

DANIELA LIMA MAGALHÃES

AVELEDA

NA CONQUISTA DA ATRATIVIDADE NO TERRITÓRIO
DIFUSO DE AVELEDA, VILA DO CONDE



UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA

PORTO, 2021

DANIELA LIMA MAGALHÃES

AVELEDA

NA CONQUISTA DA ATRATIVIDADE NO TERRITÓRIO
DIFUSO DE AVELEDA, VILA DO CONDE



UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA

PORTO, 2021

TÍTULO

Na conquista da atratividade no território difuso de Aveleda, Vila do Conde

ORIENTADOR

Professor Doutor Luís Miguel de Oliveira Branco-Teixeira

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA

Trabalho apresentado para obtenção do grau de mestre no curso de Arquitetura e Urbanismo, na faculdade de Ciências e Tecnologia, na Universidade Fernando Pessoa.

É autorizada a reprodução integral desta dissertação de mestrado para efeitos de investigação.

UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA, JANEIRO 2021

RESUMO

A presente dissertação de mestrado estuda o território difuso da freguesia de Aveleda com o propósito de conhecer as suas características e de identificar a estratégia com o fim de proporcionar maiores níveis de atratividade. Assim, o trabalho visa contribuir para: contextualizar, conceptualmente, o território difuso da freguesia de Aveleda; melhorando a compreensão do objeto de estudo em ambiente estratégico; de modo a promover melhorias na qualidade de vida da população.

O trabalho inicia com uma contextualização teórica, onde se analisam diversos desígnios territoriais – cidade, rural, periferia, urbano, difuso – além dos parâmetros morfológicos e aspetos sociais, conciliando com os elementos de atratividade. São também tratadas as temáticas da competitividade, em termos gerais, e da competitividade em território difuso, culminando num modelo capaz de contribuir para aumentar a atratividade territorial da freguesia de Aveleda.

Seguidamente, é feita a leitura do território de Aveleda atendendo às suas origens, dados demográficos, características do parque edificado e características das infraestruturas e mobilidade, com o propósito de gerir de forma mais eficiente a multiplicidade dos desafios que se colocam em prol da conquista da atratividade neste território difuso.

De seguida, a dissertação procura dar resposta ao conjunto de desafios identificados apresentando um conjunto de objetivos e medidas que se consideram adequados às condições particulares do território de Aveleda, o qual está enraizado nos pressupostos teóricos estudados anteriormente. Deste modo, em termos concretos, expõe-se um conjunto de 30 objetivos estratégicos que se dividem em 70 medidas de âmbito mais prático e específicas para Aveleda.

Por último, tendo em consideração todo o percurso de investigação realizado ao longo da dissertação, são apreendidas as respostas às principais questões que rotearam a elaboração da dissertação, assim como os desafios encontrados no seu percurso e novos caminhos de investigação.

Palavras-chave: *Atratividade; Aveleda; competitividade territorial; difuso; estratégia.*

ABSTRACT

This master's dissertation studies the diffuse territory of the parish of Aveleda to know its characteristics and identify the strategy to provide greater levels of attractiveness. Thus, the work aims to contribute to: conceptually contextualize the diffuse territory of the parish of Aveleda; improving the understanding of the object of study in a strategic environment; to promote improvements in the population's quality of life.

The work begins with a theoretical contextualization where various territorial designs - city, rural, periphery, urban, diffuse - are analyzed in addition to the morphological parameters and social aspects, reconciling with the elements of attractiveness. In general terms the themes of competitiveness and competitiveness in diffuse territory are also dealt with culminating in a model capable of contributing to increase the territorial attractiveness of the parish of Aveleda.

Then the territory of Aveleda is read taking into account its origins, demographic data, characteristics of the built park and characteristics of infrastructure and mobility to more efficiently manage the multiplicity of challenges that arise in favor of winning the attractiveness in this diffuse territory.

Then the dissertation seeks to answer the set of challenges identified by presenting a set of objectives and measures which are considered adequate to the particular conditions of the territory of Aveleda that is rooted in the theoretical assumptions studied previously. In concrete terms is exposed a set of 30 strategic objectives divided into 70 more practical and specific measures for Aveleda.

Finally, and taking into account the entire research path throughout the dissertation, are apprehended the answers to the main questions that guided the elaboration of this work as well as the challenges encountered and also new research paths.

Keywords: *Attractivity; Aveleda; diffuse; strategy; territorial competitiveness.*

Àquela que me guia, até de olhos fechados

AGRADECIMENTOS

A dissertação que se segue é fruto de uma das etapas mais importantes da minha vida, à qual muitas pessoas contribuíram para a chegada deste momento. Deste modo, quero aqui agradecer a todos os que tiveram a oportunidade de me conhecer durante o meu percurso académico e àqueles que, direta e indiretamente, reforçaram esta conquista.

Professor Doutor Miguel Branco-Teixeira, quero agradecer a sua disponibilidade e acompanhamento constantes que, através de conversas motivadoras e bibliografia estimulantes, me fizeram querer mais e melhor, durante este trabalho e em todo o curso.

Ao **Sr. Presidente de Junta da Freguesia de Aveleda Armando Silva**, um forte agradecimento pelos esclarecimentos e disponibilidade com que sempre me recebeu. Também pela sua ajuda e interesse em divulgar o território de Aveleda.

Ao **Reverendo José Domingues Moreira**, pelas conversas estimulantes e memórias partilhadas, prestando assim contributos, enriquecidos pela nostalgia, essenciais à interpretação do território. Não esquecendo o agradecimento pela partilha de bibliografia específica do território de Aveleda.

Ao **Arquiteto Francisco Faria**, um agradecimento especial pela partilha de experiências profissionais e urbanísticas que me ajudaram a compreender melhor o território. Da mesma forma, pelo contributo bibliográfico essencial a este trabalho.

À **Professora Doutora Luísa Valente**, um agradecimento incondicional. Os seus incentivos e partilhas apaixonantes sobre território, me contagiaram, gerando o nascimento deste desejo de tornar Aveleda num lugar melhor.

Ao **Professor e Arquiteto Ilídio Silva** pelo contributo que, de várias formas, me fez recordar Aveleda e o município de Vila do Conde, com carinho e motivação.

À **Câmara Municipal de Vila do Conde** que, desde cedo, contribuiu para esta dissertação, fornecendo cartografia e outros documentos imprescindíveis à interpretação do território de Aveleda e do concelho.

Ao **Arquivo Municipal e Biblioteca Municipal de Vila do Conde**, pelo acesso à informação sobre o território de Aveleda.

Obrigada em especial a todos os habitantes, ex-habitantes e transeuntes de Aveleda que se disponibilizaram para a realização das entrevistas e se mostraram esperançosos com o presente trabalho, acreditando nas capacidades do território. **Albina Fernandes, Albino Silva, Ana Maria, André Dias, António Campos, Armando Silva, Bruno Teixeira, Catarina Magalhães, Cristina Pinho, Fábio Sousa, Filomena Martins, Francelina Campos, Gustavo Oliveira, José Moreira, Leopoldina Lima, Patrícia Torrão e Vítor Silva**, a todos muito obrigada.

Aos meus pais, **Ana e António**, pela destreza, astúcia e garra com que me ensinaram a encarar a vida. À minha irmã **Catarina**, por todos os incentivos e escapes que me proporcionou. Sem vocês, este percurso não teria existido.

À minha tia **Francelina**, à qual sempre guardarei um carinho especial por toda a confiança e fé que me acompanhou neste percurso. Quero também agradecer aos meus restantes familiares, tios e primos, que me viram crescer neste caminho universitário.

Ao **Bruno** que me tem acompanhado em todos os momentos, com paciência, companheirismo e amor, acreditando nas minhas capacidades de alcançar mais e melhor.

À minha avó, **Alice**, que me dotou com a sua sabedoria e valores que jamais esquecerei. Apesar de já não se encontrar entre nós fisicamente, viverá para sempre no meu coração.

Não poderia deixar de referir e agradecer às amigas que perduraram ao longo desta jornada, pelas gargalhadas, apoio e competição: **Marques, Azevedo, Silva e Sousa**.

A todos, um eterno obrigado.

*“E só aqui, com desígnio e desenho, com risco, começa
a problemática real do desempenho social do arquiteto”*

A Cidade como Arquitetura

Nuno Portas, 1969

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO GERAL
1	1. OBJETIVOS E APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO
2	2. JUSTIFICAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO
3	3. METODOLOGIA
4	CAPÍTULO I – DESÍGNIOS DO TERRITÓRIO
6	I.1. INTRODUÇÃO
7	I.2. CONCEITOS DO TERRITÓRIO
8	I.2.1. CIDADE
10	I.2.2. RURAL
12	I.2.3. PERIFERIA
17	I.2.4. URBANO
19	I.2.5. DIFUSO
24	I.3. COMPETITIVIDADE
28	I.3.1. COMPETITIVIDADE EM TERRITÓRIO DIFUSO
34	I.4. CONCLUSÃO: O TERRITÓRIO DIFUSO COMO FATOR DE ATRATIVIDADE
36	CAPÍTULO II – O TERRITÓRIO DE AVELEDA
38	II.1. INTRODUÇÃO
40	II.2. CONTEXTUALIZAÇÃO TERRITORIAL
43	II.3. AS ORIGENS DE AVELLAEDA
47	II.4. DEMOGRAFIA
47	II.4.1. PIRÂMIDE ETÁRIA
50	II.4.2. NATALIDADE
51	II.4.3. FECUNDIDADE
51	II.4.4. ÍNDICE DE JUVENTUDE
52	II.4.5. ÍNDICE DE ENVELHECIMENTO
53	II.4.6. MODELO DO POVOAMENTO
54	II.4.7. PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE

56	II.5. PARQUE EDIFICADO
56	II.5.1. DINÂMICA DEMOGRÁFICA E HABITACIONAL
58	II.5.2. CARACTERÍSTICAS E EVOLUÇÃO DO EDIFICADO
64	II.5.3. INFRAESTRUTURAS DOS ALOJAMENTOS
65	II.5.4. ZONA INDUSTRIAL
67	II.5.5. EQUIPAMENTOS DE ENSINO
68	II.5.6. EQUIPAMENTOS RELIGIOSOS
69	II.5.7. EQUIPAMENTOS DE SAÚDE E AÇÃO SOCIAL
70	II.5.8. EQUIPAMENTOS DE CULTURA E LAZER
71	II.5.9. EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS
72	II.5.10. SERVIÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS
73	II.5.11. DINÂMICA ASSOCIATIVA LOCAL
74	II.6. INFRAESTRUTURAS E MOBILIDADE
74	II.6.1. INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS E SUA EVOLUÇÃO
80	II.6.2. TRANSPORTES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS
81	II.6.3. TRANSPORTES PÚBLICOS FERROVIÁRIOS
82	II.7. CONCLUSÃO: AVELEDA, TERRITÓRIO EM PROGRESSO
86	CAPÍTULO III - DEFINIÇÃO ESTRATÉGICA
88	III.1. INTRODUÇÃO
89	III.2. ENTREVISTAS À POPULAÇÃO
90	III.2.1. POPULAÇÃO RESIDENTE
95	III.2.2. POPULAÇÃO EX-RESIDENTE
99	III.2.3. POPULAÇÃO TRANSEUNTES
103	III.3. CARACTERIZAÇÃO DE AVELEDA
105	III.4. ESTRATÉGIA PROPOSTA
106	III.4.1. AS ORIGENS
106	III.4.2. DEMOGRAFIA
108	III.4.3. PARQUE EDIFICADO
116	III.4.4. INFRAESTRUTURAS E MOBILIDADE
120	III.5. CONCLUSÃO: AVELEDA, UM TERRITÓRIO ATRATIVO

| 122 | **CONCLUSÃO GERAL**

| 122 | **1. SÍNTESE**

| 122 | **1.1.** QUAL O CONCEITO MAIS APROPRIADO PARA DESIGNAR O TERRITÓRIO DE AVELEDA?

| 122 | **1.2.** QUAL O COMPORTAMENTO DO TERRITÓRIO DA FREGUESIA DE AVELEDA AO LONGO DOS ANOS?

| 123 | **1.3.** COMO MELHORAR A ATRATIVIDADE DA FREGUESIA DE AVELEDA?

| 123 | **1.4.** QUAIS AS MEDIDAS COM MAIOR POTENCIAL PARA CONTRIBUIR PARA O AUMENTO DOS NÍVEIS DE ATRATIVIDADE DA FREGUESIA DE AVELEDA?

| 125 | **2.** DIFICULDADES DA ESTRATÉGIA PROPOSTA

| 126 | **3.** NOVOS CAMPOS DE INVESTIGAÇÃO

| 127 | **BIBLIOGRAFIA**

| 127 | **1.** DESÍGNIOS DO TERRITÓRIO

| 132 | **2.** O TERRITÓRIO DE AVELEDA E DEFINIÇÃO ESTRATÉGICA

| 136 | **APÊNDICES**

| 141 | **01.** ESTUDO SOBRE VILA DO CONDE

| 151 | **02.** ESTUDO DEMOGRÁFICO COMPLEMENTAR

| 163 | **03.** EVOLUÇÃO DO EDIFICADO

| 174 | **04.** EVOLUÇÃO DO TRAÇADO VIÁRIO

| 185 | **05.** EVOLUÇÃO DO EDIFICADO E DO TRAÇADO VIÁRIO

| 196 | **06.** ENTREVISTA: PRESIDENTE DE JUNTA DE FREGUESIA ARMANDO SILVA

| 200 | **ANEXOS**

| 204 | **01.** BRASÃO DE AVELEDA

| 205 | **02.** FOTOGRAFIA DOS EQUIPAMENTOS EM AVELEDA

| 209 | **03.** FOTOGRAFIAS DOS ESPAÇOS PÚBLICOS EM AVELEDA

| 217 | **04.** FOTOGRAFIAS DAS URBANIZAÇÕES RESIDENCIAIS DE AVELEDA

| 220 | **05.** FOTOGRAFIAS DE EDIFICADO DEVOLUTO EM AVELEDA

| 222 | **06.** HORÁRIOS E PARAGENS DE AUTOCARRO

| 223 | **07.** INQUÉRITOS À POPULAÇÃO

ÍNDICE DE FIGURAS

- | 4 | **F.01:** O ciclo de vida de uma borboleta – metamorfose
- | 15 | **F.02:** A transformação da cidade – um organismo em crescimento
- | 16 | **F.03:** Cidade Difusa
- | 36 | **F.04:** A origem do topónimo de Aveleda – avelãs
- | 39 | **F.05:** Posicionamento da freguesia de Aveleda
- | 41 | **F.06:** Principais castros em Vila do Conde
- | 41 | **F.07:** *Via Veteris*
- | 66 | **F.08:** Identificação das urbanizações residenciais e Zona Industrial de Aveleda
- | 86 | **F.09:** Peças de xadrez – lógica e estratégia
- | 107 | **F.10:** Azenha da Mota, Aveleda
- | 107 | **F.11:** Sinalética em Sharjah, Emirados Árabes Unidos
- | 109 | **F.12:** Rio Cali Park, Colômbia, 2015
- | 109 | **F.13:** Villa Verde, Chile, 2010
- | 112 | **F.14:** Espaço público, miradouro, percurso e parque de merendas
- | 112 | **F.15:** Casas San Ignasio, México, 2016
- | 113 | **F.16:** Kit Garden – escultura permanente, Lisboa, 2012
- | 113 | **F.17:** Mural do Super Bock Art Park, Matosinhos, 2019
- | 119 | **F.18:** OV-fiets, Holanda
- | 119 | **F.19:** Smart Bus Stop, Taiwan, 2020

ÍNDICE DE QUADROS

- | 49 | **Q.01:** População residente, por grandes grupos etários, na freguesia de Aveleda
- | 50 | **Q.02:** População residente, por grandes grupos etários, no concelho de Vila do Conde
- | 54 | **Q.03:** Evolução da população residente e da densidade populacional em Aveleda
- | 55 | **Q.04:** Projeção da população residente na freguesia de Aveleda até 2031
- | 56 | **Q.05:** Evolução da população residente e das famílias em 2001 e 2011, na freguesia de Aveleda e concelho de Vila do Conde
- | 57 | **Q.06:** Evolução dos alojamentos dos edifícios em 2001 e 2011
- | 57 | **Q.07:** Número dos alojamentos familiares em 2011, na freguesia de Aveleda e concelho de Vila do Conde
- | 58 | **Q.08:** Forma de ocupação dos alojamentos familiares em 2011, na freguesia de Aveleda e concelho de Vila do Conde
- | 58 | **Q.09:** Evolução dos edifícios segundo a época de construção, na freguesia de Aveleda
- | 59 | **Q.10:** Evolução dos edifícios segundo o número de pisos e época de construção, na freguesia de Aveleda (%)
- | 64 | **Q.11:** Infraestruturas dos alojamentos, na freguesia de Aveleda
- | 103 | **Q.12:** Pontos fortes da freguesia de Aveleda
- | 104 | **Q.13:** Debilidades da freguesia de Aveleda

ÍNDICE DE GRÁFICOS

- | 48 | **G.01:** Estrutura etária da população residente na freguesia de Aveleda, em 2001
- | 48 | **G.02:** Estrutura etária da população residente na freguesia de Aveleda, em 2011
- | 52 | **G.03:** Índice de juventude (%) em 2001, 2011, 2021 e 2031.
- | 53 | **G.04:** Índice de envelhecimento (%) em 2001, 2011, 2021, 2031
- | 90 | **G.05:** “Trabalha em Aveleda?”
- | 90 | **G.06:** “Gostaria de morar em outro lugar?”
- | 90 | **G.07:** “Onde gostaria de morar?”
- | 91 | **G.08:** “Uma zona que o deixe desconfortável”
- | 91 | **G.09:** “Uma zona que goste de visitar”
- | 92 | **G.10:** “Avalie de 1 a 10 os seguintes atributos”
- | 94 | **G.11:** “O que mudaria na freguesia?”
- | 96 | **G.12:** “Trabalha em Aveleda?”
- | 96 | **G.13:** “Gostaria de voltar a morar em Aveleda?”
- | 96 | **G.14:** “Descreva Aveleda”
- | 97 | **G.15:** “Avalie de 1 a 10 os seguintes atributos”
- | 99 | **G.16:** “O que mudaria na freguesia?”
- | 101 | **G.17:** “Avalie de 1 a 10 os seguintes atributos”
- | 102 | **G.18:** “O que mudaria na freguesia?”

ÍNDICE DE MAPAS

- | 61 | **M.01:** Funções do edificado na freguesia de Aveleda
- | 62 | **M.02:** Síntese da evolução da mancha edificada na freguesia de Aveleda
- | 75 | **M.03:** Vias mais utilizadas, direções e equipamentos em Aveleda
- | 77 | **M.04:** Síntese da evolução das vias na freguesia de Aveleda
- | 78 | **M.05:** Síntese da evolução das vias e do edificado na freguesia de Aveleda

INTRODUÇÃO GERAL

1. OBJETIVOS E APRESENTAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Este trabalho de investigação tem como objeto de estudo o território da freguesia de Aveleda, pertencente ao município de Vila do Conde. O seu âmbito de investigação centra-se na exploração da forma física do território, na análise das dinâmicas demográficas e do parque edificado ao longo do tempo no sentido de se encontrarem as linhas mestras que potenciem o desenvolvimento na freguesia de Aveleda.

Em termos concretos a dissertação pretende propor um conjunto de medidas como instrumento-chave para a “conquista da atratividade” na freguesia de Aveleda.

Assim, a dissertação principia com a identificação dos objetivos deste trabalho de investigação, a justificação a pertinência do objeto de estudo e a apresentação da metodologia do trabalho, ao que se segue o desenvolvimento do tema estruturado em três capítulos.

O primeiro capítulo – *Desígnios do território* – está dividido em quatro subcapítulos onde, num primeiro momento, é realizada uma pesquisa teórica sobre as definições do território. De seguida, é estudado o conceito da competitividade através do Diamante de Porter (1990) sendo este autor referência para a criação de um novo modelo aplicado ao território difuso.

O capítulo segundo – *O território de Aveleda* – principia o estudo do caso prático, apontando para as suas principais características, estando divididos em 7 subcapítulos. É estudada a freguesia em função dos seus atributos relacionados com: contextualização territorial, origens, demografia, parque edificado e infraestruturas e mobilidade. Desta forma, com base na exposição dos atributos da freguesia de Aveleda é possível retratar a realidade do território e, dessa forma, formalizar uma estratégia.

O terceiro capítulo – *Definição estratégica* – continua a olhar para o território na sua forma física, agora demonstrando as visões da população residente, ex-residente e transeunte. De seguida é realizada a caracterização do objeto de estudo através dos seus pontos fortes e debilidades, com o objetivo de definir as medidas propostas. As medidas propostas estão divididas em 4 grupos, de acordo com a organização estabelecida anteriormente no capítulo II. Estes grupos estão subdivididos em 30 objetivos

estratégicos que se repartem em 70 medidas específicas com ilustração de alguns projetos de referência.

A metáfora da paisagem transgénica (Domingues, 2013), insiste no reconhecimento da realidade do território tal como ele é, ao invés de o representar através de (pre)conceitos incapazes de o caracterizar. Conhecer o território, nos seus vários elementos, formas e significados é dar oportunidade a uma reescrita mais integrada.

Assim, em termos concretos, a presente dissertação pretende dar resposta às seguintes questões:

- Qual o conceito mais apropriado para designar o território da freguesia de Aveleda?
- Qual o comportamento do território da freguesia de Aveleda ao longo dos anos?
- Como melhorar a atratividade da freguesia de Aveleda?
- Quais as medidas com maior potencial para contribuir para o aumento dos níveis de atratividade do território de Aveleda?

Nas conclusões finais sintetizam-se as respostas a estas quatro questões, desenvolvidas ao longo dos distintos capítulos, consideram-se os desafios encontrados ao longo do desenvolvimento da dissertação e apontam-se alguns tópicos para investigação futura.

2. JUSTIFICAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Este trabalho de investigação nasce da relação próxima e nostálgica com a freguesia de Aveleda, enquanto moradora numa casa familiar localizada no Largo de Aveleda. Esta casa é um dos exemplos de arquitetura vernacular da freguesia encontrando-se em obras de reabilitação e ampliação.

Deste modo, a primeira motivação é de génese sentimental, inerente aos familiares e amigos residentes deste território, pretendendo aprofundar questões pertinentes relativas ao território de Aveleda que tenham contribuído significativamente na melhoria da qualidade de vida na freguesia.

A segunda motivação remete para o objetivo pessoal e profissional que se divide na apresentação desta dissertação à Câmara Municipal de Vila do Conde como forma de

advertir para um território com capacidade de integrar novos projetos e ambições que façam de Aveleda uma freguesia atrativa e, também, no interesse de desenvolver uma especialização em matéria de urbanismo através do aumento do conhecimento, informação e experiência.

Por último e não menos importantes estão os motivos académicos e científicos associados à pertinência de estudar o território difuso característico de Aveleda. Este tipo de território é uma realidade contemporânea sobre a qual muitos autores se têm debruçado devido à sua heterogeneidade, por vezes complexa de explicar. A sua compreensão é muito importante para o desenvolvimento da atividade profissional de arquitetos e urbanistas.

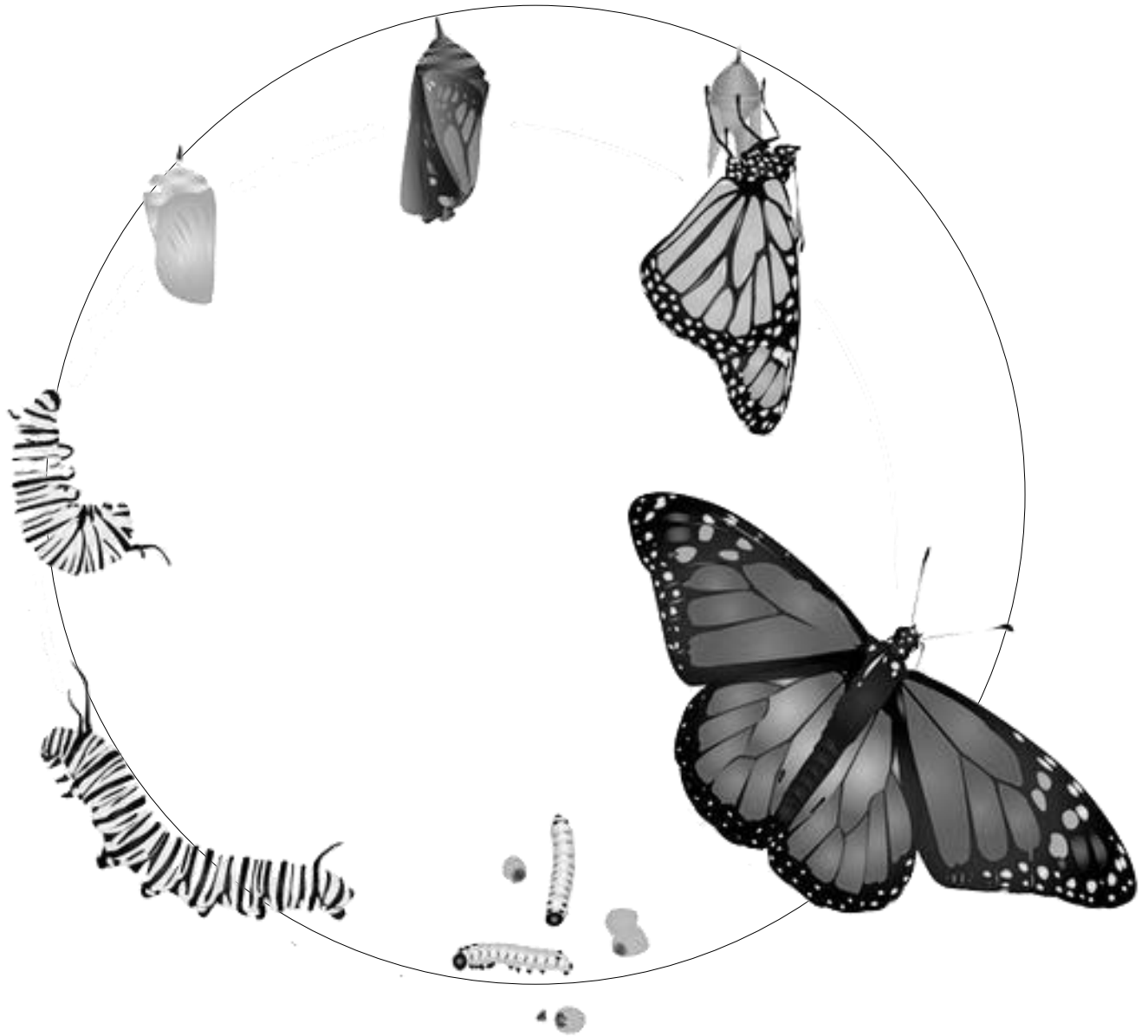
3. METODOLOGIA

Esta é uma investigação que nasce da reflexão sobre a freguesia de Aveleda, no âmbito citado anteriormente. O acompanhamento e crítica do trabalho apresentado, tal como o material gráfico que serviu de base foram trabalhados de forma original contando com o contributo da Câmara Municipal de Vila do Conde relativamente à cartografia militar e aos dados demográficos, bem como o contributo de docentes, orientador e aveledenses.

A pesquisa e leitura bibliográfica sobre este tipo de território, assim como a leitura de textos fundamentais, para a compreensão dos conceitos emergentes sobre a cidade contemporânea, foram fontes que serviram de suporte à formulação da presente dissertação. Autores como Álvaro Domingues, Nuno Portas, Isabel Breda Vázquez, Francesco Indovina, entre outros, permitiram a apreensão de novos instrumentos de leitura do território e a construção de um novo olhar sobre a conquista da atratividade na freguesia de Aveleda.

Ainda que a bibliografia disponível sobre este território se tenha revelado escassa, esta dissertação foi complementada com a perceção dos aveledenses através de entrevistas e inquéritos realizados na freguesia, que muito auxiliaram a um melhor conhecimento da realidade local, e na verificação de medidas que promovam a atratividade de Aveleda.

Neste âmbito, e para exemplificar determinadas medidas, foram utilizados projetos nacionais e internacionais como referência ao proposto.



F.01: O ciclo de vida de uma borboleta - metamorfose.
Fonte: www.monarchbutterflies.ca (adaptada).

CAP. 1

DESÍGNIOS DO TERRITÓRIO

CONTEÚDOS: Introdução; Conceitos do território: cidade, rural, periferia, urbano, difuso; Competitividade: competitividade em território difuso; Conclusão: o território como fator de atratividade.

I.1. INTRODUÇÃO

O território solicita exigências que causam uma determinada confusão relativamente à informação extraída da realidade, seja ela presente ou passada. Essa é sentida pelos arquitetos, técnicos e estudantes do território que, tal como Nuno Portas defende, estão perante uma realidade que pode ser confusa e desmoralizadora no sentido em que a “*efetiva impossibilidade imposta pelo «estabelecido» e perigosas desculpas para não contrapor, ou pura e simples falta de instrumentos*” (Portas, 2011:18) reflete-se num problema “*moral e cívico*” a traduzir-se em teorias, objetivos e instrumentos que, através do *desígnio*¹, examinam o território com o objetivo de o compreender para melhor o tratar.

Nesse sentido, este capítulo aborda o território a partir dos seus desígnios que, partindo da apresentação de diversos domínios territoriais – *cidade, rural, periferia, urbano e difuso* – se vai aproximando da realidade presente na freguesia de Aveleda. Cada conceito é abordado segundo a sua organização espacial (e não morfológicamente), sintetizando os motivos de atração específicos a cada um. A perspetiva muda consoante se usa uma ou outra palavra, daí a importância da relação entre os “desígnios” e o “território”. Posteriormente é abordada a temática da competitividade, mais concretamente em território difuso, expondo as suas estratégias e critérios, como pressupostos teóricos fundamentais do objeto de estudo da dissertação. Por último, cabe evidenciar, em jeito de conclusão, os principais aspetos abordados no âmbito desta temática.

¹ O termo «desígnio» significa aquilo que se pretende fazer ou conseguir – “combinação para obter um resultado” (Priberam).

I.2. CONCEITOS DO TERRITÓRIO

O território pode ser objeto de múltiplas leituras, consoante os instrumentos ou esquemas de análise utilizados. De forma geral, este conceito é aproveitado pelas mais diversas áreas além da geografia, como por exemplo na educação, saúde, cultura, sociologia, etc. Esta utilização deu origem a inúmeras interpretações, por vezes erróneas, que se consolidaram com a definição geográfica (Sturmer & Costa, 2017:51). Tal acontece não só com a palavra «território» como também com as que se vão apresentar ao longo deste capítulo – *cidade, rural, periferia, urbano e difuso* – se bem que, mesmo com um esclarecimento rico de conteúdo sobre os determinados conceitos, não serão explicados na sua totalidade, quer na sua configuração quer no seu processo de formação. Só o cruzamento de diferentes leituras, autores e informações poderá explicar um objeto tão complexo e imenso como o território. No entanto, é frequente que exista um fenómeno relativamente determinante que caracterize um conceito específico (Lamas, 2017:37) e, como tal, assume uma maior evidência na análise.

Em relação ao «território», subentende-se aqui que este não é «espaço». Tal como refere Raffestin (1993:143)

“O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço.”

Ou seja, a imagem do território é equivalente ao conjunto de apropriações simbólicas do espaço, sejam elas naturais ou artificiais, que lhe dão forma. Essas apropriações são concretizadas pelo Homem, que tende a dominar o espaço impondo-lhe a sua ordem (Lamas, 2017:63).

Deste modo e, atendendo à importância das transformações associadas ao território no âmbito da dissertação, são seguidamente apresentados diferentes *domínios*² territoriais (*cidade, rural, periferia, urbano, difuso*), a uma escala de análise macro.

² Por domínio entende-se “o conjunto de operações que envolvem a conceção da forma urbana e as ações da sua concretização” (Lamas, 2017:112).

I.2.1. CIDADE

“A origem é uma colina, onde se refugiam os habitantes do campo para defender-se dos inimigos; mais tarde, o povoado se estende pela planície vizinha, e geralmente é fortificado por um cinturão de muros.” (Benevolo, 1999:76)

Das mais variadas civilizações e formas de apropriação territorial, no caso europeu, a cidade tradicional é sustentada pelos princípios estabelecidos pelos romanos. Dos seus métodos de colonização, realçam-se os seguintes: *“infra-estruturas: estradas, pontes, aquedutos e linhas fortificadas; a divisão dos terrenos agrícolas em quintas cultiváveis; e a fundação de novas cidades”* (Cacciari, 2010:24).

Françoise Choay defende que o conceito tradicional de cidade assenta na tripla comunicação entre a *urbs*, *polis* e *civitas* (Choay, 2004:61). *Urbs*, de forma genérica, está relacionado com os assentamentos e as ações de transformação/construção associados aos mesmos. *Polis*, está relacionado com *“o exercício do poder e com as formas de instituição e regulamentação da esfera pública”* (Domingues, 2009a:35). *Civitas* corresponde à comunidade dos cidadãos que habitam na cidade. A comunhão e intercomunicação entre estes três elementos, são uma das suas principais características. A cidade tradicional é também amuralhada e as suas construções se *“comprimem dentro dos perímetros fortificados”*, com um centro claro (Lamas, 2017:204). François Ascher (2010), no seu livro *“Novos princípios do urbanismo”*, refere o contexto da cidade tradicional como sendo a cidade da comunidade, representada pelas seguintes características: A tipologia urbana dominante de carácter mercantil e regulamentada por aqueles que já lhes era costume: pela realeza, o clero, os chefes, etc.; A comunidade da cidade tradicional é baseada na religião e no conhecimento adquirido que passa de geração em geração; As profissões são rotineiras e repetitivas nas famílias; E a estrutura socio-territorial é de carácter alveolar, ou seja, reduzida ao ponto (Ascher, 2010:59).

Porém, nos tempos que correm, estes elementos não se comunicam nem existem da mesma forma. Choay salienta que o território atravessa *“una mutación enmascarada por la permanencia de las palabras e de los topónimos.”* (Choay, 2004:61). Então o que conhecemos hoje é algo transformado ao qual atribuímos, equivocadamente, o mesmo conceito. Essa afirmação é reforçada pelo autor Álvaro Domingues, defendendo que as

“geografias dos locais de organização da esfera pública e da política não encontram mais na cidade o local geográfico ou a organização social relevante para perceber a descentralização e a instabilidade que caracterizam essas geografias.” (Domingues, 2009a:35)

Francesco Indovina, no seu texto *“La ciudad difusa”*, concorda, justificando que estamos perante algo distinto da precedente estrutura territorial onde os conceitos antes elaborados já não são satisfatórios, por essa razão *“encontramos, por tanto, ante la manifestación de un nuevo fenómeno real que reclama alguna nueva elaboración conceptual.”* (Indovina, 2004:50). Então porque continuamos a chamar «cidade» a um território que está em mutação?

Vários autores refletem sobre o conceito polissémico de cidade ao qual lhe juntam um adjetivo de forma a tornar mais concreto aquilo que pretendem explicar, como por exemplo: Rem Koolhaas sobre *“Cidade Genérica”* (1994), Francesco Indovina em *“Cidade Difusa”* (1990) e Nuno Portas com a *“Cidade Extensiva”* (2004). Apesar da palavra ser na mesma “cidade”, é-lhe conferido um adjetivo diferente. Todos assumem uma nova ideia de “cidade” e por isso mesmo lhe é atribuído um novo nome.

O que nos atrai na cidade tradicional é exatamente aquilo que a caracteriza: a soma dos elementos arquitetónicos que remetem à antiguidade: história, identidade, monumentalidade, património e uma ideia de “cosmopolitismo” - a cidade como um artefacto (Domingues, 2009a:37). Todos possuem uma variedade imensa de relações com determinadas partes da “cidade”, associadas a um conjunto de significados e memórias. *“Uma cidade tem sempre, dentro de si, muitas histórias e vários mistérios e é exatamente isso que faz a sua riqueza”* (Fernandes, 2004:63). Segundo Kevin Lynch (2008:109-112), existem características físicas gerais – singularidade, simplicidade da forma, continuidade, predominância, clareza de ligação, diferenciação direcional, alcance visual, consciência do movimento, séries temporais, nomes e significados – que permitem aos utilizadores aprofundarem, de forma relativa, as suas relações com o espaço. *“Na realidade, um meio ambiente característico e legível não proporciona apenas segurança, mas também intensifica a profundidade e a intensidade da experiência humana”* (Lynch, 2008:12).

No entanto, está mais que claro que hoje em dia, a ideia de cidade não se rege apenas por esses atributos e, esta, é muito mais do que aquilo que está inserido nos centros históricos e que aparece nos postais.

I.2.2. RURAL

“As estruturas rurais, tal como as urbanas, decorrem de uma ação humana que tende a dominar os elementos físicos e o clima de modo a permitir as atividades, quer estas sejam urbanas, agrícolas ou florestais. (...) A diferença entre os espaços rurais e os espaços urbanos refere-se essencialmente ao seu modo de utilização: em ambos os casos o homem atua sobre o território, para nele viver, exercer atividades, e também de acordo com um sentido estético.” (Lamas, 2017:63).

O domínio rural surge com a cidade medieval, sendo este tudo aquilo que não é caracterizado como «cidade», ou seja, o que está dentro das muralhas. É entendido como o espaço sobranete, mas imprescindível à manutenção da cidade pois nele eram produzidos os alimentos da civilização. Le Corbusier defende que o rural é fixado pelo princípio da geografia natural ou de pastos. Na sua lógica racionalista, defende que a unidade agrária é composta por gado, pastores, o estábulo, o celeiro, o local onde se guarda o gado, o silo dos produtos agrícolas, a oficina mecânica, o galpão das máquinas e ferramentas agrícolas, as cooperativas de abastecimento, a escola, o clube da terra/região (com o terreno de jogos: “campo da bola”) e ainda a igreja, o cemitério e algumas habitações que se destacam como “quintas” (Corbusier, 2000:108). Da mesma forma, Cidália Silva adiciona que *“a condição rural inclui desde as áreas agrícolas, florestais, áreas ribeirinhas, áreas de vegetação espontânea, etc.”* (Silva, 2005:39).

De forma geral, o território rural é articulado por três recursos identitários: os recursos histórico-culturais, os recursos ecológicos-naturais, e os recursos sociais e simbólicos (Galvão & Vareta, 2010:65).

O primeiro, está ligado à matriz histórica do território, onde é possível ler o tempo através de um sistema de objetos que são, normalmente, edifícios e monumentos. O segundo, recursos ecológico-naturais, é fundamentalmente constituído pela interligação entre os sistemas hidrológicos, geomorfológicos, bioclimáticos e vegetais no território. O terceiro, recursos sociais e simbólicos, assentam no valor atribuído à paisagem. Não só naquilo que é referente às paisagens emblemáticas para a memória e identidade coletiva da região, mas também *“no valor atribuído pela população local, incluindo práticas de uso dos solos, e as formas de perceção e afetividade que relaciona as pessoas aos seus quadros de vida”* (Idem, 2010:65).

Lopes concorda e evidencia quatro aspetos subjacentes ao conceito de rural: a predominância de matriz camponesa; a preponderância do setor primário, dirigido à produção de alimentos como a função principal; e a paisagem como elemento de referência entre a atividade humana e os ecossistemas naturais (Lopes, 2014:10).

“Se as formas de urbanização não correspondem já aos modelos canónicos, as transformações dos espaços de produção agrícola não conheceram mudanças menores”
(Domingues, 2012:35).

As áreas rurais encontram-se num cruzamento de mudanças importantes, das quais se realçam as seguintes: o êxodo rural, a diminuição e o envelhecimento populacional, a insolvência dos modos agrícolas tradicionais e a terciarização da economia, a falta de emprego e a inexistência de circuitos comerciais competitivos para fazer chegar aos mercados os produtos da atividade agrícola (Galvão & Vareta, 2010:66). Em Portugal, estas áreas estão, geralmente, localizadas a leste e possuem uma estrutura económica com baixos níveis de prestação de serviços, sofrendo *“dificuldades de articulação com os centros urbanos mais próximos”* (Bastos, 2009:70), daí a dificuldade das famílias em se estabelecerem neste meio.

Até há umas décadas atrás, o espaço rural era essencialmente dedicado à produção agrícola. Atualmente, já não é visto como um local de produção de alimentos, mas sim como *“um lugar multifuncional e de consumo, fruto da crescente procura urbana.”* (Lopes, 2014:10). Para a população local, estas áreas são vistas como zonas de residência e trabalho, de onde retiram a sua subsistência enquanto desenvolvem as suas práticas quotidianas. Para os restantes - turistas, visitantes e residentes ocasionais - estes espaços são identificados com espaços de consumo e de lazer, onde os recursos ecológico-naturais se devem conservar como elementos de diferenciação e contemplação (Idem, 2014:12). Posto isto, surge a *“multifuncionalidade”* deste domínio territorial, uma vez que se juntam outras funções, não diretamente relacionadas com a agricultura ou pecuária, a este espaço.

À semelhança do domínio urbano e em matéria de agricultura, o território rural também usufrui da evolução tecnológica como forma de aperfeiçoar as técnicas de trabalho. O tratamento de informação em rede através de programas informáticos tem a capacidade de determinar o que é necessário a aplicar nos determinados trabalhos (Basoa, 2018:85). Sendo assim, não existe uma obrigatoriedade de estar fisicamente presente no terreno, podendo fazê-lo a partir de um computador ou tablet - omnipresença.

Cada vez mais se verifica um interesse crescente pelo ambiente rural. A procura do espaço rural consiste tanto como alternativa residencial como também como alternativa turística. Esta crescente atratividade está associada às ideologias que promovem a fuga à cidade: “o espaço rural e a sua paisagem lembra, a cima de tudo, a tranquilidade, o ambiente natural e a liberdade, a harmonia e a qualidade de vida.” (Galvão & Vareta, 2010:67). Em contraposição com aquilo que o quotidiano citadino propõe, o território rural estimula o equilíbrio propondo um ambiente para se apreciar.

I.2.3. PERIFERIA

“A cidade «intramuros», prolonga-se pela cidade da periferia, sem descontinuidade construtiva. (...) A cidade estende-se e fragmenta-se pelo território envolvente; a periferia cresce como cintura habitacional e industrial” (Lamas, 2017:206).

Coincidindo com os fenómenos da industrialização e da evolução tecnológica, a compressão das construções no interior da cidade amuralhada torna-se desnecessária, alterando o entendimento do território. As necessidades associadas ao consumo do solo (industrialização) e ao aumento demográfico, fizeram com que a cidade crescesse até ao campo e se alastrasse indiscriminadamente além dos seus limites (Koolhaas, 2010:36).

De uma forma geral, as periferias podem ser distinguidas segundo dois modelos: periferia espontânea e a periferia planeada. Segundo Álvaro Domingues (1994), existem nas periferias espontâneas determinados indicadores urbanísticos claramente identificáveis e que são os seguintes:

- Perfil predominantemente residencial;
- Ausência ou défice de espaço público;
- Crescimento por adições sucessivas, envolvendo tipologias construtivas diversas e usando uma malha viária pré-existente;
- Espaço construído não consolidado, alternando índices de densificação elevados com vazios intersticiais;

- Ausência de plano;
- Sub-infraestruturação;
- Défice de serviços e equipamentos públicos, em quantidade e em qualidade;
- Falta de legibilidade e de identidade urbanas;
- Má qualidade ambiental.

A prática deste modelo surge através da falta de planos que organizem o território e seu crescimento, impedindo inconformidades perante a malha pré-existente. “*A resultante final desta combinação remete invariavelmente para uma ideia de caos, de labirinto, de fragmentação, de auto-organização, de conglomerado desprovido de estrutura, de permanente estaleiro, etc.*” (Domingues, 1995:13).

Em relação às periferias planeadas, Branco-Teixeira (2017:37) faz referência aos seguintes indicadores que, de uma forma genérica, permitem identificar este modelo:

- As características são basicamente opostas às apresentadas nas periferias espontâneas;
- Lógica de coesão funcional e de especialização;
- Existência de um sistema de transportes eficaz;
- Espaço planeado com equipamentos e infraestruturas adequadas (interfaces logísticas, espaços culturais, universidades, parques industriais e tecnológicos, etc.);
- Realização de investimentos públicos estruturantes (Estado-Providência).

Com isto, entende-se que a periferia faz parte de um momento de “*rutura na morfologia urbana tradicional e um entendimento diverso do habitar, preparando e antecedendo as ruturas morfológicas da cidade moderna.*” (Lamas, 2017:208). Por vezes as características dos dois modelos apresentados podem se misturar, não estando especificamente reservados a um ou a outro modelo.

Numa outra perspectiva, o autor Giuseppe Dematteis (1998:30) refere que, durante os anos de 1960 a 1990, a periferia é representada por dois momentos: a periferia da cidade fordista e a periferia da cidade pós-fordista.

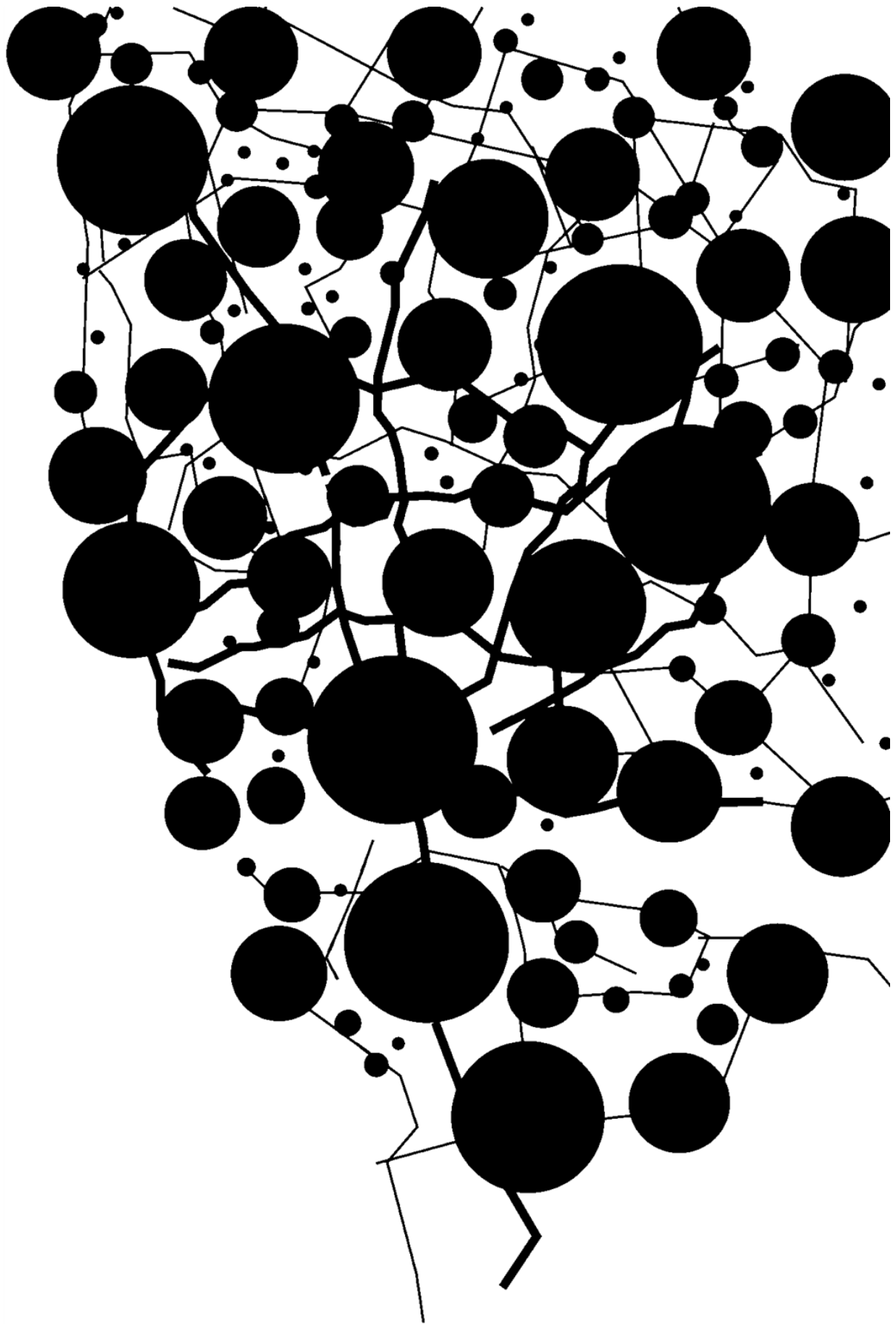
No primeiro momento a periferia depende do centro da cidade para existir, pois os serviços, os equipamentos e os empregos são lá que se encontram. Esta é também caracterizada por ter habitantes que carecem de meios para viver no centro, e possuir espaços urbanos sem qualidade, edifícios sem ordem e atópicos e, sobretudo, por ser lugar de experimentação social: serviços coletivos, obras públicas, indústrias, etc. Aqui a periferia é desprovida de história pois é um local relativamente recente.

Num segundo momento, Dematteis defende que a periferia começa a transformar-se em algo que se assemelha aquilo que chamamos de “cidade difusa” – ver subcapítulo *I.2.5. Difuso*. Esta já não necessita do centro para sobreviver e contém uma rede de sistemas urbanos autónomos complementares e interdependentes (retícula). Com a degradação do centro das cidades, a periferia contém espaços com melhor qualidade que o centro; dá origem a lugares com novos estilos de vida, classes sociais emergentes, relações local/global sem a sombra do centro metropolitano; com o passar do tempo ganha a sua história e identidade; e é um espaço habitado por aqueles que já não querem viver no centro, pois este já não confere a mesma qualidade de vida.

Os motivos que atraíam as pessoas para as periferias começaram por ser meramente económicos, pois era mais barato viver em zonas distantes dos centros. Com a evolução tecnológica, parte do processo de mutação das cidades, o que antes era periferia hoje já não o é. Um elemento imprescindível para essa transformação foi o carro. A acessibilidade aumenta em conjunto com a velocidade e as distâncias passam a ser medidas em tempo – Quanto tempo demoro a chegar ao sítio “x”? – tornando possível morar em qualquer lado, desde que seja acessível ao automóvel (Indovina, 2004:54). Portanto as “periferias”, agora parte de um organismo em constante crescimento, contém não só as indústrias como os serviços, equipamentos, habitação, espaços públicos e infraestruturas de comunicação (físicas e cibernéticas), conquistando “*lugares nas «vantagens competitivas» da afirmação individual*” (Dematteis, 1998:30), chegando a superar as qualidades oferecidas pelos centros.



F.02: A transformação da cidade – um organismo em crescimento.
Fonte: Elaboração própria



F.03: Cidade Difusa
Fonte: Elaboração própria

I.2.4. URBANO

“A reconstrução das cidades e as tremendas necessidades habitacionais (em parte motivadas pela guerra, em parte pela industrialização e demais fenômenos sociais) irão precisar de habitações, bairros, novas cidades e reconstrução dos centros urbanos, em quantidades e a ritmos nunca antes conhecidos” (Lamas, 2017:298)

Com a revolução industrial surgiram novos materiais, tecnologias e ciências que, através da sua sinergia, resultaram em novas formas de (con)viver e sentir o espaço (Gomes: 2003:6). Nessa altura o conceito “cidade” já não se adequa ao território nem à sua população. Tal como foi mencionado no ponto I.2.1 Cidade, o território atravessa um processo de metamorfose ao qual já não lhe podemos atribuir os conceitos tradicionais. No entanto, este domínio territorial, da mesma forma que os anteriores, arrisca-se a ser “demasiado genérico e neutral, sem relação concreta com a “coisa” à qual se refere” (Silva, 2005:29).

Em tempos, as infraestruturas (saneamento, eletricidade, telecomunicações, etc.) estavam essencialmente presentes nas “cidades”, não chegando a todas as partes do território. Hoje, já não é assim, sendo possível chegar a qualquer parte do território possibilitando o desenvolvimento de áreas geográficas bastante diversas (Domingues, 2009a:40). As redes de mobilidade e de transportes, o ciberespaço, as novas velocidades e dinâmicas e a comunicação imediata de informação à distância conferem uma espécie “omnipresença”. A possibilidade de estar em todo o lado e ao mesmo tempo, faz do urbano uma condição – o ser urbano – invés de uma mera forma física (Choay, 2004:69). Essa condição é da responsabilidade das redes infraestruturais (de mobilidade rápida, principalmente) que se iniciaram como forma de contribuição para a promoção da coesão do território (Branco-Teixeira, 2007:97).

Cabe aqui realçar que o urbano não anula a existência da cidade nem vice-versa. Apesar deste quebrar a relação que sustenta a cidade tradicional, (urbs, polis e civitas), expande-a sem limites (Koolhaas, 2010:36). Os limites se extinguem porque no urbano estão inseridas todas as áreas presentes no território que *“inclui a cidade tradicional consolidada, aglomerados urbanos concentrados, áreas de tecidos difusos e áreas pouco habitadas”* (Silva, 2005:33). O autor Francesco Indovina acrescenta que a determinação do urbano se vê através os elementos quantitativos do território, como por exemplo o

número de acessos e o número de habitantes, em contraposição com quando o território é dotado de elementos qualitativos: serviços e equipamentos (Indovina, 2004:53-54). Estes últimos, quando existentes, são atribuídos a um outro domínio territorial que será mais à frente apresentado no ponto I.2.5.

O urbano é assim estudado segundo os seus atributos relacionais que

“são conceitos que remetem para a análise de redes - nós e ligações entre nós - e que, por exemplo, se usam para estudar o grau de conectividade das redes (tanto maior quanto maior for o número de ligações directas entre os nós dessa rede) e medir a acessibilidade dos nós que a compõe.” (Domingues, 2012: 35).

Como tal, o urbano detém novas proporções, associadas a diferentes escalas, funções, apropriações do espaço e ao ordenamento do território. Das formas e processos associados à metamorfose do urbano, destacam-se as seguintes (Domingues, 2012:31):

- a importância da infraestrutura de mobilidade como suporte da edificação, englobando redes arteriais e redes mais ou menos capilares;
- a intensidade da infraestruturação (água, saneamento, gás, eletricidade, telecomunicações) e a sua extensão ao território;
- a diversidade de funções (habitação, escolas, indústria, comércio e serviços, logística, etc.);
- a variação de densidades e intensidade urbanas; a fragmentação do espaço construído, combinada com formas lineares ao longo de redes de estradas;
- mistura de usos do solo, mesmo ao nível da própria parcela e os casos correntes de pluri-funcionalidade dos edifícios (rés-do-chão comercial e primeiro andar residencial).

De forma genérica, o urbano existe através da multiplicidade das relações entre indivíduos, formas e elementos que reagem infinita e variavelmente consoante o contexto, como por exemplo:

“Aquilo que é tomado como obstáculo para uns pode ser uma coisa diferente para outros; aquilo que é percebido como desordenado e ilegível por não apresentar uma estrutura regular, pode ser facilmente legível por outros; o que é profundamente dissonante face a um determinado contexto estabilizado no passado mais ou menos recente pode ser apenas a primeira manifestação de uma nova ordem, ou princípio de ordenamento, etc.” (Domingues, 2012:35).

I.2.5. DIFUSO

De uma forma genérica, Francesco Indovina (2004:50) identifica três distintos estádios das formas de organização do território: cidades inseridas num espaço agrícola, cidades rodeadas por campo urbanizado e uma única grande cidade com algumas zonas de campo incorporadas nela.

O primeiro estádio, cidades inseridas num espaço agrícola, pode ser facilmente relacionado com o domínio de cidade (tradicional) – subcapítulo I.2.1 – onde existem cidades com centro e limites claros, rodeadas pelo campo. O campo tem uma elevada dependência da cidade, para sobreviver. Cidades rodeadas por campo urbanizado, corresponde à segunda fase das formas de organização do território, é onde o domínio urbano tem o seu início – subcapítulo 1.2.4. As infraestruturas de abastecimento de água, eletricidade, saneamento, recolha de resíduos, etc., antes existentes apenas nas “cidades”, chegam a distintos lugares do território. Aqui, a dependência dos aglomerados urbanos menores nos centros urbanos, começa-se a perder. No entanto, o território permanece aquém em termos de serviços e equipamentos. Na terceira e última fase, o território é organizado como uma só cidade que incorpora tecidos urbanos diferenciados (zonas rurais, zonas urbanas, zonas mistas), sem desprezo de parte alguma. A urbanização, os serviços e os equipamentos chegam a todo o território, correspondendo ao domínio da cidade difusa.

Nuno Portas (2004:209-227), entende o domínio do difuso como “*cidade extensiva*”, afirmando que esta deve-se às alterações económicas e sociais do território. Os motivos económicos devem-se à deslocação da produção e dos serviços de consumo, antes concentrados num determinado ponto e, também, devido à bolha imobiliária criada pelos grandes centros, forçando uma procura mais alargada. Da mesma forma, François Ascher (2010:53) defende que “*com a externalização de uma parte crescente da sua produção e dos seus serviços, a atividade processa-se cada vez mais fora das suas instalações*”, estando esta bastante associada ao ciberespaço (Internet). Estas alterações económicas, derivadas da mobilidade dos capitais, da aceleração dos ciclos dos produtos, do desenvolvimento dos meios de transporte e dos meios de comunicação, transformam o território de tal forma que, chegam a deixar um rasto de antigas construções industriais,

obsoletas, por já não corresponderem à multifuncionalidade exigida pelas necessidades contemporâneas.

“Ou seja, a propensão para formar (com planos ou sem eles) condensações nodais de atividades diversificadas que constituem sistemas de centralidades “em rede”, competitivas, mas também complementares” (Portas, 2004:223)

Nos motivos sociais, defendidos pelo autor Nuno Portas (2004:209-227), está a *“individualização da procura”*, que, conseqüentemente, desequilibra o crescimento urbano face ao crescimento demográfico. A estrutura familiar é cada vez menor e mais dividida e, assim sendo, gera-se uma *“demanda de baixa densidade”* que se difunde pelo território. Do mesmo modo, François Ascher (2010:32-59), defende uma individualização social cada vez mais forte, onde os laços sociais são muito numerosos, muito variados, mediatizados, frágeis e especializados. Ou seja, as relações sociais foram multiplicadas, dentro e fora do trabalho, com uma escala variável (do local ao global) e com formas rápidas e fáceis de comunicação, como por exemplo as telecomunicações. As relações tornam-se *“muito mais “fracas” do que antigamente e mais frágeis também”* (Ascher, 2010:45). Neste sentido, o território é *“social e culturalmente heterogéneo”*.

Em conformidade, Francesco Indovina (2004:52) acrescenta que é possível identificar diferentes fases da difusão territorial. A primeira, refere-se ao abandono do centro para o estabelecimento no *“campo urbanizado”*, bastante marcado pela procura de uma melhor condição de vida e, especialmente, relacionado com as *“novas”* necessidades de habitação – individualização da procura (Portas, 2004:222). A segunda fase é marcada pela imigração a partir da *“cidade”*. Um fluxo que atrai e reforça os processos difusos de urbanização provocados pelas (limitadas) possibilidades económicas – bolha imobiliária. A terceira e última fase da difusão territorial, defendida por Indovina, está relacionada com a extensão dos limites da *“cidade”* onde este fluxo é mais identificado por um fenómeno de *“fuga da cidade”* do que por um fenómeno de atração. Nuno Portas (2004:222), reconhece esta fase como *“desenvolvimento ex-urbano”*, caracterizada por processos aleatórios e espontaneidade.

Esta ampliação do território acessível deve-se ao aumento da mobilidade que, desde a segunda metade do século XIX, tem vindo a *“encolher o tempo”* através dos caminhos-de-ferro, transportes marítimos e, posteriormente, no século XX, através do automóvel, do avião e da comunicação sem fios (Branco-Teixeira, 2007:20). A rede viária, em

particular, tem um papel essencial na estruturação do território, permitindo a dispersão e a circulação de pessoas, mercadorias e bens. Francesco Indovina (2004:54) reforça, afirmando que sem o meio de transporte privado, nomeadamente o carro, a cidade difusa não existiria, sendo este o elemento “catalisador” da expansão urbana do século XX. Estas condições territoriais fazem com que, por exemplo, a relação de proximidade se altere, não sendo mais necessário habitar próximo do local de trabalho. Da mesma forma que os estabelecimentos comerciais já não necessitam de estar nos centros da cidade, mas em grandes superfícies, próximos das plataformas logísticas e locais de maior acessibilidade viária como, por exemplo, nos nós das autoestradas:

“(...) surgimento de polaridades de grandes dimensiones – megaestructuras – que se producen normalmente junto a los principales nudos viarios de las autopistas. Estos puntos o manchas, com frecuencia denominados «nuevas centralidades» o «centralidades periféricas», desempeñan un destacado papel en la estructuración del territorio por la elevada carga urbana que soportan (uso intenso de las infraestructuras y del suelo) y por sus efectos de atracción de funciones, empleo, consumidores, visitantes, etc.” (Domingues, 2009a: 43-44)

Em suma, o difuso pode ser caracterizado por: uma massa consistente de população, serviços e atividades produtivas; uma dispersão dessa massa, ao longo do território, com diferentes níveis de densidade e intensidade; e uma elevada conexão entre os vários pontos do território, principalmente a nível rodoviário (Indovina, 2004:55).

Consoante o olhar, é possível determinar vários aglomerados urbanos que, à medida que o olhar se afasta, se pode verificar a sua inserção num sistema urbano mais complexo, extenso, no qual existe uma “*rede interconexa de sistemas urbanos autónomos complementares e interdependentes*” (Dematteis, 1998:30).

Com a crescente facilidade das deslocações, associadas ao fator tempo e à forma de comunicação, foi-se reduzindo a dicotomia urbano/rural, “*estando agora esses territórios até sobrepostos*” (Nunes, 2019:15). Da mesma forma, Cidália Silva argumenta que no domínio do difuso, existe uma interpenetração³ do sistema urbano com o sistema natural e rural.

³ Os elementos específicos a cada domínio (urbano e rural) surgem sobrepostos no território. “*Interpenetração que significa que os crescimentos urbanos não se podem separar da composição natural e rural do território*” (Silva, 2005:38).

Este cenário origina, por vezes, fragmentação e conflito onde “*parece não existir mais do que a soma das partes, vulgarmente desconexas e fracionadas por inúmeras exigências de utilização.*” (Silva, 2005:39). No entanto, entende-se que no difuso coexistem vários tempos e diversas formas urbanas, com diferentes níveis de consolidação que pertencem a diferentes períodos da história do território, relativamente a funcionalidades e atividades variadas. “*A mistura de funções e respetivas contiguidades materializa-se numa realidade, simultaneamente, conflituosa e repleta de potencialidades.*” (Idem, 2005:37).

Devido às suas características, vários autores (Álvaro Domingues, Cidália Silva, Solà-Morales) denotam que o domínio difuso é recorrentemente considerado como um território incompreensível e desprezível aquando abordado: “*Desprezível, porque as casas e as fábricas não encaixam nos padrões estéticos da arquitetura, são espontâneas, não tem autor*” (Silva, 2005:35).

Considerar o território real e concreto, deve ser objetivo de todos os profissionais, a fim de conter uma visão estratégica fundamentada e que integre todas as suas características, sem exceção, livre de preconceitos e modelos canónicos (Portas, 2004:209-227). Só assim será possível avançar.

As pessoas são atraídas para o território difuso porque este se tornou numa condição de viver, tal como o “ser urbano” o é, no sentido em que, o importante é a facilidade com que se pode estar em “*vários lugares e em vários tempos em simultâneo*” (Ascher, 2010:39). A difusão do parque habitacional (Nunes, 2016:17), serviços e equipamentos (Indovina, 2004:54) gerou uma morfologia socio-territorial reticular que interliga diversas partes do território, através das suas funções, relações, fluxos e dinâmicas, sem nenhuma hierarquia de dependência predefinida – reflexo da sociedade – estando todos os elementos do território conectados entre si (Ascher:2010:59). A reticula está permanentemente relacionada com a acessibilidade, que obtém um papel fundamental na atratividade do domínio difuso, através da utilização das diversas infraestruturas físicas e digitais (Branco-Teixeira, 2007:102-107), essenciais para a movimentação e comunicação entre as pessoas. Com isto gerou-se a alteração da relação de proximidade, permitindo difundir o território enquanto se procura pela condição mais adequada às necessidades (ainda que momentâneas) de cada um. O que se pretende aqui referir é que existem muitas variáveis que sustentam os elementos de atratividade neste tipo de território e, a sociedade *hipertexto* de que estamos a falar, é assente na “*complexidade, incerteza e flexibilidade*” (Ascher, 2010:59), procurando complementar essas

características, dentro seu território, como resposta às suas necessidades. Em suma, o que atrai as pessoas para o domínio difuso é a integração na rede⁴ – a acessibilidade.

Não menos importante, existe a oferta habitacional que, a partir dos anos 1980 e 1990, distingue-se pelo aumento do acesso à propriedade e pelo aumento das residências secundárias (Nunes, 2016:18). Este fenómeno, associado à acessibilidade, não só oferece habitações com melhores relação preço-qualidade e espaço, como também enaltece localizações mais distantes dos grandes aglomerados urbanos. A cidade difusa é também atrativa pelas suas *estruturas*⁵ que, de igual modo, estão conectadas à rede deste organismo em crescimento.

Ainda que desvalorizado, este domínio territorial está cada vez mais perto do seu reconhecimento político (Indovina, 2004:59), através de uma nova hierarquia territorial e políticas de requalificação e de “*integração da cidade extensiva*” (Portas, 2004:222). O objetivo é reorganizar e complementar o *território real*⁶, ao invés de seguir modelos canónicos.

⁴ “O conceito de rede remete para estruturas constituídas por fluxos, nós e canais através dos quais circulam atores geográficos e diferentes categorias de capital, por onde se recebem mas também a partir das quais se faz a difusão do material e imaterial, do poder político e da influência económica, dos fatores de interação social aos de identidade cultural, numa dinâmica que movimenta e desloca mas também cruza e cria novas realidades” (Castro *et ali.*, 2016:13).

⁵ Segundo Francesco Indovina (2004:58), as estruturas são os equipamentos, serviços e atividades integrados e interligados na cidade difusa: “*Se trata de “estructuras” (universidades, centros de investigación, bibliotecas, etc.)*”.

⁶ O território real é aquele onde se pode reconhecer carências, debilidades, qualidades e características: “*Reconhecer os traços deste território, os seus padrões de povoamento, as suas lógicas é o desejo perseguido.*” (Silva, 2005:35).

I.3. COMPETITIVIDADE

“A competição existiu muito antes da estratégia. Começou com o aparecimento da própria vida. Os primeiros organismos unicelulares requeriam certos recursos para se manterem vivos. Quando os recursos eram adequados, o número de organismos aumentava de uma geração para outra.” (Henderson, 1989:3)

No passado, a competitividade assentava sobretudo em fatores estáticos, como por exemplo a disponibilidade de recursos naturais e de recursos humanos abundantes (a baixo custo). Estes fatores, elementos estruturadores do modelo fordista de produção, foram explorados pelas empresas com o objetivo de descobrir *“as suas vantagens comparativas”* (Almeida *et ali.*, 2001:26).

Tal como aconteceu com o território, o conceito de competitividade evoluiu, passando a integrar mais do que os motores económicos do país. Este conceito, relaciona-se com a possibilidade de cada território obter acesso ao desenvolvimento sustentável *“desde a promoção da eficiência económica, à preservação da qualidade e dos recursos ambientais, desde a preocupação com a equidade social, à garantia do direito à participação e à assunção plena da cidadania”*. (Costa, 2002:114). José Almeida (2001:26) salienta que a competitividade passa a resultar da disponibilidade de um conjunto de imensos fatores e vantagens próprias, cujas sinergias potenciam a configuração de um *“sistema de inovação”*⁷.

Para ser competitivo Costa, (2002:118) refere que é necessário promover condições propícias a várias atividades e que estas proporcionem bem-estar e desenvolvimento. Porém, esta premissa não funciona da mesma forma em todo o lado, nem os elementos de atração são semelhantes por todo o território. Veja-se o caso de Roterdão, na Holanda: um espaço que se especializou na circulação de mercadorias entre a Holanda e as suas colónias, e que com o tempo se tornou na *“porta de entrada”*⁸ e de saída da Europa. Por intermédio do desenvolvimento da tecnologia da informação, da evolução das empresas, da cidade, da sociedade, das companhias, dos serviços marítimos e portuários, Roterdão

⁷ Entende-se por sistema de inovação aquele que é constituído por *“elementos e relações que interagem na produção, difusão e na utilização de um novo conhecimento economicamente viável”* (Costa, 2002:114).

⁸ Segundo a instituição Zeeland Seaports, Roterdão e Antuérpia são as portas de entrada da Europa. Estes possuem *“excelentes ligações ao interior do continente europeu por via rodoviária, fluvial e ferroviária. Isto torna países europeus tais como a Holanda, Alemanha, Bélgica, França, Suíça, Áustria, Itália e Espanha fácil e rapidamente acessíveis”*.

destaca-se como cidade inteligente, abrigando várias start-ups, sedes de corporações europeias, etc. No entanto, “*depois de ampla implementação dos ideais e das políticas de desenvolvimento territorial e local, os países nórdicos e os Países Baixos observam o esgotamento do modelo*” (Silveira, 2020:48), no sentido em que, os símbolos nacionais, motores do desenvolvimento e da sua competitividade territorial, vão sendo adquiridos por empresas estrangeiras.

A competitividade tem vindo a ser uma das preocupações centrais dos governos e das indústrias de todos os países, como já no final do século passado sublinha Porter⁹ (1999:170-171). Segundo a Direção-Geral das Atividades Económicas, a competitividade de um país ou de uma empresa está associada à sua capacidade de inserir no mercado produtos e serviços que “*atendam aos padrões de qualidade dos mercados locais e mundiais a preços competitivos e proporcionam rendimentos face aos recursos utilizados ou consumidos na sua produção*”. Sara Joaquim (2019:18) estabelece a dependência entre a competitividade, prosperidade, pessoas e empresas, e salienta que esta “*passa igualmente pela criação de laços com outros territórios para que os recursos comuns sejam utilizados de modo coordenado e sustentado*”. Deste modo, o conceito de competitividade territorial assenta na utilização de princípios concorrenciais (vantagens comparativas) e de competitividade intercapitalista (preços competitivos) na planificação e gestão dos territórios. A estratégia de utilização dos princípios competitivos é absorvida “*pelos agentes especuladores e produtores do território*” (Silveira, 2020:47) chegando ao ponto de se tornar parte intrínseca da estrutura de planeamento, investimento e gestão territorial.

Com a intensificação da competitividade a nível global, o território ganha uma maior importância – o “lugar”. Assim sendo, os fatores qualitativos inerentes ao território podem constituir fatores de atração entre empresas, pessoas e capitais (Bastos, 2009:9).

Em múltiplas das obras de Porter e, principalmente, no lançamento do seu livro *As Vantagens Competitivas das Nações* (1990), o autor apresenta o célebre modelo do diamante. Este modelo analisa os motivos de certas empresas, localizadas em determinados países, serem capazes de promover inovações consistentes; porque é que

⁹ Michael Eugene Porter, professor em Harvard Business School, é internacionalmente reconhecido pelos seus inúmeros livros sobre competição e estratégia. São de exemplo os livros *Estratégia: A Busca da Vantagem Competitiva* (Ed. Orig. 1979), *Vantagem Competitiva: Criando e Sustentando um Desempenho Superior* (Ed. Orig. 1985) e *Competição: Estratégias Competitivas Essenciais* (Ed. Orig. 1996).

são capazes de suplantar as grandes barreiras à mudança e à inovação e porque alguns países, ou empresas, são mais competitivas do que as outras (Estefanía e Pamela, 2019:695). Como resposta, Porter (1990:150) exhibe quatro amplos atributos que, isolados e em sistema, lapidam o “diamante” da vantagem nacional, operando sobre os setores económicos. Uma vez que esses atributos constituem um sistema dinâmico, no qual o estado de um determinante depende das condições restantes, as debilidades e os obstáculos que criam reforçam-se mutuamente (Bastos, 2009:11). Os atributos apresentados pelo autor (Porter, 1999:178), são os seguintes: (1) condição dos fatores, (2) condição da procura, (3) setores correlatos e de suporte, e (4) estratégia, estrutura e rivalidade.

O primeiro, relativamente à condição dos fatores, é referente à posição do país quanto aos fatores de produção, como por exemplo a mão-de-obra qualificada, conhecimento, tecnologia, recursos naturais e infraestrutura necessários para competir num determinado setor (Estefanía e Pamela, 2019:696). Assume-se que cada país ou região deve ser capaz de criar e explorar os fatores mais importantes da sua produção, sendo estes *“aqueles considerados altamente especializados na satisfação das necessidades de uma indústria específica.”* (Bastos, 2009:13). No entanto, tal como defende o autor, estes fatores de produção especializados são aqueles que necessitam de um constante investimento público e privado, tornando-se escassos e raramente imitáveis pela concorrência.

O segundo atributo do diamante de Porter, a condição da procura, está tradicionalmente relacionado com a dimensão do mercado interno, segundo a procura dos produtos ou serviços do setor. De acordo com Gizem Erboz (2020:268), esta vantagem competitiva estabelece-se consoante a procura doméstica: *“The higher demand leads in forcing companies to meet higher standards such as upgrading technology, quality improvement, and higher production performance with better services”*. No entanto, Nuno Bastos (2009:13) defende que a dimensão do *mercado doméstico*¹⁰ não é um fator chave da vantagem competitiva.

O terceiro atributo, setores correlatos e de suporte, está associado à (in)existência, no país, nação ou região, de setores fornecedores e outros relacionados que sejam

¹⁰ O mercado doméstico é constituído pelos clientes domésticos que, por sua vez, influenciam a competitividade dos setores do país, nação ou região, através das suas escolhas, da sua dimensão, do seu crescimento e afirmação internacional. Todavia, antes de se ser competitivo internacionalmente, deve-se ser competitivo a nível nacional. *“Quanto mais crescente for a procura nacional, maior é a pressão para as organizações inovarem”* (Bastos, 2009:13).

(inter)nacionalmente competitivos e às capacidades dessas empresas ou setores de incentivar os restantes a competir (Erboz, 2020:269). Quando as empresas ou instituições estão localizadas numa mesma área e pertencem a um determinado setor, estas geram competitividade pois estão associadas a um maior nível de produtividade e inovação: “*Un buen proveedor de recursos se preocupa en generar un alto potencial de ventaja competitiva y por ello, entrega nueva metodología o nuevas oportunidades de mejora tecnológica a sus clientes*” (Estefanía e Pamela, 2019:698).

O atributo quarto, denominado estratégia, estrutura e rivalidade, está relacionado com as condições predominantes no país, nação, ou região, que decidem como as empresas são constituídas, organizadas e gerenciadas, do mesmo modo que a natureza da rivalidade do mercado interno (Porter, 1999:178). Objetivos ambiciosos e estratégias que fomentem competências, induzem ao aumento da competitividade promovendo investimentos e inovações (Bastos, 2009:14). A integração económica global teve efeito nas alterações da competitividade das empresas: estas passaram de competir por preços, para competir pelo *branding*¹¹ que está relacionado, não só com a reputação das empresas ou a força económica, como também se relaciona com a competitividade internacional de toda o setor (Erboz, 2020:269).

Os atributos referidos constituem o ambiente no qual as empresas nasceram e se desenvolveram a competir. Todavia, estes também se assumem condicionantes do seu sucesso competitivo (inter)nacional, pois dependem não só dos recursos disponíveis e da sua especialização, das informações que condicionam as oportunidades e atribuição desses recursos, como também das pressões para o investimento e inovação como forma de salvaguardar a vantagem competitiva ao longo do tempo.

Por último, importa referir um outro atributo, influenciador dos quatro apresentados anteriormente: o governo e o acaso. Para Porter (1990:164); Lopes (2001:63) Bastos (2009:14); Estefanía e Pamela (2019:696), o ambiente competitivo de um país ou região pode ser afetado pelas políticas governamentais estabelecidas. O papel do governo não é de criar setores competitivos, mas sim encorajar e desafiar as empresas a ampliarem os seus objetivos e aspirações, deslocando-se a níveis mais altos de desempenho

¹¹ Segundo o website *Conceito*, “branding” é a noção que permite fazer referência ao processo de construção de uma marca ou da imagem da marca. “*O objetivo do branding é destacar os valores que a marca pretende transmitir ao cliente e que constituem a sua fortaleza. Deste modo, é possível que o consumidor associe na sua mente uma marca a um valor: por exemplo, a inovação.*”

competitivo. Em relação ao acaso, realça-se o facto de que os acontecimentos ocasionais são realmente importantes, na medida em que “*criam interrupções que permitem mudanças na posição competitiva*” (Bastos, 2009:14).

Estes atributos são constituintes do modelo do diamante da vantagem nacional apresentado por Porter (1990) e, cada um, depende frequentemente do estado do outro. Devem ser apresentados e compreendidos como um sistema, no sentido em que, por exemplo “*compradores sofisticados não se traduzirão em produtos avançados*” (Porter, 1999:194). Em suma, a fraqueza de qualquer determinante limita o potencial desenvolvimento do setor em questão, senão compreendido e estudado como um todo, como um sistema.

I.3.1 COMPETITIVIDADE EM TERRITÓRIO DIFUSO

A compreensão do conceito de competitividade, ao nível do território, fica facilitada com o recurso do modelo do Diamante de Porter (1990) apresentado anteriormente. Ainda que este seja direcionado para determinados setores de atividade, a redescoberta do território, como fator crucial para o desenvolvimento e aumento da atratividade surge, primeiramente, do reconhecimento e aceitação das características da cidade contemporânea – ver *I.2.5. Difuso* – passando pelo processo refletivo aplicado ao conceito de competitividade – ver *I.3. Competitividade* – e, por último, a aplicação do conjunto de ideais competitivos, através de diretrizes e boas práticas que tenham a capacidade de promover um desenvolvimento urbano sustentável para todo o território (Neto, 2015:2).

Assim sendo, apresenta-se um novo “diamante”, aplicado ao território difuso, com base no modelo económico defendido por Porter (1990). Este é sustentado nas diretrizes propostas pela Direção-Geral do Território em “*Cidades Sustentáveis 2020*”, como instrumento enquadrador e estruturante do desenvolvimento sustentável territorial (Neto, 2015:3), e nas características do território difuso, estudadas anteriormente. Este novo modelo é constituído pelos seguintes atributos: (1) Identidade, (2) Atratividade, (3) Conectividade e, por último, mas não menos importante, (4) Estratégia.

O primeiro atributo, a **Identidade** (corresponde às condições dos fatores, no modelo do diamante), assenta na promoção da reabilitação urbana, de forma integrada, através da superação dos défices infraestruturais, a diversas escalas, e melhorando a infraestruturização básica, as condições de acessibilidade e a integração logística (Cavaco *et alli*, 2015:8). Este atributo constitui um processo de valorização, de forma integrada, do conjunto do suporte físico urbano, como por exemplo o parque edificado, as infraestruturas, condições paisagísticas e ambientais, etc.

O fenómeno do alargamento dos perímetros urbanos, fruto da cidade difusa, constitui, muitas das vezes, na construção dispersa e desordenada (com origem no aumento e preferência pela construção nova), consumindo recursos e prejudicando o potencial do solo, sobretudo na região da cidade do Porto (Marques, 2004:52). Como tal, importa requalificar o território existente, considerando que “*os novos territórios do urbano tomam formas e sentidos muito distintos que merecem uma avaliação cuidada das suas dimensões e processos de formação*” (Portas, 2004:221).

Assim sendo, as áreas já urbanizadas, passam a ser o foco deste atributo, procurando enaltecer a sua regeneração e a melhoria da qualidade de vida nos seus interstícios (Neto, 2015:2).

O atributo da identidade passa também pelo marketing territorial, promovendo a visibilidade de determinados territórios, na Europa e no Mundo, destacando os seus fatores diferenciadores de identidade e competitividade, incluindo a capacidade institucional e funcional, os valores urbanísticos, arquitetónicos, paisagísticos, históricos e socioculturais e as amenidades climáticas, gastronómicas, de segurança e de qualidade de vida. (Cavaco *et alli*, 2015:42).

O segundo atributo, a **Atratividade** (referente à condição da procura, do modelo do diamante), corresponde à afirmação das cidades através da valorização do seu capital humano, do investimento em criatividade, da inovação do capital das empresas, da estimulação da capacidade de gerar novos e qualificados empregos que permitam criar condições para a sua manutenção e estabilidade, essencialmente nos setores de bens e serviços transacionáveis (Idem, 2015:12).

Importa aqui promover o desenvolvimento económico, social, cultural e funcional das áreas urbanas, com o objetivo de alcançar soluções de compromisso estratégico e

operacional entre os diversos agentes territoriais (públicos, privados e associativos), como forma de integrar a cidade contemporânea, a cidade difusa. Segundo a Direção-Geral do Território, a contribuição para um território atrativo passa pela disciplina dos usos do solo, corrigindo os efeitos desordenadores do território gerados pela previsão excessiva das áreas urbanizáveis, procurando a redistribuição equitativa de benefícios e encargos associados à urbanização.

É também importante promover a produção sistemática e atualizada da informação sobre as cidades, designadamente do seu potencial de recursos, das capacidades, das suas relações funcionais e dinâmicas urbanas sob um quadro de referência comum e integrado do desenvolvimento urbano (Cavaco *et alli*, 2015:34).

Em Portugal, como sustenta Marques (2004:79), o território interior, é constituído por

“áreas repulsivas, que foram perdendo população residente, ficando os mais velhos e menos instruídos, que passaram a viver sozinhos. São terras sem gente, abandonadas pelos seus antigos habitantes. Uns partiram, outros morreram.”

Como tal, em todo o território, deve-se reforçar, a partir de estratégias de atração e apoio à localização empresarial e institucional, a diversidade e vitalidade económica urbanas, fortalecendo a capacidade de fixação de população jovem e qualificada (Cavaco *et alli*, 2015:41). Deve-se, igualmente, desenvolver soluções de participação dos cidadãos e de colaboração entre agentes urbanos, de acordo com as necessidades e capacidades específicas das diversas camadas da população.

O terceiro atributo, a **Conectividade** (corresponde a setores correlatos e de suporte, no modelo do diamante), está relacionado com a ligação do território a determinadas redes.

As cidades portuguesas, integradas no espaço europeu, participam em diversas redes constituídas por muitas cidades de média dimensão, num padrão de distribuição que está culturalmente ancorado na história europeia. Isto contribui, de modo crucial, para a construção e identidade do espaço europeu e português, ao mesmo tempo que contribui para a qualidade de vida das suas populações (Cavaco *et alli*, 2015:122).

“A valorização e o fortalecimento do sistema urbano nacional, decorrentes de uma estruturação urbana do território eficiente, equilibrada e hierarquizada, são, pois, condições fundamentais para prossecução desse desígnio [rede], bem como a prossecução dos objetos e prioridades estabelecidos por Portugal e pela Europa, inerentes à

«Estratégia Europa 2020» e ao Acordo de Parceria 2014-2020: promover a competitividade da economia nacional, a coesão social e o desenvolvimento sustentável do país.» (Presidência do Conselho de Ministros, 2015:122)

No território português, o desenvolvimento do sistema de acessibilidades e mobilidades (internas e externas) resultante do forte investimento nas redes de infraestruturas de transporte, particularmente das infraestruturas viárias, veio melhorar não só a aproximação relativa dos centros urbanos e a sua articulação como a relação com as áreas rurais e as condições de acesso a equipamentos e serviços às empresas e populações. (Cavaco *et alli*, 2015:82). Este processo caracteriza e impulsionou o crescimento da cidade difusa.

Para o quarto atributo, a **Estratégia** (relativo a estratégia, estrutura e rivalidade, do modelo do diamante), apresentam-se algumas das diretrizes apresentadas pela Direção-Geral do Território, na publicação “*Cidades Sustentáveis 2020*” (2015:13-41), como base para o entendimento deste atributo:

- Fomento da atratividade, da projeção e da conectividade das áreas metropolitanas e das cidades portuguesas nos contextos europeu e mundial, fortalecendo a cooperação territorial, potenciando complementaridades funcionais e produtivas e favorecendo o acesso aos principais territórios e mercados internacionais;
- Fortalecimento da cooperação territorial entre cidades – transnacional, transfronteiriça e inter-regional – de modo a potenciar as sinergias funcionais, robustecer os perfis de especialização partilhados e participar em processos conjuntos de aprendizagem e disseminação de boas práticas;
- Promoção de relações de interdependência, complementaridade e mútuo benefício dos centros urbanos com o meio não-urbano sob a sua influência funcional, nomeadamente as áreas agrícolas, os espaços florestais envolventes das cidades e as interfaces rurais e periurbanos;
- Envolvimento e capacitação dos agentes urbanos – de base nacional, regional, sub-regional e local – desenvolvendo os seus recursos técnicos, organizativos, materiais e financeiros, a sua capacidade de agenciamento e de coordenação estratégica e operacional e as suas rotinas de trabalho em rede, de monitorização e avaliação.

Este atributo assenta na aceitação das características da cidade difusa, através dos seus padrões e lógicas, com o objetivo de encarar um território concreto: o território real (Silva, 2005:35).

Por último, importa referir o papel do governo¹² para o desenvolvimento de uma estrutura legal e institucional que encoraje a formação de três tipos de capital, importantes para a sustentabilidade do território difuso: (1) capital intelectual (recursos de conhecimento); (2) capital social (credibilidade e compreensão social) e (3) capital político (capacidade de agir coletivamente para desenvolver qualidades locais e captar a atenção externa e outros recursos) (Vasconcelos, Oliveira e Caser, 2011:25). Para tal, deve-se reconhecer as diferentes situações regionais, urbanas e locais, e contribuir para um território espacialmente coerente e de desenvolvimento regional equilibrado. A coordenação dos planos urbanos, metropolitano, regionais e nacionais, assim como a garantia da coerência entre os níveis setorial e espacial da intervenção, com abordagens “de baixo para cima” (*bottom-up*) e “de cima para baixo” (*topdown*), estão presentes nas diretrizes apresentadas pelo Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat, 2015:9). A Direção-Geral do Território acrescenta, a promoção da redução dos custos no contexto das empresas e outras instituições sediadas na cidade, quer ao nível da localização (incluindo a otimização do uso das infraestruturas e dos recursos, e a redução dos custos de instalação, mobilidade e logística), quer ao nível administrativo, como diretriz essencial para o contributo dos capitais importantes para o desenvolvimento do território (Cavaco *et alli*, 2015:41).

Neste sentido, o desenvolvimento territorial do país por intermédio da melhoria das condições de vida, da compreensão dos elementos de atratividade, da estruturação urbana conectada e através de uma estratégia territorial inclusiva e equitativa, são as principais finalidades da proposta de desenvolvimento e aumento da atratividade em território difuso, presentes neste modelo adaptado.

Ainda que a superação dos problemas e fragilidades que iremos identificar, assim como a monitorização e implementação das diretrizes, seja árdua, complexa e até utópica,

¹² O termo “governo”, descreve os tipos multifacetados de coordenação territorial, social e económica. Este termo tanto pode ser aplicado à coordenação dos complexos ambientes sociais e económicos da cidade-região global, como ser utilizado em relação à ação coletiva num bairro urbano (Marques, 2004:421).

“a sistematização dos principais constrangimentos e oportunidades que se colocam a um desenvolvimento urbano mais inteligente, sustentável e inclusivo tem a virtude de constituir o primeiro passo para a identificação de soluções.” (Cavaco et alli, 2015:12)

Com base na reflexão apresentada, será seguidamente feito o reconhecimento do território real deste trabalho, a freguesia de Aveleda, sendo posteriormente realizado um diagnóstico, atendendo os atributos estudados – *Identidade, Atratividade, Conectividade e Estratégia*. Através da aplicação das medidas associadas aos vários atributos, o objetivo fundamental reside em aumentar os níveis de atratividade da freguesia de Aveleda através de medidas estratégicas.

I.4. CONCLUSÃO: O TERRITÓRIO COMO FATOR DE ATRATIVIDADE

O presente subcapítulo – *Conclusão: O território como fator de atratividade* – constitui um exercício de síntese do Capítulo I, salientando as principais ideias-chave das diferentes temáticas tratadas.

No que diz respeito ao domínio da cidade - ver *I.2.1. Cidade* - salientam-se os elementos arquitetónicos que remetem à antiguidade. Estes elementos são característicos da história e identidade do "lugar", atribuindo uma ideia de "pertença" que atrai a população.

Em relação ao rural - ver *I.2.2. Rural* - ainda que caracterizado pelas práticas agrícolas e campos cultivados, verifica-se a procura deste domínio territorial como alternativa à cidade, tendo especial destaque os produtos endógenos e/ou frescos e os percursos verdes que integram a natureza envolvente.

Relacionado com a periferia - ver *I.2.3. Periferia* - realçam-se as características da periferia espontânea: desprovida de estrutura e associada a uma ideia de caos. Contudo, neste domínio territorial, destaca-se a oferta habitacional, a acessibilidade e a melhor qualidade de vida (comparado com os grandes centros urbanos).

Em matéria do domínio do urbano - ver *I.2.4. Urbano* - destaca-se a infraestrutura de mobilidade como elemento estruturador e de suporte. A mistura dos usos do solo e a diversidade de funções (multifuncionalidade) são atributos que complementam as necessidades da sociedade contemporânea, a sociedade hipertexto.

No que diz respeito ao domínio do difuso - ver *I.2.5. Difuso* - compreende-se que este assume uma sobreposição de tecidos tanto caracterizados pelo urbano como tecidos caracterizados pelo rural (sobreposição), sem menosprezar um em específico. A valorização do Difuso como hierarquia territorial é crucial para o seu reconhecimento e consequente atração. A diversidade de tecidos está conectada em vários pontos através da infraestrutura viária (retícula). A retícula, é um ponto-chave de atratividade pois confere uma maior acessibilidade aos seus utilizadores em conjunto com sistemas complementares de redes de equipamentos e serviços (sem uma dependência hierárquica definida). Estas características aumentam o leque de possibilidades tanto a nível

habitacional como a nível económico, integrando-se nas perspetivas diferenciadas e individuais da procura contemporâneas.

Em relação à competitividade - ver *I.3. Competitividade* - é de realçar o diamante de Porter (1990), onde existe a necessidade de proporcionar condições que sejam propícias ao desenvolvimento de várias atividades e que promovam o bem-estar e o progresso. Destacam-se também as estratégias de marketing territorial, focadas na qualidade dos mercados locais (por exemplo: produtos endógenos), a valorização do sentido de "lugar", de "porta de entrada" e a utilização dos princípios concorrenciais em prol do aumento da atratividade.

Em matéria de competitividade em território difuso - ver *I.3.1. Competitividade em Território Difuso* - destacam-se os 4 fatores cruciais: a identidade, a atratividade, a conectividade e a estratégia.

A identidade tem especial foco na reabilitação urbana, a várias escalas e no marketing territorial.

A atratividade concentra-se em promover o desenvolvimento cultural, investir na criatividade, gerar novos e qualificados empregos, controlar e disciplinar os usos do solo, promover a diversidade e o pensamento em rede.

A conectividade foca-se nas infraestruturas viárias, rodoviárias e ferroviárias (qualitativamente e quantitativamente), na promoção da acessibilidade e, também, da mobilidade.

A estratégia concentra-se na cooperação e interdependência territorial de forma complementar e no estímulo do pensamento em rede.

Relacionado com o papel do Governo é de destacar a forte interferência que este tem na coordenação de planos urbanos e de ordenamento do território, isenções fiscais e taxas remunerativas, que permitem conciliar, de uma forma mais inclusiva e disciplinada, todos os atributos referentes ao diamante da competitividade em território difuso.



F.04: A origem do topónimo de Aveleda - avelãs.
Fonte: www.graphicriver.net (adaptada).

CAP. 2

O TERRITÓRIO DE AVELEDA

CONTEÚDO: Introdução; Contextualização territorial; As origens de *Avellaeda*; Demografia: pirâmide etária, natalidade, fecundidade, índice de juventude, índice de envelhecimento, modelo do povoamento, projeção da população residente; Parque edificado: dinâmica demográfica e habitacional, características e evolução do edificado, infraestruturas dos alojamentos, zona industrial, equipamentos, serviços públicos e privados, dinâmica associativa local; Infraestruturas e mobilidade: infraestruturas rodoviárias e sua evolução, transportes públicos rodoviários, transportes públicos ferroviários; Conclusão: Aveleda, território em progresso.

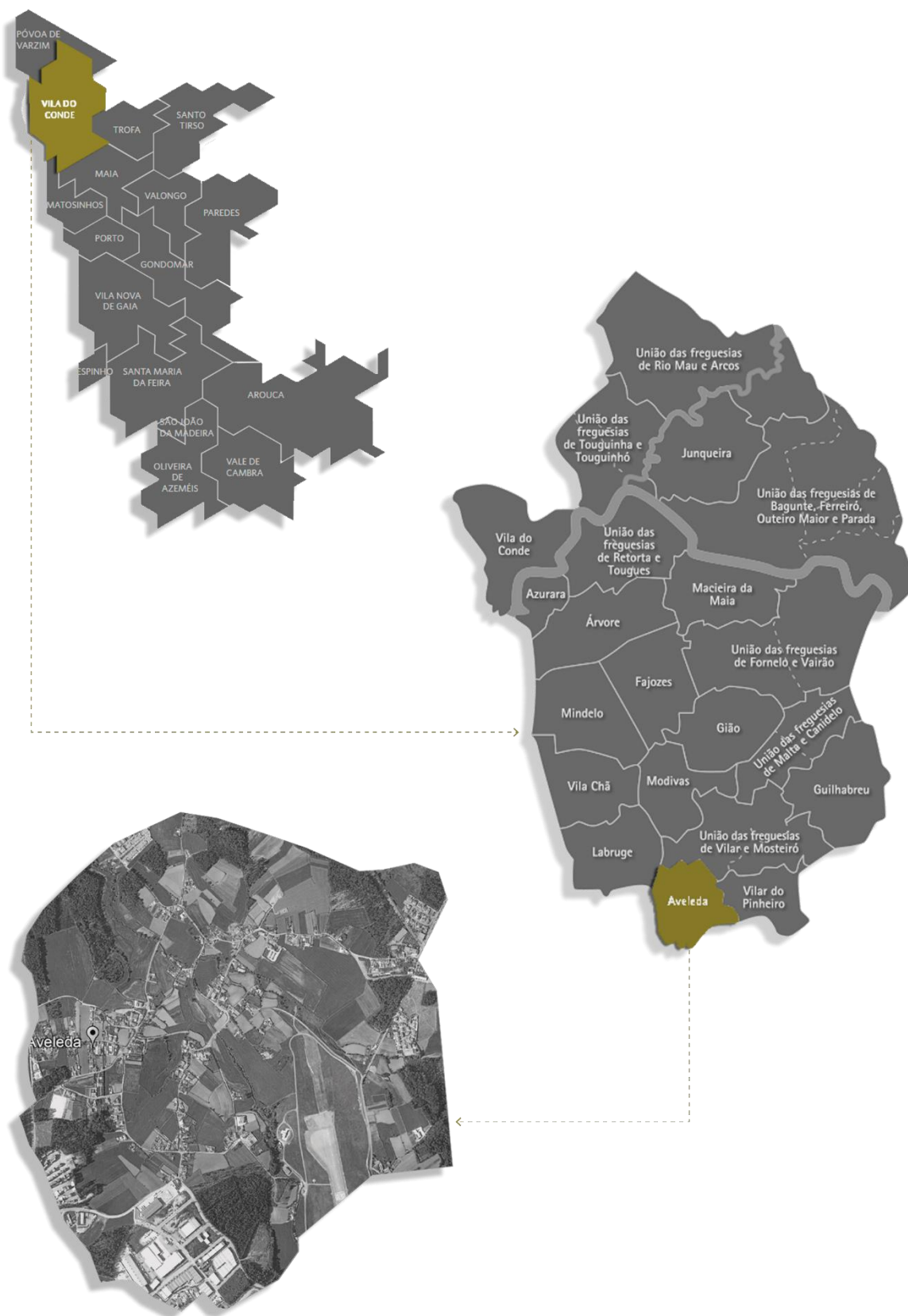
II.1. INTRODUÇÃO

Recentemente, alguém questionava se «havia consciência de que Aveleda é pequena, até pequeníssima demais, para ser objeto de uma dissertação de mestrado». Esta pergunta leva necessariamente ao receio de nada se poder fazer, além de apenas observar. Mas este receio transforma-se em motivação e força de trabalho, uma vez que, tal como foi estudado anteriormente, o território contemporâneo é heterogéneo e laboratório de estudo inesgotável. Veja-se o exemplo do interior de Portugal onde grande parte do território sofreu, sobretudo nos anos sessenta, um êxodo rural quase imparável. No entanto, desde os anos noventa que tem sido invadido pela urbanidade, atraindo cada vez mais visitantes e atividades económicas (Marques, 2004:78-79). Todo o território se (re)valoriza, de forma distinta e o seu reconhecimento, concreto e real, está na base da integração e qualificação da cidade difusa (Indovina, 2004:59).

Este capítulo procura fazer uma leitura do mosaico territorial da freguesia de Aveleda, com o objetivo de gerir de uma forma mais eficiente a multiplicidade dos desafios que se colocam em prol da conquista da atratividade em território difuso, ao mesmo tempo que se contribui para a qualificação e valorização deste bem coletivo que é o difuso.

Previamente à apresentação da freguesia de Aveleda, é elaborada uma breve contextualização territorial sobre alguns aspetos mais importantes de Vila do Conde. De seguida, o território da freguesia de Aveleda será estudado segundo os seguintes temas: *As Origens de Avellaeda, Demografia, Parque Edificado e Infraestruturas e Mobilidade*. Posteriormente, será apresentada a conclusão do capítulo incidindo sobre as principais problemáticas e pontos-chave tratados.

Na análise emerge uma diversidade de realidades, dificultada pela escassa bibliografia disponível, o que alimentou a procura de relatos e histórias através dos residentes, ex-residentes e transeuntes da Aveleda.



F.05: Posicionamento da freguesia de Aveleda
Fonte: Elaboração própria

II.2 CONTEXTUALIZAÇÃO TERRITORIAL

A freguesia de Aveleda pertence ao concelho de Vila do Conde, parte do distrito do Porto, região de Douro Litoral, integrante na Área Metropolitana do Porto. Segundo o Instituto Nacional de Estatística, em 2019 existem 79 899 habitantes residentes em Vila do Conde (INE, 2020). A sua área é de 149.03 km², sendo-lhe conferido, ao concelho, uma densidade populacional de 535,1 habitantes por km² (CAOP, 2020).

O concelho conta com vários vestígios de antigas civilizações (ver Figura 06), tendo se desenvolvido, na Idade Média, em torno do castro de S. João (Real, 2013:82). Este castro assemelha-se ao castro Cale (Sé do Porto), pela sua posição estratégica e cota elevada (ver Apêndice 1). Hoje, no lugar do castro S. João, podemos encontrar o Convento Santa Clara, monumento imponente e caracterizador de Vila do Conde¹³ (Gonçalves, 2012:15).

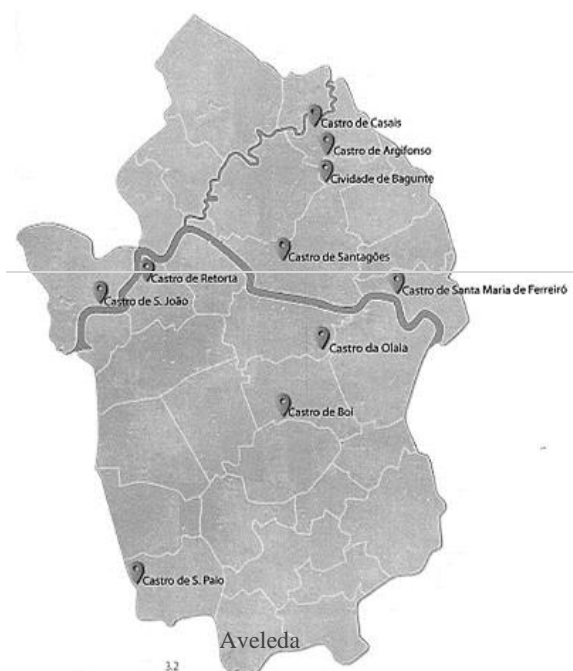
Vila do Conde foi crescendo ao longo dos séculos, até se afirmar plenamente na expansão marítima portuguesa e no desenvolvimento económico do país, proporcionado pelo intenso movimento portuário que tinha, apesar de ser apenas uma vila de média dimensão (Sousa, 2013:11). No século XII, a *Villa de Comite* é doada por D. Sancho I à sua filha mais nova (em 1188), mudando depois, em 1207, por iniciativa do mesmo rei, que a entrega aos filhos que teve com a D. Maria Paez Ribeiro, a Ribeirinha (Sousa, 2013:11). Veremos, mais adiante, que esta se revelará importante nas origens de Aveleda.

No século XIII, como se observa na Figura 07, a via mais importante que atravessava o concelho era a *Via Veteris*, fazendo a ligação desde o Porto, passando por Aveleda, até Barcelos (Durães, 2014:29). “É um traçado bem conhecido, com variantes pós-romanas, mas que não desvirtuaram a sua matriz original” (Almeida, 2013:108). Esta passava no sítio onde se construiu, durante o reinado de D. Afonso Henriques, a Ponte d’Ave¹⁴, nascendo com o propósito de servir as diversas explorações agrárias que iam surgindo no decorrer do seu percurso, ao mesmo tempo que servia as populações dos castros localizados na orla litoral. Com o decorrer dos tempos, verificou-se que a *Via Veteris*

¹³ Para uma análise mais detalhada sobre o concelho de Vila do Conde, ver Apêndice 01.

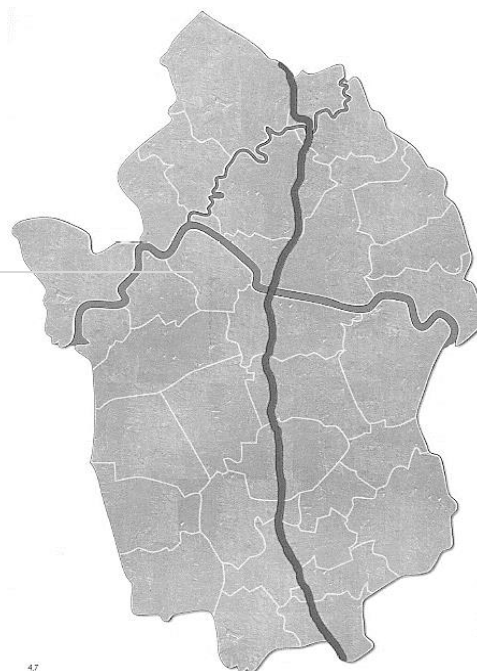
¹⁴ Esta ponte, também conhecida como Ponte D. Zameiro, estabelece a ligação entre as freguesias de Bagunte e Macieira da Maia. A sua construção é datada entre os séculos XII e XIII, sendo referida em 1220 nas Inquirições da freguesia de Bagunte (Turismo de Vila do Conde, 2020).

estimulou o desenvolvimento de variantes e de novas construções, que comunicaram entre si permitindo a melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias (Idem, 2013:109).



F.06: Principais castros em Vila do Conde

Fonte: Exposição permanente “Tempo e Território”.



F.07: Via *Veteris*

Fonte: Exposição permanente “Tempo e Território”.

Grande parte da malha urbana da área central de Vila do Conde manteve-se com base na estrutura quinhentista¹⁵, em que as alterações de maior relevância são a abertura da Estrada Real Porto-Viana em 1865 e a inauguração da linha ferroviária entre Porto, Vila do Conde e Póvoa do Varzim em 1875, que se estabeleceu como uma barreira para o crescimento (Gonçalves, 2012:19). Além destas alterações, foram construídas novas ruas e avenidas que se caracterizam pela sua retilinearidade e dimensão, como por exemplo: a Avenida Júlio Graça e a Avenida Eduardo José Coelho.

Em finais do século XX, a desertificação e envelhecimento dos moradores e também deslocação dos diversos serviços do centro histórico para outras zonas da cidade, resultaram numa desvalorização do núcleo antigo que, em conjunto com um aparecimento de uma série de edifícios considerados como obsoletos e estranhos (em

¹⁵ A época da expansão ultramarina Quinhentista terá sido aquela em que Vila do Conde adquiriu características marcadamente urbanas. As condições favoráveis do porto vilacondense e a preexistência de atividades ligadas à pesca e à navegação (de cabotagem e internacional, nomeadamente na rota do Mar do Norte), levariam a que o poder real encarasse Vila do Conde como um “*alforge de náuticos e de embarcações*” (Fernandes, 2003:431). Como resultado, surgiram privilégios e isenções, o recrutamento de mestres, pilotos e o aumento da construção naval, assistindo-se ao crescimento económico e populacional consequente, acompanhado da ampliação e enriquecimento do espaço edificado.

relação à envolvente construída), levaram à criação da Comissão de Defesa do Património em Reunião de Câmara de 1984, com o objetivo de preservar o edificado e decidir sobre todos os pedidos de edificação ou alteração, dentro do núcleo histórico de Vila do Conde.

A 1986 é criado o Gabinete de Planeamento e Gestão urbanística da Câmara Municipal de Vila do Conde com a direção do Arquiteto Nuno Portas e coordenação do Arquiteto Maia Gomes. Por esta altura, verifica-se que a freguesia de Vila do Conde é dotada de vários planos e estratégias de reabilitação e salvaguarda, principalmente relacionadas com a zona histórica, revitalizando o núcleo através da inserção de equipamentos culturais, edifícios de valor arquitetónico reconhecido, espaços públicos de contemplação, praças, jardins e frentes de rio e de mar (Gonçalves, 2012:37).

O concelho tem vindo a apostar nas estratégias culturais, redirecionadas à história marítima de Vila do Conde. Inaugurou-se a Alfandega Régia em 2001, com Museu de Construção Naval, Centro de Documentação dos Portos Marítimos Quinhentistas e a CEDOPORMAR¹⁶. A zona ribeirinha foi inaugurada em 2007, que incluiu também a inauguração da Casa do Barco, do Centro de Acolhimento e uma réplica da Nau Quinhentista. Esta réplica, em conjunto com uma outra encomendada para a Expo'98, são resultado de uma iniciativa de viabilização do aumento do emprego do estaleiro naval do conselho, ao mesmo tempo que faz uma projeção internacional que resultará em novas encomendas e reparações de embarcações de madeira (Idem, 2012:43).

É também de salientar a referência de Vila do Conde a várias figuras de produção literária, sendo o exemplo mais ilustre José Régio (escritor), tendo sido a sua casa-museu sujeita a obras de recuperação. Outros artistas, como por exemplo: Júlio Reis/Saúl Dias (pintor/poeta), Antero de Quental (poeta e filósofo), Camilo Castelo Branco (escritor) e Eça de Queiroz (escritor) (Gonçalves, 2012:29), estão associados ao concelho.

¹⁶ A CEDOPORMAR foi inaugurada a 12 de dezembro de 2003 e é uma extensão especializada do Arquivo Municipal de Vila do Conde que integra reproduções digitais de documentos tutelados por diversas instituições do país e no estrangeiro (Gonçalves, 2012:43).

II.3 AS ORIGENS DE AVELLAEDA

"Freguesia de sancta ollalha de auellaeda. Auellaeda foy de dona maria paaez Ribeyra e que lha deu o Rey dom sancho. E ameya he de sua linhagem e ameya da Raynha madre dellrey e tragemna por honrra. E dizem douuvida quea honrou o Rey don sancho adona Marya paaez quando lha deu." (Durães, 2014:36)

Sobre a origem etimológica do topónimo, afirma-se que, na altura da ocupação romana, existia um extenso arvoredo que produzia saborosos frutos – avelãs. (Jornal de Vila do Conde, 1987:2). A esta terra fértil em avelaneiras denominaram, primeiramente, *Avellaeda* (inquirições de D. Dinis); depois surgiu *Avellaneda* (inquirições de 1258); *Aveleada* (Dicionário C. de Almeida); *Aueleeda, Sancta Ollalha de Auelleeda* (Censual do Cabido da Sé do Porto, em 1307); *Freguesia de d'Avellada* (em 1527); e por fim, *Aveleda* (ARCA e Soares, 2009:21). Porém, hoje, as avelaneiras são praticamente desconhecidas na região, talvez por falta de apreciadores dessa cultura ou por terem sido substituídas pelo desenvolvimento de outras culturas mais rentáveis. Outra origem do etimológica do topónimo *Aveleda*, apresentada na obra "Portugal Económico, Monumental e Artístico", segundo a qual as "Aveledas", ou "Veledas", eram as sacerdotisas do Endovélico (uma divindade pagã venerada na Gália). As "Veleda" eram quase sempre filhas dos druidas (sacerdotes do mesmo culto), guardavam virgindade temporária e laçavam os oráculos (Junta de Freguesia de Aveleda, s/data).

No ano de 1258, *Aveleda* pertencia ao extenso território da Maia. Este era constituída por 94 vilas¹⁷, mas quando suprimido, 33 das suas vilas foram incorporadas em Vila do Conde. No entanto, Azevedo (2014:87) afirma que "*quando este [concelho da Maia] foi suprimido, [Aveleda] passou para o novo concelho de Matosinhos que, poucos meses durou. Passou outra vez para o concelho da Maia e, deste para o de Vila do Conde*". Em 1836, a reorganização administrativa de D. Maria II integrou *Aveleda* no concelho da Maia, tendo permanecido até 1871, ano em que fez parte de Vila do Conde (Junta de Freguesia de Aveleda, s/data).

¹⁷ A *villa* era considerada uma porção de terra localizada fora dos grandes aglomerados urbanos. Esta dividia-se em três zonas, segundo a estrutura romana: urbana, rústica e frutuária. As *villas* maiores converteram-se em freguesias, as mais pequenas em lugares (ARCA e Soares, 2009:22).

Na época em que os monarcas começaram a expulsar os mouros, as terras ficaram anexadas à Coroa que foi doando-as à Igreja e aos chefes militares que se distinguiam pela sua bravura no campo de batalha (ARCA e Soares, 2009:22). Com esta mudança de “donos” da terra, os cultivadores repararam que estes não possuíam tanta riqueza nem autoridade como os restantes, dando-lhes pouca importância em qualquer tipo de obediência. Tudo isto fez com que os sacerdotes se assumissem perante os “donos”, agrupando as terras à volta da sua igreja. Eram considerados como filhos (*filiis ecclesiae*) ou fregueses (*filigreses*), cuja designação passou a ser freguesia, ou seja, congregação dos fregueses ou filhos da Igreja (Jornal de Vila do Conde, 1986:3-4).

Uma das figuras incontornáveis da história de Aveleda, referida anteriormente, é Maria de Paez Ribeiro¹⁸, mais conhecida como a Ribeirinha. Esta surge num dos documentos mais antigos, referentes à freguesia, onde adquiriu os 13 casais¹⁹ de Aveleda.

"Freguesia de sancta ollalha de auellaeda. Auellaeda foy de dona maria paez Ribeyra e que lha deu o Rey dom sancho. E ameya he de sua linhagem e ameya da Raynha madre dellrey e tragemna por honrra. E dizem douuvida quea honrou o Rey don sancho adona Marya paez quando lha deu. (Durães, 2014:36).

Foi nesta altura que Aveleda adquiriu o estatuto de Terra de Honra²⁰. Este título significava “terra privilegiada”, o que conferia aos seus proprietários o gozo de privilégios especiais, incluindo o não pagamento do tributo ao Rei, seja por motivo de nobreza, glória em guerra na Terra Santa ou, simplesmente, porque o Rei os tinha isentado. Veja-se o exemplo de Lagielas, lugar de Aveleda, onde os cavaleiros Babilões²¹ possuíam quatro dos treze casais. Os mordomos das finanças nem sequer podiam entrar nessas propriedades para desempenhar a sua função, que consistia em cobrar os direitos reais destinados à Coroa (ARCA e Soares, 2009:23).

¹⁸ A Ribeirinha foi a grande paixão de D. Sancho I de Portugal, que a fez quase rainha. Filha de Paio Moniz de Ribeiro e de Urraca Nunes de Bragança, a Ribeirinha recebe do seu amado Vila do Conde e outras terras. A sua beleza inspirou e procriou poetas através do poder das suas paixões. Afirma-se que ela é “*branca de pele, de fulvos cabelos, bonita, sedutora.*” (Durães, 2014:12-13).

¹⁹ Casais é um termo utilizado para fazer referência aos terrenos que incluíam casas demarcadas que estavam entregues a cultivadores ou caseiros (Durães, 2014:7).

²⁰ Através da Honra, estas terras estavam isentas de tributos reais e não podiam entrar juízes d’el-rei ou alçadas. Eram governadas por juízes escolhidos pelos nobres/senhórios que delas estavam encarregues (Durães, 2014:7).

²¹ Estes cavaleiros nobres denominavam-se Babilões por terem ido combater à terra da Babilónia (ARCA e Soares, 2009:23).

No decorrer dos tempos, Aveleda assumiu uma grande importância no reino. Tal também se deve às dinâmicas geradas pela *Via Veteris*, a estrada antiga que se apresentava como via principal de ligação entre Vila do Conde e Santiago de Compostela, centro famoso da Cristandade e continuamente percorrida por peregrinos e comerciantes.

“Disse que ouviu muitas vezes a muitos homens idosos que uma estrada que se chama “estrada velha”: começa no Rio Douro no lugar chamado Arrábida; segue direção do marco que está implantado entre Lordelo e Cedofeita; depois vai na direção da Cruz de Santiago de Custóias; a seguir passa por Pedras Vieiras (Rubras) e por Aveleda; dirige-se para o lugar chamado Modivas, depois para o mormoral de Dom Pais Trutezendes; a seguir, vai para o marco que está implantado entre Fajozes e Vairão no sopé do Castro de Boi, segue então para Macieira; e finalmente segue e entra no Rio Ave (ponte romana de D. Zameiro).” (Academia Real das Ciências cit. in ARCA e Soares, 2009:23).

Os mercadores utilizavam esta via, a caminho do Norte, vindos de Cale (Porto) e, também porque pretendiam alcançar um dos portos mais antigos para atracar as embarcações (desde os tempos dos Fenícios e expandido pelos romanos), presente na freguesia de Lavra, em Angeiras. O objetivo era a comercialização dos seus produtos. (Durães, 2014:28).

A *Via Veteris* sofreu algumas alterações em seu deterioramento e foi cortada, nos finais do século XIX, para dar acesso à nova estação do comboio, no lugar de Lagielas (ARCA e Soares, 2009:24). Apesar da linha do comboio atravessar apenas a freguesia de Aveleda, os Serviços Cadastrais do Exército Português consentiram que a estação se chamaria “Estação de Vilar do Pinheiro”, uma vez que já existia em Braga uma outra com o nome de “Aveleda”. Por este motivo, toda a área respeitante à estação do comboio, hoje estação do Metro do Porto, foi integrada na freguesia de Vilar do Pinheiro, tal como se pode constatar mais adiante – ver II.6.3. *Transportes Públicos Ferroviários*.

A *Via Veteris* também sofreu alterações com o aumento da pista do “Aeroporto Francisco Sá Carneiro”, que provocou o soterramento de uma das suas partes.

Sobre o brasão de Aveleda (Anexo 01), a Associação dos Arqueólogos Portugueses (1999) emitiu o parecer da sua ordenação heráldica, tendo os seus atributos a seguinte justificação:

- Cruz: representa a Cruz de Santo André, santo muito venerado na freguesia, cuja imagem se encontra envolvida numa lenda local;

- Andorinhas: representam a emigração, fator socioeconómico que, em tempos, caracterizou a freguesia;
- Mó de moinho: representa a classe dos moleiros que, até há bem pouco tempo, ocupada grande parte da população, havendo vestígios das suas construções pela freguesia.

Para o aumento da atratividade da freguesia de Aveleda, deve-se ter em consideração a sua história, identidade e relações com o restante território, contextualizando e identificando os marcos identitários que fazem parte do seu desenvolvimento ao longo dos anos, assim como a criação de roteiros com a capacidade de integrar várias freguesias e de diferentes concelhos. Este objetivo pretende alcançar mais do que a população residente, ao mesmo tempo que reconhece a hierarquia territorial do difuso. A compreensão da realidade presente ajudará a perspetivar um melhor futuro para Aveleda.

II.4 DEMOGRAFIA

II.4.1 PIRÂMIDE ETÁRIA

No que concerne às questões demográficas, na freguesia de Aveleda, no período de 2001 até 2011, verificou-se uma significativa perda populacional. A freguesia de Aveleda está entre as quantificadas com as variações mais negativas do concelho de Vila do Conde, sendo o período censitário mais crítico entre 2001 e 2011²².

As pirâmides etárias da população residente na freguesia de Aveleda em 2001 e 2011 refletem a quebra da fecundidade e, sobretudo, o aumento da esperança de vida (ver Gráfico 01 e Gráfico 02). Nos estratos etários até ao grupo [15-24 anos] verifica-se que existe menos população em ambos os sexos, em 2011, comparativamente com 2001. A partir deste grupo etário, observa-se um excedente da população em 2011, relativamente a 2001, que parece aumentar à passagem das classes etárias, o que evidencia o aumento da longevidade demográfica e do envelhecimento da população, no topo da pirâmide.

O grupo etário dos 15 aos 24 anos, na freguesia de Aveleda, tinha um peso relativo na população de 15,6% em 2001, reduzindo para os 10,1% em 2011 (ver Quadro 01). Comparativamente, o mesmo grupo etário, no concelho de Vila do Conde, tinha um peso de 15,2% em 2001, fixando-se em 11,4% em 2011, correspondendo a uma redução de 19,5%, tal como se pode verificar no Quadro 02.

²² Ver Apêndice 01 para informações mais detalhadas sobre os dados demográficos de Aveleda e comparação com as restantes freguesias do concelho de Vila do Conde.

2001

65 ou +



25-64



15-24



0-14



G.01: Estrutura etária da população residente na freguesia de Aveleda, em 2001

Fonte: INE, Censos de 2001.

2011

65 ou +



25-64



15-24



0-14



G.02: Estrutura etária da população residente na freguesia de Aveleda, em 2011

Fonte: INE, Censos de 2001.

Q.01: População residente, por grandes grupos etários, na freguesia de Aveleda

	2001		2011		Variação (2001-2011)	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
65 ou +	202	13,7	256	19,5	54	26,7
25 - 64	818	55,3	766	58,3	-52	-6,4
15 - 24	231	15,6	133	10,1	-98	-42,4
0 - 14	228	15,4	159	12,1	-69	-30,3
Total	1479	100	1314	100	-315	-21,3

Fonte: INE, Censos de 2001 e 2011.

A contração demográfica do grupo etário com menos de 15 anos, da freguesia de Aveleda, já produziu um impacto na gestão da rede dos equipamentos de utilização coletiva, nomeadamente os equipamentos escolares, e irá continuar a fazer-se sentir no curto e médio prazo, uma vez que não se vislumbram significativas alterações aos padrões de fecundidade que se verificam na freguesia, como se observa no Quadro 01.

Desde 2001, Aveleda perdeu 30,3% da população com menos de 15 anos, o que influencia na utilização dos equipamentos, correndo-se o risco de estes terem pouco aproveitamento e se tornarem obsoletos.

Ainda em 2001, na freguesia de Aveleda, foram recenseadas 202 pessoas com 65 e mais anos, que correspondiam apenas a 13,7% da população residente da freguesia.

No mesmo momento, a população do mesmo grupo etário representava 11,7%, no concelho de Vila do Conde (ver Quadro 02). Uma década depois, a população idosa representava respetivamente 19,5% da população total da freguesia (variação de 26,7%) e 14,7% do concelho (variação de 34,8%).

Q.02: População residente, por grandes grupos etários, no concelho de Vila do Conde

	2001		2011		Variação (2001-2011)	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
65 ou +	8 680	11,7	11 697	14,7	3 017	34,8
25 - 64	41 066	55,2	45 823	57,6	4 757	11,6
15 - 24	11 276	15,2	9 082	11,4	-2 194	-19,5
0 - 14	13 369	18,0	12 931	16,3	-438	-3,3
Total	74 391	100	79 533	100	7 705	10,4

Fonte: INE, Censos de 2001 e 2011.

Os ritmos de crescimento que se têm verificado neste grupo etário da população têm contribuído para o acelerado envelhecimento da população residente no topo da pirâmide etária. À semelhança do que acontece com os mais jovens, o aumento da população idosa cria pressão sob as redes dos equipamentos coletivos, particularmente no âmbito da saúde e da segurança social, para além de contribuir para o desequilíbrio inter-geracional, que já afeta e pressionará ainda mais, a sustentabilidade do contrato social, no que toca à relação da população ativa com população pensionista (Câmara Municipal de Vila do Conde), algo com que, a freguesia de Aveleda, necessita de se preocupar.

II.4.2 NATALIDADE

Aveleda destaca-se, com um registo, em 2011, de Taxa Bruta de Natalidade (TBT) com 4,8‰, valor reduzido em comparação ao registo de 2001 onde se verifica uma TBT de 6,5‰. Estes valores significativamente baixos levam necessariamente a um agravamento acentuado do envelhecimento da população, na base da pirâmide etária. No Apêndice 01, está presente informações mais detalhadas sobre a TBT em todas as freguesias do concelho de Vila do Conde, confirmando a freguesia de Aveleda com o valor mais baixo de todo o concelho, em 2011.

II.4.3. FECUNDIDADE

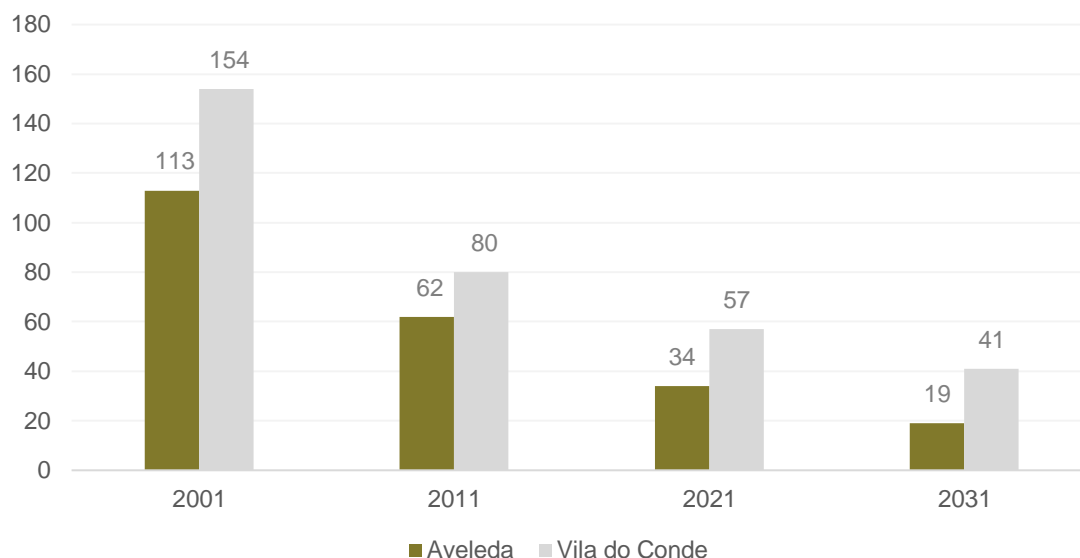
Hoje em dia, uma das características da mudança de comportamentos perante a fecundidade é o aumento da idade média da mulher, ao nascimento do primeiro filho, em conjunto com a redução da natalidade e conseqüente envelhecimento da população residente. Aveleda apresenta a taxa de fecundidade mais baixa do concelho, com 20,9‰, seguindo a mesma tendência apresentada na Taxa Bruta de Natalidade. Estas tendências, presentes na freguesia de Aveleda, prejudicam a dinâmica local, nomeadamente em termos de atividade económica e, em particular, os serviços e equipamentos, correm o risco de se degradarem rapidamente por insuficiência de utilizadores.

II.4.4. ÍNDICE DE JUVENTUDE

A análise de alguns Índices-resumo evidencia o processo de envelhecimento, quer na base, quer no topo da pirâmide etária, na freguesia de Aveleda, bem como o aumento da pressão da população dependente, sobretudo idosa, nos encargos económicos da população potencialmente ativa.

O Índice de Juventude (IJ) relaciona o número de jovens (indivíduos com idade inferior a 15 anos) com o número de idosos (indivíduos com idade de 65 ou mais anos). O Gráfico 03 apresenta o IJ dos anos censitários, fazendo uma projeção até 2031, com base na variação apresentada entre 2001 e 2011. Verifica-se que, apenas no ano 2001, os valores do IJ não eram inferiores a 100.

G.03: Índice de juventude (%) em 2001, 2011, 2021 e 2031.



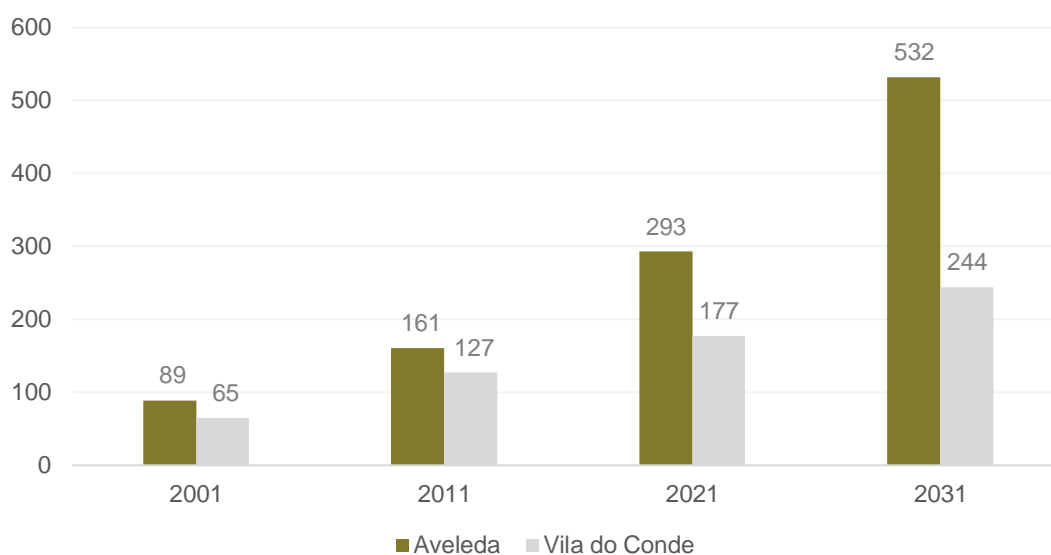
Fonte: INE, Censos de 2001 e 2011.

Na freguesia de Aveleda verificava-se uma relação de 113 jovens por 100 idosos, em 2001. Em 2011, esta relação era de 62 e, estima-se que, em 2021, diminua para 34 jovens por cada 100 idosos. Tal como consta no Gráfico 03, o panorama será ainda mais agravado no ano de 2031. É importante perceber que estes valores são prejudiciais para a atratividade afetando a dinâmica de desenvolvimento da freguesia de Aveleda. A redução sucessiva do valor do IJ deve-se ao processo de envelhecimento da população, que por sua vez reflete a baixa da fecundidade e o aumento da longevidade da população residente.

11.4.5. ÍNDICE DE ENVELHECIMENTO

O Índice de Envelhecimento (IE), que constitui um dos principais indicadores de referência ao envelhecimento demográfico, relaciona a população com 65 e mais anos com a número de indivíduos com menos de 15 anos. Tendo um cálculo inverso do Índice de Juventude, os respetivos valores e tendências, apresentam-se de forma também inversa aos daquele índice (ver Gráfico 04).

G.04: Índice de envelhecimento (%) em 2001, 2011, 2021 e 2031.



Fonte: INE, Censos de 2001 e 2011.

Entre 2001 e 2011, o IE quase que duplicou na freguesia de Aveleda, tendo aumentado de cerca de 89 idosos por cada 100 jovens em 2001, para cerca de 161 idosos por 100 jovens em 2011. Estima-se, com base na variação apresentada entre os anos 2001 e 2011, que em 2031 o número alcance os 532 idosos por cada 100 jovens, um aumento de 443 idosos por cada 100 jovens face ao ano de 2001, um aumento de 598%. Aveleda apresenta um IE com valores mais elevados que o município, ainda que ambos estejam em crescimento, sendo muito importante prever a implementação de infraestruturas e equipamentos que sustentem as tendências demográficas que se aproximam.

II.4.6. MODELO DO POVOAMENTO

O modelo do povoamento do noroeste de Portugal é tradicionalmente caracterizado pelas elevadas densidades demográficas, pela difusão dos aglomerados populacionais no território e mais recentemente pelo processo de litoralização, característica abrangente a todo o país.

Q.03: Evolução da população residente e da densidade populacional em Aveleda

Área 3,7 km ²	2001		2011	
	População Residente	Densidade Populacional	População Residente	Densidade Populacional
	1 419	383,5	1 314	355,1

Fonte: INE, Censos de 2001 e 2011.

De acordo com o Quadro 03, a densidade populacional da freguesia de Aveleda diminuiu de 399,7 hab./km², em 2001 para 355,1 hab./ Km², em 2011, correspondendo a uma diminuição de 44,6 hab./km², neste período censitário.

II.4.7. PROJEÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE

O método definido para elaborar a projeção da população residente para 2021, ano em que se realizarão os próximos Censos, e 2031, teve em consideração os ritmos de crescimento demográfico verificados no concelho de Vila do Conde, na última década, tendo como pano de fundo a conjuntura económica e social que o País vem atravessando desde 2011. Assim, para calcular a projeção da população residente para o período assinalado utilizou-se os valores das taxas de crescimento médio anual entre 2001 e 2011, com base nos valores exclusivos do crescimento natural. O Quadro 04 traduz os resultados obtidos para a evolução da população residente, para a freguesia de Aveleda, ao longo do período 2001, 2011, 2021 e 2031.

Prevê-se que a população de Aveleda, em 2021 seja de 1167 e em 2031 de 1037, o que corresponde a perdas de 147 e 227 residentes, respetivamente, face a 2011. Com base nestes valores, torna-se relevante procurar aumentar os níveis de atratividade da freguesia de Aveleda.

Q.04: Projeção da população residente na freguesia de Aveleda até 2031

	2001	2011	2021 [•]	2031 [•]	taxa de crescimento %
65 ou +	202	256	324	411	0,024
25 - 64	818	766	717	672	-0,006
15 - 24	231	133	77	44	-0,054
0 - 14	228	159	111	77	-0,035
Total	1479	1314	1 167	1 037	-0,012

• - Projeção

Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

Para proporcionar qualidade de vida nos centros urbanos, o espaço público assume o dever de se renovar com o objetivo de responder às condições demográficas contemporâneas, bastante influenciadas pelo envelhecimento da população, que indica mudanças, designadamente torna necessários espaços adequados de convivência.

“Mais do que a renovação, o espaço urbano deverá ser projeto para que, com o passar dos anos, sejam garantidas a qualidade de vida e sustentabilidade ambiental, incentivando a convivência social nas ruas” (Almeida, 2020:31-32).

Nem sempre os espaços urbanos são pensados para favorecer os dados demográficos apresentados, nomeadamente as pessoas mais idosas. No caso da freguesia de Aveleda, constata-se que o espaço público é dominado pelos veículos, sendo negligenciadas as necessidades das gerações mais velhas. Tal como descrito no *“Guia Global das Cidades Amigas das Pessoas Idosas”*, tornar as cidades mais amigas da população mais idosa é uma necessidade lógica e urgente, no sentido em que irá permitir a promoção do bem-estar e a contribuição dos habitantes idosos em manter o território próspero, capaz e produtivo (Organização Mundial da Saúde, 2009:4).

II.5. PARQUE EDIFICADO

II.5.1. DINÂMICA DEMOGRÁFICA E HABITACIONAL

A habitação, para além de um direito constitucional, é uma necessidade básica das pessoas e das famílias, constituindo também um fator fundamental da coesão social e territorial. A carência de habitação, bem como a inexistência de condições mínimas de salubridade das residências, para além de nefasta para a saúde das pessoas, é propiciadora de múltiplos problemas sociais.

A habitação desempenha também uma função importante no ordenamento do território, com consequências muitas vezes desagradáveis. A proliferação dos bairros de barracas e das “ilhas“, os baixos níveis de infraestruturização das redes de infraestruturas foram dois dos principais problemas com que as administrações da causa pública se debateram nas últimas décadas (Câmara Municipal de Vila do Conde).

Os quadros que se seguem (Quadro 05 e Quadro 06) sintetizam os valores para 2001 e 2011, da população residente, das famílias, dos alojamentos e dos edifícios na freguesia de Aveleda. Para melhor contextualizar os resultados, integraram-se os valores do território de referência do concelho de Vila do Conde.

Q.05: Evolução da população residente e das famílias em 2001 e 2011, na freguesia de Aveleda e concelho de Vila do Conde

	População Residente			Famílias Clássicas Residentes		
	2001	2011	Variação %	2001	2011	Variação %
Aveleda	1 479	1 314	-11,2	436	447	2,5
Vila do Conde	74 391	79 533	6,9	23 829	27 210	14,2

Fonte: INE, Censos 2001 e 2011.

A evolução do edificado na freguesia de Aveleda tem vindo a aumentar, desde 2001, com uma variação positiva de 3,1% (ver Quadro 06). Ainda que, tal como demonstrado no Quadro 05, a população residente tenha um decréscimo de 11,2%, o número de famílias aumentou em cerca de 2,5%, reflexo das características apresentadas pela cidade difusa, onde existem cada vez mais edificado e mais famílias, porém constituídas por um número menor de pessoas.

Q.06: Evolução dos alojamentos e dos edifícios em 2001 e 2011

	Alojamentos			Edifícios		
	2001	2011	Variação %	2001	2011	Variação %
Aveleda	473	503	6,3	448	462	3,1
Vila do Conde	30 975	37 769	21,9	20 422	22 894	12,1

Fonte: INE, Censos 2001 e 2011

Tal como se pode verificar no Quadro 07, a maior parte do edificado (93,5%) construído na freguesia, até ao período de 2011, contém apenas 1 alojamento. Assim, em termos gerais, a maioria das construções deste território é constituída por habitações isoladas, com terreno sobrance utilizado para cultivo. Esta característica pode contribuir para os níveis de atratividade na freguesia através da habitabilidade dos fogos, dado existirem habitações com espaço para as famílias aproveitarem para diferentes usos, tanto no interior como no exterior.

Q.07: Número dos alojamentos familiares em 2011, na freguesia de Aveleda e concelho de Vila do Conde

	1		2 a 6		7 a 12		13 ou mais	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Aveleda	473	93,5	30	6,5	-	-	-	-
Vila do Conde	30 975	84	2 814	12,3	701	3,1	152	0,7

Fonte: INE, Censos 2011.

A freguesia de Aveleda não é muito procurada por motivos de segunda habitação (ver Quadro 08), sendo que 85,9% da ocupação dos alojamentos é referente a residência habitual. Destaque para a inexistência de edificado coletivo (multifamiliar) na freguesia.

Q.08: Forma de ocupação dos alojamentos familiares em 2011, na freguesia de Aveleda e concelho de Vila do Conde

	Residência Habitual		Residência Secundária		Vago		Coletivo	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Aveleda	473	93,5	30	6,5	-	-	-	-
Vila do Conde	30 975	84	2 814	12,3	701	3,1	152	0,7

Fonte: INE, Censos 2011.

II.5.2. CARACTERÍSTICAS E EVOLUÇÃO DO EDIFICADO

O Quadro 09 demonstra o crescimento do edificado de acordo com a sua época de construção, onde se verifica uma maior concentração de construção no período de 1991 a 2011, correspondendo a 33,5% do edificado existente na freguesia de Aveleda. Em comparação, o concelho de Vila do Conde, regista no período anterior, de 1971 a 1990, a maior concentração de construções (33,5%).

Q.09: Evolução dos edifícios segundo a época de construção, na freguesia de Aveleda

	< 1919		1919-1945		1946-1970		1971-1990		1991-2011		Total
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	
Aveleda	86	18,4	61	13,4	90	18,2	70	15,2	155	34,6	462
Vila do Conde	1 376	6	1 331	5,8	5 263	23	7 676	33,5	7 248	31,7	22 894

Fonte: INE

O edificado que suporta o parque habitacional é tradicionalmente de baixa altura, sendo predominantemente constituído por edifícios com um ou dois pisos, embora a tendência das últimas décadas aponte para o aumento do número de pisos médio dos edifícios no concelho de Vila do Conde.

Q.10: Evolução dos edifícios segundo o número de pisos e época de construção, na freguesia de Aveleda (%).

	< 1919	1919 - 1945	1946 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1990	1991 - 2000	2001 - 2011	Total
1 Piso	7	8	6,5	7,1	6,3	3,7	5	2,6	47
2 Pisos	11	5,2	2,4	2,2	0,9	3,9	19,7	5,2	50
3 Pisos	0,4	0,2	-	-	0,2	0,2	-	2,1	3
4 Pisos >	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	18,4	13,4	8,9	9,3	7,4	7,8	24,7	9,9	100

Fonte: INE

A freguesia de Aveleda é composta por edificado que, tal como foi demonstrado anteriormente (ver Quadro 06), tem vindo a aumentar (3,1%). No entanto, toda a mancha edificada é maioritariamente dedicada à habitação com 1 ou 2 pisos de cêrcea, onde apenas 3% é constituído por 3 pisos de cêrcea (ver Quadro 10).

Em conclusão, 51,3% do parque edificado de Aveleda tem mais de 50 anos. De destacar, no entanto, que nos últimos anos o ritmo de construção tem aumentado, sendo que 33,5% do parque foi construído depois de 1991 (valor superior à média do concelho que se situa em 31,7%). Ou seja, a capacidade de atração de Aveleda ao nível do edificado foi superior ao do concelho, o que mostra uma significativa dinâmica local.

O período onde existe uma maior percentagem de construção é referente ao período até 1919, com 18,4% do edificado construído, onde 11% corresponde a construções com 2 pisos de cêrcea. Os seguintes períodos propícios a novas construções são de 1919 a 1945 (13,4% de edificado construído), e no período de 1996 a 2000, onde se construiu cerca de

11,7% do edificado total da freguesia, seguindo a tendência de construção com 2 pisos de cércea – ver Quadro 10.

No sentido que Kevin Lynch (2008) aborda, a homogeneidade visual do território pode resultar no enfraquecimento do sistema de orientação do observador. Na possibilidade de dotar o parque edificado de uma clareza estrutural e também de um carácter diferenciador, a freguesia seria mais realçada e, desta forma, contribuiria para o aumento da atratividade.

“Singularidade ou clareza das figuras de fundo: evidência de limites (como cessar abrupto do desenvolvimento urbano) (...) contraste de superfície, forma, intensidade, complexidade, tamanho, hábito, localização espacial (como uma ‘única torre, uma decoração rica, um sinal dominante). O contraste pode aparecer em relação aos arredores imediatos ou à experiência passada do observador. Estas são as qualidades que identificam um elemento, que o tornam notório, vivo e reconhecível.” (Lynch, 2008:109).

Tal como já referido, o edificado presente em Aveleda é composto, maioritariamente, pela habitação de tipologia unifamiliar, podendo ser verificado no Mapa 01 através da representação das funções do edificado na freguesia.

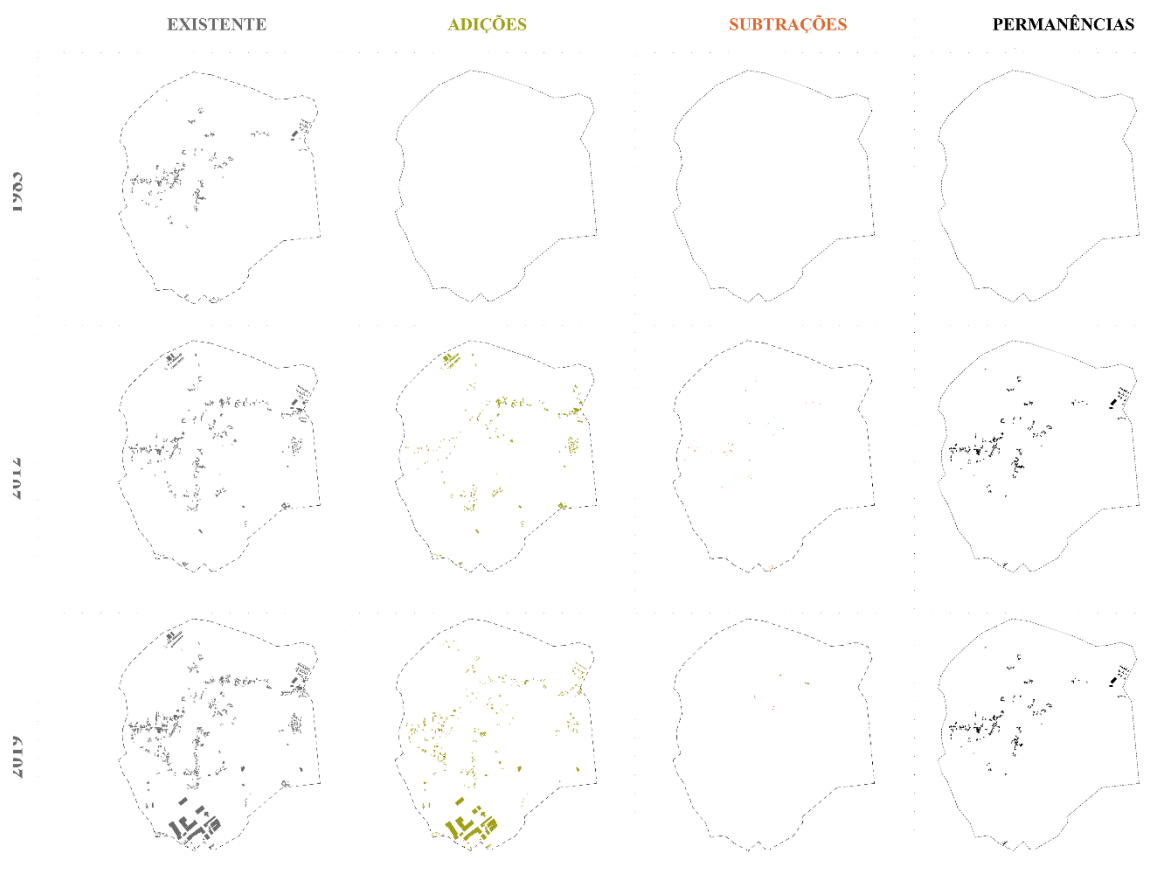


M.01: Funções do edificado da freguesia de Aveleda.

Fonte: Elaboração própria

No Mapa 02 apresenta-se a evolução do edificado, dividida em três fotografias temporais: 1983, 2012 e 2019. As duas primeiras têm por base a cartografia disponibilizada pela Câmara Municipal de Vila do Conde, e, a última, tem por base a imagem aérea do Google Earth. Cada uma destas datas foi estudada e será representada de acordo com a seguinte matriz: o edificado existente, o edificado construído (adição), o edificado demolido (subtração) e o edificado que permanece ao longo dos anos (resultado entre os dois últimos). Para esta matriz foram utilizados os limites administrativos de Aveleda.

A representação da mancha edificada ao longo dos determinados anos, é feita de forma individual (ver Apêndice 02), à escala e, também, apresentada em forma de síntese geral. O mesmo se aplicará à evolução do traçado viário, no subcapítulo *II.6. Infraestruturas e Mobilidade*.



M.02: Síntese da evolução da mancha edificada na freguesia de Aveleda

Fonte: Elaboração própria.

Através da síntese presente no Mapa 02, observa-se que, em 1983, a mancha edificada da freguesia localiza-se em torno de um eixo horizontal, fortemente ligada com o lado Oeste do território que interliga Aveleda ao Oceano Atlântico por intermédio de Angeiras (freguesia do concelho de Matosinhos). Este eixo, já mencionado no subcapítulo II.3 Origens de Avellaeda, conduzia a população, inclusivamente comerciantes, desde a *Via Veteris* até ao mercado perto do mar, em Angeiras, tornando-se criterioso para a implantação de construções. Por estes motivos, esta mancha edificada se revela identitária de Aveleda, sendo caracterizada através do edificado que permanece no território até aos dias de hoje.

Desde o período de 1983 que o edificado tem vindo a crescer, não só na sua dimensão como também em quantidade. No ano de 2012 realçam-se as urbanizações existentes na freguesia, Urbanização do Carregal, Urbanização da Estação e a Urbanização de Guilhades, com uma morfologia distinta da restante freguesia: habitações em banda, afastadas da via de acesso principal, com zona verde e equipamento. Estas são as únicas áreas onde se pode encontrar um jardim ou parque infantil de acesso público (ver Anexo 04). Contudo, devido à sua localização (nas extremidades dos limites administrativos da freguesia) apenas são utilizados pelos residentes naquelas urbanizações e são pouco inclusivos à população mais idosa. As subtrações entre o ano 1983 e 2012 estão associadas ao surgimento da autoestrada A28 e à posterior demolição de construções de pequenas dimensões (como por exemplo: anexos ou barracos), geralmente utilizadas para apoiar a atividade agrícola que, com o passar do tempo, se tornou mais industrializada passando de “carroças puxadas pelo gado para tratores com atrelados”.

Entre 2012 e 2019, a mancha edificada adicionada ao território é reveladora da tendência de edificado que cresce na sua implantação e que se difunde pelo território, com a exceção da zona Sudeste da freguesia. Esta zona, caracterizada pela mancha em branco, permanece desocupada ao longo da análise devido à existência da pista do Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC) e suas alterações ao longo dos anos, nomeadamente o aumento da pista (em 1980) e a implementação de um perímetro de proteção em torno da mesma (ARCA e Soares, 2009:24). Além do AFSC ter tomado parte do território da freguesia, este também se tem revelado um incómodo para o desenvolvimento da freguesia, tal como defende o Sr. Presidente de Junta Armando Silva (ver Apêndice 06). A mancha que se destaca, no edificado adicionado entre 2012 e 2019, está associada à Zona Industrial de Aveleda, um novo pólo económico referido mais adiante.

II.5.3. INFRAESTRUTURAS DOS ALOJAMENTOS

Para uma melhor definição da situação habitacional das famílias, os dados existentes sobre o número e tipo de alojamentos devem ser complementados por informações mais qualitativas, relativas à adequação dos alojamentos às famílias que as ocupam.

Q.11: Infraestruturas dos alojamentos, na freguesia de Aveleda.

Água canalizada		Sistema de drenagem de águas residuais		Instalação de banho ou duche		Lugar de Estacionamento	
Com água canalizada	Sem água canalizada	Com sistema	Sem sistema	Com instalação	Sem instalação	Com lugar	Sem lugar
97,5	2,5	98,4	1,6	95,8	4,2	77,1	22,5

Fonte: INE

Em relação à rede de infraestruturas básicas de água, apenas 2,5% dos alojamentos da freguesia de Aveleda não tinham ligação em 2011. Este valor poderá ser justificado pela preferência por redes particulares, quer por uma questão de oportunidade, quer por custos adicionais que uma ligação à rede pública certamente incrementaria (Amaro, 2017:51).

No período de 2011, apenas 1,6% dos alojamentos, da freguesia de Aveleda, não se encontravam ligados à rede de águas residuais, algo bastante semelhante nas freguesias do interior do concelho.

No que se refere às instalações de banho ou duche, 4,2% dos alojamentos carecem dessa qualidade devido à antiguidade de construção do edificado, remetente a uma altura onde não era costume a instalação de banho ou duche incorporado. Este seria mais tarde construído, como um anexo à construção principal.

Os lugares de estacionamento, predefinidos, estão presentes apenas em 77,1% dos alojamentos, visto que, muitas das vezes, o perfil da via não permite a sua implantação.

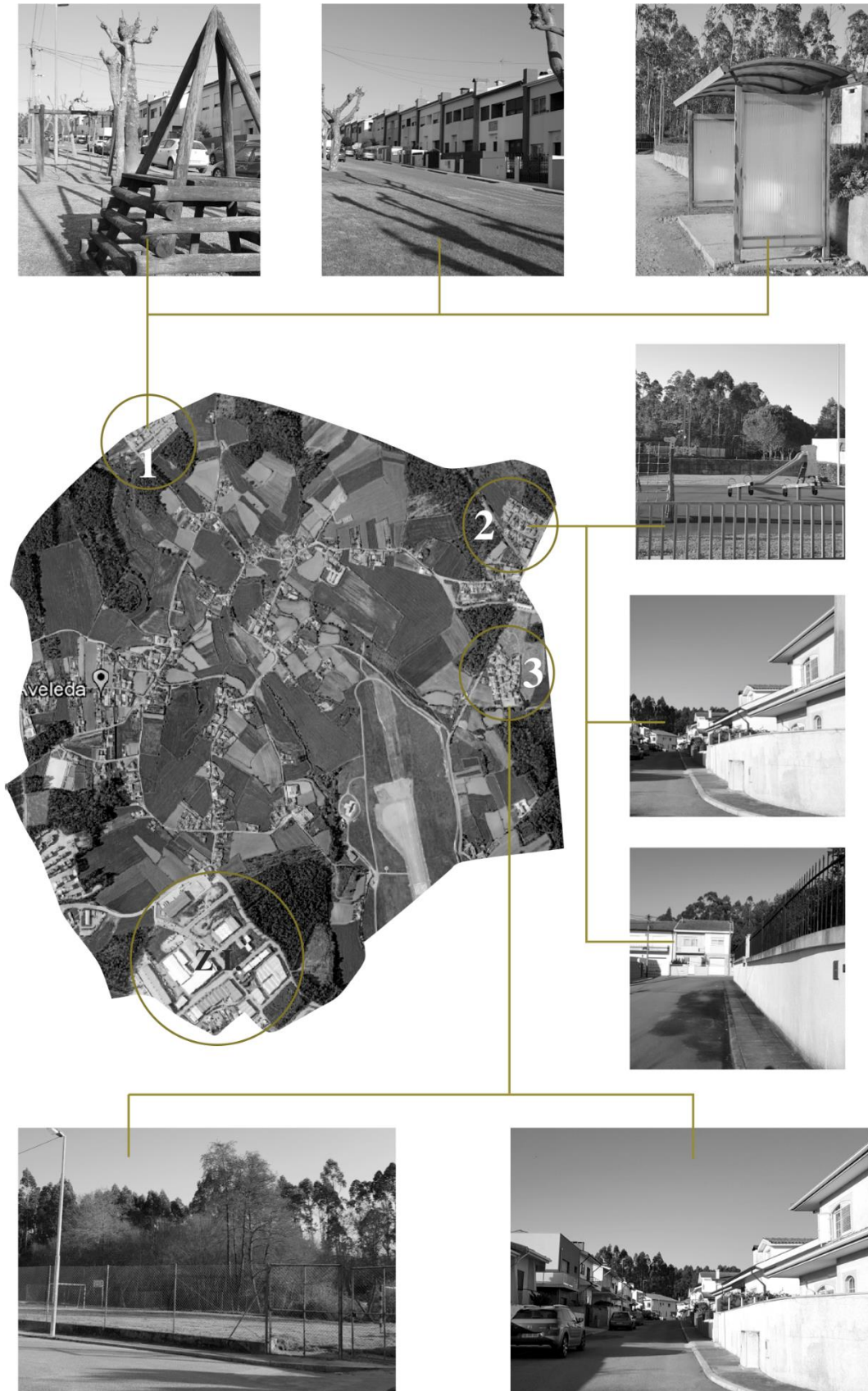
Um panorama mais agravado está associado à existência de uma rede de passeios, onde apenas estão presentes em construções mais recentes, reconhecidas como “urbanizações”.

Tal como mencionado anteriormente, existem três urbanizações residenciais na freguesia: a Urbanização do Carregal (a Norte), a Urbanização da Estação (a Nordeste), e a Urbanização de Guilhades (a Nordeste). A primeira (1), nos limites administrativos da freguesia com Labruge, a segunda (2) nos limites administrativos da freguesia com Vilar do Pinheiro, e a terceira (3) perto da anterior, ver Figura 08. Todas as urbanizações são qualificadas com equipamentos para atividades infantis, mas apenas a Urbanização de Guilhades não contém uma zona verde, ou com relva, em contrapartida existe um campo disponível para desporto (por exemplo: futsal). O carácter (residencial) destas urbanizações, constituí um dos elementos de atratividade da freguesia, diferenciando-se da maioria do parque edificado restante, desqualificado de passeios e equipamentos de apoio à vida quotidiana das gerações aveledenses (ver Anexo 04).

Em suma, constata-se que Aveleda possui razoáveis infraestruturas nas habitações, sendo notável a presença de um esforço para resolução de problemas básicos como é de exemplo o sistema de drenagem de águas residuais. Todavia, a incapacidade de atribuir um lugar de estacionamento a 22,5% dos fogos construídos até 2011 dificulta a qualidade e dinâmica habitacional, bem como a capacidade de investimento no parque edificado que, por consequência, afeta os níveis de atratividade de Aveleda.

II.5.4. ZONA INDUSTRIAL

Mais recentemente foi construída uma zona industrial onde várias empresas se implantaram e desenvolveram o seu negócio trazendo consigo novas dinâmicas e fluxos. A sua mancha edificada é notória, mas encontra-se excluída da freguesia, estando mais relacionada com o nó da autoestrada A28 (ver Anexo 03: Figura AN.22 e Figura AN.23). Claramente, o acesso, foi um critério bastante importante para a implementação desta nova zona industrial, mas no ponto de vista dos habitantes, não faz grande diferença no seu quotidiano, tal como se pode verificar em conversas com os residentes da freguesia de Aveleda. Isto quer dizer que este “pólo” não



F.08: Identificação das urbanizações residenciais e Zona Industrial de Aveleda
Fonte: Elaboração Própria

foi gerador de dinâmicas na freguesia onde está inserido, apenas sobre si mesmo, deixando aquém o seu potencial como polarizador do território pois o seu maior interesse, a acessibilidade, está mesmo ao seu lado (A28 a 1 km/2 min²³) sendo esse o maior critério para a sua sobrevivência. Existe também a possibilidade de aceder à autoestrada A41 (4 km/4 min) e ao aeroporto Francisco Sá Carneiro (8 km/7 min).

Por outro lado, a infraestrutura viária de Aveleda não é, qualitativamente, a melhor para suportar os fluxos de camiões sendo que, sempre que estes trespassam os seus limites, acabam por detiorar as infraestruturas da freguesia ou danificar as fachadas das casas que se encontram à face das vias e cruzamentos apertados.

II.5.5. EQUIPAMENTOS DE ENSINO

A freguesia de Aveleda dispõe de um estabelecimento de ensino pré-escolar e um outro de ensino básico do Agrupamento de Escolas D. Pedro IV de Vila do Conde (ver Anexo 02: Figura AN.02). Ainda que, de acordo com o Quadro 01, a população jovem esteja em decréscimo, têm sido realizados muitos esforços para lotar as escolas com crianças, como por exemplo associar crianças de outras freguesias ao Agrupamento de Escolas presentes em Aveleda (ver Apêndice 06).

O facto destes estabelecimentos se localizarem numa zona desprovida de passeios e estacionamento, dificultam a entrada e saída segura das crianças além de, não serem dotadas de uma entrada para pessoas com mobilidade reduzida. Estas condições prejudicam o desempenho escolar e o interesse dos encarregados de educação em integrar os seus educandos nestas infraestruturas.

²³ As distâncias e o tempo referido, são apresentados pela N-Invest, no “Relatório de Enquadramento Territorial da Zona Industrial de Aveleda”.

II.5.6. EQUIPAMENTOS RELIGIOSOS

A freguesia possui 5 equipamentos religiosos: a Igreja Paroquial de Santa Eulália de Aveleda, o Centro Paroquial, a Residência Paroquial, a Capela Mortuária e o Cemitério (ver Anexo 02).

A Igreja Paroquial de Santa Eulália de Aveleda (século XVIII), conta com o Padre José Domingues Moreira, desde 1977, como sacerdote com responsabilidade eclesial em três freguesias do concelho: Aveleda, Labruge e Vilar do Pinheiro (Costa, 1977:1). Este, prestou-se disponível e responsável pela recuperação e preservação dos equipamentos religiosos (Catarino, 2012:25). A nostalgia dos tempos passados fica marcada na memória de todos os aveledenses, tal como se verifica no subcapítulo III.2. *Entrevistas à População*.

A zona da Igreja destaca-se pela sua arquitetura²⁴, identidade e também pela capacidade de gerar fluxos de pessoas, de diversas idades, em seu redor. Através das entrevistas realizadas, é possível corroborar que a Igreja é um elemento de distinção para a população. A sua relevância deve-se ao facto de grande parte dos aveledenses manterem e partilharem a sua devoção religiosa (terapêutica) e, também, de visitarem os seus antepassados que jazem no cemitério.

Em 2008, com a visita do anterior presidente da Câmara de Vila do Conde (Eng.º Mário de Almeida) à freguesia, sentiu-se a necessidade de intervir, nomeadamente a necessidade de “*embelezamento do Adro [da Igreja], dando-lhe a dignidade e funcionalidade, bem como a obra onerosa, mas necessária, que consiste numa futura ligação, prolongando a Rua de Aveleda até à Rua da Venda Velha através dos campos de cultivo*” (Costa, 2008:3).

“Pois olhando para trás, recordamos os tempos em que íamos para a Igreja a saltar de pedra em pedra, pelo meio de poças enormes de água; a Igreja estava sempre cheia, hoje, a facilidade com que se chega á Igreja é igual à que de lá nos leva para outros caminhos...”
(Durães, 2014:40).

²⁴ Para uma descrição sobre os detalhes arquitetónicos da Igreja Paroquial de Santa Eulália de Aveleda, consultar: http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=22698, na bibliografia: SIPA (2016).

O Centro Paroquial²⁵ é utilizado para apoiar as atividades religiosas, nomeadamente a doutrina das crianças e realizar as missas quando a Igreja está em obras ou indisponível por motivos excepcionais. Em situação de pandemia global, as missas passaram a ser celebradas no Salão do Centro Paroquial, de forma a admitir um maior número de pessoas seguindo as recomendações de segurança e prevenção da Direção Geral da Saúde. O Centro Paroquial é igualmente utilizado para celebrações e festas, como é de exemplo a Festa do Idoso, que acontece todos os anos pela responsabilidade da Conferência Vicentina, onde estão representados os órgãos institucionais da freguesia e do município (Câmara Municipal de Vila do Conde, 2015).

Também a Residência Paroquial tem sido utilizada para apoiar atividades religiosas, nomeadamente catequese e trabalhos manuais.

Ainda que hoje seja visível a boa manutenção realizada a estas construções, no entorno dos equipamentos religiosos existem contrastantes diferenças que requerem atenção (adro e vias de acesso), visto que esta é uma das zonas mais frequentadas da freguesia, por crianças e idosos.

II.5.7. EQUIPAMENTOS DE SAÚDE E AÇÃO SOCIAL

Em matéria de saúde e ação social, o panorama que se apresenta relativamente à freguesia de Aveleda traduz carências e insuficiências diversas. Na freguesia não existe um centro de saúde, ou farmácia, forçando a população residente a deslocar-se à freguesia de Labruge ou então à sede do concelho, Vila do Conde, para ir a um centro hospitalar. Na freguesia de Labruge, está instalada a Unidade de Saúde Familiar de Santo Amaro (USF), cuja capacidade de resposta fica claramente aquém das necessidades locais devido ao aumento da população idosa e à sobrecarga de população de outras freguesias. A farmácia mais próxima de Aveleda está localizada nas imediações da USF de Labruge.

²⁵ Em tempos, o sonho de Padre José Domingues era construir um Centro Social e Paroquial em Aveleda, terra que o viu nascer, apoiando deste modo a população mais idosa e as atividades religiosas. No entanto, por motivos desconhecidos, essa obra não chegou a acontecer, tendo sido apenas possível a construção do Centro Paroquial (Catarino, 2012:46).

No domínio da proteção social, o panorama de carências volta a repetir-se, sendo que não existe nenhum equipamento dedicado à população idosa (como por exemplo: centro de dia, centro de convívio, ou lar de terceira idade).

Este cenário irá agravar-se nos próximos anos, tal como podemos verificar no Quadro 04 e no Gráfico 04, sendo que é imperativo melhorar e dotar a freguesia de equipamentos de saúde e suporte social com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos residentes e, por consequência, aumentar a atratividade de Aveleda.

II.5.8. EQUIPAMENTOS DE CULTURA E LAZER

No que diz respeito aos equipamentos vocacionados para a animação, formação e divulgação artística e cultural, a oferta local revela-se surpreendente. Aveleda é dotada de uma Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (ARCA), iniciada em 1909²⁶ (ver Anexo 02: Figura AN.06). A ARCA nasce da necessidade, por parte dos residentes, de ajudar as pessoas mais carenciadas através de um centro de convívio. No decorrer das inúmeras atividades culturais e de recreio proporcionadas pela ARCA, esta congrega em seu torno a população jovem da freguesia, contribuindo para um desenvolvimento harmonioso e de inclusão (Campos, 1987:3). Desde muito cedo que a representação e o teatro estão presentes na vida dos aveledenses, sendo distinguidos, em tempos, pela sua dicção apesar de serem analfabetos.

A ARCA participa, anualmente, no Intercâmbio Cultural Concelhio, criado pela Associação de Desportos e Cultura do Concelho de Vila do Conde, permitindo a divulgação do trabalho realizado, ao mesmo tempo que incentiva à colaboração com outras instituições (ARCA e Soares, 2009:92). No entanto, o apreço pelo teatro foi-se mudando sendo que, numa entrevista ao Sócio N.º 1 da ARCA e Tesoureiro em 2009, afirma: "*O teatro era prioridade, para rapazes e raparigas que gostavam de participar.*

²⁶ Esta associação foi, primeiramente, denominada por Grupo Dramático Recreativo e Beneficente de Aveleda, e nasce, já no século XIX, com o objetivo de ajudar: "*um grupo de Aveledenses conhecedores das dificuldades com que se defrontava a população promoveu a representação de uma peça de teatro com o objetivo de angariar fundos para apoio a famílias carenciadas*" (ARCA e Soares, 2009:7).

Fizemos imensas peças e sempre com muito sucesso. Atualmente, os jovens já não demonstram interesse pelo teatro, o que lamento." (Costa, 2009:3)

O edifício sede da ARCA está implantado num terreno cedido pelo sócio, ex-presidente de junta e aveledenses Clementino Camaz, desde 1997, uma obra construída pela Câmara Municipal de Vila do Conde (ARCA e Soares, 2009:88). Anteriormente, a Associação estava implantada num edifício da Rua de Aveleda que, por já não ter capacidade para os seus utilizadores, foi encerrada. As novas instalações são dotadas de uma sala de espetáculos, camarins, bastidores (com entrada independente) uma zona de cafetaria (à exploração), sala de jogos, um amplo espaço exterior e acesso para pessoas com mobilidade condicionada. Nas imediações deste equipamento está também localizada a única caixa de multibanco (ATM) da freguesia.

Verifica-se o foco da ARCA na representação, sendo que, como forma de atrair as gerações da *sociedade hipertexto* (Ascher, 2010:59), diversificadas, individuais e heterogéneas, deverão ser pensadas outras atividades como ferramenta de alcance e integração populacional.

II.5.9. EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS

No setor desportivo, os equipamentos existentes são pouco diversificados. A freguesia conta com o Parque de Jogos Municipal de Aveleda (ver Anexo 02: Figura AN.07), representado no desporto pela equipa Aveleda Futebol Clube, que movimenta jovens e seniores ao participarem no Campeonato das Aldeias (Costa, 2004:2). No Parque de Jogos Municipal de Aveleda existem dois campos de futebol com relva sintética, um deles com bancadas, um campo de futebol pavimentado, um campo de ténis²⁷ e balneários para a equipa residente e para a equipa visitante.

²⁷ A 20 de Setembro de 1997, a freguesia inaugura o campo de ténis, propriedade da junta de freguesia, na sequência de aumentar a atividade desportiva dos aveledenses, principalmente, dos jovens (Costa, 1997:3).

A freguesia não é dotada de nenhum ginásio ou piscina, sendo que a população terá de se deslocar à sede do concelho (ginásios e piscina) ou à freguesia de Mindelo (piscina).

Não obstante a disponibilidade local de espaços naturais para a prática de desportos de aventura e lazer, nomeadamente o ribeiro da Botica²⁸ (ver Anexo 03: Figura AN.24), não é feito, até ao momento, um aproveitamento adequado destes recursos naturais.

II.5.10. SERVIÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS

A oferta de serviços básicos destinados ao consumo das famílias e às atividades económicas instaladas é débil, acentuando a forte dependência da freguesia a polos de atração exteriores, em particular a Vila do Conde e a centralidades localizadas na envolvente mais próxima, particularmente Lavra e Perafita (Matosinhos), tal como se pode verificar no subcapítulo *III.2. Entrevistas à População*.

Aveleda conta com alguns cafés: Café Central, no Largo de Aveleda; o Bar Aveleda Futebol Clube, no Parque de Jogos Municipal; o Café ARCA, nas instalações da Associação. Denota-se que este comércio atrai maioritariamente a população masculina, não sendo feitos quaisquer esforços para melhorar ou atrair clientelas diversificadas.

Além dos cafés, é possível encontrar uma mercearia (denominada pelos locais de “venda”) na Rua da Aveleda, para compras de pequena dimensão.

Em Aveleda não existe uma única agência bancária, confeitaria ou padaria, correios, supermercado, gabinetes de advocacia, gabinetes de arquitetura ou contabilidade, obrigando assim a procurar estes serviços no exterior da freguesia. A Zona Industrial é o único lugar onde estão localizados alguns serviços privados que são essencialmente

²⁸ Aveleda é atravessada por dois rios/ribeiros: um que vem de Vila Nova da Telha e o outro de Vilar do Pinheiro. O primeiro, vindo de Sul, passa por trás da Igreja e dirige-se pelo lugar da Pena confluindo no caudal do que vem de Vilar do Pinheiro no lugar do Rio. O outro, que era conhecido já nos séculos XI e XII por Cadabom, Catavom ou Catavo, nasce em Águas Santas; correndo de Nascente para Poente atravessa Vilar do Pinheiro e passando para Aveleda assume o topónimo de Rio de Guilhades ou rio Velho, indo juntar-se ao que vem de V. N. da Telha no lugar do Rio; estes seguem então até Labruge, onde se juntam ao Rio Onda. Das junções destes rios forma-se o Rio Labruge, que mais adiante toma o nome de Rio da Foz e desagua no Atlântico (Durães, 2014:30).

transportadoras e empresas de suporte aos veículos pesados de transporte de mercadorias (oficinas e venda de peças automóvel). Existe também um restaurante-churrasqueira, mas com foco na clientela provinda dos fluxos gerados pela Zona Industrial.

É de realçar a fragilidade da oferta local de serviços, para além de penalizadora do quadro de vida dos seus habitantes, dificulta a afirmação da freguesia como espaço de fixação e mesmo de atração residencial de recursos humanos qualificados (sobretudo dos jovens), inibindo de igual modo a instalação de atividades produtivas inovadoras.

II.5.11. DINÂMICA ASSOCIATIVA LOCAL

A freguesia de Aveleda conta com as seguintes associações para dinamização da população residente: Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (cultura) a qual integra o Rancho Folclórico (cultural), o Aveleda Futebol Clube (desporto), e a Conferência Vicentina de Santa Eulália de Aveleda (beneficência).

A ARCA está mais conotada com intervenções no domínio cultura, encontrando-se voltada, sobretudo, para as peças de teatro e para o folclore.

O Aveleda Futebol Clube, procura defender os seus interesses desportivos, nomeadamente na conservação das suas instalações e promoção da sua equipa em prol de um bom desempenho desportivo.

A Conferência Vicentina de Santa Eulália de Aveleda, surge pelas mãos dos paroquianos da freguesia em 1988, revelando-se essencial na vida de comunidade devido aos casos de extrema miséria, doença e deficiências físicas vividas pelas famílias residentes sem condições mínimas de habitabilidade (Catarino, 2012:43). Esta Conferência é constituída por um grupo de cidadãos, residentes de Aveleda ou não, que prestam, de forma voluntária, serviços de auxílio em situações de carências sociais como a pobreza, a fome, a miséria, o desemprego e a falência de empresas.

De referir que, certas lacunas e deficiências atrás referidas em matéria de equipamentos, designadamente culturais e desportivos, limitam a atividade da vida associativa, reduzindo o apelo a uma maior participação da população, em particular os jovens.

II.6. INFRAESTRUTURAS E MOBILIDADE

II.6.1. INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS E SUA EVOLUÇÃO

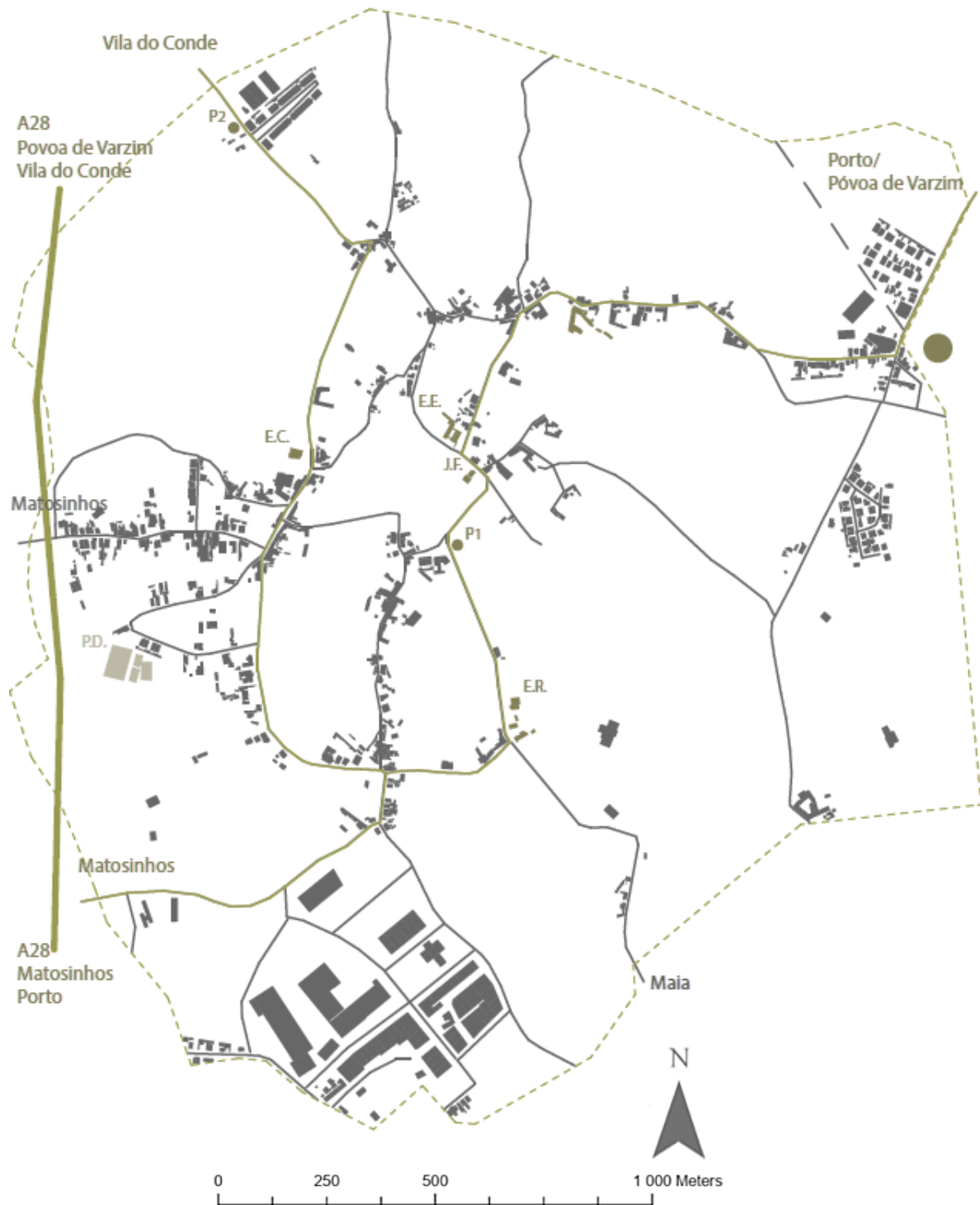
A análise das infraestruturas rodoviárias da freguesia de Aveleda foi realizada em dois níveis: estruturante e local. Avaliaram-se, por um lado, as ligações da freguesia em questão com os principais pontos de destino exteriores ao concelho, destacando-se a ligação aos concelhos da Área Metropolitana do Porto, particularmente à cidade do Porto, e a outros aglomerados urbanos (Leça da Palmeira, Maia, Matosinhos e Póvoa de Varzim). Tratam-se obviamente de ligações estruturantes, de nível hierárquico superior, incluídas na rede rodoviária de carácter nacional e regional.

Da mesma forma, consideraram-se as ligações entre freguesias, associadas a Aveleda e à sua envolvente próxima. Aqui estão incluídas as ligações da freguesia de Aveleda com a freguesia de Labruge e Vilar do Pinheiro (pertencentes ao concelho de Vila do Conde), com a freguesia de Lavra (pertencente ao concelho de Matosinhos) e com a freguesia Vila Nova da Telha (pertencente ao concelho da Maia). Tratam-se de ligações internas concelhias que constituem a rede local, com menor importância na hierarquia da rede rodoviária.

Ao nível das ligações estruturantes, incluídas na rede rodoviária de carácter regional e nacional, são de destacar os seguintes elementos caracterizadores (ver Mapa 03):

- As duas principais ligações rodoviárias são a autoestrada A28 e a estrada N13, ambas na direção Norte-Sul e que atravessam longitudinalmente o concelho de Vila do Conde. No entanto, apenas a A28 contém um nó de ligação direto a Aveleda;
- A autoestrada A28 é a principal ligação rodoviária à freguesia de Aveleda, com acesso no nó Aveleda-Lavra. A autoestrada contém uma portagem eletrónica (com valores a partir de 0,90€²⁹) entre Aveleda e Mindelo (sentido Sul-Norte). É o eixo estruturante de toda a região, facultando ligações privilegiadas com a Área Metropolitana do Porto e com as cidades de Braga e Viana do Castelo, através do litoral continental;

²⁹ Para mais informações associadas à localização das portagens e respetivos pagamentos, consultar o site: <https://www.vialivre.pt/pt-pt/portagens/portagens-na-a28/>.



E.C. – Equipamento Cultural
E.E. – Equipamento de Ensino
P1 – Paragem Autocarro “Aveleda Cruz”
P2 – Paragem Autocarro “Aveleda”

J.F. – Junta de Freguesia
E.R. – Equipamento Religioso
P.D. – Parque Desportivo

M.03: Vias mais utilizadas, direções e equipamentos em Aveleda.

Fonte: Elaboração Própria

- A estrada N13, tendo um percurso paralelo e alternativo à autoestrada A28, permite a distribuição do tráfego concelhio e regional, constituindo um meio usual de acesso à sede do concelho e à cidade do Porto, além de não ser necessário o pagamento de qualquer taxa pela sua utilização;
- Desde o centro da freguesia, Rua da Aveleda, a estrada N13 fica a 5 minutos de carro (aproximadamente a 2,8 km). Já a autoestrada A28 fica a 3 minutos de distância de carro (cerca de 1,5 km).

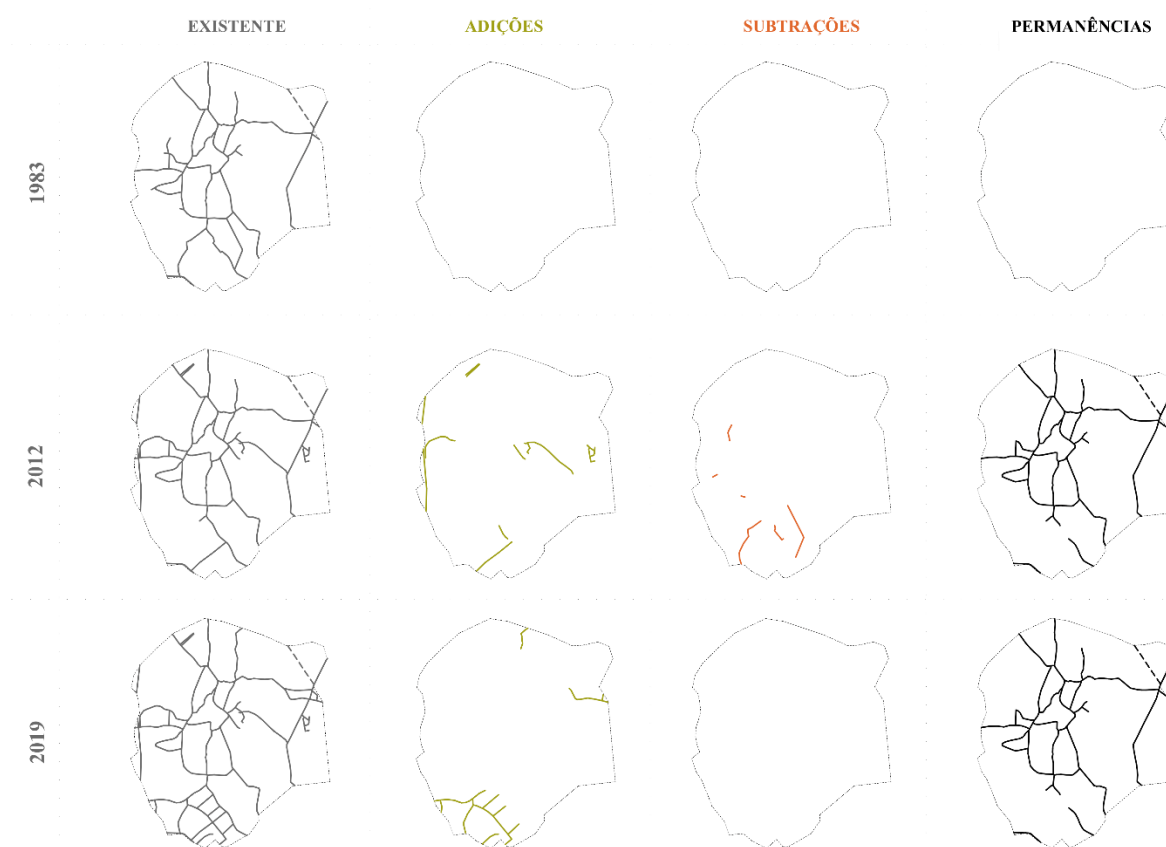
Relativamente ao segundo nível de ligações, ou seja, a rede local, constata-se que:

- A origem da infraestrutura viária, como atrás referido, apoia-se essencialmente na ligação com a costa marítima, mais concretamente, Angeiras (pertencente à União de Freguesias de Lavra, Perafita e Santa Cruz do Bispo).
- As vias mais utilizadas na freguesia são as vias de acesso à autoestrada A28 e à estrada N13 (na freguesia de Vilar do Pinheiro), coincidindo com as vias de acesso aos equipamentos religiosos: Rua do Outeiro e Rua da Agra Nova, Rua da Igreja e Rua da Mota, respetivamente.
- As deslocações ao concelho de Matosinhos são possíveis através dos dois acessos à freguesia de Lavra: o acesso mais a sul de Aveleda, seguindo pela Rua da Agra Nova e passando por cima da A28 até à Rua da Cruz (sendo este acesso o mais recente e o que oferece uma melhor infraestrutura viária). Um outro acesso, localizado mais a norte de Aveleda, é realizado seguindo a Rua da Aveleda, até à Rua 3 de Maio. No entanto, este acesso é menos utilizado pois oferece vias de dois sentidos com um perfil muito reduzido, tornando a viagem mais perigosa e, também, com pouca visibilidade originária das edificações à face da via.
- A ligação ao concelho da Maia é realizada através da freguesia de Vila Nova da Telha, localizada no lado contrário do Aeroporto FSC, com acesso desde a Rua da Igreja, passando pelo túnel que cruza transversalmente o Aeroporto FSC. No percorrer deste acesso é recorrente encontrar pequenos aglomerados de pessoas a vislumbrar o tráfego aéreo proveniente do Aeroporto FSC.

Seguidamente, é apresentada, graficamente, a evolução das vias na freguesia de Aveleda, de acordo com três fotografias temporais: 1983, 2012 e 2019. As duas primeiras têm por base a cartografia disponibilizada pela Câmara Municipal de Vila

do Conde e, a última, tem por base a imagem aérea do Google Earth. A matriz utilizada para estudar a evolução das vias é a mesma utilizada para a evolução do parque edificado (ver Mapa 02), tendo por base as vias existentes, as vias construídas (adição), as vias subtraídas e aquelas que permaneceram ao longo do período em análise. Para este estudo foram utilizados os limites administrativos da freguesia.

A representação da mancha edificada ao longo dos determinados anos, é feita de forma individual (ver Apêndice 04) e, também, em forma de síntese geral.



M.04: Síntese da evolução do traçado viário na freguesia de Aveleda.

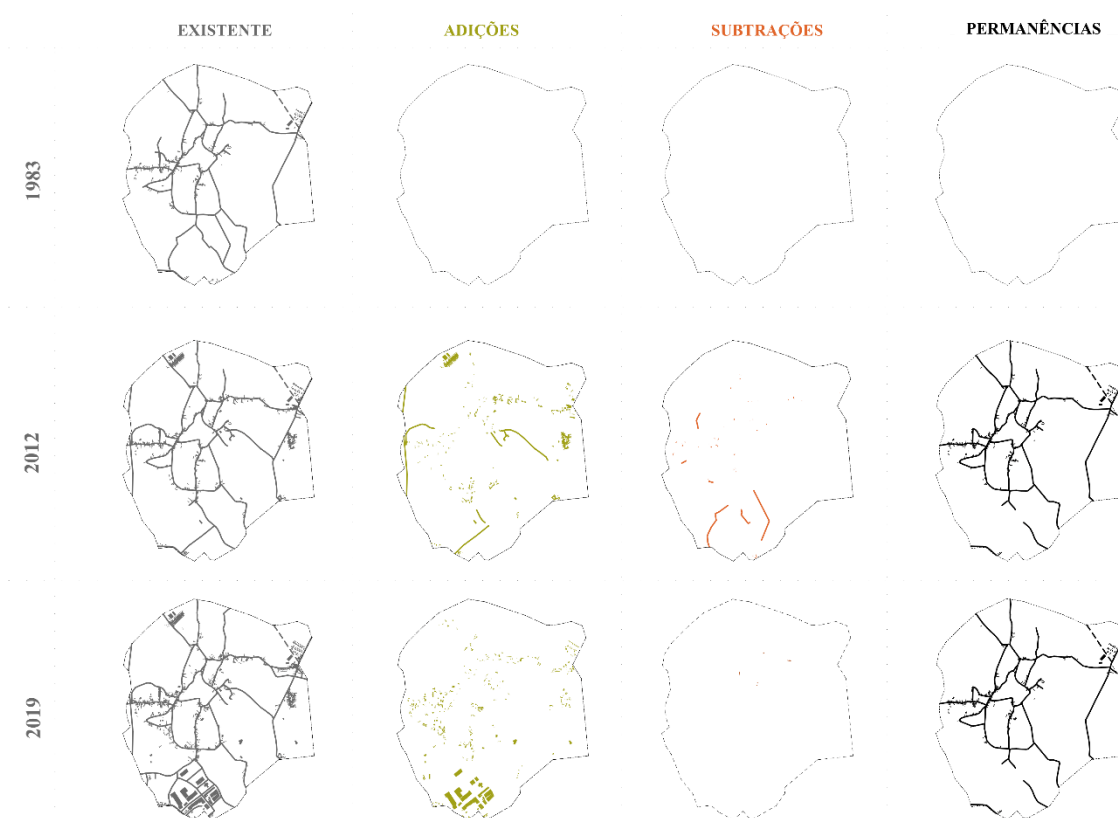
Fonte: Elaboração Própria

No mapa acima representado, constata-se a prevalência do número de vias no lado oeste do território, não só pelas ligações mercantis que em tempos existiam, relacionado Aveleda com o mar, como também pela existência do Aeroporto FSC, evitando a

construção na envolvente próxima a esta infraestrutura. Em 1983, a freguesia já continha um troço da Linha do Litoral Minho³⁰ com apeadeiro em Vilar do Pinheiro.

No ano de 2012, verificam-se algumas mudanças em termos de vias, com a conclusão da A28 e a concretização de caminhos secundários associados ao Aeroporto FSC. Às subtrações identificadas estão associados caminhos privados para utilização agrícola que se tornaram desnecessários.

A maior mudança realizada entre 2012 e 2019 foi a construção da Zona Industrial, no lado sul do território, bastante relacionada com a autoestrada A28, com vias de desenho ortogonal.



M.05: Síntese da evolução do edificado e do traçado viário na freguesia de Aveleda.

Fonte: Elaboração Própria

À exceção da Zona Industrial, a infraestrutura rodoviária não viu grandes alterações à sua génese, mesmo com o crescimento verificado no parque edificado (ver Mapa 05), que

³⁰ Esta linha, também conhecida como Linha do Porto à Póvoa e Famalicão, teve a inauguração do seu primeiro troço em 1875.

utilizou as vias existentes como suporte á nova edificação (característica da cidade difusa).

Ao longo dos períodos analisados é possível verificar a organicidade da malha viária da freguesia, em harmonia com as vias ortogonais adicionadas. No entanto, denota-se a necessidade de “coser” o território, com uma estratégia em rede que una todos os pontos característicos de Aveleda.

Das infraestruturas rodoviárias e sua evolução podemos concluir que o atravessamento do grande eixo viário A28 e ligação à estrada N13, constitui uma importante mais-valia para o desenvolvimento da freguesia de Aveleda. Todavia, a freguesia tem-se revelado, sobretudo, um território de passagem (rápida e curta) não beneficiando em termos de atração ou fixação de residentes.

A elevada acessibilidade desta área deverá, necessariamente, repercutir-se em melhores possibilidades de desenvolvimento, quer no quadro das oportunidades de acesso das famílias e empregos exteriores, quer no quadro da atração local de atividades económicas. No entanto, importará refletir sobre a estratégia a seguir de modo a estender à globalidade dos concelhos que rodeiam a freguesia (Maia, Matosinhos e Vila do Conde) as vantagens da excelente acessibilidade visíveis, por exemplo, na Zona Industrial de Aveleda.

Acrescente-se, neste contexto de fragilidades, a falta de uma hierarquia da rede rodoviária bem definida, as conexões deficientes entre vias de grau hierárquico diferente (nomeadamente as ligações à estrada N13), sendo necessário repensar sentidos de circulação e caminhos secundários para oferecer uma melhor acessibilidade aos utilizadores (ver Anexo 03).

II.6.2. TRANSPORTES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS

No concelho de Vila do Conde, verifica-se uma significativa distribuição desigual e dispersa da população, enquadrando-se no perfil de território onde as dificuldades para ajustar a oferta de transportes se revelam grandes, enfrentando problemas de eficiência e otimização (PEDU, 2016:30).

A freguesia de Aveleda é servida por um operador de transportes públicos: a Arriva, tendo as suas paragens representadas no Mapa 03 e, os horários previstos para o presente ano, no Anexo 06.

A empresa Arriva oferece um percurso de acesso à sede do concelho, Vila do Conde, iniciando-se em Vilar do Pinheiro, passando por Aveleda, Labruge, Vila Chã, Mindelo, Árvore, Azurara e alcançado as duas escolas secundárias de Vila do Conde (Escola Secundária José Régio e Escola Secundária Saúl Dias). A empresa oferece 3 horários, às 07:20, às 12:15 e às 14:25, os quais não se mostram muito adequados às necessidades da população. O percurso tem início em Vilar do Pinheiro e demora cerca de 4 minutos a chegar a Aveleda. Existem apenas duas paragens de autocarro na freguesia (ver Mapa 03), com uma distância de 4 minutos entre cada uma. O tempo total do percurso desde Vilar do Pinheiro até Vila do Conde é de 40 minutos.

Tal como podemos verificar em subcapítulos anteriores, existe um número significativo de idosos em Aveleda. Os idosos, quando necessitam de se deslocar de forma independente da família, vêem-se limitados pelos horários disponíveis, sendo que estes asseguram, essencialmente, o transporte dos estudantes, de acordo com os horários escolares (manhãs e tardes). Esta política, em conjunto com a limitada oferta de paragens de autocarro, desmotiva, sobretudo, as classes mais idosas à utilização deste transporte público.

Devido à inconformidade na organização entre as paragens de autocarros e os equipamentos do concelho, a Junta de Freguesia de Aveleda disponibiliza uma viatura ligeira para transporte de idosos ao centro de saúde mais próximo (USF de Santo Amaro, em Labruge), à farmácia e aos serviços institucionais na sede do concelho, sempre que solicitados com aviso prévio.

II.6.3. TRANSPORTES PÚBLICOS FERROVIÁRIOS

Aveleda não é servida por qualquer transporte ferroviário. O transporte ferroviário mais próximo é a linha B do Metro do Porto nas seguintes estações: Vilar do Pinheiro (ver Anexo 03: Figura AN.17) e Modivas Sul. A primeira, localizou-se em tempos em território aveledense, mas tal como mencionado anteriormente, desde o tempo da Companhia de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, o apeadeiro foi associado ao território de Vilar do Pinheiro, erroneamente:

“A Companhia de caminho-de-ferro do Porto à Povoia designou a Estação à revelia das demarcações existentes à data. (...) mesmo com a alteração para as novas tecnologias do Metro, não foram efetuadas as devidas correções; (...) O Metro procedeu a correções em Modivas Sul e ajustes em Modivas Centro (Vila Chã), mas Aveleda foi esquecida, ou ninguém a quis fazer lembrar. (...) À semelhança do que o Metro fez com as estações situadas em território de Modivas, a estação deveria ter a designação da freguesia onde se encontra – Estação de Aveleda (Vilar do Pinheiro), sendo que, entre parêntesis seria a designação antiga.” (Durães, 2014:43-44)

A segunda estação, Modivas Sul, localiza-se a 3 minutos de carro (1,6 km), tendo um percurso menos sinuoso que a estação mencionada anteriormente. Numa viagem de Metro, estas duas estações estão separadas por 3 minutos. No percurso até Vila do Conde, a viagem demora cerca de 20 minutos.

Deste modo, o Metro é um meio de transporte com pouca expressão no âmbito das deslocções da freguesia de Aveleda, devido a não ter uma paragem própria e, também, pela incompatibilidade com os transportes públicos rodoviários, pois apenas Vilar do Pinheiro contém uma paragem de autocarro próxima da estação de Metro (ponto de partida e ponto de chegada da carreira 2050 e 2040, respetivamente – ver Anexo 06), com horários pouco convidativos às deslocções.

Com efeito, dadas as características do Metro, este é muito pouco utilizado pelos habitantes da freguesia, como se constata, nomeadamente, nos inquéritos realizados no caso de estudo. No entanto, a sua existência alarga a área de influência da freguesia (inserindo-a na “rede” – cidade difusa), assim como contribui para a redução da pegada ecológica *“devido à utilização de um meio de transporte mais limpo, de um ponto de vista da poluição atmosférica, e gerador de menor poluição sonora” (Pinho et alli, 2008:23).*

II.7. CONCLUSÃO: AVELEDA, TERRITÓRIO EM PROGRESSO

Este subcapítulo tem como principal objetivo estabelecer a articulação entre o diagnóstico, anteriormente efetuado, e um modelo de desenvolvimento estratégico preconizado para o território em estudo – a freguesia de Aveleda.

Assim, o presente ponto – Aveleda, um território em progresso – constitui um exercício de síntese do Capítulo II, abordando os principais temas tratados, ao mesmo tempo que pretende compreender as condições de estabilidade/instabilidade da área em análise.

Em termos gerais, pode-se dizer que a área abrangida pela freguesia de Aveleda se encontra marcada por uma situação de dupla periféricidade. Por um lado, esta área apresenta-se relativamente periférica no contexto do próprio concelho de Vila do Conde, tendo em atenção o seu posicionamento marginal face às dinâmicas prevalentes de desenvolvimento concelhio. Por outro lado, Aveleda constitui um espaço periférico a três concelhos – Vila do Conde, Maia e Matosinhos – o que dificulta a afirmação da sua identidade e autonomia, tornando-se dependente desses aglomerados urbanos.

Em relação às características apresentadas sobre a *Origem de Avellaeda*, são de realçar as seguintes problemáticas:

- Não há sinais de valorização da identidade histórica de Aveleda;
- Os vestígios dos moinhos, não têm o devido reconhecimento.

No que consta no subcapítulo *Demografia*, destacam-se as seguintes problemáticas:

- Dados negativos face à natalidade, fecundidade, envelhecimento e analfabetismo;
- Crescente envelhecimento da população, sendo necessário repensar equipamentos e serviços apropriados à dinâmica demográfica atual e projetada;
- Défice de elementos que proporcionam qualidade de vida: praças, jardins e parques.

Em matéria de *Parque Edificado* salientam-se as seguintes ideias-chave e problemáticas de desenvolvimento:

- O padrão unifamiliar continua a ser a tipologia dominante do edificado residencial na freguesia (93,5%), superando os valores verificados para Vila do Conde (84%);

- Mais de metade do parque edificado de Aveleda tem mais de 50 anos sendo que devem ser consideradas todas as áreas que apresentem sinais de degradação, com o objetivo de inverter o processo de "*espiral de declínio*" ou "*engrenagem do declínio*" segundo os pontos de vista económico, sociodemográfico, funcional e espacial (Vázquez, 2000:7-8);
- A dinâmica construtiva de Aveleda, desde 1991, tem-se revelado positiva face ao verificado no concelho, refletindo a crescente capacidade de atração proporcionada pela freguesia, ao nível do edificado;
- O parque edificado surge agregado às vias de comunicação locais mais utilizadas na freguesia (característica da urbanização difusa), sendo possível destacar dois eixos de maior importância. No entanto, a existência do Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC) trás consequências ao nível da atratividade, tanto pela poluição sonora, como pelas restrições associadas ao seu crescimento e implantação, sendo notória a ausência de construção nos contornos perimetrais associados ao AFSC;
- Os edifícios variam de 1 a 3 pisos, sendo que a grande maioria (97%) tem 1 ou 2 pisos, refletindo uma densidade construtiva baixa e uma paisagem linear. Todavia, há um défice na criação de elementos de destaque à escala urbanística, sendo necessário repensar a organização do edificado em rede;
- A Zona Industrial de Aveleda atua independente da freguesia, sendo necessário construir "pontes" de ligação que favoreçam tanto a freguesia como a Zona Industrial. Esta atitude irá dinamizar os atuais fluxos comerciais do território em questão, assim como contribuir para um melhor funcionamento das redes (viárias, comércio, equipamentos, habitação, etc.);
- Em matéria de equipamentos, qualquer esforço de elevação das condições do quadro de vida local implicará, obrigatoriamente, um reforço do nível de equipamentos da freguesia de Aveleda, dadas as lacunas e deficiências atrás apontadas;
- Em particular, o perfil de equipamentos atual revela-se incompatível com uma estratégia de fixação de jovens (com outras expectativas de vida e com outros sistemas de valores de consumo), de atração de recursos humanos qualificados

(igualmente mais exigentes) e de cuidados especializados (população mais idosa ou debilitada);

- É notável a presença de alguns dinamismos, tanto do ponto de vista da capacidade de investimento, por parte dos particulares, na habitação, como da capacidade de mobilização local para a resolução de problemas básicos, como é o caso do abastecimento de água;
- Destes dinamismos, tem resultado o crescimento do parque edificado a um ritmo que coloca Aveleda numa "posição intermédia" entre os espaços de maior competitividade no concelho de Vila do Conde.

De acordo com as características apresentadas no subcapítulo *Infraestruturas*, destacam-se as seguintes ideias-chave:

- A rede viária constitui, à exceção dos equipamentos, o único espaço público, não existindo praças ou parques para lazer;
- A freguesia tem uma boa acessibilidade rodoviária, assegurada por dois grandes eixos: A28 e N13;
- As vias anteriores a 2012 são compostas por um perfil estreito, algumas incapazes de sustentar dois sentidos viários;
- A Rua da Igreja, uma das vias mais utilizadas em Aveleda, necessita de obras de beneficiação, nomeadamente a requalificação do pavimento e a construção de passeios;
- A oferta, em termos de transportes públicos rodoviários, é deficiente, em percursos, horários, e ao nível do número de paragens, em toda a freguesia;
- Existe uma falta de coordenação entre os equipamentos, superfícies comerciais e os transportes públicos rodoviários o que, para além de denotar falta de coordenação entre o município e a operadora, reduz a sua potencial eficácia;
- Os locais de paragem, na sua maioria, não possuem qualquer tipo de informação aos utentes nem são providos de manutenção;

- A estação do Metro, que está implantada na freguesia, tem a designação de “Vilar de Pinheiro”, quando deveria ter a designação “Aveleda (Vilar do Pinheiro)”, tal como aconteceu em outras localizações;
- O Metro tem pouca expressão nas deslocações da freguesia, sendo muito pouco utilizado pelos residentes;
- As “interfaces” de transporte, bem como o acesso às estações, devem ser equacionadas com especial atenção.



F.09: Peças de xadrez – lógica e estratégia.
Fonte: www.gratispng.com (adaptada).

CAP. 3

DEFINIÇÃO ESTRATÉGICA

CONTEÚDO: Introdução; Entrevistas à população: população residente, população ex-residente, população transeunte; Caracterização de Aveleda; Estratégia proposta: as origens, demografia, parque edificado, infraestruturas e mobilidade; Conclusão: Aveleda, um território atrativo.

III.1. INTRODUÇÃO

O *Capítulo 3 - Definição Estratégica*, pretende dar resposta ao conjunto de desafios que se apresentaram no percurso desta dissertação. Estes desafios exigem medidas integradas, adequadas às condições particulares do território de Aveleda, estando enraizadas nos pressupostos teóricos estudados tanto no *Capítulo 1 - Desígnios do Território*, como no *Capítulo 2 - O Território de Aveleda*.

Sem prejuízo do alinhamento entre a identificação dos desígnios territoriais e do levantamento do território de Aveleda, articulam-se os inquéritos e entrevistas realizados à população que melhor conhece e utiliza este território – residentes, ex-residentes e transeuntes – com a caracterização de Aveleda. Estão presentes algumas figuras importantes localmente, como é de exemplo do Presidente de Junta da Freguesia de Aveleda Armando Silva e do Reverendo José Domingues.

Seguidamente, apresenta-se a caracterização do território de Aveleda, dividido em dois campos – pontos fortes e debilidades – sendo esta a base dos pressupostos que fundamentam o conjunto de medidas estratégicas a propor. As medidas que aqui se propõem estão organizadas de acordo com a ordem sequencial utilizada no *Capítulo 2 – As Origens, Demografia, Parque Edificado e Infraestruturas e Mobilidade* – e estão acompanhados de referências que ilustram, de forma não vinculativa, o pretendido.

III.2. ENTREVISTAS À POPULAÇÃO

Em *Cidades Invisíveis* (Calvino, 2003:35), Marco Polo descreve uma ponte a Kublai Khan:

- *Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? – pergunta Kublai Khan.*

- *A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra – responde Marco – mas pela curva do arco que estas formam.*

Kublai Khan permanece em silêncio, refletindo. Depois acrescenta:

- *Por que falas das pedras? Só o arco me interessa. Polo responde:*

- *Sem pedras o arco não existe.*

Tal como as pedras são importantes para o arco de Marco Polo, as pessoas são cruciais para as cidades. Neste sentido, o subcapítulo que se segue, pretende confrontar o diagnóstico de natureza mais objetiva, baseado na análise de indicadores quantitativos, com a perceção – necessariamente mais subjetiva – da qualidade de vida expressa pelos cidadãos. Em resultado desta abordagem “mista”, pela qual se optou no âmbito desta dissertação, é possível obter um quadro mais completo sobre a situação de Aveleda e, deste modo, dispor de um leque mais diversificado de elementos para suporte do trabalho e decisão estratégica.

Com efeito, impõe-se agora pormenorizar o estudo realizado nos capítulos anteriores, procurando avaliar quais as repercussões que as características do território da freguesia de Aveleda provocam na população, designadamente população residente, ex-residente³¹ e transeunte³² através de 3 inquéritos, adaptados aos referidos grupos (ver Anexo 07).

Em termos metodológicos, foram realizadas entrevistas a um universo de 20 indivíduos, de diversas faixas etárias e profissões. Este procedimento foi realizado *in situ*, mais concretamente nas imediações dos equipamentos religiosos da freguesia, durante o mês de setembro e outubro de 2020. A metodologia usada na análise dos inquéritos baseou-se no tratamento dos dados quantitativos simples, por percentagem e por média de respostas obtidas em determinadas questões.

³¹ A população designada “ex-residente” é referente aos indivíduos que, por algum motivo, deixaram de residir na freguesia de Aveleda.

³² A população “transeunte” é referente aos indivíduos que, por determinado motivo, utilizam o território de Aveleda como elemento de passagem e não de fixação.

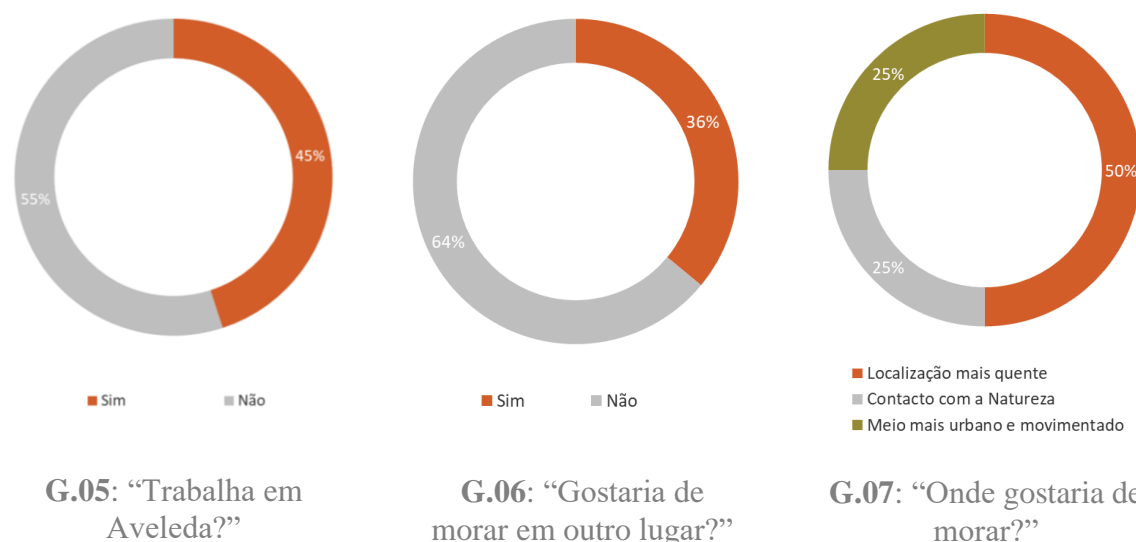
III.2.1. POPULAÇÃO RESIDENTE

Do total dos inquiridos, 55% corresponde à população residente. Cerca de 64% desta amostra, reside em Aveleda desde sempre, 18% há mais de 10 anos, 9% há mais de 5 anos e 9% há menos de 5 anos. Na sua maioria (55%) tem um agregado familiar igual ou superior a 4 pessoas, deixando os restantes 45% para famílias com 3 ou menos pessoas. Constatou-se que 91% dos inquiridos deste grupo têm família em Aveleda, sendo este território a preferência de várias gerações.

Veja-se o Gráfico 05 onde se verifica que cerca de 45% dos entrevistados trabalham na freguesia, estando a oferta de trabalho muito associada à população residente o que demonstra a resistência económica oferecida por este território.

No inquérito está presente uma questão que procura descobrir se os inquiridos gostariam de morar em outro lugar e que lugar seria esse – ver Gráfico 06 e Gráfico 07. A maioria (64%) afirma não gostar de morar em outro lugar enquanto que, os restantes demonstram preferência por ambientes diferentes, nomeadamente zonas mais quentes.

APRECIACÃO DE AVELEDA

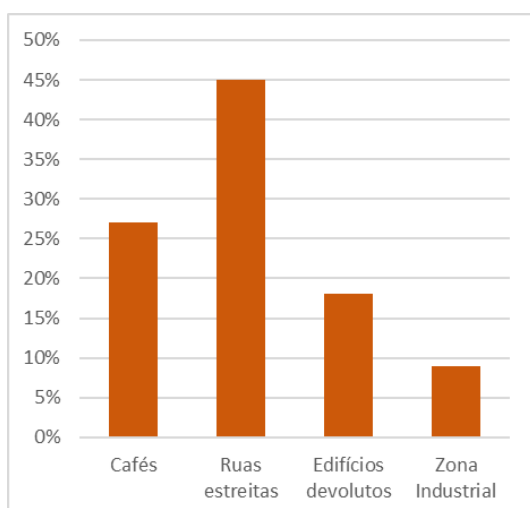


Quando questionados sobre o motivo de gostarem de Aveleda, 57% respondeu que se deve às suas raízes familiares. Os restantes 43% referem ser uma questão de hábito. Pode-

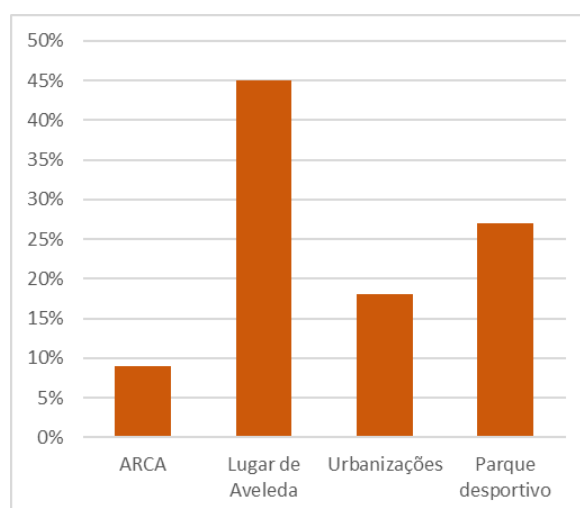
se verificar que, através deste inquérito, 91% da população residente entrevistada possui uma ligação emocional com a freguesia.

O perfil de rua reduzido, presente em alguns troços das vias da freguesia (ver Anexo 03), foi representado como um desconforto notável para 45% dos entrevistados deste grupo (ver Gráfico 08), seguindo-se os serviços (cafés) para 27%, os edifícios devolutos ou abandonados (18%) (ver Anexo 05) e a Zona Industrial (9%).

Em contrapartida, no que respeita aos lugares favoritos da população, são realçados por 45% dos inquiridos, o “Lugar de Aveleda” (reconhecido como o centro da freguesia), o Parque desportivo (27%), as urbanizações residenciais (18%) e o edifício-sede da Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (9%), podendo se constatar os resultados no Gráfico 09.



G.08: “Uma zona que o deixe desconfortável”



G.09: “Uma zona que goste de visitar”

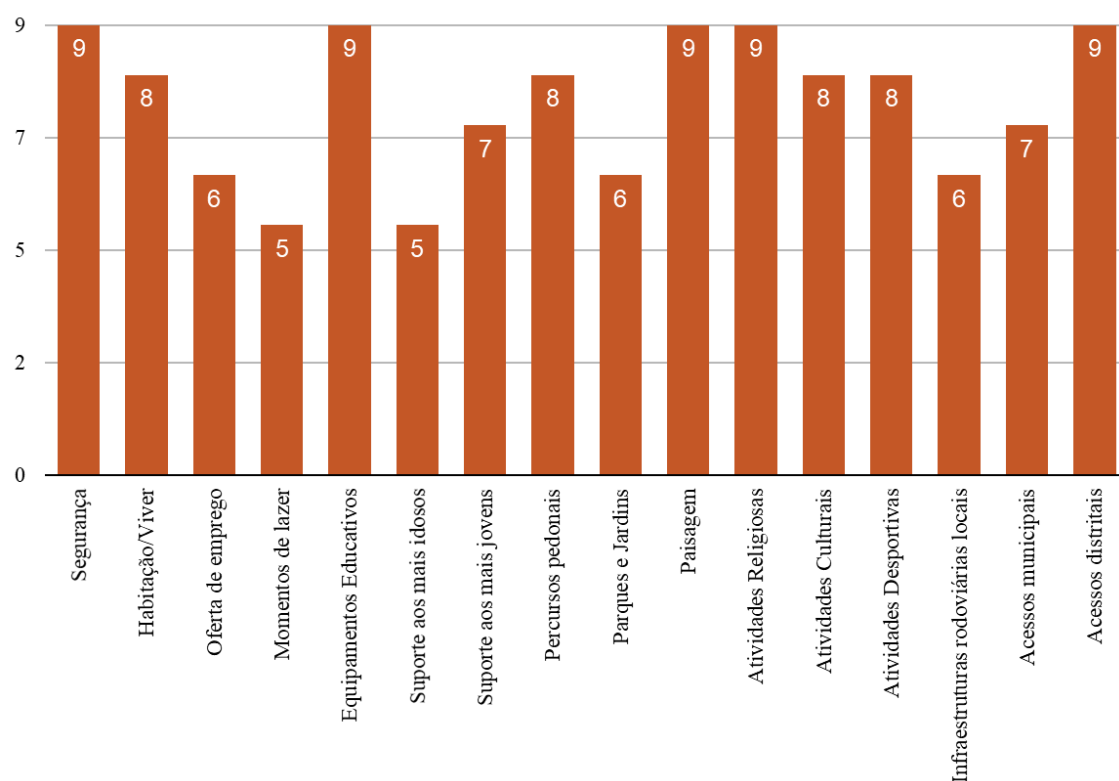
ELEMENTOS DE DESTAQUE

Os elementos de destaque selecionados pela amostra inquirida variam entre os equipamentos religiosos, nomeadamente a Igreja (liderando com 45%), o edifício-sede da Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (35%) e o Parque desportivo (20%) (ver Anexo 02).

Numa tentativa de compreender qual a perceção da população face ao território de Aveleda, uma das questões do inquérito incidia sobre o exercício de descrever a freguesia, utilizando três ou quatro palavras. O adjetivo “sossegada” foi utilizada em 47% das respostas, “bonita” em 20%, “comunidade” em 27% e “cultura” em 13%.

AVALIAÇÃO DE ATRIBUTOS

No seguimento do inquérito, existem algumas questões de avaliação qualitativa (de 1 a 10) em relação a determinados aspetos do território de Aveleda, tendo sido calculada a média de respostas presentes no Gráfico 10. As piores avaliações são referentes aos espaços disponíveis para momentos de lazer e infraestruturas de suporte à população mais idosa. Os pontos fortes reconhecidos são referentes à segurança sentida, ao bom ambiente para viver, os equipamentos desportivos disponíveis, as atividades religiosas, culturais e desportivas, a acessibilidade e a apreciação da paisagem.



G.10: “Avalie de 1 a 10 os seguintes atributos”

DESLOCAÇÕES, TRANSPORTES E ACESSIBILIDADE

Na tentativa de compreender qual o meio de transporte mais utilizado pela população, questionou-se os inquiridos sobre o meio de transporte utilizado nas deslocações ao trabalho, serviços, momentos de lazer e equipamentos religiosos. Os resultados obtidos são os seguintes:

- Deslocações para o trabalho: 18% de mota e 82% de carro;
- Deslocações para serviços: 9% de mota e 91% de carro;
- Deslocações para momentos de lazer: 9% de mota e 91% de carro;
- Deslocações para equipamentos religiosos: 18% de mota e 82% de carro.

Dentro do grupo das deslocações, procurou-se entender qual o percurso mais utilizado pela população no seu dia-a-dia. Cerca de 64% respondeu que o percurso que mais utiliza é o acesso à EN 13, e 27% assume o acesso à A 28 (ver Mapa 03). Os restantes 9% não foram claros na sua resposta. Nesta questão é possível identificar um trajeto comum a todos os inquiridos, que é a Rua de Aveleda. No entanto, esta rua, em alguns dos seus troços, verifica-se um perfil insuficiente para o trânsito de dois sentidos, dificultando a passagem e diminuindo a segurança dos seus utilizadores.

Tal como mencionado no capítulo anterior, Aveleda encontra-se entre limites administrativos de 3 concelhos: Maia, Matosinhos e Vila do Conde. Quando questionados sobre qual dos concelhos se deslocam com maior regularidade, 55% indica Vila do Conde, 36% a Matosinhos e 9% o concelho da Maia. As deslocações a Vila do Conde estão associadas à procura de serviços e entidades autárquicas. A preferência por Matosinhos está associada à demanda pelos equipamentos educativos e serviços de proximidade (pastelaria, mercado, hipermercado, etc.).

IMPACTO DO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO

Em relação à presença do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, o Presidente de Junta Armando Silva (ver Apêndice 06) afirma o seguinte:

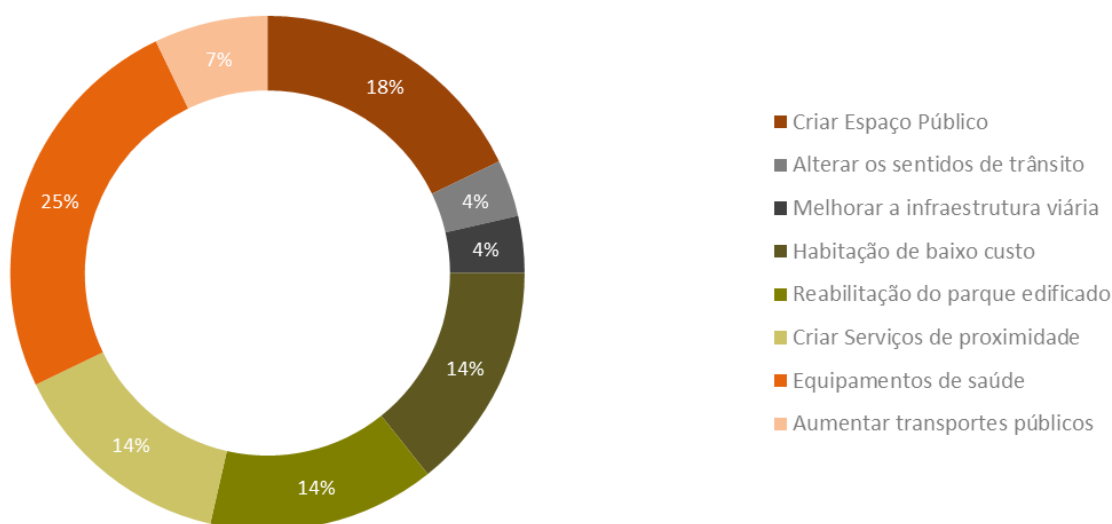
“O problema direto é o ruído que afeta muita da população da freguesia, juntando ainda a poluição e o condicionamento de construção face à proximidade do aeroporto. Parece pouco mas afeta o desenvolvimento da freguesia. Na minha opinião diria 60% negativa e 40% positiva.”

Cerca de 65% dos inquiridos afirmam que a presença do Aeroporto é uma questão de hábito que, com o tempo, se torna irrelevante. Já os restantes 35% assumem o desconforto causado, essencialmente devido ao ruído que o tráfego aéreo provoca, sendo algo comum ao total das entrevistas realizadas.

SUGESTÕES E ALTERAÇÕES NECESSÁRIAS

Por último e não menos importante, em todos os inquéritos realizados, procurou-se descobrir qual a perspetiva da população em relação às necessidades da freguesia, em prol do aumento da sua atratividade (ver Gráfico 11).

A melhoria dos equipamentos de saúde foi a necessidade referida por 25% dos inquiridos, seguindo-se a criação de espaço público (18%). As necessidades menos mencionadas são referentes à acessibilidade: a melhoria da infraestrutura viária e alteração dos sentidos de trânsito (4%).



G.11: “O que mudaria na freguesia?”

Na sua generalidade, todo o grupo de residentes que respondeu ao inquérito mostra-se nostálgico ao lembrar as saudades que deixam os tempos antigos, os convívios e a movimentação de pessoas que a freguesia tinha, sendo esta situação consequência do crescimento e desenvolvimento atual. Hoje, com a população residente a diminuir e com o aumento da longevidade da população, torna-se cada vez mais clara a necessidade de intervir no sentido da requalificação do território.

III.2.2. POPULAÇÃO EX-RESIDENTE

A amostra obtida, em relação à população ex-residente, corresponde a 25% do total dos inquiridos. Cerca de 75% residiu em Aveleda mais de 10 anos, e 25% mais de 20 anos. A saída da freguesia deveu-se a dois fatores: trabalho e motivos pessoais. Em matéria de agregado familiar, 50% é composto por 3 ou mais pessoas e 50% por 1 pessoa.

Verifica-se que todos os inquiridos (100%) deste grupo têm família em Aveleda, mantendo uma ligação emocional com este território. Não só por motivos familiares, mas também por motivos relacionados com a nostalgia da infância – as suas raízes.

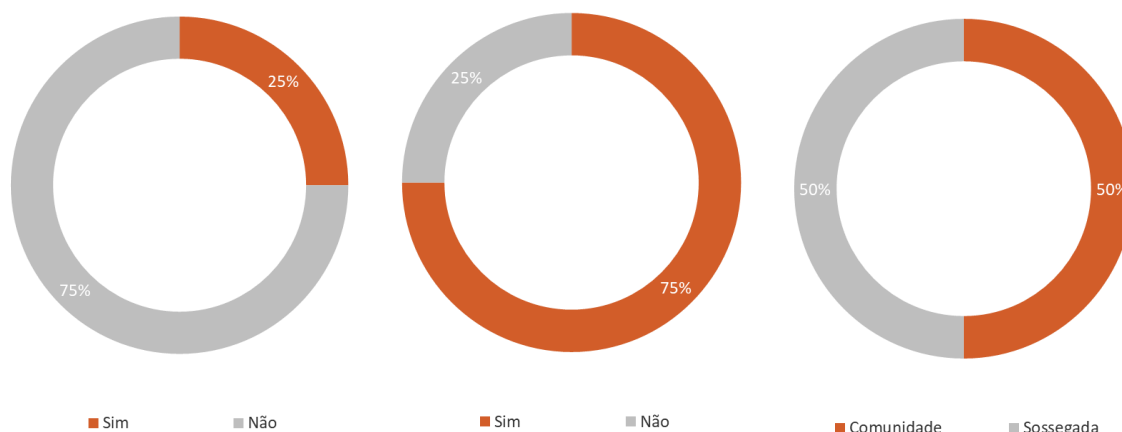
“Os campos agrícolas eram muito extensos e bastantes ricos para a produção de alimentos. Os seus donos continham casas de grande dimensão, uma delas é a Quinta do Casal Camaz. Portanto a minha relação com Aveleda deriva da minha descendência e do trabalho agrícola desenvolvido. Sempre houve uma ligação forte e de longos anos com Aveleda.” (Reverendo José Domingues, Entrevistas à População).

Cerca de 25% da população entrevistada trabalha na freguesia (ver Gráfico 12). Os seus trabalhos estão relacionados com as atividades culturais e com as atividades religiosas demonstrando, ao longo dos anos, a persistência da cultura.

APRECIÇÃO DE AVELEDA

Neste inquérito está presente uma questão que procura descobrir se os inquiridos gostariam de voltar a morar na freguesia (Gráfico 13.) ao que 75% afirmou que sim, mantendo a ambição de um dia voltar.

Com o objetivo de averiguar qual a perceção da população face ao território em questão, foi pedido para que fosse realizada uma descrição, utilizando três ou quatro adjetivos, de Aveleda, estando os resultados divididos entre “comunidade” (50%) e “sossegada” (50%), sendo duas das grandes características que motivam a população a voltar (ver Gráfico 14).



G.12: “Trabalha em Aveleda?”

G.13: “Gostaria de voltar a morar em Aveleda?”

G.14: “Descreva Aveleda?”

Ainda que este grupo não tenha uma relação tão presencial na freguesia, por já não serem residentes, cerca de 50% afirma ser um desconforto utilizar os serviços (cafés) disponíveis. O ambiente ultrapassado, desatualizado e tipo “tasco”, não atrai clientela diversificadas nem jovens.

Da mesma forma, expôs-se os lugares favoritos deste grupo, sendo destacado por 50% dos inquiridos os equipamentos religiosos, 25% salientou o “Lugar de Aveleda” e 25% o edifício-sede da Associação Recreativa e Cultural de Aveleda.

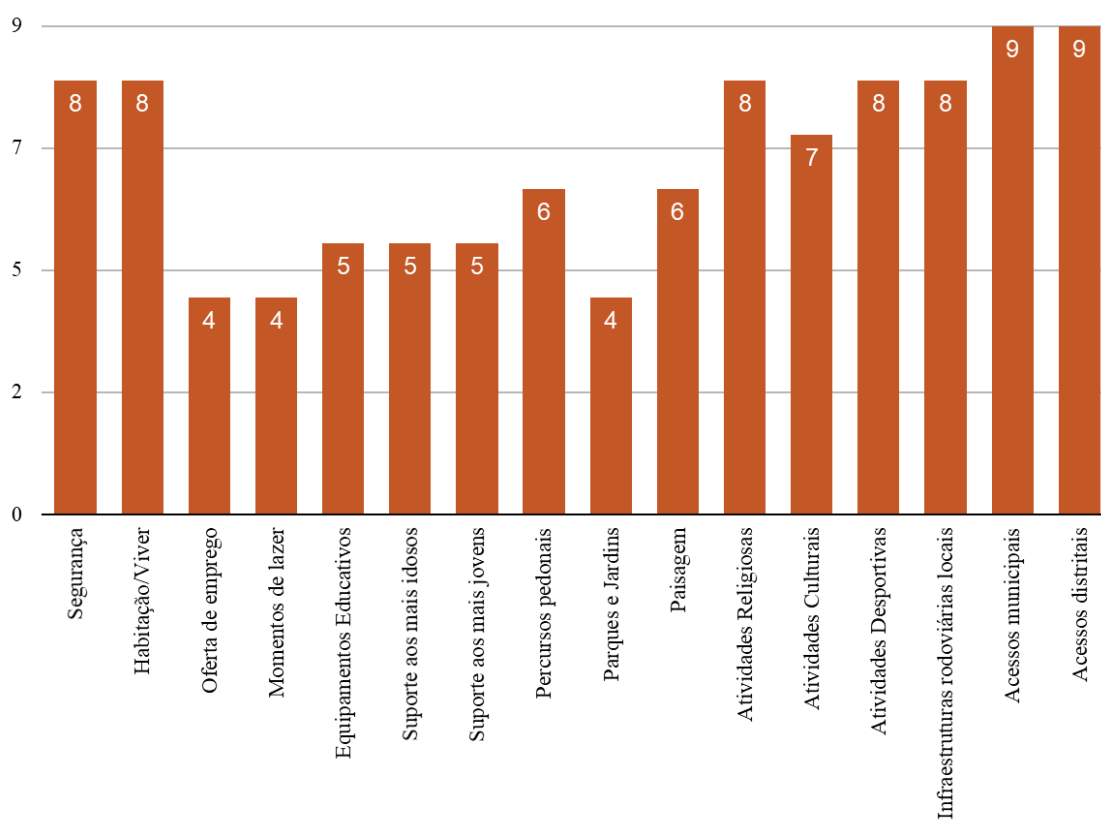
ELEMENTOS DE DESTAQUE

Os elementos de destaque escolhidos pela amostra inquirida variam entre os equipamentos religiosos (liderando com 45%), o edifício-sede da Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (22%), o Nó da A28 (22%) e o Parque desportivo (11%).

AVALIAÇÃO DE ATRIBUTOS

No decorrer do inquérito, estão presentes algumas questões de avaliação quantitativa (de 1 a 10) em relação a determinados atributos do território de Aveleda, tendo sido calculada a média de respostas, tal como apresentado no Gráfico 15, que se segue.

Os atributos mais positivos destacados são a segurança, as atividades religiosas e a acessibilidade. Em contrapartida, os atributos menos apreciados, são a oferta de emprego, os espaços disponíveis para momentos de lazer e a oferta de parques e jardins.



G.15: “Avalie de 1 a 10 os seguintes atributos”

DESLOCAÇÕES E ACESSIBILIDADE

Relativamente ao percurso utilizado nas deslocações dos inquiridos, verifica-se que cerca de 50% utiliza o acesso à A 28 e 50% utiliza o acesso à EN 13. Estes acessos são visíveis como as vias de maior afluência, presentes no Mapa 03. Tal como no grupo anterior (população residente) é possível identificar um trajeto comum: a Rua de Aveleda.

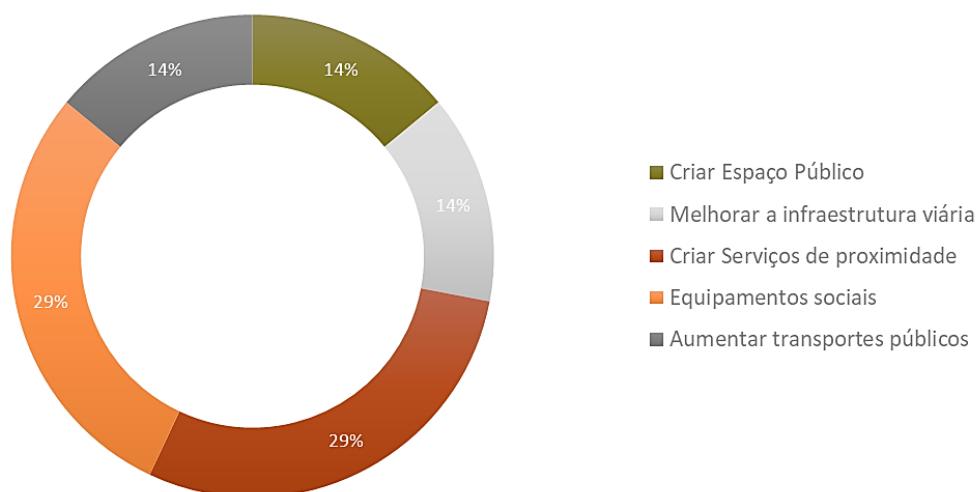
A utilização deste percurso deve-se ao facto de existir um pórtico de cobrança de taxa (0,90€) na A 28, o qual pretendem evitar, assegurando a mobilidade e acessibilidade.

IMPACTO DO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO

No que concerne à presença do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, as respostas estão divididas, sendo que 50% assume o desconforto pelo ruído do tráfego aéreo e reflexo negativo no desenvolvimento da freguesia, enquanto os restantes 50% entendem ser uma questão de hábito e de pouca relevância.

SUGESTÕES E ALTERAÇÕES NECESSÁRIAS

Por último e não menos importante, tal como em todos os inquéritos realizados no âmbito desta dissertação, procurou-se descobrir qual a perspetiva da população em relação às necessidades da freguesia, em prol do aumento da atratividade (ver Gráfico 16). Destaque para a criação de serviços de proximidade (29%) como por exemplo padaria, pastelaria, mercado ou supermercado, e para a criação e equipamentos de apoio ao quotidiano da população.



G.16: “O que mudaria na freguesia?”

Na sua generalidade, todo o grupo de ex-residentes que respondeu a este inquérito mostra-se nostálgico ao lembrar dos tempos antigos, dos convívios, do espírito de entreatajuda, refletindo a forma de viver em comunidade. Quando questionados sobre o que lhes faz sentir mais saudades na freguesia, 75% respondeu ser os convívios em comunidade e 25% respondeu a circulação de pessoas.

III.2.3. POPULAÇÃO TRANSEUNTE

A amostra obtida, em relação à população transeunte, corresponde a 20% do total dos inquiridos. Estes, quando questionados sobre como conheceram Aveleda, 75% afirmou ser por intermédio do nó da A28 (Aveleda/Lavra) e os restantes 25% por serem residentes no concelho de Vila do Conde.

APRECIÇÃO DE AVELEDA

No exercício de descrição deste território, 50% das respostas identificam Aveleda como um território acessível devido ao nó da A28 e, os restantes 50%, identifica como um território caracterizado por campos agrícolas.

Para 75% da população transeunte é um desconforto a passagem pelas ruas estreitas, tornando o percurso perigoso e pouco atrativo. Em contrapartida, em termos dos lugares favoritos, salientam-se os equipamentos religiosos e a vista para a pista de aviões do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, bastante utilizada no lado do concelho da Maia, como miradouro do tráfego aéreo, atraindo pessoas de várias localizações.

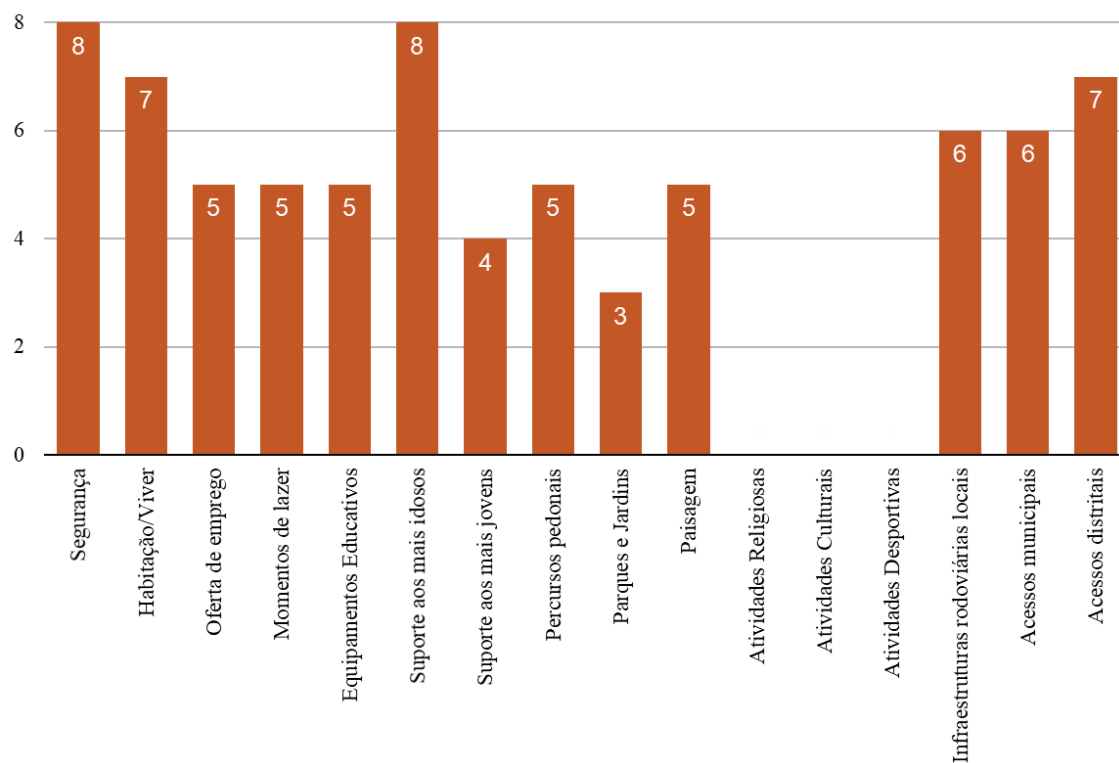
ELEMENTOS DE DESTAQUE

Os elementos de destaque selecionados pelos inquiridos variam entre os equipamentos religiosos (50%) e a Zona Industrial (50%), ambos no trajeto A28 - EN 13 (ver vias de maior afluência do Mapa 03).

AVALIAÇÃO DE ATRIBUTOS

Tal como nos inquéritos realizados aos grupos anteriores, no que respeita às questões de avaliação qualitativa (de 1 a 10) em relação a determinados aspetos do território, foi calculada a média de respostas, tal como está representado no Gráfico 17. Os grupos relacionados com as atividades religiosas, culturais e desportivas não foram respondidos por falta de conhecimento sobre a matéria em questão.

Os atributos positivos destacados são a segurança, o bom ambiente para habitar, as infraestruturas de suporte à população mais idosa e a acessibilidade. Os atributos mais negativos estão relacionados com os serviços e infraestruturas de suporte aos mais jovens e à oferta de parques e jardins.



G.17: “Avalie de 1 a 10 os seguintes atributos”

Ainda que o suporte à população mais idosa tenha sido destacado como um ponto forte, a inexistência de equipamentos sociais e de saúde, de parques, jardins e espaço público pensado para os mais idosos torna este território incapaz de satisfazer as necessidades tanto dos residentes como dos restantes.

DESLOCAÇÕES E ACESSIBILIDADE

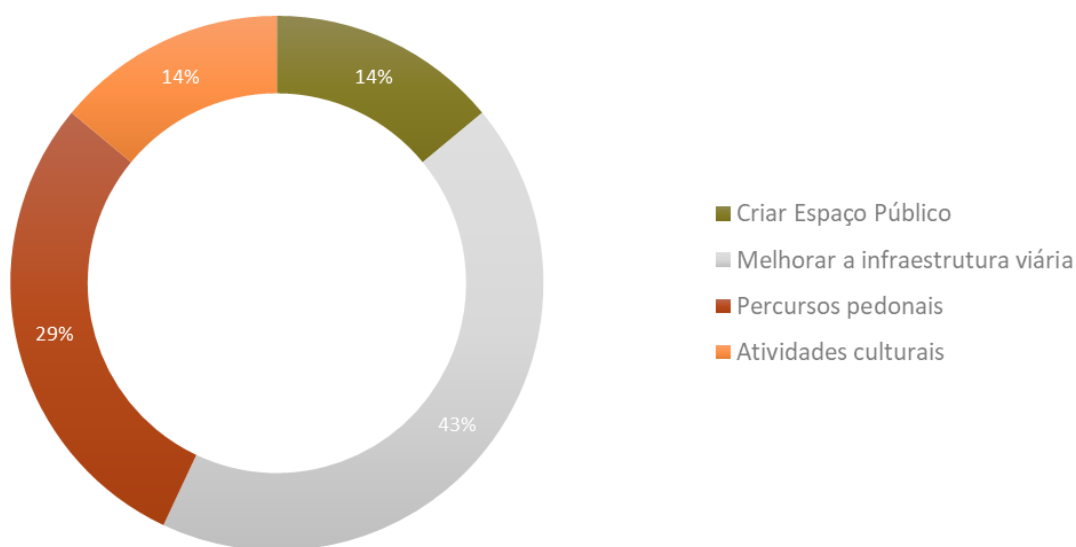
Na sua totalidade, os inquiridos assumiram utilizar o percurso A28 - N13, pela Rua da Igreja (via de maior afluência – ver Mapa 03), essencialmente, como fuga ao pagamento de taxas impostas na A28. Em contraste com os inquiridos dos grupos anteriores, estes utilizam o trajeto com o pavimento alcatroado, refletindo a preferência pelos trajetos mais confortáveis e pelas melhores condições de acessibilidade.

IMPACTO DO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO

Em matéria do desconforto provocado pelo Aeroporto, as respostas ficaram divididas, cerca de 50% assumem ser um desconforto, pelo ruído que provoca, e os restantes 50% consideram ser uma questão de hábito.

SUGESTÕES E ALTERAÇÕES NECESSÁRIAS

Por último e não menos importante, procura-se descobrir qual a perspetiva da população transeunte em relação às necessidades da freguesia, em prol do aumento da atratividade. Os resultados obtidos estão representados no Gráfico 18. Tal como nos inquéritos anteriores, destaca-se a melhoria da infraestrutura viária (43%) e a necessidade de percursos pedonais (29%). A criação de espaço público (14%) e a realização de atividades culturais (14%) também são necessidades que irão contribuir para o aumento da atratividade de Aveleda.



G.18: “O que mudaria na freguesia?”

III.3. CARACTERIZAÇÃO DE AVELEDA

Na sequência da análise das características territoriais da freguesia de Aveleda, realizada por domínios temáticos relevantes, serão colocados em evidência os atributos (referindo os *pontos fortes* (Quadro 12) e *debilidades* (Quadro 13)), de forma a, posteriormente, se poder ultrapassar as anomalias e as disfunções, potenciando sinergias que contribuam para o aumento da atratividade em Aveleda.

Capítulo	Pontos Fortes
II.3. As Origens	Carácter histórico da freguesia (moinhos, avelaneiras, via veteris)
II.5. Parque Edificado	Habitacões isoladas com logradouro envolvente
	Zonas residenciais (urbanizações)
	Património religioso em bom estado de conservação
	Atividades culturais (teatro)
	Ribeiro “Rio Botica”
II.6. Infraestruturas e Mobilidade	Bons acessos: Maia, Matosinhos, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Braga, Viana do Castelo
	Trajeto Paralelo à A28 Porto -Viana do Castelo, isento de pagamento de taxas (pela EN 13)
	Território de passagem, devido ao nó da A28, Aveleda-Lavra, como escape aos pórticos de pagamento
	Estação de metro “Vilar do Pinheiro”

Q.12: Pontos fortes da freguesia de Aveleda

Capítulo	Debilidades
II.4. Demografia	Perda Populacional
	Longevidade/Envelhecimento da população
II.5. Parque Edificado	Habitação multifamiliar
	Elementos de destaque
	Edificado com mais de 50 anos
	Proximidade ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro
	Equipamentos dedicados à população mais idosa
	Fluxo de veículos de transporte de grandes cargas (Zona Industrial de Aveleda)
	Envolvente aos equipamentos desatualizada e em incumprimento com as pessoas com mobilidade condicionada
	Serviços e infra-estruturas de suporte à dinâmica juvenil
	Equipamentos desportivos
	Comércio local
	Serviços privados, empresas e gabinetes de especialização
	Perfil de rua reduzindo, com dois sentidos viários
	Percursos pedonais (infraestrutura de passeios)
	Território de passagem (e não de fixação)
	Hierarquia viária indefinida
	Espaços públicos de lazer
Número de paragens e informações sobre os horários e percursos de transportes públicos rodoviários	
Manutenção das paragens de autocarro	
Metro pouco utilizado pela população residente	

Q.13: Debilidades da freguesia de Aveleda

III.4. ESTRATÉGIA PROPOSTA

Uma vez apresentadas as características – pontos fortes e debilidades – da freguesia de Aveleda, é necessário definir de que forma os seus componentes e o próprio território devem ser geridos em prol do aumento da atratividade de Aveleda e, em última análise, melhorar a qualidade de vida dos seus residentes.

“O propósito deste processo é constituir território dinâmicos e reestruturas os espaços urbanos sem agredir os recursos naturais, melhorando a qualidade de vida (...)” (Rodrigues e Tartaruga, 2020:143)

O território em questão, pela sua característica territorial (difusa) requer uma visão global que não se coaduna com projetos pontuais, edifício a edifício, de iniciativa e interesse particular. O que se pretende com a estratégia agora proposta é contribuir com a apresentação de medidas inovadoras que, de forma inclusiva, sejam disseminadoras de novas abordagens na dinâmica da competitividade em território difuso.

De forma a aumentar a competitividade deste território, devem ser realçados os seus fatores qualitativos, relacionando-os tanto com os desígnios do território – ver *I.2. Conceitos do Território* – como com os quatro fatores do diamante da competitividade territorial estudados anteriormente – ver *I.3.1. Competitividade em Território Difuso*. Sendo a freguesia de Aveleda um território difuso, caracterizado por tecidos rurais, urbanos e mistos, é clara a presença de vários domínios territoriais estudados no *Capítulo I – Desígnios do Território*.

Neste sentido, apresentam-se de seguida 30 objetivos estratégicos que têm por base o diagnóstico realizado ao longo deste trabalho. Os objetivos estão divididos em 4 vertentes – As Origens, Demografia, Parque Edificado e Infraestruturas e Mobilidade – de acordo com organização sequencial realizada no *Capítulo II – O território de Aveleda*, e subdividem-se em 70 medidas.

III.4.1. AS ORIGENS

Importa salientar que, tal como foi abordado em capítulos anteriores, nomeadamente no capítulo primeiro – *Desígnios do Território* – uma das características de atração pelo território é a soma de elementos que remetem à sua história, identidade, património e cultura. Aveleda é dotada de história, tanto relacionada com o seu topónimo, como em relação ao seu património construído (moinhos) – ver II.3. *As Origens de Avellaeda*. A valorização do suporte físico urbano e a promoção sistemática do território, relativamente à informação sobre a sua identidade, potencial e recursos, confere uma maior importância de “lugar” e de “pertença”, contribuindo para o crescente interesse por Aveleda. Esta vertente, “As Origens”, é composta por 2 objetivos estratégicos e 2 medidas:

Objetivo 1.1. Reconhecer e valorizar o património histórico da freguesia

- Qualificar e reconhecer o património construído – moinhos/azenhas (Figura 10) e via Veteris – através de sinalética que informe, promova e contextualize, historicamente, o objeto concreto (ver Figura 11).

Objetivo 1.2. Cultivar a espécie arbórea que deu origem ao topónimo

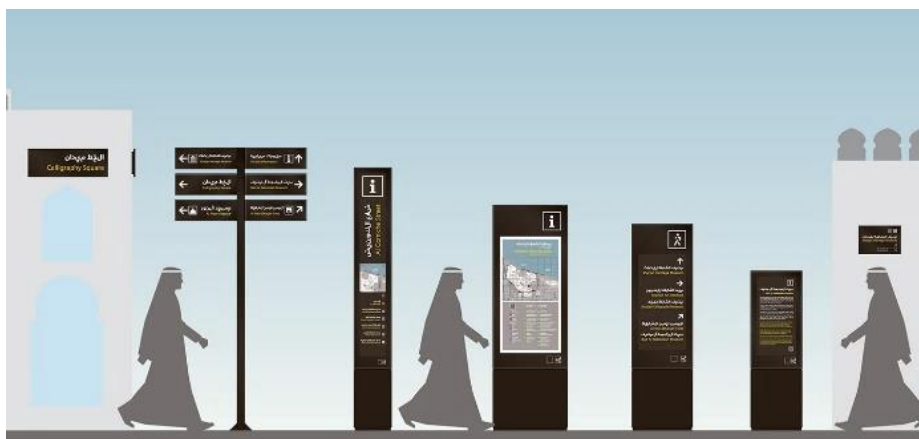
- Cultivo de árvores *Corylus Avellana* (avelaneiras) nos espaços públicos verdes da freguesia, identificando a espécie e sua relação com o território.

III.4.2. DEMOGRAFIA

Tendo em consideração a matéria abordada, tanto nos anteriores capítulos como durante as Entrevistas, deve-se ter em atenção as necessidades da população (residente e não residente) a nível de habitação, consumo e lazer, da mesma forma que se deve preservar os elementos de contemplação. Estas necessidades devem ser acompanhadas de medidas que controlem o crescimento urbano, evitando as carências presentes nas periferias espontâneas – ver I.2.3. *Periferia*. Esta vertente, “Demografia”, está dividida em 2 objetivos estratégicos e 6 medidas:



F.10: Azenha da Mota, Aveleda
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde



F.11: Sinalética em Sharjah, Emirados Árabes Unidos.
Fonte: www.larus.com.

Objetivo 2.1. Atrair população residente

- Criar um parque de utilização pública – Parque das Aveleiras – com percursos pedonais que percorram as margens do Rio da Botica e com zonas de repouso, luz e sombra (ver Figura 12);
- Assegurar serviços de proximidade, por exemplo: padaria, quiosque ou mercado;
- Oferta de habitação de baixo custo (ver Figura 13).

Objetivo 2.2. Adequar o território ao aumento da longevidade/envelhecimento da população

- Dotar todas as construções de utilização pública/social de acessibilidade para pessoas de mobilidade condicionada;
- Disponibilizar um veículo, tipo elétrico, que assegure as necessidades dos mais idosos (ir às compras, acesso aos serviços de saúde e institucionais);
- Garantir a existência de equipamentos, associações e espaço público de suporte ao quotidiano dos mais idosos.

III.4.3. PARQUE EDIFICADO

Em matéria de Parque Edificado, deve-se investir e promover a construção de habitações e equipamentos adaptados às necessidades atuais: heterogéneos, acessíveis e inseridos na “rede”. É também importante tornar estes espaços multifuncionais promovendo a diversidade de atividades no recinto, operando com uma atitude inclusiva que fortaleça o território e que potencie complementaridade funcionais. Esta é uma das formas de aumentar a atratividade, incentivando a permanência e valorização de Aveleda.

A vertente “Parque Edificado” é composta por 17 objetivos estratégicos e 39 medidas:



F.12: Rio Cali Park, Colômbia ,2015
Fonte: www.west8.com.



F.13: Villa Verde, Chile, 2010
Fonte: www.archdaily.com.

Objetivo 3.1. Promover habitações isoladas com logradouro envolvente

- Requalificar e publicitar a tipologia habitacional característica da freguesia;
- Controlar diversidade de tipologias, através do Plano Diretor Municipal.

Objetivo 3.2. Qualificar as zonas residenciais (urbanizações)

- Reabilitação dos equipamentos infantis agregados às urbanizações, nomeadamente na Urbanização do Carregal.

Objetivo 3.3. Adaptar e preservar o património religioso

- Adaptar os espaços para várias finalidades – multifuncionalidade;
- Formar uma associação de apoio a pessoas com problemas de empregabilidade e relação escola-empresa, através de exercícios, seminários e palestras;
- Criar uma rota turístico-religiosa, em articulação com os equipamentos do concelho de Vila do Conde.

Objetivo 3.4. Desenvolver as atividades culturais

- Criar uma rede de recintos culturais;
- Divulgar, pela freguesia, a realização de eventos culturais;
- Utilizar o recinto exterior ao edifício sede da ARCA para apresentações, seminários, conferências e exposições de acesso gratuito.

Objetivo 3.5. Requalificar o Ribeiro “Rio Botica”

- Plantação de espécies de árvores de galeria ripícola nas margens deste ribeiro (por exemplo: *Populus nigra italica*, *Populus alba*, *Salix pulchralis*, *Sambucus nigra*, *Fraxinus angustifolia* e *Quercus robur*);

- Criação de uma área tipo parque de merendas, com vista para a natureza, com sombras de árvores, articulado com o percurso pelo ribeiro (ver Figura 14);
- Implantação de zonas de repouso (complementadas com miradouros) ao longo do percurso do parque (ver Figura 14).

Objetivo 3.6. Fomentar a habitação multifamiliar

- Construção de habitação multifamiliar de baixo e médio custo (ver Figura 15);
- Construção de habitação multifamiliar na envolvente da Zona Industrial, beneficiando da acessibilidade fornecida pelo nó da A28.

Objetivo 3.7. Potenciar os elementos de destaque

- Criação de instalações artísticas (permanentes ou provisórias) nos espaços de maior visibilidade/utilização pública (ver Figura 16);
- Utilização de fachadas de edifícios devolutos para demonstração/exposição de arte urbana (ver Figura 17).

Objetivo 3.8. Reabilitar o edificado com mais de 50 anos

- Reabilitação das fachadas dos edifícios, melhorando as impermeabilizações através de novas pinturas.

Objetivo 3.9. Amenizar os inconvenientes provocados pelo Aeroporto Francisco Sá Carneiro

- Procurar obter medidas, em conjunto com o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, que sejam capazes de remunerar monetariamente a poluição sonora proveniente do tráfego aéreo;
- Plantação de árvores e vegetação, com capacidade de reduzir a poluição sonora, em toda a freguesia.



F.14: Espaço público, miradouro, percurso e parque de merendas
Fonte: “*Desenvolvimento rural de Lavra e Perafita: Parque rural*”, Pedro Cardoso, 2014.



F.15: Casas San Ignacio, México, 2016
Fonte: www.archdaily.com.



F.16: Kit Garden - escultura permanente, Lisboa, 2012
Fonte: www.joanavasconcelos.com



F.17: Mural do Super Bock Art Park, Matosinhos, 2019
Fonte: www.jpn.up.pt

Objetivo 3.10. Desenvolver uma rede de equipamentos dedicados à população mais idosa

- Construção de diversos equipamentos, nomeadamente um lar, centro de dia, uma farmácia e/ou centro de saúde.

Objetivo 3.11. Controlar o fluxo de veículos de transporte de grandes cargas

- Plantação de elementos verdes que amenizem a poluição proveniente do fluxo de veículos;
- Garantir rotas específicas e seguras para o tráfego de veículos de grandes cargas.

Objetivo 3.12. Requalificar os equipamentos e sua envolvente

- Dotar os equipamentos de utilização pública de rampas que garantam o acesso a pessoas com mobilidade condicionada;
- Construção de passeios e implementação de mobiliário urbano de apoio às atividades exercidas nos vários equipamentos (escola e autarquia).

Objetivo 3.13. Fornecer serviços e infraestruturas de suporte à dinâmica juvenil

- Utilização dos equipamentos culturais disponíveis (sede ARCA) e de edifício devoluto ou desocupado para festas de música contemporânea (pop, eletrónica, indie, etc.);
- Criação de zonas com Wi-fi gratuito, nos espaços públicos;
- Criação de um espaço de estudo de apoio às atividades escolares.

Objetivo 3.14. Incrementar e requalificar os equipamentos desportivos

- Construção de um ginásio ou centro de reabilitação/fisioterapia, com piscina;

- Dotar o Parque Desportivo de uma maior legibilidade, com lugares de estacionamento, mobiliário urbano, iluminação e passeios;
- Reabilitar o espaço de restauração (café) inserido no parque desportivo.

Objetivo 3.15. Promover o comércio local

- Construção de um mercado biológico para comercialização de produtos produzidos na região, em particular de “produtos frescos”;
- Utilização das vias de maior afluência (ver Mapa 02 e Mapa 03) para implementar espaços comerciais.

Objetivo 3.16. Aumentar a oferta de serviços privados, empresas e gabinetes de especialização

- Utilização da Zona Industrial como polo multifuncional, tecnológico e acessível, construindo espaços partilha de escritório - *Coworking*;
- Construção de Padaria/Pastelaria;
- Modernizar o ambiente dos cafés existentes, com novas pinturas e entrada de luz natural, adaptando-os à comunidade mais jovem oferecendo Wi-fi gratuito;
- Captar centros de emprego ou de formação;
- Construir uma escola de cursos de curta duração, certificação de conhecimentos e estágios.

Objetivo 3.17. Desenvolver a interligação entre a freguesia e a Zona Industrial de Aveleda

- Utilização de elementos verdes, como elo de ligação;
- Desenho de percursos pedonais, nomeadamente passeios, que interliguem as diferentes zonas.

III.4.4. INFRAESTRUTURAS E MOBILIDADE

As medidas que se seguem pretendem sustentar a complexidade da sociedade hipertexto – ver *I.2.5. Difuso* – compreendendo as necessidades de conectividade e interdependência associadas a este território. A articulação do parque habitacional, serviços e equipamentos dá-se através da mobilidade e acessibilidade (infraestrutura rodoviárias), com especial atenção em fortalecer a cooperação territorial entre municípios e cidades. Esta vertente, “Infraestruturas e Mobilidade” é composta por 9 objetivos estratégicos 23 medidas:

Objetivo 4.1. Estimular estratégias conjuntas e implementar redes entre os concelhos da Maia, Matosinhos, Póvoa de Varzim e Vila do Conde

- Integrar a freguesia num contexto mais alargado que o próprio concelho, incorporando-a aos restantes concelhos que a rodeiam;
- Estabelecer isenções fiscais ao empresário durante a iniciação da sua empresa ou negócio, em conjunto com a Câmara Municipal de Vila do Conde.

Objetivo 4.2. Melhorar condições do trajeto A28 - EN 13, pela Rua de Aveleda e Rua da Igreja

- Melhorar as condições do trajeto tendo em consideração o perfil de rua disponível, construção de passeios, arborização e mobiliário urbano;
- Utilização das vias de maior afluência (ver Mapa 03) para a implementação de serviços de proximidade e comércio;
- Alterar o pavimento, em paralelepípedo, das vias de maior afluência, para alcatrão.

Objetivo 4.3. Amenizar a poluição proveniente do tráfego rodoviário

- Arborizar a Zona Industrial e sua envolvente com vegetação específica em transformar dióxido de carbono em oxigénio, diminuindo a poluição proveniente do tráfego rodoviário;

- Utilização do elemento verde como fator de atratividade à fixação de pessoas.

Objetivo 4.4. Aumentar o perfil de via

- Reorganizar os sentidos viários e trajetos, respeitando: o perfil de rua disponível, a implementação de uma rede de passeios e ciclovias;
- Criação de uma rede de itinerários em bicicleta, com incorporação de percursos de lazer (espaços públicos) e percursos verdes.

Objetivo 4.5. Valorizar a identidade da freguesia de Aveleda

- Alterar o nome da estação de metro para “Aveleda (Vilar do Pinheiro)”.

Objetivo 4.6. Melhorar a infraestrutura viária

- Implementar melhorias na operacionalidade da rede viária através do aperfeiçoamento da estrutura hierárquica viária;
- Alterar o pavimento das vias de acesso a áreas residenciais e centro cívico, em paralelepípedos, para blocos de betão.

Objetivo 4.7. Criar uma rede de espaços públicos de lazer

- Conectar o espaço público através de elementos verdes (árvores, floreiras, arbustos) ao longo do percurso viário;
- Colocação de mobiliário urbano, por exemplo: caixotes do lixo, floreiras e iluminação;
- Utilização de equipamentos de lazer e descanso nos espaços públicos, por exemplo: máquinas de desporto, bancos e miradouros;
- Desenvolver o Parque das Aveleiras (ver medida 2.1.) como forma de integrar os vários espaços públicos através de percursos pedonais e ciclovias.

Objetivo 4.8. Reabilitar e aumentar o número de paragens de autocarro

- Reconstruir paragens de autocarro, seguindo um desenho inovador, de destaque;
- Aumentar o número de paragens de autocarros, essencialmente nas zonas residenciais e zona industrial;
- Dotar as paragens de informações atualizadas sobre os horários, percursos e interfaces dos transportes públicos.

Objetivo 4.9. Estimular a utilização do Metro pela população da freguesia

- Mudança de tarifa através da utilização do passe único – andante – nos autocarros, podendo ser utilizado através do cartão (físico) como através da aplicação (digital);
- Utilização desta estação como interface entre metro e autocarro, dispondo de todas as informações, de forma visível, relativamente aos horários, trajetos e paragens;
- Implementação de uma área para aluguer de bicicletas – *bike sharing* – em parceria com o Metro do Porto;
- Atribuição de um meio de transporte sustentável, elétrico, para transportar os mais idosos até e desde a estação.



F.18: OV-fiets, Holanda
Fonte: www.ns.nl.



F.19: Smart Bus Stop, Taiwan, 2020
Fonte: www.ifworlddesignguide.com.

III.5. CONCLUSÃO: AVELEDA UM TERRITÓRIO ATRATIVO

Este subcapítulo tem como propósito articular as matérias anteriormente tratadas, nomeadamente no *Capítulo 1 – Desígnios do Território* e no *Capítulo 2 – O Território de Aveleda*, e a proposta de desenvolvimento estratégico e atrativo para a freguesia de Aveleda.

Deste modo, o presente subcapítulo, constitui um exercício de síntese do Capítulo III – Definição Estratégica, passando pelos principais temas tratados, ao mesmo tempo que pretende apreender as necessidades emergentes de Aveleda.

Como forma de complementar a bibliografia disponível sobre este território, as entrevistas realizadas surgem como apoio fundamental à estratégia proposta. Relativamente às entrevistas realizadas – ver *III.2. Entrevistas à População* – são de realçar as seguintes problemáticas:

- A infraestrutura viária local necessita de intervenção;
- Inexistência de equipamentos, serviços e espaço público de apoio aos mais idosos;
- Espaço público de lazer e repouso insuficientes, como por exemplo: parques, praças, jardins e percursos pedonais;
- Défice de oferta de serviços de proximidade: padaria, pastelaria, mercado, etc.

Em materia de *Estratégia Proposta*, salientam-se as seguintes medidas:

- O reconhecimento do património histórico presente na freguesia utilizando sinalética que identifica o objeto e contextualiza o território;
- O aumento da população residente através da criação de um parque “Parque das Aveleiras”;
- Adequar o território à longevidade e envelhecimento da população, dotando todas as construções de utilização pública/social de rampas e demais acessos a pessoas com mobilidade condicionada;
- Fomentar a construção de habitação multifamiliar, de baixo e médio custo, especialmente na envolvente à Zona Industrial de Aveleda;

- Potenciar os elementos de destaque pela freguesia, através de instalações artísticas e fachadas de edifícios devolutos;
- Criar uma rede de equipamentos dedicados à população mais idosa, como por exemplo: um lar, centro de dia, uma farmácia ou um centro de saúde;
- Melhorar as condições do trajeto A28 - EN 13, pela Rua de Aveleda e Rua da Igreja;
- Aumentar o perfil das vias, repensando os sentidos viários;
- Utilizar as vias de maior afluência para implantação dos espaços comerciais;
- Alterar o pavimento das vias de maior afluência para alcatrão e, nos centros cívicos, alterar o pavimento para blocos de betão, dando prioridade ao peão;
- Utilizar o elemento verde como fator de atratividade, arborizando as ruas e a envolvente à A28 e à Zona Industrial;
- Alterar o nome da estação de Metro de Vilar do Pinheiro para “Aveleda (Vilar do Pinheiro)”.

É de salientar que as medidas aqui propostas podem ser, certamente, complementadas e melhoradas por outras, igualmente interessantes. O mais importante nesta investigação é refletir sobre o desenvolvimento territorial de Aveleda com pensamento crítico e consciente.

CONCLUSÃO GERAL

1. SÍNTESE

Motivados pela vontade de aumentar a atratividade da freguesia de Aveleda e pela pertinência do Difuso como reconhecida hierarquia territorial, indagamos sobre as matérias abordadas no decorrer da presente dissertação.

As conclusões de cada capítulo – *I.4. O território como fator de atratividade*, *II.7. Aveleda, território em progresso* e *III.5. Aveleda, território atrativo* – ganharam autonomia e constituem uma parte integrante da conclusão, a que agora chegamos. Por isso, neste ponto final vamos retomar as questões colocadas na introdução, tentando fazer uma síntese operativa do trabalho, dando-lhes resposta.

1.1. QUAL O CONCEITO MAIS APROPRIADO PARA DESIGNAR O TERRITÓRIO DA FREGUESIA DE AVELEDA?

Esta questão, desenvolvida no *Capítulo I - -Desígnios do Território*, permitiu concluir que dentro do processo de metamorfose que o território ultrapassou, este é um organismo em crescimento com várias formas e distintas fases, sendo o Difuso uma delas. O território da freguesia de Aveleda é composto tanto pelas formas urbanas como pelas formas rurais, com mais ou menos densidade em determinadas zonas. Portanto, falamos de um território caracterizado pelo Difuso – ver *I.2.5. Difuso*.

1.2. QUAL O COMPORTAMENTO DO TERRITÓRIO DE AVELEDA AO LONGO DOS ANOS?

Esta questão remete para o *Capítulo II – O território de Aveleda*, onde são conhecidas as características do território de Aveleda.

Ao longo do tempo, Aveleda foi melhorando as suas infraestruturas, vias, estrutura edificada e equipamentos, no entanto apresenta uma evolução demográfica negativa que tende a persistir refletindo-se num défice de elementos capazes de proporcionar qualidade de vida e, conseqüentemente, atrair população – ver *II.7. Aveleda, território em*

progresso. Estas características também são verificadas nos Inquéritos e Entrevistas realizadas – ver *III.2. Entrevistas à população*.

Salienta-se a proximidade ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, algo que tem vindo a afetar o desenvolvimento da freguesia, tanto pelas restrições impostas a nível de edificado, como pelo desconforto provocado devido ao tráfego aéreo.

1.3. COMO MELHORAR A ATRATIVIDADE DA FREGUESIA DE AVELEDA?

A melhoria dos níveis de atratividade de Aveleda está associada ao recurso do Diamante da Atratividade apresentado no capítulo 1 – ver *I.3.1. Competitividade em território Difuso* – e ao diagnóstico e caracterização do território realizados nos capítulos II e III. Os atributos do Diamante, nomeadamente Identidade, Atratividade, Conectividade e Estratégia, são os determinantes para o desenvolvimento de medidas integradas, podendo vir a ser aplicado a diversos territórios. A aplicação deste modelo é conseguida através do reconhecimento das características do território de Aveleda, assumindo os seus pontos fortes e suas debilidades – ver *III.3. Caracterização de Aveleda* – seguindo, posteriormente, para a proposta de medidas estratégicas – ver *III.4. Estratégia Proposta* – capazes de catalisar o contexto atual da freguesia de Aveleda. Por último, importa atender ao papel crucial desempenhado pela população, seja ela residente ou não, na perceção da realidade que estamos aqui a tratar.

1.4. QUAIS AS MEDIDAS COM MAIOR POTENCIAL PARA CONTRIBUIR PARA O AUMENTO DOS NÍVEIS DE ATRATIVIDADE DO TERRITÓRIO DE AVELEDA?

Do conjunto das 70 medidas apresentadas no *Capítulo III – Definição Estratégica*, salientam-se as seguintes 5 medidas, entendidas como as mais capazes de aumentar a atratividade de Aveleda:

(1) *O reconhecimento do património histórico presente na freguesia utilizando sinalética que identifica o objeto e contextualiza o território*. Esta medida tem em vista se enquadrar tanto nos quadros turísticos como nos quadros culturais, alcançando a população externa

à freguesia e ao próprio concelho através de rotas histórico-culturais. Da mesma forma, a identificação do património presente atribui um sentido de “lugar” e de “pertença” necessário para a sua valorização, tornando-se num orgulho para a população residente.

(2) *A atração da população residente através da criação de um parque “Parque das Aveleiras”*. A inexistência de espaço público de lazer ou repouso, remata este território para o indesejável. A criação deste parque é uma ideia já mencionada por parte do Presidente de Junta da Freguesia de Aveleda, que assume ser a centralidade necessária para devolver a atratividade à freguesia – ver Apêndice 06. Um espaço de reunião e diversidade, qualificado para proporcionar qualidade de vida e bem-estar aos seus utilizadores, e, simultaneamente, cativar nova população residente.

(3) *Fomentar a construção de habitação multifamiliar, de baixo e médio custo, especialmente na envolvente à Zona Industrial de Aveleda*. Devido à inexistência de habitação multifamiliar na freguesia de Aveleda, a sua construção e oferta irá alcançar diversas famílias que procuram esta tipologia por motivos económico-sociais. A sugestão da envolvente à Zona Industrial de Aveleda surge da acessibilidade proporcionada pelo nó da A28, assim como pela disponibilidade do tecido urbano em integrar novas construções, adaptadas ao estilo de vida urbano, acessível e heterogéneo da sociedade contemporânea: a sociedade hipertexto.

(4) *Criar uma rede de equipamentos dedicados à população mais idosa, como por exemplo: um lar, centro de dia, uma farmácia ou um centro de saúde*. Tal como se pode constatar no capítulo II.4. *Demografia*, a população de Aveleda está a envelhecer e vê a sua longevidade aumentada. Como tal, a carência de equipamentos e serviços de suporte aos mais idosos torna-se numa necessidade crucial para a manutenção da população. Com a existência destes equipamentos e serviços, a freguesia de Aveleda terá a capacidade de suportar as necessidades da sua população e, também, das freguesias envolventes (sejam elas do concelho de Vila do Conde, Maia ou Matosinhos), evitando a sobrecarga dos atuais serviços e equipamentos disponíveis.

(5) *Aumentar o perfil das vias, repensando os sentidos viários*. Sendo a acessibilidade um dos pontos fortes deste território, a qualidade das vias locais tem uma forte influência na escolha de trajetos e reconhecimento de Aveleda. Porém, a infraestrutura viária já não transmite conforto ou segurança à população – ver III.2. *Entrevistas à população*. As vias da freguesia têm sido foco de investimento e melhoria desde há muito tempo, por parte

da autarquia. Ainda assim, o aumento do perfil da via, com desenho de passeios e organização de sentidos viários, irá tornar este território mais seguro, amigo do pedestre e atrativo.

2. DIFICULDADES DA ESTRATÉGIA PROPOSTA

No presente ponto iremos enfatizar a interação global entre os desafios da atratividade num território metamórfico em crescimento, os desafios que emergem na investigação do caso de estudo e, também, sobre a aplicação do modelo de atratividade refletido na proposta de medidas estratégicas concretas a Aveleda.

Ainda que o desígnio do Difuso seja conhecido, este não é politicamente incorporado na organização territorial, sendo necessária e urgente o seu reconhecimento. Porém são vários os autores que explicam esta hierarquia territorial, tendo sido mais difícil a pronúncia deste termo por parte das entidades autárquicas, tanto ao nível do desígnio como em matéria de desenvolvimento de estudos.

A bibliografia disponível sobre este território foi uma das dificuldades sentidas, sendo o presente trabalho um contributo pioneiro sobre Aveleda, concelho de Vila do Conde. No entanto, as entrevistas, inquéritos e conversas com a população residente apoiaram a pesquisa aqui realizada, através do fornecimento bibliografia recolhida pelos próprios (livros, destaques de jornal, panfletos, fotografias, etc.).

No desenvolvimento da proposta, qualquer que fosse, ela não poderia deixar de ter em conta a necessidade de extensos recursos financeiros, públicos e privados. Todavia, para o desenvolvimento deste trabalho em específico, o pretendido é, no mínimo, a definição de um conjunto de medidas que atendam às necessidades e características do território em questão. Por outro lado, não se pretende que apenas por questões financeiras seja impossibilitado de ver todas as medidas propostas validadas, pois existem outras restrições e dificuldades que assim o impõem. Veja-se o exemplo do aumento do perfil de via, nomeadamente, da Rua de Aveleda. Esta contém construções agrícolas à face da rua, impossibilitando o seu aumento, em alguns troços, daí a necessidade de repensar os sentidos rodoviários. Da mesma forma, a libertação de terrenos necessária para o desenho do Parque das Aveleiras se torna numa condicionante crucial à sua construção, sendo

importante a participação da autarquia municipal, nomeadamente ao nível do Plano Diretor Municipal, para a realização de estudos nesta área.

O que se pretende com esta dissertação não é a execução de determinadas medidas apenas pelo seu simbolismo, mas sim avançar com a sua execução devido à necessidade de requalificar, valorizar e investir em territórios difusos com potencial, como é o caso da freguesia de Aveleda.

Em última análise, compete ao político decidir, cabendo aos técnicos aconselhar, apontando as medidas que consideram melhores e mais materializáveis.

3. NOVOS CAMPOS DE INVESTIGAÇÃO

A investigação aqui realizada permitiu identificar o território de Aveleda face à sua evolução no tempo e suas características. A matriz de investigação utilizada, transversal a todo o território, constitui-se como base teórico-prática inicial, que pode e deve ser aprofundada por novos trabalhos de investigação. No entanto, deixa em aberto a pertinência de uma nova escala de investigação que aborde o espaço público, o desenho das vias, as tipologias e cêrceas do edificado, etc. podendo ter em vista a criação de um plano específico a um determinado lugar, capaz de impulsionar a atratividade da freguesia (por exemplo, um Plano de Pormenor do Parque das Aveleiras).

Outro tema importante é a realização de um estudo que aborde, financeiramente, a aplicação das medidas, capaz de se ajustar às possibilidades económicas reais das entidades autárquicas.

É de mencionar que a opinião da população é crucial para o desenvolvimento de estratégias ou planos aplicados ao território. Portanto, sugere-se um estudo específico à população, através de entrevistas e inquéritos, que estude as variantes e tendências da perceção do território. Temas como o espaço público, infraestruturas viárias, equipamentos, etc, podem dar forma a essa investigação.

Estes são alguns dos temas, dos muitos possíveis para a continuação/aprofundamento da presente dissertação. A investigação é um caminho sem fim e, ao virar da esquina, haverá sempre algo de novo a descobrir.

BIBLIOGRAFIA

1. DESÍGNIOS DO TERRITÓRIO

- Ascher, François (2010). *Novos princípios do urbanismo*. Lisboa, Livros Horizonte.
- Basoa, Víctor (2018). *Paisaxes Marxinais*. Porto, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Fernando Pessoa.
- Bastos, Nuno Pinto (2009). *Estratégia e competitividade territorial*. Minho, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade do Minho.
- Benevolo, Leonardo (1999). *História da Cidade*. São Paulo, Editora Perspetiva.
- Branco-Teixeira, Miguel (2007). *A integração das infra-estruturas no planeamento do território: o papel das TIC na cultura do planeador*. Porto, Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- Branco-Teixeira, Miguel (2017). *Apontamentos de Planeamento do Território*. Apontamentos fornecidos pelo docente na disciplina Planeamento do Território. Porto, Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Fernando Pessoa.
- Cacciari, Massimo (2010). *La ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Castro, Fátima Velez de; Fernandes, João Luís; Gama, Rui (2016). *Redes, capital humano e geografias da competitividade*. Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Cavaco, Cristina; et alli (2015) *Cidades Sustentáveis 2020*. Lisboa, Direção-Geral do Território.
- Choay, Françoise (2004). El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad. In Martín Ramos, Ángel (Ed.). *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, UPC, pp.61-72.
- Conceito (2012). Conceito de Branding. [Em Linha]. Disponível em <<https://conceito.de/branding>> [Consultado a 16/09/2020].
- Corbusier, Le (2000). *Planejamento Urbano*. São Paulo, Editora Perspetiva.

Costa, Pedro (2002). *As actividades da cultura e a competitividade territorial: a caso da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa, Tese de Doutoramento apresentada ao Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa.

Dematteis, Giuseppe (1998). Suburbanización y periurbanización – Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: Monclús, Javier (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, pp. 30.

Direção-Geral das Atividades Económicas Home Page. [Em linha]. Disponível em <https://www.dgae.gov.pt/servicos/politica-empresarial/competitividade.aspx>. [Consultado a 07/09/2020].

Domingues, Álvaro (1995). (Sub)úrbios e (sub)urbanos - o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*. Vol.11, pp. 5-18.

Domingues, Álvaro (2009a). De la ciudad a lo urbano: la urbanización extensiva | From the city to urbanness: extensive city development. In: Luciano G. Alfaya; Patricia Muniz (Ed.). *La ciudad, de nuevo global | The city, global again*. Galicia, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, pp. 35-59.

Domingues, Álvaro (2009b). Ocupação dispersa – porque é que tudo é tão negativo quando se fala disto. *Sociedade e Território*, 42, julho 2009, pp. 30-40.

Domingues, Álvaro (2012). Da cidade ao urbano. In: Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João (Ed.) *Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projetos*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 19-59.

Erboz, Gizem (2020). A Qualitative Study on Industry 4.0 Competitiveness in Turkey Using Porter Diamond Model. *Journal of Industry Engineering and Management*, 13(2), pp. 266-282.

Estefanía, Culqui; Pamela, Suárez (2019). Vantaja Competitiva de Distintas Industrias Según la Aplicación del Diamante de Porter. *Tambara*, 50(9). [Em Linha]. Disponível em http://tambara.org/wp-content/uploads/2019/09/2.Diamante-de-Porter_Culqui_FINAL.pdf. [Consultado em 14/09/2020].

Fernandes, Manuel Correia (2004). Um desenho novo para um novo território. *A Obra Nasce*. Vol.02, pp. 62-69.

Galvão, Maria João; Vareta, Nicole (2010). A multifuncionalidade das paisagens rurais: uma ferramenta para o desenvolvimento. *Cadernos, Curso de Doutoramento em Geografia*. N.º 1647-6506, pp. 61-86.

Ghemawat, Pankaj (1986). Vantagem Sustentável. In: Montgomery, Cynthia; Porter, Michael (Ed.) *Estratégia: a busca da vantagem competitiva*. Rio de Janeiro, Editora Campus, pp. 29-42.

Gomes, Fernando (2003). *Centralidades e Periferias em torno da Cidade do Porto – (des)Encontros de Política e Planeamento Urbano*. Porto, Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Henderson, Bruce (1989). As Origens da Estratégia. In: Montgomery, Cynthia; Porter, Michael (Ed.) *Estratégia: a busca da vantagem competitiva*. Rio de Janeiro, Editora Campus, pp. 3-10.

Indovina, Francesco (2004). La ciudad difusa. In: Martín Ramos, Ángel (Ed.). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, UPV, pp. 49-59.

Koolhaas, Rem (2010). A cidade Genérica. In: Rem Koolhaas (Ed.) *Três textos sobre a cidade*. Barcelona, Gustavo Gili, pp. 29-65.

Lamas, José (2017). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa, Fundação Caloust Gulbenkian.

Lynch, Kevin (2008). *A Imagem da Cidade*. Lisboa, Edições 70.

Lopes, Cátia Oliveira (2014). *O Rural no Contexto Urbano Metropolitano: Um estudo caso ao concelho de Arouca*. Porto, Dissertação de licenciamento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Lopes, Raul (2001). *Competitividade, Inovação e Territórios*. Oeiras, Celta Editora.

Marques, Teresa Sá (2004). *Portugal na Transição do Século – Retratos e Dinâmicas Territoriais*. Santa Maria da Feira, Edições Afrontamento.

Neto, Miguel (2015). Nota de apresentação. In: Cavaco, Cristina; *et alli*. *Cidades Sustentáveis 2020*. Lisboa, Direção-Geral do Território, pp. 2-3.

Nunes, António (2016). *Território de Urbanização Difusa – A Dispersão Industrial no concelho de Paredes*. Porto, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Fernando Pessoa.

ONU-Habitat (2015). Diretrizes Internacionais para Planeamento Urbano e Territorial. Nairóbi: ONU-Habitat. [Em linha]. Disponível em <https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/04/ig-utp_portuguese.pdf>. [Consultado em 23/09/2020].

Portas, Nuno (2011). *A Cidade como Arquitetura*. Lisboa, Livros Horizonte.

Portas, Nuno (2004). De uma cidade a outra: perspetivas periféricas. In: Portas, Nuno. (Ed.) *Os Tempos Das Formas. A Cidade Imperfeita e a Fazer*. Vol.2. Guimarães, Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, pp. 209-227.

Porter, Michael (1999). *Competição: Estratégias Competitivas Essenciais*. Rio de Janeiro, Editora Campus.

Porter, Michael (1990). A Vantagem Competitiva das Nações. In: Montgomery, Cynthia e Porter, Michael (Ed.) *Estratégia: A Busca da Vantagem Competitiva*. Rio de Janeiro, Editora Campus, pp. 145-180.

Presidência do Concelho de Ministros (2015). Resolução do Concelho de Ministros. In: Cavaco, Cristina; *et alli* (2015). *Cidades Sustentáveis 2020*. Lisboa, Direção-Geral do Território.

Raffestin, Claude (1993). O Território e o Poder. In: Raffestein, Claude (Ed.). *Por uma Geografia do poder*. São Paulo, Editora Ática S.A, pp. 143-158.

Silva, Cidália (2005). *O Difuso no Vale do Ave*. Porto, Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Silveira, Márcio Rogério (2020). A Competitividade Territorial: Alguns elementos para discussão. *Entrelugar*. Vol.11(21), pp. 45-74.

Siza, Álvaro (2019). *Imaginar a Evidência*. Lisboa, Edições 70.

Stürmer, Arthur e Costa, Benhur (2017). Território: aproximações a um conceito-chave da geografia. *Geografia, Ensino & Pesquisa*. Vol. 21. Brasil, Universidade Federal de Santa Maria, pp. 50-60.

Vasconcelos, Lia; Oliveira, Rosário; Caser, Úrsula (2011). *Governância e participação na gestão territorial*. Lisboa, DGOTDU.

Zeeland Seaports Home Page [Em linha]. Disponível em <<http://lp10.zeeland-seaports.nl/porta-de-entrada-na-europa.htm>>. [Consultado a 14/09/2020].

BIBLIOGRAFIA

2. O TERRITÓRIO DE AVELEDA E DEFINIÇÃO ESTRATÉGICA

Ascher, François (2010). *Novos princípios do urbanismo*. Lisboa, Livros Horizonte.

Almeida, Carlos (2013). A realidade arqueológica do litoral entre o Neiva e o Cávado: da romanização à formação de paróquias. *Revista da Faculdade de Letras – Ciências e Técnicas do Património*. Vol. 12, pp. 91-111.

Almeida, Maria (2020) *O desenho urbano e o envelhecimento populacional: Reflexões sobre o plano piloto de Brasília*. Brasília, Dissertação de Mestrado apresentada ao Centro Universitário de Brasília.

Amaro, Vicente (2017). *Estudos de Enquadramento e Caracterização – Estrutura Social: Habitação*. Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde.

ARCA e Soares, Tiago (2009). *100 Anos ao Serviço da Cultura*. Vila do Conde, Associação Recreativa e Cultural de Aveleda.

Azevedo, Joaquim (2014). *Memórias de tempos idos*. Vila Real, Clube Unesco da Maia.

Calvino, Italo (2015) *Cidades Invisíveis*. Lisboa, D.Quixote.

Câmara Municipal de Vila do Conde (2015) Conferência Vicentina de Aveleda promove Festa do Idoso. [Em linha]. Disponível em: <https://www.cm-viladoconde.pt/pages/655?news_id=2453>. [Consultado a 27/10/2020].

Campos, Agostinho (1987). Associação Recreativa e Cultural de Aveleda. *Reflexos – Jornal de Vila do Conde*. N.º 11, pp. 3-4.

CAOP (2020). Carta Administrativa Oficial de Portugal 2019: Áreas das freguesias, concelhos, distritos e país. [Em linha]. Disponível em: <<https://www.dgterritorio.gov.pt/cartografia/cartografia-tematica/caop>>. [Consultado a 02/10/20].

Costa, Ouvidor (1997). «Amizade, colaboração e respeito ligam-me à população e às Autarquias» disse-nos o Padre de Labruge, Aveleda e Vilar do Pinheiro. *Jornal de Vila do Conde*. N.º 901, pp. 1.

Costa, Ouvidor (2004). «Encaro esta tarefa como um desafio à minha capacidade e ao meu espírito bairrista» disse-nos o Presidente da Junta de Freguesia. *Jornal de Vila do Conde*. N.º 1225, pp. 2.

Costa, Ouvidor (2008). «Ver, ouvir e planear» em Aveleda. *Jornal de Vila do Conde*. N.º 1441, pp. 2.

Costa, Ouvidor (2009). No centenário da ARCA. *Jornal de Vila do Conde*. N.º 1452, pp. 2.

Costa, Pedro (2002). *As actividades da cultura e a competitividade territorial: o caso da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa, Tese de Doutoramento apresentada ao Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa.

Castro, Laura; Ribeiro, Rui (2013). Vila do Conde Artística: Um panorama dos séculos XIX e XX. In: Coentrão, Abel *et alli* (Ed.). *Vila do Conde – Tempo e Território*. Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde.

Catarino, Mariana (2012). *Padre José Domingues Moreira – 40 Anos de Sacerdócio*. Labruge, Centro Social e Paroquial de Labruge.

Durães, José (2014). *Aveleda – Memórias da Minha Terra*. Aveleda, Pedro Pinto Gráfica Lda.

Fernandes, Mário (2003). Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha Nascente em Vila do Conde: contributo de um geógrafo. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*. Vol. 19(1), pp. 429-439.

Gonçalves, Maria (2012). *Reabilitação do Centro Histórico de Vila do Conde*. Porto, Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Indovina, Francesco (2004). La ciudad difusa. In: Martín Ramos, Ángel (Ed.). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, UPV, pp. 49-59.

Jornal de Vila do Conde (1986) *Caderno da Cultura*. N.º 335, 18 de outubro de 1986, pp. 3-4.

Jornal de Vila do Conde (1987) *Reflexos*. N.º 11, 20 agosto de 1987, pp. 1-2.

Junta de Freguesia de Aveleda (s/data). *Aveleda – Resumo Histórico*. Aveleda, Junta de Freguesia de Aveleda.

Lynch, Kevin (2008). *A Imagem da Cidade*. Lisboa, Edições 70.

Marques, Teresa Sá (2004). *Portugal na Transição do Século – Retratos e Dinâmicas Territoriais*. Santa Maria da Feira, Edições Afrontamento.

N-Invest (2016) Relatório de Enquadramento Territorial – Zona Industrial de Aveleda. Porto: Associação Empresarial do Porto. [Em linha]. Disponível em < <https://www.n-investportugal.pt/pt/zona-industrial-de-aveleda/?view=pdf>>. [Consultado em 20/10/2020].

Organização Mundial de Saúde (2009) *Guia Global das Cidades Amigas das Pessoas Idosa*. Portugal, Fundação Caloust Gulbenkian.

PEDU (2016). *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de 2016*. Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde.

Pinho, Paulo *et alli* (2008). Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto. [Em linha]. Disponível em < https://www.metrodoporto.pt/uploads/document/file/86/Livro_Branco_do_Metro_do_Porto_1__parte.pdf>. [Consultado em 10/11/2020].

INE (2020). População residente (N.º) por Local de residência (NUTS – 2013), Sexo e Grupo etário; Anual. [Em linha]. Disponível em: <https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008273&xlang=pt>. [Consultado em 02/10/20].

RAEOT (2018). *Relatório de Avaliação Específica do Ordenamento do Território*. Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde.

Real, Manuel (2013). Os condes e a vila, na idade média. In: Coentrão, Abel *et alli* (Ed.). *Vila do Conde – Tempo e Território*. Vila do Conde, Câmara Municipal de Vila do Conde, pp. 82-95.

Rodriguez, Eliane e Tartaruga, Iván (2020). Cidades Inteligentes e Inovadoras: Uma proposta para o desenvolvimento territorial. *Geographia Meridionalis*, 5(2), pp. 134-152.

SIPA (2016) Sistema de Informação para o Património Arquitetónico: Igreja Paroquial de Aveleda / Igreja de Santa Eulália. [Em linha]. Disponível em: <http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=22698>. [Consultado a 27/10/2020].

Sousa, Eliana (2013). *Vila do Conde no início da Época Moderna – Construção de uma nova centralidade*. Porto, Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Turismo de Vila do Conde (2020). Ponte Românica d’Ave. [Em linha]. Disponível em: <http://www.visitviladoconde.pt/fazer/patrimonio/outro-patrimonio/geo_artigo/ponte-romanica-d-ave>. [Consultado a 02/10/2020].

Vázquez, Isabel Breda (2000) *Regeneração Urbana na Região Norte*. Porto, Câmara Municipal do Porto.

APÊNDICES

ÍNDICE DE APÊNDICES

- | 141 | **APÊNDICE 01.** ESTUDO SOBRE VILA DO CONDE
- | 151 | **APÊNDICE 02.** ESTUDO DEMOGRÁFICO COMPLEMENTAR
- | 163 | **APÊNDICE 03.** EVOLUÇÃO DO EDIFICADO
- | 174 | **APÊNDICE 04.** EVOLUÇÃO DO TRAÇADO VIÁRIO
- | 185 | **APÊNDICE 05.** EVOLUÇÃO DO EDIFICADO E DO TRAÇADO VIÁRIO
- | 195 | **APÊNDICE 06.** ENTREVISTA: PRESIDENTE DE JUNTA DE FREGUESIA ARMANDO SILVA

ÍNDICE DE FIGURAS DE APÊNDICES

- | 142 | **F.AP.01:** Castro S. João – Convento Santa Clara
- | 142 | **F.AP.02:** Castro Cale – Sé do Porto
- | 143 | **F.AP.03:** Porta de entrada de Vila do Conde – Ponte de Ave
- | 145 | **F.AP.04:** Imagem aérea para o Mercado Municipal Eng. Duarte Pacheco
- | 146 | **F.AP.05:** Perspetiva para a Igreja Matriz de Vila do Conde
- | 147 | **F.AP.06:** Edifício Paços do Concelho
- | 148 | **F.AP.07:** Imagem aérea para a Praça José Régio
- | 148 | **F.AP.08:** Praça José Régio
- | 149 | **F.AP.09:** Praça da República no século XIX

ÍNDICE DE GRÁFICOS DE APÊNDICES

- | 159 | **G.AP.01:** Índice de dependência de jovens (%) em 2001, 2011, 2021 e 2031
- | 160 | **G.AP.02:** Índice de dependência de idosos (%) em 2001, 2011, 2021 e 2031

ÍNDICE DE MAPAS DE APÊNDICES

- | 151 | **M.AP.01:** Variação da População Residente em Vila do Conde (%)
- | 152 | **M.AP.02:** Taxa Bruta de Natalidade em Vila do Conde (permilagem)
- | 154 | **M.AP.03:** Taxa de Fecundidade em Vila do Conde (permilagem)
- | 155 | **M.AP.04:** Taxa Bruta de Mortalidade em Vila do Conde (permilagem)

- | 156 | **M.AP.05:** Taxa de Crescimento Migratório em Vila do Conde (percentagem)
- | 158 | **M.AP.06:** Índice de envelhecimento em 2011
- | 161 | **M.AP.07:** População que não sabe ler nem escrever e Taxa de Analfabetismo no concelho de Vila do Conde
- | 162 | **M.AP.08:** Densidade populacional do município de Vila do Conde, em 2011
- | 163 | **M.AP.09:** Edificado existente, em Aveleda, no ano de 1983
- | 164 | **M.AP.10:** Edificado existente, em Aveleda, no ano de 2012
- | 165 | **M.AP.11:** Edificado construído, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 166 | **M.AP.12:** Edificado demolido, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 167 | **M.AP.13:** Edificado permanente, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 168 | **M.AP.14:** Síntese do edificado, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 169 | **M.AP.15:** Edificado existente, em Aveleda, no ano de 2019
- | 170 | **M.AP.16:** Edificado construído, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 171 | **M.AP.17:** Edificado demolido, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 172 | **M.AP.18:** Síntese do edificado, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 173 | **M.AP.19:** Síntese geral do edificado, em Aveleda, entre os anos 1983-2019
- | 174 | **M.AP.20:** Traçado viário existente, em Aveleda, no ano de 1983
- | 175 | **M.AP.21:** Traçado viário existente, em Aveleda, no ano de 2012
- | 176 | **M.AP.22:** Traçado viário construído, em Aveleda, entre os anos de 1983-2012
- | 177 | **M.AP.23:** Traçado viário demolido, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 178 | **M.AP.24:** Traçado viário permanente, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 179 | **M.AP.25:** Síntese do traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2012

- | 180 | **M.AP.26:** Traçado viário existente, em Aveleda, no ano de 2019
- | 181 | **M.AP.27:** Traçado viário construído, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 182 | **M.AP.28:** Traçado viário demolido, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 183 | **M.AP.29:** Síntese do traçado viário construído, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 184 | **M.AP.30:** Síntese geral do traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2019
- | 185 | **M.AP.31:** Edificado e traçado viário existentes, em Aveleda, no ano de 1983
- | 186 | **M.AP.32:** Edificado e traçado viário existentes, em Aveleda, no ano de 2012
- | 187 | **M.AP.33:** Edificado e traçado viário construídos, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 188 | **M.AP.34:** Edificado e traçado viário demolidos, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 189 | **M.AP.35:** Edificado e traçado viário permanentes, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 190 | **M.AP.36:** Síntese do edificado e traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
- | 191 | **M.AP.37:** Edificado e traçado viário existente, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 192 | **M.AP.38:** Edificado e traçado viário construído, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 193 | **M.AP.39:** Síntese do edificado e traçado viário, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
- | 194 | **M.AP.40:** Síntese geral do edificado e traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2019

APÊNDICE 01

ESTUDO SOBRE VILA DO CONDE

“(…)

Vila do Conde espraiada

Entre pinhais, rio e mar!

- Lembra-me Vila do Conde,

Mais nada posso lembrar.

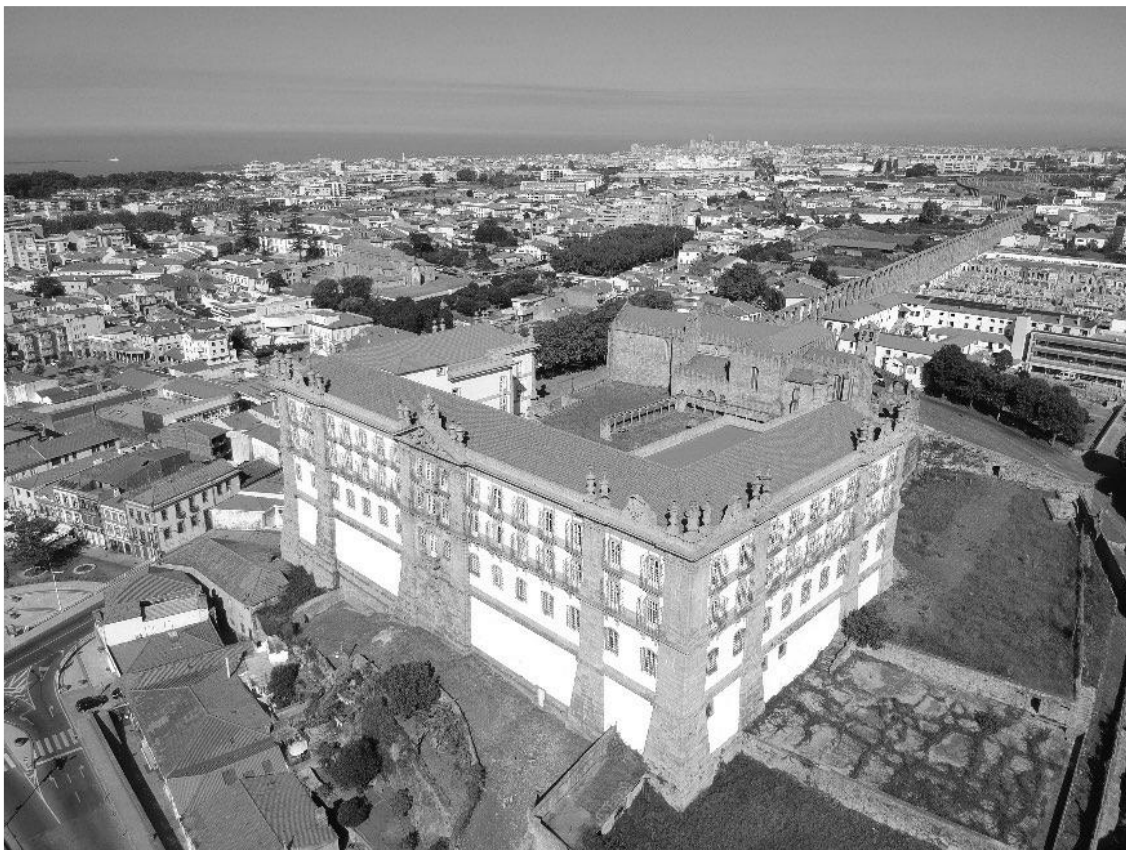
(…)”

José Régio em Poesia I (2001).

Vila do Conde (VDC) está localizada a norte de Portugal, no distrito do Porto, sendo privilegiada pelo Rio Ave e sua foz que desagua no Oceano Atlântico. Tal localização foi e é criteriosa para o desenvolvimento da cidade desde a proto-história. O solo fértil fez com que prevalecesse a sedentarização nesta zona, estrategicamente implementada, a norte do rio, onde o sol prevalece mais tempo. Para além da agricultura, o concelho se relaciona muito com o rio e o mar. São testemunho as ruas e estilo arquitetónico do edificado que, ambos, remetem (direta e indiretamente) a nomenclaturas relacionadas com o oceano.

Existem vários vestígios das antigas civilizações que, ao contruir os seus castros, escolheram estrategicamente a sua implantação. Uma dessas construções é o Castro “S.João”, localizado no centro histórico de VDC, onde hoje vemos contruído o Convento Santa Clara. Este castro é de carácter semelhante ao castro “Cale”, no Morro da Sé do Porto, como podemos verificar na comparação entre a Figura AP.01 e Figura AP.02.

Denota-se a preferência pela segurança e proteção fornecida pela topografia. Hoje em dia, é conhecido como um dos pontos mais característicos da cidade (explicado mais adiante).



F.AP.01: Castro S. João - Convento Santa Clara
Fonte: www.tveuropa.pt.



F.AP.02: Castro Cale – Sé do Porto
Fonte: www.idealistanews.pt.

O acesso principal a VDC, mesmo depois da construção da autoestrada A28, é feito pela estrada N13. Essa infraestrutura, de génese românica, foi determinante para o desenvolvimento da cidade, concretizando a ligação entre Porto, Braga e Galiza. Devido á existência do rio, a Ponte de Ave que o atravessa na secção mais curta, a sua zona é legível como a “porta da cidade”, como se pode verificar na Figura AP.03.



F.AP.03: Porta de entrada de Vila do Conde – Ponte de Ave

Fonte: www.portugal360.pt.

A partir daqui se avista o carácter típico de uma cidade ribeirinha portuguesa, tal como acontece no centro histórico do Porto: implantação de edificado que acompanha os desníveis do terreno, com as suas fachadas e tipologias semelhantes (lote estreito e comprido), confluindo numa coerência da imagem.

Da Ponte de Ave, representada na figura acima, pode-se avistar duas escalas distintas: a escala “megalómana” representada pelo poder e imponência do Convento Santa Clara (na cota mais alta de VDC) e a escala “humilde” das zonas residenciais, comerciais e mistas (na cota mais baixa de VDC, junto ao rio). No presente momento, o Convento Santa Clara encontra-se em obras de reabilitação e reconversão para um hotel de cinco estrelas.

A organização da cidade, hierárquica, já nos permite ler VDC, compreendendo a sua história e identidade.

De forma geral, o edificado tem uma cêrcea que varia entre 2 e 3 pisos (salvo raras exceções de edificações mais recentes), o que confere uma sensação de conforto visual.

O comércio no rés-do-chão e habitação nos pisos superiores é a morfologia de usos que se desenvolve, principalmente, em torno das vias mais movimentadas (principais). Esta tipologia permite assim dinâmicas e fluxos diferentes a várias horas do dia. Denota-se a não utilização do passeio para lá da sua função: a de passagem. Talvez porque as vias principais são bastante utilizadas pelos automóveis e sem esquecer que os passeios são monofuncionais por não terem dimensão suficiente que sustente outras utilizações (como por exemplo a extensão de atividades comerciais para o exterior e a integração de mobiliário urbano de apoio).

Determinou-se o limite definido pelo centro histórico de VDC para a apresentação dos principais equipamentos e espaços públicos. São de grande exemplo os seguintes: o Centro de Memória de VDC onde existe também o Arquivo Municipal, a Câmara Municipal (ou edifício Paços do Concelho), o Museu Casa José Régio, o Museu de Renda de Bilros, o Museu da Construção Naval, a Galeria Cinematográfica SOLAR, a Capela de S. Roque, Capela da Sra. da Agonia, Capela de Santo Amaro, Capela de S. Bento, Capela do Socorro, o antigo Convento do Carmo, a Igreja Matriz de Vila do Conde (ou S. João Baptista), a Igreja e Convento de S. Francisco, a Igreja e Convento de Santa Clara, os Arcos de Santa Clara, a Nau Quinhentista e outras esculturas inseridas no espaço público do centro histórico que devotam feitos marítimos antecedentes. É também de importante valor o Largo D. Afonso Sanches, a Praça da República, o Cais das Lavadeiras, a Praça José Régio, a Praça de S. João e o Mercado Municipal Eng. Duarte Pacheco.

Os equipamentos e espaços públicos escolhidos para melhor apresentar o concelho, foram os seguintes: o Mercado Municipal, a Igreja Matriz e Edifício Paços de Concelho, o Convento Santa Clara e a Praça José Régio.

Relativamente ao **Mercado Municipal Eng. Duarte Pacheco** (Figura AP.04), podemos constatar que a sua localização se deve, principalmente, ao facto de existir espaço livre no centro da cidade.



F.AP.04: Imagem aérea para o Mercado Municipal Eng. Duarte Pacheco
Fonte: Google Earth (adaptado).

Tal característica atrai compradores e vendedores. Para além disso, o antigo caminho de ferro e atual linha “B” do Metro do Porto, não fica muito longe da sua implantação. É também importante referir que este espaço público tem a sua implantação tangente com a Igreja Matriz de Vila do Conde e com o acesso principal da cidade - a N13.

Esta área está repartida em duas partes: uma parte pedonal, pavimentada com cimento e rodeada por edificado de um piso (conforto visual) de função comercial e, uma outra parte, com função de parque de estacionamento rodoviário. Tudo isto se altera todas as sextas-feiras, onde se dá a feira semanal de VDC. Esta dinâmica fornece à cidade fluxos económicos, de pessoas, transportes, etc. É certo que à sexta-feira é uma confusão com autocarros (por estarem cheios) e com os acessos (congestionamento). É interessante compreender que, devido a diferenças de cotas no terreno, no lado Oeste deste espaço, onde há um muro de pedra à vista, existe uma área residencial. Já na zona Este, onde não há um muro tão robusto, apenas uma divisória de espaços não muito relevante (pouco alta), onde se desenvolvem hotéis, restaurantes entre outros espaços comerciais e hoteleiros. É também notável que no lado Este o passeio é mais largo e por isso mesmo as pessoas utilizam mais essa área sendo a outra (Oeste) mais reservada. No entanto, em dias movimentados, como as Sextas-feiras, essa área residencial fica repleta com carros estacionados até nos passeios.

A **Igreja Matriz** (Figura AP.05) e o **Edifício Paços de Concelho** (Figura AP.06), geram espaço público em seu redor e no seu centro. Entre os dois existe um parque de estacionamento automóvel e em seu torno espaço dedicado aos pedestres com elementos de mobiliário urbano que incentivam a todo um ambiente histórico, e imponente: a igreja, a fonte, as árvores de grande porte, o pavimento lajeado e aparelhado simetricamente, a pedra à vista, os bancos em granito, escadas em granito...



F.AP.05: Perspetiva para a Igreja Matriz de Vila do Conde
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde

Tudo isto porque o carácter religioso imanado pela Igreja Matriz suscita história e poder, ao qual a Câmara Municipal quis se associar. Esta implantação é também fortalecida pela pré-existência do Pelourinho de VDC, acrescendo assim o carácter histórico do lugar. Ao aceder a esta zona, sente-se uma experiência do tipo “Uau!” pois ruas estreitas lideram até ao espaço público aberto rodeado por edificado onde está aquele monumento e a representação da história. As áreas circundantes a este espaço público são de função predominantemente habitacional nos pisos superiores e comercial nos pisos do rés-do-chão.



F.AP.06: Edifício Paços do Concelho
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde

As zonas mais movimentadas da cidade têm este efeito “repolarizador” no edificado. A Praça José Régio, surge de forma a organizar a malha urbana onde se insere. É um espaço único desde a sua génese. Onde antes existiam logradouros dos loteamentos circundantes, nasce uma praça (figura a cima representada). Contrariamente à génese da maioria dos espaços públicos, surgindo de espaços sobrantes, esta praça nasce no interior de um quarteirão contornado por edifícios. O seu nome é referente a uma das figuras mais emblemáticas da cidade e o seu carácter é diferente dos espaços públicos referidos anteriormente pois, é de construção mais recente (1984). Os edifícios que a circundam não são de carácter religioso (como no caso anteriormente mencionado: Paços do Concelho) ou estão associados a uma rua movimentada (como no caso primeiramente referido: Mercado Eng. Duarte Pacheco).

Em relação à **Praça José Régio** (Figura AP.07 e Figura AP.08), esta apenas pode ser acedida pedonalmente. Tem um efeito “wow” por ser produto dos vários logradouros de edifícios que a rodeiam. Todo este espaço é repleto de bancos, canteiros floridos, plantas, árvores, esculturas e movimento que guia os seus utilizadores pelas entranhas do edificado típico ribeirinho que, de forma aparente, esconde nas suas entranhas toda esta praça.



F.AP.07: Imagem aérea para a Praça José Régio
Fonte: Google Earth (adaptado)



F.AP.08: Praça José Régio
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde

Em seu redor, comércio e serviços se desenvolvem, ao nível do rés-do-chão (desde Indaqua, BPI, bares e restaurantes), em forma de galeria. Esta tipologia de edificado permite, em dias de chuva ou solarengos, conferir proteção às pessoas das intempéries e continuando a albergar as atividades no exterior. Aqui existem também casas de banho públicas, abertas 24h. Nos pisos superiores do edificado existe habitação e tal função confere ao espaço um sentido de proteção pois as pessoas que o usam sentem-se protegidas aquando observadas. Por isso mesmo é que este é um local de permanência, utilizado por pessoas de todas as idades. É também curioso o facto de ser possível admirar daqui o Convento Santa Clara, como se pode verificar na figura acima. Existe um parque de estacionamento rodoviário (subterrâneo) que dá acesso direto ao espaço e deste espaço há um acesso direto à galeria cinematográfica SOLAR que resolve a diferença de cotas entre as duas ruas. Observa-se no território o incentivo à exploração da cidade e comunicação com a mesma.



F.AP.09: Praça da República no século XIX

Fonte: www.viladoconde.com

Por último e não menos importante, a **Praça da República**, zona nobre da cidade onde o edificado é maravilhado por um geométrico jardim composto por calçada com vista para o rio Ave (Figura AP.09). Esta zona é como a “porta da cidade”. É de carácter semelhante ao Jardim da Praça do Império (Lisboa) onde a sua construção tem base em concretizar a

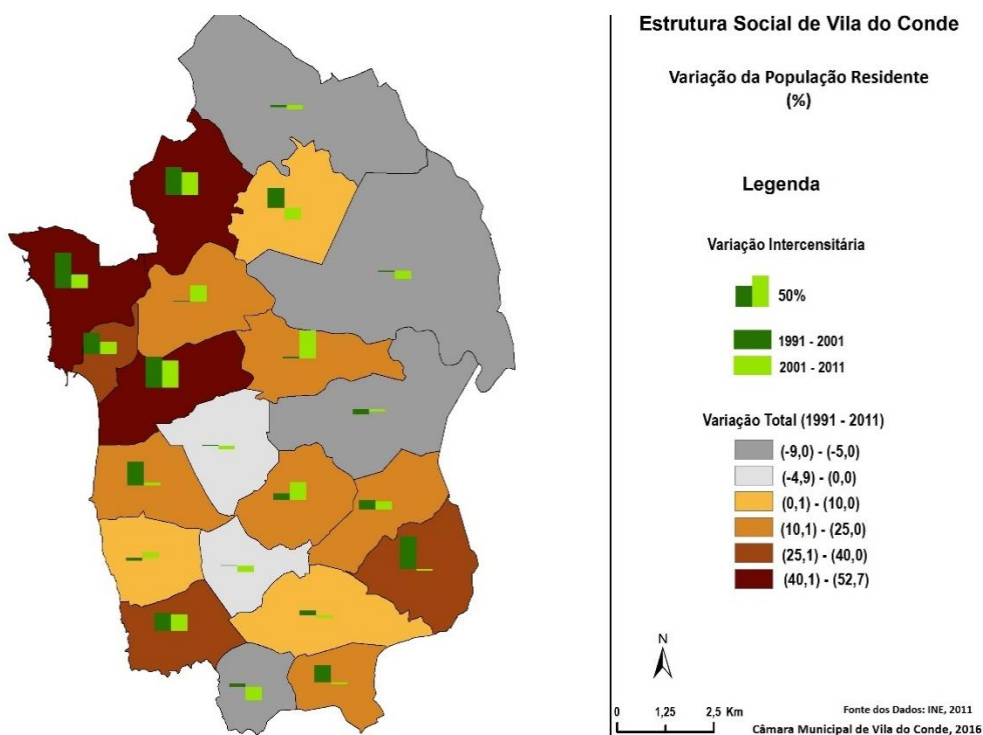
recepção de boas vindas aos visitantes da cidade com um belo jardim. Também conhecido como o terreiro, tem o edificado em seu redor com um carácter tipicamente ribeirinho. O comércio no rés-do-chão, de grande fluxo, se estende para o passeio e, mesmo tangente à via rodoviária de acesso, é bastante utilizado pelos clientes dos espaços comerciais. Este espaço confere uma continuidade desde a linha “B” do Metro do Porto (antigo caminho de ferro) até ao Forte S. João, passando pela antiga Seca do Bacalhau. Todos os eventos e momentos importantes acontecem aqui. Esta zona difere das anteriores pela sua relação com a paisagem. É observatório do monumento da cidade (Convento Sta. Clara) e miradouro da foz do rio Ave.

Em suma, conclui-se que os quatro espaços apresentados, são diferentes entre si, com identidade, carácter e motivos de génese próprios. No entanto, há algo que os une a todos: a forte ligação como equipamento monumental (Convento Santa Clara). Vila do Conde, município quinhentista, tem em si uma grande e duradoura ligação com a religião e a água.

APÊNDICE 02

ESTUDO DEMOGRÁFICO COMPLEMENTAR

Segundo o PEDU 2020 de Vila do Conde (2016:9), Aveleda, em conjunto outras freguesias³³, perderam população no período de 2001 a 2011. Tal como se pode verificar no Mapa AP.01, Aveleda conta com um decréscimo na sua população em cerca de -9,1%, sendo este resultado mais negativo em todo o concelho.



M.AP.01: Variação da População Residente em Vila do Conde (%)

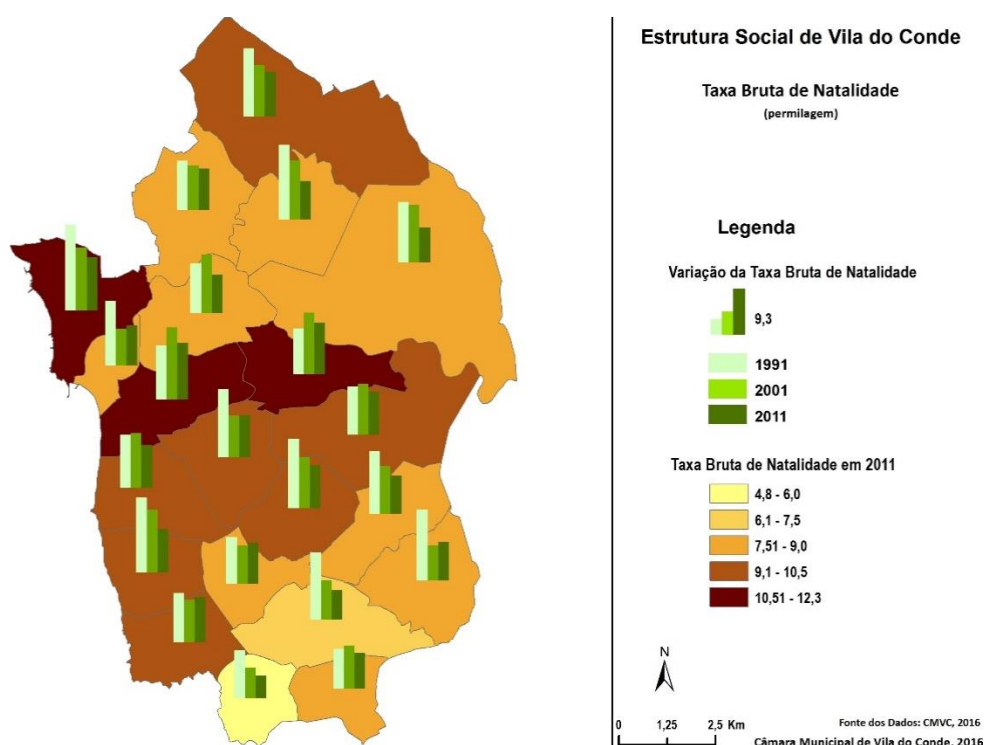
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

³³ As restantes freguesias que, em conjunto com Aveleda, perderam população são: União de Freguesias Bagunte, Ferreiró, Outeiro Maior e Parada, União de Freguesias Fornelo e Vairão, Modivas e Fajozes (PEDU Vila do Conde, 2016:9).

Natalidade

Em relação à natalidade na freguesia, esta quantifica a frequência dos nascimentos ocorridos no conjunto da população residente, num dado período de tempo. O indicador utilizado, para facilitar a sua utilização e quantificar a natalidade é a taxa bruta de natalidade (TBN), que relaciona o número de nados-vivos com a população medida, num dado período de tempo.

O valor da TBN, determinado pelo quociente entre o número de nascimentos verificado num determinado ano e a população residente no território em questão, no mesmo ano, verifica-se que, entre o período de 1991 e 2011, Aveleda apresenta o valor mais reduzido do concelho com 7,9‰ nascimentos por cada mil indivíduos. Em comparação com as restantes freguesias, onde Árvore conta com uma TBT de 13‰, a Junqueira 12,9‰ e Vila Chã 12‰ – ver Mapa AP.02.



M.AP.02: Taxa Bruta de Natalidade em Vila do Conde (permilagem)

Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

O valor da TBN, determinado pelo quociente entre o número de nascimentos verificado num determinado ano e a população residente no território em questão, no mesmo ano,

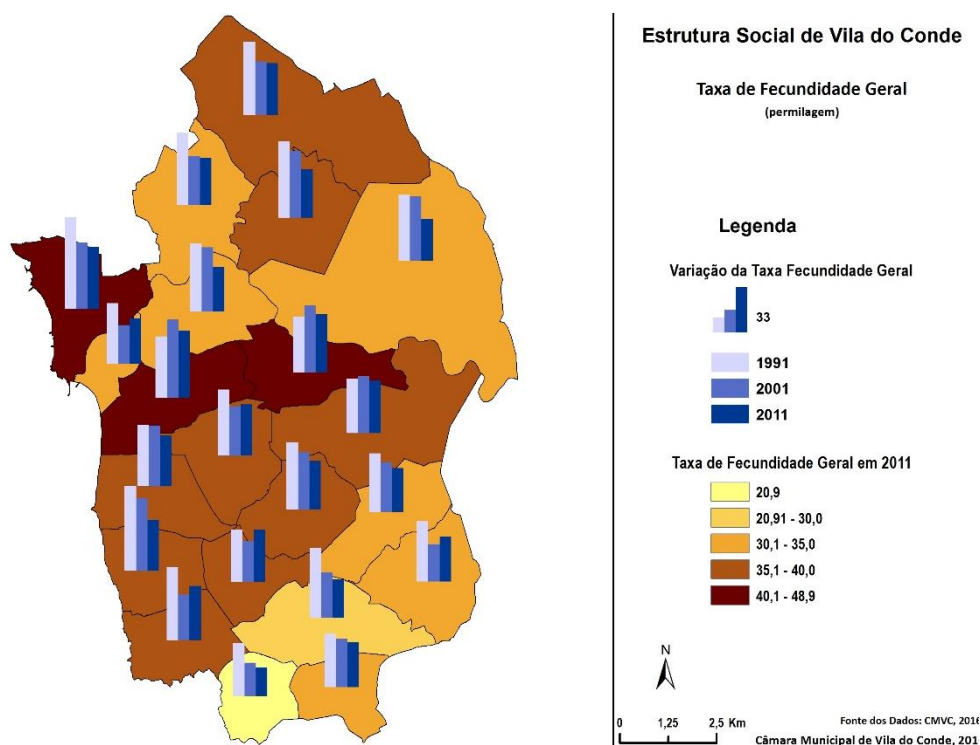
verifica-se que, entre o período de 1991 e 2011, Aveleda apresenta o valor mais reduzido do concelho com 7,9‰ nascimentos por cada mil indivíduos. Em comparação com as restantes freguesias, onde Árvore conta com uma TBT de 13‰, a Junqueira 12,9‰ e Vila Chã 12‰.

Fecundidade

Os dados referentes à fecundidade na freguesia, medem o número de nascimentos, no conjunto das mulheres em idade considerada fértil: entre os 15 e os 49 anos. Os indicadores utilizados para medir a fecundidade é a Taxa de Fecundidade Geral (TFG) e o Índice Sintético de Fecundidade (ISF), que relacionam o número de nascimentos num determinado período de tempo, com a população feminina com idade entre os 15 e os 49 anos.

É expectável que o valor ISF possa conhecer alguma permanência ou mesmo uma inversão da tendência nos próximos anos, quer para o concelho de Vila do Conde, quer para o País em geral, pois o declínio da fecundidade tem sido umas das características marcantes das dinâmicas demográficas, a partir da segunda metade do século passado, nos países europeus. No caso de Portugal, o declínio da fecundidade, ao longo das últimas 4 décadas, agudizou-se de tal modo, que a partir de 2012 passou a ser um dos países da União Europeia com menores taxas de fecundidade (Câmara Municipal de Vila do Conde).

Interessante comparar com o ano de 1991, onde cerca de metade das freguesias de Vila do Conde registaram valores da taxa de fecundidade superiores a 50‰ – ver Mapa AP.03.



M.AP.03: Taxa de Fecundidade em Vila do Conde (permilagem)

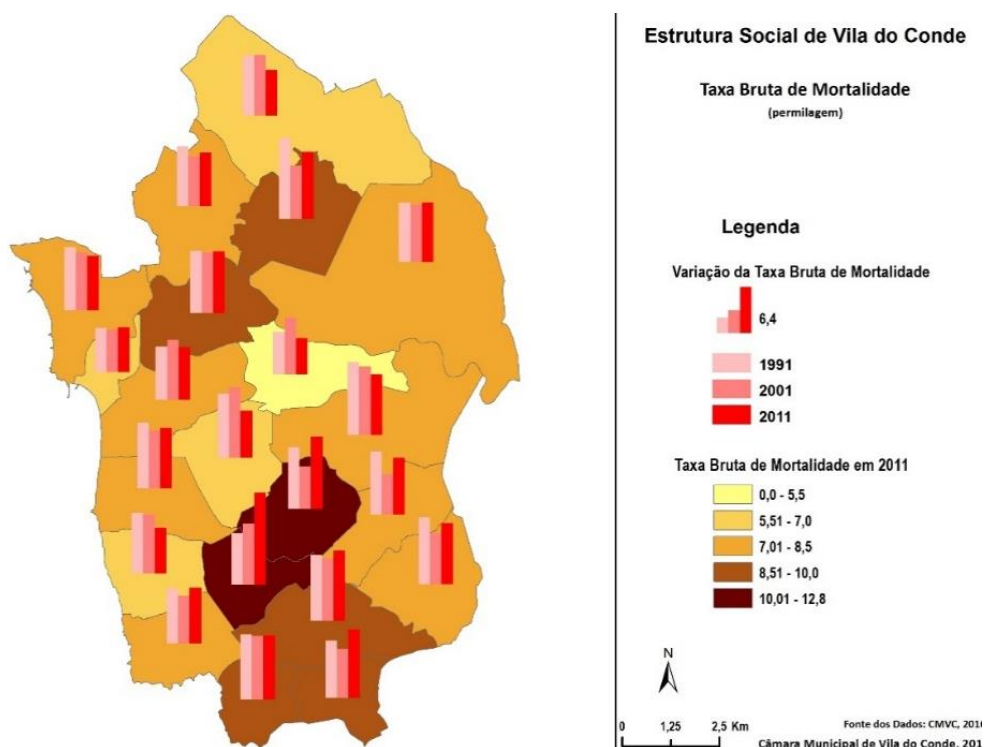
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

Os valores mais elevados da taxa de fecundidade geral parecem estar associados às freguesias em expansão demográfica, sobretudo aquelas que aumentaram a população pela componente migratória, geralmente famílias de idade jovem e dotadas de algum dinamismo social, como é de exemplo a freguesia de Árvore e Macieira da Maia.

Mortalidade

A principal característica da mortalidade, ao longo do século XX, tem sido o seu declínio, atingindo níveis nos países desenvolvido que vêm revelando alguma estabilidade, nas últimas duas décadas. É no modelo da mortalidade por idades que se encontra a explicação para o envelhecimento da população, no topo da pirâmide etária.

O processo utilizado para quantificar a mortalidade foi através da taxa bruta de mortalidade (TBM), que consiste em dividir o número de óbitos pela população média, num determinado período de tempo.



M.AP.04: Taxa Bruta de Mortalidade em Vila do Conde (permilagem)

Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

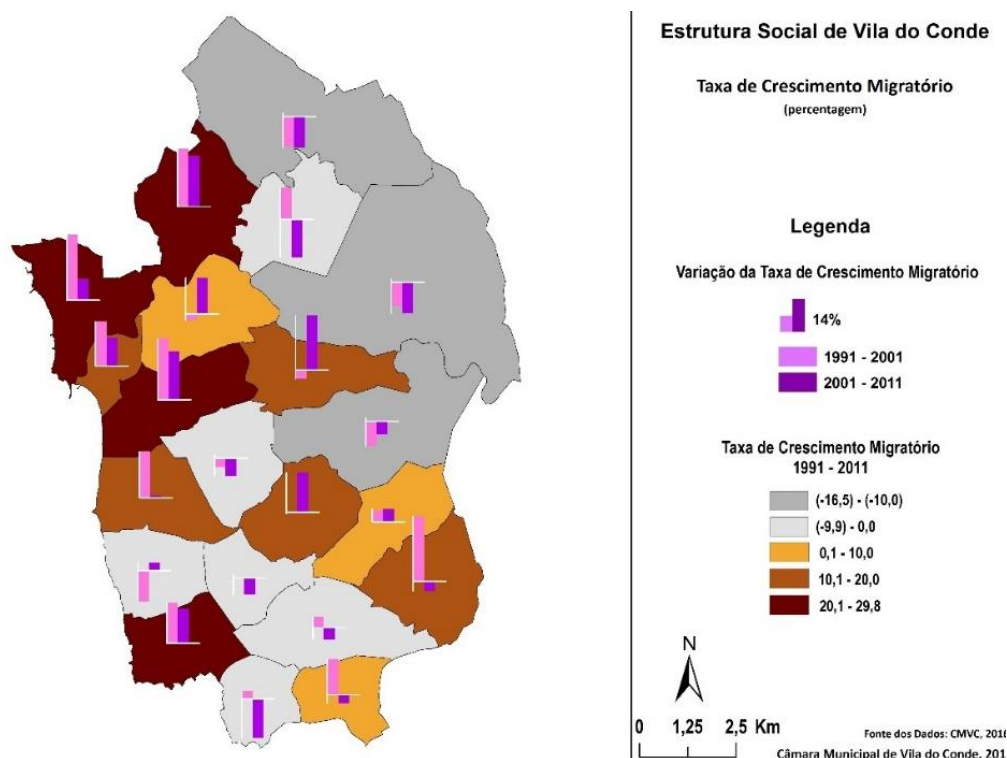
De acordo com a Mapa AP.04, Aveleda apresenta uma TBM, em 2011, com 8,5%. As freguesias onde foram registadas as TBM mais elevadas do concelho de Vila do Conde são: Modivas com um valor de 12,7% e Gião com 10,1%.

Movimentos Migratórios

O impacto que os movimentos migratórios geram nas populações de acolhimento, bem como nas populações de saída fazem-se sentir imediatamente no volume e na estrutura das respetivas populações, mas também a prazo, no comportamento dos modelos de fecundidade, da mortalidade e das famílias.

No caso do concelho de Vila do conde e da freguesia de Aveleda, o contributo das migrações tem-se revelado determinante na evolução demográfica, quer das dinâmicas quer das estruturas demográficas do território concelhio. Veja-se o exemplo da taxa de

crescimento migratório registada no concelho de Vila do Conde, igual a 12%, no período de 1991 até 2011. O saldo migratório contribuiu com cerca de 60% do crescimento efetivo da população residente, nesse mesmo período (Câmara Municipal de Vila do Conde).



M.AP.05: Taxa de Crescimento Migratório em Vila do Conde (percentagem)

Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

A importância da fixação da população estrangeira parece revelar-se cada vez mais importante para a dinâmica demográfica do concelho, à semelhança do que acontece com a generalidade do país. No entanto, de acordo com o Mapa AP.05, a freguesia de Aveleda depara-se com um balanço migratório negativo (-1%), sinal de falta de atratividade. A maior perda de população por esta via, acontece nas freguesias do interior, a norte do rio ave: União de freguesias de Rio Mau e Arcos (-16,5%) e a União de freguesias de Bagunte, Ferreiró, Outeiro Maior e Parada (-15,1%). Os ganhos de população, segundo a taxa de crescimento migratório no concelho, estão localizados nas freguesias do litoral, agregado à atratividade da paisagem marítima.

Pirâmide Etária

O grupo etário dos 15-24 anos, registou uma diminuição ainda mais significativa. A freguesia de Aveleda perdeu 98 efetivos, entre 2001 e 2011, correspondendo a uma redução de 42,4%. No concelho de Vila do Conde, o mesmo estrato da população foi reduzido em 19,5%. É devido à redução percentual das populações destes dois grupos etários, que ocorre o envelhecimento da população residente, na base da pirâmide etária. Este fenómeno que se verifica na freguesia de Aveleda, no concelho de Vila do Conde e, em níveis mais preocupantes, no País, vai continuar a acentuar-se. Apenas fluxos migratórios significativos de população jovem poderão mitigá-lo ou, mais dificilmente, contrariá-lo (Câmara Municipal de Vila do Conde).

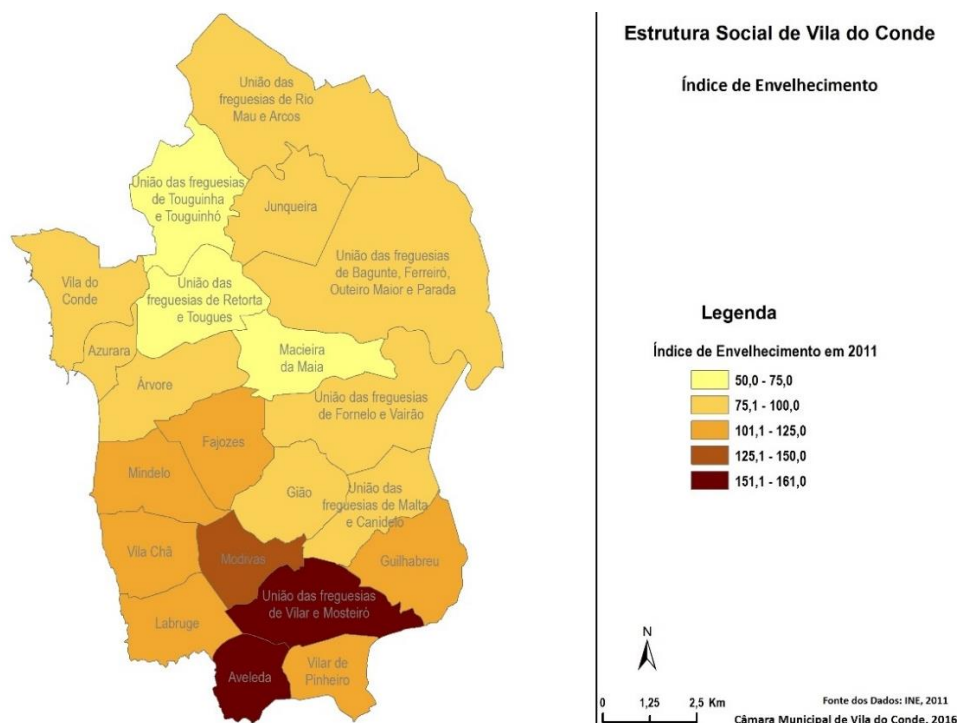
O grupo etário dos 25-64 anos que represente, grosso modo, a população potencialmente ativa, foi o grupo que teve menor redução (-6,4%), entre os anos 2001 e 2011, contrariamente ao que se verificou ao nível do concelho, com um aumento de 11,6%, no mesmo período de análise. A população deste grupo representava, em Aveleda, um peso de 55,3% em 2001, e 58,3% em 2011, contando com uma variação negativa, entre o mesmo período de tempo, de 6,4%. Comparativamente, o concelho, vislumbra valores mais positivos para o mesmo grupo, contando com uma variação positiva, entre 2001 e 2011, de 34,8%.

Os dois grupos etários anteriormente analisados, que no conjunto traduzem estatisticamente a população em idade ativa, totalizavam em Aveleda 1049 indivíduos em 2001 e 899 em 2011, uma redução de 150 indivíduos. Contrariamente ao que se verifica ao nível do concelho, onde existe uma variação positiva de 4757 indivíduos (11,6%), entre 2001 e 2011.

Índice de Envelhecimento

O padrão espacial do IE no concelho de Vila do Conde parecia penalizar mais as freguesias do sul do Concelho em 2011. Vilar do Pinheiro, Fajozes, Labruge, Mindelo, Guilhabreu e Vila Chã são freguesias que refletiam naquele ano um IE acima de 100, o

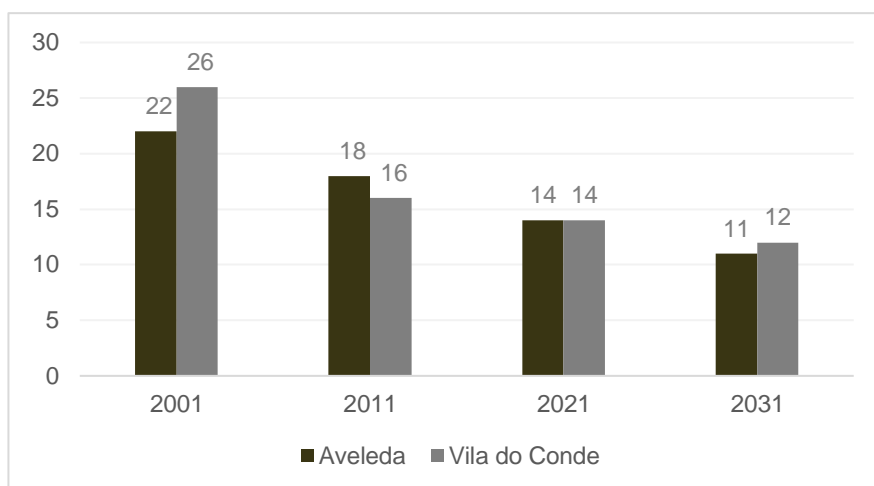
mesmo que afirmar que o número de pessoas com 65 ou mais anos era superior ao número de jovens - indivíduos com menos de 15 anos.



M.AP.06: Índice de envelhecimento em 2011.
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

Índice de dependência de jovens

O Índice de dependência dos jovens (IDJ), que relaciona o número de indivíduos com idade inferior a 15 anos, com a população em idade ativa (15-64 anos) conheceu uma forte redução entre 2001 e 2011, estando prevista uma nova redução na década seguinte, em 2021 (ver Gráfico AP.01). Esta evolução foi generalizada a todas as unidades de referência, refletindo a baixa da fecundidade que se vem verificando nas últimas décadas.



G.AP.01: Índice de dependência de jovens (%) em 2001, 2011, 2021 e 2031.

Fonte: INE, Censos de 2001 e 2011.

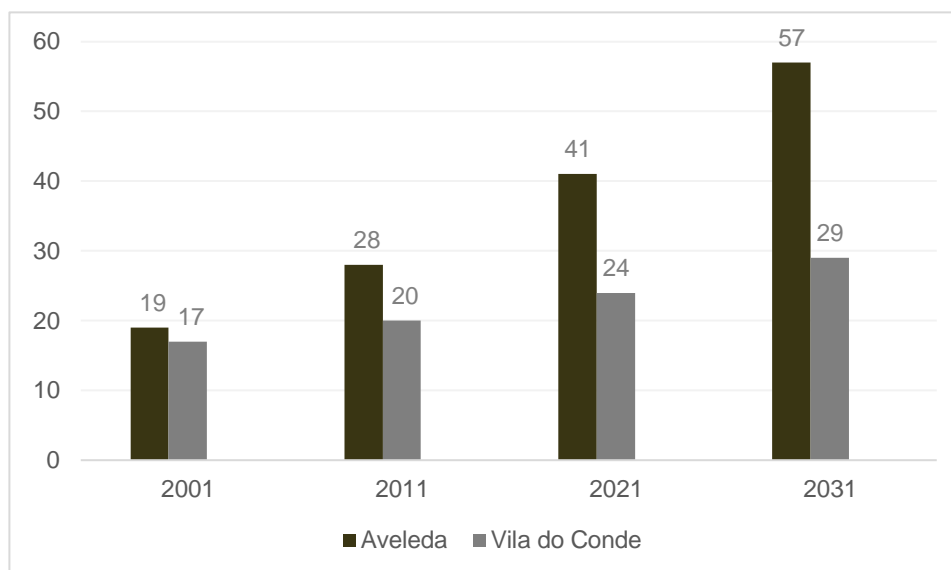
Em 2001, o IDJ em Aveleda registava cerca de 22 indivíduos em idade ativa (15-64 anos). Este índice, em 2011, tinha sido reduzido para cerca de 18 e em 2021, estima-se a existência de 14 indivíduos com menos de 15 anos, por cada 100 em idade ativa.

Comparativamente e de acordo com os últimos dois Censos, o concelho de Vila do Conde tem registado valores do IDJ aproximados aos da freguesia de Aveleda, sendo apenas superior no ano de 2001.

Apesar do índice de dependência de jovens, à semelhança do índice de dependência de idosos refletirem uma parte da população potencialmente dependente de um território, que como tal, representa encargos económicos para a população ativa, o IDJ traduz um valor que é considerado como esforço de investimento da sociedade, na medida que se trata de população que irá a prazo integrar a força de trabalho do território (Câmara Municipal de Vila do Conde).

Índice de dependência de idosos

O Índice de dependência dos idosos (IDI) relaciona o número de pessoas com 65 e mais anos com a população em idade ativa (15-64 anos). Em conjunto com o IDJ, este índice é utilizado sobretudo para medir os encargos potenciais que este grupo da população residente acarreta para a população ativa (ver Gráfico AP.02).



G.AP.02: Índice de dependência de idosos (%) em 2001, 2011, 2021 e 2031.
 Fonte: INE, Censos de 2001 e 2011.

Na população residente na freguesia de Aveleda, verifica-se uma relação de 19 pessoas com 65 e mais anos por cada 100 pessoas em idade ativa (15-64 anos) em 2001, relação que aumentou para os 28 em 2011, estimando-se que alcance os 57 idosos por cada 100 indivíduos em idade ativa em 2031.

Comparativamente, o concelho de Vila do Conde apresenta uma progressão deste índice menos penalizadora que na freguesia. Em 2011, o IDI em Portugal atingiu os 29 idosos por cada 100 pessoas potencialmente ativas, valor bastante semelhante ao que se verifica na freguesia (28 indivíduos por cada 100 potencialmente ativos).

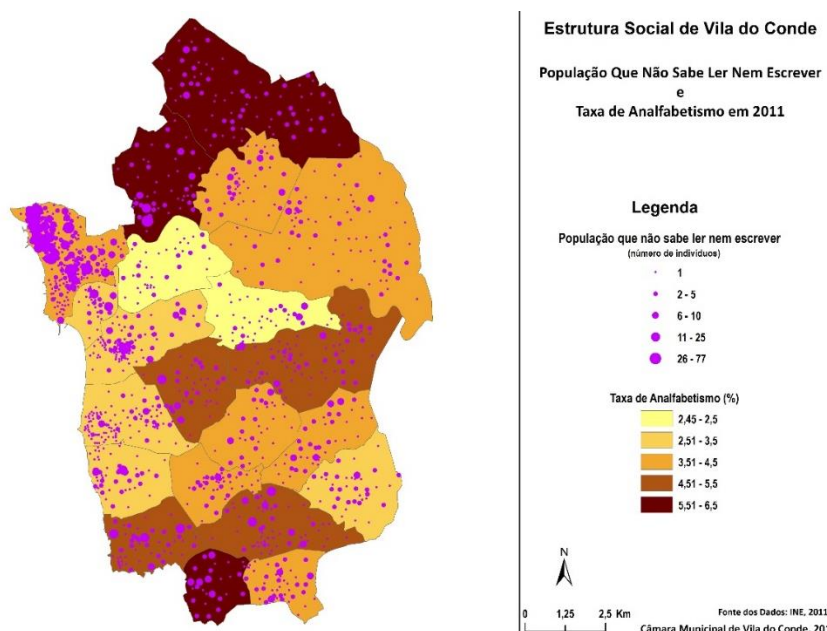
Níveis de Escolaridade

As demais opiniões e estudos apontam para a existência de uma correlação dos níveis de desenvolvimento dos territórios, com os níveis de escolaridade das respectivas populações. De igual modo, o mercado de trabalho mostra-se sensível ao nível de escolaridade dos recursos humanos aumentando as taxas de atividade e remunerações do trabalho e diminuindo as taxas de desemprego nos indivíduos com melhores qualificações

académicas. Todos estes fatores justificam uma análise atenta das qualificações académicas da população residente no concelho de Vila do Conde, bem como da sua evolução, nas últimas décadas.

A escolaridade constitui uma via incontornável para a aquisição de competências com vista ao mercado de trabalho, mas afirma-se também, como uma fonte de desenvolvimento humano, no exercício da ação racional dos indivíduos, quer pela remoção ou mitigação dos constrangimentos, com que as pessoas são confrontadas, ao longo das suas vidas, quer pelo aumento da liberdade que o desenvolvimento empresta à concretização das opções de cada um.

A Taxa de Analfabetismo quantifica a percentagem da população, com 10 ou mais anos, que não sabe ler nem escrever, no contexto da população que integra aquele extrato etário. O Mapa AP.07 evidencia a distribuição da população com 10 e mais anos que não sabe ler nem escrever³⁴, sobre a taxa de analfabetismo das respetivas freguesias, em 2011, no concelho de Vila do Conde.



M.AP.07: População que não sabe ler nem escrever e Taxa de Analfabetismo no concelho de Vila do Conde.

Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

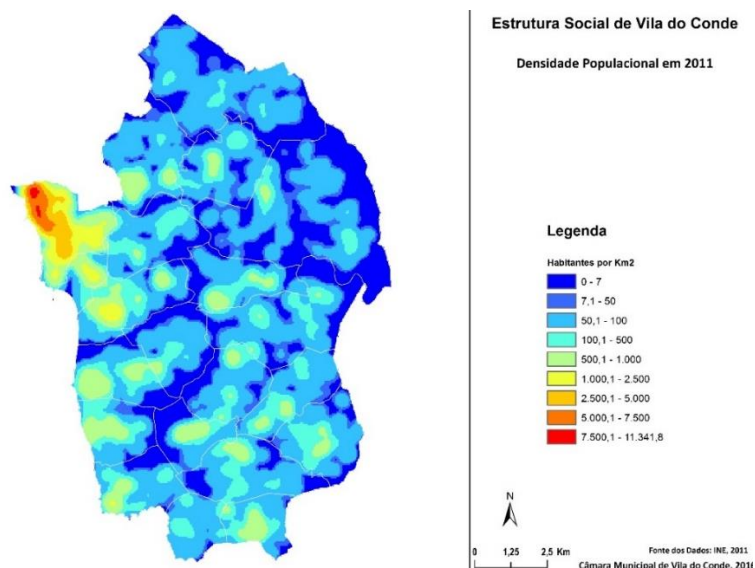
³⁴ A informação gráfica traduz a agregação dos indivíduos analfabetos, nas subsecções da BGRI – Base Geográfica de Referenciação da Informação, produzida pelo Instituto Nacional de Estatística.

Naquele momento censitário, a população que não sabia ler na freguesia de Aveleda, apresenta a taxa de analfabetismo (6,4%) mais elevada do concelho, seguindo-se a união de freguesias de Riu Mau e Arcos (5,6%), união de freguesias de Touguinha e Touguinhó (5,6%) e Fajozes (5,4%), todas com valores acima da média nacional (5.2%).

Em síntese poder-se-á inferir que o analfabetismo vem seguindo uma trajetória de regressão e que está intrinsecamente ligado aos grupos com idade mais avançada. O analfabetismo da população tenderá a diminuir com o processo de renovação da população residente. Quanto ao analfabetismo nos grupos mais jovens passará pelo combate ao insucesso escolar e abandono escolar precoce (Câmara Municipal de Vila do Conde).

Modelo do Povoamento (Vila do Conde)

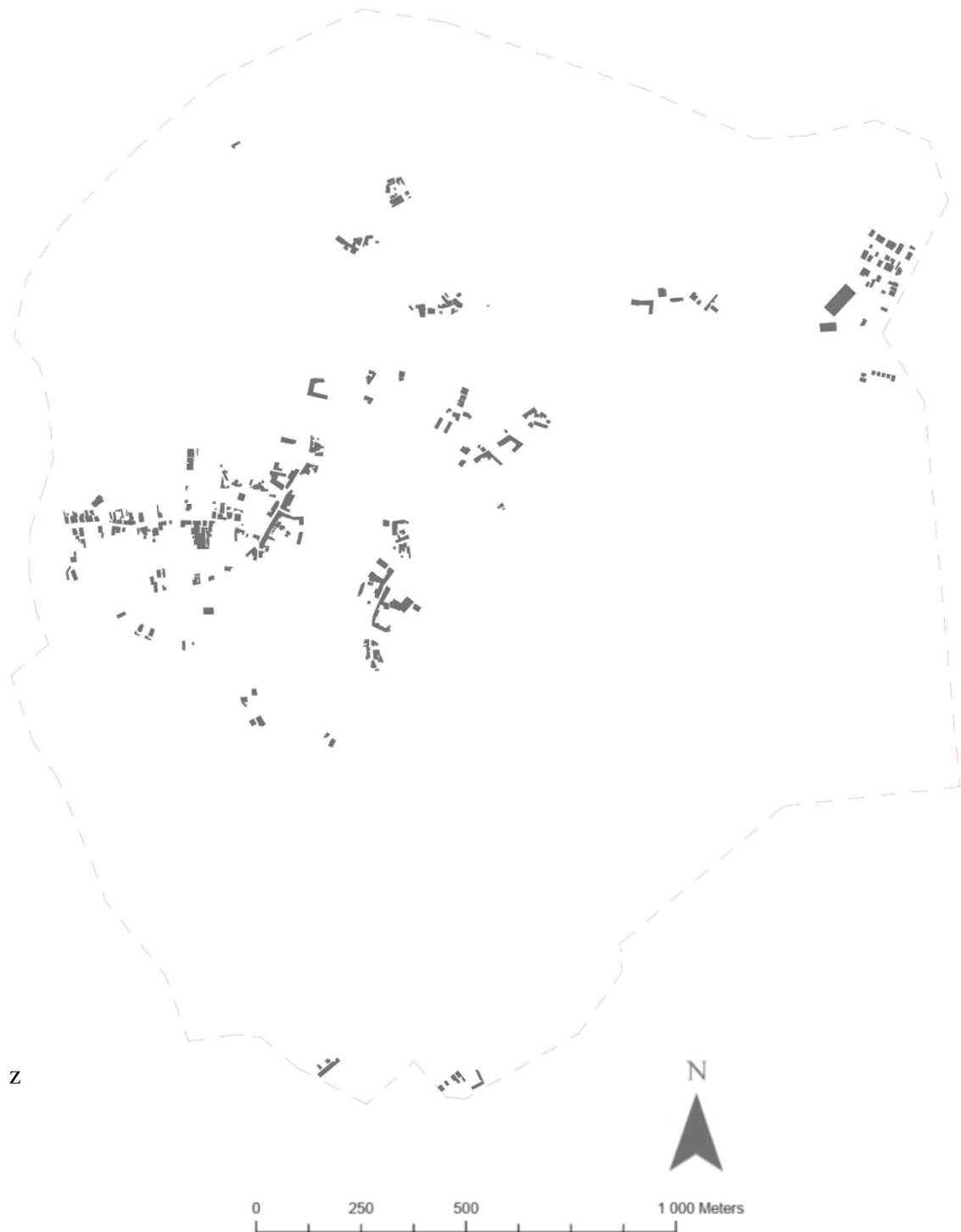
De acordo com o Mapa AP.08, verifica-se a presença das densidades mais elevadas junto ao núcleo da freguesia do concelho e zona das Caxinas, bem como a presença das densidades mais elevadas nas freguesias envolventes (Azurara e Árvore), que se posicionam como áreas de expansão da sede do concelho. É também demonstrada a preponderância das densidades acima de 1000 hab./Km², mas freguesias do litoral, relativamente às freguesias do interior.



M.AP.08: Densidade populacional do município de Vila do Conde, em 2011.
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

APÊNDICE 03

EVOLUÇÃO DO EDIFICADO



M.AP.09: Edificado existente, em Aveleda, no ano de 1983

Fonte: Elaboração própria



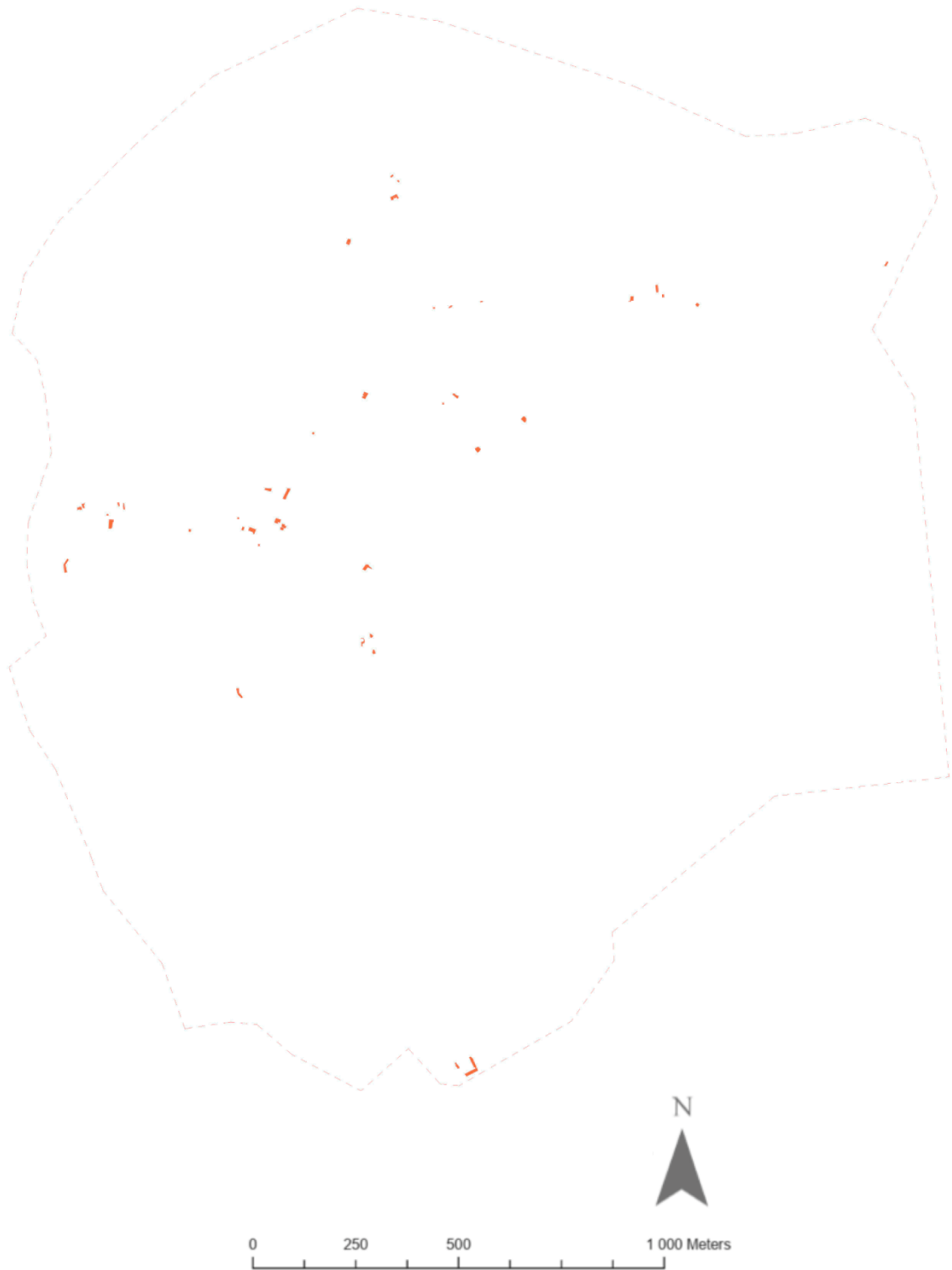
M.AP.10: Edificado existente, em Aveleda, no ano de 2012

Fonte: Elaboração própria

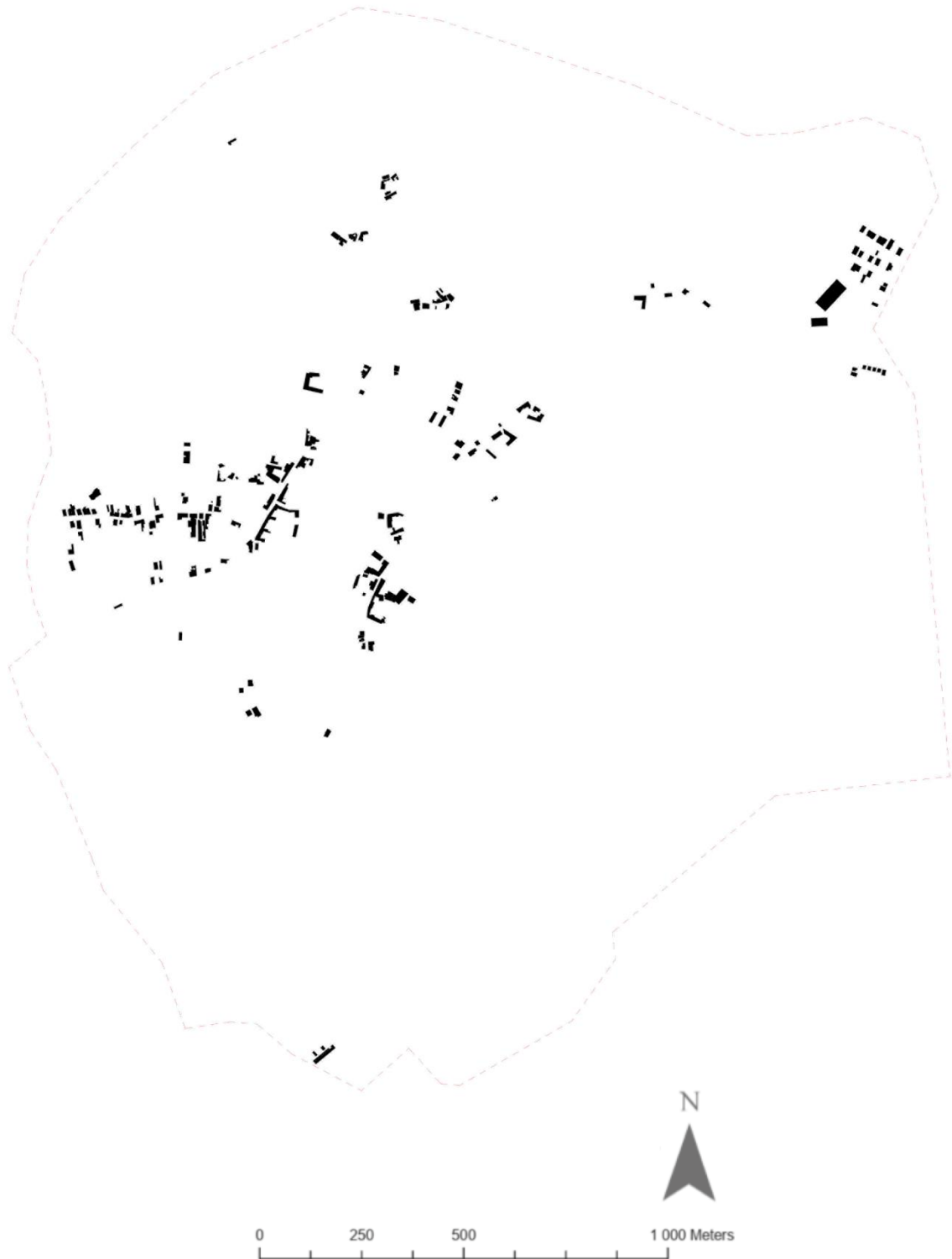


M.AP.11: Edificado construído, em Aveleda, entre os anos 1983-2012

Fonte: Elaboração própria



M.AP.12: Edificado demolido, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.13: Edificado permanente, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.14: Síntese do edificado, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.15: Edificado existente, em Aveleda, no ano de 2019

Fonte: Elaboração própria



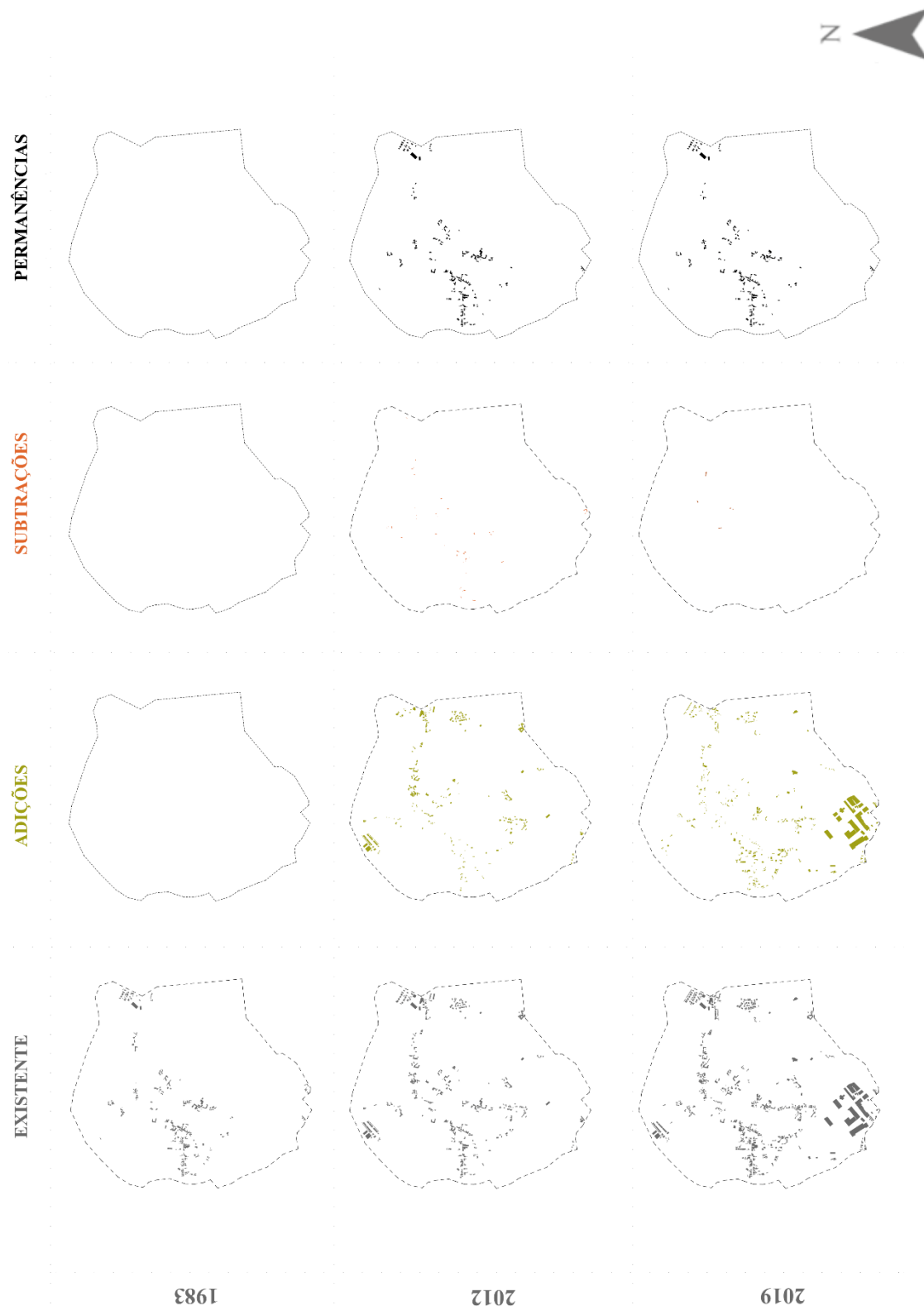
M.AP.16: Edificado construído, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
Fonte: Elaboração própria



M.AP.17: Edificado demolido, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
Fonte: Elaboração própria



M.A.P.18: Síntese do edificado, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
Fonte: Elaboração própria



M.AP.19: Síntese geral do edificado, em Aveleda, entre os anos 1983-2019

Fonte: Elaboração própria

APÊNDICE 04

EVOLUÇÃO DO TRAÇADO VIÁRIO



M.AP.20: Traçado viário existente, em Aveleda, no ano de 1983
Fonte: Elaboração própria



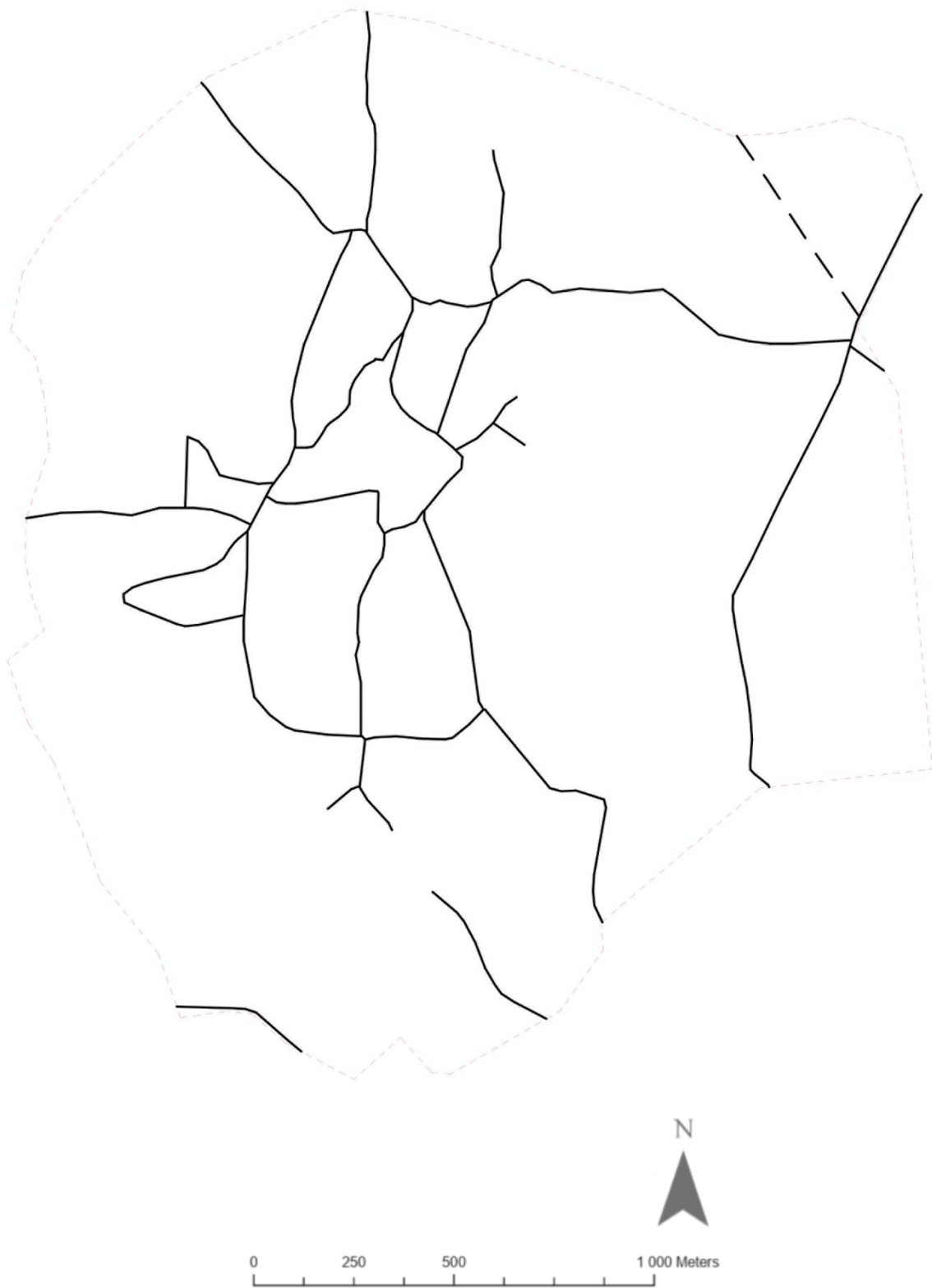
M.A.P.21: Traçado viário existente, em Aveleda, no ano de 2012
Fonte: Elaboração própria



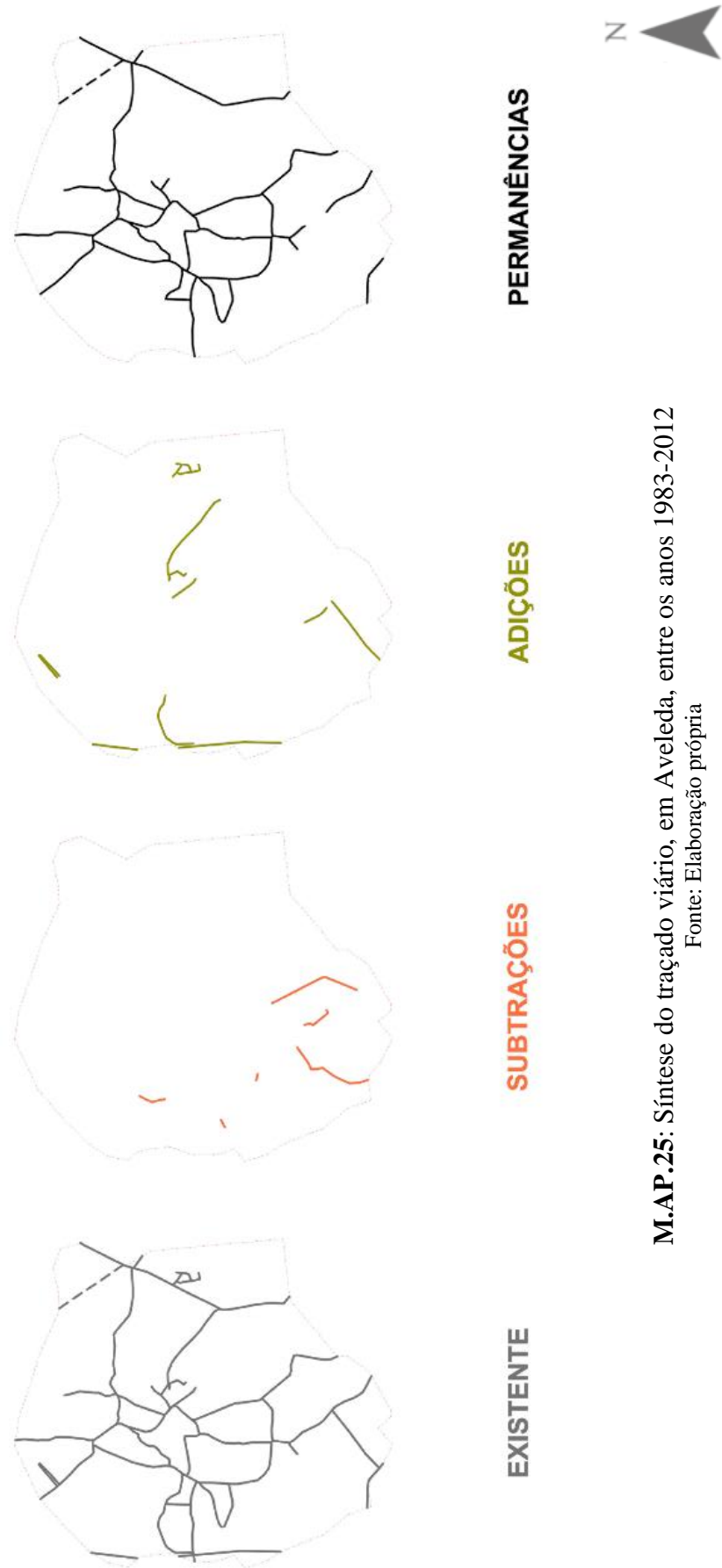
M.AP.22: Traçado viário construído, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.23: Traçado viário demolido, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



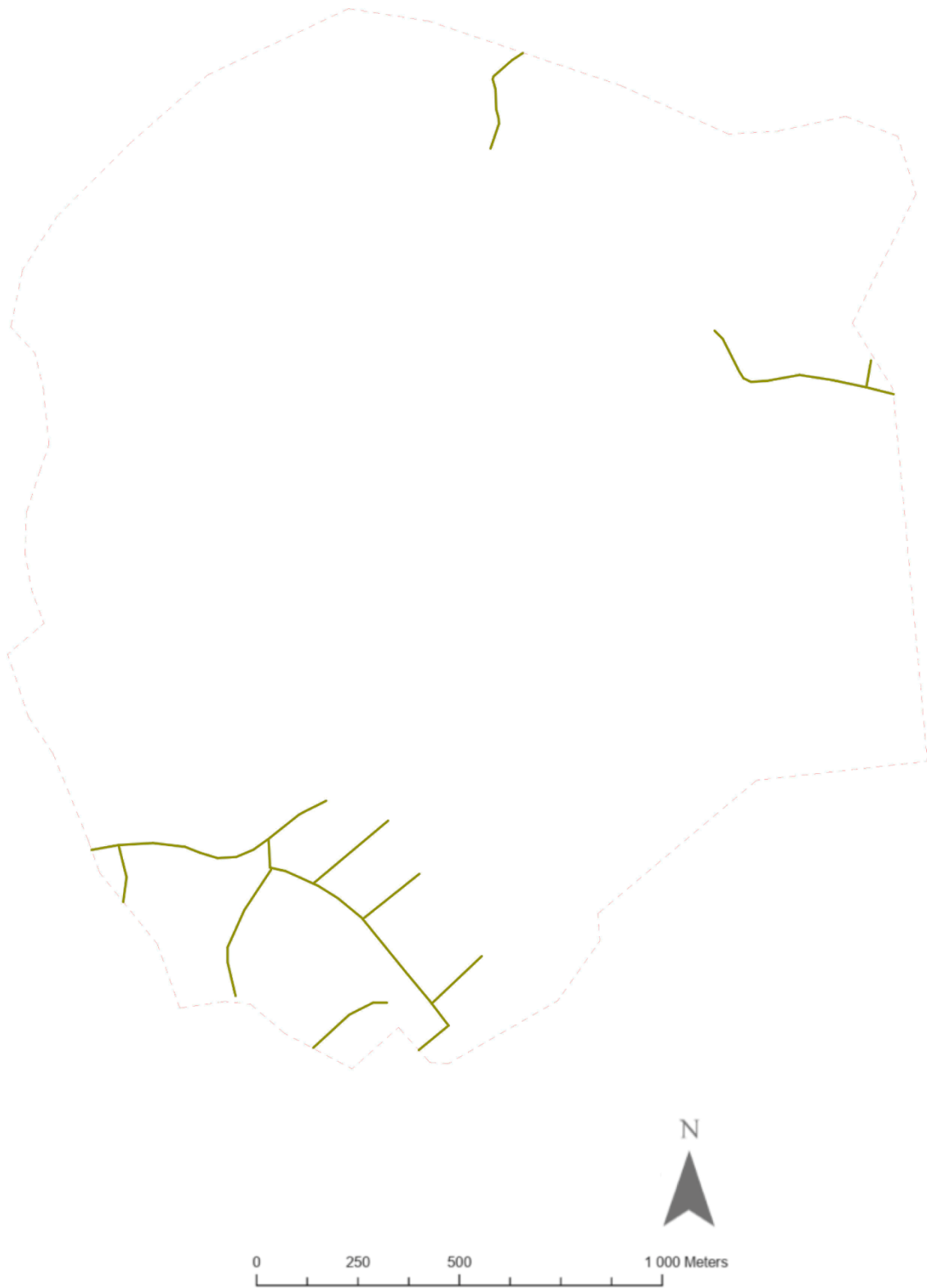
M.AP.24: Traçado viário permanente, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



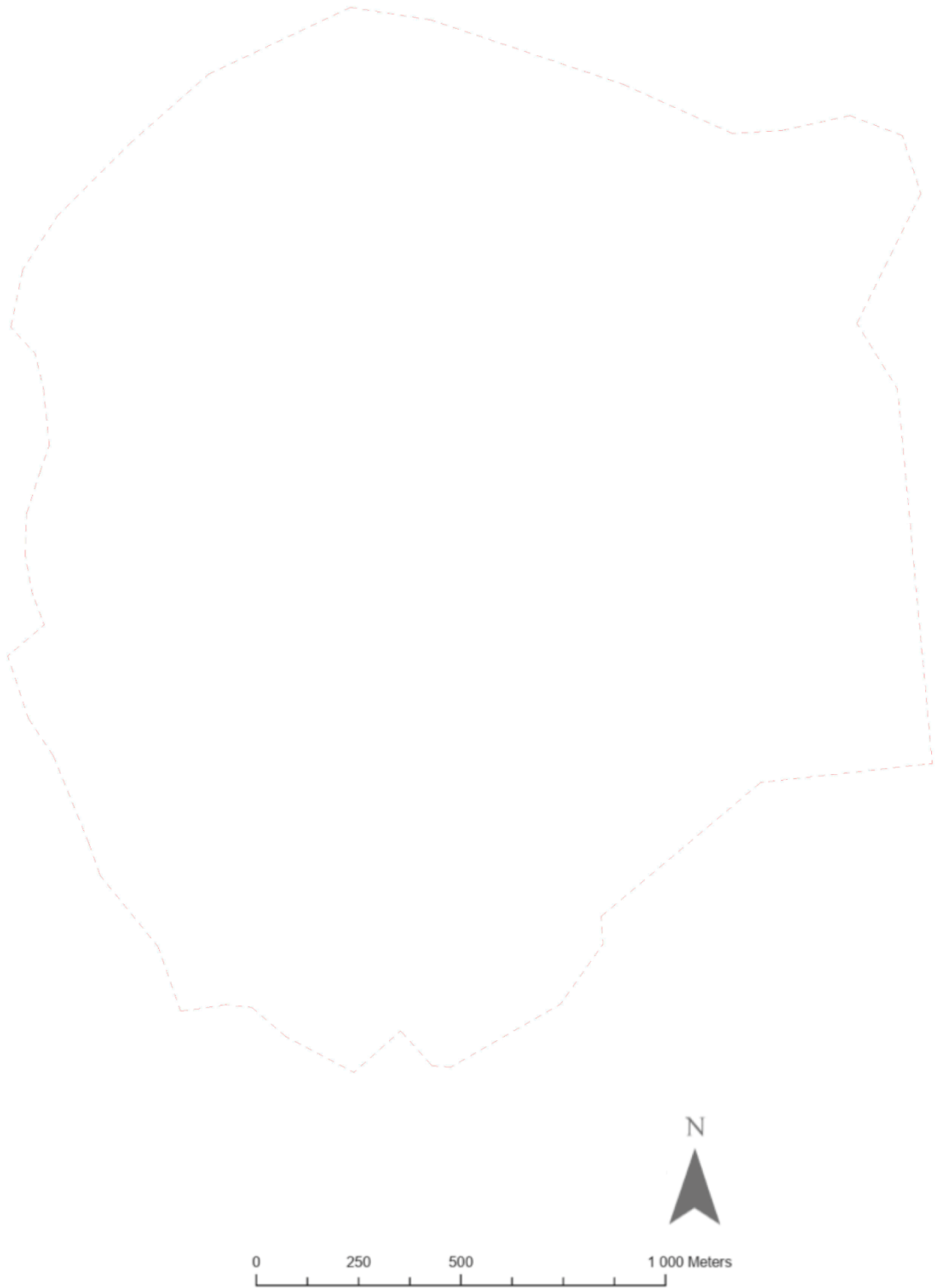
M.AP.25: Síntese do traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.26: Traçado viário existente, em Aveleda, no ano de 2019
Fonte: Elaboração própria



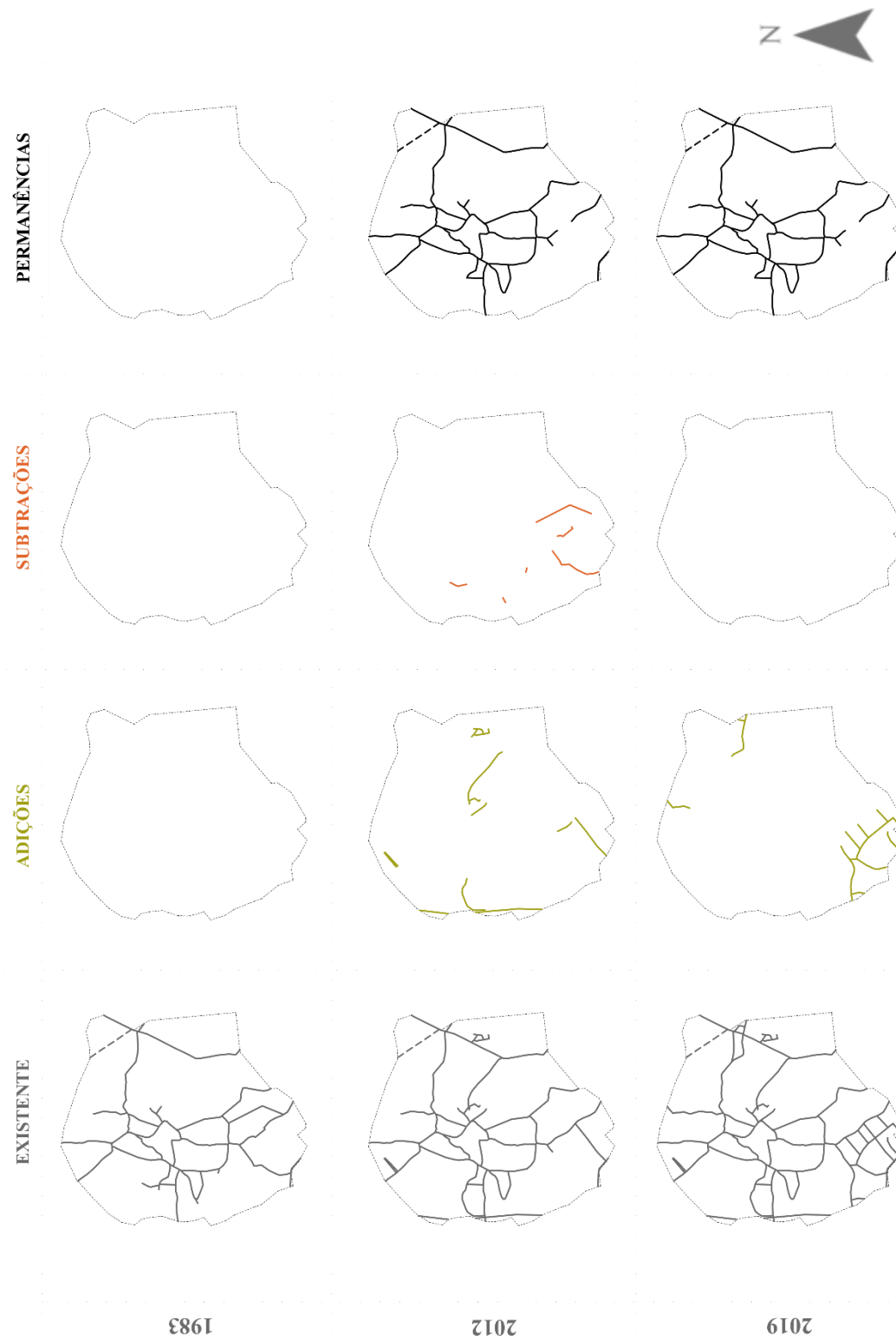
M.AP.27: Traçado viário construído, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
Fonte: Elaboração própria



M.AP.28: Traçado viário demolido, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
Fonte: Elaboração própria



M.AP.29: Síntese do traçado viário construído, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
Fonte: Elaboração própria

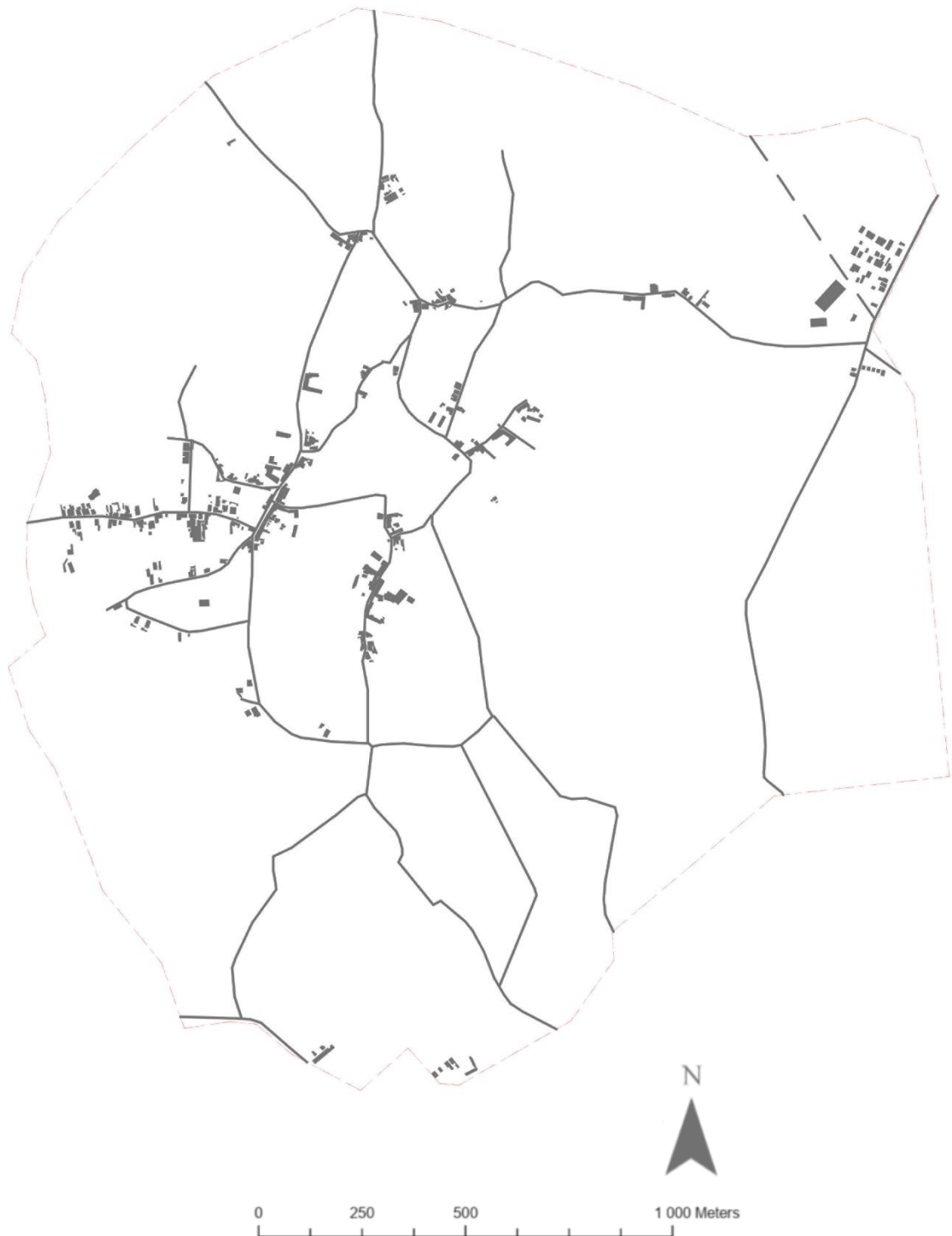


M.AP.30: Síntese geral do traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2019

Fonte: Elaboração própria

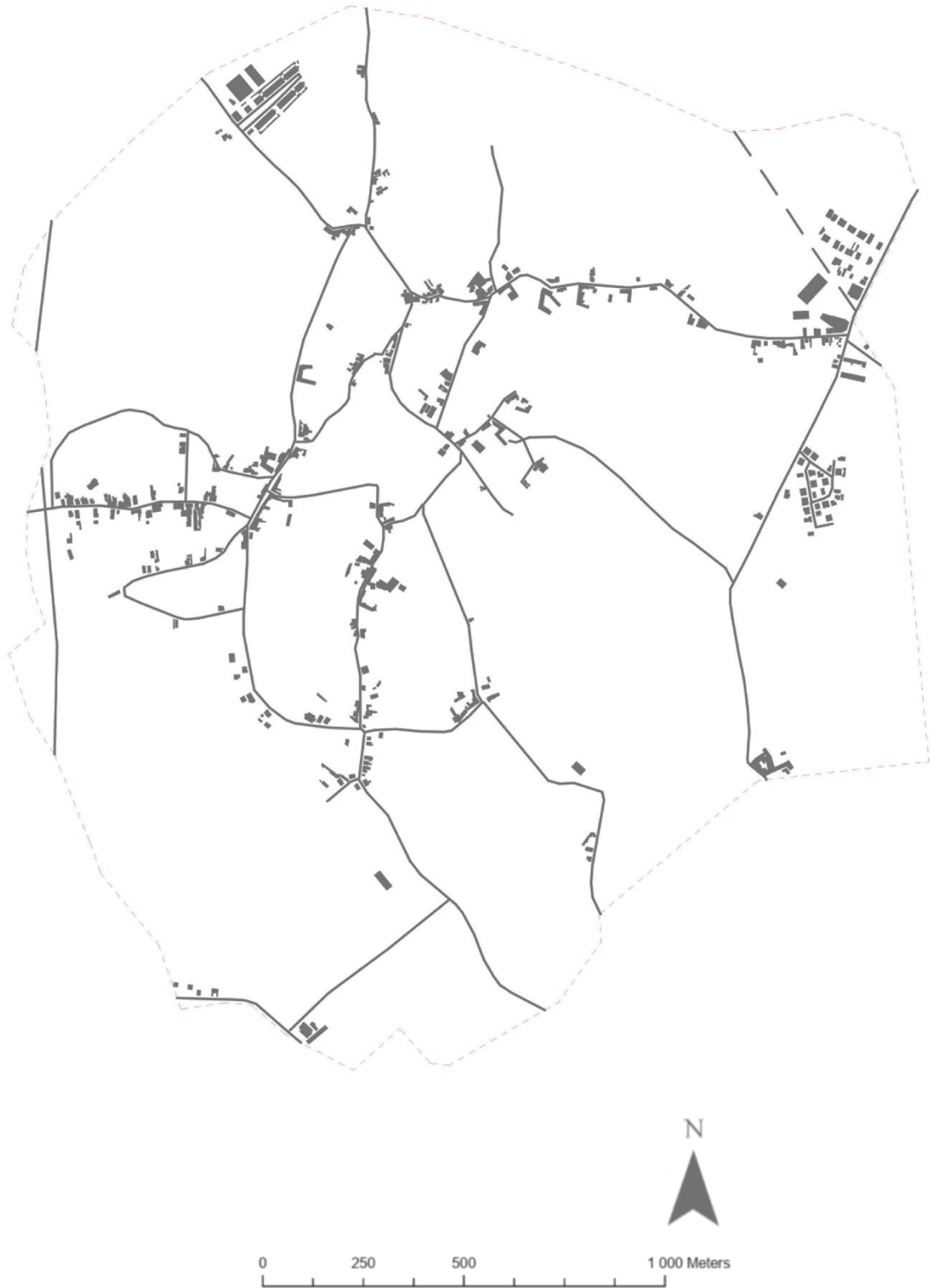
APÊNDICE 05

EVOLUÇÃO DO EDIFICADO E TRAÇADO VIÁRIO

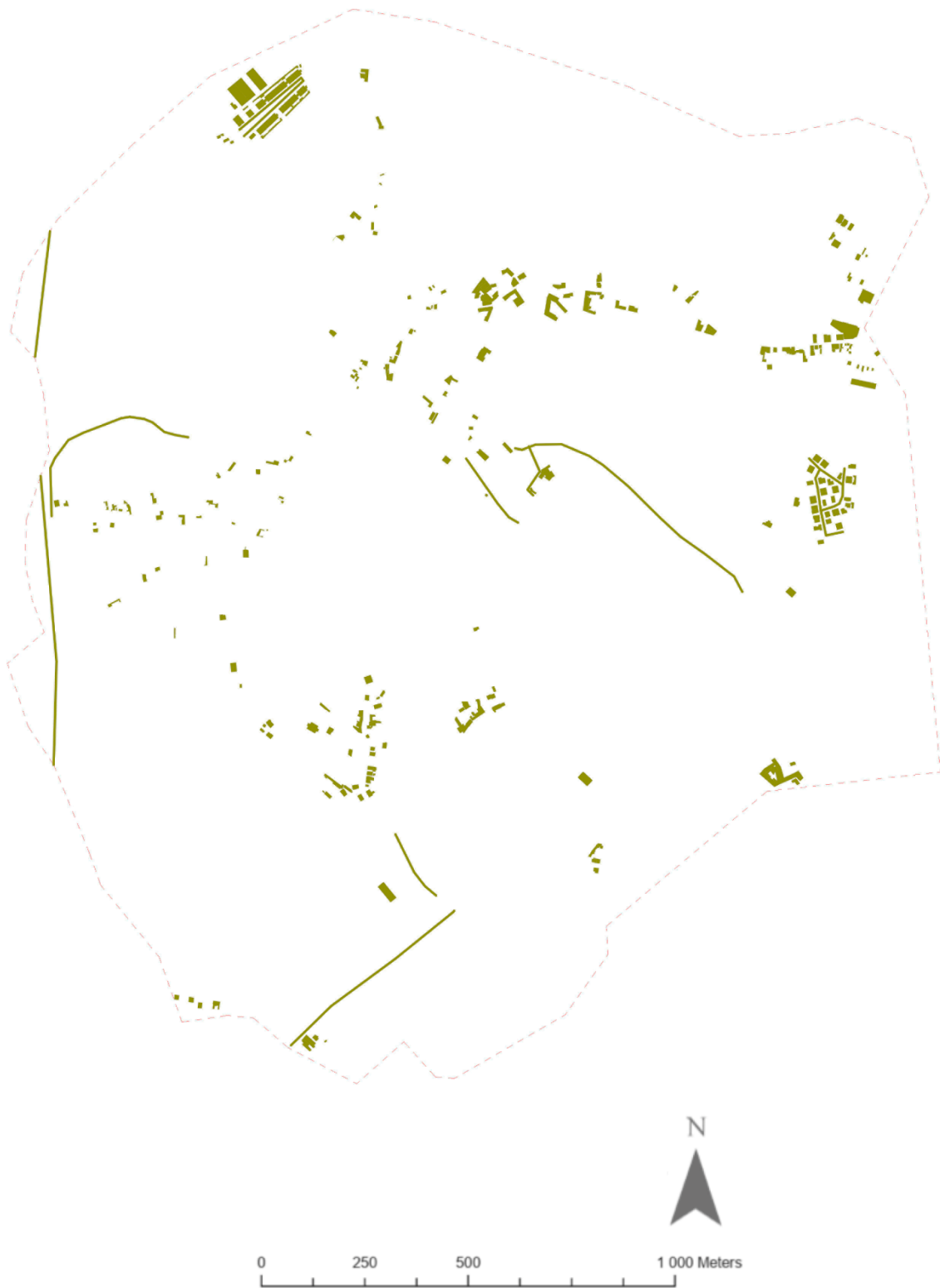


M.AP.31: Edificado e traçado viário existentes, em Aveleda, no ano de 1983

Fonte: Elaboração própria



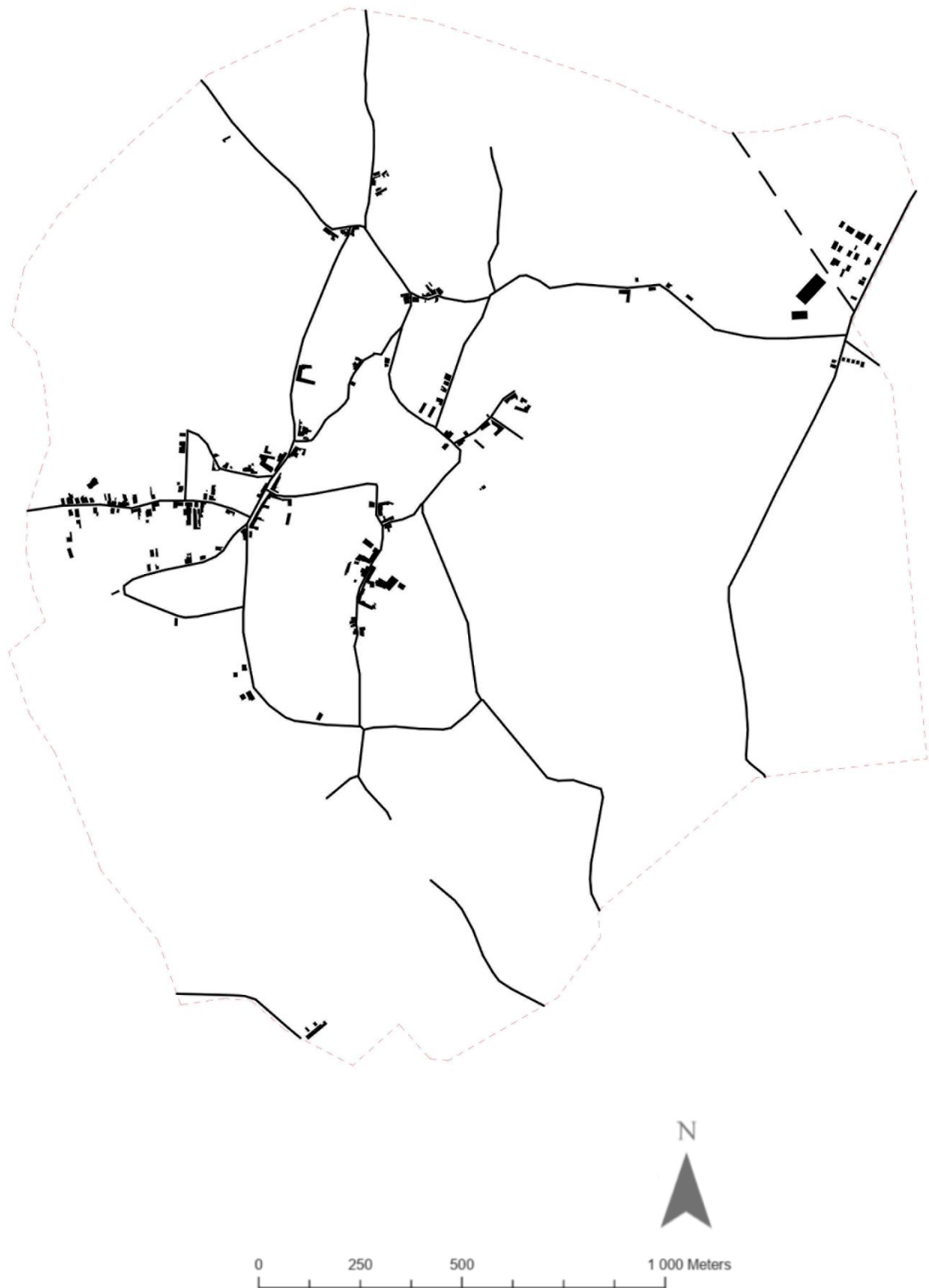
M.AP.32: Edificado e traçado viário existentes, em Aveleda, no ano de 2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.33: Edificado e traçado viário construídos, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



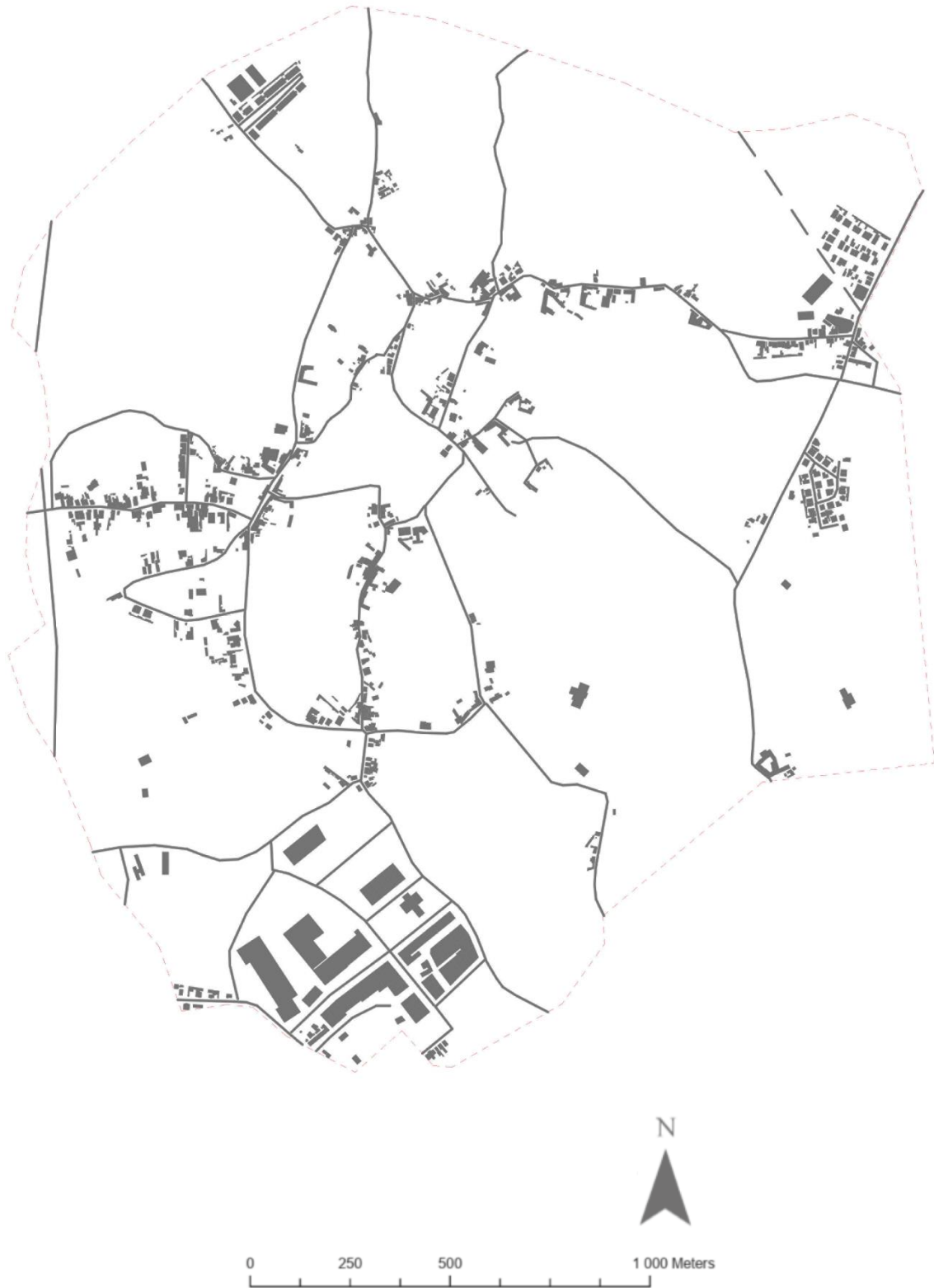
M.AP.34: Edificado e traçado viário demolidos, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.35: Edificado e traçado viário permanentes, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria



M.AP.36: Síntese do edificado e traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2012
Fonte: Elaboração própria

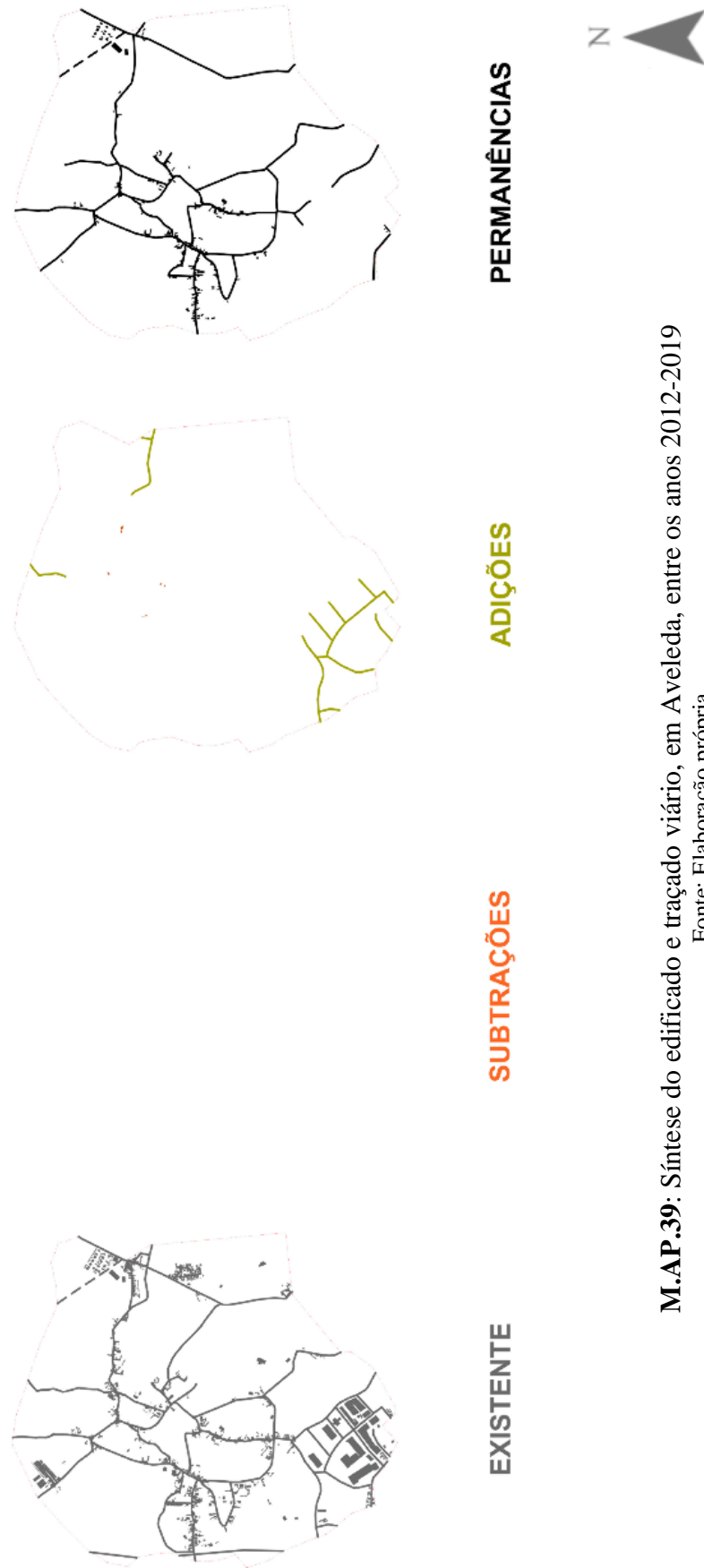


M.AP.37: Edificado e traçado viário existentes, em Aveleda, no ano de 2019
Fonte: Elaboração própria



M.AP.38: Edificado e traçado viário construídos, em Aveleda, entre os anos 2012-2019

Fonte: Elaboração própria



M.AP.39: Síntese do edificado e traçado viário, em Aveleda, entre os anos 2012-2019
Fonte: Elaboração própria



M.AP.40: Síntese geral do edificado e traçado viário, em Aveleda, entre os anos 1983-2019
Fonte: Elaboração própria

APÊNDICE 06

ENTREVISTA: PRESIDENTE DE JUNTA DE FREGUESIA ARMANDO SILVA

– Como começou a sua relação com Aveleda?

– *Sou nascido, criado e casado em Aveleda o que faz com que a minha relação com Aveleda seja de muitos anos. Mas concretamente comecei ligado mais à parte cultural na Associação da nossa terra Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (ARCA), quando tinha cerca de 17 anos, entrando nos corpos sociais da mesma até ao ano de 2017, passando por todos os órgãos dessa Associação, participando ativamente em muitas das suas atividades: folclore, teatro, desenvolvimento de exposições de artesanato e fotografia, entre outras. A minha relação como autarca remonta há cerca de 20 anos atrás, com a minha entrada para o Partido Socialista que culmina com entrada na Assembleia de Freguesia como Secretário da Assembleia, mais tarde Presidente da Assembleia de Freguesia e agora no primeiro mandato como Presidente de Junta da Freguesia de Aveleda.*

– Que apreciação faz ao seu mandato?

– *Tem sido um mandato, na minha opinião, muito positivo graças à equipa que em acompanha. Uma equipa muito competente, dedica e humilde, indo ao encontro das pessoas, procurando resolver na medida do possível os seus problemas, servindo da melhor maneira que sabemos e podemos, tentando diminuir assimetrias e criando outro tipo de condições.*

– Realizaram-se algumas obras neste mandato?

– *De facto, como dissemos em 2017, podemos sempre fazer mais e melhor, com equipas competentes e dedicadas, assim, neste mandato, já efetuamos o alargamento e repavimentação da Rua do Rio, com drenagem pluviais, juntamente com a Câmara municipal encetamos o alargamento e repavimentação de parte da Rua da Venda da Velha, com passeio pedonal. Uma obra ainda não concluída, mas que já se sente o*

enorme melhoramento estrutural na ligação com a freguesia de Labruge. Realizamos melhoramentos significativos nas placas toponímicas da freguesia, aumentos e reforçamos novos pontos de luz, procedemos continuamente a melhoramentos da rede viária, e pequenos arranjos na escola. Num projeto concelhio de desenvolvimento desportivo Municipal, foi instalado e inaugurado o relvado sintético de futebol de 11, e efetuamos a compra de uma carrinha de 9 lugares para dar continuidade ao transporte, no perímetro da nossa freguesia, de crianças para a nossa escola.

– Quais outras obras considera terem sido importantes para aumentar a atratividade de Aveleda?

– A construção da sede da ARCA. Obra em freguesias do concelho só existe nesta dimensão e perspetiva em Aveleda que nos eleva para outro tipo de patamares culturais; O parque desportivo de Aveleda, com diversas valências como futebol de 7, ténis e futebol de 11, a qual faz um desenvolvimento desportivos de grande qualidade; A construção as urbanizações, principalmente a Urbanização do Carregal ,a custos controlados, o que permitiu a muitos jovens trabalhadores poder construir a sua habitação; E ainda o nosso Salão Paroquial que nos permite efetuar diversas atividades ligadas mais à Igreja.

– Existe em vista algum projeto importante para a população de Aveleda?

– Temos uma visão de desenvolvimento e atratividade para Aveleda a médio prazo, dado os baixos orçamentos que nos são disponibilizados. No entanto, é nossa prioridade, neste momento, aumentarmos a segurança na nossa freguesia pois como pórtico instalado na A28, a nossa freguesia aumentou substancialmente o trânsito, quer ligeiro quer pesado, o que nos tem causado para além de muitos estragos nas vias. Aumenta a insegurança das pessoas e por isso pretendemos colocar barreiras físicas e mais reforço de sinalização em toda a freguesia. Continuar a criar condições nas vias para que possamos ter mais e melhores transportes públicos, melhorar os nossos parques infantis e criar um caminho pedonal ao longo do nosso rio de moinhos, culminando com um espaço verde que possa trazer uma centralidade: Aveleda é melhor qualidade de Vida.

- Qual o foco da Junta de Freguesia, agora?

- *Concluir o alargamento e repavimentação da Rua da Venda da Velha, aumentar e criar infraestruturas de segurança rodoviária na freguesia, corrigir situações de drenagem de águas pluviais em alguns pontos da freguesia, efetuar melhoramentos na infraestrutura do parque desportivo que serve de sede ao Aveleda Futebol Clube.*

- O que pensa sobre aumentar a atratividade de Aveleda?

- *Penso ser um processo importante para a freguesia, pois irá permitir desenvolvimento e certamente fixação de população jovem que trará, com certeza, outras ideias e formas de podermos fazer mais e melhor em prol do bem-estar dos Aveledenses.*

- Na sua opinião, como poderá aumentar a atratividade de Aveleda?

- *Penso que, como disse anteriormente, criarmos melhores infraestruturas quer na rede viária (melhores acessibilidades) quer na habitação e ao nível de espaços de lazer, podemos dinamizar os Aveledenses para a realização e participação em eventos culturais e outros que elevem a qualidade de vida e o prazer de viver em Aveleda. Mas reforço, sem dúvida, a criação de habitação para este salto que queremos e temos de dar. Aveleda teve, em tempos idos, cerca de 30 moinhos de rio. Ainda se encontram vestígios de alguns que embora sendo particulares poderiam ser também uma forma de criar mais atratividade com a sua história.*

- Quais são as áreas mais problemáticas da freguesia? Porquê?

- *Neste momento as áreas mais problemáticas são de facto a rede viária face ao enorme aumento de trânsito e a falta de oferta de habitação para a fixação da população mais jovem. Isto porque, o meu entender, o Município, ao longo dos anos, não olhou verdadeiramente para estas situações. As assimetrias entre Vila do Conde e as freguesias são enormes. Não se efetuou um plano de desenvolvimento harmonioso no concelho o que, nas freguesias mais periféricas, essas diferenças sejam muito mais acentuadas.*

– Que inconvenientes para a freguesia representa a proximidade ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro?

– *O principal problema direto é o ruído que afeta muita da população da freguesia, juntando ainda a poluição e o condicionamento de construção face à proximidade do aeroporto. Parece pouco mas afeta o desenvolvimento da freguesia.*

– O aeroporto afeta a atratividade de forma negativa ou positiva?

– *Na minha opinião diria 60% negativa e 40%positiva. Isto porque embora nos cause os problemas que anteriormente coloquei, também podemos e devemos desenvolver ações que permita tirar partida de forma positiva desta situação, dou-lhe um exemplo que de Aveleda consegue ver toda extensão da pista do aeroporto que de noite já atrai pessoas as visitar esses locais e quem sabe mais tarde potenciar como diz outro polo de atratividade para a freguesia.*

– Na sua opinião, seria um contributo positivo, fazer uma ligação entre Aveleda e as estações de metro mais próximas?

– *Essa é uma questão que temos debatido com o Município de forma a conseguirmos transportes que efetuassem essas ligações. Em minha opinião, terá futuramente e forçosamente que existir este tipo de ligações, até porque no momento os transportes públicos em Aveleda são manifestamente poucos o que, com uma população muito envelhecida, causa transtornos ao dia-a-dia das pessoas (deslocações para centros de saúde, escolas, etc.).*

– Na sua opinião, porque é que Aveleda não atrai mais pessoas (para viver, trabalhar ou para lazer)?

– *Como apontei anteriormente, faltou um planeamento a médio e longo prazo para que, nesta altura, se pudesse ter algumas infraestruturas que pudessem atrair e fixar mais pessoas em Aveleda, destacando a falta de habitação. Hoje e nestes últimos tempos, já*

temos algumas novas construções e outras a evoluir e a serem recuperadas para habitação. É um caminho lento, mas penso que, com planeamento, podemos juntar argumentos para que o Município invista mais neste setor de facto importante para a freguesia.

– Como poderá contrariar esta tendência?

– *Como disse anteriormente, com planeamento e juntando argumentos e vontades, criarmos outro rumo neste setor, melhorando as condições de vida de muitos Aveledenses e atraindo outros para a nossa freguesia que tem muita história.*

– O que mudaria na freguesia, por magia?

– *Assim, por magia, se pudesse, criava uma centralidade na freguesia. Um parque verde, com uma rua em terra batida a percorrer o Rio [da Botica] e a confluir numa centralidade com mesas, parque de merendas, parque infantil, para lazer da população. Chamava a este parque: Parque das Aveliras, pois como sabes, Aveleda vêm das árvores de avelãs. Se eu tivesse uma varinha mágica: uma rua, com 5 metros, em terra batida, que permita as pessoas apreciar a natureza e depois uma zona de parque de merendas, com mesas, árvores, parque infantil, zonas de sombra, etc. Eu posso-lhe dizer que, das reuniões que tive aqui, nós [autarquias] definimos uma parte da freguesia para esse feito, no PDM, apesar deste ainda estar em discussão [desde 1995]. Mas as coisas são assim. Por isso é que é só por magia.*

ANEXOS

ÍNDICE DE ANEXOS

- | 204 | **ANEXO 01.** BRASÃO DE AVELEDA
- | 205 | **ANEXO 02.** FOTOGRAFIA DOS EQUIPAMENTOS EM AVELEDA
- | 209 | **ANEXO 03.** FOTOGRAFIAS DOS ESPAÇOS PÚBLICOS EM AVELEDA
- | 217 | **ANEXO 04.** FOTOGRAFIAS DAS URBANIZAÇÕES RESIDENCIAIS DE AVELEDA
- | 220 | **ANEXO 05.** FOTOGRAFIAS DE EDIFICADO DEVOLUTO EM AVELEDA
- | 222 | **ANEXO 06.** HORÁRIOS E PARAGENS DE AUTOCARRO
- | 223 | **ANEXO 07.** INQUÉRITOS À POPULAÇÃO

ÍNDICE DE FIGURAS DE ANEXOS

- | 204 | **F.AN.01:** Brasão da Freguesia de Aveleda
- | 205 | **F.AN.02:** Adro com vista para a Igreja de Santa Eulália de Aveleda
- | 205 | **F.AN.03:** Recinto e vista para a residência paroquial de Aveleda
- | 206 | **F.AN.04:** Pelourinho com vista para a Igreja de Santa Eulália de Aveleda
- | 206 | **F.AN.05:** Igreja de Santa Eulália de Aveleda
- | 207 | **F.AN.06:** Sede da Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (ARCA)
- | 207 | **F.AN.07:** Entrada do Parque de Jogos Municipal de Aveleda
- | 208 | **F.AN.08:** Escol básica de Aveleda
- | 208 | **F.AN.09:** Junta de freguesia de Aveleda
- | 209 | **F.AN.10:** Vista para a Rua do Ramil
- | 209 | **F.AN.11:** Vista para a Travessa da Igreja
- | 210 | **F.AN.12:** Vista para o Adro e a Travessa da Igreja
- | 210 | **F.AN.13:** Vista para a Rua da Igreja
- | 211 | **F.AN.14:** Vista para a Rua de Aveleda
- | 211 | **F.AN.15:** Vista para viaduto da A28 pela Rua de Aveleda
- | 212 | **F.AN.16:** Zona de repouso e vista para a linha do metro do Porto na Urbanização de Guilhades
- | 212 | **F.AN.17:** Vista para a estação de Metro “Vilar do Pinheiro”
- | 213 | **F.AN.18:** Vista para a Rua da Botica
- | 213 | **F.AN.19:** Vista para a Rua da Igreja e Rua da Pena
- | 214 | **F.AN.20:** Vista para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro
- | 214 | **F.AN.21:** Vista para o recinto utilizado coo miradouro para o Aeroporto
- | 215 | **F.AN.22:** Vista para a utilização do espaço público na Zona Industrial

- | 215 | **F.AN.23:** Vista para o espaço público da Zona Industrial
- | 216 | **F.AN.24:** Vista para o Rio Botica
- | 217 | **F.AN.25:** Vista para a Urbanização do Carregal
- | 217 | **F.AN.26:** Vista para a entrada da Urbanização do Carregal pela Rua da Venda da Velha
- | 218 | **F.AN.27:** Vista para a Urbanização de Guilhades
- | 218 | **F.AN.28:** Vista para equipamento na Urbanização de Guilhades
- | 219 | **F.AN.29:** Vista para a Urbanização da Estação
- | 219 | **F.AN.30:** Vista para equipamento na Urbanização da Estação
- | 220 | **F.AN.31:** Vista para edificado na Rua da Estação
- | 220 | **F.AN.32:** Vista para antiga indústria têxtil na Rua da Mota
- | 221 | **F.AN.33:** Vista para antiga indústria, pela Rua da Venda da Velha
- | 221 | **F.AN.34:** Vista para paragem de autocarro na Rua da Venda da Velha
- | 222 | **F.AN.35:** Horários e paragens de autocarro da Arriva
- | 223 | **F.AN.36:** Inquérito à população residente – página 1 e 4
- | 224 | **F.AN.37:** Inquérito à população residente – página 2 de 4
- | 225 | **F.AN.38:** Inquérito à população residente – página 3 de 4
- | 226 | **F.AN.39:** Inquérito à população residente – página 4 de 4
- | 227 | **F.AN.40:** Inquérito à população ex-residente – página 1 de 3
- | 228 | **F.AN.41:** Inquérito à população ex-residente – página 2 de 3
- | 229 | **F.AN.42:** Inquérito à população ex-residente – página 3 de 3
- | 230 | **F.AN.43:** Inquérito à população transeunte – página 1 de 2
- | 231 | **F.AN.44:** Inquérito à população transeunte – página 2 de 2

ANEXO 01

BRASÃO DE AVELEDA



F.AN.01: Brasão da Freguesia de Aveleda.
Fonte: Câmara Municipal de Vila do Conde.

ANEXO 02

FOTOGRAFIAS DOS EQUIPAMENTOS EM AVELEDA



F.AN.02: Adro com vista para a Igreja de Santa Eulália de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.03: Recinto e vista para a residência paroquial de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.04: Pelourinho com vista para a Igreja de Santa Eulália de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.05: Igreja de Santa Eulália de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.06: Sede da Associação Recreativa e Cultural de Aveleda (ARCA)
Fonte: Elaboração própria



F.AN.07: Entrada do Parque de Jogos Municipal de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.08: Escola básica de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.09: Junta de freguesia de Aveleda
Fonte: Elaboração própria

ANEXO 03

FOTOGRAFIAS DOS ESPAÇOS PÚBLICOS EM AVELEDA



F.AN.10: Vista para a Rua do Ramil
Fonte: Elaboração própria



F.AN.11: Vista para a Travessa da Igreja
Fonte: Elaboração própria



F.AN.12: Vista para o Adro e a Travessa da Igreja
Fonte: Elaboração própria



F.AN.13: Vista para a Rua da Igreja
Fonte: Elaboração própria



F.AN.14: Vista para a Rua de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.15: Vista para viaduto da A28 pela Rua de Aveleda
Fonte: Elaboração própria



F.AN.16: Zona de repouso e vista para a linha do Metro do Porto na Urbanização de Guilhades

Fonte: Elaboração própria



F.AN.17: Vista para a estação de Metro “Vilar do Pinheiro”

Fonte: Elaboração própria



F.AN.18: Vista para a Rua da Botica
Fonte: Elaboração própria



F.AN.19: Vista para a Rua da Igreja e Rua da Pena
Fonte: Elaboração própria



F.AN.20: Vista para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro
Fonte: Elaboração própria



F.AN.21: Vista para o recinto utilizado como miradouro para o Aeroporto
Fonte: Elaboração própria



F.AN.22: Vista para a utilização do espaço público na Zona Industrial
Fonte: Elaboração própria



F.AN.23: Vista para o espaço público da Zona Industrial
Fonte: Elaboração própria



F.AN.24: Vista para o Rio Botica
Fonte: Elaboração própria

ANEXO 04

FOTOGRAFIAS DAS URBANIZAÇÕES RESIDENCIAIS DE AVELEDA



F.AN.25: Vista para a Urbanização do Carregal
Fonte: Elaboração própria



F.AN.26: Vista para a entrada da Urbanização do Carregal pela Rua da Venda da Velha
Fonte: Elaboração própria



F.AN.27: Vista para a Urbanização de Guilhades
Fonte: Elaboração própria



F.AN.28: Vista para equipamento na Urbanização de Guilhades
Fonte: Elaboração própria



F.AN.29: Vista para a Urbanização da Estação
Fonte: Elaboração própria



F.AN.30: Vista para equipamento na Urbanização da Estação
Fonte: Elaboração própria

ANEXO 05

FOTOGRAFIAS DE EDIFICADO DEVOLUTO EM AVELEDA



F.AN.31: Vista para edificado na Rua da Estação
Fonte: Elaboração própria



F.AN.32: Vista para antiga indústria têxtil na Rua da Mota
Fonte: Elaboração própria




F.AN.33: Vista para antiga indústria, pela Rua da Venda da Velha
Fonte: Elaboração própria



F.AN.34: Vista para paragem de autocarro na Rua da Venda da Velha
Fonte: Elaboração própria

ANEXO 06

HORÁRIOS E PARAGENS DE AUTOCARRO

HORÁRIO 2040 2050		Vila do Conde - Vila Chã (Praia) - Vila Chã - Labruge																
		Efetua-se de 2ª a 6ª feira (exceto feriados) em período escolar																
		Vila do Conde - Vila Chã - Labruge - Vilar do Pinheiro																
		Efetua-se de 2ª a 6ª feira (exceto feriados) em período escolar																
		204	205	204	205	205	204	204	205	204	205	204	205	204	205	204	205	204
V. Conde, Saúl Dias	P	8:35	-	-	10:35	-	-	13:30	13:30	15:35	17:20	17:25	18:30	18:30	-	-	-	-
V. Conde, José Régio		8:42	08:50	10:00	10:40	12:05	12:05	13:35	13:35	15:40	17:25	17:30	18:35	18:35	-	-	-	-
V. Conde, Mercado		8:46	08:54	10:04	10:44	12:09	12:09	13:39	13:39	15:44	17:29	17:34	18:39	18:39	-	-	-	-
Azurara		8:48	08:57	10:07	10:47	12:12	12:12	13:42	13:42	15:47	17:32	17:37	18:42	18:42	-	-	-	-
Árvore (Areia)		8:55	09:00	10:10	10:50	12:15	12:15	13:45	13:45	15:50	17:35	17:40	18:45	18:45	-	-	-	-
Mindelo		8:55	09:05	10:15	10:55	12:20	12:20	13:50	13:50	15:55	17:40	17:45	18:50	18:50	-	-	-	-
Mindelo, Praia		9:05	-	10:20	-	-	12:25	13:55	-	16:00	-	17:50	-	18:55	-	-	-	-
Vila Chã, Praia		-	-	10:25	-	-	12:30	14:00	-	16:05	-	17:55	-	19:00	-	-	-	-
Vila Chã, C.Vila		-	09:12	-	11:02	12:23	-	-	13:57	-	17:47	-	18:57	-	-	-	-	-
Labruge		-	09:20	10:35	11:10	12:30	-	-	14:05	16:15	17:55	-	19:05	-	-	-	-	-
Aveleda Cruz		-	-	-	11:14	-	-	-	14:09	-	17:59	-	19:09	-	-	-	-	-
Aveleda, Igreja		-	-	-	11:17	-	-	-	14:12	-	18:02	-	19:12	-	-	-	-	-
Aveleda Cruz		-	-	-	11:21	-	-	-	14:16	-	18:06	-	19:16	-	-	-	-	-
Vilar do Pinheiro	CH	-	-	-	11:25	-	-	-	14:20	-	18:10	-	19:20	-	-	-	-	-
		205	205	204	204	205	204	205	205	204	204	205	204	205	204	205	204	204
Vilar do Pinheiro	P	-	07:20	-	-	-	-	-	12:15	-	-	14:25	-	-	-	-	-	-
Aveleda Cruz		-	07:24	-	-	-	-	-	12:19	-	-	14:29	-	-	-	-	-	-
Aveleda Igreja		-	07:28	-	-	-	-	-	12:23	-	-	14:33	-	-	-	-	-	-
Aveleda Cruz		-	07:31	-	-	-	-	-	12:26	-	-	14:36	-	-	-	-	-	-
Labruge		07:25	07:35	-	-	08:45	-	09:25	12:30	-	-	14:40	16:20	-	-	-	-	-
Vila Chã, C.Vila		07:33	07:43	-	08:00	08:53	-	09:33	12:38	-	-	14:48	-	-	-	-	-	-
Vila Chã, Praia		-	-	07:40	08:02	-	09:05	-	-	12:40	14:15	-	16:30	-	-	-	-	-
Mindelo, Praia		-	-	07:45	08:07	-	09:10	-	-	12:45	14:20	-	16:35	-	-	-	-	-
Mindelo		07:40	07:50	07:50	08:12	09:00	09:15	09:40	12:45	12:50	14:25	14:55	16:40	-	-	-	-	-
Árvore, Areia		07:45	07:55	07:55	-	09:05	09:20	09:45	12:50	12:55	14:30	15:00	16:45	-	-	-	-	-
Azurara		07:48	07:58	07:58	-	09:08	09:23	09:48	12:53	12:58	14:33	15:03	16:48	-	-	-	-	-
Vila Conde, Mercado		07:51	08:01	08:01	-	09:11	09:26	09:51	12:56	13:01	14:36	15:06	16:51	-	-	-	-	-
V. Conde, José Régio		07:55	08:05	08:05	-	09:15	09:30	09:55	13:00	13:05	14:40	15:10	16:55	-	-	-	-	-
V. Conde, Saúl Dias	CH	07:59	08:10	08:10	-	09:20	-	-	13:05	13:10	14:45	15:15	17:00	-	-	-	-	-

Válido a partir de
17 setembro 2020

F.AN.35: Horários e paragens de autocarro da Arriva
Fonte: www.arriva.pt/horarios

ANEXO 07

INQUÉRITOS À POPULAÇÃO

Inquérito à População Residente

NOME DO PARTICIPANTE					
	SIM	NÃO	1ª HAB.	2ª HAB.	(NÃO) LOCALIDADE
TEM HAB. EM AVELEDA					
	10	20	30	SEMPRE	ONDE
DESDE QUANDO VIVE EM AVELEDA					
	2	3	4	5	6 OU MAIS
QUAL O SEU AGREGADO FAMILIAR					
	SIM	NÃO	(NÃO) LOCALIDADE		
A SUA FAMÍLIA É DE AVELEDA					
	SIM	NÃO	ONDE/PROFISSÃO		
TRABALHA EM AVELEDA					
		SIM	NÃO	ONDE	
GOSTARIA DE MORAR EM OUTRO LUGAR					
PORQUÊ					
QUANDO OUVES A PALAVRA AVELEDA, O QUE LHE VEM IMEDIATAMENTE À CABEÇA					
COMO DESCREVERIA AVELEDA (3 OU 4 PALAVRAS)					

ELEMENTOS DE DESTAQUE / PORQUÊ											
		SIM	NÃO	ONDE/PORQUÊ							
LIGAÇÃO EMOCIONAL COM AVELEDA											
AVALIE OS SEGUINTE ATRIBUTOS.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AVELEDA É... BOA PARA...											
SEGURA											
VIVER/MORAR											
TRABALHAR											
LAZER											
ESCOLAS/ ESTUDAR											
3ª IDADE/ + IDOSOS											
+ JOVENS											
ANDAR NA RUA											
PARQUES E JARDINS											
PAISAGEM											
ACTIVID. RELIGIOSAS											
ACTIVID. CULTURAIS											
ACTIVID. DESPORTO											
ACESSOS LOCAIS											
ACESSOS MUNICIPAIS											
ACESSOS DISTRITAIS											

COMO SE DESLOCA	A PÉ	MOTA	BICI CLETA	CARRO	AUTO CARRO	OUTRO
TRABALHAR						
COMPRAS/MERCEARIA						
LEVAR À ESCOLA						
RESTAURANTE						
IGREJA						
FLORES						
DIVERSÃO/LAZER						

QUAL É O PERCURSO QUE UTILIZA MAIS EM AVELEDA		
PORQUÊ		

	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ
QUAL A ZONA DE AVELEDA QUE DESCONHECE		
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ
QUAL A ZONA DE AVELEDA QUE NÃO FICA MUITO SATISFEITO EM IR		
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ
QUAL A ZONA DE AVELEDA QUE GOSTA MUITO DE ESTAR/VISITAR		
	SIM	NÃO
O AEROPORTO É UM DESCONFORTO?		(SIM) PORQUÊ

Inquérito à População Ex-residente

NOME DO PARTICIPANTE					
	SIM	NÃO	1ª HAB.	2ª HAB.	(NÃO) LOCALIDADE
TEM HAB. EM AVELEDA					
	SIM	NÃO	(SIM) DURAÇÃO	(SIM) ZONA	
JÁ HABITOU EM AVELEDA					
	TRAB.	HAB.	ACESS.	QUAL VIDA	OUTRO
PORQUE SAIU DE AVELEDA					
	2	3	4	5	6 OU MAIS
QUAL O SEU AGREGADO FAMILIAR					
	SIM	NÃO	(NÃO) LOCALIDADE		
A SUA FAMÍLIA É DE AVELEDA					
	SIM	NÃO	ONDE/PROFISSÃO		
TRABALHA EM AVELEDA					
	SIM		NÃO	ONDE	
GOSTARIA DE MORAR EM OUTRO LUGAR					
PORQUÊ					
QUANDO OUVES A PALAVRA AVELEDA, O QUE LHE VEM IMEDIATAMENTE À CABEÇA					

COMO DESCREVERIA AVELEDA (3 OU 4 PALAVRAS)			
ELEMENTOS DE DESTAQUE / PORQUÊ			
	SIM	NÃO	ONDE/PORQUÊ
LIGAÇÃO EMOCIONAL COM AVELEDA			

AVALIE OS SEQUINTES ATRIBUTOS. AVELEDA É... BOA PARA...	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SEGURA										
VIVER/MORAR										
TRABALHAR										
LAZER										
ESCOLAS/ ESTUDAR										
3ª IDADE/ + IDOSOS										
+ JOVENS										
ANDAR NA RUA										
PARQUES E JARDINS										
PAISAGEM										
ACTIVID. RELIGIOSAS										
ACTIVID. CULTURAIAS										
ACTIVID. DESPORTO										
ACESSOS LOCAIS										
ACESSOS MUNICIPAIS										
ACESSOS DISTRITAIS										

QUAL É O PERCURSO QUE UTILIZA MAIS EM AVELEDA			
PORQUÊ			
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ	
QUAL A ZONA DE AVELEDA QUE DESCONHECE			
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ	
QUAL A ZONA DE AVELEDA QUE NÃO FICA MUITO SATISFEITO EM IR			
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ	
QUAL A ZONA DE AVELEDA QUE GOSTA MUITO DE ESTAR/VISITAR			
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ	
QUAL A ZONA DE AVELEDA QUE DESCONHECE			
	SIM	NÃO	(SIM) PORQUÊ
O AEROPORTO É UM DESCONFORTO?			
DO QUE MAIS SENTE SAUDADES			
O QUE MUDARIA NA FREGUESIA			

Inquérito à População Transeunte

NOME DO PARTICIPANTE			
COMO CONHECE AVELEDA			
QUANDO OUVI A PALAVRA AVELEDA, O QUE LHE VEM IMEDIATAMENTE À CABEÇA			
COMO DESCREVERIA AVELEDA (3 OU 4 PALAVRAS)			
ELEMENTOS DE DESTAQUE / PORQUÊ			
	SIM	NÃO	ONDE/PORQUÊ
LIGAÇÃO EMOCIONAL COM AVELEDA			
QUAL É O PERCURSO QUE UTILIZA MAIS EM AVELEDA			
PORQUÊ			
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ	
EXISTE ALGUMA ZONA QUE NÃO FICA MUITO SATISFEITO EM PASSAR/ IR			
	NÃO HÁ	ONDE/PORQUÊ	
EXISTE ALGUMA ZONA QUE FICA MUITO SATISFEITO EM PASSAR/ IR			

	SIM	NÃO	PORQUÊ							
O AEROPORTO É UM DESCONFORTO?										
AVALIE OS SEQUINTES ATRIBUTOS. AVELEDA É... BOA PARA...	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
SEGURA										
VIVER/MORAR										
TRABALHAR										
LAZER										
ESCOLAS/ ESTUDAR										
3ª IDADE/ + IDOSOS										
+ JOVENS										
ANDAR NA RUA										
PARQUES E JARDINS										
PAISAGEM										
ACTIVID. RELIGIOSAS										
ACTIVID. CULTURAIS										
ACTIVID. DESPORTO										
ACESSOS LOCAIS										
ACESSOS MUNICIPAIS										
ACESSOS DISTRITAIS										
O QUE MUDARIA NA FREGUESIA										
COMO GOSTARIA DE CONTRIBUIR										

*“E só aqui, com desígnio e desenho, com risco, começa
a problemática real do desempenho social do arquiteto”*

A Cidade como Arquitetura

Nuno Portas, 1969