarteirões, refletindo uma morfologia mais organizada. As ruas principais alargaram-se, adaptando-se às novas exigências de circulação e comércio, enquanto as ruas secundárias mantiveram a sua largura estreita, preservando uma escala mais íntima e tradicional. Em relação ao período contemporâneo, verificou-se que, maioritariamente, o tecido se desenvolvia de forma planeada, em retículas ainda mais regulares. As ruas foram transformadas em vias, sendo que as principais adotaram uma escala maior, aumentando a sua dimensão tanto em largura como em comprimento, formando uma rede que liga várias cidades. Por seu lado, as ruas secundárias adotaram o papel de distribuição do automóvel pelo tecido urbano, apresentando sempre dimensões maiores que as do período moderno ou medieval. Esta evolução reflete uma constante transformação do papel da rua no contexto urbano, acompanhando as necessidades sociais e económicas, embora mantendo a toponímia ao longo do tempo. Assim, a análise da evolução urbana revela uma adaptação gradual das cidades, onde a estrutura física responde às mudanças, mas os elementos identitários, as ruas, o quarteirão, as praças, entre outros, permanecem com as suas definições inalteradas.

4.7.2. O Automóvel na Cidade Medieval

O automóvel no interior de uma cidade medieval mostrou-se como um objeto “maligno”, não sendo esta projetada para essa escala. Com ruas acidentadas e apertadas, em alguns casos, a introdução dos automóveis neste núcleo danifica o mesmo, não só por implicar a

necessidade de adaptação das ruas e da malha urbana para esta introdução ser viável, como também pelo impacto na paisagem e no modo de funcionar daquela área. Assim, a introdução de um novo tempo numa cidade que foi projetada para outras necessidades, altera a velocidade e as dinâmicas do núcleo. Não podemos omitir que atualmente o automóvel é uma necessidade contemporânea devido aos novos ritmos em que vivemos, mas no contexto das cidades medievais, este não faz sentido.

Em alguns dos casos analisados foram identificados novos elementos organizadores, como superfícies comerciais ou escolas, localizados a grandes distâncias dos centros das cidades, por vezes sem ligações pedonais diretas, fator que agrava a forma como a cidade opera e provoca um choque entre diferentes escalas que não funcionam em conjunto. Ao considerar na maioria dos casos o automóvel não tem espaço físico para entrar na cidade medieval, percebemos que este se torna uma ferramenta inviável. Se localizarmos estes pontos a grandes distâncias das cidades, estamos a danificar a forma como estas operam.

Por fim, foi verificado em todos os casos de estudo, o uso das praças e largos como locais de estacionamento, ocupando assim os núcleos das cidades, espaços que anteriormente eram dedicados à população, tanto a nível social, como a nível comercial. Além disso, em alguns casos, foi observado que foram construídos grandes lotes para acomodar automóveis nas entradas das cidades, evidenciando a dependência em relação a este meio de transporte, como um “sapato”, conforme mencionado pelo autor Indovina (2004).

4.7.3. O Espírito do Lugar e a Paisagem

Como já referido anteriormente, a forma urbana de cada período apresenta determinadas características específicas, as quais, juntamente com o local, criam espaços únicos, paisagens que podem ser identificadas com um determinado o espírito do lugar, ou “genius loci”, de acordo com Norberg-Schulz (1980). As paisagens estão em permanente alteração, não sendo estáticas, ou seja, além do construído, que é fixo e permanece no mesmo local durante décadas sem ser alterado, elas também são constituídas por todos os elementos presentes naquele momento na imagem, incluindo os que não são permanentes, como os automóveis, as pessoas, o mobiliário, entre outros. Estes elementos além de alterar, podem entrar em conflito com a identidade desse determinado lugar, como foi possível verificar durante a análise dos casos de estudo.

Das cidades visitadas, foi possível confirmar que tanto Óbidos, como Castelo de Vide têm áreas medievais bastante conservadas, apesar dos elementos contemporâneos

ocasionalmente nelas introduzidos. Como Lamas (2010) referiu, as cidades medievais apresentam uma identidade característica, a qual foi possível identificar nestes dois casos de estudo; distintamente, a cidade de Almeida, que tem também a sua identidade, a qual é do período moderno, igualmente mostrou um estado de conservação que a identifica nesse período histórico apesar de algumas (poucas) intervenções mais recentes.

Apesar de Óbidos e Castelo de Vide serem duas cidades medievais, não significa que demonstrem o mesmo “espírito do lugar”; este é único em cada local, e foi possível comprová-lo ao vivenciar e comparar o contraste eles. No caso de Óbidos, percebemos que é uma cidade muito mais influenciada pelo turismo, onde as ruas são cheias de pedestres, lojas e esplanadas, ao contrário de Castelo de Vide, onde foi vivenciada uma rua mais calma, possivelmente “típica” de uma cidade medieval, que tornou possível sermos imergidos num contexto único, que provavelmente era mais característico do período.

Estas diferenças de identidade não são apenas verificadas em relação aos períodos iniciais de uma cidade, podendo ser também observadas nos anos mais recentes. Para o período contemporâneo há maior dificuldade devido à similaridade das características morfológicas, quer físicas, devido à forma planeada de edificação; quer de identidade, devido aos padrões e “normas” atuais adotadas para os núcleos habitacionais que se formaram à volta das cidades analisadas.

4.7.4. Síntese gráfica

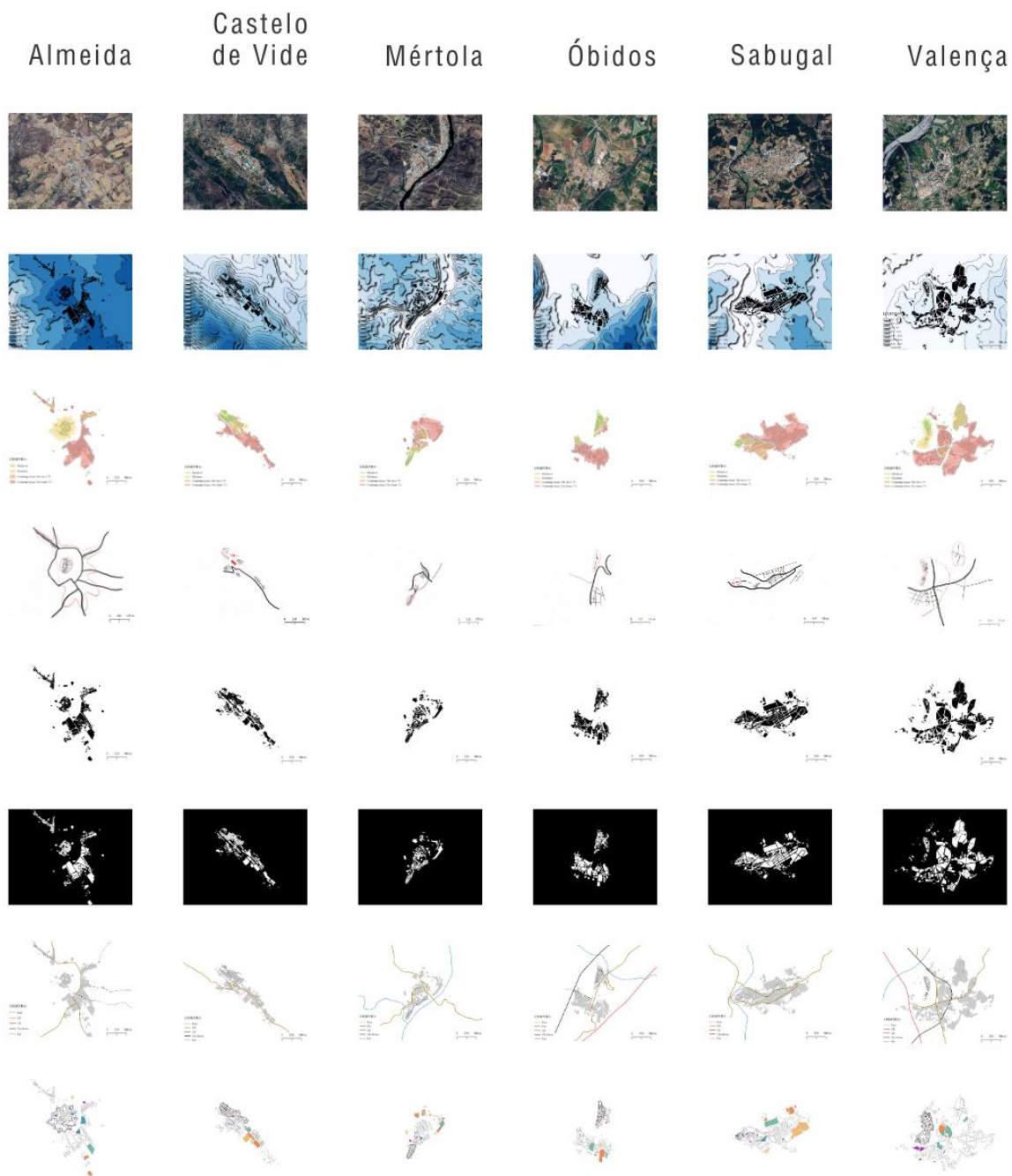


Figura 73: Síntese gráfica, 6 cidades

CONCLUSÃO

A presente conclusão reflete sobre o estudo realizado, mencionando de uma forma resumida o percurso do trabalho. A bibliografia consultada e a sua discussão, juntamente com a análise cartográfica e as visitas de campo realizadas às cidades, foram as principais fontes de informação que tornaram possível a construção deste trabalho.

A dissertação analisou a evolução urbana de seis cidades médias portuguesas — Almeida, Castelo de Vide, Mértola, Óbidos, Sabugal e Valença — explorando as fases de crescimento e transformação, desde o período medieval até ao contemporâneo.

A abordagem metodológica inclui uma revisão teórica e uma componente prática que sustentam a análise comparativa das cidades. Na base teórica, no capítulo 1, foram abordados alguns dos conceitos do "Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement" (1988), para esclarecer sobre o sentido que lhes queríamos dar no contexto da presente investigação. Além disso, neste capítulo, aprofundamos temas sobre a cidade e sociedade, paisagem, o automóvel na cidade, permitindo compreender as dinâmicas da cidade. No capítulo 2, estudamos a forma das cidades, em relação à sua morfologia no sentido de percebermos as adaptações e os padrões estruturais comuns por forma a criar uma base que sustentou a análise dos casos de estudo. Tendo como suporte as ideias dos autores estudados, o trabalho examina como a urbanização, a estrutura espacial e as mudanças sociais interagem no decurso das várias fases de evolução marcantes da história.

O terceiro capítulo detalhou a metodologia empregada na análise dos casos de estudo, que envolveu a identificação de parâmetros para o estudo individual das cidades de forma sistemática. O levantamento de dados históricos e a análise das fases foram estudados com recurso a mapas e documentos gráficos desenvolvidos e obtidos pelo autor da dissertação. Foram identificados os critérios de seleção das cidades, sendo estes fundamentados nos seguintes critérios: a presença de património histórico significativo, a dimensão das cidades, a morfologia contida e os tempos das cidades.

Por fim, os tópicos de análise dos casos de estudo são: o Contexto, a Evolução e estrutura urbana, a Morfologia urbana, as Vias de comunicação, os Elementos organizadores do urbano, e as Características dos elementos da malha.

No capítulo final, foram estudadas seis cidades médias portuguesas: Almeida, Castelo de Vide, Mértola, Óbidos, Sabugal e Valença. Estes casos de estudo foram organizados de forma a explorar as diferentes fases de crescimento e as transformações urbanas ao longo do tempo. Cada caso mostrou uma morfologia distinta, reflete etapas de desenvolvimento

influenciadas por fatores históricos e sociais, sendo, portanto, representativa de um processo de urbanização único no tempo e no lugar. A análise procurou identificar padrões e exceções na sua evolução urbana, com o intuito de melhor entender as dinâmicas que moldam o tecido urbano português através da metodologia comparativa criada.

As fases de crescimento foram classificadas a partir de quatro períodos históricos: Idade Medieval, Idade Moderna, Idade Contemporânea Pré-Anos 1970 e Idade Contemporânea Pós-Anos 1970. Após a análise desses períodos, foi concluído que:

As cidades medievais, como por exemplo, Óbidos e Valença, mantêm até hoje um núcleo histórico consolidado, onde a morfologia densa, condicionada pelo forte perímetro da muralha, e o traçado irregular refletem numa organização concentrada num núcleo, o qual apresentava vários elementos organizadores, sendo os principais as igrejas, os castelos e o eixo principal, primariamente nomeado de Rua Direita. Estas características das cidades desta época, são marcantes e facilmente identificáveis, existindo uma forte identidade de lugar, o que está de acordo com a bibliografia teórica estudada.

No caso da Idade Moderna, nem todos os casos de estudo apresentaram características idênticas. A introdução de elementos mais amplos, como praças e avenidas, pelo movimento renascentista e barroco, levou a uma reestruturação das preocupações que existiam ao desenhar a cidade. Este foi um período que, na maioria dos casos, viu o crescimento urbano para fora dos limites das muralhas, mas que ainda apresentava um tecido ligado aos elementos organizadores existentes. Estas zonas edificadas transmitem a ideia de serem espaços de transição, do medieval para o contemporâneo, onde começa a existir uma procura por cidades mais regulares e organizadas em torno de grandes espaços públicos. Esta fase de transformação, a nível das fortificações, trouxe um planeamento urbano que respondia a uma necessidade de reorganização do espaço devido às novas tecnologias, observável em cidades como Almeida e Valença. Nestas cidades, no período moderno, é possível verificar a procura de espaços geométricos, com simetria e a linearidade indicando um planeamento mais consciente e controlado, ao contrário das cidades muralhadas da época medieval.

Nos períodos contemporâneos, principalmente após os anos 70, o automóvel assumiu um papel central na reorganização das cidades. Esta fase introduziu grandes alterações na sua estrutura, devido à necessidade de adaptar o espaço urbano à circulação de veículos, o que gerou áreas de expansão e infraestruturas rodoviárias que remodelaram as relações

espaciais e sociais. Esta conclusão vai de acordo com Choay (2004) e Indovina (2004), a expansão das vias para atender ao automóvel transformou a função das ruas de um espaço social para um espaço de passagem, criando novos polos urbanos e fragmentando o tecido urbano, teoria confirmada durante a análise dos casos de estudo. Para além disso, na maioria dos casos, verificou-se que no período pré-anos 70 houve uma estagnação no crescimento das cidades, sendo esta quase/ou nula em algumas das cidades, assim como Merlin e Choay (2010) afirmaram. Essa estagnação terminou com a introdução de vias como as estradas nacionais, e em alguns casos, autoestradas, como em Óbidos e Valença, as quais motivaram maiores velocidades e dinâmicas sociais impostas ao urbano. Cidades como Castelo de Vide ou Sabugal, onde o novo tecido é totalmente organizado em volta das ENs, mostram a importância destas vias para este período. Em relação à morfologia urbana, a grande parte do novo edificado integra agora quarteirões regulares, organizados primariamente pela malha quadricular, sendo a forma planeada uma constante em todos os casos estudados. Uma das mudanças mais marcantes foi o afastamento e a dissociação dos elementos organizadores, observando-se, em vários dos casos de estudo, um aumento na distância desses elementos, proporcionada pela ferramenta que é o automóvel. Esta compreensão reforçou a ideia de Indovina (2004) de que o automóvel se tornou uma extensão do corpo humano no espaço urbano. Um exemplo disso é Castelo de Vide, onde a única superfície comercial encontra-se fora do núcleo urbano principal, situada no final da EN.

Percebemos que o automóvel, assim como outros transportes, como o ferroviário, no caso de Valença, acabaram não só por influenciar o período contemporâneo, mas também alterar as dinâmicas dos períodos passados. As novas velocidades, que motivaram o afastamento dos elementos organizadores devido à possibilidade de percorrer maiores distâncias em menos tempo, também alteraram assim as vivências das cidades. Um dos casos mencionados foi o núcleo medieval de Óbidos, o qual adotou uma nova identidade turística. Para além disso, foi também documentado como o automóvel, juntamente com outros elementos contemporâneos, alteraram a paisagem, tanto do período medieval, como do período moderno. Estas dinâmicas são sustentadas pelas teorias dos capítulos 1 e mostram como as várias fases coexistem, mas nem sempre sem conflitos.

A análise comparativa entre as cidades permitiu identificar paralelismos significativos. Os resultados deste estudo demonstram a relevância dos valores urbanos na construção da cidade. A alteração desses valores ao longo do tempo influenciou significativamente a

forma como as cidades se desenvolveram, expandindo-se e adaptando-se às novas realidades sociais, económicas e tecnológicas. Além disso, a análise de paralelismos destaca que, embora as cidades compartilhem elementos comuns na evolução, algumas destacam-se pelas suas especificidades ligadas aos locais em que se encontram.

No contexto português, este estudo contribui para uma melhor compreensão do processo de transformação urbana em cidades médias, com base na análise de casos concretos. As conclusões aqui apresentadas podem servir de base para futuros trabalhos de investigação noutras cidades, permitindo um conhecimento mais abrangente da realidade urbana portuguesa. São então feitas as seguintes recomendações, as quais visam apoiar e melhorar investigações futuras sobre o desenvolvimento urbano em Portugal:

Expansão de Casos de Estudo: Incluir mais cidades para ampliar o entendimento dos padrões urbanos.

Análise Temporal Mais Detalhada: Investigar fases de crescimento com intervalos menores de forma a obter mais conclusões.

Mapear Elementos Individuais: Realizar um estudo a uma escala menor que permita estudar o quarteirão a um nível mais detalhado.

Património Histórico: Analisar como o património é integrado ao crescimento das cidades.

Dinâmicas no Contexto Digital: Investigar como a digitalização “cidade hipertexto” afeta o uso e a função dos espaços urbanos.

Por fim, este trabalho apresenta algumas limitações as quais poderiam ser ultrapassadas com mais tempo e recursos. Este estudo poderia ter seguido caminhos mais profundos, proporcionando uma análise mais abrangente e detalhada da evolução urbana das cidades médias em Portugal. A impossibilidade de visitar todos os casos de estudo devido ao prazo restrito, diminuiu a compreensão de três cidades e a possibilidade de capturar as nuances da organização espacial, da estrutura urbana e das dinâmicas sociais de cada local. Essas visitas complementaríamos os dados documentais, oferecendo uma base de análise visual e empírica, essencial para perceber as transformações urbanas de cada cidade. Adicionalmente, a inclusão de outros casos de estudo de diferentes regiões e tipologias urbanas traria uma perspetiva mais diversa e completa sobre os padrões de crescimento e

as diferenças regionais. Por exemplo, cidades litorais poderiam revelar dinâmicas distintas em relação a cidades do interior.

Em suma, esta dissertação proporcionou uma análise abrangente da evolução urbana das cidades portuguesas, revelando as complexidades e dinâmicas que moldaram o seu desenvolvimento ao longo dos séculos. As conclusões obtidas não apenas validam os objetivos iniciais do estudo, mas também abrem caminho para futuras investigações, sugerindo que o conhecimento gerado pode servir como uma base sólida para compreender a realidade urbana em Portugal. Apesar das limitações enfrentadas, este trabalho destaca a importância de um estudo contínuo e aprofundado, incentivando perspectivas que possam enriquecer a discussão sobre a evolução das cidades. Assim, espera-se que as recomendações apresentadas possam contribuir para futuras investigações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abafa, L. (2015). *Estratégias de desenvolvimento e revitalização urbana: o caso de Castelo de Vide* [Dissertação de mestrado não publicada, Universidade de Évora]. Repositório da Universidade de Évora. <http://hdl.handle.net/10174/15021>

Accessible Portugal. (2022). *Almeida uma vila militar*. https://accessibleportugal.com/wp-content/uploads/2022/03/brochura-almeida_web.pdf

Ascher, F. (2010). A terceira modernidade. In F. Ascher (Ed.), *Novos princípios do urbanismo* (pp. 32-59), Livros Horizonte.

Augé, M. (2012) *Não-lugares Introdução a uma antropologia da sobremodernidade* (M. L. Pereira, Trad.). PAPIRUS. (1992)

Batista, D., & Matos, R. (2013). *A dimensão patrimonial e identitária da paisagem: a história do lugar como fundamento da intervenção urbana e territorial contemporânea* [Dissertação de mestrado não publicada, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Universidade de Évora. <http://hdl.handle.net/10174/10036>

Benévolo, L. (1981). *As origens da urbanística moderna* (C. Jardim, & E. L. Nogueira, Trad.) Editorial Presença. (1967)

Benévolo, L. (1995). *A cidade na história da Europa* (M. J. V. Figueiredo, Trad.). Editorial Presença. (1993)

Benévolo, L. (1997). *História da cidade* (3.^a ed.). Editora Perspectiva.

Bicho, S. (2000). *Núcleo urbano da vila de Castelo de Vide / Vila e Praça de Castelo de Vide*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=10463

Câmara Municipal de Almeida. (2018). *Operação de Reabilitação Urbana*. <https://www.cm-almeida.pt/wp-content/uploads/2018/08/ORU-Almeida-V7-Final.pdf>

Câmara Municipal de Almeida. (s.d.). *História de Almeida*. <https://www.cm-almeida.pt/conhecer-almeida/historia-de-almeida/>

Câmara Municipal de Castelo de Vide. (2016). *Delimitação da área de reabilitação urbana* https://www.cm-castelovide.pt/upload_files/1/1/Servicos/Divis%C3%A3oObrasUrbanismo/aruprocessos.pdf

Câmara Municipal de Castelo de Vide. (s.d.). *Síntese histórica*. <https://www.castelodevide.pt/menu/509/sintese-historica>

Câmara Municipal de Óbidos. (2015). *Delimitação da área de reabilitação urbana de Óbidos* https://www.cmobidos.pt/cmobidos/uploads/document/file/627/09_aru_obidos.pdf

Câmara Municipal de Óbidos. (s.d.). *Castelo de Óbidos e Paço dos Alcaides*. <https://www.cm-obidos.pt/viver/cultura/monumentos-da-vila-de-obidos/poi/castelo-de-obidos-e-paco-dos-alcaides>

Câmara Municipal de Valença. (s.d.). *Fortaleza a património da humanidade*. <https://cm-valenca.pt/files/31/3115.pdf>

Câmara Municipal de Valença. (s.d.). *História e Morfologia Urbana*. <https://cm-valenca.pt/files/12/1253.pdf>

Câmara Municipal de Valença. (s.d.). *Programa Estratégico de Reabilitação Urbana*. <https://cm-valenca.pt/files/45/4576.pdf>

Câmara Municipal do Sabugal. (2021). *Relatório Final do Programa de Reabilitação Urbana da ORU Sistemática da Zona Antiga de Sabugal e Parque Urbano (RO2)*. https://www.cm-sabugal.pt/wp-content/uploads/2021/06/R02_ORU_ZASPU-1.pdf

Câmara Municipal do Sabugal. (s.d.). *História do Município de Sabugal*. <https://www.cm-sabugal.pt/concelho-do-sabugal/sobre-o-concelho/historia/>

Carvalho, J. (2003). *Formas urbanas*. Edições Minerva.

Choay, F. (1979). *O urbanismo Utopias e realidades Uma antologia* (D. N. Rodrigues, Trad.) Editora Perspectiva. (1965)

Choay, F. (2004). El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad. In A. Ramos (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 61-72), UPC.

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I.P.. (2008). *Relatório de fundamentação técnica do PROT-Centro – Modelo territorial*.

Conceição, M., Oliveira, L., & Silva, M. (1992/2005). *Castelo do Sabugal e muralhas da vila / Castelo e cerca urbana do Sabugal*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=2961

Correia, L. (2007). *Castelos em Portugal: retrato do seu perfil arquitectónico: 1509-1949* [Dissertação de mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia]. Universidade de Coimbra. <https://hdl.handle.net/10316/5516>

Costa, A., et al. (1999/2007/2018). *Núcleo urbano da cidade de Valença / Núcleo intramuros da vila e praça de Valença*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=6727

Costa, A., Morgado, C., & Vale, R. (2010). *Núcleo urbano da vila de Mértola*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=28113

Costa, M. (2010). *Redes viárias de Alenquer e suas dinâmicas: um estudo de arqueogeografia* [Dissertação de mestrado não publicada, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. Estudo Geral. <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/18169>

Cruz, C. (2008). *Castle of Óbidos*. Fortalezas.org. https://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=1452

Cruz, C. (s.d.). *Castelo de Vide fortifications*. Fortalezas.org. https://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=1851

Cruz, L. (2014). *Reabilitação e autenticidade - Consequências no tecido urbano* [Dissertação de mestrado não publicada, Escola Superior de Tecnologia e Gestão]. Repositório Comum. <http://hdl.handle.net/10400.26/17081>

Decreto-Lei n.º 35 106/1945, de 11 de maio, do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. (1945) DIÁRIO DA REPÚBLICA: 1.ª Série, n.º 102. <https://files.dre.pt/1s/1945/05/10201/03730394.pdf>

Decreto-Lei n.º 4/2005, de 14 fevereiro, do Conselho de Ministros. (2005). DIÁRIO DA REPÚBLICA: 1.ª Série-A, n.º 31. https://pnap.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/Convencao_Europeia_Paisagem.pdf

Domingues, Á. (2006). *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal* Argumentum.

Domingues, Á. (2008). Transgénicos. In A. Tavares & I. Oliveira (Eds.), *Arquitectura em lugares comuns* (pp. 27-33), Dafne Editora.

Domingues, Á. (2021). *Paisagens transgénicas* Museu da Paisagem.

Gaspar, J. (1985). A cidade portuguesa na Idade Média: Aspectos da estrutura física e desenvolvimento funcional. *La Ciudad Hispanica* (pp. 134-142). Editorial de la Universidad Complutense.

Goitia, F. C. (2003). *Breve história do urbanismo* (5.ª ed., E. C. Lima, Trad.). Editorial Presença. (1996)

Google. (s.d.). *Google Maps*. <https://www.google.pt/maps>

Gordalina, R., & Bucho, D. (1992/1998/2004). *Castelo de Castelo de Vide / Fortificações de Castelo de Vide*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=4572

Indovina, F. (2004). La ciudad difusa. In Á. Ramos (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 49-59), UPC.

Instituto Nacional de Estatística. (s.d.). *Quadros de apuramento dos Censos 2021 e Censos 2011*. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_qa_resumo

Koolhaas, R. (1994). A cidade genérica. In R. Koolhaas (Ed.), *Três textos sobre a cidade* (pp. 29-65), GG.

Lamas, J. (2010). *Morfologia urbana e desenho da cidade* (5.ª ed.). Fundação Calouste Gulbenkian.

Lynch, K. (2007). *A boa forma da cidade* Edições 70.

Mangin, D. (2004). *La ville franchisée: Formes et structures de la ville contemporaine* Editions de La Villette.

Martinha, V. (2012). COMPOSIÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DAS ESTRUTURAS MORFOLÓGICAS DOS AGLOMERADOS NO TERRITÓRIO. In T. Noronha et al. (Eds.), *18th APDR Congress Innovation and Regional Dynamics* (pp. 28-46). Universidade do Algarve.

Martinho, V. (2011). *Composição e distribuição das estruturas morfológicas dos aglomerados no território - Beira Interior Norte e Cova da Beira* [Dissertação de mestrado não publicada, A Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto. <https://hdl.handle.net/10216/150400>

Mendonça, I., Matias, C., & Elias, M. (1992/1999/2011). *Castelo de Óbidos / Castelo e cerca urbana de Óbidos / Pousada de Óbidos*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/sipa.aspx?id=3324

Merlin, P., & Choay, F. (2010). *Dictionnaire d'urbanisme et d'aménagement urbain* (3.^a ed.). PUF.

Mumford, L. (1998). *A cidade na história – suas origens, transformações e perspectivas* (N. R. da Silva, Trad.). Martins Fontes. (1961)

Noé, P. (2012). *Muralhas da Praça de Almeida / Castelo e Fortaleza de Almeida*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=1382

Noé, P., & Almeida, J. (1992/2005/2018). *Fortificações da Praça de Valença do Minho*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/sipa.aspx?id=3527

Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius loci: Towards a phenomenology of architecture* Rizzoli.

Pais, A. (2017). *Modelos de gestão do património urbano em Portugal* [Dissertação de mestrado não publicada, Faculdade de Ciências e Tecnologia]. Universidade de Coimbra. <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/81574?locale=pt>

Passos, S., & Clemente, M. (1998/2003). *Núcleo urbano da vila de Óbidos*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/sipa.aspx?id=2195

Peixoto, C. (2016). *Espaços urbanos e dinâmicas de transformação* [Dissertação de mestrado não publicada, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto. <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/86552>

Pereira, P. (2024). *Almeida Fortress, Almeida, Portugal*. Museum With No Frontiers. https://baroqueart.museumwnf.org/database_item.php?id=monument;BAR;pt;Mon11;34;pt&cp

Pina, F. (2014). *Estratégias de reabilitação urbana para centros históricos: o caso de estudo da vila de Almeida* [Dissertação de mestrado não publicada, Academia Militar]. Repositório Comum. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/6917>

Portas, N., Domingues, Á., & Cabral, J. (2011). *Políticas urbanas II: transformações, regulações e projectos* Fundação Calouste Gulbenkian.

Rodrigues, M. (2009). *A forma urbana em Portugal continental: aplicação de índices quantitativos na caracterização morfológica das cidades* [Dissertação de mestrado não publicada, Faculdade de Letras]. Repositório da Universidade de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10451/1706>

Romão, C. (2009). *Praça-forte de Almeida*. Fortalezas.org. https://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=687

Romão, C. (2021). *Praça-forte de Valença*. Fortalezas.org. https://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=691

Romão, C. (2022). *Castle of Sabugal*. Fortalezas.org. https://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=1562

Rosado, A. et al. (2018). O TERRITÓRIO, A HISTÓRIA E O ESPÍRITO DO LUGAR: A ARQUITETURA DE MÉRTOLA NO SUL DE PORTUGAL. In L. Rosas et al. (Eds.), *Genius Loci: lugares e significados places and meanings. Vol.2* (pp. 471-483). CITCEM

Salvador, I. (2020). *Estratégias de patrimonialização e musealização na arquitetura militar: Fortaleza de Valença* [Dissertação de mestrado não publicada, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. Repositório Aberto da Universidade do Porto. <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/130781>

Silva, A. (2017). *Do urbano extensivo: Três amostras no Vale do Pele* [Dissertação de mestrado não publicada, Faculdade de Ciências e Tecnologia]. Repositório científico da UC. <https://hdl.handle.net/10316/81614>

Silva, C. (2007) *Saber ver o Difuso no Vale do Ave*. 1st International Conference of Young Urban Researchers. ISCTE.

Tereno, P. (2019). *Castelo de Mértola / Castelo e cerca urbana de Mértola*. SIPA. http://www.monumentos.gov.pt/site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=1045

Universidade Aberta. (2004). *Óbidos, Vila Museu: primeira parte* [Vídeo]. Repositório Aberto Universidade Aberta. <http://hdl.handle.net/10400.2/10084>

ANEXOS

Anexo 1: Rio Guadiana Fonte: Google Maps

Junto ao antigo porto fluvial e controlando uma das mais importantes entradas na cidade, a Torre do Rio foi um elo destacado no sistema defensivo da antiga cidade tardo-romana. Um caminho de acesso lançado sobre sólida arcaria, permitia ligar esta torre couraça ao interior das muralhas. Sábios construtores souberam erguer este insólito monumento, protegendo-o das grandes cheias do rio. Seguindo paralelos apenas localizados no Oriente mediterrânico, este sistema de defesa portuária era completado por uma corrente de ferro que, lançada sobre o rio, controlava a navegação. Pelas técnicas construtivas e coerência histórica, a época de construção deste conjunto militar deve coincidir com os inícios do séc. VI, quando foram edificados o criptopórtico e o baptistério da Alcáçova. Monumento Nacional (decreto de 16/6/1910).

Anexo 2:Desenhados por Duarte d'Armas Fonte: Castle of Sabugal

