

UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

**Território de Urbanização Difusa – A Dispersão Industrial
no Concelho de Paredes**

António Manuel Barbosa Nunes

MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Dissertação orientada pela Prof.^a Dr.^a Arquiteta Sara Sucena

Porto, 2016

António Manuel Barbosa Nunes

**Território de Urbanização Difusa – A Dispersão Industrial
no Concelho de Paredes**



Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2016

António Manuel Barbosa Nunes

**Território de Urbanização Difusa – A Dispersão Industrial
no Concelho de Paredes**



Porto, 2016

Trabalho apresentado à Universidade
Fernando Pessoa como parte dos requisitos
para obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação tornou-se uma realidade graças ao contributo de algumas pessoas, a quem faço questão de manifestar a minha gratidão.

Quero expressar, em primeiro lugar, o meu agradecimento à Professora Doutora Sara Sucena, pela disponibilidade sempre demonstrada, pela rigorosa e preciosa orientação, pelas estimáveis sugestões e valiosos contributos que foram fundamentais para a elaboração desta dissertação.

A todos os professores e colegas, da Universidade Fernando Pessoa que, direta ou indiretamente, contribuíram, ao longo destes anos, para a minha formação.

Ao Departamento de Urbanismo da Câmara Município de Paredes, na pessoa da Dr.^a Ana Ferreira, pela informação disponibilizada.

Ao atelier “Fotografia Pacheco”, pela cedência de equipamento para a realização das fotografias aéreas nos locais de estudo.

Ao Faustino Martins, Carlos Fernandes, Adriano Nunes e Carlos Nunes pelo tempo despendido e pela preciosa ajuda em momentos de maior pressão.

Por último, agradeço às pessoas mais importantes da minha vida e que foram o suporte desta longa etapa, à Piedade, ao Simão e ao Francisco por todo apoio, amor e paciência demonstrados.

Muito obrigado a todos...

RESUMO

A presente dissertação constitui o culminar do Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Fernando Pessoa – Porto. Tem como objeto de estudo a indústria em Território de Urbanização Difusa, sendo o objetivo maior a sua compreensão através, principalmente, da relação entre a dispersão industrial e as diretrizes de ocupação determinadas pelos planos de ordenamento do território, no contexto do concelho. Com este intuito foram analisadas quatro zonas que abrangem parte das freguesias de Gandra, Rebordosa, Lordelo, Vilela, Sobrosa e Duas Igrejas, localizadas no noroeste do concelho de Paredes, as quais se observaram num período cronológico delimitado entre 1947 e 2011.

Trata-se de um território de grande complexidade onde existe uma multifuncionalidade de espaços. Caracteriza-se, fundamentalmente, por uma ocupação difusa/dispersa, tendo como suporte a rede de estradas e caminhos públicos em que a atividade industrial predomina nas mais diversas dimensões, desde as zonas industriais aquela inserida nos aglomerados residenciais de cariz familiar. Esta dispersão intensificou-se ao longo do séc. XX, com a fixação dispersa das indústrias que promoveram o desenvolvimento de um modelo de economia familiar que se reflete no território.

A implementação do Planeamento formal, em finais desse século, virá estabelecer regras que ainda assim parecem insuficientes para controlar os aspetos mais negativos das opções individuais pré-plano. Na verdade, o atual modelo de implantação industrial levanta muitas preocupações no que concerne à preservação das estruturas “verdes”, podendo vir a comprometer, no futuro, a sustentabilidade ambiental e ecológica deste território. Será com algumas breves reflexões a este propósito, após repassar as questões principais do trabalho, que o terminaremos.

Palavras-chave: Urbanização Difusa; Dispersão Industrial; Paredes; Paisagem Ordenamento do território; Planeamento Urbano.

ABSTRACT

This dissertation is the culmination of the Integrated Master in Architecture and Urbanism at the University Fernando Pessoa – Porto. It has as object of study the industry in the Diffuse Urbanization Territory, being the ultimate goal to its understanding mainly through the relationship between industrial dispersion and the occupation guidelines determined by land use plans of the territory, in the context of the municipality. To this end were analyzed four areas covering part of the parishes of Gandra, Rebordosa, Lordelo, Vilela, Sobrosa and Duas Igrejas, located in the northwest of the municipality of Paredes, which were observed in a chronological period delimited between 1947 and 2011.

This is an area of great complexity where there is a multi-functionality of spaces. It is characterized fundamentally by a diffuse / dispersed occupation, having as support the network of roads and public ways where the industrial activity prevails in several dimensions, from industrial areas to the ones inserted in residential clusters of family-oriented. This dispersion intensified throughout the twentieth century, with a dispersal fixating of industries that promoted the development of a family economy model that is reflected in the territory.

The implementation of a formal planning at the end of that century, it will establish rules that still seem insufficient to control the most negative aspects of the individual pre-plan options. In fact, the current industrial development model raises many concerns regarding the preservation of "green" structures, which may come to compromise in the future environmental and ecological sustainability of this territory. It will be with some brief reflections in this regard, after passing on the main issues of this work that we will finish it.

Key words: Diffuse Urbanization; Industrial Dispersion; Paredes; Landscape; Plan of the Territory; Urban Plan.

Índice

AGRADECIMENTOS	ii
RESUMO	iii
ABSTRACT	iv
Índice	v
Índice de Figuras	vii
Índice de Quadros	viii
1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1. Motivação e âmbito.....	1
1.2. Objetivos.....	2
1.3. Estrutura da dissertação	5
2. A DEFINIÇÃO DE UM CONTEXTO - Entre 1950-2001	7
2.1. Urbanização difusa.....	11
2.1.1. A democratização do automóvel	13
2.1.2. A expansão da mobilidade.....	15
2.1.3. A expansão do parque habitacional	16
2.2. O Noroeste de Portugal.....	18
3. ESTUDO DE CASO – DISPERSÃO INDUSTRIAL NO CONCELHO DE PAREDES	24
3.1. Enquadramento territorial	24
3.2. Evolução da indústria do mobiliário no concelho de Paredes Entre final do séc. XIX e início do séc. XXI.....	27
3.2.1. Final do séc. XIX / meados de séc. XX.....	27
3.2.2. Início do séc. XXI.....	36
3.3. Instrumentos reguladores legais.....	40
3.3.1. Plano Diretor Municipal de Paredes, 1994 Antecedentes	41
3.3.2. Revisão do Plano Diretor Municipal de Paredes, 2014	42
3.3.3. Planos de Urbanização	47
3.3.3.1. Plano de Urbanização de Rebordosa e parcial de Lordelo, Vilela e Astromil	48
4. ZONAS DE ESTUDO.....	52
4.1. Enquadramento e identificação das zonas estudadas.....	52

4.1.1.	Hidrografia e topografia	55
4.1.2.	Rede Viária	59
4.2.	Evolução urbana ao longo das décadas 1940, 70, 90 e 2011	62
4.3.	ZONAS A - D Situação Urbana em 2011	79
4.4.	Considerações finais	91
5.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	94

Índice de Figuras

Figura 2.1 - População residente por freguesia	9
Figura 2.2 - População residente por centro urbano	9
Figura 2.3 - População residente nas áreas suburbanas	10
Figura 2.4 - Barcelos – Urbanização dispersa no noroeste industrializado	13
Figura 2.5 - Foto de Henry Ford junto do modelo “Ford T” (1908)	14
Figura 2.6 - Evolução do número de alojamentos famílias clássicas em Portugal, 1970-2011	17
Figura 2.7 - Região Metropolitana do Porto	19
Figura 2.8 - “Cidade Difusa” do NW Peninsular: subsistemas urbanos	21
Figura 2.9 - Sistema urbano do NW Peninsular:	21
Figura 2.10 - Mapa do modelo territorial do noroeste de Portugal	23
Figura 3.1 - Mapa de Portugal Continental e Ilhas Porto	24
Figura 3.2 - Localização do concelho de Paredes no distrito do Porto	24
Figura 3.3 - Limites administrativos das freguesias do concelho de Paredes e respetivas áreas, ano 2012.	25
Figura 3.4 - Enquadramento das Infraestruturas de transporte no concelho de Paredes	26
Figura 3.5 - Primeira fábrica de mobiliário do concelho de Paredes	29
Figura 3.6 - Pormenor de uma mesa em talha dourada executada por um artesão do concelho	31
Figura 3.7 - Fábrica NOVOPAN	34
Figura 3.8 - Total de empresas no Tâmega entre 1994 e 2006	38
Figura 3.9 - Empresas – Indústria Transformadora no Tâmega entre 2002 e 2006	39
Figura 3.10 - Dualidade Habitação /Industria	43
Figura 3.11 - Dualidade Habitação /Industria	43
Figura 3.12 - Parques de acolhimento empresarial no concelho de Paredes	46
Figura 3.13 - PURPLVA, 2007	50
Figura 3.14 - PURPLVA, 2014	51
Figura 4.1 - Localização e identificação das zonas estudadas	53
Figura 4.2 - Planta de enquadramento das zonas de estudo	54
Figura 4.3 - Rede hidrográfica do distrito do Porto	55
Figura 4.4 - Rede hidrográfica a norte do Concelho de Paredes	57
Figura 4.5 - Mapa de declives do Concelho de Paredes com marcação das áreas de estudo	58
Figura 4.6 - Rede Rodoviária do concelho de Paredes com marcação das áreas de estudo	60
Figura 4.7 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo entre 1948-50 Enquadramento das zonas de estudo	62
Figura 4.8 - Carros de bois transportando troncos de madeira	63
Figura 4.9 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo 1976 Enquadramento das zonas de estudo	64

Figura 4.10 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo em 1996 Enquadramento das zonas de estudo	66
Figura 4.11 – Evolução da população residente no concelho de Paredes por freguesias	69
Figura 4.12 - Densidade Populacional em 2011.....	70
Figura 4.13 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo em 2011 Enquadramento das zonas de estudo	71
Figura 4.14 - Zonas Situação urbana em 1947	72
Figura 4.15 - Zonas Situação urbana em 1972	73
Figura 4.16 - Zonas Situação urbana em 1996	74
Figura 4.17 - Zonas Situação urbana em 2011	75
Figura 4.18 - Zonas Variação do edificado entre 1947 e 1972.....	76
Figura 4.19 - Zonas Variação do edificado entre 1972 e 1996.....	77
Figura 4.20 - Zonas Variação do edificado entre 1996 e 2011.....	78
Figura 4.21 - Zona A Extrato da Carta Militar de Portugal.....	79
Figura 4.22 - Zona A Fotografias da área de estudo Planta de enquadramento da zona em 2011.	81
Figura 4.23 - Zona B Extrato da Carta Militar de Portugal	82
Figura 4.24 - Zona B Fotografias da área de estudo Planta de enquadramento da zona em 2011.	84
Figura 4.25 - Zona C Extrato da Carta Militar de Portugal	85
Figura 4.26 – Zona C Fotografias da área de estudo Planta de enquadramento da zona em 2011.	87
Figura 4.27 - Zona D Extrato da Carta Militar de Portugal.....	88
Figura 4.28 - Zona D Fotografias da área de estudo Planta de enquadramento da zona em 2011.	90

Índice de Quadros

Quadro 2.1 - Comparação entre subsistemas dos dois Sistemas Urbanos.....	21
Quadro 3.1 - Distribuição das oficinas por freguesias entre 1933 a 1966.....	33
Quadro 3.2 - Constituição de sociedades entre 1973 e 1980.....	34
Quadro 3.3 - Tipologias de indústrias entre 1973 e 1980.....	35
Quadro 3.4 - Localização das empresas criadas entre 1973 e 1980	36
Quadro 3.5 - Distribuição das empresas do setor do mobiliário, no distrito do Porto	37
Quadro 3.6 - Ocupação de parcelas e lotes edificados e de áreas cobertas	45
Quadro 4.1 - Edifícios e alojamentos e taxa de variação por NUTS II, em 1991, 2001, 2011	68

1. INTRODUÇÃO

1.1. Motivação e âmbito

A presente dissertação de Mestrado está inserida no 5º ano do Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo, lecionado pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa.

A escolha do tema que será desenvolvido ao longo das páginas seguintes devem-se essencialmente ao gosto pelo estudo do território e pela curiosidade sobre a sua evolução. Esse interesse desperta no contacto com a temática do Urbanismo na disciplina de “Estrutura do Território de Urbanização Difusa” lecionada pela Prof. Dra. Sara Sucena, no 4º ano do Curso, que veio a constituir o quadro de referência geral e permitir a definição do contexto específico que se analisa.

A familiarização do autor com o concelho de Paredes que, por aí residir, o observa em proximidade, atento às transformações urbana e paisagística que o envolvem, determinou a situação concreta em que o tema geral se especializou. Tal como Álvaro Domingues, em 2009, na sua obra “Rua da Estrada”, diz: “Eu vivo neste trajeto”, fazendo alusão à relação entre observador e percurso, houve a vontade de o imitar dizendo: “Eu vivo neste território...”. Tirar partido desse conhecimento, ainda que de forma empírica, tentar perceber os motivos que influenciaram, e continuam a influenciar, a transformação do território tal como hoje se conhece, foi apenas um passo natural/óbvio.

As características específicas desta área/espço determinaram o resto. A atividade industrial, nomeadamente a indústria do mobiliário, é, no concelho de Paredes, considerada como o “motor” do desenvolvimento económico para a região, e portanto, também no âmbito do planeamento urbano, por força da sua presença, torna-se fundamental uma reflexão “atenta” e consciente sobre as transformações que essa mesma atividade gera neste território. Transformações que, no decorrer dos anos, têm

vindo a alterá-lo, significativamente, com evidente impacto ambiental e social no espaço municipal.

O trabalho que agora se apresenta pretende, assim, colocar um olhar atento sobre os fenómenos de urbanização difusa, nomeadamente, na relação entre a dispersão industrial e as diretrizes de ocupação determinadas pelos planos de ordenamento do território, no contexto do concelho de Paredes.

1.2. Objetivos

O processo de expansão urbana tem vindo, desde meados do séc. XX, a sofrer uma série de transformações que têm impacto no território e nas suas configurações urbanas, originando um alargamento do espaço de urbanização que no noroeste de Portugal se tem qualificado como difusa. Esta nova forma de crescimento urbano, que é aqui normalmente referida como dispersa, fragmentada e complexa, é resultado de atos urbanísticos, geralmente, não planeados e desenvolve-se no território de forma aleatória (Domingues, 2009).

Nesta tese temos como principal objetivo caracterizar, analisar e refletir sobre aquele território de urbanização difusa, particularmente nas zonas onde existe uma presença significativa da indústria no tecido urbano. Tendo o Concelho de Paredes sido escolhido como caso de estudo, esta análise procura compreender por recurso a uma situação real e concreta o atual modelo industrial, olhando para o seu passado enquanto conjunto de fatores explicativos do seu desenvolvimento nas últimas décadas, de algum modo lançando pistas/reflexões que questionam o seu futuro.

Planear e ordenar o território é essencial. Para isso, os Planos de Diretores Municipais (PDM's) são um instrumento da sua gestão de grande importância, com carácter informativo e regulamentar, que estabelece orientações sobre a ocupação do espaço municipal e clarifica, nesse contexto, as relações entre a administração pública e o cidadão. Cada território apresenta características singulares, importando, no caso que se estuda, saber quais os elementos, sejam eles naturais ou artificiais, que estruturam e

que organizam este território e como os instrumentos de gestão do território regulam a ocupação e os usos do solo nas zonas industriais analisadas.

Se afirmamos que na base do que hoje vemos estão atos urbanísticos não planeados, queremos inquirir, na ausência de planos vigentes, – como é que a urbanização, e em particular a indústria, se implantava no território? Que “regras” seguia, se for possível identifica-las? Que elementos naturais ou construídos pelo homem eram importantes e organizavam essa implantação?

Pretendemos explorar esta questão em diferentes momentos temporais, sabendo que o tempo lhe vai somando camadas de nova informação e, portanto, de complexidade, desde quando a ocupação era menor, e por isso mais fácil de perceber na sua origem, até ao aparecimento do primeiro PDM. A partir daqui as perguntas alteram-se e queremos descobrir/perceber: – como é que o Plano orienta a transformação existente? Como denota consciência dos problemas e potencialidades, quer do território específico, quer da atividade? Quais as diretrizes que organizam a relação entre atividade industrial e espaço físico? Que elementos naturais ou artificiais persistem importantes ou perdem importância na implantação industrial e espaço físico?

1.3. Meios e Metodologia

Neste trabalho vários foram os meios utilizados para apreender a paisagem urbana ao nível da área de estudo, e designadamente das quatro zonas que se entenderam analisar em maior detalhe. Em particular, a avaliação cartográfica comparativa, a leitura bibliográfica e as visitas ao sítio que referimos permitiram a análise, observação e aferição espacial de um conjunto de freguesias. A incidência maior foi centrada na evolução da sua estrutura urbana ao longo de 64 anos, em especial no edificado industrial como parte fundamental deste estudo, mas também foram consideradas a hidrografia, a morfologia topográfica e a rede viária do território em análise, como elementos potencialmente organizadores da implantação do edificado.

Para isso, ao nível das técnicas utilizadas, foram desenvolvidas plantas de trabalho que demonstram a evolução urbana comparada das diversas zonas de estudo entre as

décadas de 1940 e o ano de 2012, aferidas em quatro momentos temporais – 1947, 1972, 1996 e 2011. A análise efetuada tem um carácter temático, na medida em que foca particularmente a indústria do mobiliário, mas integra temas complementares interrelacionados e tem, como referido, um carácter diacrónico, organizando a observação em torno de períodos temporais.

A digitalização de um conjunto de cartas militares, produzidas à escala 1:25000, constituiu a base que se cruzou com um levantamento aerofotogramétrico do concelho, selecionando-se a partir daí os elementos a representar e comparar nesses vários momentos temporais – o edificado (de que se destacou o industrial) e a rede viária, com representação de vários tipos de vias. Para além da produção destas plantas, a digitalização das cartas antes mencionada também permitiu o destaque de informação nela contida com recurso a programas “Autocad” e “Photoshop”. Também a estes programas de tratamento de imagem foram submetidos os Planos Directores e de Urbanização igualmente neles se esbatendo determinados conteúdos, conforme interesse do assunto em tratamento.

As plantas cartográficas utilizadas foram as seguintes:

- Planta militar de Portugal nº111 | Série M888 | Escala 1:25000 | Ano 2012 | formato papel (Trabalho de campo | 2011)
- Planta militar de Portugal nº111 | Série M888 | Escala 1:25000 | Ano 1998 | formato papel (Trabalho de campo | 1996)
- Planta militar de Portugal nº111 | Série M888 | Escala 1:25000 | Ano 1976 | formato papel (Trabalho de campo | 1972)
- Planta militar de Portugal nº111 | Série M888 | Escala 1:25000 | Ano 1953 | formato papel (Trabalho de campo | 1947-50)
- Planta cartográfica do concelho de Paredes | Ano 1997 | Escala 1:5000 | formato digital
- Planta cartográficas do concelho de Paredes | Ano 2003 | Escala 1:5000 | formato digital

De forma a complementar a análise das várias plantas produzidas, realizaram-se visitas aos locais de estudo para reconhecimento das transformações mais recentes deste território. Daqueles se efetuou reportagem fotográfica capturando-se imagem de dois modos: ao nível do solo através de normal fotografia, e aérea com recurso ao equipamento “Drone”.

Finalmente, a par do trabalho de desenho e empírico, foi recolhida e selecionada bibliografia variada e organizada a sua leitura segundo temas mais gerais, de enquadramento teórico do caso de estudo, e mais específicos, relativos ao concelho e das zonas a observar em maior profundidade.

1.4. Estrutura da dissertação

A dissertação encontra-se dividida em 5 capítulos, dos quais o Capítulo 1 é a presente introdução, onde se apresentam as motivações do trabalho e se descrevem os objetivos e a estrutura da dissertação. No Capítulo 2 aborda-se a evolução urbana no contexto nacional, necessariamente de modo sumário e seletivo, centrando o tema na urbanização difusa. Para compreender o fenómeno propomos abordar temas que se relacionam e consideramos estarem subjacentes ao desenvolvimento da urbanização difusa: a democratização do automóvel, as questões da mobilidade e a expansão do parque habitacional nos últimos anos. Por último, abordou-se o Noroeste de Portugal, como caso peculiar do desenvolvimento urbano-industrial em Portugal.

No Capítulo 3, início do caso de estudo, apresenta-se um breve enquadramento geográfico da zona em estudo explicando as transformações administrativas recentemente realizadas, no âmbito da integração do concelho de Paredes na Área Metropolitana do Porto. Seguidamente expõe-se como surgiu e se desenvolveu a indústria do mobiliário no concelho de Paredes, detendo-nos em períodos específicos: entre o final do séc. XIX e meados do séc. XX e, mais recentemente, no início do séc. XXI. A finalizar este capítulo dá-se enfoque aos instrumentos urbanísticos reguladores legais, com destaque para o Plano Diretor Municipal de Paredes e Plano de Urbanização de Rebordosa Parcial de Vilela e Astromil, desde o seu aparecimento passando pelo processo de revisão.

No Capítulo 4 desenvolve-se o objeto de estudo através da identificação e caracterização, de uma forma detalhada, das várias zonas cuja análise se aprofundará. Para isso, teve-se em consideração as estruturas naturais (hidrografia e topografia), juntamente com a infraestrutura viária, fundamentais para a compreensão do contexto urbano na sua extensão. Analisam-se as semelhanças e/ou diferenças observadas

naquelas diversas áreas, apresentando-se de forma descritiva e ilustrativa os aspetos mais significantes relativos à sua evolução urbana e industrial ao longo das últimas décadas.

Finalmente, no Capítulo 5, enumeram-se as principais conclusões resultantes deste trabalho.

2. A DEFINIÇÃO DE UM CONTEXTO – Entre 1950 e 2001

Na segunda metade do séc. XX assiste-se a um período de grande agitação e transformação social. O processo de urbanização em Portugal desempenhou um papel muito importante na transformação da estrutura de povoamento ao longo do séc. XX, especialmente nos últimos 30 anos. A demografia é desde logo um aspeto revelador dessa evidência pois não só a população do país passou de cerca de 6 milhões para 10 milhões entre 1911 e 1981, registando um crescimento de 65%, como os residentes nos lugares com 5000 habitantes ou mais passam de 1 para 3,4 milhões no mesmo período, crescendo 197% (Salgueiro, 1992).

A expansão urbana concentra-se principalmente em volta das cidades de Lisboa e Porto, cuja importância no plano económico era muito relevante para o país, enquanto principais centros de atividade económica. Na análise territorial ao continente português efetuada por Teresa Sá Marques (2004), a autora analisa a evolução demográfica e urbana entre os anos 1950 e 2001, mostra que na década de 50, globalmente, se verifica um aumento da população residente, sendo sobretudo nas áreas urbanas que se dá esse aumento populacional, com destaque para a coroa metropolitana de Lisboa e o Noroeste português (Marques, 2004).

Em Portugal, como noutros países, o crescimento urbano aconteceu à medida que a população começou a ter melhores condições financeiras. Como refere Fadigas (2010), a partir dos anos 60, a evolução económica favorável no país faz surgir uma classe média com poder de compra, ao mesmo tempo que acelera a industrialização.

A dinâmica económica e social que marcou os anos 60 do séc. passado não teve apenas efeitos na expansão da superfície urbanizada. Teve-os também no modo de abordar os fenómenos urbanos e de pensar as cidades como espaços de habitar e viver. As mudanças de estilo de vida que foram ocorrendo, o aumento do poder de compra e das taxas de motorização, a utilização generalizada de inovações tecnológicas na indústria da construção civil (...) marcaram todo o processo. (Fadigas, 2010, p.89)

Nos anos setenta, década da revolução de abril de 74, num contexto político e social favorável, o território ganha “(...) uma nova onda de expansão demográfica”, com a

população residente a aumentar 16,6%, e os processos de urbanização a espalharem-se um pouco por todo país. Um fator que muito contribuiu para esta dinâmica demográfica e urbana foi o regresso de muitos portugueses das ex-colónias, ainda que tenha sido em torno de Lisboa e Porto que se fixaram (Marques, 2004, p.55).

Ainda relativamente à década de 70, no entender de Salgueiro (1992) o aumento populacional registado nessa altura ajuda a compreender o crescimento urbano de forma mais desconcentrada, beneficiando algumas zonas do interior do norte e do litoral algarvio, para além da faixa ocidental que se tornara na única região atrativa.

Nos anos oitenta, os pequenos centros, sobretudo os do interior, não resistem à atratividade imposta pelos grandes centros urbanos, e começam também eles a perder população residente. Destaca-se, com uma progressão em sentido contrário, a região do Algarve que devido ao seu posicionamento, relativamente à costa, se urbaniza intensamente. Só nos finais desta década é que começam a emergir “(...) cidades médias dinâmicas, capazes de se assumir como centros urbanos significativos no contexto territorial.” (Marques, 2004, p.56)

Na década de noventa, os processos de urbanização voltam a intensificar-se. São sobretudo as áreas urbanas que ganham importância com algumas cidades médias e alguns centros urbanos a demonstrar grande dinâmica populacional e urbana. Contudo, ainda nesta década começa-se a verificar um processo de desurbanização que afeta particularmente o centro das duas metrópoles. Não se restringe, no entanto, apenas a estas já que, é igualmente visível em algumas cidades do interior, nomeadamente Chaves, Bragança, Vila Real, Viseu, Guarda, Covilhã, Portalegre, Évora e Beja (Marques, 2004).

Quanto ao ganho populacional, ele é desigual no país e ao longo do tempo, tal como mostram os mapas em comparação que seguidamente se apresentam (Figura 2.1 e Figura 2.2). E mesmo em redor das maiores cidades diferentes processos se manifestam.

Segundo Marques (2004, p.60), Em torno do Porto evidencia-se (...) uma extensa área com ritmos de crescimento populacional elevados, mas inferiores aos registados na coroa de Lisboa. Trata-se de um processo de urbanização mais difuso e estendido, e aparentemente mais fragmentado. Esta área estende-se, mais ao menos entre Braga e Aveiro (...).

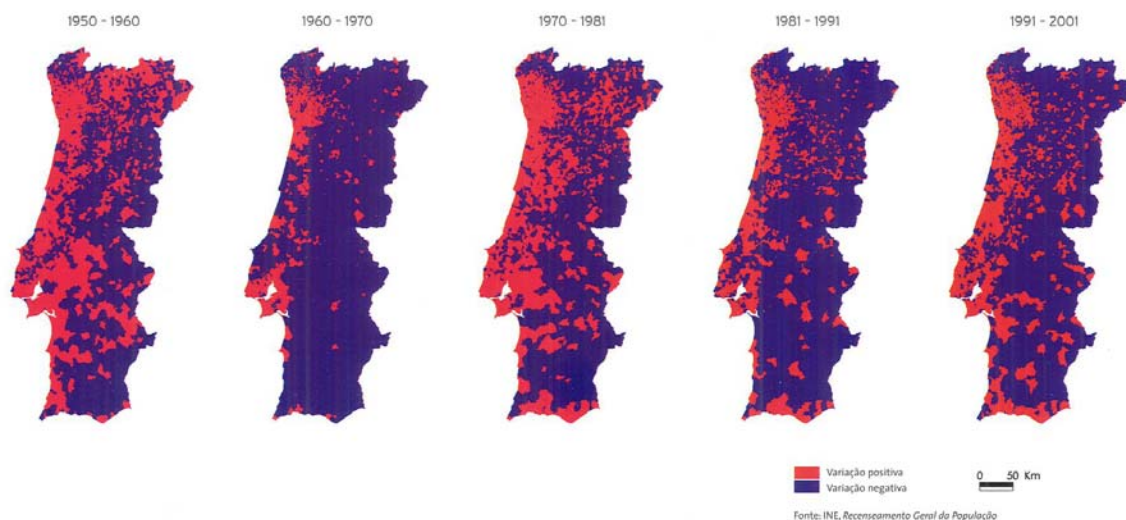


Figura 2.1 - População residente por freguesia
Fonte: Marques (2004, p.57)

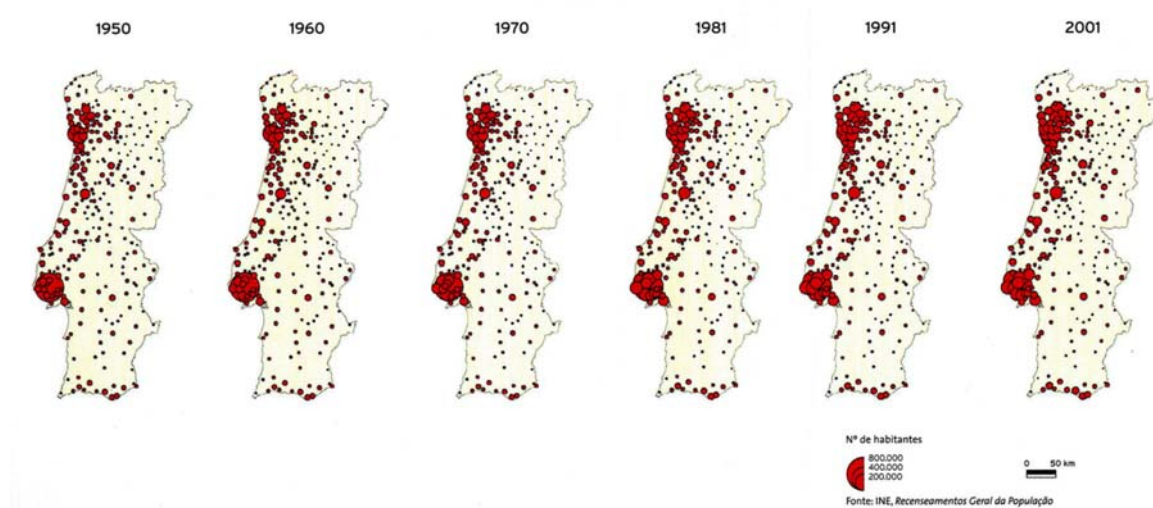


Figura 2.2 - População residente por centro urbano
Fonte: Marques (2004, p.65)

Lisboa manifesta um processo de *metropolização* de carácter concentrado. O concelho de Lisboa aumenta de população na década de cinquenta e setenta, mas nas décadas de oitenta e noventa os processos de *desurbanização* são muito intensos, fazendo com que a cidade perca quase 144 mil habitantes de 1981 a 1991 e cerca de 106 mil habitantes entre 1991 e 2001. Contudo, as áreas urbanas envolventes à cidade vão-se desenvolver intensamente e reforçar a concentração urbana desta metrópole (Marques, 2004).

Relativamente ao Porto, o processo de *metropolização* é considerado de carácter difuso com os centros urbanos envolventes à cidade a estenderem-se em rede, sobretudo a norte. A cidade só perde população nas últimas duas décadas, ou seja, entre 1981 e ano 2001. Das décadas analisadas, são as de 70 e 90 que mais dinamismos demonstraram e, para além das áreas metropolitanas, pode-se verificar que algumas cidades médias, designadamente Braga, Guimarães, Vila Nova de Famalicão, Paredes, Santa Maria da Feira, Aveiro, Coimbra, entre outras, destacam-se de forma positiva nessa dinâmica de desenvolvimento (Marques, 2004).

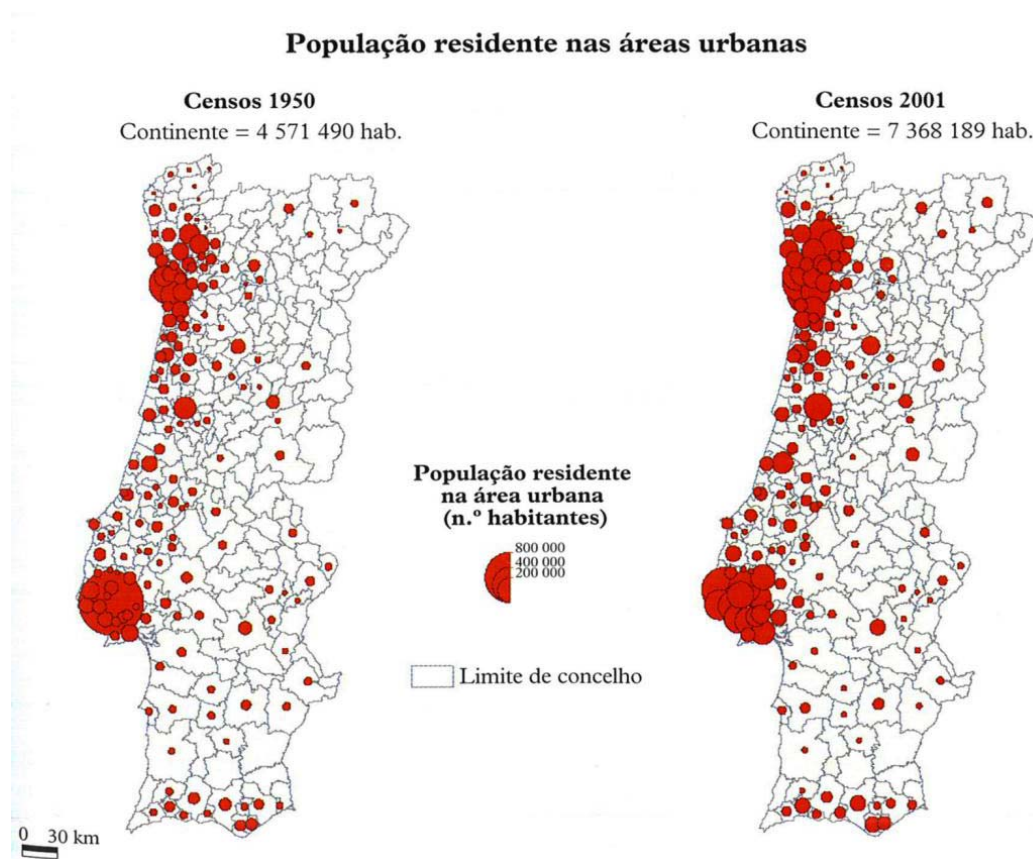


Figura 2.3 - População residente nas áreas suburbanas
Fonte: Marques (2005, p.197)

2.1. Urbanização difusa

No contexto da evolução urbana recente, antes sumariamente apresentado, assumimos que a urbanização difusa é um tipo de ocupação que caracteriza em particular a Área Metropolitana do Porto (AMP) e aparece, na grande maioria dos casos, associada à expansão industrial das últimas duas décadas do Séc. XX.

No entender de Portas (2009, p.61-62), “(...) o crescimento urbano pós-industrial – demográfico, produtivo, das mobilidades e dos modos de vida”, originou uma mudança de paradigma no panorama urbanístico existente. Segundo o autor, estamos perante uma nova forma de expansão urbanística em que, “a expansão das cidades deixa de se fazer na continuidade física e coloniza as novas ou antigas infraestruturas entre cidades quando a evolução da mobilidade viária rodo ou ferroviária (...)” contribuiu de forma substancial para encurtar a distância/tempo entre territórios, e assim, potenciar a formação de metrópoles e conurbações.

Em Portugal, contudo, a dispersão da urbanização em alguns locais tem explicação anterior, sendo reforçada pelo aparecimento da indústria, em maior escala no séc. XIX, Esta urbanização difusa expandiu-se com maior incidência no Noroeste Peninsular, sendo disso exemplo o Vale do Ave e o Vale do Sousa onde a implantação das indústrias têxtil, do vestuário e do mobiliário, contribuiu para a aceleração da dispersão (Portas, 2003).

De qualquer modo o que parece claro é que cidade e campo parecem ver-se envolvidas nas formas de urbanização mais recentes, como mostra a definição de “difuso” por parte de Silva (2005, p. 34):

(...) desenvolve-se pela penetração mútua e espontânea de processos rurais e de processos urbanos, postos em contacto direto ou separados por “paredes” porosas; processo pelo qual a condição rural e a condição urbana se misturam intimamente; processo pelo qual o tecido é redistribuído em todas as direções.

Por outro lado, Domingues (2006, p.340) caracteriza “difuso” assim:

O difuso não é rural nem urbano, no sentido comum das palavras e dos outros sentidos que elas carregam. É um terceiro estado muito recente, onde o tempo ainda não permitiu estabilizar e possibilitar que algum nome mais próprio se lhe chame”.

A questão da densidade é ainda assim central quando Portas, *et al.* (2003, p.77) afirmam que a urbanização difusa resulta de um processo de crescimento e de desenvolvimento de conjuntos urbanos de forma pouco controlada, normalmente de “(...) baixa densidade, com uma grande mistura de usos e tipologias e com um elevado défice de infraestruturação (...)”. Dizem ainda os autores que foram vários os fatores responsáveis pela transformação urbana e que fizeram com que a urbanidade se expandisse, intercetando territórios até então de matriz rural; tal como

“(...) a construção da rede viária arterial, abrindo novas frentes de urbanização e facilitando o uso do transporte individual. A elevação do custo do solo nas áreas centrais contribuiu também para a expulsão da classe média e, em geral, dos estratos populacionais que podem “escolher” as diversas formas de usar e habitar a cidade, o aumento do rendimento médio, a descida das taxas de juro de crédito à habitação (...), a emergência de novas atividades, a realocização de outras (as que a cidade densa não acolhe) (...), a nova localização ou reforço de concentração de interfaces logísticas (portos, aeroportos, estações, nós viários ou multimodais, zonas de concentração de funções logísticas, etc.).” (Portas, *et al.* 2003, p.77).

Como refere Domingues (2006), associa-se a urbanização difusa à ideia de confusão urbanística, de caos e até de uma certa promiscuidade territorial.

“A dispersão urbana ou a urbanização difusa não têm sido abordadas da melhor forma. (...) Por um lado generaliza-se demasiado, remetendo para a «urbanização difusa», para o «subúrbio» uma espécie de negação de uma qualquer ideia de «cidade» tomada como paradigma de boa forma urbana. (...) o urbano disperso surge como uma categorização pela negativa, o que lhe retira, à partida, a possibilidade de ser analisado de forma «fria», isto é, despida de valorações precipitadas e, em geral, condenadas antes de devidamente analisadas e avaliadas. No limite, toma-se a dispersão como uma espécie de perversão onde se encaixa tudo aquilo que se condena de forma simplista (...)” (Domingues, 2006, p.29).



Figura 2.4 - Barcelos – Urbanização dispersa no noroeste industrializado.
Fonte: Domingues (2006, p.28)

E é ainda o mesmo autor quem reforça essa ideia de conotação negativa:

Falar-se hoje do que quer que seja acerca da “ocupação dispersa”, da “urbanização difusa” ou de qualquer outra designação que se relacione com a urbanização extensiva, arrasta consigo muitas questões de julgamentos prévios que convém ter em conta. Isto porque o contexto em que normalmente se coloca o tema da urbanização difusa, independentemente da forma como se fundamenta, implica sempre um mal-estar ou uma condenação da dita ocupação dispersa como algo de natureza predatória, irracional, disfuncional, esteticamente condenável, moralmente alienante, morfologicamente incompreensível, funcionalmente anacrónica, ambientalmente insustentável, etc. (Domingues, 2009a, p. 31)

Antes de um julgamento, contudo, interessa, mesmo que sumariamente, entender alguns dos fatores que estão na origem ou no reforço deste tipo de urbanização. A democratização do automóvel e a expansão da mobilidade, mas também do parque habitacional.

2.1.1. A democratização do automóvel

Quando, no início do séc. XX, a invenção do motor de explosão pelo americano Henry Ford levou a que fosse repensada a forma como nos movimentamos, a rede rodoviária da cidade teve de se adaptar às especificidades do automóvel, transformando definitivamente a sua morfologia. Com a facilidade de deslocação, cada vez maior, o raio de ação dos indivíduos extravasa os limites da cidade, permitindo alcançar mais

facilmente território que outrora seria impensável para o indivíduo que se movia sem apoio a veículos motorizados.



Figura 2.5 - Foto de Henry Ford junto do modelo “Ford T” (1908)
Fonte: <http://www.ford.ie>

No entender de Indovina (2004, p.54),

(...) a crescente difusão do carro privado, mas também, com o tempo, a modificação do seu uso (a sua transformação numa espécie de “sapato”, no sentido de que não se caminha descalço), tem aumentado muito, por um lado, a orientação para a mobilidade, e por outro, consequentemente, **ampliou-se** o território acessível (...).

É assim possível concluir que o automóvel se tornou no “catalisador” da expansão urbana do séc. XX. A sua democratização, resultado da produção em série aliado ao seu baixo custo, permitiu a opção de viver fora do ambiente citadino onde o custo dos terrenos era mais acessível e a qualidade ambiental, em princípio, superior à das cidades que estavam pressionadas pela densidade populacional e pela poluição produzida pela indústria.

Na mesma linha de pensamento, afirma Domingues (2009a, p.30) que “a facilidade de deslocação anulou o atrito territorial que produzia a compactação e o confinamento (...)” passando o crescimento urbano a fazer-se do centro das cidades para o exterior de forma horizontal/extensiva e em baixa densidade.

2.1.2. A expansão da mobilidade

As vias de comunicação, em especial rodoviária, e os fatores de mobilidade, associados às inovações nas tecnologias de informação e comunicação (TIC), foram, possivelmente, os aspetos mais determinantes para a expansão urbana. A evidente melhoria tecnológica no campo da mobilidade e, principalmente, a rede rodoviária, com incremento de novas vias, vieram dinamizar o relacionamento social/económico entre regiões e, com isso, incentivar à utilização dos transportes rodoviários.

A rede rodoviária tem um papel primordial na estruturação do território, como refere, a propósito, Teresa Sá Marques (1999, p.22): “A mobilidade facilita e contribui para esta aparente dispersão (...)”, uma vez que a crescente ramificação do país através de diversas infraestruturas viárias (vias rápidas, circulares urbanas, autoestradas, etc.) simplificou consideravelmente a circulação de pessoas e mercadorias, aproximando como nunca os diversos centros urbanos entre si. Ainda segundo a autora, a facilidade das deslocações associada ao fator tempo permitiu reduzir consideravelmente a dicotomia urbano/rural, estando agora esses territórios até sobrepostos.

Também o uso das telecomunicações/comércio eletrónico nas sociedades substituiu parte da mobilidade física dos consumidores pelo transporte de informações via Internet não sendo ainda desprezável a importância do telemóvel. Estes factos dão origem ao aparecimento de novas estruturas espaciais, porque as pessoas podem passar a desempenhar uma série crescente de atividades sem ter de se deslocar aos sítios físicos, podendo quer trabalhar a partir de casa, quer consumir produtos ou serviços que passam a vir ter ao domicílio.

A localização da residência próximo do local de trabalho deixa de ser fundamental e a dos estabelecimentos comerciais já não necessitam de estar nos “centros” da cidade, mas em armazéns ou grandes edifícios comerciais próximos das plataformas logísticas e locais de maior acessibilidade viária. No contexto mundial, as relações também se alteram em reflexo da importância das tecnologias de informação e comunicação e o seu impacto no sistema de mobilidades: “A globalização e metapolização alimentam-se

das tecnologias de transporte e de comunicação e estimulam o seu desenvolvimento” (Ascher, 2012, p.64).

Podemos concluir que o crescimento urbano deve-se em grande parte ao desenvolvimento das vias de comunicação, que contribui para o melhor desempenho dos meios de transporte, sobretudo dos individuais (automóvel), mas também da tecnologia móvel e virtual, que proporciona mais autonomia ao ser humano. Em consequência, a cidade deixa de ter uma imagem identificável com a que o séc. XIX deixou, e estende-se no território de forma descontínua, multipolarizada e heterogénea. Formam-se, deste modo, as grandes conurbações regionais, que Ascher (2012) designou “Metápoles”¹.

2.1.3. A expansão do parque habitacional

A melhoria crescente da mobilidade, antes referida, fomentou diferenças na organização do parque habitacional. A facilidade de deslocação e os níveis económicos mais elevados possibilitaram que a classe média procurasse melhores condições residenciais, uma opção que antes era característica (restrita) das classes mais abastadas. Este fenómeno levou ao deslocamento de parte da população, com o abandono dos grandes centros urbanos, para se instalar no espaço rural, configurando o que Indovina (2004, p.52) designa como “campo urbanizado”, caracterizado por algumas carências infraestruturais e que, quando supridas, permite nascer a “cidade difusa”.

Como refere ainda Indovina (2004), uma parte dessa classe social média já não encontra satisfação na cidade concentrada e a diferença de preço da habitação oferecida no âmbito da urbanização difusa, relativamente à localizada na cidade concentrada, vai justificar, de certa forma, o afastamento da população. Por outro lado, outra parte da população, com o objetivo de constituir residência própria, não tem outra alternativa senão afastar-se do território mais fortemente urbanizado. Assim, no espaço de

1 Uma metápole é o “(...) conjunto de espaços em que a totalidade ou a parte dos habitantes, das actividades económicas, ou dos territórios, está integrada no funcionamento quotidiano (ordinário) de uma metrópole. Uma metápole constitui geralmente uma única bacia de emprego, de residência e de actividades. E os espaços que a compõem são profundamente heterogéneos e não necessariamente contíguos” (Ascher,1998).

urbanização difusa, a habitação pode ficar mais barata em relação à cidade, com um aumento da qualidade habitacional.

Em Portugal, de acordo com os dados fornecidos desde o primeiro Recenseamento da População e da Habitação, entre os anos de 1970 e 2012 (Figura 2.6) é possível verificar fortes dinâmicas no sector da habitação. Ao comparar o número de alojamentos clássicos face ao número de famílias, confrontamo-nos com um aumento do excedente de alojamentos face ao número de famílias residentes. Antes de 1970, o número de famílias, apesar de ligeiramente, excedia o número de alojamentos existentes, tendência que se foi invertendo rapidamente nas décadas seguintes, com um ritmo de crescimento dos alojamentos bastante superior ao das famílias residentes (Barbosa, 2005).

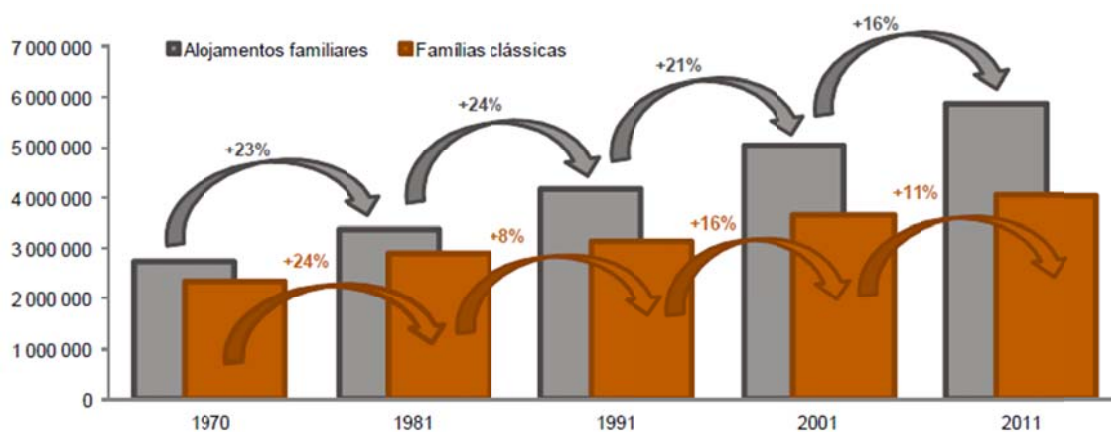


Figura 2.6 - Evolução do número de alojamentos famílias clássicas em Portugal, 1970-2011
Fonte: INE

No entanto, a partir de 1975, com o retorno dos portugueses das ex-colónias e também com o início do retorno dos emigrantes espalhados pela Europa, ocorreu um aumento populacional concentrado no tempo. Efetivamente o processo de descolonização, “(...) responsável pela súbita chegada de 500.000 pessoas num período de três ou quatro anos, significou uma situação excepcional que contrariou as tendências migratórias, de perda, verificadas desde os anos 50 e mesmo antes.” (Malheiros, 2005, p.89)

Como resultado desta situação gerou-se um repentino aumento de procura por habitação e a aceleração da construção de novos alojamentos com uma componente de

construção de génese ilegal, sobretudo na periferia dos grandes centros urbanos (DGOTDU, 2004).

Entre 1981 e 2011, as dinâmicas habitacionais ultrapassaram largamente a evolução do número de famílias. Partiu-se de uma situação relativamente equilibrada no Recenseamento de 1981, para uma condição excedentária em 2001 e claramente excedentária em 2011. De uma realidade em que, em 1981, o número de alojamentos era 16% superior ao número de famílias, passou-se para um contexto em que, em 2011, o número de fogos era 45% superior ao total de famílias residentes, isto é, mais 1822 mil alojamentos do que famílias (INE, 2012, p.13).

É ainda de destacar que, nas décadas de 1980 e 1990, a evolução do parque habitacional foi marcada pelo aumento do acesso à propriedade por parte de um grande número de famílias, pelo aumento das residências secundárias e pela demonstração de alguns sinais de saturação no mercado imobiliário. Esta tendência manteve-se no início do séc. XXI e tornou-se ainda mais evidente com a informação do Recenseamento de 2011 (INE, 2012, p.14).

2.2. O Noroeste de Portugal

Noroeste português constitui, a par da região metropolitana de Lisboa, um dos dois grandes motores regionais de desenvolvimento do país. O Noroeste não corresponde, no entanto, a um espaço com limites precisos. Mais do que uma região natural, histórica ou administrativa facilmente delimitável, o Noroeste é uma macrorregião funcional, caracterizada pela intensidade dos fluxos do mais diverso tipo que ocorrem no seu interior (Ferrão *et al.*, 2014).

Morfologicamente, em termos urbanos, há também alguns aspetos de unidade que o caracterizam. No entender de Sucena (2010, p.185), é essencialmente nas décadas de 1970/80 que se começa a formar uma nova mancha de urbanização, em que o concelho do Porto foi crescendo unindo-se aos concelhos vizinhos: “(...) configurando uma cidade “alargada” no espaço foi-se gradualmente criando a consciência de uma nova realidade urbana no plano nacional”.

Essa consciencialização gradual denota-se através de estudos que procuram representar aquela nova realidade. João Ferrão *et al.* (2002) identificam a Região Metropolitana do Porto (RMP)², que se caracteriza como o conjunto formado por quatro coroas irregulares quanto à forma e à densidade/ocupação, as quais se designam como agregações metropolitanas, conjuntamente com a cidade principal, o Porto, que é o centro e faz parte do núcleo duro da AMP. Podemos dizer que, em termos de caracterização genérica, a RMP

“(…) traduz um modelo territorial polinucleado, baseado em dois modelos de crescimento, um de tipo metropolitano clássico e outro de urbanização difusa, em crescente interação funcional e mesmo coalescência física (...), [que] têm vindo a tornar-se crescentemente interdependentes”

e onde é possível identificar um conjunto de “três tipos funcionais” as “peças da organização espacial” – centro, coroa suburbana e áreas periurbanas” (Ferrão, 2002. pp. 185-186).

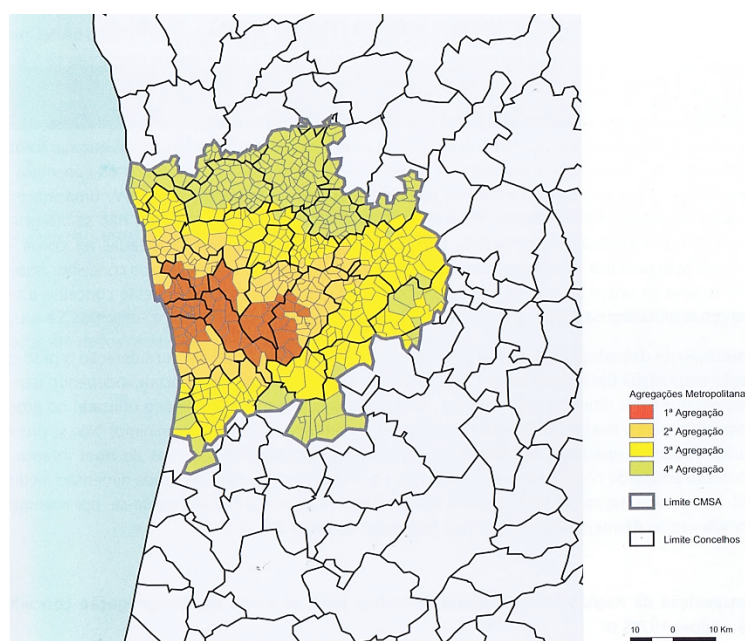


Figura 2.7 - Região Metropolitana do Porto
Fonte: Ferrão (2002, p.77)

² Tal como definida por Ferrão (2002), a RMP tem a freguesia como unidade estatística de referência e resulta de uma metodologia que relaciona a população residente com a população empregada e a área de emprego (estruturando-se segundo anéis cujo centro é a cidade principal). A delimitação da RMP compreende os concelhos da AMP e ainda: Amarante, Arouca, Baião, Castelo de Paiva, Celorico de Bastos, Cinfães, Felgueiras, Guimarães, Lousada, Ovar, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel, Resende, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, Trofa, Vila Nova de Famalicão, e Vizela (Ferrão, 2002, p.83).

No âmbito de um outro estudo que reflete aquela consciência urbana alargada e analisa “O Sistema Urbano do Noroeste de Portugal e da Galiza”, realizado pelo CE-FAUP³ (2002), a delimitação da “cidade-região” baseou-se em critérios e indicadores essencialmente morfológicos que relevaram as “(...) áreas com densidade superior a 1.500 hab/km²”, as descontinuidades urbanas provocadas por grandes barreiras hipsométricas”, as “contiguidades urbanas” e as áreas com maior acessibilidade no âmbito da rede viária principal” (*cit. in* Sucena, 2010, p. 193).

Definiram-se contiguidades urbanas com base no critério mínimo dos 100 e dos 50 metros entre construções, tendo em consideração a densidade populacional (Censo 2001). Nesse estudo concluiu-se que a conurbação não metropolitana do noroeste, considerando os municípios analisados, é genericamente enquadrada por um triângulo com vértices em Viana do Castelo, Amarante e Aveiro, uma área onde “(...) residem cerca de 1 650 000 habitantes, correspondendo a uma densidade média de 434 hab/Km² (incluindo a AMP, o valor da população atinge cerca de 2,9 milhões de habitantes)” (Portas, *et al.* 2003, p.46).

Em termos espaciais na “região” estudada identificaram-se “(...) quatro modelos (padrões de urbanização) dominantes” – a “Conurbação Metropolitana do Porto”, as “Conurbações Não Metropolitanas”, as “Cidades Médias” e as “ (...) formas menos estruturadas da urbanização difusa estruturadas da urbanização difusa” (CE-FAUP, 2002, p.130).

³ O trabalho que aqui se descreve é um documento não publicado, desenvolvido em parceria entre o Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (CE-FAUP), a Dirección General de Urbanismo da Xunta de Galicia e a Universidade da Corunha, e intitula-se “Cidade Difusa do Noroeste Peninsular” apresentando-se dividido em dois volumes, o segundo dos quais dedicados a Portugal (*cit. in* Sucena, 2010, p. 193).

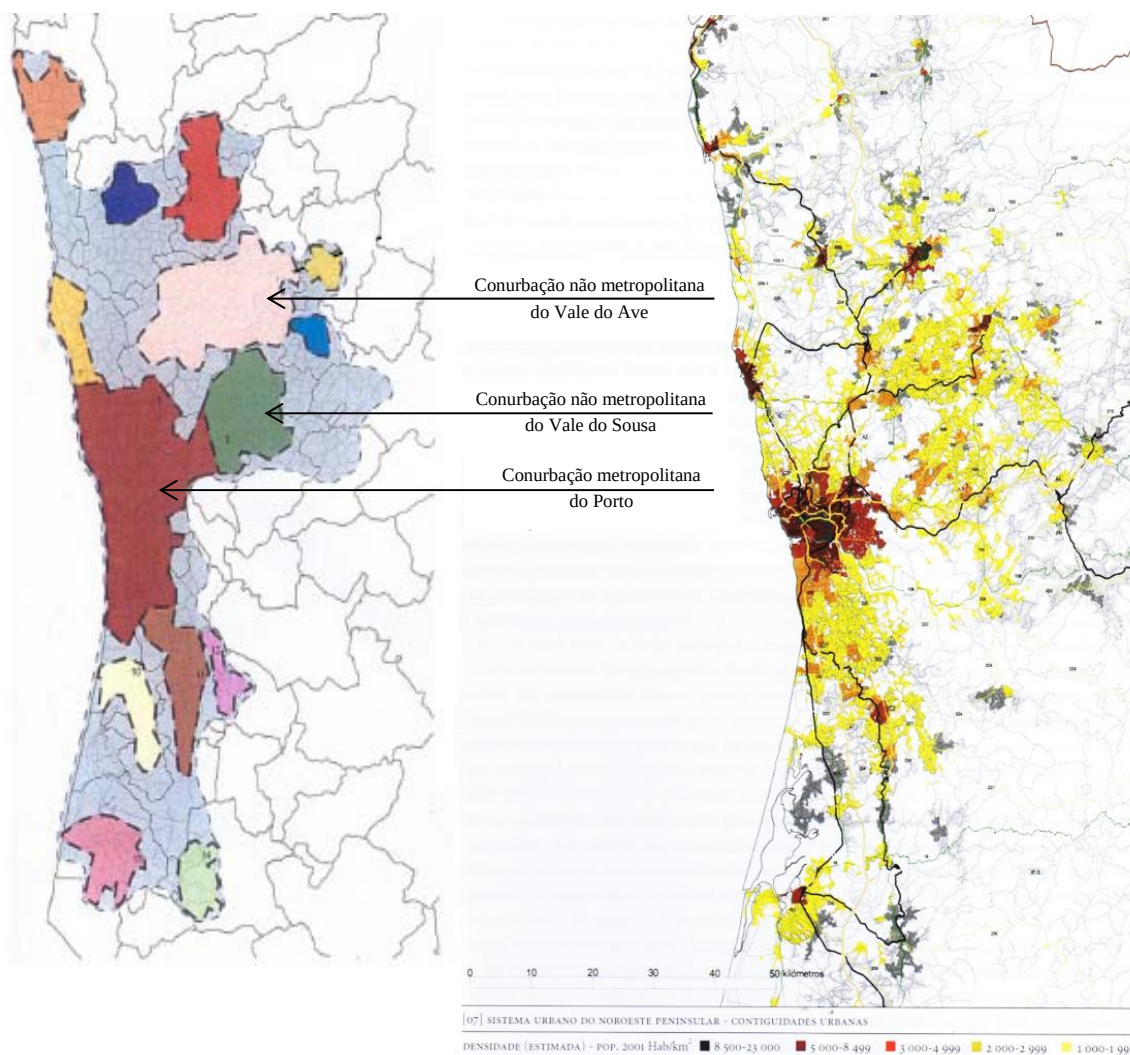


Figura 2.8 - “Cidade Difusa” do NW Peninsular: subsistemas urbanos
Fonte: CE-FAUP (2002. p.43)

Figura 2.9 - Sistema urbano do NW Peninsular:
Contiguidades urbanas
Fonte: Portas *et al.* (2003, p.45)

Cidade Difusa do NW Português	Arco Metropolitano do Porto
Aglomeração Urbana de Viana do Castelo	[Fora do Sub-sistema]
Aglomeração Urbana de Barcelos	Sistema Urbano do Cávado (Braga-Barcelos)
Aglomeração Urbana de Braga	
Franja de Conurbação de Fafe	
Franja de Conurbação de Felgueiras	Médio Ave
Conurbação não metropolitana do Vale do Ave	
Eixo Urbano Vila do Conde-Póvoa de Varzim	Núcleo Duro da AMP (e extensões para Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Espinho)
Conurbação metropolitana do Porto	
Conurbação não metropolitana do Vale do Sousa	Vale do Sousa
Eixo Urbano Ovar-Estarreja	Entre Douro e Vouga (sobretudo o eixo urbano Stª Maria da Feira, S. João da Madeira e Oliveira de Azeméis)
Eixo Urbano Stª Mª Feira-S. João da Madeira-Oliveira de Azeméis	
Franja de Conurbação Urbana de Vale de Cambra	
Aglomeração Urbana de Aveiro	
Aglomeração Urbana de Águeda	

Quadro 2.1 - Comparação entre subsistemas dos dois Sistemas Urbanos
Fonte: Sucena (2010, p.197)

A norte e a nascente da AMP, as manchas mais expressivas que “(...) formam corredores onde o tecido urbano não é interrompido (...)” são Porto/Braga e Porto/Amarante/Vila Real. A sul da AMP, a mancha formada pelos municípios de Vila Nova de Gaia e de Espinho, prolongando-se para Ovar, Santa Maria da Feira, São da Madeira e Oliveira de Azeméis aparece como um território mais denso, mas relativamente isolado, condicionado pelo desenho da Ria de Aveiro e pela não ocupação dos terrenos agrícolas adjacentes (Portas, *et al.* 2003, p.46).

Atendendo às manchas mais densamente urbanizadas, de norte a sul, destacam-se: A mancha urbana de Braga, prolongando-se pelo Cávado até Barcelos; a conurbação do Médio Ave; o Vale do Sousa; a sul do Douro e da AMP, ganha expressão a mancha de Santa Maria da Feira, Ovar, São João da madeira e Oliveira de Azeméis. Todas estas áreas se foram densificando com base num intenso processo de industrialização rural difusa durante o qual as atividades industriais foram-se localizando segundo diferentes lógicas: numa primeira fase, a importância de estarem próximos de engenhos hidráulicos (necessidade da água para o processo produtivo), depois a proximidade à estrada, por questões de acessibilidade (Portas, *et al.* 2003).

O sistema produtivo das “Conurbações não Metropolitanas” possibilita a fixação de emprego, organizando-se em “distritos industriais”, especializados por sectores de atividade produtiva, embora diversificados: o têxtil/vestuário no Vale do Ave e em Barcelos, a madeira/mobiliário no Vale do Sousa, o calçado em Felgueiras e São João da Madeira, os moldes em Oliveira de Azeméis, a cortiça em Santa maria da Feira (Portas, *et al.*, 2003, p.47).

Em síntese, e segundo Teresa Sá Marques (2005),

(...) esta região urbana possui um sistema urbano policêntrico, com o Porto a mostrar dificuldades em manter a sua centralidade, partilhando-a com outras centralidades metropolitanas e regionais. A análise das redes demonstra a fluidez da malha, a centralidade repartida entre os centros tradicionais e as novas centralidades de comércio e serviços, o que significa que é fundamental afirmar e aprofundar uma metrópole policêntrica ou, como refere Jordi Borja, “uma cidade de cidades”. Sugere-se um “policentrismo de expansão”, em que o povoamento é disperso e de fraca densidade urbana, mas organizado em torno de uma multiplicidade de centralidades (Marques, 2005, p.6)

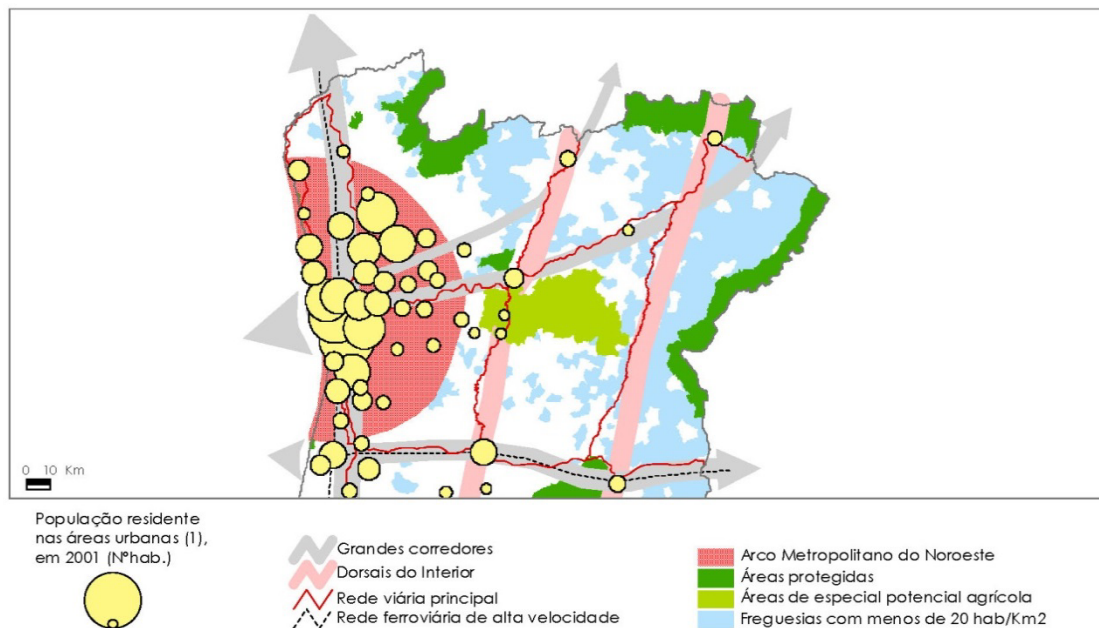


Figura 2.10 - Mapa do modelo territorial do noroeste de Portugal
Fonte: Marques (2005, p.8)

Refletindo sobre o futuro deste sistema urbano e sobre as “(...) importantes carências de estruturação urbanística e funcional e de planificação dos sistemas ecológicos e das paisagens, quer do ponto de vista natural quer do estético” (Marques, 2005, p.6).

Afirma ainda a autora:

A resposta, em termos gerais, ao desafio da sustentabilidade urbana passa pela estruturação destas vastas regiões urbanas segundo formas policêntricas, organizadas em torno de densas redes de transportes e de infraestruturas de apoio e serviços em comum (comunicações, água, saneamento, etc.) (Marques, 2005, p.6).

3. ESTUDO DE CASO – DISPERSÃO INDUSTRIAL NO CONCELHO DE PAREDES

O concelho de Paredes, que constituiu o caso de estudo, situa-se na área antes sumariamente referida como o Noroeste e integra a Conurbação não Metropolitana do Vale do Sousa, também brevemente referida no capítulo anterior.

3.1. Enquadramento territorial

O concelho de Paredes encontra-se em Portugal Continental, localiza-se na Região (NUT II) Norte, sub-região (NUT III) Tâmega e pertence administrativamente ao Distrito do Porto (cf. Figura 3.2). É confinado a norte pelos concelhos de Paços de Ferreira e Lousada, a este pelo concelho de Penafiel e a sul e a oeste é estremado pelos concelhos de Gondomar e Valongo.

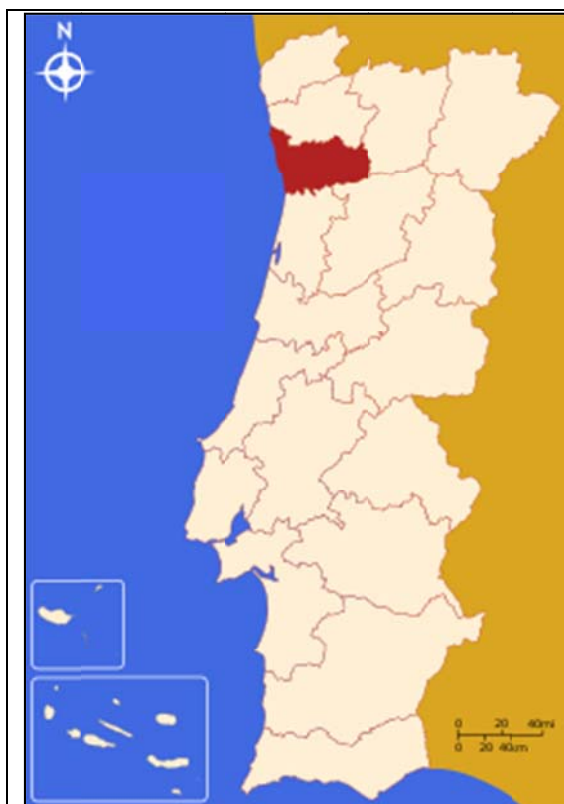


Figura 3.1 - Mapa de Portugal Continental e Ilhas Porto
Fonte: <https://pt.wikipedia.org/>



Figura 3.2 - Localização do concelho de Paredes no distrito do Porto
Fonte: <https://pt.wikipedia.org/>

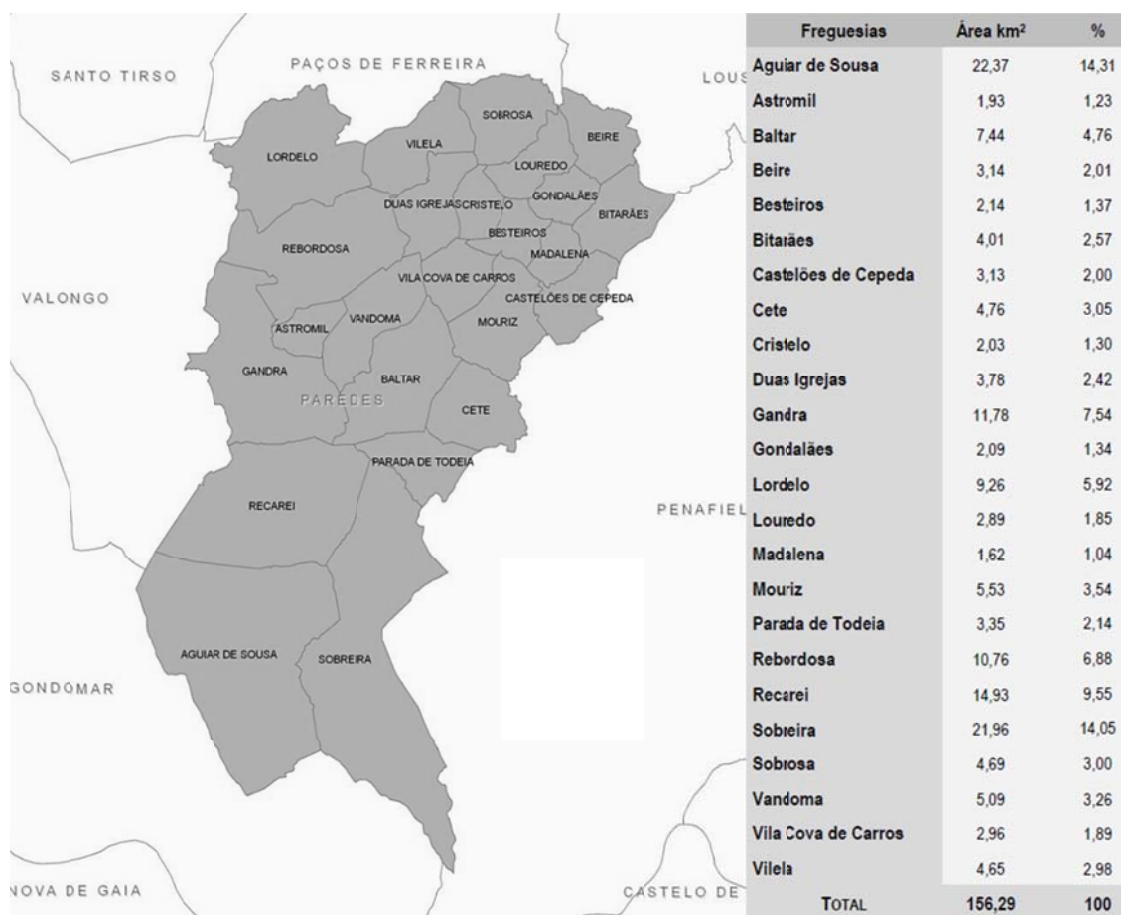


Figura 3.3 - Limites administrativos das freguesias do concelho de Paredes e respetivas áreas, ano 2012.
Fonte: Carta Administrativa Oficial de Portugal, (CAOP) 2009.0, IGP

No ano de 2012, o concelho apresentava-se repartido por 24 freguesias⁴. Com uma população de aproximadamente 86 mil habitantes, numa área de, sensivelmente, 156,29 km², constituía, assim, um dos concelhos mais populosos do país, ou seja, o 27º a nível nacional e o sétimo maior no Distrito do Porto (www.cm-paredes.pt).

No seu interior, em termos de área as freguesias de Aguair de Sousa e da Sobreira destacam-se das demais ocupando cerca de 30% da área total do concelho, ou seja, 44,33km². Se juntarmos a estas duas freguesias, Recarei e Gandra temos 45% do concelho de Paredes, ou seja, apenas quatro freguesias abrangem quase metade do território concelhio. Em seguida um grupo de freguesias intermédio composto por Rebordosa, Lordelo, Baltar e Mouriz abrange cerca de 21% do território, e por fim

⁴ Atualmente, e após a reestruturação administrativa no ano de 2013, o concelho é constituído por 18 freguesias. Aprovada pelo Decreto-Lei nº 75/2013, de 12 de Setembro, que instituiu o regime jurídico das autarquias locais e aprovou o estatuto das entidades intermunicipais, o município de Paredes deixou de integrar a Comunidade do Tâmega passando a integrar a AMP.

temos o grupo das restantes dezasseis freguesias, com áreas bastante mais pequenas, que perfaz um total de 33%.

No que respeita à acessibilidade, importa referir que o concelho de Paredes usufrui de um considerável conjunto de infraestruturas de transporte (Figura 3.4), que constitui um elemento essencial para o desenvolvimento do concelho. São dele exemplo, para além das não menos importantes estradas nacionais, regionais e municipais: a autoestrada n.º 4 (A4) que atravessa o concelho no sentido este-este, sendo atualmente a principal via rodoviária de acesso ao Grande Porto; a autoestrada n.º 41 (A41 – Circular Regional Externa do Porto – CREP) que atravessa o limite do concelho de Paredes e do concelho de Valongo, a oeste e a este respetivamente, no sentido norte-sul, descongestionando a Via de Cintura Interna do Porto; a autoestrada n.º 42 (A42) localizada a norte do concelho, limítrofe com o concelho de Paços de Ferreira, estabelecendo a ligação entre o norte da AMP e os concelhos do Vale do Sousa e do Tâmega, em sentido similar à A4, ou seja, oeste-este. Destaca-se também a Linha Ferroviária do Douro, que constitui mais um meio de ligação do concelho ao Grande Porto, sendo ainda de salientar a relativa proximidade às principais saídas internacionais, como o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Porto de Leixões (CMP, 2013).

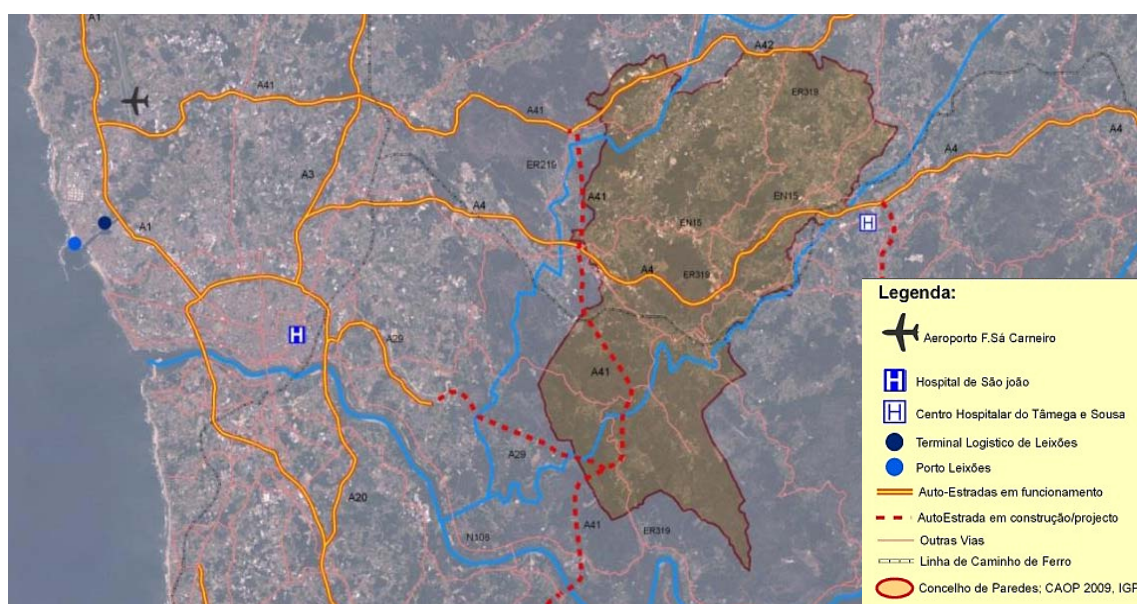


Figura 3.4 - Enquadramento das Infraestruturas de transporte no concelho de Paredes
Fonte: CMP, 2013

3.2. Evolução da indústria do mobiliário no concelho de Paredes | Entre final do séc. XIX e início do séc. XXI

Neste subcapítulo pretendemos fazer uma apresentação de vários acontecimentos que nos permitiram perceber as origens do trabalho da madeira no concelho de Paredes, atividade que, ao longo do tempo, terá evoluído para aquilo que hoje se reconhece como a sua principal atividade económica – a indústria do mobiliário.

Definimos assim um período cronológico entre o final do século XIX e o início do século XXI, em que destacamos dois autores fundamentais que muito contribuíram para aquela compreensão José Barreiro, com a Monografia de Paredes, de 1922; e mais recentemente, no ano 2011, Fernanda Pereira com a dissertação da tese de mestrado com o título “A indústria do Mobiliário no Concelho de Paredes”.

3.2.1. Final do séc. XIX / meados de séc. XX

No estudo desenvolvido pela empresa de consultoria “Setepés” para o município de Paredes, em 2007, foram revelados dados pertencentes ao Inquérito Industrial de 1890 que referiam a existência, à época, de 104 marceneiros, 3 mestres e contramestres, 100 operários e 1 aprendiz. Tal informação reconhece a existência, bem como a importância que o trabalho da madeira teria no concelho (Setepés, 2007).

Segundo Barreiro (1922), a marcenaria encontrava-se entre as principais atividades de comércio de algumas freguesias do concelho, juntamente com o gado, cereais, vinho verde e manteiga. Refere ainda que, no início do século XX, grande parte daquela atividade encontrava-se concentrada no norte do concelho, nomeadamente nas freguesias de Lordelo, Rebordosa, Sobrosa e Vilela.

No trabalho elaborado por Pereira (2011) é referido, com base em entrevistas realizadas, que a indústria no concelho em meados do século XIX era na sua essência artesanal e de natureza familiar, vocacionada principalmente para a produção de cadeiras. Entretanto, com o desencadear da 1.^a Guerra Mundial, dá-se um forte decréscimo na produção desse objeto, e em simultâneo ocorre o aproximar dos

produtores com o Brasil e França em detrimento de Portugal. Somente por volta de 1919, depois de terminada a guerra, é que a atividade inicia a retoma do seu ritmo de produção.

A indústria de marcenaria remota então ao século XIX, sendo referida por Barreiro (1922) como algo que tinha nascido mas que ainda se encontrava num estado de atividade muito frágil. Ficará, no entanto, conhecida pelos bons acabamentos dos seus produtos e pelos preços acessíveis (Pinto, 2002, *cit. in* Pereira, 2011). O mestre Júlio Barbosa Fonseca é considerado um dos grandes responsáveis pela disseminação da arte, nomeadamente na freguesia de Sobrosa, que chegou até aos dias de hoje (Pinto, 2003).

Talvez se possa também depreender a partir do exposto, que no decorrer do século XIX, os conhecimentos da arte da marcenaria tenham sido transmitidos para outras freguesias vizinhas, nomeadamente Lordelo, Rebordosa e Vilela (Pereira, 2011). De qualquer modo, um aspeto em comum que com certeza ajudou, de modo essencial, ao progresso da referida atividade no concelho foi o aglomerado de matérias-primas existentes no território do município. Entre as diversas espécies arbóreas encontradas, que são utilizadas para o mobiliário, destacam-se o pinheiro bravo, o pinheiro manso, o sobreiro, o eucalipto, o carvalho e o castanheiro (Barreiro, 1922).

Outro fator indicativo da presença da atividade no concelho de Paredes está relacionado com a existência de engenhos de serrar madeira, que remontam ao século XIX, encontrados junto a rios, como acontece no caso do rio Asmes, na freguesia de Louredo, e ao longo do rio Ferreira, nas freguesias de Astromil (Coelho, 1990) e Lordelo (Barreiro, 1922). No mesmo sentido, a monografia de Paredes, à data de 1922, relata a existência de 16 engenhos de serrar madeira, referindo também o surgimento de algumas serrações, entre as quais cita a presença, em 1909, da serração de Luís Barbosa Leão, na freguesia de Cête (Barreiro, 1922).

Como fatores que possivelmente tiveram impacto no desenvolvimento da indústria e na sua disseminação parcial no concelho, maioritariamente concentrada a noroeste, estará a constituição do concelho de Paredes em 1836 e posterior elevação da sede de

comarca a Vila em 1844, que terá estabelecido um passo determinante para o seu desenvolvimento, confirmado com o aparecimento, em 1875, da Linha Ferroviária do Douro. Com três estações nas freguesias de Castelões de Cepeda, Cête e Recarei/Sobreira (Pereira, 2011), estas possibilitaram uma mudança de relevo na distribuição dos produtos de marcenaria, das cadeiras, em particular, contribuindo portanto para o crescimento da atividade.

Torna-se assim evidente, para nós, que Paredes foi evoluindo de forma gradual ao longo do século XIX no sentido do desenvolvimento e da afirmação da indústria do mobiliário como principal fonte de riqueza do concelho. O século XX virá a iniciar-se com o aparecimento da primeira fábrica modernizada de produção de mobiliário no concelho, mais propriamente em Vilela. A Fábrica “A Boa Nova” era especializada em assentos, e detida pela empresa Silva, Moreira & C.^a Lda., cujo um dos proprietários tinha regressado do Brasil abastado e com fortes pretensões de investir no desenvolvimento local.



Figura 3.5 - Primeira fábrica de mobiliário do concelho de Paredes
Fonte: Pereira, 2011

Segundo Barreiro (1922), a criatividade aplicada na decoração dos assentos de cadeiras e a perfeição da sua execução distinguiam esta empresa de outras. Mas este não era o único facto da sua distinção. Diferenciada das tradicionais oficinas, sustentadas

unicamente na força humana, esta fábrica introduziu pela primeira vez o motor a vapor na transformação da madeira. O crescimento exponencial da produção da referida fábrica, sustentado nas máquinas a vapor vindas da América, possibilitou à mesma exportar em larga escala, reforçando a sua posição no mercado interno e externo. A “Boa Nova” acabou, então, por alcançar um estatuto a nível nacional que lhe conferia destaque na principal imprensa escrita do país, sendo alvo de acompanhamento por parte dessa como exemplo de desenvolvimento, inovação e singularidade (Barreiro, 1922).

À semelhança do que sucedeu no caso apresentado, existiram outros emigrantes do concelho de Paredes, como os irmãos Moreira da Silva, que partiram para o Brasil durante o século XIX, regressando depois com uma nova perspetiva comercial, que, conjugada com o poder económico conquistado, lhes permitiu investir na indústria do mobiliário, contribuindo assim para o desenvolvimento e a evolução da atividade no concelho (Pereira, 2011).

Entretanto, no ano de 1919, surgiu outro exemplo de sucesso da indústria paredense, a oficina de marcenaria de Joaquim Santos e António Joaquim Moreira dos Santos, filho e pai, respetivamente. A oficina começou a trabalhar no fabrico dos móveis e foi crescendo de forma sustentada, atingindo um patamar de relevo. Nessa altura constituem sociedade com Albino, irmão de Moreira dos Santos, passando a chamar-se “Joaquim Moreira dos Santos & irmão”.

Seguiram-se depois anos de muito trabalho até que, em 1955, os dois irmãos decidiram findar a sociedade outrora estabelecida (Pereira, 2011). O relato de Joaquim Moreira dos Santos confirma a importância da Fábrica para o concelho, referindo que até 1935 foi o maior fabricante de móveis de Paredes e, conseqüentemente do País. O mesmo considerou, ainda, que o exemplo de sucesso da sua fábrica serviu de estímulo para que novas fábricas aparecessem em Portugal (Rocha, 1993, *cit. in* Pereira, 2011).

A fábrica de Joaquim Moreira dos Santos dominava o fabrico de móveis em talha, algo inovador no concelho, dado que, em geral, a produção era exclusivamente a execução de cadeiras. Este facto, que lhe conferiu tal diferenciação, adveio da aprendizagem de

entalhamento com o seu pai durante a sua adolescência. Segundo Correia de Azevedo (*cit. in* Pereira, 2011), o pai de Joaquim Moreira dos Santos contratara alguns entalhadores oriundos do Porto, Valbom e Avintes para trabalharem na sua oficina, transmitindo assim a arte aos restantes trabalhadores.

Ao longo do tempo, os operários do Sr. Joaquim Moreira dos Santos foram difundindo a referida arte pelas suas localidades, contribuindo para que mais oficinas e fábricas surgissem no concelho (Rocha, 1993, *cit. in* Pereira, 2011). Exemplo disso foi a primeira fábrica que apareceu em Lordelo, de Adelino Alves Lamas, que contratou o encarregado da fábrica do Sr. Joaquim. E assim outros casos semelhantes se sucederam (Pereira, 2011).



Figura 3.6 - Pormenor de uma mesa em talha dourada executada por um artesão do concelho
Fonte: Pereira, 2011

Na atualidade não existem muitos entalhadores; todavia, a talha (Figura 3.6) foi uma atividade com relativa importância no concelho, deixando, com o seu desaparecimento, um forte sentimento de tristeza na população (Pereira, 2011).

A partir de 1931 observou-se um aumento de instalações de oficinas relacionadas com atividade de marcenaria e carpintaria, tal facto, possivelmente, derivado da instalação de eletricidade, de forma faseada, pelas localidades. À época, esta inovação permitiu melhorar consideravelmente o rendimento das fábricas e diminuir/eliminar a

dependência dos recursos hídricos no trabalho, principalmente para as serrações (Pereira, 2011).

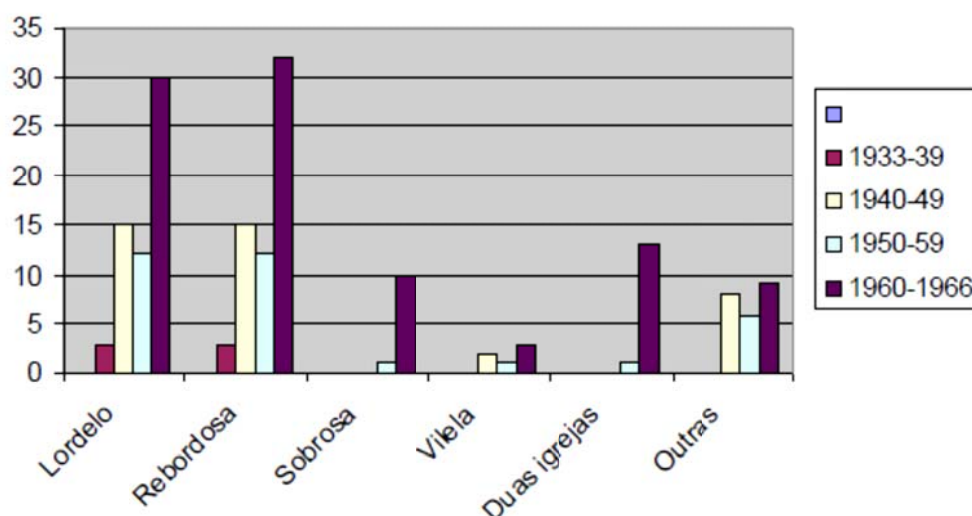
Relativamente a esta matéria, importa referir que no início dessa década surgiram duas Cooperativas de eletrificação no concelho de Paredes, localizadas estrategicamente em Lordelo e Rebordosa, freguesias com fortes costumes na atividade da transformação da madeira. A primeira Cooperativa nasceu a 10 de maio de 1933 – “A Lord” – e a segunda surgiu a 6 de outubro do mesmo ano – “A Celer” –, ambas continuando, nos dias de hoje, em total funcionamento (Pereira, 2011).

Pereira (2011) considera que a indústria de mobiliário em Paredes atingiu a sua melhor fase entre as décadas de 1940 e 1980, apesar de se ter verificado que a indústria de transformação da madeira já existia no concelho na década de 30 (em número reduzido). A mesma autora admite que, provavelmente, o desastre natural (forte ciclone) ocorrido em 1941 no concelho de Paredes, que culminou com o derrube de inúmeras árvores, postes de iluminação, telégrafos, entre outras coisas, terá impulsionado de certa forma a indústria, dado que o excesso de árvores derrubadas, principalmente pinheiros, constituiu imensa matéria-prima disponível para a atividade de transformação de madeira. Tal facto foi corroborado pelo número considerável de pedidos de licenças efetuados na altura para instalação de engenhos de serração, serrações e oficinas de marcenaria no concelho.

O quadro 3.1, onde se quantificam os números de oficinas de marcenaria ou serração existentes ao longo de quatro períodos temporais diferenciados, entre 1933 a 1966, mostra, fácil e claramente, a distinção das freguesias de Rebordosa e Lordelo, dado o número elevado de oficinas presentes nas mesmas, quando comparadas com as restantes homólogas.

Quadro 3.1 - Distribuição das oficinas por freguesias entre 1933 a 1966

Fonte: Pereira, 2011



O quadro acima permite ainda confirmar como a indústria transformadora no concelho de Paredes demonstrou um desenvolvimento sólido a partir da década de 40 até meados da década de 60.

Um outro fator que terá ajudado a impulsionar a indústria do mobiliário no concelho de Paredes foi a sua proximidade à cidade do Porto, onde a partir das décadas de 1950/60 e princípios da de 1970 se deu um aumento significativo da população residente, o que provavelmente constituiu num estímulo ao crescimento imobiliário e, por sua vez, à procura de mobiliário.

Também neste período, no ano de 1959, surge a NOVOPAN – Fábrica de Aglomerados de Madeira (Figura 3.7), fundada por Joaquim Moreira dos Santos, na freguesia de Rebordosa. Esta empresa obteve um enorme impacto à época, dando início à produção de móveis de placas de aglomerados de madeira com recurso a máquinas que terá adquirido na Alemanha e Itália. Ainda assim, a fase inicial não correu como desejado, e só depois de passado praticamente um ano em funcionamento é que começaram a produzir móveis com a qualidade pretendida.



Figura 3.7 - Fábrica NOVOPAN
Fonte: Azevedo, C., 1961

Posteriormente, com o 25 de abril de 1974, abrir-se-ia um novo ciclo no país nas diversas áreas de âmbito económico e, consequentemente, na vida dos portugueses.

No concelho de Paredes, ainda segundo o estudo de Pereira (2011), a indústria do mobiliário apresentou-se em forte expansão entre 1973-1977, conforme se pode observar no (Quadro 3.2 - Constituição de sociedades entre 1973 e 1980), atendendo ao número de sociedades formadas, que aumentou consideravelmente no período referido. Nos anos seguintes, contudo, entre 1978-1980, a situação acusa um decréscimo na constituição de sociedades, possivelmente, consubstanciado na fase menos positiva que o país atravessava, com problemas sérios de desequilíbrio económico e financeiro, e que acabaram mesmo por levar Portugal a solicitar ajuda externa ao Fundo Monetário Internacional.

Quadro 3.2 - Constituição de sociedades entre 1973 e 1980
Fonte: Pereira, 2011

ANO	CONSTITUIÇÃO DE SOCIEDADES	CAPITAIS SOCIAIS
1973	9	200 000\$00 – 1 500 000\$00
1974	17	100 000\$00 – 1 200 000\$00
1975	31	50 000\$00 – 12 000 000\$00
1976	37	50 000\$00 – 2 900 000\$00
1977	48	60 000\$00 – 8 000 000\$00
1978	23	100 000\$00 – 4 000 000\$00
1979	15	100 000\$00 – 2 500 000\$00
1980	12	75 000\$00 – 25 000 000\$00

Relativamente aos capitais investidos, interessa expor a diferença constatada entre os próprios. Tal situação permitiu concluir que um grande número de sociedades seria de pequena dimensão e de carácter familiar, que tipicamente despontavam para a atividade no rés-do-chão das habitações dos proprietários. Todavia, surgiram também algumas empresas de dimensão superior que dispunham de uma maior capacidade financeira para investir, das quais são exemplo: a sociedade Manuel Coelho Barbosa & Filhos Limitada, fundada em 1975, com um capital de 12 000 000\$00; a sociedade Albino Moreira dos Santos & Filho Limitada, também constituída em 1975, com um capital de 10 000 000\$00; e a sociedade Luís Ferreira Campos & Filhos Limitada, formada em 1980, com um investimento de 25 000 000\$00 (Pereira, 2011).

O desenvolvimento da atividade no concelho de Paredes resultou também da simbiose entre diferentes tipologias de indústrias, interligadas ao ramo do mobiliário, que foram aparecendo ao longo da década de 70. O estudo de Pereira (2011) distinguiu a indústria existente em quatro categorias, ou seja, empresas cujo negócio é a compra e venda de matérias-primas; empresas que só se dedicam à produção; empresas destinadas à comercialização de mobiliário e, por fim, empresas que acumulam a produção e a comercialização (Quadro 3.3).

Quadro 3.3 - Tipologias de indústrias entre 1973 e 1980
Fonte: Pereira, 2011

TIPOLOGIAS DE INDÚSTRIAS				
ANO	Compra e venda de matérias-primas	Produção de mobiliário	Comercialização	Produção e comercialização
1973	0	2	0	7
1974	3	4	1	7
1975	6	10	3	12
1976	4	19	3	15
1977	3	17	7	21
1978	4	4	3	12
1979	2	5	3	5
1980	2	2	0	8

Para finalizar, importa referir uma última característica, alusiva à localização geográfica das empresas (Quadro 3.4), alvo de análise por Pereira (2011) no seu trabalho.

Quadro 3.4 - Localização das empresas criadas entre 1973 e 1980
Fonte: Pereira, 2011

ANO	LOCALIZAÇÃO					
	Lordelo	Rebordosa	Sobrosa	Vilela	Duas Igrejas	Outras
1973	2	4	-	1	-	2
1974	7	4	-	-	2	3
1975	11	8	1	3	-	6
1976	8	15	4	4	1	7
1977	16	9	2	2	5	14
1978	5	6	-	3	2	4
1979	5	1	-	1	-	6
1980	2	2	-	-	1	2

O quadro acima, ainda que referido a um curto período, entre 1973 e 1980, vem confirmar algo já adquirido ao longo desta exposição, ou seja, que a maioria das empresas se localiza nas freguesias de Lordelo e Rebordosa. No entanto, a partir do ano de 1975 verifica-se não só o aumento do número de empresas, como uma tendência para a dispersão por outras freguesias.

3.2.2. Início do séc. XXI

A relação indissociável entre o concelho de Paredes e a indústria do mobiliário, como descrito no capítulo anterior, tem sido o baluarte para o progresso do concelho em termos económicos e sociais. A atividade aí presente, cuja importância se perpetua até à atualidade, representa perto de 65% da produção do mobiliário produzido no país (CMP, 2013).

O tecido industrial mantém na sua base o cariz de natureza familiar, perdurando através das pequenas oficinas os ensinamentos da arte ao longo dos anos. As empresas de

reduzida dimensão prevalecem sobre as médias e grandes empresas, todavia estas últimas alcançaram um patamar que lhes confere relevo na atividade empresarial no concelho e na região, dado o volume global de faturação atingido pelas mesmas. O concelho de Paredes reunia, em 2002, aproximadamente cerca de 819 empresas dedicadas à indústria da madeira, assumindo uma posição de relevo no distrito do Porto, conforme se pode observar no (Quadro 3.5).

Quadro 3.5 - Distribuição das empresas do setor do mobiliário, no distrito do Porto
Fonte: Pereira, 2011

Distrito do Porto	N.º empresas		N.º trabalhadores	
	2002	%	2002	%
Amarante	20	0,7 %	135	0,6 %
Baião	1	0,0 %	39	0,2 %
Felgueiras	12	0,4 %	313	1,4 %
Gondomar	520	19,5 %	3.252	14,2 %
Lousada	99	3,7 %	914	4,0 %
Maia	46	1,7 %	568	2,5 %
Marco de Canaveses	8	0,3 %	34	0,1 %
Matosinhos	23	0,9 %	148	0,6 %
Paços de Ferreira	611	22,9 %	4.973	21,8 %
Paredes	819	30,7 %	7.465	32,7 %
Penafiel	11	0,4 %	94	0,4 %
Porto	108	4,0 %	966	4,2 %
Póvoa de Varzim	12	0,4 %	155	0,7 %
Santo Tirso	51	1,9 %	453	2,0 %
Valongo	106	4,0 %	901	3,9 %
Vila do Condo	13	0,5 %	199	0,9 %
Vila Nova de Gaia	190	7,1 %	1.958	8,6 %
Trofa	20	0,7 %	286	1,3 %
Total	2670	100%	22.853	100%

Como se pode verificar no gráfico seguinte (Figura 3.8), no contexto da região do Tâmega, um grupo de concelhos, pela sua ligação forte ligação aos diversos setores da

indústria neles presentes, destacam-se dos restantes: Paredes, Paços de Ferreira, Penafiel, Amarante, Lousada e Marco de Canaveses.

No entanto, confirma-se que é o concelho de Paredes que lidera esse grupo, detendo o maior número total de empresas. Pode-se constatar que, entre o ano de 1994 e 2003, ainda que, com um crescimento lento, o número de empresas vai aumentando. Entre 2003 e 2004 dá-se um aumento acentuado, sobretudo, no concelho de Paredes, que atinge, aproximadamente, as 9000 empresas. Desde 2004 até 2006 segue-se uma diminuição, a qual é mais visível no grupo dos concelhos que têm maior número de empresas e que antes referimos.

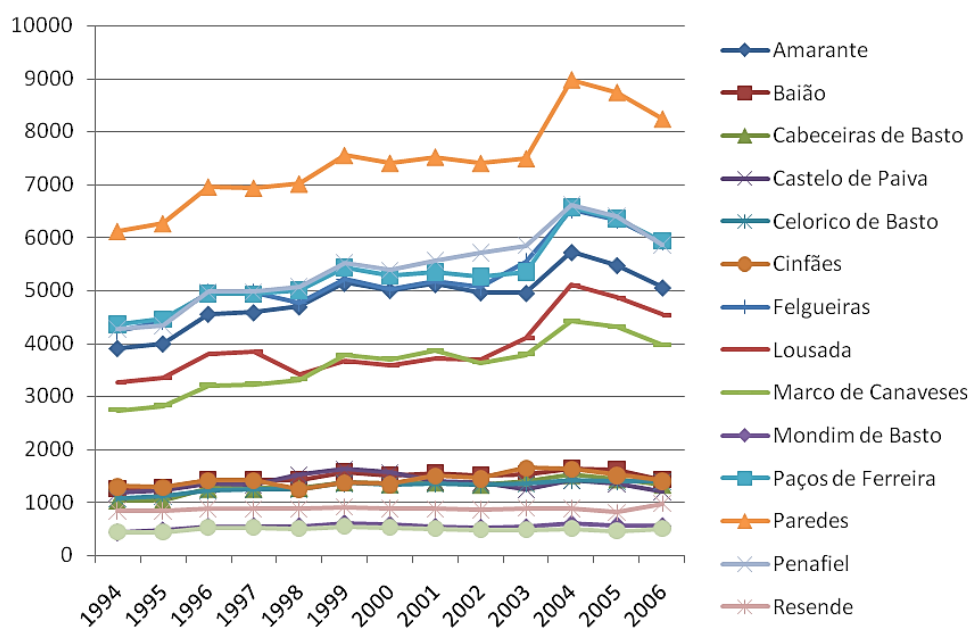


Figura 3.8 - Total de empresas no Tâmega entre 1994 e 2006
Fonte: CMP, 2013

É também na quantidade de empresas ligadas à indústria transformadora que Paredes é um “motor” dinamizador no seio da região do Tâmega, como é claro no gráfico da figura 3.9 que apresenta o número de empresas agora num período menor, entre 2002 e 2006, e onde esse concelho detém novamente a posição cimeira.

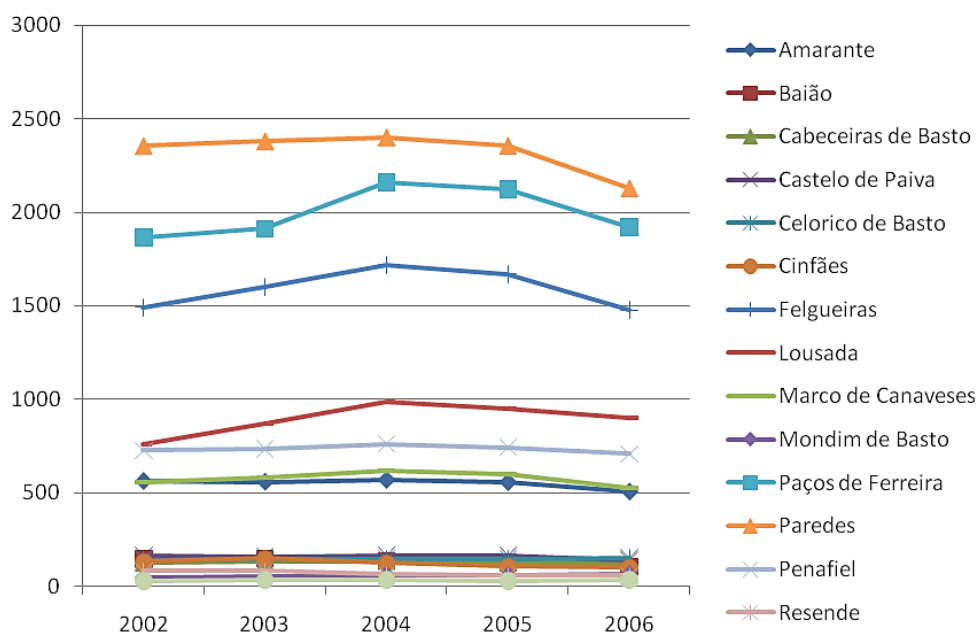


Figura 3.9 - Empresas – Indústria Transformadora no Tâmega entre 2002 e 2006
Fonte: CMP, 2013

Aqui, é importante salientar os organismos e entidades que possuem como objetivo apoiar e fomentar o desenvolvimento económico, de âmbito local ou regional, com influência nas dinâmicas do Concelho. A autarquia de Paredes reuniu esforços, concretizando-os na Assembleia Municipal de Paredes, em 2006, com a aprovação em reunião ordinária da alteração do Regulamento de Ocupação do Espaço Público, Mobiliário Urbano e Publicidade do Concelho, no sentido da aplicação de mecanismos de incentivo à instalação das empresas numa das Zonas Industriais existentes, quer através da isenção do pagamento de taxas de licenciamento para construção, quer através da isenção do pagamento de taxas de utilização destinadas às indústrias transformadoras.

Ao longo dos últimos anos novos passos foram dados, distinguindo ainda mais o concelho de Paredes e a sua ligação à indústria do mobiliário. Por um lado, através da criação do Centro Profissional das Indústrias de Madeira e Mobiliário (CFPIMM) e do Centro Tecnológico das Indústrias de Madeira e Mobiliário (CTIMM), embora o último tenha falido no ano 2004; e por outro lado, mais recentemente, por intermédio da apresentação ao Ministério da Educação e Ciência de propostas para a criação de

duas licenciaturas ligadas com o setor do mobiliário, em parceria com o Instituto Politécnico do Porto.

No ano de 2013, o município de Paredes cria o evento “Art on Chairs”, com objetivo de promover o design e a criatividade contemporâneos enquanto vetores de inovação na indústria do mobiliário. Consiste na conceção de mobiliário de raiz por parte de designers portugueses, procurando-se reposicionar o território como uma referência na produção de mobiliário de elevada qualidade. “Art on Chairs reúne criação e produção, cultura e economia, recursos locais e oportunidades locais” (Setepés, 2015, p.3).

Segundo os dados divulgados no último evento “Art on Chairs”, realizado em 2015, ficou-se a saber que, a nível local, a indústria do mobiliário em Paredes é representada por cerca de 800 fábricas que empregam metade da população ativa no setor do mobiliário. Relativamente à produção, 90% tem como destino a exportação e representa uma faturação que ronda os 400 milhões de euros/ano, valor que contribui para o aumento das exportações a nível nacional: um crescimento de 12% das exportações desde 2012 coloca o setor do mobiliário entre os dez que mais exportam (Setepés, 2015, p.26).

3.3. Instrumentos reguladores legais

Compreender a relevância da indústria do mobiliário, no contexto local e supralocal, implica a observação/análise das diretrizes que orientam e incentivam a sua localização/fixação, impondo-se um olhar sobre alguns instrumentos que em termos urbanísticos legalmente a regulam.

Importa, assim, refletir sobre os Planos – Plano Diretor municipal e Plano de Urbanização – que o concelho de Paredes tem, desde 1994, em vigor, avaliando em que medida, direta ou indiretamente, esses determinam e influenciaram a implantação das indústrias e nas zonas industriais.

Começaremos por expor o cenário industrial existente na altura que antecedeu a elaboração da 1ª versão do Plano Diretor Municipal de Paredes (PDMP), terminando no processo de revisão desse mesmo plano, em curso em 2012. Observaremos também o Plano de Urbanização de Rebordosa Parcial de Lordelo, Vilela e Astromil (PUPLVA), que incide em duas das zonas de estudo e que consideramos a área de maior dinâmica desenvolvimento no concelho, onde a atividade industrial está mais presente e a necessidade de organizar os espaços, com maior rigor, é superior.

3.3.1. Plano Diretor Municipal de Paredes, 1994 | Antecedentes

O relatório de caracterização do território do concelho de Paredes (CMP,1990) refere relativamente à indústria, no arranque da década de 1990, que esta se concentra predominantemente na zona norte do concelho. São as freguesias mais populosas, Lordelo, Rebordosa, Vilela, Gandra e Castelões de Cepeda, que contêm o maior número de indústrias, as quais normalmente se localizam ao longo das vias de comunicação e perto, ou integradas, em aglomerados urbanos. Excetuando algumas unidades de grande dimensão, é a pequena e média indústria e oficinas que predominam, misturando-se em grande parte com as habitações, e assim criando, nalguns casos, conflitos e algumas incompatibilidades.

Ciente desse facto, e tendo em conta o tecido social e as atividades predominantes no concelho, a Câmara entendeu que seria desejável distribuir um pouco por todo o concelho pequenas e médias áreas industriais que melhor respondessem às necessidades e à pressão de crescimento que era notória nos últimos anos, em vez de propor grandes áreas industriais que normalmente são de difícil implementação, para além de gerarem problemas relacionados com o impacto ambiental (CMP, 1990).

Para a escolha dos locais das futuras áreas industriais, segundo o mesmo relatório, considerou-se fundamentalmente o seguinte (CMP, 1990, p.3-4):

- Distribuição equitativa e qualitativa por todo o concelho;
- Proximidade de aglomerados importantes, evitando no entanto criar incompatibilidade;
- Integração nas novas áreas já fortemente industrializadas, no sentido de controlar e ordenar as futuras construções;

- Existência de acessos ou com possibilidade de criação de acessos;
- Topografia com declives suaves adequados à construção de unidades industriais que necessitam de grandes áreas;
- Não interferência com locais de interesse paisagístico e patrimonial;
- Não contundir com a reserva agrícola nacional (RAN), nem com a reserva ecológica nacional.

Para uma maior diversificação do tipo de indústrias, tendo em conta a situação industrial do concelho na altura e as perspetivas futuras, considerou-se que deveriam ser implantados três tipos de áreas industriais (CMP, 1990, p.3-4):

- Área industrial de média dimensão, essencialmente destinada a grandes e médias indústrias;
- Área industrial de pequena dimensão, destinada a pequenas indústrias e oficinas;
- Área industrial mista, destinada a partir de aglomerados urbanos existentes com forte implantação industrial.

3.3.2. Revisão do Plano Diretor Municipal de Paredes, 2014

Apesar dos objetivos do Plano Diretor Municipal de Paredes de 1994 (PDMP-94), que visaram a maior disciplina da ocupação industrial dispersa e fragmentada, a regra dominante anterior foi continuada. A gestão urbanística não conseguiu através daquele instrumento controlar suficientemente a diversidade e disparidade de critérios aplicados, formatando o território de modo aleatório e descontínuo, muito raramente com uma visão mais global e abrangente. Os diagnósticos realizados ao longo dos últimos anos, entre 1994-2009, apresentam um concelho onde existe uma grande promiscuidade entre o urbano e o industrial, com maior ênfase nas freguesias de Lordelo, Rebordosa e Vilela, revelando também falhas ao nível da rede viária, especificamente ao nível da mobilidade interna e no que respeita à sobrecarga de percursos em certas zonas (muitas delas no interior dos centros dos aglomerados) e ausência de alternativas para a mobilidade noutras (CMP, 2013).

Centrando a atenção na dispersão da indústria, desde a aplicação do regulamento do PDMP-94 que se verificaram algumas fragilidades regulamentares que consentiram o alastramento das pequenas oficinas/indústrias em Zonas de ocupação Urbana, onde existia o predomínio do uso habitacional. Permitiu-se, portanto, até ao presente, construções destinadas a anexos nos logradouros e nos fundos das habitações, desde

que não excedessem a área total de 200m² e mantivessem o afastamento mínimo de 5m em relação aos edifícios vizinhos, as quais podiam ser destinadas a indústrias (PDMP-94, artigo 17º). Em complementaridade com esse desafio, o PDM obrigava as pequenas indústrias que fossem integradas em áreas habitacionais a ser compatíveis com a função residencial (PDMP-94, artigo 19º).



Figura 3.10 - Dualidade Habitação /Industria
Fonte: Foto do autor



Figura 3.11 - Dualidade Habitação /Industria
Fonte: Foto do autor

Verificou-se que o PDMP-94 não foi capaz de induzir uma dinâmica de requalificação urbanística e ambiental, nem uma reorganização territorial que contrariasse a dispersão, a qual, afinal, continua a marcar o território nos dias de hoje, sobretudo a norte do concelho. As freguesias que aí se situam, e com maior importância as do centro da cidade de Paredes e as cidades de Gandra, Lordelo e Rebordosa, são as que parecem deter um padrão mais atrativo, ou seja, que demonstram maior desenvolvimento urbano; as áreas mais rurais e sobretudo as do Sul, como sejam Aguiar de Sousa, e a Nordeste, como Louredo e Beire, têm demonstrado menor atratividade. Esta diferenciação poderá estar relacionada com a falta de investimento ao nível da rede viária e dos equipamentos (CMP, 2013).

O PDM em vigor, resultante da Revisão do PDMP-94 (RPDMP), tem como estratégias principais tornar o concelho de Paredes num território “(...) sustentável, atrativo, empresarial e competitivo” (CMP, 2014a, artigo 2º).

Face à relevância da componente industrial e à promiscuidade existente entre, o urbano e o industrial, no processo de RPDMP foram suprimidas várias áreas de “concentração industrial” que se encontravam misturadas com áreas de “aglomerados”. Com os ajustes enunciados ao nível das “concentrações industriais” e das “zonas industriais”, e ainda tendo em atenção as áreas industriais disponíveis, numa política de incentivo à sua deslocalização, achou-se premente e necessário criar áreas apropriadas para acolher as inúmeras indústrias espalhadas pelo tecido urbano, dotando-as das condições adequadas para que se pudessem desenvolver.

Os estudos feitos naquele sentido aferiram que cerca de 80% da área existente estava ocupada ou comprometida, sendo que os restantes 20% não eram suficientes para colmatar as necessidades atuais de deslocalização e pedidos para a implantação de novas empresas (CMP, 2013). Em consequência, foram definidos vários objetivos no que respeita aos “Espaços de Atividade Económica”⁵, designadamente acerca das condições em que nesses espaços é possível edificar – Regime de Edificabilidade –, enumerando o plano os seguintes critérios (RPDMP, artigo 92º, p. 44-45) (CMP, 2014a):

1. O espaço de atividades económicas destina-se à instalação de atividades industriais, de armazenagem ou similares, terciárias e empresariais, admitindo-se, ainda, a instalação de equipamentos de apoio, instalação de equipamentos e espaços de investigação e tecnologia, designadamente serviços públicos e privados destinados à investigação científica e tecnológica e que privilegiem a formação e a divulgação de conhecimentos científicos e tecnológicos.
2. As unidades a instalar não poderão ser insalubres, tóxicas ou perigosas.
3. Nestas áreas não é permitida a edificação de construções habitacionais.
4. A dimensão mínima dos lotes é de 500 m², com obrigatoriedade de a área de implantação do edifício ocupar entre 50 a 80% do lote ou parcela e o índice de utilização do solo não ultrapassar 1,0 m²/m².
5. São permitidas todas as tipologias de construção, nomeadamente isolada, geminada ou em banda.
6. No caso de existirem desníveis acentuados entre lotes vizinhos, a construção não poderá exceder os 8 metros de altura, medidos a partir do solo até ao ponto mais alto da construção junto ao limite do lote.
7. As fachadas laterais e tardoz, nos casos em que estas últimas existam, deverão obedecer a um afastamento mínimo de 5,0 metros e 10,0 metros às extremas das parcelas/lotês, respetivamente.

⁵ Os “Espaços de atividades económicas”, são, de acordo com o artigo 91º da RPDMP (CMPa, 2014), assim identificados: zonas, preferencialmente, destinadas ao acolhimento de atividades económicas com especiais necessidades de afetação e organização de espaço urbano, delimitados e definidos como tal na planta de ordenamento.

8. A ocupação das parcelas e dos lotes com construção e áreas cobertas far-se-á de acordo com as seguintes regras:

Quadro 3.6 - Ocupação de parcelas e lotes edificados e de áreas cobertas
Fonte: CMP, 2014a, p.44

Edifícios	N.º pisos máximo acima do solo	Altura máxima do edifício (m)	Cave	Dimensão mínima dos lotes (m ²)	Recuo (m)
Indústrias e Armazéns	1	8	Sim	500	12

9. Excetua-se da “Altura máxima do edifício”, disposta no número anterior, os casos em que o aumento da altura seja:

- a) Comprovadamente necessário para o correto funcionamento da unidade;
- b) Para o edifício de escritórios, o qual no máximo não poderá ultrapassar os 3 pisos acima do solo o que corresponderá, no máximo, a 10 metros.

10. Excetua-se dos normativos de recuo disposto no número 8, do presente artigo, as situações de colmatação de empenas cegas de edifícios preexistentes e entre edifícios preexistentes a menos de 50 metros entre si.

11. Nas edificações em que exista cave a respetiva área é incluída no índice de utilização do solo.

12. Na cave não é admitida indústria.

13. Quando as unidades industriais ou de armazenagem confinem com áreas residenciais é obrigatório garantir entre ambas as utilizações uma faixa verde contínua de proteção, constituída por espécies arbóreas com profundidade não inferior a 30 metros, com o objetivo de minimizar os impactes visuais e ambientais resultantes da atividade industrial.

14. Excetua-se do disposto no número anterior as faixas de proteção entre edifícios com atividades incompatíveis com a função habitacional, na qual será exigido uma faixa verde contínua de proteção, constituída por espécies arbóreas com profundidade não inferior a 50 metros, sem prejuízo de se assegurar a possibilidade de acesso à circulação de veículos de emergência.

15. Excetua-se ainda do disposto no número 13, do presente artigo, as faixas de proteção que se localizem na parte frontal da parcela ou do lote industrial, que poderá, parte dela, num máximo de 80%, ser destinada a estacionamento, acessos de veículos e a uma pequena construção com a altura máxima de 3,0 metros destinada à portaria.

16. No espaço entre as fachadas e o espaço público não é permitido fazer depósito de matérias-primas, resíduos, desperdícios ou produtos desta, destinados a expedição resultantes da atividade industrial.

17. Nas zonas afetas à Zona Industrial de Lordelo e à Zona Industrial da Serrinha aplicam-se, cumulativamente, as disposições dos planos de urbanização específicos.

Importa seguidamente, indicar as zonas industriais existentes no concelho também designadas por parques de acolhimento empresarial, para melhor perceber o

enquadramento daquelas que nos propusemos analisar relativamente à generalidade das áreas industriais, as quais apresentaremos em páginas posteriores. São atualmente 19 as zonas definidas no PDM e que se encontram distribuídas um pouco por todo o concelho, com algum predomínio a noroeste (Figura 3.12).

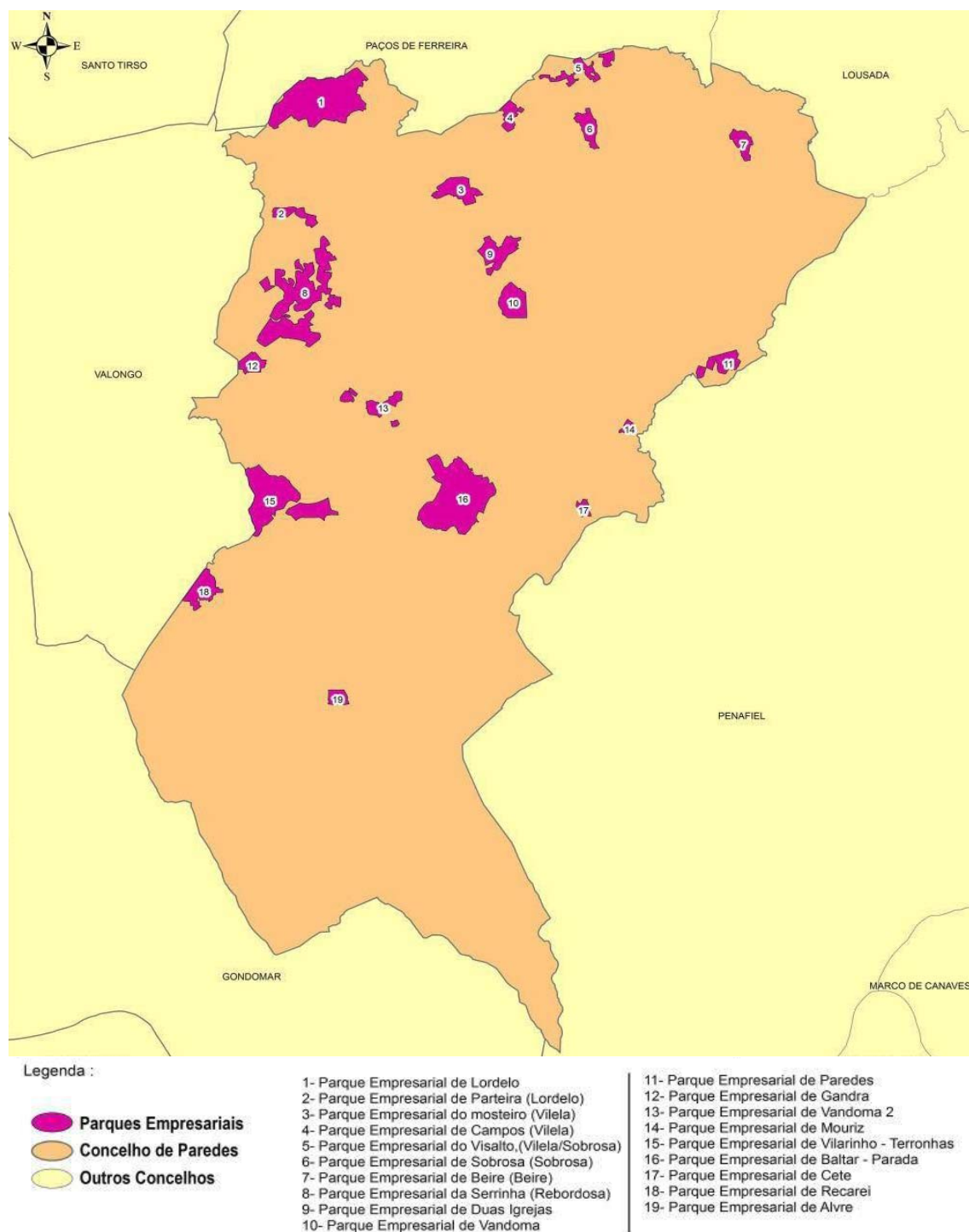


Figura 3.12 - Parques de acolhimento empresarial no concelho de Paredes

Fonte: CMP, 2013

3.3.3. Planos de Urbanização

Os Planos de Urbanização (PUs) que têm vindo a entrar em vigor enquadram propostas que visam a resolução ou a minimização das situações mais complexas presentes no território municipal. A proibição de indústria em zonas de alta densidade, a criação de amplas zonas industriais e a criação de variantes e vias estruturantes configuram algumas dessas situações a que urge responder e a elaboração de PUs surge nesse contexto, em simultâneo acautelando as características distintas que definem o conjunto urbano que constitui a área afeta ao mesmo. Nesse sentido, assumem-se como seus objetivos (CMP, 2014b):

- Modernizar as Zonas de Atividade Económica/Zonas Industriais;
- Valorização arquitetónica e paisagística do local e, consequentemente, do concelho;
- Criação de novas infraestruturas viárias e rentabilização das existentes nas proximidades;
- Rentabilização dos produtos manufaturados localmente;
- Dignificar e desenvolver o setor da indústria, através da definição de princípios e regras de ocupação, uso e transformação do solo, potenciando cada local de forma adequada;
- Uniformizar critérios de edificabilidade, estabelecendo uma disciplina de qualidade urbanística e industrial;
- Enquadrar os planos de atividade do município, através da racionalização da gestão urbanística e da promoção do desenvolvimento económico e, do bem-estar das populações.

Destes planos, o aspeto que mais nos parece ser de ressaltar, dado o seu potencial reorganizador, prende-se com as Vias Estruturantes neles propostas e algumas das obras recentemente executadas por todo o concelho que têm como principal objetivo o descongestionamento do tráfego de atravessamento dos aglomerados, realizado atualmente pelas ERs e EMs. Além disso, potenciam a permeabilidade da malha viária, estabelecendo uma rede complexa e articulada, devidamente hierarquizada, onde a cada nível correspondem determinadas funções e especificidades. Atualmente muitos são os casos, pelas características de desenvolvimento dos aglomerados, em que não existe qualquer segregação de tráfego, sobrepondo-se nas mesmas vias, sem distinção, o trânsito de atravessamento, o trânsito local urbano, o trânsito de apoio às atividades

agrícolas e florestais, o trânsito de acesso a zonas industriais, o trânsito de atravessamento, o estacionamento e a circulação de peões.

3.3.3.1. Plano de Urbanização de Rebordosa e parcial de Lordelo, Vilela e Astromil

A atenção concedida ao Plano de Urbanização de Rebordosa Parcial de Lordelo, Vilela e Astromil (PURPLVA), que seguidamente analisaremos com algum detalhe, justifica-se no facto de estar particularmente relacionado com duas das zonas cujo estudo aprofundaremos no Capítulo 4 (zonas A e B). Restringindo o foro de observação quase exclusivamente ao âmbito da indústria, interessa perceber qual o impacto deste PU nas zonas industriais nele inseridas.

Surgida a 1ª versão deste PURLVA, após Resolução de Conselho de Ministros n.º 165/2007 de 15 de outubro, os seus principais objetivos são a estruturação viária, a criação e reforço de pólos urbanos e o ordenamento espacial da atividade industrial, tendo em conta a população e a dinâmica económica existentes. Procede, assim, à alteração de vários parâmetros urbanísticos instituídos pelo PDM-94, designadamente no que se refere às “zonas mistas” e nas “zonas industriais”, bem como aos solos classificados “zonas de ocupação condicionada”, “terrenos agrícolas complementares” e “floresta complementar” (Figura 3.13).

Salienta-se que nessa 1ª versão de 2007 este PU contemplava dois tipos de zonamento industrial: “Zona de concentração industrial” – que tinha como usos preferenciais a habitação, serviços e equipamentos, permitindo-se, contudo, a construção de caráter industrial e armazéns, desde que compatíveis com os anteriores e “Zona industrial” – que tinha como objetivo a concentração de edifícios de caráter industrial e armazéns, não sendo permitida a construção de habitações nestas áreas. No entanto, admitia-se a existência de áreas comerciais, desde que integrada no projeto industrial e não ultrapasse os 40% da área bruta de construção do lote/parcela (PURPLVA, artigos 22º e 26º), (CMP, 2014b).

Na sua última alteração, publicada no Diário da República de 6 de maio, 2014, para além das mudanças dos parâmetros de edificabilidade, as zonas industriais passam a designar-se “áreas de atividades económicas” e as “zonas de concentração industrial” acabam por ser suprimidas com o objetivo claro de “(...) reordenar e qualificar os espaços industriais, por oposição ao modelo atual de unidade dispersas”, que aliás é uma das opções defendidas pelo Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (CMP, 2103, p.104). Aquelas zonas suprimidas estão disseminadas pelo solo urbano e interligadas com a habitação, provocando situações de conflito, facto que não traz vantagens acrescidas nem para a indústria, nem tão pouco para a habitação.

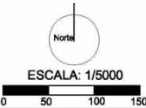
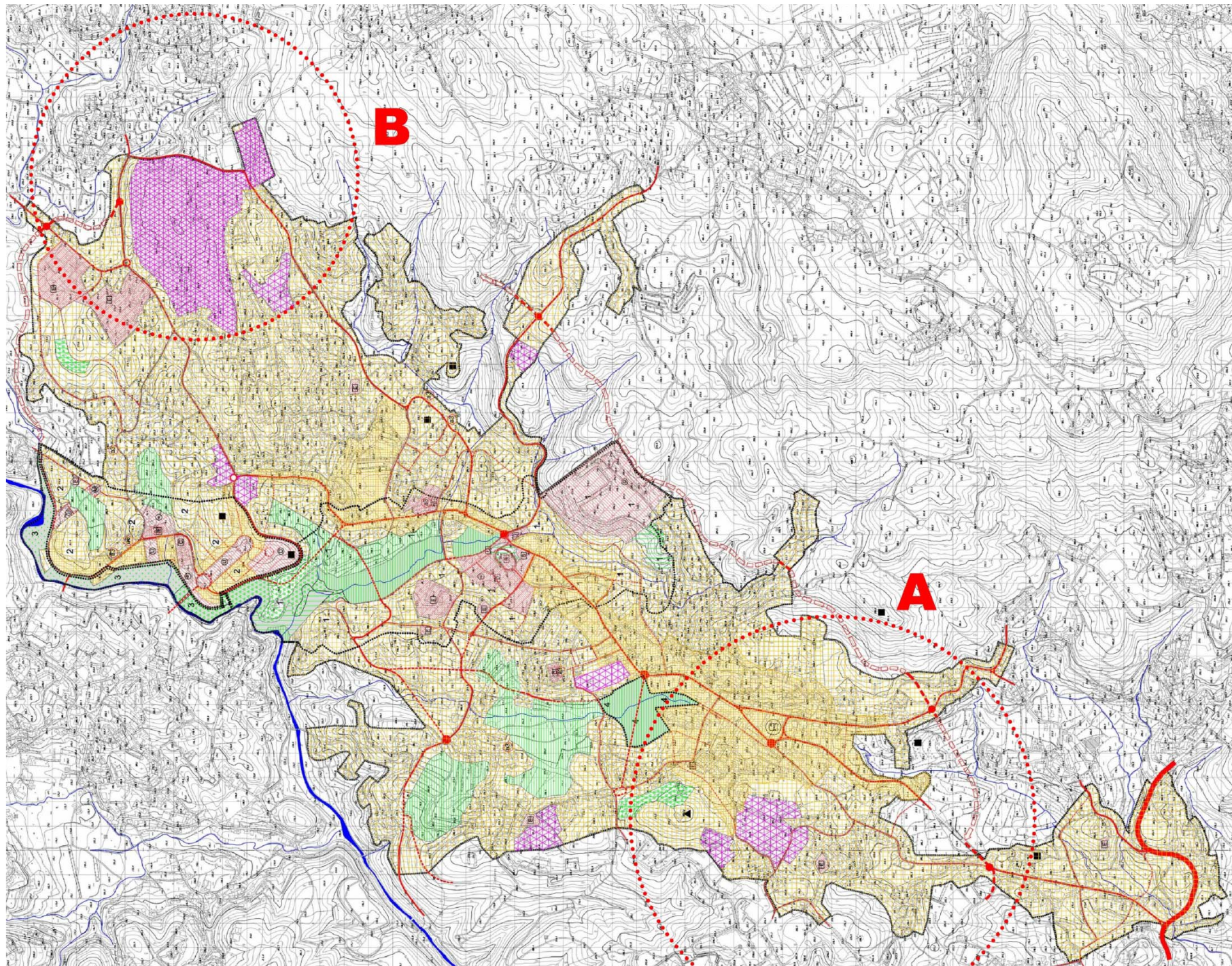
Segundo o Relatório da RPDMP (2013, p 104):

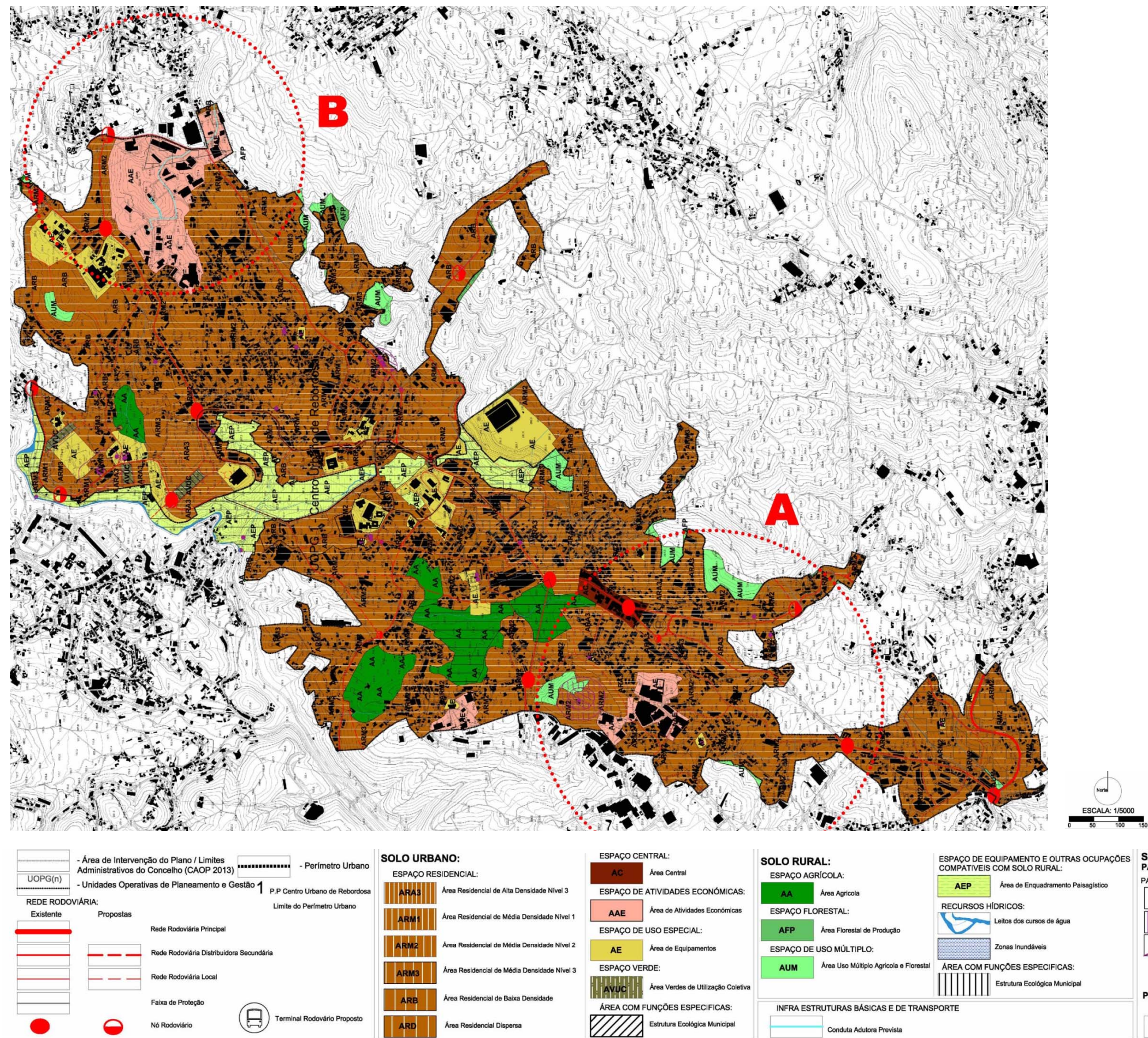
O incentivo à realocização de empresas dispersas no território concelhio, tem como mais-valia os ganhos obtidos “a posteriori”, designadamente em termos de ordenamento do território, ambientais, viários, direcionando o tráfego de pesados para vias com capacidade e calibre adequados, etc. Esta aposta pressupõe medidas regulamentares dissuasoras de ampliações, remodelações, reconstruções ou mudança de ramo de atividade nas unidades inseridas em aglomerados urbanos acompanhadas de medidas de incentivo à realocização.

Relativamente à dimensão das áreas industriais integradas nas zonas de estudo anteriormente mencionadas, verifica-se uma ligeira ampliação das “áreas de atividades económicas” o que vem a confirmar a aposta do município na sua consolidação. Por exemplo, a zona B, onde está inserido o Parque Empresarial do Mosteiro, passa de 27 para os 32 hectares, o que na realidade não representa mais área disponível, mas é reflexo da integração de unidades fabris que estavam fora do perímetro da zona industrial (Figura 3.14).

Na zona A, aquela que consideramos de superior complexidade por via do seu maior desenvolvimento urbano e industrial, o PU dá indicações da requalificação de algumas artérias rodoviárias e que vieram efetivamente melhorar a acessibilidade à zona industrial da Serrinha em Rebordosa. Quanto à dimensão da zona industrial inserida no PU, esta permanece praticamente a mesma; a diferença está na sua designação que deixa de ser “zona de concentração industrial” para passar a “área de atividades económicas”.

Figura 3.13 - PURPLVA, 2007
Fonte: CMP, 2007





4. ZONAS DE ESTUDO

A presente tese concentra uma parte da sua observação no estudo (mais) detalhado de um conjunto de 4 áreas selecionadas de entre o território municipal de Paredes. A escolha dessas áreas de estudo teve, essencialmente, em consideração a maior presença de atividade industrial. Foram ignorados, portanto, os limites administrativos das freguesias e todas as zonas, à exceção de uma, abrangem mais do que uma freguesia. Um outro critério tido em conta na definição das áreas de estudo, foi o interesse/vontade de que as zonas a analisar exibissem alguma diversidade na maneira como as indústrias/áreas industriais se enquadram no território. Propusemo-nos por isso analisar aquelas áreas na sua relação com elementos que são fundamentais para a sua caracterização e de relação com o território, nomeadamente a topografia, hidrografia e a rede viária.

Segundo Sucena (2010, p.93) são aqueles “(...) elementos básicos da construção de paisagem”, que definem em grande parte o “(...) modelo de povoamento tradicional”. No entanto, para completar o retrato da construção da paisagem que analisaremos ter-se-á em consideração a propagação dos edifícios e das atividades no espaço. Poderemos, assim, afirmar que os elementos naturais (topografia, hidrografia, etc.), elementos que constituem o suporte físico, juntamente com os elementos artificiais (edifícios, vias), na sua relação com as atividades sociais, geram e produzem diferentes territórios.

4.1. Enquadramento e identificação das zonas estudadas

As áreas de estudo situam-se a noroeste do concelho, no sentido sudoeste-nordeste, estando inseridas numa zona onde as características geomorfológicas do relevo, impostas pelo vale do Rio Ferreira, condicionam o seu desenvolvimento urbano. A rede viária extensa e complexa que a percorre é disso exemplo estando fortemente imbrincada no movimento proporcionado pelo relevo.

Desde o final do séc. XIX, esta zona do concelho foi palco de uma forte implantação industrial, certamente relacionada com a origem de um crescimento populacional e urbanístico acelerado que criou a paisagem difusa de que hoje reconhecemos. Caracterizado pela dispersão urbana, de matriz rural, a com forte presença industrial é denotada porque a população se serviu das próprias habitações para desenvolver essa atividade industrial, assim coabitando habitação e indústria no mesmo espaço, confundindo-se na paisagem.

Analisaremos, portanto, alguns destes espaços onde o desenvolvimento urbano-industrial é mais significativo, procurando perceber/identificar constâncias e diversidades. Localizadas a noroeste do concelho de Paredes como antes referido, as zonas são: zona A – abrange parte das freguesias de Gandra e Rebordosa; zona B – abrange parte das freguesias de Rebordosa, Lordelo e Vilela; zona C – abrange parte da freguesia de Vilela e zona D – abrange parte das freguesias de Vilela, Sobrosa e Duas Igrejas (Figura 4.1).

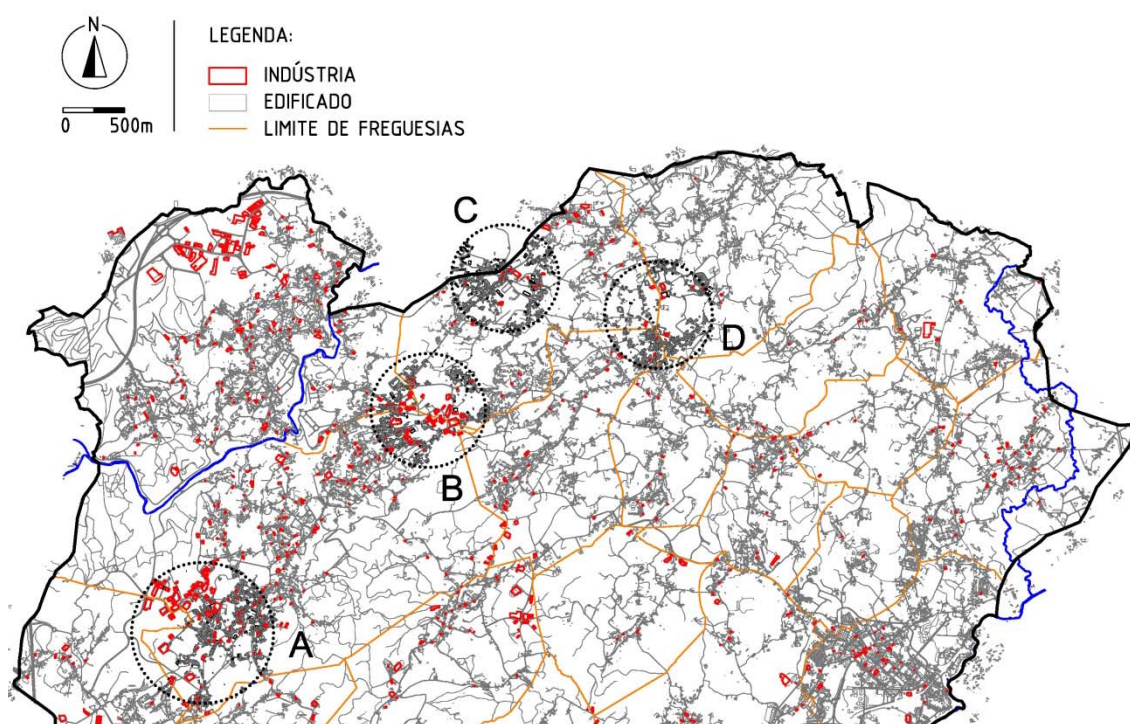
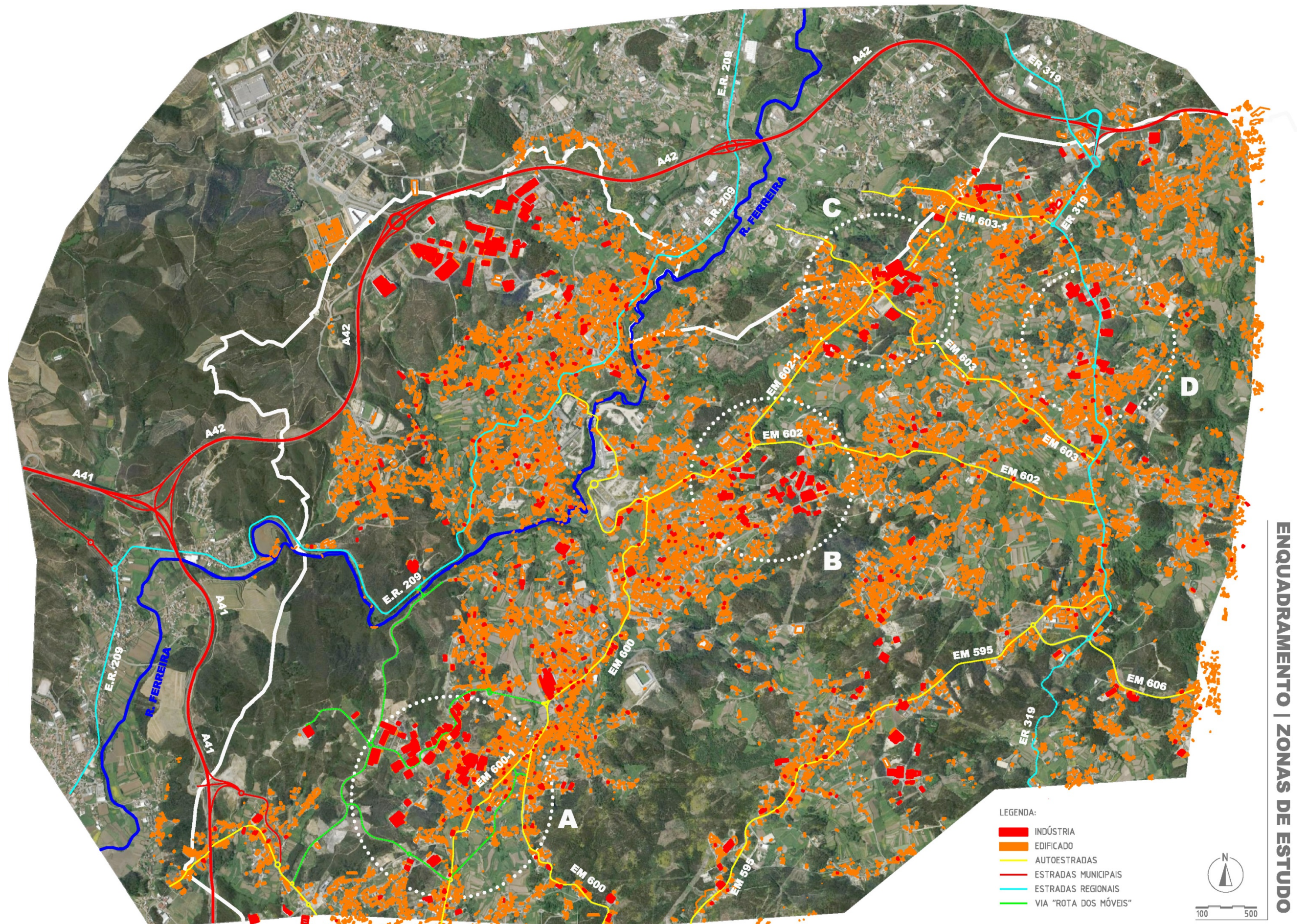


Figura 4.1 - Localização e identificação das zonas estudadas
Fonte: Elaboração própria sobre cartografia do concelho de Paredes.



4.1.1. Hidrografia e topografia

Os recursos hídricos são um fator chave para a caracterização e compreensão do território, e o seu estudo influencia decisivamente as opções do seu ordenamento. Podemos afirmar que o vale onde assenta o rio Ferreira condicionou a ocupação e sua apropriação por parte da população nesta parte do concelho.

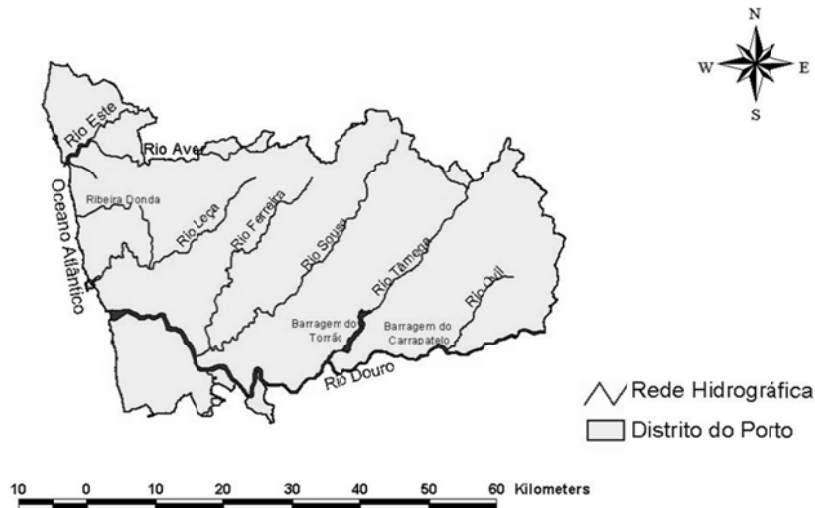


Figura 4.3 - Rede hidrográfica do distrito do Porto

Fonte: Instituto Geográfico Português, Relatório do Distrito do Porto (2007).

Este rio é o principal afluente do rio Sousa; nasce em Raimonda (Paços de Ferreira) e desagua no lugar da Ribeira de Cima, na freguesia de Foz do Sousa, no concelho de Gondomar. No seu trajeto atravessa os concelhos de Paços de Ferreira, Paredes, (Lordelo e Rebordosa), Valongo (Sobrado, Campo e Valongo) e Gondomar (freguesias de Jovim, S. Pedro da Cova e Foz do Sousa).

Em Paços Ferreira, o rio Ferreira atravessa a zona central do concelho, cujo território coincide praticamente com a zona de montante da respetiva bacia hidrográfica. Este rio é curvilíneo ao longo de todo o seu percurso e conflui com o rio Sousa no concelho de Gondomar.

Entre os concelhos de Valongo, Gondomar e Paredes, as denominadas “serras de Valongo”, constituídas por uma série de elevações orientadas na direção noroeste-

sudeste e formadas essencialmente por cristas de rochas quartzíticas que correspondem a uma dobra anticlinal - Santa Justa (367 m), Pias (385m) e Castiçal (324 m) –, dão corpo a um maciço montanhoso de grande valor natural e paisagístico, caracterizado pela presença do rio Ferreira.

A bacia hidrográfica do Rio Ferreira apresenta a área de 184 km² e o perímetro de 83 km, onde residem cerca de 200 mil habitantes (Rodrigues *et al.*, 2006). Na sua área de influência estão abrangidas áreas pertencentes aos concelhos de Paços de Ferreira (89%), Paredes (31%), Valongo (60%) e Gondomar (16%). É de referir ainda que Lousada é também influenciada por esta bacia, pertencendo-lhe, no entanto, uma área muito reduzida e pouco significativa de apenas 4% do total (FEUP, 2005)⁶.

No que respeita ao concelho de Paredes, o rio Ferreira atravessa o seu território pelo lado SE, e a sua bacia hidrográfica ocupa aqui uma extensão total de apenas 45 km². Chega e começa por servir de fronteira durante 0,5 km, em seguida atravessa Lordelo, para depois passar no limite entre esta freguesia e a freguesia vizinha de Rebordosa, antes de entrar no concelho de Valongo, no lugar da Balsa. Um pouco mais a sul o Rio Ferreira volta a entrar em Paredes, na freguesia de Gandra, cerca de 200 metros, de onde segue com orientação aproximada Nordeste-Sudoeste, até se juntar ao Rio Sousa, no lugar da Ferreirinha, na freguesia de Foz do Sousa, já no concelho de Gondomar.

Os seus principais afluentes dentro do concelho de Paredes são as ribeiras de Feteira, de Vilarinho, e quatro ribeiras sem nome que correntemente se designam Ribeiras de Vilela, Lordelo, Rebordosa e Gandra.

⁶ Estudo solicitado pelas Águas de Valongo à FEUP, no âmbito do protocolo específico de colaboração celebrado em Julho de 2005 entre a CCDR-Norte, a Câmara Municipal de Valongo, as Águas de Valongo e a FEUP.

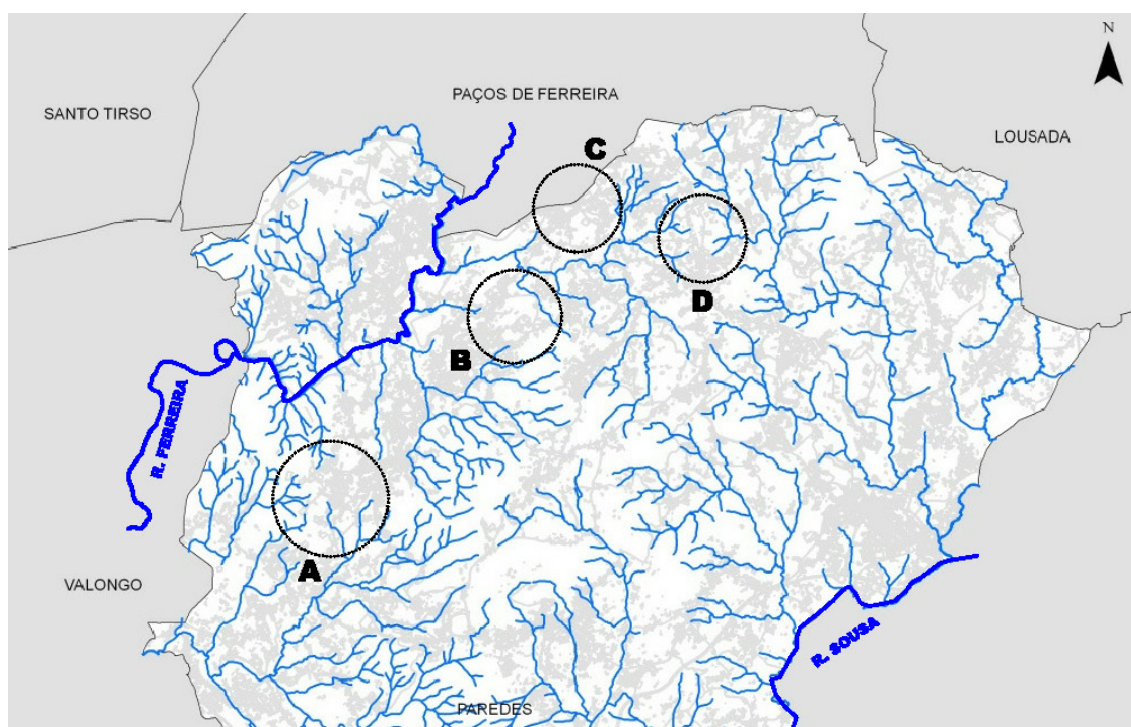


Figura 4.4 - Rede hidrográfica a norte do Concelho de Paredes
Fonte: CMP, 2013

O Rio Ferreira, tradicionalmente, sempre esteve ligado à atividade produtiva da região. Os moinhos hidráulicos que marcaram uma época, embora atualmente sem expressão, estavam distribuídos pelas freguesias de Rebordosa e Lordelo (cerca de 60 moinhos) e dependiam da força das águas para produzir farinha. Tirando também partido do movimento rápido das águas desse rio, surgiram, na data de 1880, os primeiros engenhos de serrar madeira podendo-se afirmar que estes foram os primeiros processos de fabrico artesanal, que entretanto evoluíram para uma indústria mecanizada (Barreiro, 1922).

Relativamente à topografia, os declives são igualmente aspeto muito importante na caracterização física de um lugar. Fazem parte de um conjunto de elementos com uma forte influência na dinâmica das vertentes e na sua morfologia, já que têm implicações no desenrolar de alguns processos morfogénéticos, como a aceleração dos processos de desgaste e de transporte dessas vertentes. O seu conhecimento é por isso fundamental não só para a compreensão geomorfológica da área, mas também porque refletem e condicionam a implantação das atividades humanas. A título de exemplo, refira-se que

os declives são geralmente fatores limitativos para a prática agrícola e florestal, ou então para a implantação de construções de grande dimensão (CMP, 2013).

A Carta de Declives mostra que as classes dominantes a norte do concelho de Paredes são de 0 a 10%. Apesar destas serem as principais, são também várias as áreas com declive acentuado, valendo a pena identificar alguns dos casos mais significativos, onde existem escarpas mais abruptas e que, de certa forma, se relacionam com as zonas de estudo (Figura 4.5).

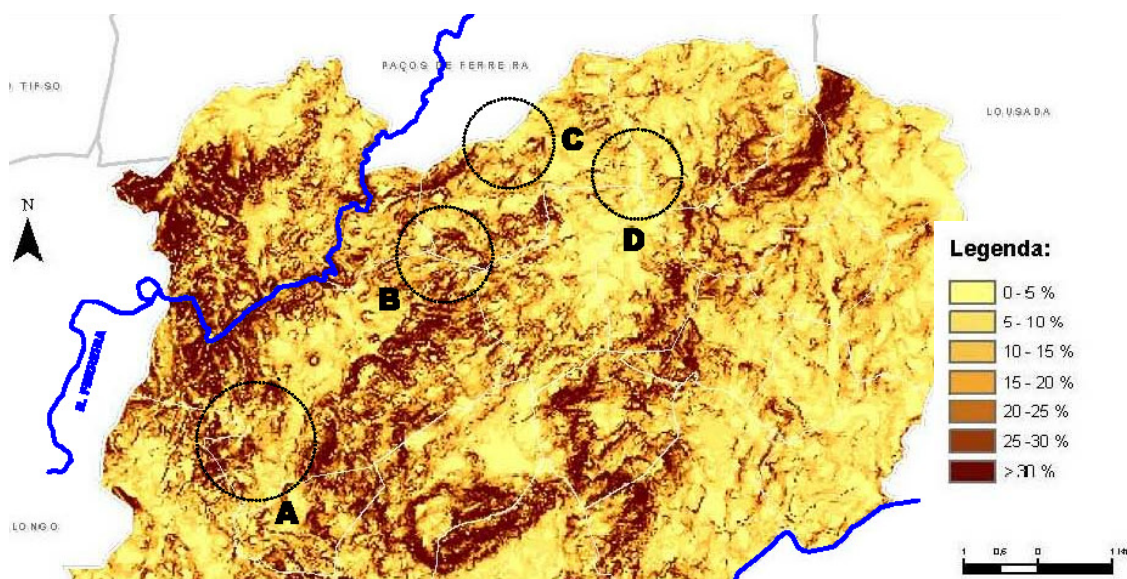


Figura 4.5 - Mapa de declives do Concelho de Paredes com marcação das áreas de estudo
Fonte: CMP, 2013

É no espaço envolvente às áreas de estudo A e B que se verifica um desenvolvimento mais montanhoso onde o declive é mais acentuado; a noroeste, junto ao limite do concelho, são as freguesias de Lordelo e Rebordosa que, pela influência do rio Ferreira, detêm as pendentes mais significativas. Destaca-se também a vertente que se debruça sobre Rebordosa pela parte sudeste e a que desce cotas superiores a 400 metros para o Formigueiro, num total de mais de 100 metros (CMP, 2013).

Das quatro zonas estudadas é nas áreas C e D, localizadas mais a norte, que os declives são menos acentuados, variando entre 0% e 25% de inclinação.

4.1.2. Rede Viária

Na zona noroeste do concelho, a rede viária de hierarquia inferior, essencialmente a de carácter municipal e local, nesta zona do concelho, estrutura e dá suporte aos principais aglomerados urbanos existentes, designadamente as seguintes estradas: EM 600-1; EM 600; EM 602; EM 602-1; EM 603 e EM 603-1, que dão forma à Rede rodoviária distribuidora fundamental e à Rede rodoviária local.

Aquela, e as vias de carácter superior que conformam as Estradas Regionais – Rede rodoviária principal (RPDM, 2014, artigo 42º) – assumem particular importância na distribuição do tráfego proveniente das autoestradas e estradas regionais. Mas também adotam outro tipo de carácter, o de ligar os lugares e aglomerados entre si. No que se refere ao concelho de Paredes este tipo de vias possui uma densidade significativa a norte da Autoestrada A4, situando-se aí grande parte dos aglomerados populacionais existentes.

A título de exemplo refira-se a importância que vias como as Estradas Municipais 597 e 600 assumem neste contexto, uma vez que estabelecem a ligação entre alguns dos principais aglomerados do concelho, as cidades de Lordelo e de Rebordosa, passando por Vilela. Praticamente com a mesma orientação sudoeste-nordeste, a ER 209 (estrada regional) liga os concelhos de Gondomar e Paços de Ferreira, passando na Cidade de Lordelo, portanto no limite norte do concelho de Paredes.

A ER 319 atravessa praticamente todo o concelho de Paredes, no sentido norte-sul, estabelecendo a ligação entre os diversos aglomerados urbanos, e também entre as cidades de Paredes e Paços de Ferreira. Esta via interceta a zona de estudo “D” (abrangendo as freguesias de Sobrosa, Vilela e Duas Igrejas). Tal como acontece nas estradas nacionais⁷, também as estradas regionais deixaram de ser estradas de atravessamento para passarem a funcionar, na maioria parte do seu percurso, como ruas. A prová-lo está o facto de serem parte destas estradas administradas pela entidade

⁷ “As estradas nacionais foram inicialmente criadas para estabelecerem a ligação entre a rede de cidades médias e lugares que compõem o território, contudo e com o passar dos anos e o consequente aumento da circulação e da pressão urbanística em torno das mesmas, estas têm vindo a perder as características iniciais e a sua eficácia, assumindo sobretudo um papel de distribuição do fluxo automóvel que emana das vias de carácter nacional nomeadamente IP e IC” (CMP, 2013. p.169).

Estradas de Portugal S.A (EP), sendo agora geridas pelo município de Paredes (Figura 4.6).

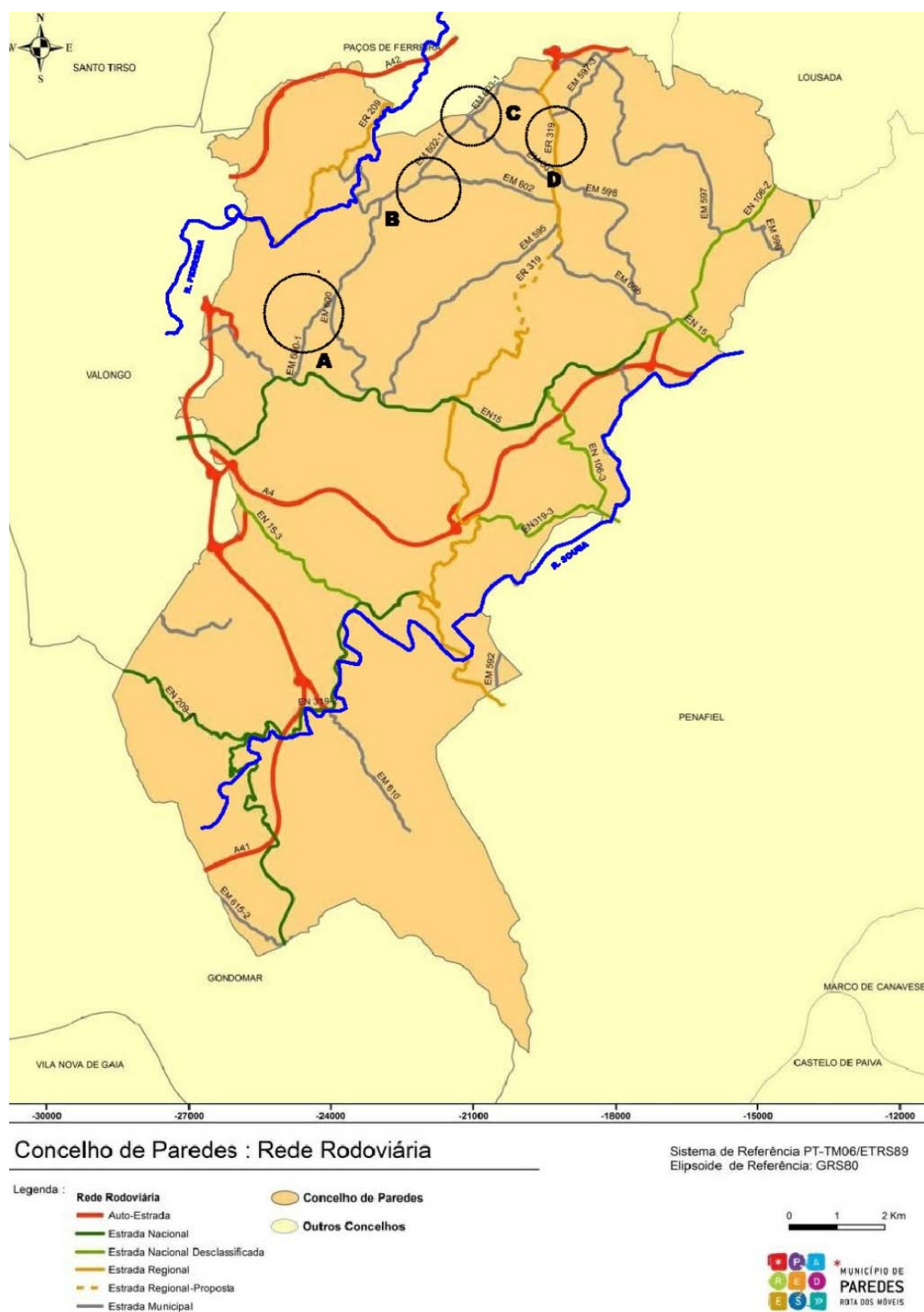


Figura 4.6 - Rede Rodoviária do concelho de Paredes com marcação das áreas de estudo
Fonte: CMP, 2013

Ainda relativamente às vias estruturantes municipais, há a destacar a “Via Rota dos Móveis” (circular rodoviária às Cidades de Lordelo e Rebordosa) com ligação às vias da rede nacional - A41, A42, EN15 – às zonas industriais da Serrinha e de Lordelo, e com acessos a Vilela, Gandra e Duas Igrejas. Aquele novo traçado permitiu uma melhor acessibilidade às zonas industriais, já que contorna os aglomerados urbanos existentes de malha urbana muito densa, também ela com uma rede viária apertada que em nada beneficiava o acesso às indústrias.

No que se refere aos grandes eixos viários que influenciam a circulação na área de estudo, assumem particular destaque as autoestradas A42 e A41, a primeira localizada a norte do concelho, junto ao limite com o concelho de Paços de Ferreira, e a segunda localizada a oeste, junto ao limite com o concelho de Valongo. A A42, estabelece ligação entre o norte da AMP e os concelhos do Vale do Sousa e Tâmega, nomeadamente a Paços de Ferreira, Lousada, Felgueiras e Amarante. Esta via possui o mesmo sentido que a autoestrada A4 (oeste-este), configurando um dos acessos principais às freguesias do Norte do concelho de Paredes (Lordelo, Rebordosa, Vilela, Sobrosa, Beire e Louredo) e também à Cidade de Paredes.

4.2. Evolução urbana ao longo das décadas 1940, 70, 90 e 2011

No final dos anos 40 a situação urbana no concelho, como na generalidade do país, era pouco expressiva (Figura 4.7). A ruralidade e as atividades primárias marcavam a paisagem, podendo observar-se um território essencialmente assente numa estrutura agrícola, uma vez que, a agricultura e criação de animais eram as principais atividades da população (Barreiro, 1922). Estava-se perante o cenário de um país rural (Marques, 2004) ou “(...) um país essencialmente agrícola” (Girão, 1949, p.319) e de certa forma assim continua nas décadas seguintes. Apenas a partir de 1970 o setor primário deixa de ser a principal fonte de empregos, começando a haver uma distribuição equivalente da população pelos três setores de atividade (Salgueiro, 1992).

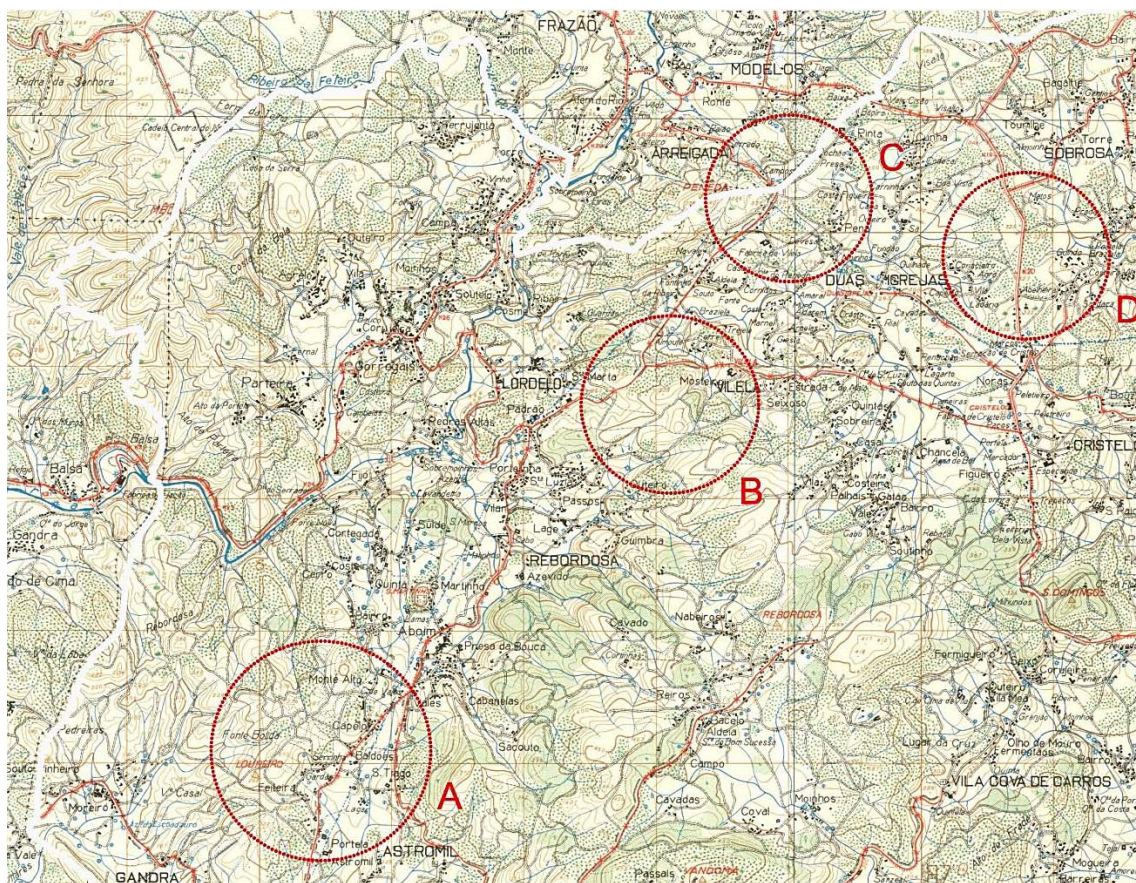


Figura 4.7 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo entre 1948-50 |
Enquadramento das zonas de estudo
Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 1953

Até ao aparecimento da indústria da cadeira e mais tarde do mobiliário, em quase todo o “Vale do Sousa” vivia-se exclusivamente da terra. A maioria dos lavradores era arrendatária, pagando a respetiva renda em cereais (milho, centeio e feijão), vinho e

linho, sendo a principal cultura a do milho, mais conhecido por “milhão”. Juntamente com o milho cultivava-se o feijão, e nos terrenos mais secos o centeio. A palha deste cereal serviu durante muitos anos para abrigo das habitações. Nessa época, o transporte/mobilidade de bens, e aqui está também incluída a madeira, era já muito importante na região. Inicialmente o transporte era feito por carros puxados a bois e foi durante bastantes anos o “ganha-pão” de vários “carreiros”⁸. Transportavam a madeira desde o local de abate ou então das serrações que se situavam junto ao rio Ferreira, passando por caminhos tortuosos com destino às oficinas de mobiliário. Com o decorrer do tempo, este tipo de transporte foi gradualmente desaparecendo em detrimento do transporte motorizado (Barreiro, 1922).

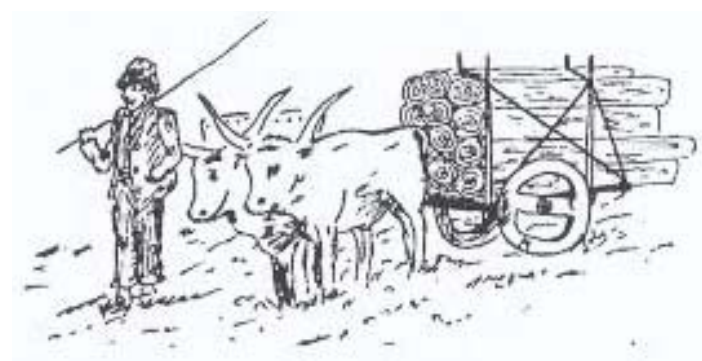


Figura 4.8 - Carros de bois transportando troncos de madeira
Fonte: Jornal “A Agulheta”, ano 2, nº 14, de 11/07/1986

Na análise mais detalhada à cartografia da década de 40 é possível verificar que a rede viária, mesmo pouco desenvolvida, é já um elemento estruturante do território. Ainda assim resume-se às vias intralocais, que hoje se designam por EMs e que, já nessa altura, apresentavam o traçado que atualmente se conhece. Percebe-se a importância destas vias, pois possibilitam o atravessamento do território e permitem estabelecer ligações entre os aglomerados mais significativos.

Evidencia-se o predomínio de construções dispersas pelo território e depreende-se que não é a rede de caminhos, pelo menos nesta fase, que define a localização destas

⁸ Segundo o Dicionário da Língua Portuguesa (Costa, Melo, 1997, p.353), a palavra *carreiro* significa “o que conduz carros ou carretas”, sendo *carreta* um “carro ligeiro de duas rodas para transporte de objetos”.

construções. A dispersão do edificado justifica-se, fundamentalmente, devido à predominância da atividade agrícola e as habitações localizam-se, portanto, junto aos terrenos férteis; o acesso fazia-se através dos caminhos sinuosos determinados, de certa maneira, quer pela irregularidade cadastral do terreno, quer pelo movimento topográfico.

A década de 70 representa o período de grande transformação política e social em Portugal. Referimo-nos, particularmente, à queda do regime ditatorial designado por Estado Novo, vigente durante 41 anos, que terminara no ano de 1974, contudo “(...) as mutações que esse acontecimento gera, e sobretudo o seu reflexo no território, não são naturalmente imediatas” (Sucena, 2010, p.227).

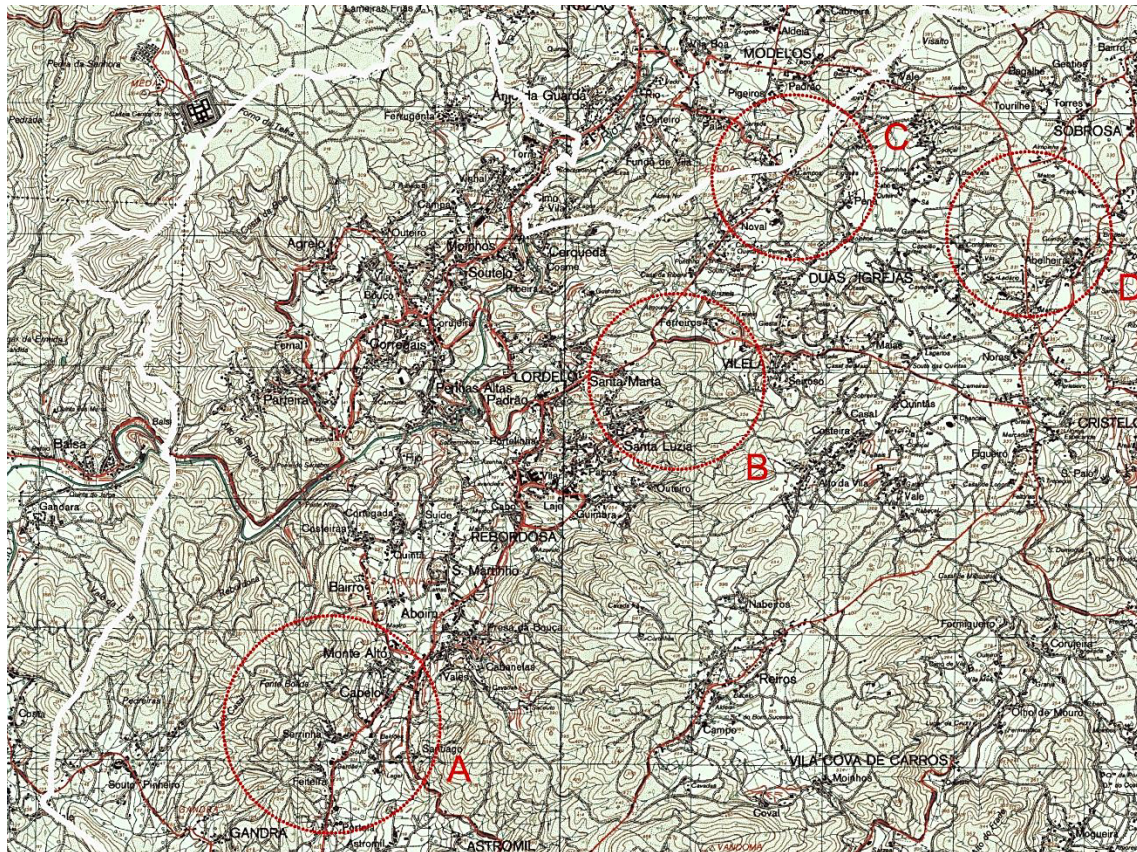


Figura 4.9 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo 1976 | Enquadramento das zonas de estudo

Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 1977

Importa, no entanto, realçar que nos anos que antecederam esta década, anos 60, Portugal teve uma expansão económica significativa, crescendo muito acima da média

européia. Em consequência, surge uma classe média cada vez mais numerosa e com maior poder de compra, o que vai trazer alterações sociais, mesmo estando o país sobre um regime político de censura e intimidação. Pela primeira vez desde a instituição do Estado Novo, entram grandes remessas de dinheiro no país. A adesão de Portugal à Associação de Comércio Livre, vulgarmente conhecida por EFTA (European Free Trade Association), em 1960, abre o país a um mercado de perto de 100 milhões de pessoas. Entre 1961 e 1967 mais de 20 milhões de contos de capital privado estrangeiro entram no país. Com melhores condições financeiras as aspirações das famílias portuguesas são, a par da televisão e do frigorífico, ter um pequeno automóvel; e este torna-se um objeto de distinção social. Em 1960 cerca de 19 mil pessoas tiraram carta de condução (Roberto, 2010).

Ainda assim, na década de 70, o país demonstra um movimento emigratório de grandes dimensões para França, Alemanha e Brasil (Malheiros, 2005), estimando-se que, entre 1960 e 1970, tenham saído de Portugal 1,3 milhões de portugueses, 15% da população, na procura de melhores condições de vida (Roberto, 2010, p.48). Entretanto, nos anos seguintes, devido ao fenómeno migratório, começa por surgir uma maior predisposição dos emigrantes em investir no seu país. O regresso de muitos destes, o melhoramento da condição financeira e a industrialização em crescimento acabam por introduzir uma dinâmica económica e social com consequências no modo e na intensidade da ocupação do território (Malheiros, 2005).

Da análise da evolução do edificado entre 1947 e 1972, nas áreas de estudo, verifica-se um aumento significativo de construções começando a formar-se os primeiros aglomerados urbanos (Figuras 4.15 e 4.18). A importância da rede viária revela-se maior, certamente na sequência do fomento ao consumo e ao maior acesso ao automóvel e a cartografia mostra que as construções começaram, de forma generalizada, a implantarem-se juntos das ENs e EMs, permitindo assim uma relação de proximidade com esse meio de transporte e facilitando, acima de tudo, a acessibilidade.

Avançando para a década de 90, foram vários os acontecimentos nas últimas décadas em Portugal que contribuíram, de forma decisiva, para modernizar um país ainda

fortemente tradicional e ruralizado: em particular, a adesão à EFTA (1960), anteriormente referida, a Revolução de Abril (1974) e a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia (1986). Esses acontecimentos “(...) induziram alterações significativas ao nível das condições de vida, da organização da família, do funcionamento do mercado de trabalho, do posicionamento internacional do país (...)” e que, consequentemente, tiveram impacto no “(...) comportamento demográfico” e territorial do país, que registou assim, um aumento exponencial da edificação (Ferrão, 2005, p.54-55).

No entanto, ao longo dos anos, são vários os fatores que justificam o aumento significativo da edificação: por um lado, o crescimento real dos salários, o bem-estar social e o disparar do consumismo por outro lado, o maior investimento público, juntamente com o regresso de emigrantes e retornados das ex-colónias (Malheiros, 2005).

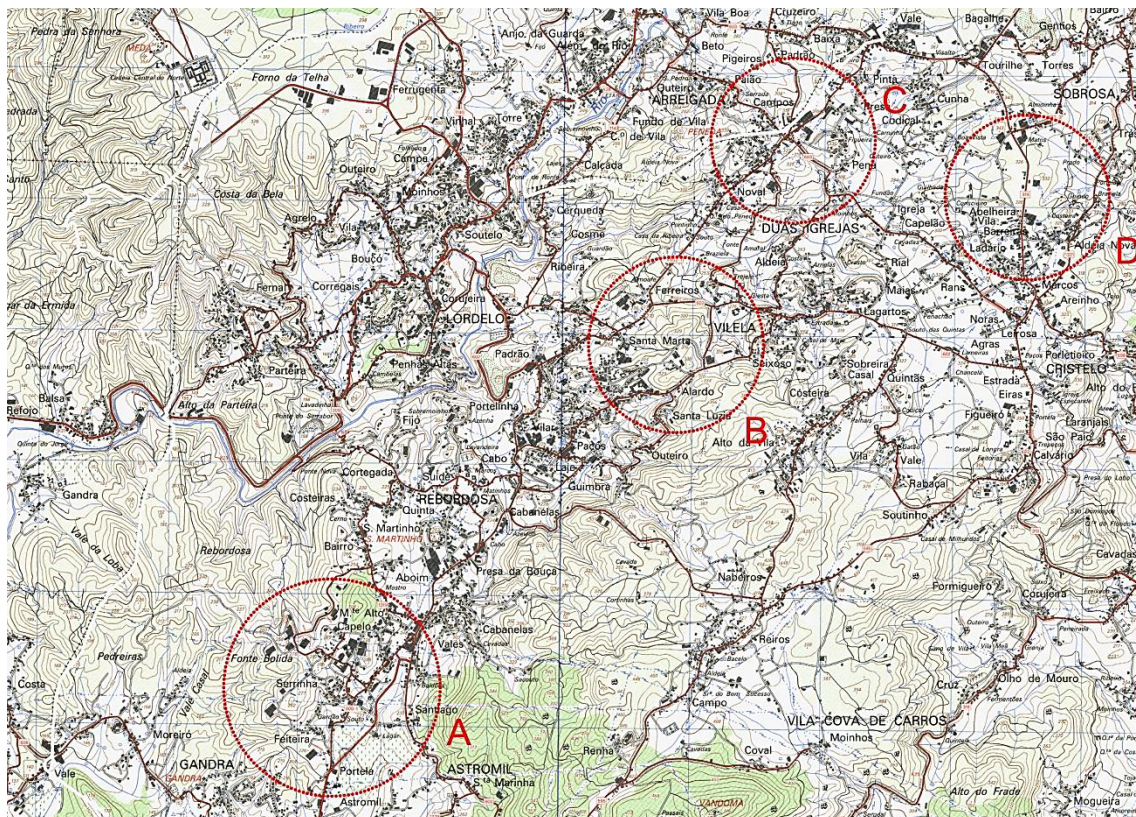


Figura 4.10 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo em 1996 | Enquadramento das zonas de estudo

Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 1997

A observação cartográfica entre o período da década de 70 e 90 revela o aumento das construções mais notório. Para além da tendência para a aquisição e construção de casa própria, as taxas de juro a descer, que muitos designaram de “boom” imobiliário, também no setor industrial/empresarial se refletiu. Nesta década, nas zonas analisadas intensificam-se, consideravelmente, a mancha dos aglomerados urbanos e, certamente, o crescimento da atividade industrial terá sido o grande impulsionador para o aumento demográfico da população. Por consequência, a expansão do edificado que se vai desigualmente espalhando pelo território municipal, mantendo-se a tendência de construir junto às vias principais – ERs e EMs – e seus cruzamentos, sendo evidente a concentração de edificado nessas zonas. A confirmar essa disposição, veja-se o exemplo da EM 600, que atravessa a zona B e interliga as freguesias de Rebordosa e Lordelo; mas também, e sobretudo, nas zonas A e B, nas quais se observa um aumento significativo de construções de grande implantação, que admitimos corresponder a edifícios de caráter industrial, tal a sua dimensão (Figura 4.16).

Relativamente à rede viária, nesta década, começam por surgir as primeiras “artérias” de alta capacidade – autoestradas, IPs, ICs – que têm como função criar alternativas à rede viária nacional existente, nomeadamente, a algumas ENs e EMs. É este o caso da A41 e mais tarde das A42 que vieram melhorar significativamente o acesso às zonas industriais localizadas a norte do concelho de Paredes. Contudo, das várias zonas estudadas pode-se verificar no “retrato” da situação urbana de 1996 (Figura 4.16) que não está presente nenhuma das vias anteriormente referidas, mas sim outras de caráter local. A nova via que surgirá na zona A, claramente com o objetivo de melhorar o acesso rodoviário ao “centro” urbano de Rebordosa, desvia o trânsito das vias existentes que apresentam algum défice estrutural, concretamente na pouca largura das faixas de rodagem que dificulta a boa circulação do trânsito automóvel. Já na zona B, a nova via que aí aparecerá liga a EM 602 à zona industrial, que entretanto se desenvolveu nos últimos anos, ganhando com isso maior dimensão (Figura 4.16)

Finalmente em 2011, segundo os resultados dos Censos 2011, evidencia-se a contínua densificação de urbanização de forma generalizada no país. Os resultados dos Censos 2011 indicam que o parque habitacional volta a registar na última década um forte crescimento, embora mais moderado do que o verificado na década de noventa.

Quadro 4.1 - Edifícios e alojamentos e taxa de variação por NUTS II, em 1991, 2001, 2011

Fonte: Fonte: INE, 2011

ZONA GEOGRÁFICA	1991		2001		2011		Variação 1991-2001		Variação 2001-2011	
Edifícios	Edifícios	alojamentos	Edifícios	alojamentos	Edifícios	alojamentos	Edifícios	aloj.	Edifícios	aloj.
Nº	Nº						%			
Portugal	2 861 719	4 193 923	3 160 043	5 054 922	3 543 595	5 877 991	10,4	20,5	12,1	16,3
Continente	2 712 866	4 029 445	2 997 659	4 866 373	3 352 829	5 638 503	10,5	20,8	11,8	15,9
Norte	978 155	1 287 720	1 100 329	1 613 781	1 209 830	1 850 813	12,5	25,3	10,0	14,7
Centro	912 108	1 075 673	992 321	1 254 701	1 111 682	1 448 408	8,8	16,6	12,0	15,4

Na região Norte, o número de edifícios destinados à habitação e recenseados em 2001 é de 1 209 830 e o número de alojamentos é de 1 850 813, Face ao recenseamento de 2001, verificou-se um crescimento de respetivamente 10% e 14,7%, isto é mais 109 501 edifícios e mais 237 032 alojamentos. Embora o parque habitacional tenha continuado a crescer durante a última década, registou um abrandamento no ritmo de crescimento face ao verificado entre 1991 e 2001.

Assim, a Norte, a evolução urbana ocorrida na última década permite afirmar que o modelo de povoamento evoluiu claramente no sentido do reforço dos principais aglomerador populacionais. São várias as cidades que reforçam a “nebulosa” urbana que surge na região norte, destacando-se no Vale do Sousa, Paredes, Penafiel e Felgueiras, que como referido anteriormente fazem parte de uma região de povoamento disperso em que o crescimento económico recente continua a dar-se nos ramos tradicionais, com destaque para a indústria mobiliário, têxteis e calçado (Marques, 2005b).

Centrando a análise no concelho de Paredes e de forma a compreender as tendências de desenvolvimento deste território analisou-se a evolução da população residente. De acordo com os dados do INE, o concelho tem vindo a registar um aumento significativo e constante no número de residentes entre 1960 até 2011. Os censos indicam uma quase duplicação da população residente recenseada em 1960. Relacionando a evolução da população nas freguesias do concelho de Paredes com as áreas de estudos, podemos verificar que, são as freguesias de Lordelo, Rebordosa, Gandra e Vilela que, em 2011, apresentavam maior número de habitantes, este facto certamente que nos permite supor que as zonas de estudo (mais industrializadas) contribuirão para essa concentração populacional.

De salientar que entre 2001 e 2011 as freguesias com o maior número de habitantes são Lordelo⁹ (9930 habitantes em 2001 e 10025 em 2011) e Rebordosa¹⁰ (10813 em 2001 e 9106 em 2011). Contudo, é de notar que a freguesia de Rebordosa, na última década, perde alguma população invertendo, assim, a tendência de crescimento ocorrida nas últimas décadas. Embora Castelões de Cepeda seja a sede de concelho, supostamente a mais representativa nunca conseguiu a ter supremacia populacional do concelho de Paredes (Figura 4.11).

	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Aguiar de Sousa	1596	1735	1692	1713	1 600	1631
Astromil	435	410	645	728	784	1086
Baltar	2577	2940	3472	4023	4 666	4818
Beire	1432	1800	1830	2092	2 256	2040
Besteiros	730	785	1228	1044	1 412	1448
Bitarães	1312	1585	2014	1940	2 536	2868
Castelões de Cepeda	2672	3045	4340	5123	7 298	8755
Cete	1731	1845	2214	2284	2 517	3113
Cristelo	722	880	1260	1377	1 914	1891
Duas Igrejas	1496	2510	3283	3632	3 843	3879
Gandra	2363	3120	4356	5164	5 804	6974
Gondalães	602	635	833	838	1 050	1228
Lordelo	5413	7165	9575	9686	9 930	10025
Louredo	1070	1170	1440	1296	1 364	1514
Madalena	522	675	759	1589	1 725	1843
Mouriz	2073	2190	2618	2444	2 911	3026
Parada de Todeia	1056	1225	1390	1687	1 844	1848
Rebordosa	5292	6505	8376	9104	10 813	9106
Recarei	2785	3380	4215	4553	4 686	4631
Sobreira	2121	2715	3438	3706	4 079	4300
Sobrosa	1527	1865	2218	2389	2 502	2641
Vandoma	1051	1315	1622	1960	2 074	2363
Vila Cova	517	515	708	661	688	666
Vilela	2293	3130	4167	3966	5 080	5160
Paredes Concelho	43388	53140	67693	72999	83376	86854

Figura 4.11 – Evolução da população residente no concelho de Paredes por freguesias
Fonte: INE

⁹ Elevação de Lordelo a *Cidade* (Lei nº73/2003, de 26 de Agosto).

¹⁰ Elevação de Rebordosa a *Cidade* (Lei nº72/2003, de 26 de Agosto).

Relativamente à densidade da população registada no território municipal, considerando a relação entre o número de habitantes e a superfície da freguesia em 2011 confirma-se maior concentração a Norte, com destaque para as freguesias de Rebordosa, Lordelo e Castelões de Cepeda. Esta constatação leva-nos a admitir que são aquelas que apresentam mais atratividade populacional proporcionada pelas atividades industriais e serviços aí existentes (Figura 4.12).

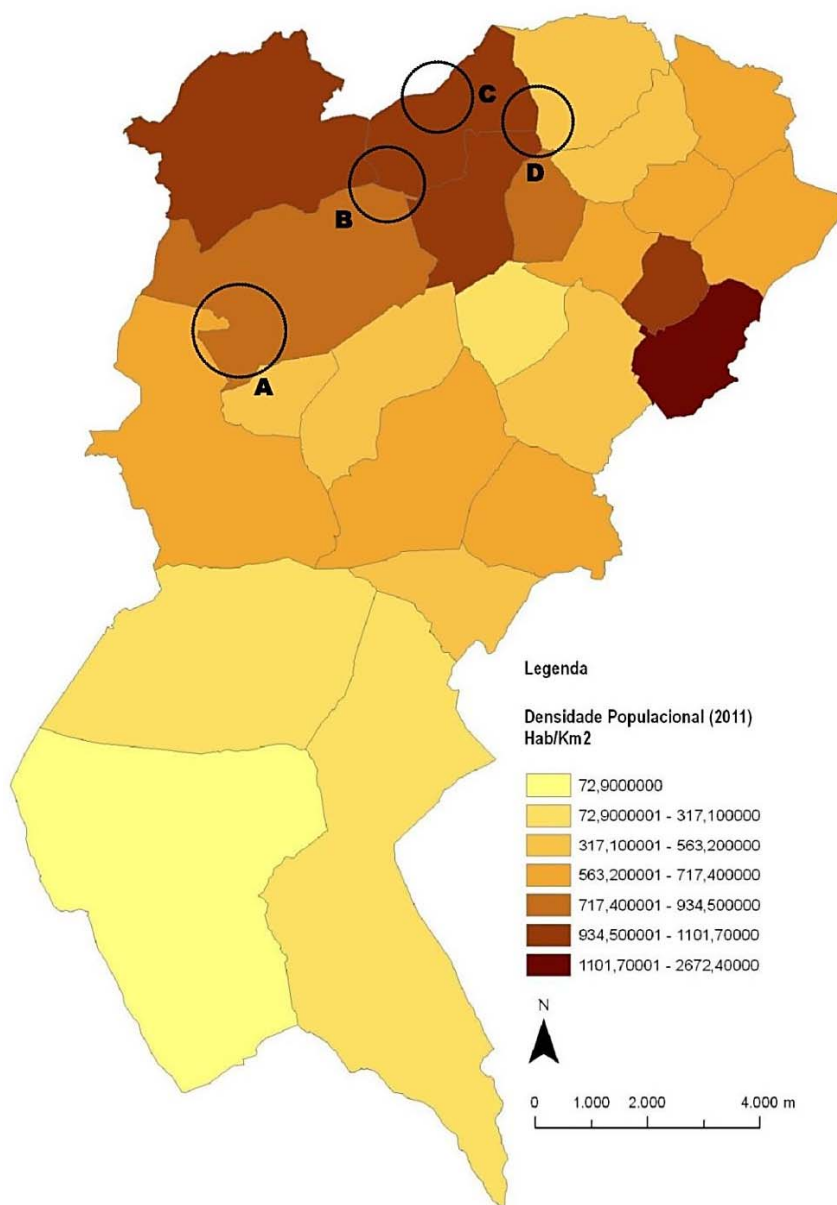


Figura 4.12 - Densidade Populacional em 2011
Fonte: INE

Comparativamente às décadas anteriores, a análise das zonas de estudo mais detalhada na carta de 2011 mostra que o aumento do edificado, não é tão significativo, no

entanto, mantem-se a tendência de consolidação dos aglomerados urbanos existentes e também das construções grande dimensão (indústrias), que referimos anteriormente. Consta-se que os edifícios de maior implantação vão aumentando em número, resultado do aparecimento de novas indústrias, e que outras, já existentes, ampliaram entretanto a sua dimensão.

Na rede viária há a destacar o seu melhoramento, principalmente em locais de maiores constrangimentos ao nível da acessibilidade. São principalmente as áreas com maior dinâmica industrial que acabam por beneficiar com as novas vias e nalguns casos com a reabilitação de outras (alargamento da via; introdução de passeio, pavimentação, sinalização, etc). Na zona A, por exemplo, a via “Rota dos Móveis” (circular rodoviária às Cidades de Lordelo e Rebordosa), com ligação às zonas industriais da Serrinha (Gandra/Rebordosa) e Lordelo, para além de interligar as duas cidades, melhora significativamente o acesso às zonas industriais existentes.

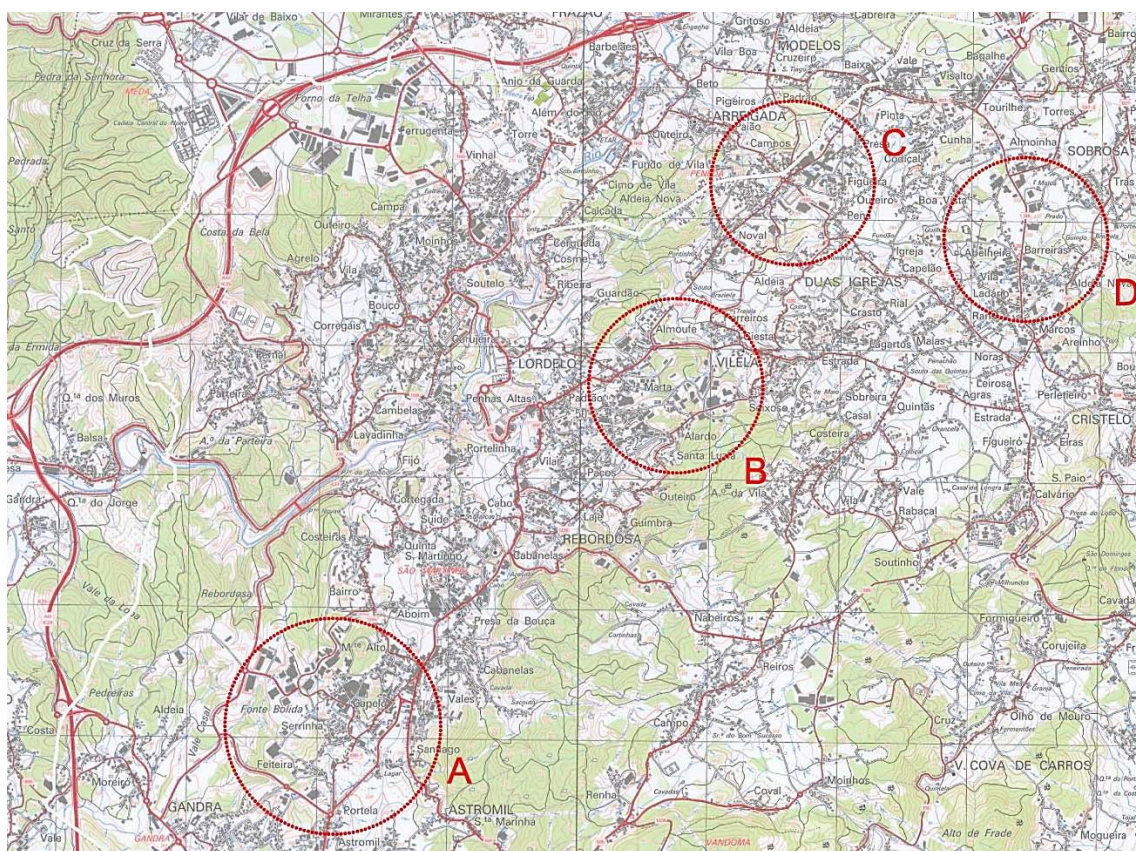
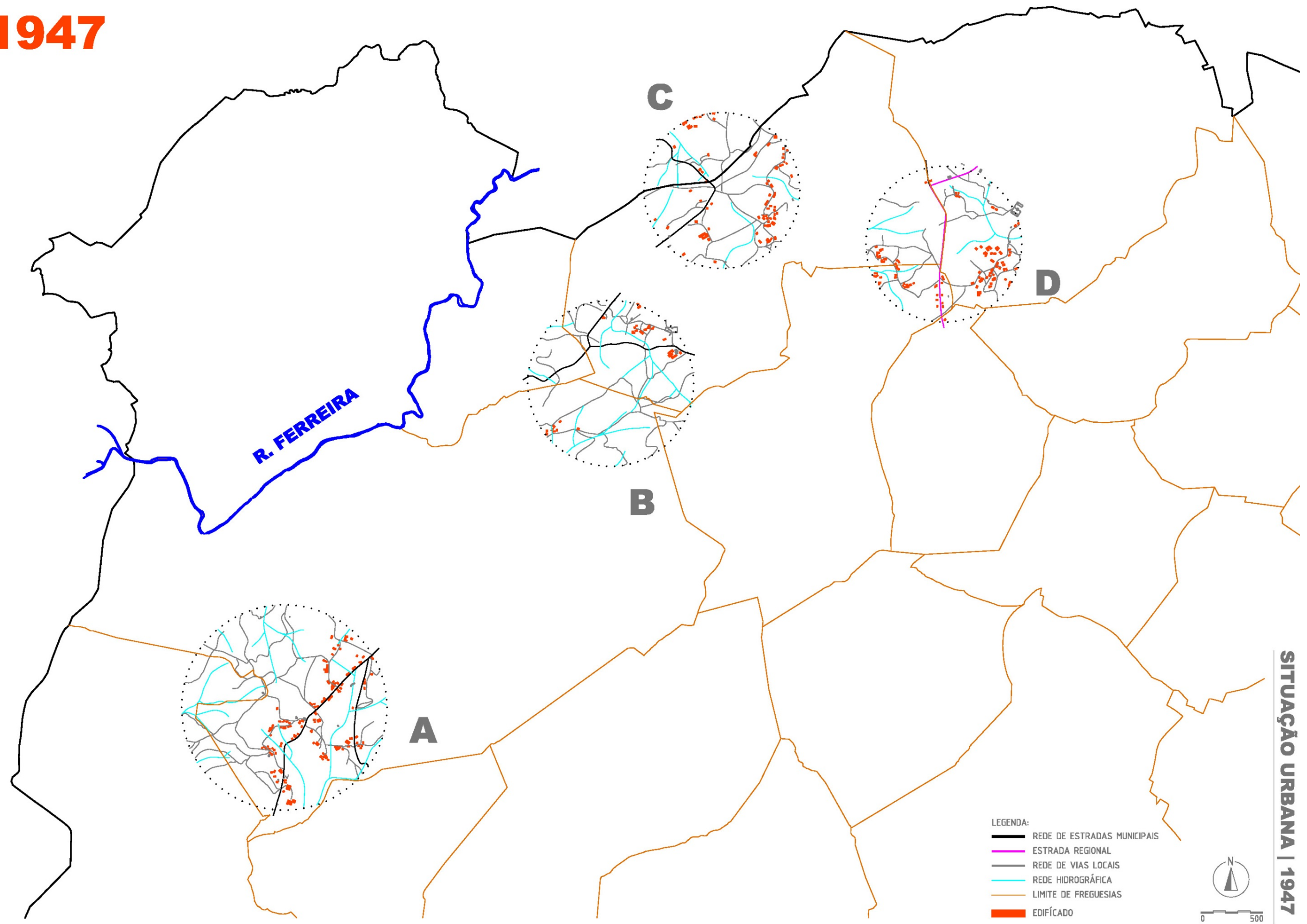


Figura 4.13 - Extrato da Carta Militar de Portugal, folha nº111, trabalhos de campo em 2011 | Enquadramento das zonas de estudo

Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 2012

1947



SITUAÇÃO URBANA | 1947

Figura 4.14 - Zonas | Situação urbana em 1947
Fonte: Elaboração própria

1972

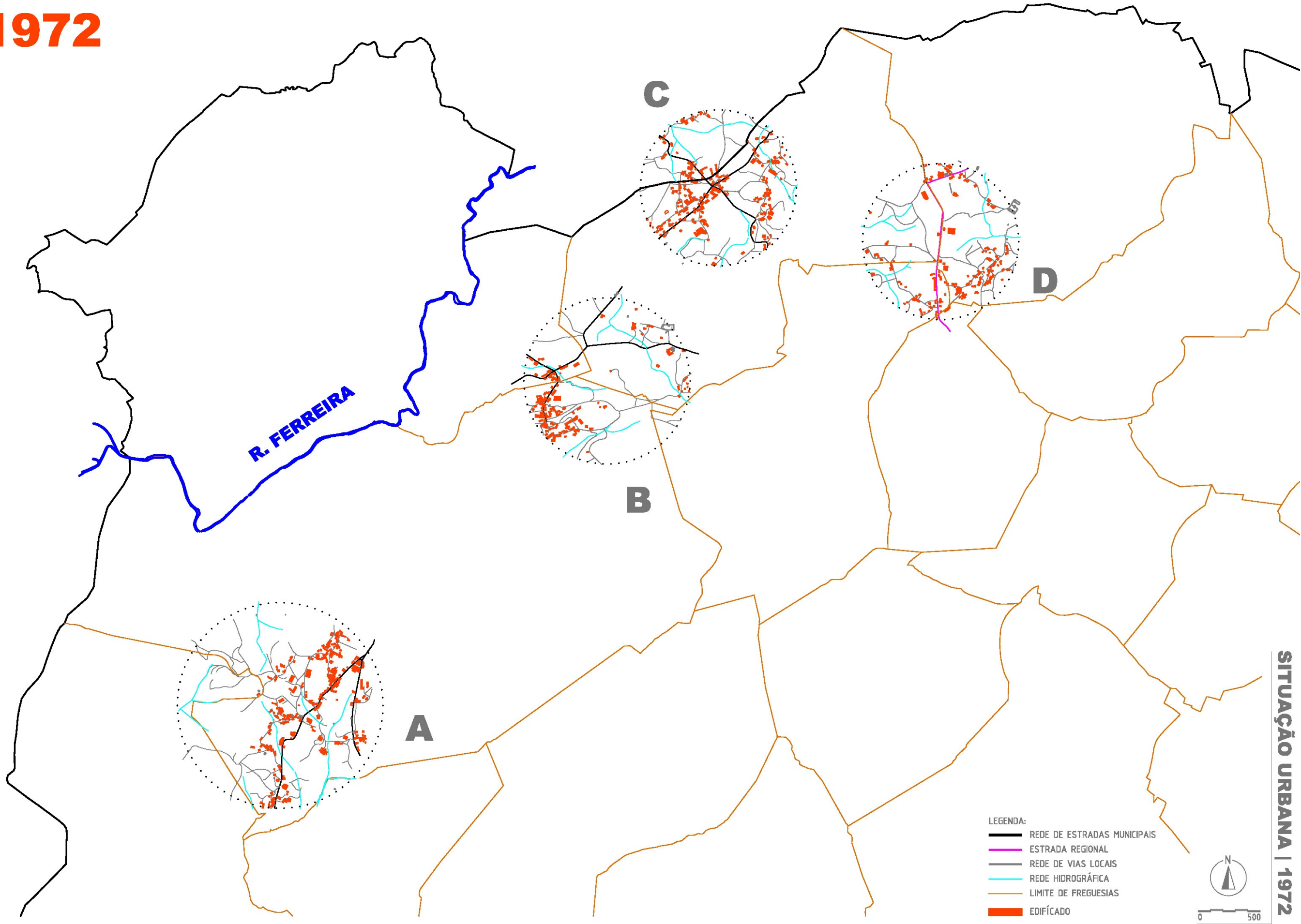
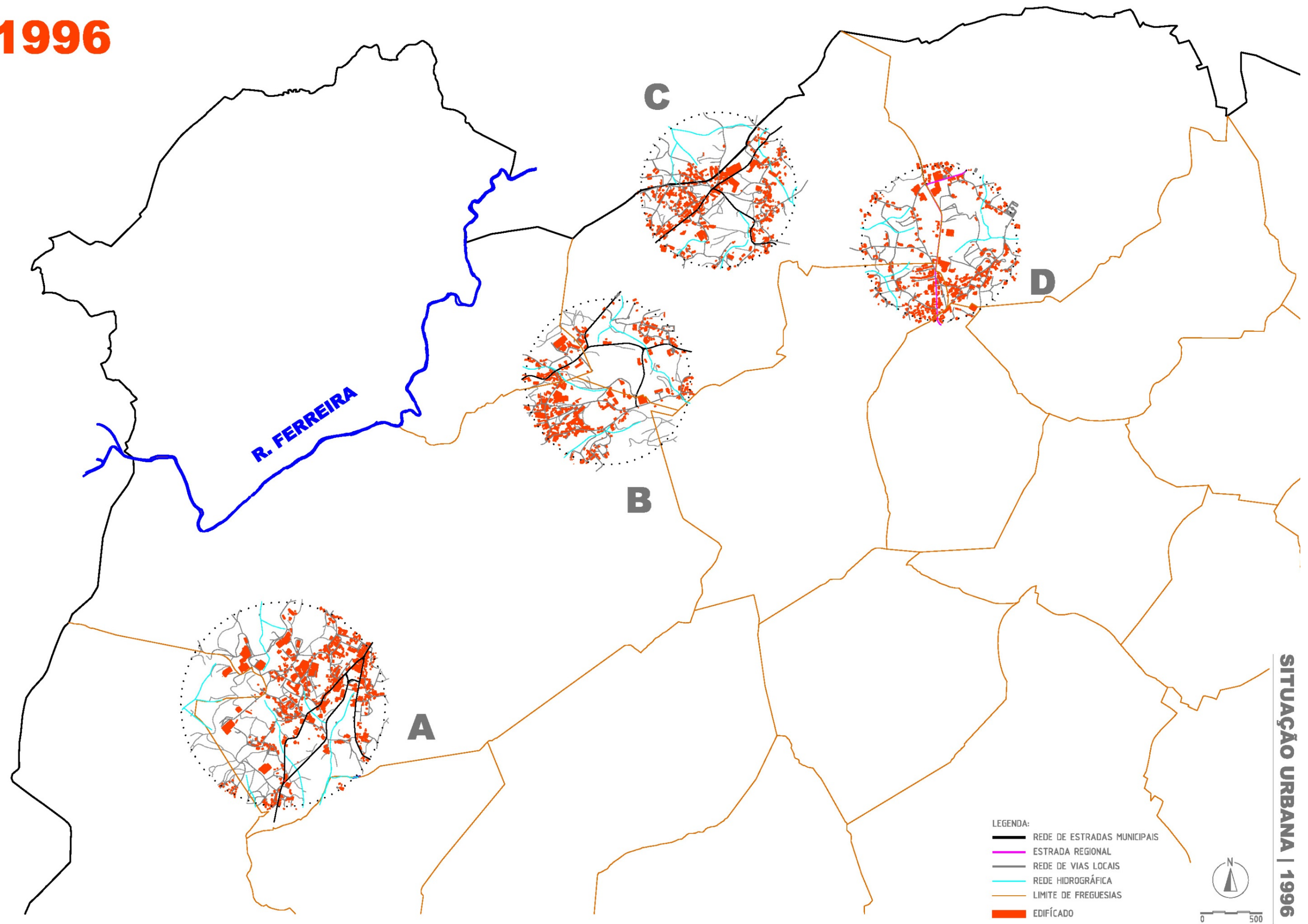
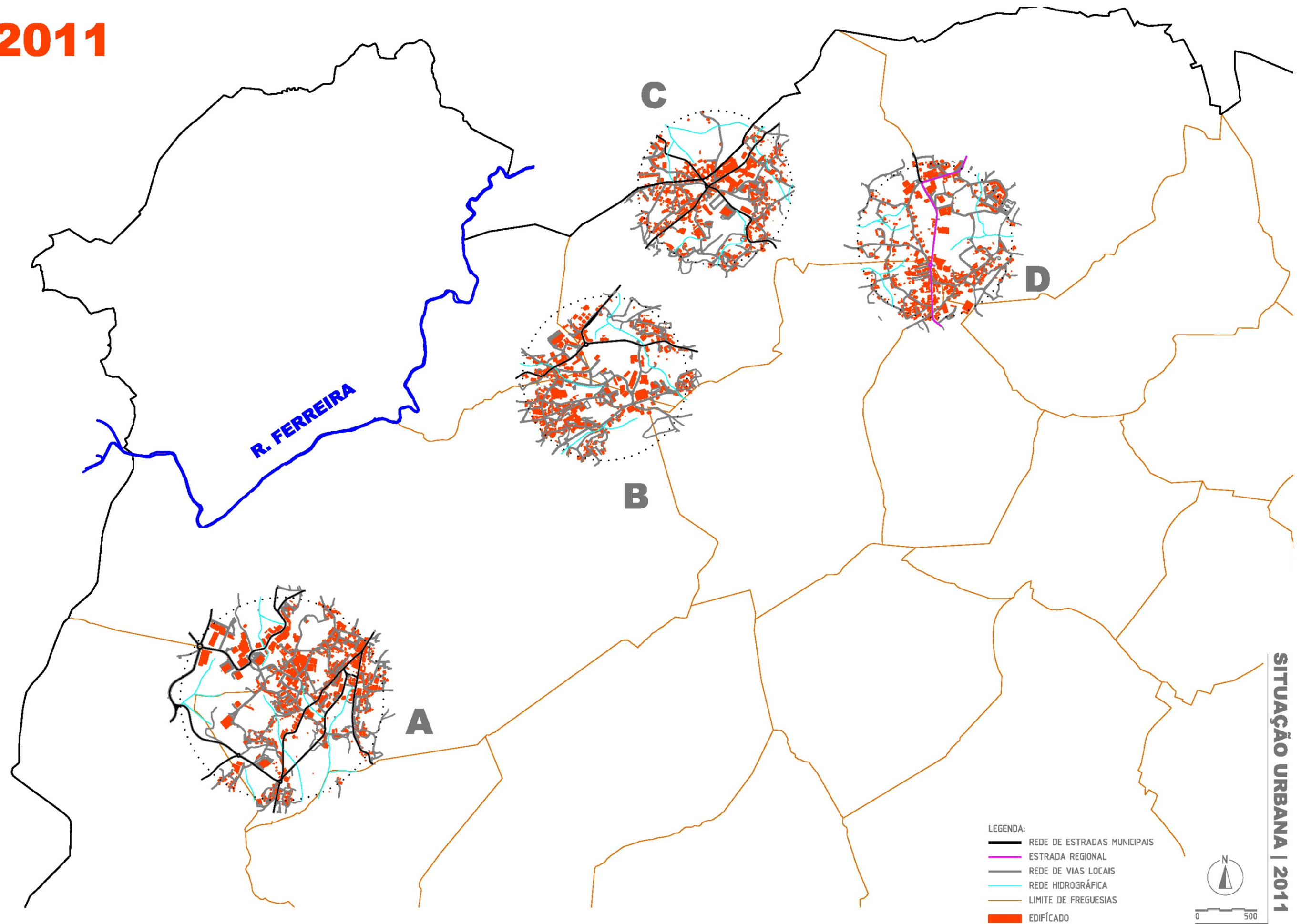


Figura 4.15 - Zonas | Situação urbana em 1972
Fonte: Elaboração própria

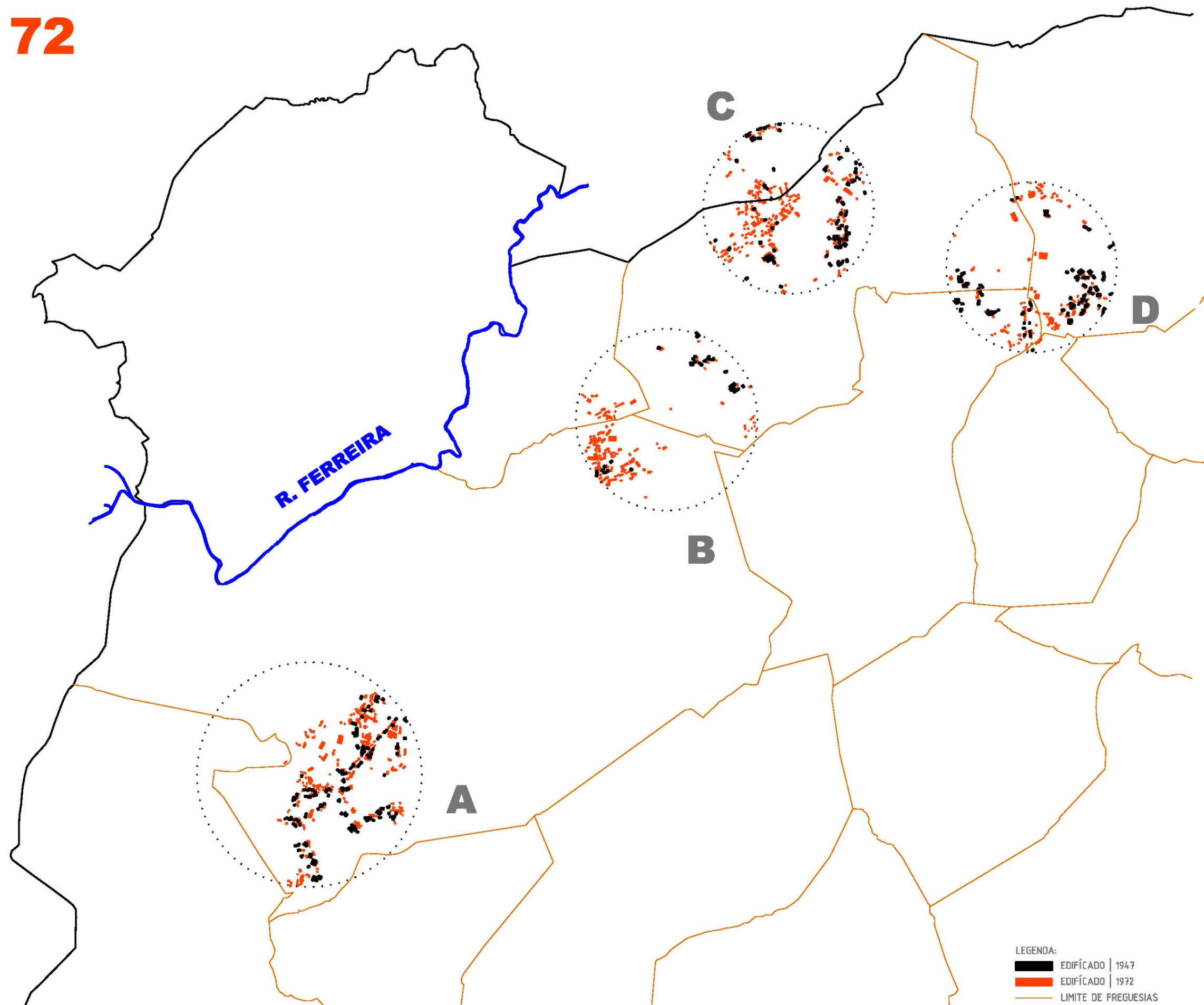
1996



2011

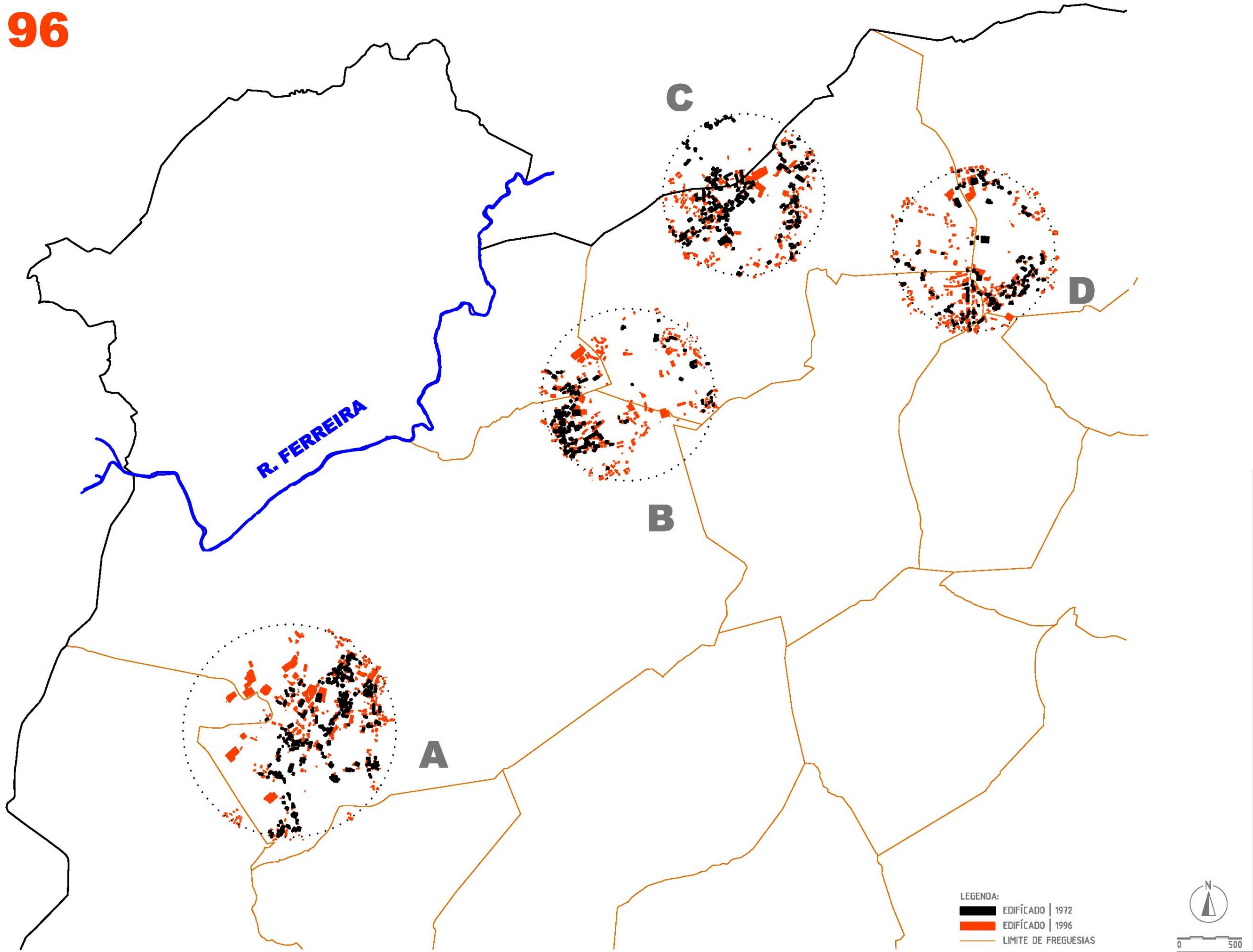


47 72



EVOLUÇÃO URBANA | VARIAÇÃO ENTRE 47/72

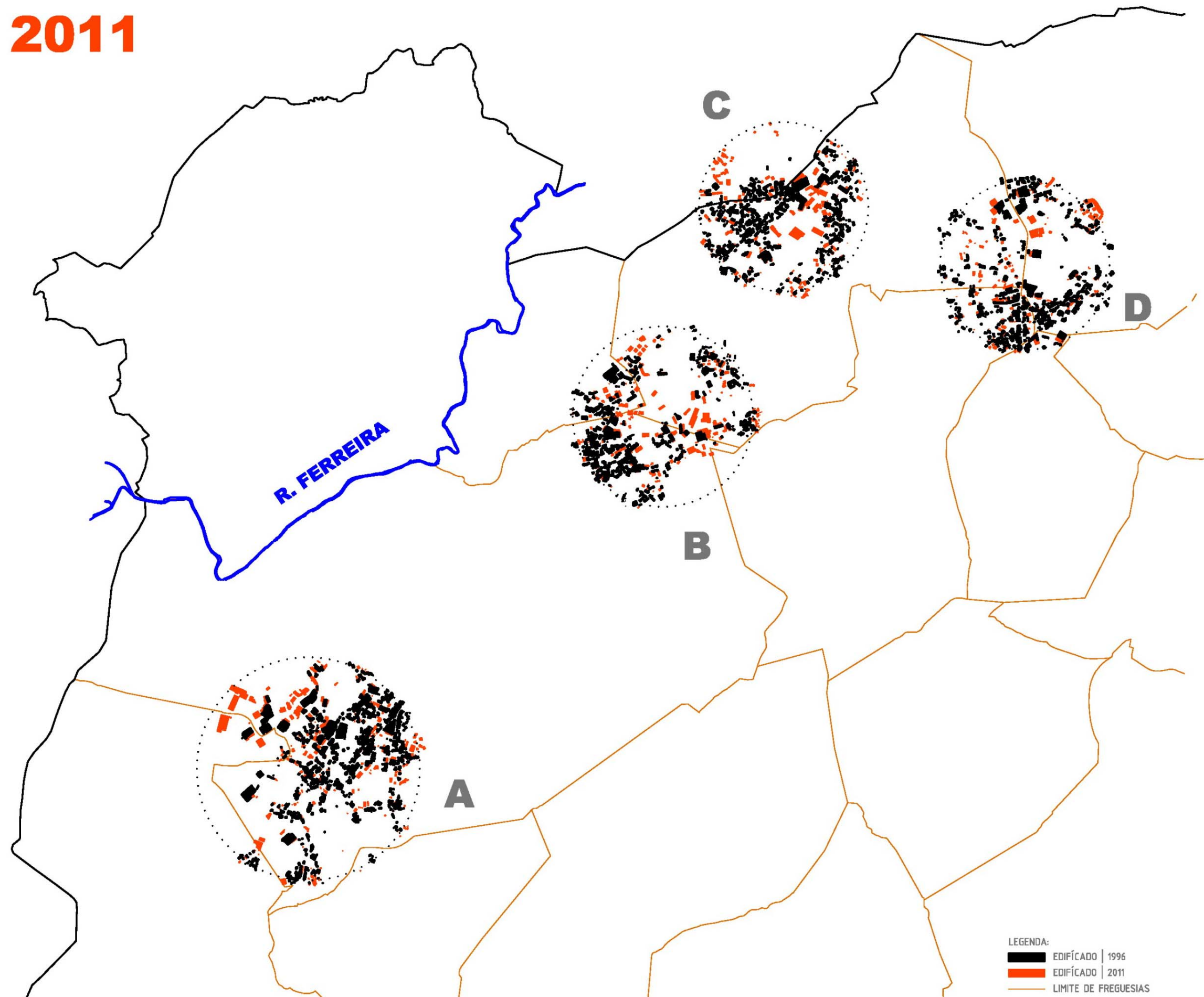
72 96



EVOLUÇÃO URBANA | VARIAÇÃO ENTRE 72/96

Figura 4.19 - Zonas | Variação do edificado entre 1972 e 1996
Fonte: Elaboração própria

96 2011



EVOLUÇÃO URBANA | VARIAÇÃO ENTRE 96/2011

4.3. ZONAS A - D | Situação Urbana em 2011

Nas páginas seguintes identificaremos as zonas que elegemos estudar em maior detalhe, como antes referimos, caracterizando-as nos aspetos que mais determinantemente marcam a sua fisionomia: a rede viária, o edificado habitacional e a zona industrial, para além dos aspetos geográficos mais relevantes.

Zona A – Esta área integra parte das freguesias Rebordosa e Gandra, abrangendo parte da “Zona Industrial da Serrinha”, do centro urbano de Rebordosa e sua envolvente. Com uma rede viária complexa e irregular, que acompanha de forma espontânea a dispersão dos aglomerados existentes, tem como principais acessos, a EM 600 e a via “Rota dos Móveis”, a última das quais foi criada recentemente, como antes se mencionou, com o objetivo de oferecer melhor acesso à Zona Industrial da Serrinha. Ainda no âmbito da infraestrutura rodoviária, importa referir as muitas fragilidades ao nível das acessibilidades verificadas, denotando-se um défice de passeios e estacionamento, principalmente, junto às indústrias que estão próximas das zonas residenciais (Figuras 4.21 e 4.22).

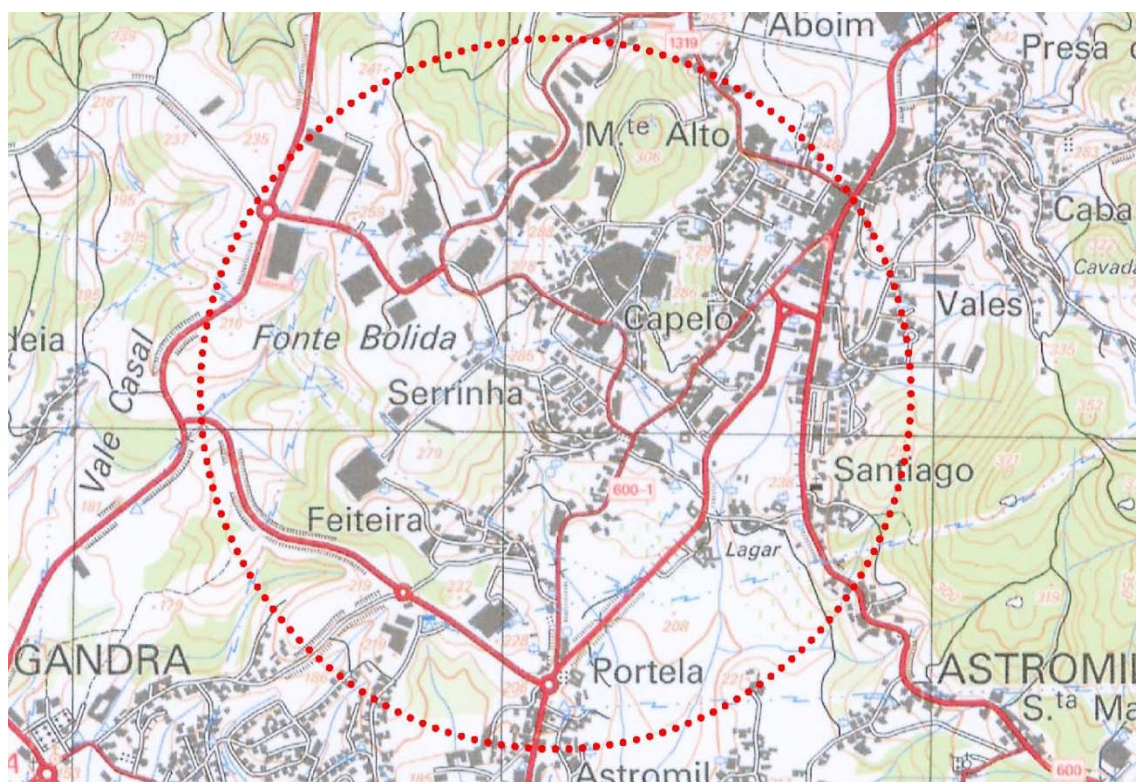


Figura 4.21 - Zona A | Extrato da Carta Militar de Portugal
Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 2012

No que respeita à mancha edificada é de salientar que esta zona industrial é, talvez, a que possui maior impacto visual e paisagístico de entre as várias zonas analisadas, contribuindo para isso a sua localização e características do terreno. Implantada numa vasta área florestal com topografia muito acidentada e com fortes declives, compreendida entre cotas que variam entre os 125 metros, junto ao Rio Ferreira, a norte, e os 280 metros no extremo nascente, é tradicionalmente marcada pela forte presença da indústria do mobiliário, materializada na paisagem através de pequenas e grandes unidades industriais. É, no entanto, também ocupada com edifícios habitacionais que ao longo dos anos foram surgindo junto das mesmas, uma proximidade que provoca alguma confusão visual, tal o desordenamento patente na zona. Verifica-se, portanto, a “convivência” entre os usos urbanos e industriais sendo muito usual o contacto de ambos, inclusive no mesmo edifício.

Morfologicamente, enquanto natural consumidora de espaço pela maior dimensão dos edifícios, a implantação da indústria nesta zona, inevitavelmente, implicou a desflorestação de grandes áreas, sucedendo-se alterações do terreno provocadas pela força dos desaterros e aterros criados. Neste caso, podemos dizer que a consolidação desta zona industrial origina a devastação de uma grande parte, daquela que deveria ser uma estrutura “verde” a preservar, constatando-se, “in loco”, que tal transformação alterou, e continuará a alterar, significativamente o enquadramento paisagístico natural.

Considerada pelo Município de Paredes, uma zona de grande dinâmica e complexidade urbanística está, neste momento, em revisão o PU que pretende minimizar aquele impacto e dar resposta, aos problemas que surgiram do crescimento acelerado, provocado pelo “fervilhar” da indústria nas últimas décadas. Esse plano surgirá na forma de “Unidade Operacional de Planeamento e Gestão” (UOPG-4) e estende-se por uma área de 642 hectares (CMP, 2013), indo ao encontro das fábricas já existentes no território, a avaliar pela mancha que, aí, delimita a zona industrial. Essa é uma área em que o tecido urbano-industrial está já comprometido, e daí resulta um zonamento de geometria irregular que vai serpenteando os aglomerados habitacionais pré-existentes e as áreas florestais. São estes, de resto, os condicionamentos mais evidentes na zona e que dificultam a implementação da atividade industrial, podendo dizer-se que os limites da zona industrial, tal como definidos nesta área de estudo parecem ter como objetivo incorporar as indústrias pré-existentes e que anteriormente estariam à margem (Figura 4.22).



Figura 4.22 - Zona A | Fotografias da área de estudo |
Planta de enquadramento da zona em 2011.
Fonte: Elaboração própria

Zona B – Esta zona abrange as freguesias de Rebordosa, Lordelo e Vilela, estendo inserida no Plano de Urbanização de Rebordosa Parcial de Lordelo, Vilela e Astromil que incorpora a zona industrial de Vilela, com cerca de 32 hectares, e agora se designa por Parque Empresarial do Mosteiro (Figura 4.23).

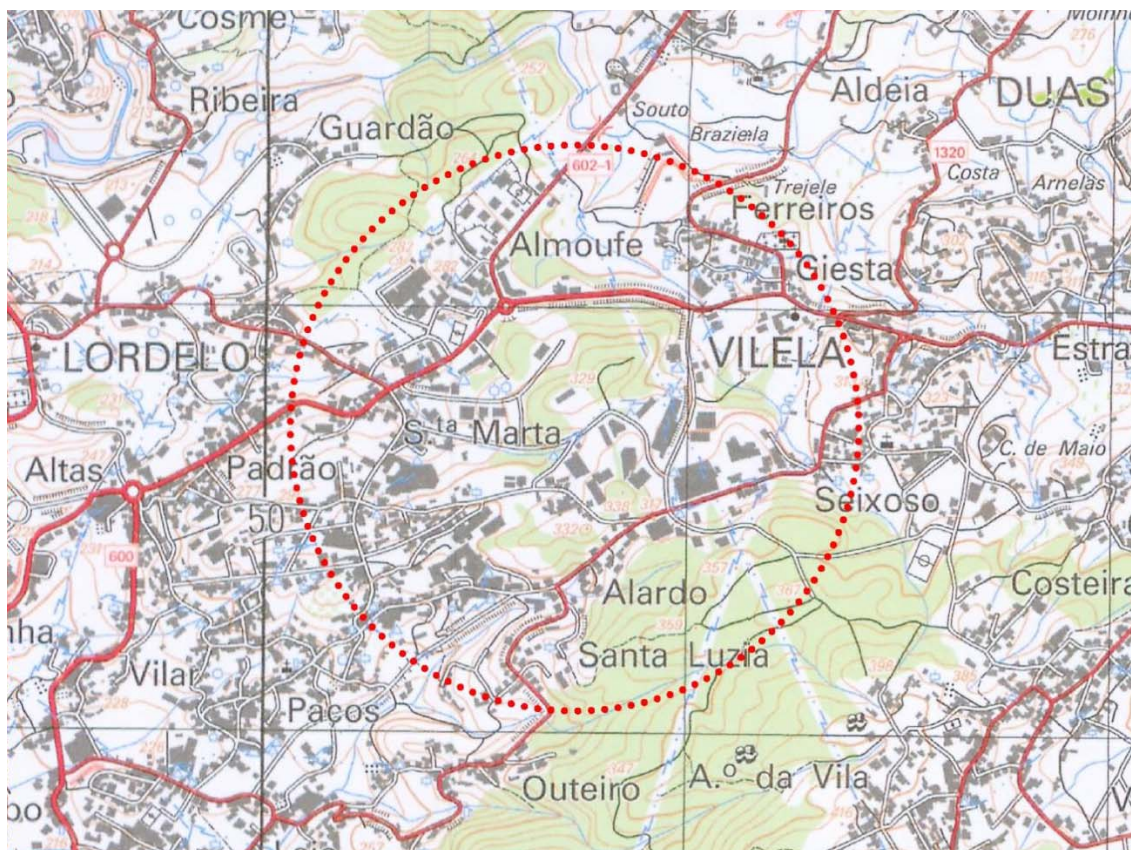


Figura 4.23 - Zona B | Extrato da Carta Militar de Portugal
Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 2012

Marcada pela irregularidade topográfica, a área analisada varia entre as cotas 265 e 320 metros, percebendo-se que o terreno, outrora de origem florestal, tem vindo a perder área para a ocupação das indústrias. Tem com principais acessos a EM 602, no entanto, e devido à forte implantação de unidades industriais nesta zona ao longo dos anos, outras vias surgiram para melhorar a acessibilidade ao local. Estamos a referir-nos à Rua Rainha Santa Isabel que interliga com a EM 602, agora designada, Rua do Mosteiro (cota baixa), e à Rua Chão de Frades (cota alta).

A presença de aglomerados habitacionais próximos da indústria é uma constante, inclusive na mesma rua; no entanto, mantém-se a interrupção tipológica entre habitação

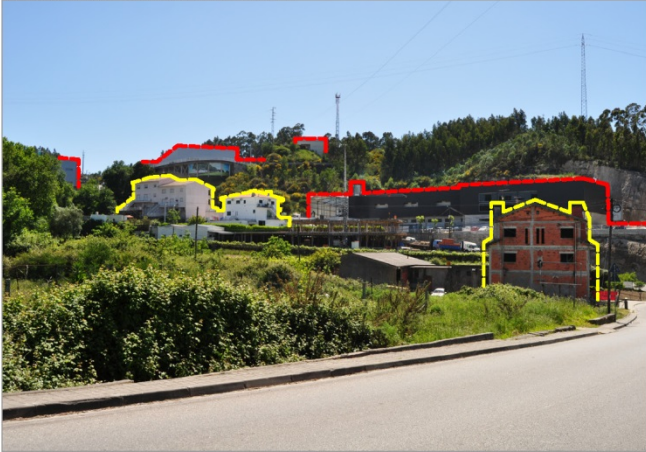
e edifício industrial, impedindo que as “continuidades” se afirmem e ganhem consistência. Mas não é apenas esta coexistência que demonstra as fragilidades existentes na zona e que justificam a sua escolha. O modo como os edifícios industriais se relacionam com a morfologia do terreno é outro aspeto, verificando-se a sua forte concentração na parte mais elevada e acidentada da área, contrariando claramente a morfologia natural e gerando, com isso, uma profunda alteração do solo e, consequentemente, um efeito visual negativo na paisagem. Para além deste, ainda um outro aspeto, consequência do anterior, é a acessibilidade, a qual se vê bastante condicionada pelas características topográficas previamente referidas, nomeadamente, em relação à circulação dos veículos de apoio logístico à indústria.

Em adição às questões de ordem física relevadas, um último aspeto que pesou seleção desta zona resulta da constatação de alguma ambiguidade ao nível do zonamento definido na RPDMP (2014), no sentido em que, à zona industrial se sobrepõe uma Zona Especial de Proteção (ZEP). Esta ZEP advém da classificação de um conjunto de edifícios com carácter religioso, designadamente, a Igreja e antigo Mosteiro de Santo estevão de Vilela, por parte da Direção Geral do Património Cultural¹¹. Curiosamente, a definição destas duas zonas provoca uma relação conflituosa entre o edificado de carácter religioso e a indústria.

Pode-se constatar que nesta área de estudo os edifícios industriais, pela sua localização e dimensão são, de facto, construções de grande impacto visual e que determinam o contexto paisagístico da zona e sua envolvente, resultando dos motivos e fragilidades anteriormente mencionados (Figura 4.24).

¹¹ Portaria n.º 422/2013, Diário da República, 2.ª série - N.º 122 - 27 de junho de 2013

IMPACTO VISUAL | PERSPETIVA DA EM 602



OCUPAÇÃO INDUSTRIAL EM "ZONAS ELEVADAS"



GRANDE PLATAFORMA E DESATERRO



IMPACTO VISUAL | PERSPETIVA DA EM 602



IMPACTO VISUAL | MUROS DE SUPORTE



INDÚSTRIA SOBRE MOSTEIRO DE VILELA



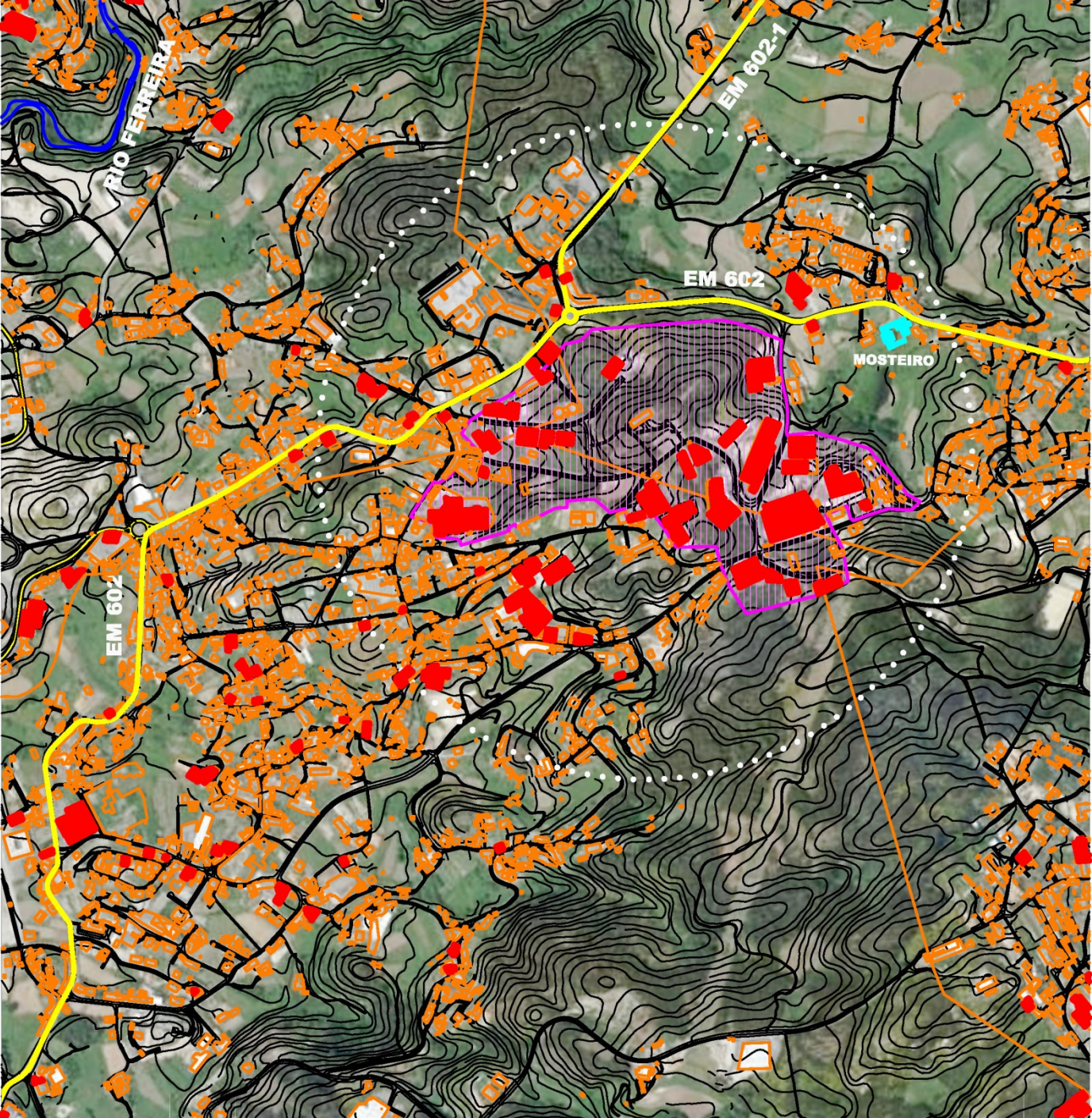
CONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL



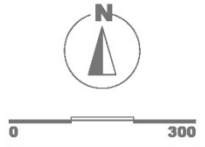
PLATAFORMAS DE GRANDE DIMENSÃO



PROXIMIDADE AO MOSTEIRO DE VILELA



- LEGENDA:**
- INDÚSTRIAS
 - EDIFICADO
 - MOSTEIRO DE VILELA
 - ESTRADAS MUNICIPAIS
 - LIMITE DA ZONA DE ATIVIDADES ECONÓMICAS



ZONA B

Figura 4.24 - Zona B | Fotografias da área de estudo |
Planta de enquadramento da zona em 2011.
Fonte: Elaboração própria

Zona C – Situada a norte do concelho, na freguesia de Vilela, esta área abrange a zona industrial de Vilela também identificada por Parque Empresarial de Campos com cerca de 14,5 hectares, tendo como particularidade o facto de confrontar com o limite administrativo do concelho de Paços de Ferreira (Figura 4.25).

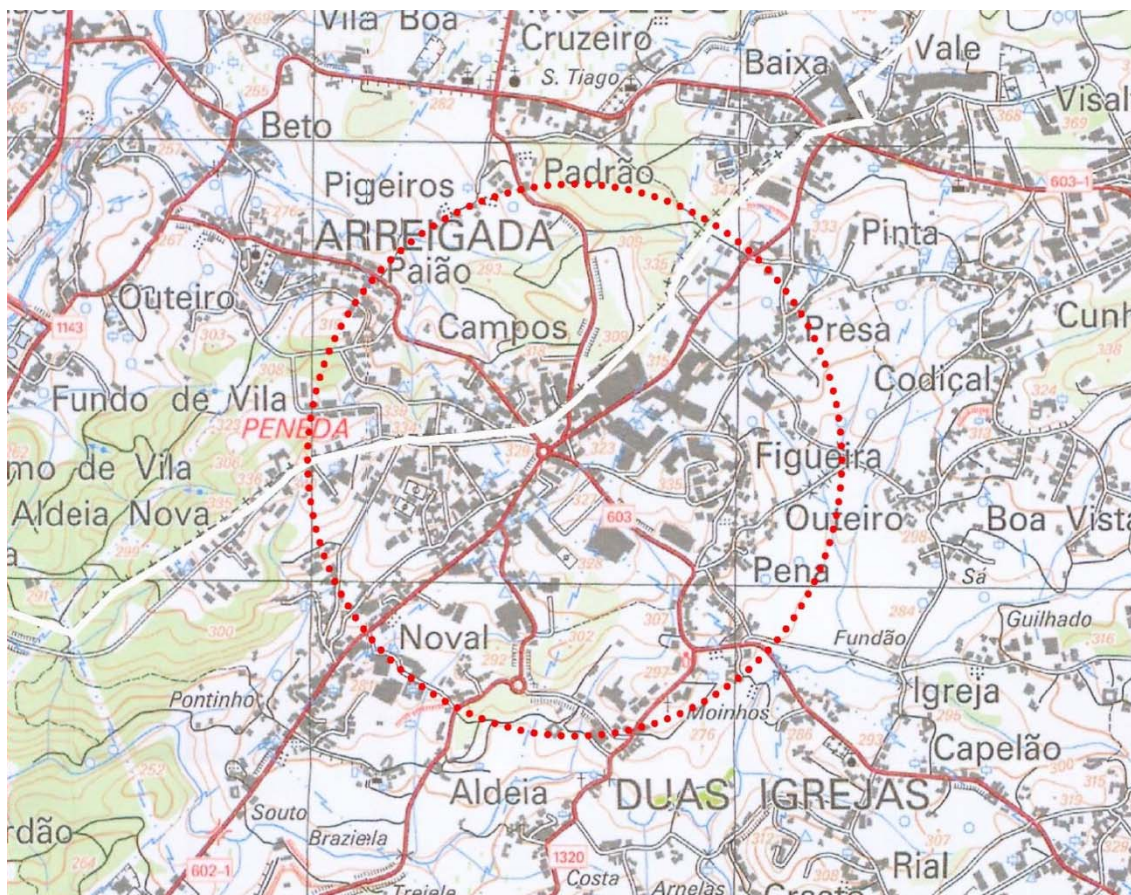


Figura 4.25 - Zona C | Extrato da Carta Militar de Portugal
Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 2012

Relativamente à morfologia do terreno, esta apresenta desníveis que variam entre as cotas 270 a 317m, no entanto, a concentração mais significativa de indústria está implantada na zona mais elevada mas com topografia regular e pendentes quase nulas. Pela observação da carta militar anterior verifica-se que, era a estrutura agrícola e florestal quem predominavam nesta área, embora tem vindo a perder expressão consequência da ocupação e transformação urbana ao longo dos anos. Ao nível da acessibilidade viária, nesta zona ela é razoável atendendo às estradas municipais existentes: a EM 602-1, com a orientação sudoeste-nordeste praticamente paralela ao

limite do concelho; e a EM 603 com orientação sudeste-noroeste, no sentido de Paços de Ferreira e que acaba por intercetar a EM 602-1; uma rotunda assinala esse cruzamento/encontro e pontua o centro de Campos.

Esta zona ocupada por várias unidades industriais relaciona-se com três aglomerados da freguesia de Vilela: Noval, Pinta e Pena, sendo o último aquele que dá indícios maior atividade agrícola tal a quantidade de campos e vinhas presente no local. Situa-se a nascente da zona industrial em terrenos com algum desnível nos quais foram criados socalcos para possibilitar a produção agrícola e vinícola.

Dada a proximidade desta zona industrial com os aglomerados, também aqui parece-nos haver algumas fragilidades nesta relação entre habitação e atividade industrial. Ainda relativamente à ocupação da indústria verifica-se em alguns casos uma sobrelotação de área construída dentro da parcela, não sobrando, entretanto, espaço para estacionamento e infraestruturas que são fundamentais para o seu bom funcionamento. Sendo Vilela uma das freguesias que maior atividade industrial apresenta no concelho, cremos que, necessita de áreas industriais que melhor respondam às solicitações e permitam um ordenamento favorável que neste momento é praticamente inexistente.

Destaca-se, ainda nesta zona, a existência de algumas construções que, para além da indústria, potenciam a fixação de população funcionando, assim, como edifícios “âncora” que ajudam à consolidação dos aglomerados urbanos existentes. Referimo-nos, em particular, ao Agrupamento Escolar de Vilela, recentemente construído, ao edifício da Junta de Freguesia e aos vários serviços e comércio disponíveis neste “lugar” (Figura 4.26).

IMPACTO VISUAL | IMPLANTAÇÃO INDUSTRIAL NA ZONA MAIS ELEVADA



DUALIDADE ENTRE INDÚSTRIA E HABITAÇÃO



INDÚSTRIA SOBRE HABITAÇÃO



FÁBRICA "BOA NOVA" DESATIVADA



INTERCEÇÃO DE VIAS | ROTUNDA DO CENTRO DE CAMPOS



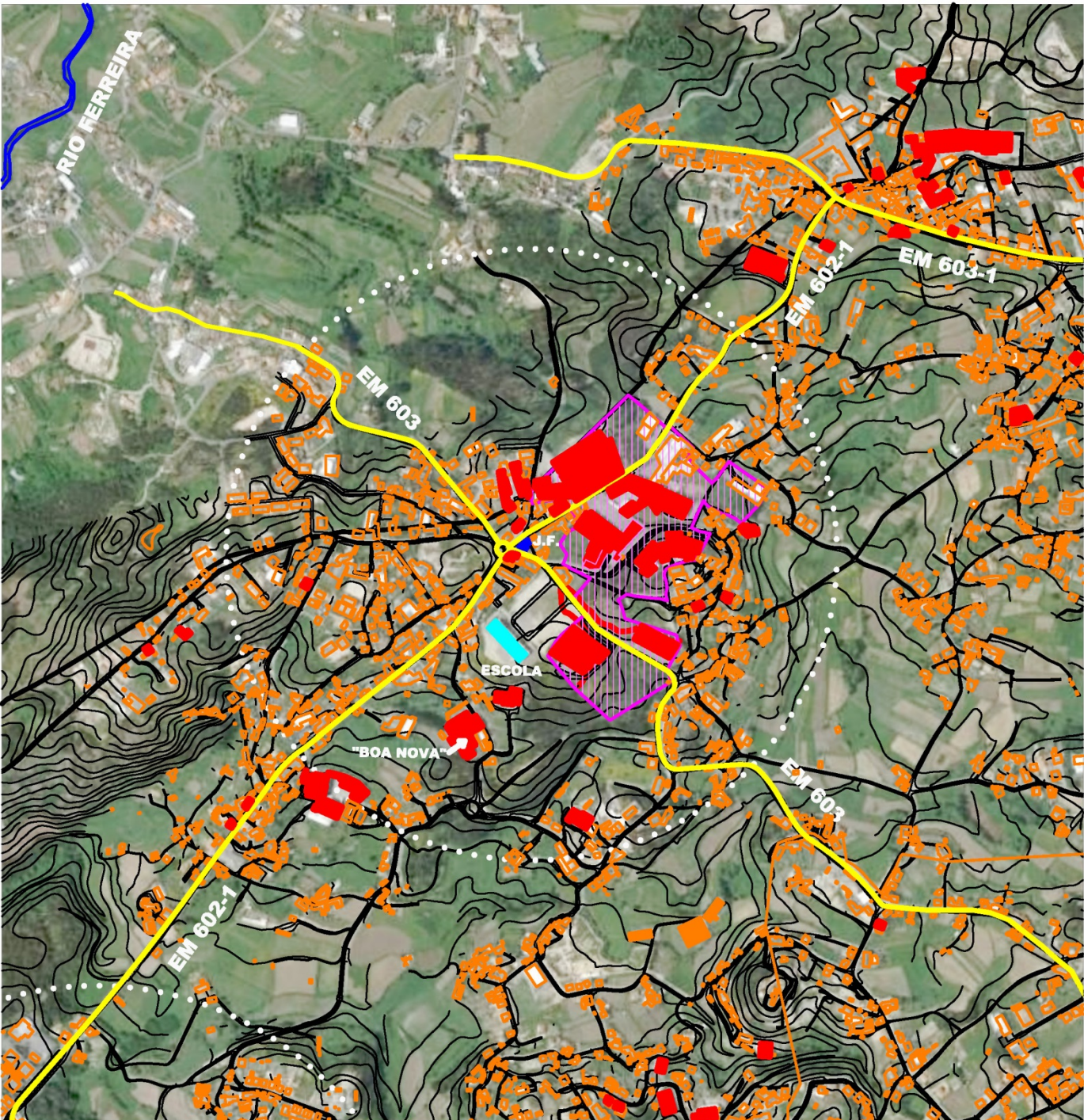
AFASTAMENTO DA INDÚSTRIA RELATIVAMENTE À VIA PÚBLICA



INDÚSTRIA | CENTRO ESCOLAR | JUNTA DE FREGUESIA | AGLOMERADOS RESIDENCIAIS



MISTURA DE USOS | HABITAÇÃO E INDÚSTRIA

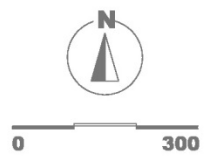


SOBREOCUPAÇÃO DAS PARCELAS



LEGENDA:

- INDÚSTRIA
- EDIFICADO
- ESTRADAS MUNICIPAIS
- LIMITE DA ZONA DE ATIVIDADES ECONÓMICAS
- LIMITE ADMINISTRATIVO DOS CONCELHOS DE PAREDES E PAÇOS DE FERREIRA



ZONA C

Figura 4.26 - Zona C | Fotografias da área de estudo | Planta de enquadramento da zona em 2011. Fonte: Elaboração própria

Zona D – Localizada a norte do concelho, abrange parte das freguesias de Vilela, Sobrosa e Duas Igrejas, integrando a zona industrial designada por Parque Empresarial de Vilela/Sobrosa (Figura 4.27).



Figura 4.27 - Zona D | Extrato da Carta Militar de Portugal
Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 2012

Com a dimensão de cerca de 23 hectares esta zona industrial está implantada em terrenos com pendentes suaves e topografia praticamente plana, compreendida entre as cotas 329 e 332m, e desenvolve-se ao longo da ER 319, entre os aglomerados de Abelheira, Ladário e Almoinha.

Com ótima acessibilidade proporcionada pela ER 319, com orientação norte-sul e uma configuração linear esta torna-se num elemento de estruturação urbana extensiva de grande legibilidade, contudo, tomando a descrição de Domingues (2009b, p. 15), “(...) o problema da Rua da Estrada é a fimbria de espaço que está entre o asfalto e os edifícios”, a que acresce a ausência de passeios, bem como a presença da valeta de

obstáculos criados pela publicidade, etc. Na extensão da área constatou-se que são vários os usos para além da indústria, para isso terá contribuído a banalização e democratização do automóvel, ficou garantida a fluidez desta urbanização linear onde tudo se mistura, ora nesta zona, embora a indústria seja o dominador comum também existem habitações, serviços, cafés, edifícios montra, etc.

Analisando agora o nível de ocupação industrial nesta área, percebe-se que a sua lotação está longe de ser atingida, o que nos leva a crer serem, principalmente, dois os fatores desta pouca ocupação: primeiro o facto de a maioria da atividade industrial se concentrar nas freguesias de Rebordosa, Lordelo e Vilela, que como sabemos, pela sua tradição na indústria do mobiliário, se fixou, em maior número nestas freguesias, sendo grande a sua relação com a população residente. O segundo aspeto não menos relevante, será o custo elevado dos terrenos, decorrente dos excelentes acessos proporcionados pela ER 319 e pela proximidade do nó de ligação à A42, situado a cerca de 400m da zona, que a convertem numa zona de exceção, mas que parecem também a penalizar por isso.

Finalmente, destacam-se algumas unidades industriais que chamaram-nos a atenção pela sua localização e tamanho. Referimo-nos aquelas que intitulamos de “ilhas industriais” e que ocupam as traseiras das parcelas de terreno. Nesta zona em particular, a configuração parcelar é de frente reduzida mas em contrapartida com bastante profundidade, o que levou a uma ocupação no sentido “da frente-para trás” sobrelotando o lote de tal maneira que acesso aos edifícios no seu interior é muito limitado. A evolução construtiva dentro das parcelas, deixa perceber as várias fases ou alterações que foram-se sucedendo ao longo dos anos, em função dos usos pretendidos. Primeiro a habitação, depois o anexo com a oficina e mais tarde a sua ampliação, resultando num aglomerado de construções dentro da mesma parcela (Figura 4.28).

HABITAÇÃO NA FRENTE | INDÚSTRIA NAS TRASEIRAS



HABITAÇÃO | INDÚSTRIA



CONTRASTE DE ESCALAS



QUINTAL | HABITAÇÃO | INDÚSTRIA



ESTRADA REGIONAL 319 | AUSÊNCIA DE PASSEIO



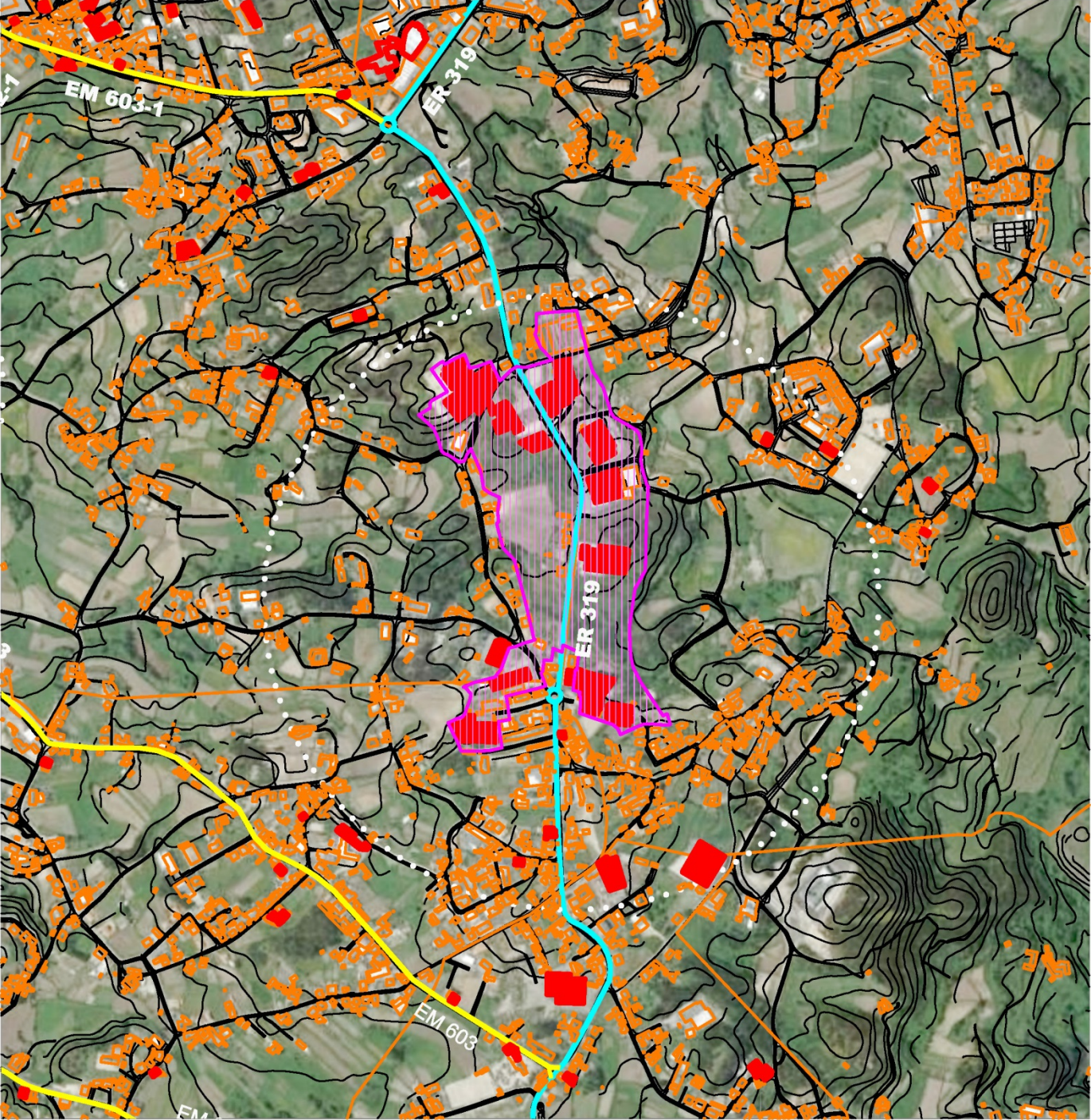
TERRENO AGRÍCOLA | INDÚSTRIA



IMPLANTAÇÕES DOS EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS | ORIENTADOS SEGUNDO A ER 319



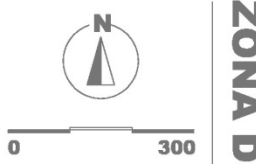
MISTURA DA USOS



"ILHAS" INDUSTRIAIS



- LEGENDA:**
- INDÚSTRIA
 - EDIFICADO
 - ESTRADAS MUNICIPAIS
 - ER 319
 - LIMITE DA ZONA DE ATIVIDADES ECONÓMICAS



ZONA D

Figura 4.28 - Zona D | Fotografias da área de estudo | Planta de enquadramento da zona em 2011. Fonte: Elaboração própria

4.4. Considerações finais

O trabalho aqui apresentado surge como uma reflexão sobre a paisagem difusa do noroeste do concelho de Paredes a partir da observação da urbanização e, em particular, da implantação da atividade industrial. Num território difícil de caracterizar, pela ausência de dados sistematizados sobre aquela atividade industrial, que em muitos casos funciona em espaço habitacional e não é visível da rua, mas também pela diversidade de ocupação territorial, a análise foi em boa parte empírica e em alguma medida intuitiva.

Aparentemente sem regras ou critérios que nos levassem a identificar, à partida, uma lógica para esta realidade urbanística, fomos, no entanto, identificando um conjunto de fatores que ajudaram a explicar a formação deste modelo territorial. Inicialmente, pelas condicionantes naturais e que influenciaram o modelo de povoamento nesta região, referimo-nos à topografia, à rede hidrográfica e às estruturas “verdes”, designadamente, as zonas agrícolas e florestais.

Caracteriza-se, fundamentalmente, por uma ocupação difusa/dispersa, tendo como suporte a rede de estradas e caminhos públicos em que a atividade industrial predomina nas mais diversas dimensões, desde as zonas industriais aquela inserida nos aglomerados residenciais de cariz familiar. Esta dispersão intensificou-se ao longo do séc. XX, com a fixação dispersa das indústrias que promoveram o desenvolvimento de um modelo de economia familiar que se reflete no território.

Entretanto é a fragmentação da propriedade de terreno que permite o desenvolvimento espontâneo de áreas cada vez mais fracionadas onde se misturam o uso residencial e industrial, um processo de iniciativa individual, assente na autoconstrução, e portanto, sem planeamento. Depois, o tipo de relações interempresariais que, por um lado, favorece a proximidade geográfica, mas por outro, acentua o modelo de urbanização e industrialização difusa, resultado das relações de subcontratação entre grandes e pequenas empresas fomentando instalações de pequenas unidades, que chegam a funcionar em caves, anexos e garagens.

Parece-nos que este modelo demonstra alguma incapacidade de controlo por parte do poder público no âmbito do planeamento urbano e do ordenamento do território. E se inicialmente os instrumentos que o permitiram eram, de facto, ausentes, mais recentemente, a intervenção do planeamento municipal no sentido da definição de zonas industriais ou parques empresariais apenas parcialmente estabilizou a implantação da atividade, que continua a existir fora dessas áreas imbricada com a habitação.

Os vários instrumentos de regulação urbanística que, desde o seu aparecimento, em 1994, até ao presente, tentam criar condições que promovam a deslocação das fábricas e armazéns que se encontram espalhados pelo concelho para as zonas industriais, não evitam a prevalência da sua fixação junto a zonas residenciais, parecendo-nos que este modelo demonstra alguma resistência ao seu ordenamento por parte do poder público, incapaz de, efetivamente, o contrariar.

Verifica-se que os planos feitos para as zonas industriais vão, genericamente, ao encontro das fábricas já existentes no território, áreas em que o tecido urbano-industrial está já comprometido, e parecem justificar que aquelas zonas, na sua maioria, tenham sido definidas em função da indústria preexistente de maior dimensão. Deste modo, tanto os planos diretor como de urbanização limitam-se a considerar como zona industrial os espaços onde já se verificava a localização de fábricas, ampliando, quando muito, a área afetada e estipulando as regras para a sua utilização – quer impedindo o acesso a certos ramos de atividade, como estabelecendo os coeficientes de ocupação, por exemplo.

Estamos perante uma região que, pelas suas características morfológicas naturais, em especial o relevo predominantemente acidentado, não facilita a implantação de edifícios industriais concretamente de grande dimensão. Para possibilitar a sua implementação constatou-se nas zonas estudadas grandes transformações com impacto na paisagem, desde a devastação florestal aos desaterros a aterros no terreno com o objetivo de criar grandes plataformas para receber os edifícios e com isto a aumentar significativamente as áreas de impermeabilização. Confirmou-se que os diagnósticos do atual modelo de implantação industrial indicam muitas preocupações no que

concerne à preservação das estruturas “verdes”, admitindo-se que aquele possa, no futuro, comprometer a sustentabilidade ambiental e ecológica deste território.

Sendo a indústria uma atividade de extrema importância para a viabilidade económica e social desta região, necessariamente, dever-se-á encontrar soluções que facilitem a sua implementação minimizando o impacto ambiental antes referido. A este respeito, a questão da acessibilidade, um dos aspetos centrais de que a indústria é dependente, tem merecido uma especial atenção. Atualmente, ainda que o concelho apresente uma rede viária com fragilidades e deficiências, natural e compreensivelmente decorrentes do desenvolvimento acelerado de aglomerados sem apoio do planeamento, ao longo dos anos foi beneficiado pelo surgimento de artérias rodoviárias de grande capacidade – A4, A41, A42 – que ampliaram a acessibilidade e constituíram outras referências para a implantação industrial, estimulando a concentração. De forma a tirar partido desta acessibilidade, cremos que a deslocalização da atividade industrial para a proximidade das vias anteriormente referidas e se possível junto aos nós de acesso, seria uma das hipóteses que à partida beneficiaria o atual modelo industrial. Para isso será necessário um esforço/investimento do município num processo de expropriação e aquisição de terrenos possibilitando, à posteriori, a execução de Planos de Pormenor, logo mais detalhados do que os atuais planos, definindo as áreas de implantação, os acessos, as cêrceas da construção, etc. No fundo criar condições que favoreçam o bom funcionamento da indústria e simultaneamente fazendo uma gestão dos recursos naturais existentes nos locais a adotar.

Assim, aos administradores públicos cabe a tarefa de organizar e executar o correto ordenamento do território e sua expansão. Numa lógica de contrariar a dispersão urbana e industrial, de maneira a inverter esta tendência, parece-nos pertinente repensar o atual modelo numa perspetiva de sustentabilidade do território a longo prazo, sabendo porém, que a conjuntura económica dos municípios no país, neste momento, não permite grandes investimentos na reestruturação urbana, nomeadamente, com esta dimensão. Contudo, ajustes sempre são necessários quando se pretende alterar um modelo ou processo teórico, como também se deve assumir que os processos são dinâmicos como a sociedade, e podem e devem ser melhorados.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASCHER, F. (1998). *Metapolis – acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta Editora.

ASCHER, F. (2012). *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*. Um Léxico. Lisboa: Livros Horizonte.

AZEVEDO, C. (1961). *História da Indústria em Portugal*. Fascículo XVIII.

BARBOSA, C. (2005). Segunda residência e Cidade Difusa, In Actas do Colóquio Ibérico de Geografia realizado em Évora, 2005.

BARREIRO, J. (1924). *Monografia de Paredes*. Porto: Tipografia Barros e Costa.

CMP: CÂMARA MUNICIPAL DE PAREDES (1990). Plano Director Municipal de Paredes, 1ª versão – *Relatório de caracterização*. Paredes: Edição da Câmara Municipal de Paredes.

CMP: CÂMARA MUNICIPAL DE PAREDES (2013). Plano Director Municipal de Paredes, *Relatório – Revisão do Plano Director Municipal de Paredes*. Paredes: Edição da Câmara Municipal de Paredes.

CMP: CÂMARA MUNICIPAL DE PAREDES (2014a). *Revisão do Plano Director Municipal de Paredes – Regulamento*, Edição da Câmara Municipal de Paredes.

CMP: CÂMARA MUNICIPAL DE PAREDES (2014b), Plano de Urbanização de Rebordosa e Parcial de Lordelo, Vilela e Astromil – Resolução de Conselho de Ministros n.º 165/2007, 15 de outubro, Declaração de Retificação n.º 112/2007, 14 de dezembro, Aviso n.º 12335/2009, de 13 de julho, Aviso n.º 1582/2012, de 1 de fevereiro e Aviso n.º 6250/2012, de 8 de maio. Aviso n.º 9763/2014, de 22 de setembro.

CE-FAUP, (2002), *Cidade Difusa do NW Peninsular: subsistemas urbanos*. Porto, CE-FAUP (trabalho policopiado).

COELHO, M. F. (1990), *Monografia do Concelho de Paredes – Freguesia de Astromil*. Paredes: Câmara Municipal de Paredes.

DOMINGUES, A. (coord.) (2006). *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum Edições.

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

DOMINGUES, A. (2009b). *A rua da estrada*. Porto: Dafne.

DGOTDU (2004). *Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território*. 3º Relatório, volume V – Povoamento. Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa

FADIGAS, L. (2010). *Urbanismo e Natureza – Os Desafios*. Lisboa: Edições Silabo, Lda.

FERRÃO, J. et al. (coord.) (2002). *As regiões metropolitanas portuguesas no contexto ibérico*. Lisboa: DGOTDU.

FERRÃO, J. (2005). *Dinâmicas Demográficas: Uma visão panorâmica*. In Medeiros, Carlos Alberto (Dir.) *Geografia de Portugal: Sociedade, paisagens e cidades*. Vol. 4. Lisboa: Círculo de Leitores, p.54-55.

FERRÃO, J. (2014). *Noroeste Global*. Fundação Calouste Gulbenkian. Impressão Multitema, Soluções de Impressão, S.A.

FEUP: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (2005), Qualidade da água no rio Ferreira: Estudos de Modelação - Fase I; Estudo da Modelação da Qualidade da Água no rio Ferreira.

GIRÃO, A. (1949-1951). *Geografia de Portugal*. Porto: Portucalense.

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

INE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. (2012). *Evolução do Parque Habitacional em Portugal 2001-2011*, Lisboa.

IGP: INSTITUTO GEOGRÁFICO PORTUGUÊS (2007). Cartografia de Risco de Incêndio Florestal, Direção de Serviços de Investigação e Gestão de Informação Geográfica – 2007 [Em linha]. Disponível em <<http://scrif.igeo.pt/cartografiacrif/2007/crif07.htm>> [Consultado em 04-05-2015].

MARQUES, T. (1999). Um território em mudança: padrões territoriais, tipologia urbana e dinâmicas. In *Inforgéo* (14). Lisboa: Edições Colibri, pp.21-42.

MARQUES, T. (2004). *Portugal na transição do século. Retratos e dinâmicas territoriais*. Edições Afrontamento.

MARQUES, T. (2005). *Norte 2015 – Dinâmicas e Desafios Territoriais*. Atelier Temático: Dinâmicas Territoriais.

MARQUES, T. (2005b). *Sistema Urbano e Território em Transformação*. In Medeiros, Carlos Alberto (Dir.) *Geografia de Portugal: Sociedade, paisagens e cidades*. Vol. 4. Lisboa: Círculo de Leitores.

MALHEIROS, J. (2005). *Migrações*. In Medeiros, Carlos Alberto (Dir.) *Geografia de Portugal: Sociedade, paisagens e cidades*. Vol. 4. Lisboa: Círculo de Leitores.

PNPOT: PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO, Relatório. Anexo à Lei n.º58/2007, de 4 de Setembro.

PORTAS, N., *et al.* (2003). *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

PORTAS, N., *et al.* (2011). *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projetos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

PORTAS, N. (2009). Formas da Cidade Extensiva, *In Sociedade e Território* (42), julho de 2009, pp.61-66.

ROBERTO, J. (2010). *Os nossos anos*. Obra promovida pelo Jornal Expresso, Editora Planeta DeAgostini, S.A.

RODRIGUES, A., *et al.* (2006), *Modelação da Qualidade da Água do Rio Ferreira: Avaliação Preliminar de Riscos Ambientais*. Artigo apresentado ao 8º Congresso Nacional da Água. [Em linha]. Disponível em https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/5192/1/APRH_100_Rodrigues%5B2%5D.pdf [Consultado em 04-05-2015].

SALGEIRO, T. (1992). *A Cidade em Portugal – Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento

SETEPÉS (2007). *Plano Diretor do Museu Mosteiro das Artes do Móvel*. Paredes, Setepés.

SETEPÉS (2015), *Art on Chairs 2014-2015*. Paredes, Setepés.

Teses académicas

SILVA, C. (2005). *O Difuso no Vale do Ave*. Tese de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Porto: FAUP/FEUP.

PEREIRA, F. (2011). *A Indústria do Mobiliário no Concelho de Paredes*. Tese de Mestrado apresentada à Universidade do Minho.

SUCENA, S. (2010). *Red viaria y territorio en el Vale do Ave – La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués*. Tese de Doutoramento apresentada à ETSAB, da Universidad Politécnica de Catalunya.

Sítios internet

Portal da Câmara Municipal de Paredes. [Em linha]. Disponível em <<http://www.cm-paredes.pt>>. [consultado em 10.03.2015]

Portal do Norte em Rede. [Em linha]. Disponível em <<http://nortemrede.ccdr-n.pt/>>. [consultado em 10.01.2016]

Portal da Empresa Ford, Irland [Em linha]. Disponível em <<http://ford.ie/AboutFord/CompanyInformation/HistoryOfFord>>. [consultado em 10.03.2015]