

## **6. SOBRE O PAPEL DAS NOVAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS NOS PROCESSOS DE (RE)LOCALIZAÇÃO E (RE)ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO: ESTUDO DE CASOS NA REGIÃO NORTE**

Entre os espaços directamente servidos pela rede de estradas (tradicionalis e/ou a nova geração de IP's e IC's), e os intersticiais, distinguem-se, numa análise de maior pormenor, eixos e/ou áreas de maior densidade de ocupação que se vão rarefazendo com o afastamento relativamente aos espaços polarizadores mais dinâmicos. Ainda que com proporções diferentes, estas distribuições verificam-se um pouco por toda a região, denunciando de uma forma cada vez mais marcante, a expansão das áreas de maior desenvolvimento demográfico e económico e/ou a consolidação de espaços que servem de "bóia" às áreas em perda. Ou seja, acredita-se que da conjugação entre uma rede urbana consolidada nas últimas décadas, a alteração das condições de acessibilidade que tem privilegiado as áreas de maior dinamismo e a competitividade ocasionada por factores locais, pode constituir-se uma das argumentações fundamentais para a explicação sobre as dinâmicas do território regional. Mesmo assim, é comum associar-se às inovações em matéria de infra-estruturas de transportes rodoviários as ideias de redução de desequilíbrios e assimetrias regionais. Ora o que aqui se propõe, é que se parta então desse princípio, isto é, de que as estradas devem constituir um estímulo à reacção territorial, e se observe para um conjunto de concelhos amostra, quais as grandes tendências na distribuição recente do povoamento e das actividades económicas.

Como o espaço regional é composto por um conjunto de concelhos com características diferentes, trata-se em primeiro lugar de seleccionar alguns municípios que traduzam alguma dessa diversidade, tentando perceber se as recentes mudanças se podem atribuir ao estímulo introduzido pelas novas condições de acessibilidade rodoviária ou se, pelo contrário, as tendências de ocupação do território são orientadas essencialmente por inércias territoriais decorrentes dos seus percursos sócio-económicos, nas quais se incluiu, naturalmente, a (re)contextualização ou (re)posicionamento face à rede urbana e de transportes na região.

Nesse sentido, em primeiro lugar apresentar-se-ão aspectos da metodologia utilizada na selecção dos concelhos amostra, seguida de uma abordagem aos elementos estatísticos e fontes envolvidas na análise à escala da freguesia. O sub-capítulo 6.2 iniciar-se-á com o enquadramento territorial dos concelhos seleccionados, dando lugar, de seguida, à análise mais detalhada.

## **6.1 ASPECTOS DE METODOLOGIA NA SELECÇÃO DOS CASOS DE ESTUDO**

### **6.1.1 Os indicadores de base na selecção dos concelhos**

Seria conveniente incluir nesta temática um vasto conjunto de indicadores, nomeadamente económicos, para se obter uma leitura mais precisa das dinâmicas territoriais envolvidas no processo de estímulo-resposta. Porém, coloca-se aqui o problema da escala de análise e dos elementos estatísticos disponíveis. De facto, com excepção de menos de metade dos lanços da A3 (a partir do Porto), os novos itinerários rodoviários construídos, tal como se encontram consignados nos Planos Rodoviários Nacionais de 1985 e 2000, foram- no na década de 90, o que implica que, em termos de elementos estatísticos à escala da freguesia e do lugar, por apenas estarem disponíveis

indicadores até 1991, não é possível encetar uma leitura do tipo antes e depois, fundamental para a compreensão destes processos.

Deste modo, para proceder à selecção dos casos de estudo, optou-se por utilizar a variação da população residente por concelho entre 1981/1991 e entre 1991/1996, bem como a alteração das condições de acessibilidade conseguida com a renovação da rede rodoviária (no escalão de uma hora de viagem a partir de cada sede de concelho). Nesta selecção, e face ao que atrás se expôs, partiu-se do princípio que existiriam três tipos de factores fundamentais a considerar: o “estímulo”, o “comportamento/resposta” e o “esforço”. Trata-se aqui de avaliar através da análise de 10 concelhos, como se processou a transformação dos resultados (as alterações das condições de acessibilidade para as populações, que constituem o potencial do sistema) em impactes (correspondentes às mudanças ocorridas no território, ou seja, ao uso do sistema).

Como medida do “estímulo” consideraram-se as alterações de acessibilidade conseguidos por cada concelho entre 1981 e 1998. Nesse sentido, procedeu-se a um tratamento idêntico ao que foi utilizado no sub-capítulo 4.2, isto é, fixaram-se os valores de população residente nos registos de 1981 (anulando o efeito da sua variação no período considerado) para se extrapolar informação sobre os ganhos ou perdas conseguidos por cada concelho em cada escalão de tempo. Por sua vez, a variação da população residente nos períodos de 1981/91 e 1991/96, constitui a medida de referência para o “comportamento/resposta”, Já que um aumento da população residente acompanha, normalmente, o emprego e outros elementos indiciadores do sentido do progresso concelhio. Assim sendo, considerou-se não só a variação simples naqueles dois períodos, como os ganhos de posições conseguidas, de um para o outro, na hierarquia das variações, o que, pode admitir-se, constitui uma medida do “esforço” na recuperação.

Construída uma tabela com os factores estímulo, resposta e esforço, partiu-se para a sua ordenação por ordem decrescente atribuindo-lhes valores de 1 a 84 (total de concelhos da Região Norte), consoante a posição que assumiam face a cada factor. A

fase seguinte consistiu em separar os concelhos em três classes em cada um dos factores, considerando-se de nível elevado (E) os concelhos posicionados nos 20 primeiros lugares, de nível médio (M) os que daqui se distribuíam até à 45ª posição e os restantes de nível reduzido (R). Daqui, e de todas as combinações possíveis entre os níveis elevado, médio e reduzidos (27), seleccionaram-se 9 (grupos de A a I) para ilustrar o ensaio proposto (quadro 6.1), tendo em conta um conjunto de critérios pré-definidos.

Quadro 6.1 – Combinações seleccionadas para o conjunto de factores

GRUPO	FACTOR		
	ESTÍMULO	RESPOSTA	ESFORÇO
A	E	E	E
B	E	E	R
C	E	R	E
D	R	R	E
E	R	E	E
F	E	M	E
G	M	E	M
H	M	R	E
I	M	M	M

A selecção de apenas um terço das combinações possíveis, prende-se com uma primeira necessidade de restringir o número de concelhos na análise, o que decorre, como se disse, da aplicação de alguns critérios:

- a) Não pertence à Área Metropolitana do Porto, por se tratar de um espaço com dinâmicas territoriais próprias, em larga medida associadas à expansão da área urbana do Porto;

- b) Não é sede de distrito, uma vez que estas apresentam uma inércia de atracção, decorrente da centralização administrativa e de uma maior diversidade de serviços;
- c) Não se localiza no Entre Douro e Vouga, porque se pretende centrar a análise na Região Norte, onde os itinerários com maior expressão, concluídos até à data, são o IC1, a A3 e o IP4/A4;
- d) Deve resultar da combinação dos factores anteriormente referidos, e dessa combinação deve seleccionar-se pelo menos um concelho que ocupa o primeiro, ou em alternativa, o segundo lugar dos níveis da hierarquia definida;
- e) Em situação de empate nos resultados das combinações efectuadas, a opção deverá responder à da melhor cobertura do território, isto é, a concelhos cuja localização na região ainda não tenha sido contemplada em nenhuma das fases anteriores.

Dado que para cada grupo de combinações existe, por vezes, mais do que um concelho, passou-se à soma dos valores assumido por cada município em cada factor nas respectivas hierarquias, tendo-se obtido a ordenação expressa no quadro 6.2.

Nesta pré-selecção, convém clarificar a situação de alguns casos particulares, nomeadamente o de Ponte de Lima que, correspondendo ao concelho que se posiciona em primeiro lugar na hierarquia do factor estímulo e podendo representar uma outra combinação interessante – EMM -, não tinha disponíveis os elementos necessários à análise proposta. De qualquer forma, e para cumprir com o descrito na alínea d), Amarante, em segundo lugar, foi a escolha possível. Por razões idênticas, se justificam as opções por Cabeceiras de Basto e não Santa Marta de Penaguião (com uma combinação MME) – este com o primeiro lugar para o factor esforço -, ou a de Paços de Ferreira em vez de Lousada, também com a primeira posição, mas agora para o factor resposta.

As restantes escolhas, perfazendo um total de dez concelhos, foram feitas directamente a partir do quadro anterior, ou porque não havia alternativa (casos de Tarouca e Vila Verde) ou porque apresentavam uma soma mínima no conjunto das posições dos três factores, sendo portanto: Esposende, Paredes, Mesão Frio, Macedo de Cavaleiros, Tarouca, Vila Verde e Mondim de Basto (figura 6.1).

Quadro 6.2 – Concelhos, por grupo de combinação e por soma das posições assumidas nos três factores

GRUPO	ESTÍMULO/RESPOSTA/ESFORÇO(NÍVEL)	CONCELHO	SOMA DAS POSIÇÕES
A	EEE	Esposende	26
		Felgueiras	26
		Amarante	36
		Póvoa de Lanhoso	37
		Marco de Canavezes	38
		Valença	50
B	EER	Paredes	83
		Guimarães	84
C	ERE	Mesão Frio	
D	RRE	Alfândega da Fé	105
		Macedo de Cavaleiros	105
		Vila Pouca de Aguiar	116
		Ribeira de Pena	125
E	REE	Tarouca	70
F	EME	Vila Verde	44
G	MEM	Lousada	54
		Paços de Ferreira	55
H	MRE	Cabeceiras de Basto	82
I	MMM	Mondim de Basto	92
		Sernancelhe	110

Figura 6.1 – Localização dos concelhos amostra na Região Norte



Note-se ainda, que nos casos de Esposende e Macedo de Cavaleiros, as somas das posições registam um empate com Felgueiras e Alfândega da Fé, respectivamente. A opção por Esposende corresponde à ideia descrita na alínea e), ou seja, dado que Paços de Ferreira, Paredes e Amarante já tinham sido seleccionados, Esposende pode constituir uma representação interessante enquanto concelho localizado no litoral. No caso de Macedo de Cavaleiros a argumentação prende-se com o facto de ser servido directamente pelo IP4 e ser adjacente a Alfândega da Fé.

### 6.1.2 Metodologia para a observação da evolução do povoamento e dos usos do solo nas freguesias dos concelhos amostra

Concluída a fase de selecção dos concelhos, tratava-se, para cada caso, de observar as dinâmicas territoriais recentes em termos de evolução nas ocupações,

tentando descortinar até que ponto as novas infra-estruturas rodoviárias estão, ou não, a atrair novas construções e/ou novas actividades a uma escala infra-concelhia.

Uma das fontes eleita inicialmente foram as actas das sessões das Câmaras Municipais. Nesse sentido, procedeu-se à recolha de todas as referências sobre rede viária e outras iniciativas em dois concelhos – Amarante e Esposende -, procurando-se registos de intervenções que se relacionassem com o respectivos itinerários: a A4/IP4, já concluído, no primeiro caso, e o IC1 em construção, no segundo. A observação de 20 anos de registos, para ambos os casos (de 1975 a 1995), que resultou em cerca de 1000 registos em Amarante e 700 em Esposende, revelou-se de pouco significado, uma vez que no total apenas foram encontrados quatro registos sobre o IP4, sendo que um é de protesto e preocupação pelos sucessivos adiamentos<sup>1</sup>, outro dá conta de um apelo à Junta Autónoma de Estradas para que tome as devidas precauções para minimizar os impactes ambientais da construção desse eixo<sup>2</sup> e os restantes sobre a construção de acessos aos futuros nós<sup>3</sup>. Perante este cenário de pesquisa, optou-se por abandonar uma fonte de recolha bastante morosa e com resultados escassos.

Uma outra fonte – as licenças de obras -, não revelando de uma forma clara as preocupações/intenções por parte do poder público local sobre eventuais estratégias de potenciação das novas condições introduzidas ou a introduzir com as recentes infra-estruturas de transporte rodoviário, dá conta da intensidade do investimento imobiliário, das tendências de evolução da mancha construída e, também, da distribuição dos usos do solo. A recolha destes dados foi feita por freguesia, ano da licença, tipo e destino da obra, para os últimos cinco anos (de 1995 a 1999). A adopção de apenas cinco anos para encetar esta abordagem explica-se pelo facto de a grande parte dos lanços dos itinerários principais e complementares actualmente existentes terem sido construídos e concluídos na década de noventa pelo que, a ocorrerem algumas dinâmicas associadas, poder-se-

---

<sup>1</sup> Acta da reunião de Câmara do dia 30 de Novembro de 1983, p. 84

<sup>2</sup> Acta da reunião de Câmara do dia 28 de Julho de 1987, p. 196

<sup>3</sup> Actas das reuniões de Câmara dos dias 3 de Maio de 1988, p.68 e 3 de Janeiro de 1989, p.32



iam talvez observar já naquele intervalo. Por outro lado, a maioria das Câmaras Municipais têm os serviços que fornecem esta informação informatizados desde 1995, o que, não exigindo um levantamento processo a processo na maioria dos casos<sup>4</sup>, obrigou ao carregamento manual posterior de toda a informação em folha de cálculo Excel dado que os programas não produziam ficheiros legíveis por computadores pessoais (PC).

A desagregação da informação por tipo de obra e destino obedeceu às tipologias e respectivos códigos que se apresentam no quadro 6.3, seguindo a classificação do INE que foi utilizada nos programas instalados nalgumas das Câmaras Municipais. Além deste indicador – licenças de obras – procuraram-se outros também à escala da freguesia, entre eles a variação da população residente, o retractor das freguesias do INE<sup>5</sup> e uma medida do nível de acessibilidade rodoviária, procurando, desta forma, obter também informações sobre os processos estímulo, resposta e esforço.

Para o factor estímulo, considerou-se a distância das freguesias às estradas nacionais principais e de ligação, aos itinerários principais e complementares, e à cidade mais próxima. Assim sendo, efectuaram-se essas medições, numa primeira fase, em linha recta partindo de cada sede de freguesia<sup>6</sup>. Com estes resultados, e tentando perceber se se justificava a medição das distâncias reais pelo caminho mais curto, procuraram-se correlações fortes com indicadores como a variação da população residente, o total de equipamentos existente em cada freguesia, o total de licenças de obra e com as licenças de obra para outros destinos que não a habitação. Ora, como tal não se revelou particularmente significativo, optou-se por não avançar com a medição

---

<sup>4</sup> Note-se que Amarante, Esposende e Tarouca não tinham ainda os processos informatizados.

<sup>5</sup> Esta informação, disponível no Infoline ([www.ine.pt](http://www.ine.pt)), compõe-se por um resumo dos elementos estatísticos disponíveis à escala da freguesia na actualidade, sendo que para os dados mais recentes, como sejam a distribuição das infra-estruturas e equipamentos básicos, não se dispõe de valores quantitativos, mas sim do tipo “existe” e “não existe”.

<sup>6</sup> Estas distâncias foram medidas sobre o Mapa de Estradas de Portugal Continental do Instituto Geográfico do Exército (escala 1/250000), a carta do ACP de 2000/2001 e as Cartas Militares do Instituto Geográfico do Exército.

das distâncias reais, o que não significa que não sejam utilizadas como elemento explicativo sempre que tal se revele pertinente.

Quadro 6.3 – Tipo e destino das obras segundo a classificação do INE, descritas nas licenças de obra das Câmaras Municipais

Obra	Cód.	Descrição
Tipo	1	Construção nova
	2	Ampliação
	3	Transformação
	4	Restauro
	5	Demolição
	6	Outras <sup>7</sup>
Destino	1	Edifícios para habitação
	2	Edifícios residenciais para convivências
	3	Agricultura, silvicultura, horticultura, fruticultura, viticultura, pecuária e pesca
	4	Indústrias extractivas, energia e água
	5	Indústrias transformadoras e artesanato
	6	Hotéis e outros edifícios de alojamento temporário, restaurantes e similares e aldeias turísticas
	7	Transportes (caminho de ferro, rodoviário, aéreo e navegação)
	8	Comércio, instituições de crédito e seguros, edifícios de administração destinados a actividades económicas
	9	Edifícios da administração para os poderes públicos e edifícios públicos destinados a fins especiais
	10	Serviços médicos e sociais (hospitais, clínicas, maternidades, sanatórios, creches, etc)
	11	Actividades recreativas (teatros, cinemas, clubes, centros de férias, piscinas, ginásios, etc)
	12	Ensino, cultura, ciência e pesquisa
	13	Culto e inumação (igrejas, capelas, morgues, crematórios, etc)
	14	Outros destinos
	15	Armazém <sup>8</sup>

<sup>7</sup> Designações próprias, para casos em que não era apresentada qualquer classificação.

<sup>8</sup> Designação própria

## **6.2 ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE E DINÂMICAS TERRITORIAIS EM 10 CONCELHOS DA REGIÃO NORTE**

### **6.2.1 Enquadramento territorial dos concelhos amostra**

O conjunto de concelhos amostra, reparte-se pelas NUT III do Cávado (Esposende e Vila Verde), do Tâmega (Amarante, Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto, Paços de Ferreira e Paredes), do Douro (Mesão Frio e Tarouca) e do Alto Trás-os-Montes (Macedo de Cavaleiros). A evolução da população residente de 1960 a 1996 (figura 6.2) permite distinguir os concelhos de tendência positiva, que integram as unidades do Cávado e do Tâmega, dos restantes que, à excepção de Tarouca, têm denotado perdas continuadas de efectivos. Note-se que, em 1960, Paços de Ferreira apresentava uma dimensão populacional próxima da de Macedo de Cavaleiros e, se se tomassem como referência os valores de 1940, aquele concelho apresentava um valor inferior ao de Cabeceiras de Basto (cerca de 11 e 16 milhares de habitantes, respectivamente). A inserção numa área de industrialização rural difusa e a proximidade à Área Metropolitana do Porto constituem algumas das explicações possíveis para os ritmos de crescimentos mais acentuados registados por Paredes e Paços de Ferreira. Ou seja, parece evidente, não só a consolidação do poder atractivo de localizações a partir da Área Metropolitana do Porto e também de Braga (os exemplos de Vila Verde e de Esposende), mas também a manutenção/consolidação de espaços de baixa densidade nos territórios que se distribuem para o interior.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> De facto, a diferença entre o valor máximo de densidade populacional (de Paços de Ferreira) e o mínimo (de Macedo de Cavaleiros) era em 1900 de 136 hab/Km<sup>2</sup>, mas em 1997 essa diferença cifrava-se já em 619,2 hab/ Km<sup>2</sup> (INE, 1960 e 1997).

Figura 6.2 – Evolução da população residente nos concelhos amostra de 1960 a 1997.

Fonte: INE, Recenseamentos da População, 1960, 1981 e 1991 e Anuário Estatístico, 1998.

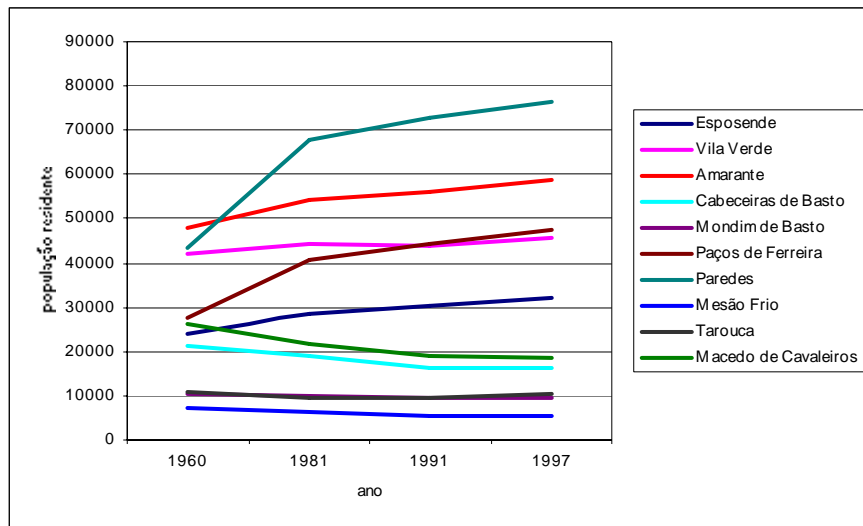
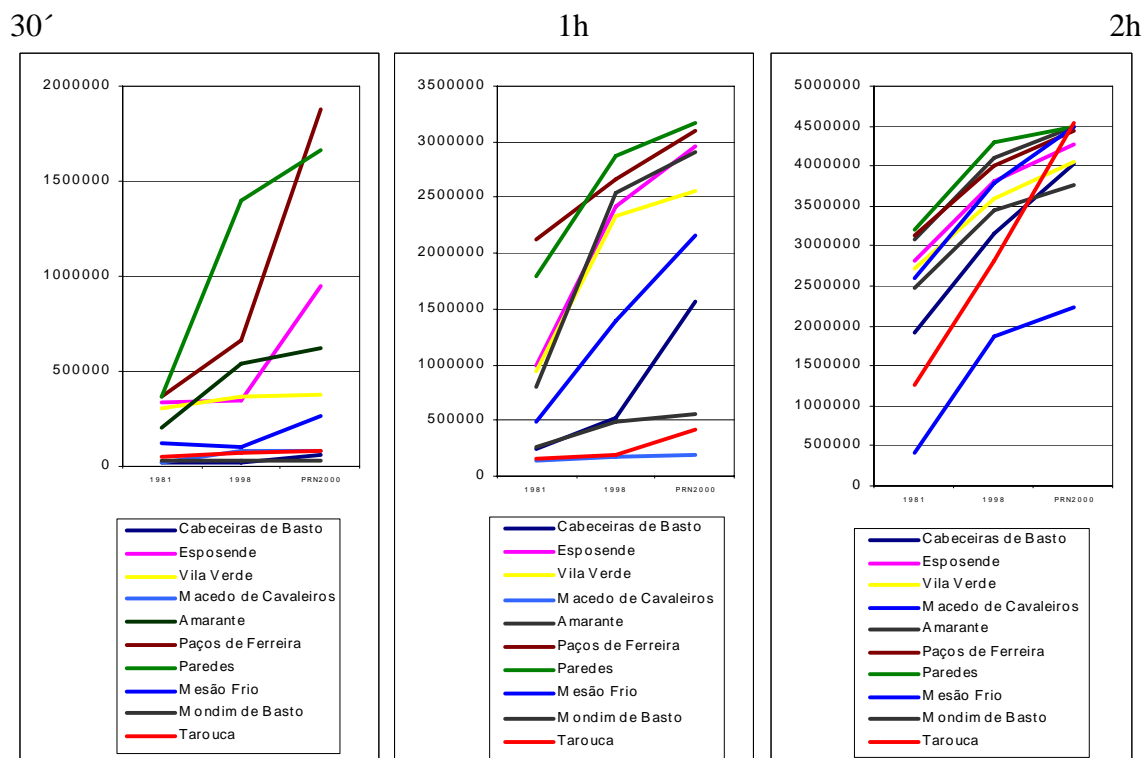


Figura 6.3 – População residente até 30', 1h e 2h a partir de cada sede de concelho, em 1981, 1998 e PRN2000



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População 1981 e 1991, Anuário Estatístico, 1998 e levantamento próprio em Indiviu

Considerando, agora, o reposicionamento que cada concelho conseguiu entre 1981 e 1998, e/ou virá a conseguir com a concretização do Plano Rodoviário Nacional 2000, em termos de *hinterland* de população residente ganho com as sucessivas alterações da rede rodoviária (figura 6.3), verifica-se que o conjunto Amarante, Paços de Ferreira e Paredes, foram e serão os que maiores contingentes ganham até 30 minutos e 1 hora de viagem a partir da sua sede concelhia, o que se justifica por se localizarem em áreas de maior densidade de ocupação na região. Os contingentes demográficos até 2 horas a partir de cada sede de concelho, revelam que todos saem ganhadores, sendo que à excepção de Cabeceiras de Basto, Mesão Frio e Tarouca, entre 1998 e a concretização do PRN 2000, o ritmo destes ganhos serão mais ténues se se mantiverem as actuais tendências de variação da população. De facto, estes três concelhos são, do conjunto em análise, os que mais vantagens usufruirão com as alterações da rede rodoviária prevista para as viagens de longa distância, o que se explica pela aproximação que irão conseguir aos municípios de maior densidade do litoral.

É interessante notar que até uma hora de viagem a partir das respectivas sedes de concelho, Macedo de Cavaleiros e Tarouca, mesmo com a conclusão do PRN2000, mantêm-se abaixo do meio milhão de indivíduos. Porém, e ainda para o cenário de conclusão do PRN2000, se se considerar a fasquia das 2 horas de viagem, verifica-se uma alteração substancial: o primeiro pode ultrapassar os dois milhões e o segundo os 4,5, situando-se ao nível de Paredes e Paços de Ferreira. Desenha-se, portanto, um quadro territorial de alteração das condições de acessibilidade rodoviária que acompanha e consolida dinâmicas de proximidade e maior dimensão dos *hinterlands* demográficos nos municípios do litoral, maior dimensão esta que, de certa forma, é também conseguida nos concelhos do interior, mas aqui a longas distâncias. Estas dinâmicas demográficas recentes e previstas, podem complementar-se com um indicador sobre os equipamentos disponíveis em cada concelho.

A percentagem da população das freguesias servidas por um conjunto de bens e serviços em 1992 e 1998<sup>10</sup> (quadro 6.4) indicia a aposta em segmentos ligados ao consumo, às infra-estruturas e equipamentos básicos, sendo que do total de registos, só em pouco mais de 10% se verificaram diminuições. O ensino e alguns serviços de saúde registam menores valores de percentagem em termos de população servida, tendência que parece acompanhar os espaços de menor densidade, sendo particularmente evidente em Macedo de Cavaleiros. Já no que toca aos equipamentos da terceira idade, a leitura é inversa, o que confirma a adaptação ao processo de envelhecimento da população verificado. Também a aposta na rede de infra-estruturas básicas, no desporto e turismo, parece revelar uma atenção especial por parte da maioria dos municípios, mas os transportes públicos, apesar da sua razoável cobertura, denotam os efeitos da banalização da utilização do automóvel, registando decréscimos por exemplo em Amarante, Cabeceiras de Basto e Tarouca, concelhos onde aumentou a cobertura por equipamentos de reparação auto.

Tentando agora perceber um pouco melhor de que forma estas distribuições afectam as freguesias não directamente servidas, passou-se à observação das distâncias médias a percorrer pelas populações das mesmas (figura 6.4<sup>11</sup>), por grupo de equipamento e serviço, em 1998.

---

<sup>10</sup> A selecção de unidades funcionais, neste caso, foi a possível face às diferenças de classificação verificadas entre os Inventários Municipais de 1992 e de 1998, tendo sido necessário, inclusive, anular algumas que se consideravam importantes, nomeadamente na área do ensino, da cultura e das infra-estruturas.

A leitura do quadro 5.4, deve fazer-se em paralelo com a evolução da população residente (Figura 6.2), já que o aumento da percentagem da população servida pela equipamento pode significar aumento da capacidade de oferta, mas também diminuição da população.

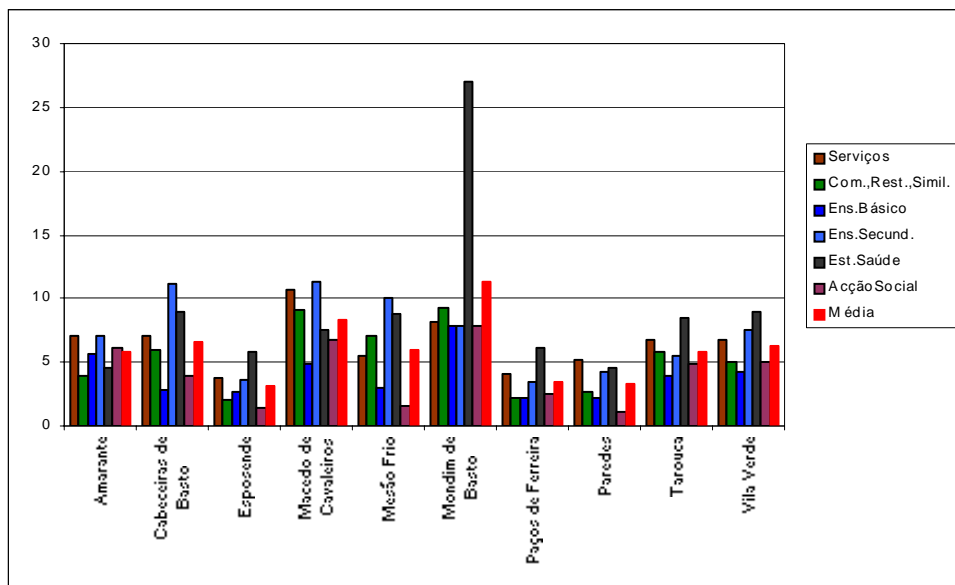
<sup>11</sup> Os valores aqui representados resultam do cálculo das médias em cada grupo de actividades definidas no Inventário Municipal de 1998, ou seja, o valor correspondente aos Serviços corresponde à média dos grupos 1.1 (Serviços Públicos) e 1.2 (Outros Serviços); o do Comércio, Restaurantes e Similares, à dos grupos 1.3 (Comércio Alimentar a Retalho), 1.4 (Restaurantes e Similares) e 1.5 (Comércio não Alimentar e Serviços); o do Ensino Básico, à do grupo 4.2.1 (Ensino Básico Público); o do Ensino Secundário, ao valor das instituições públicas neste sector; o da Saúde, à média para o grupo 5.1 (Estabelecimentos de Saúde Oficiais) e, finalmente, o da Acção Social à média do grupo 5.3, com o mesmo nome

Quadro 6.4 – Percentagem da população concelhia residente nas freguesias equipadas, em 1992 e 1998 (representam-se a sombreado os valores iguais ou superiores a 50%)

Concelho	Ano	Finanças	Banco	Reparação Auto	Mercaria	Loja Vestuário	Loja Informática	Restaurante	Escola (2ºCiclo)	Ext. Centro Saúde	Farmácia	Consultório Médico	Lar 3ª Idade	Saneamento	Recolha Lixo	Transp. Púb. Diário	Dist. Diária Correio	Piscina/Campo Ténis	Sala Espectáculos	Residencial/Pensão	Turismo Hab./E.Rur)
Amarante	1992	3	18	73	100	52	12	74	19	19	21	19	10	26	88	100	90	4	19	29	8
	1998	10	20	82	98	57	17	84	21	10	27	42	10	51	91	77	86	12	38	45	13
Cabeceiras Basto	1992	19	28	43	100	50		50	30	20	39	28	19	34	63	96	20	3	12	28	33
	1998	19	28	52	100	50	19	67	39	20	39	28	19	56	98	88	97	19	22	50	39
Esposende	1992	9	40	82	100	89	9	83	31	31	42	53	17	18	100	100	100		47	26	22
	1998	9	40	91	100	96	9	85	31	37	62	37	40	48	100	100	78	18	49	38	8
Macedo Cavaleiros	1992	26	29	36	97	28	26	37	38	34	26	26	26	42	58	62	97		10	28	5
	1998	26	29	35	97	29	26	48	26	29	26	29	29	54	100	70	99		41	37	
Mesão Frio	1992	8	8	28	91	24		28	10	58	28	40		68	100	68	91				45
	1998	8	8	28	100	28	28	28	10	58	28		40	100	100	46	91	10			19
Mondim de Basto	1992	34	34	37	100	34	34	44	43	36	34	34	34	50	53	90	50	3	3	34	34
	1998	34	34	37	100	34	34	88	34	36	34	34	34	34	100	100	90	37	72	34	68
Paços de Ferreira	1992	10	24	84	100	96	10	81	29	14	46	50	10	24	100	100	100	10	55	14	9
	1998	10	24	83	100	100	32	89	32	14	46	54	19	58	100	78	88	18	32	31	23
Paredes	1992	9	38	81	100	85	20	69	43	33	52	46	10		82	100	100	7	29	7	7
	1998	2	49	87	100	85	25	94	45	33	52	75	26	13	100	100	98	20	73	10	10
Tarouca	1992	31	31	47	100	41		37	63		31	36	31	60	100	72	100	10	11	37	10
	1998	31	31	59	87	47	31	47	38		43		31	75	100	87	94	38	16	37	
Vila Verde	1992	6	15	47	99	30	15	59	23	22	30	29	16	18	94	95	53	4	12	15	7
	1998	9	17	55	98	32	15	65	29	20	32	32	26	22	100	97	91	17	20	15	13

Fonte: INE, Inventário Municipal de 1992 e de 1998

Figura 6.4 – Distância média (Km) das freguesias não equipadas a alguns equipamentos em 1998



Fonte: INE, Infoline, [www.ine.pt](http://www.ine.pt), Estatísticas Gerais, Inventário Municipal, 1998, consultado em 2000.7.7

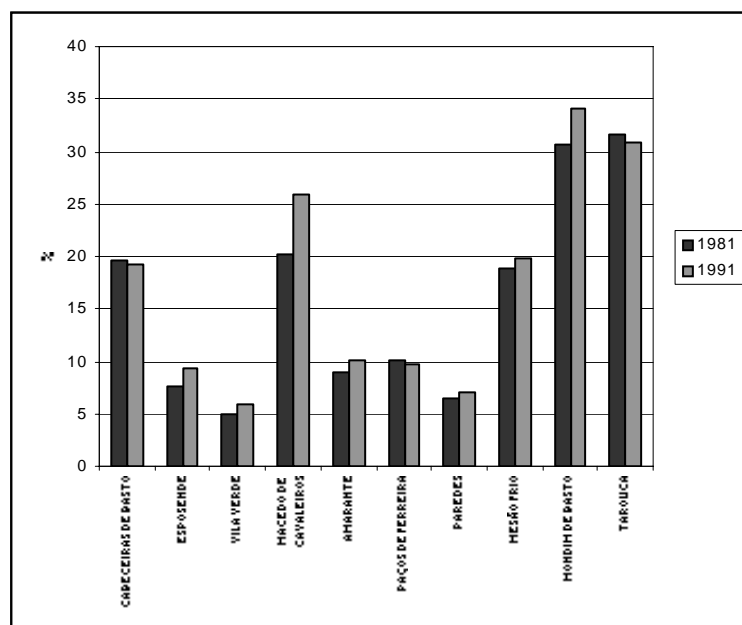
De facto, são as unidades de saúde, o ensino secundário e os serviços que registam, em termos gerais, os valores superiores, correspondendo, por ordem decrescente, o comércio, restaurantes e similares, a acção social e o ensino básico às unidades que menores exigências de deslocação apresentam. Os concelhos de Paços de Ferreira, Esposende e Paredes apresentam-se com as menores distâncias médias (valores que rondam os 4Km), seguidos por Amarante e Tarouca. Mondim de Basto coloca-se em posição oposta, com uma distância média aproximada de 13Km.

Parece portanto, em termos globais, que deve distinguir-se entre áreas de maiores e menores valores de densidade de ocupação populacional, onde a distribuição dos equipamentos e serviços se posicionam para fazer face a esses contingentes, sendo que, a avaliar pelo esforço levado a cabo por todos os municípios em vários sectores, a diferença coloca-se na extensão da cobertura territorial necessária para servirem níveis idênticos de população.

Esta leitura confirma as ideias anteriores que associam os maiores níveis de densidade populacional com dinâmicas de proximidade decorrentes de uma maior concentração da procura, e acrescenta que também a ela se associa a sofisticação e diversidade na oferta de bens e serviços, por oposição aos espaços de baixa densidade, onde o investimento nas infra-estruturas básicas e em actividades de lazer atractivas, servindo também a procura de maior distância, parece constituir, a par do aumento generalizado das unidades de consumo, o mote das intervenções recentes. Note-se que os maiores aumentos conseguidos entre 1992 e 1998 na cobertura da população servida, por exemplo para os casos dos restaurantes e equipamentos desportivos, colocam Mondim de Basto, Cabeceiras de Basto e Macedo de Cavaleiros entre as quatro melhores posições. Trata-se de evoluções manifestamente diferentes que revelam uma adequação directamente relacionadas com os contextos em que se inserem estes concelhos amostra.

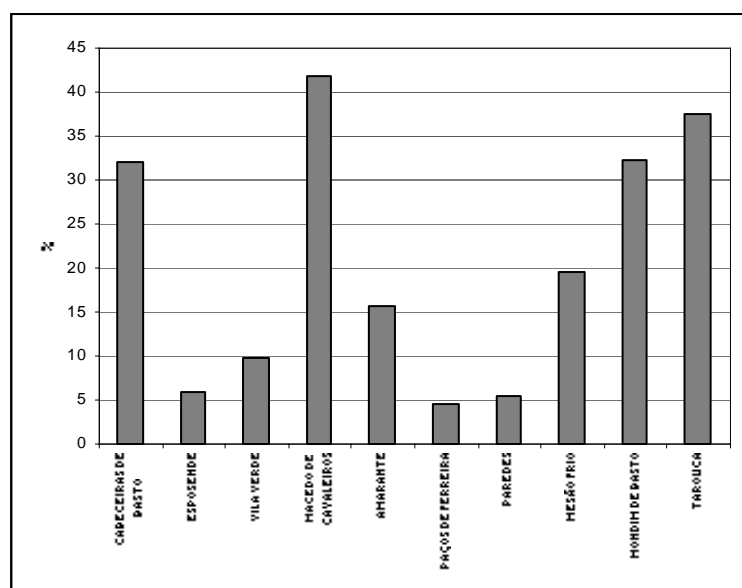


Figura 6.5 – Percentagem da população residente nas sedes de concelho em 1981 e 1991



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População, 1981 e 1991

Figura 6.6 – Percentagem das licenças de obra nas sedes de concelho – valores acumulados entre 1995 e 1999



Fonte: Licenças de Obra das Câmaras Municipais, 1995 a 1999.

Num esforço de descortinar mais algumas informações sobre a dinâmica das alterações da distribuição da população e dos usos do solo no espaço intra-concelhio, e apesar de apenas se encontrarem disponíveis os dados estatísticos por freguesia até 1991, confrontou-se a percentagem da população residente das sedes de concelho (figura 6.5), com o resultado de um cálculo idêntico, mas agora para as licenças de obra concedidas pelas respectivas Câmaras Municipais (figura 6.6). De uma maneira geral, pode observar-se, que se definem dois conjuntos com características diferentes: os que concentram 10% ou menos da sua população e investimento imobiliário na sede, entre os quais se contam Esposende, Vila Verde, Paços de Ferreira e Paredes, e os restantes que se vão afastando deste valor em ambos os casos, podendo alcançar os 30%, como em Mondim de Basto e em Tarouca. Macedo de Cavaleiros é, neste conjunto, o que denota um aumento mais evidente de população residente e uma maior concentração de licenciamento de obras na sua sede.

Os destinos destas licenças de obra, revelam que a habitação constitui-se como a principal ocupação em todos os concelhos, ultrapassando 2000 licenças em Amarante e Paços de Ferreira em valores absolutos. Relativamente ao total, Paços de Ferreira lidera os investimentos imobiliários no sector da indústria e armazenagem e no do comércio, restaurantes e similares, seguido de Tarouca para o primeiro indicador e de Esposende para o segundo. As actividades ligadas à agricultura sobressaem em Macedo de Cavaleiros, Mondim de Basto e Cabeceiras de Basto, devendo destacar-se ainda que com pouca visibilidade o investimento em serviços públicos nos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes.

Em síntese, poder-se-á confirmar talvez que as maiores densidades de ocupação se fazem acompanhar também por uma maior diversificação de fins que aqui se traduzem por outros usos que não a habitação.

De um conjunto simplificado de indicadores<sup>12</sup>, é possível distinguir três grupos em função da posição que assumem no respectivo *ranking*:

- a) Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros, constituem o grupo de concelhos com posições menos favoráveis, situando-se quase sempre entre os quatro últimos lugares para qualquer dos indicadores;
- b) Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde, assumem posições intermédias, podendo ascender ao 4º ou 5º lugar para alguns indicadores, como é o caso de Tarouca para o acesso aos equipamentos pelas freguesias não equipadas e para as licenças de obras com excepção da habitação, ou o de Vila Verde para a variação da população residente e total de licenças de obra. Exemplificando a situação contrária, Mesão Frio apresenta-se nas piores posições no que respeita à dimensão populacional e total de licenças de obra (devido à sua reduzida dimensão), mas ascende a posições intermédias para os restantes indicadores;
- c) Paços de Ferreira e Paredes, apresentam-se entre os três primeiros lugares para qualquer indicador, e fazem-se acompanhar, nalguns casos, por Amarante e Esposende, sendo que para a totalidade dos indicadores se situam sempre entre as cinco melhores posições.

## **6.2.2 A renovação da rede rodoviária como estímulo da alteração das dinâmicas demográficas e económicas nas freguesias dos concelhos amostra<sup>13</sup>**

### **6.2.2.1 Os concelhos de Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros**

Segundo a classificação da DGOTDU<sup>14</sup> (1999) as freguesias que compõem os concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto

---

<sup>12</sup> Dimensão populacional em 1997; densidade populacional em 1997; ganhos de população até uma hora de viagem em 1998; distância média a alguns equipamentos das freguesias não equipadas em 1998 e licenças de obra em 1999.

<sup>13</sup> Neste sub-capítulo há um conjunto de leituras relativas às Cartas Militares de meados do séc. XX e finais dos anos 90 do mesmo. Essas cartas podem ser consultadas na versão impressa deste trabalho.

<sup>14</sup> www.ine.pt; Infoline, Retracto das Freguesias, 1999.

apresentam-se como predominantemente rurais, à excepção da sede do segundo que, segundo a mesma fonte, é mediamente urbana.

O posicionamento de cada um destes concelhos nas respectivas sub-regiões revela que Macedo de Cavaleiros se mantém na média da densidade populacional do Alto Trás-os-Montes, enquanto Cabeceiras de Basto e Mondim de Basto representam apenas cerca de 1/3 e 1/4, respectivamente, da média do Tâmega. As empresas de Macedo geram, aproximadamente, 6% do volume de vendas e do emprego da sub-região, enquanto para os outros dois o mesmo indicador se cifra em valores inferiores a 1%. A distribuição do tecido empresarial tende a concentrar-se nas freguesias sede, mas este padrão esbate-se um pouco em Cabeceiras de Basto, já que as freguesias de Pedraça e Arco de Baúlhe (a cerca de 20Km de Fafe, junto à estrada de ligação ao Porto) denotam a presença de um número significativo de unidades de comércio e indústria, a qual concentra um maior número de trabalhadores e volume de vendas se comparada com os outros concelhos. A repartição sectorial destaca o comércio como o segundo grande empregador em Cabeceiras e Mondim, assumindo o primeiro lugar em Macedo (IGE/INE, 1997: 113, 182, 187).

Uma leitura comparativa sobre a variação da população residente entre 1960 e 1981 e entre 1981 e 1991 (figura 6.8), revela, para o primeiro período, os efeitos das perdas sofridas com a emigração, sendo mais evidentes em Macedo de Cavaleiros, onde a classe de menor valor atinge -52% nas freguesias localizadas no extremo nordeste, a leste e a sul, mas com a sede concelhia a registar o acréscimo mais elevado (38%) dos três municípios, sendo que em Cabeceiras de Basto se verifica, inclusive, uma perda de efectivos em Refojos de Basto. Aliás, Cabeceiras de Basto revela uma dinâmica de variação de população algo diferente dos restantes concelhos nesse período, uma vez que são as freguesias a sul da sede (Arco de Baúlhe, Basto, Faia e Vila Nune – servidas pela EN206 de ligação ao Porto) que registam ganho de efectivos, ainda que com valores bastante mais reduzidos (16% no máximo) do que a de Macedo de Cavaleiros.

Em Mondim de Basto, a sede também sai ganhadora entre 1960 e 1981, mas é Vilar de Ferreiros, a leste, e Campanhó, a sul que registam os valores mais elevados.

O quadro de alteração entre 1981 e 1991 e o saldo natural registado em 1997, parecem consolidar os eixos de expansão com maior dinamismo demográfico. Destaca-se porém, em Macedo de Cavaleiros, uma faixa de freguesias de Soutelo Mourisco (mais próxima de Bragança, pela EN15) a Bornes (atravessada pela EN102/IP2), passando pela sede, e ainda o conjunto que desta última se insinua para ocidente até Vilarinho do Monte.

A evolução recente das licenças de obra concedidas pelas Câmaras Municipais (figura 6.9) revela, por um lado, a fraca diversidade de destinos de obra além da habitação em Cabeceiras de Basto e Mondim de Basto, indicador que em Macedo de Cavaleiros já revela um comportamento diferente, com valores significativos em seis sectores diferentes, muito concentrados na sede concelhia. Em qualquer dos casos, as actividades ligadas à agricultura constituíram parte significativa das obras licenciadas. Relativamente às restantes actividades em Cabeceiras de Basto, com excepção da habitação e da agricultura, incidiram sobretudo sobre a indústria transformadora e os serviços públicos com particular relevo nas freguesias de Refojos de Basto e Arco de Baulhe (a sul), enquanto em Mondim de Basto (localizado a sudeste) o comércio e a restauração parecem ter sido os sectores eleitos, mas agora nas freguesias que se distribuem a partir do paralelo da sua sede para norte. O mesmo exercício de leitura em Macedo de Cavaleiros, não permite distinguir de forma tão clara os sentidos de ocupação do território: excluindo os casos de Arcas, Salzedas e Carrapatas com unidades de indústria transformadora, a freguesia sede parece arrecadar actividades de provisão de um vasto *hinterland* onde domina a agricultura.

A habitação mereceu o maior número de licenças concedidas pelas Câmaras Municipais, apresentando uma dinâmica de alteração nos 5 anos em que os maiores valores totais coincidem com as freguesias de maior dimensão populacional e com os eixos de expansão atrás referidos, em função da proximidade às principais rodovias e/ou aos aglomerados de maior importância regional.

Figura 6.7- Freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Macedo de Cavaleiros

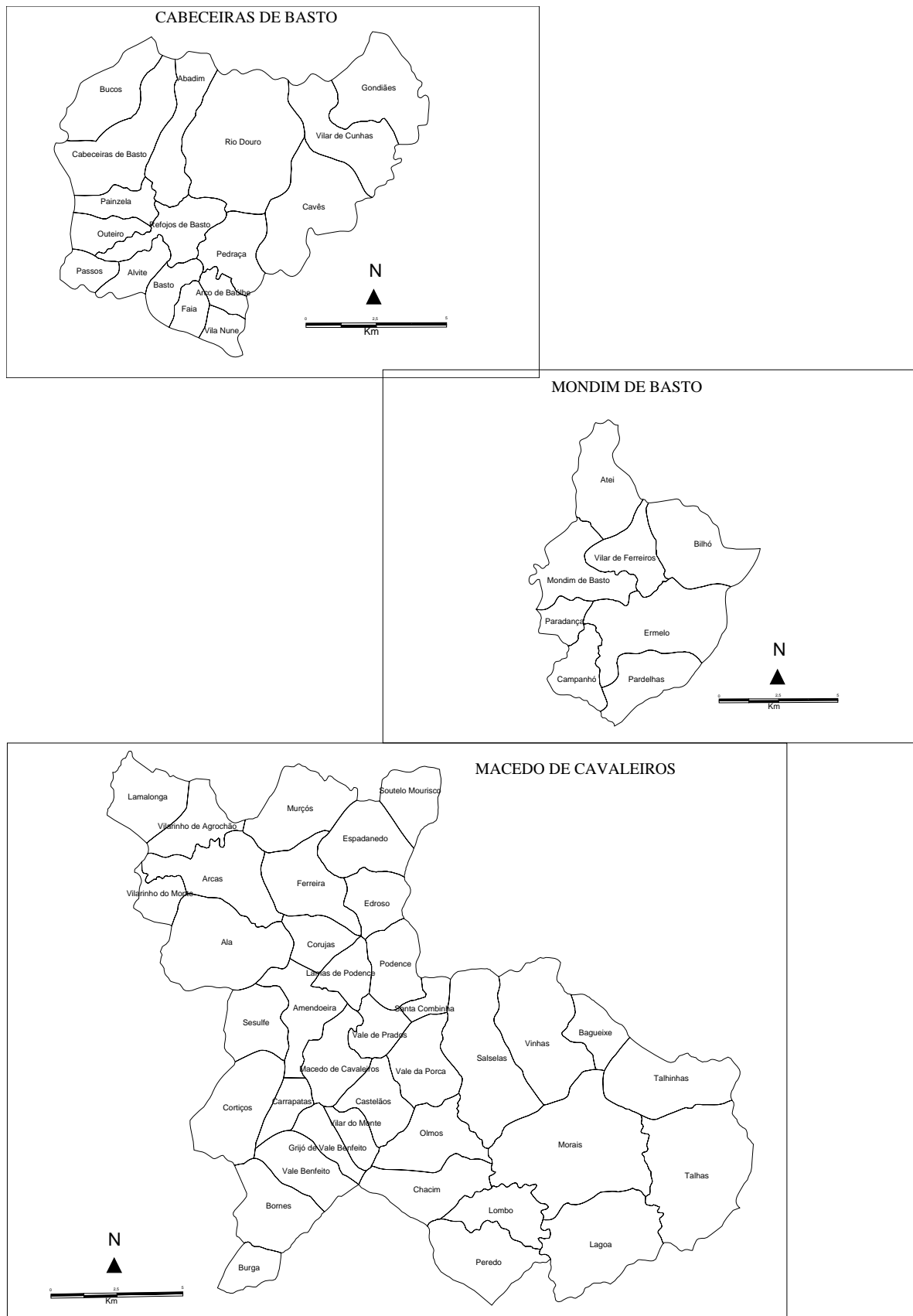
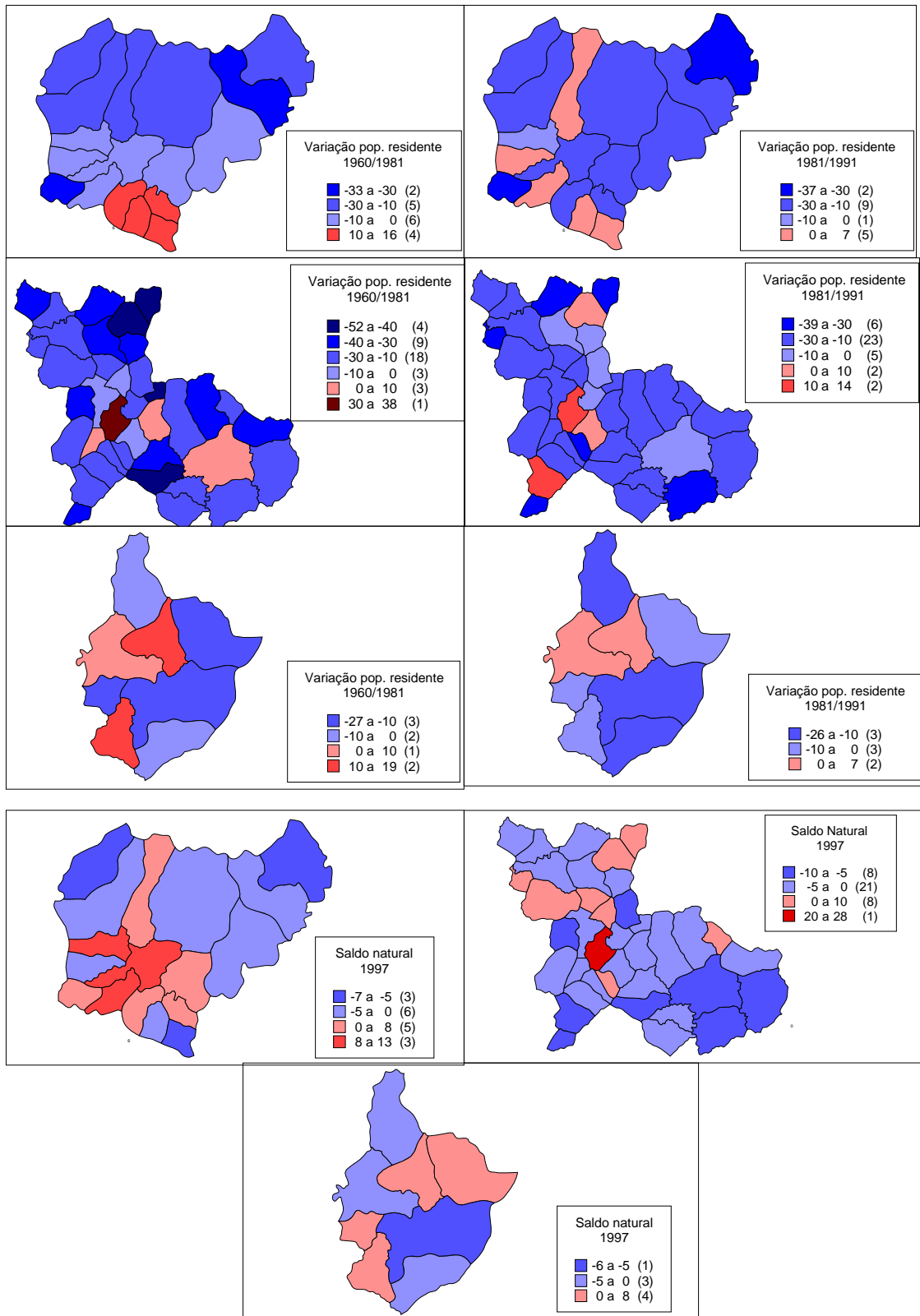
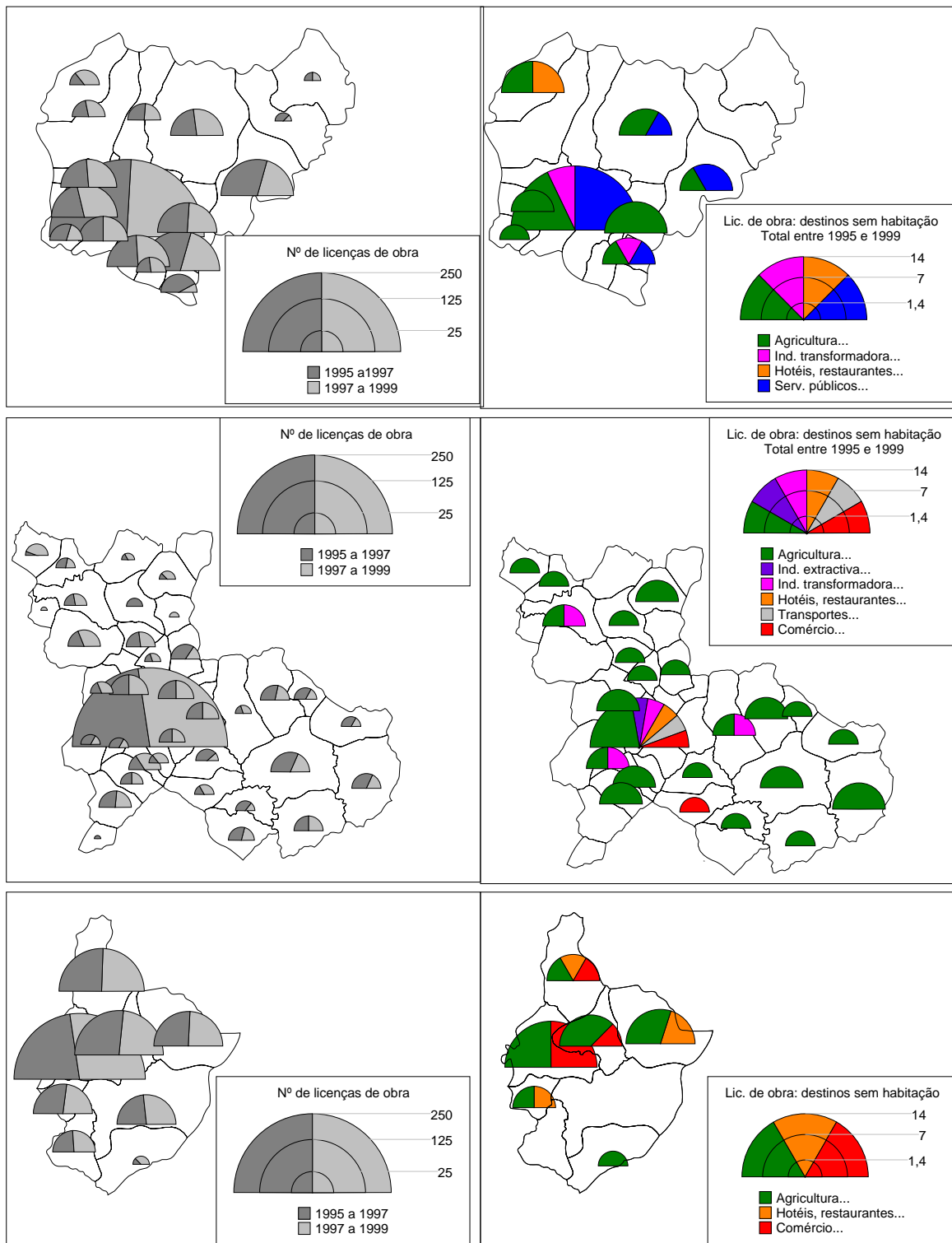


Figura 6.8 – Variação da população residente (1960/81 e 1991/81) e saldo natural (1997), nas freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto



Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1969, 1981 e 1991; Retracto das Freguesias, 1999

Figura 6.9 – Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Cabeceiras de Basto, Macedo de Cavaleiros e Mondim de Basto



Fonte: Licenças de Obra concedidas pelas Câmaras Municipais, de 1995 a 1999.



Comparando as cartas topográficas de finais dos anos 40 ou início de 50, com as mais recentes da segunda metade da década de 90 pode dizer-se que para os três concelhos em observação, em meados do século o povoamento apresenta-se concentrado nos lugares sede das freguesias as quais se ligam à sede concelhia por estradas e/ou caminhos compondo uma rede onde raramente se encontram fechos na malha. Em finais dos anos 90, é possível observar os resultados do esforço encetado no sentido de dotar praticamente todas as freguesias com estradas municipais, bem como de construir algumas ligações intermunicipais, traduzindo-se nalguns casos em importantes reduções nos tempos de viagem com os seus vizinhos, tendo exercido, na generalidade, uma influência importante na organização do povoamento.

A área correspondente ao concelho de Cabeceiras de Basto<sup>15</sup>, apresentava-se, em 1948, com dois eixos rodoviários de maior importância: a EN205/210 que de norte para sul faz a ligação à Póvoa de Lanhoso a Mondim de Basto, respectivamente, e a EN206, de configuração transversal, que liga a Fafe (para oeste, em direcção ao Porto) e a Ribeira de Pena (para leste). Este sistema rodoviário cruza-se a sul de Refojos de Basto na freguesia de Arco de Baúlhe, local onde termina também o ramal do caminho de ferro com origem na estação da Livração (linha do Douro) - enquadramento que terá contribuído para o florescimento de algum comércio que ainda hoje caracteriza a freguesia. Nas últimas décadas foi construída a ligação a Montalegre e Chaves (para norte) pela EN311-1, por Rio Douro, e criou-se uma ligação mais rápida a Fafe, a partir de Refojos de Basto por Outeiro. Para esta última freguesia, por exemplo, a obra traduziu-se numa redução de quase 10Km de viagem o que, associado ao dinamismo de Fafe,<sup>16</sup> pode justificar a expansão do povoamento nalgumas das freguesias localizadas a ocidente.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Observar Cartas Militares nº72 de 1948 e 1997.

<sup>16</sup> Uma das maiores zonas industriais de armazenagem prevista neste concelho localiza-se a oriente, muito próxima das freguesias de Outeiro e Alvite do concelho de Cabeceiras de Basto (MARQUES (ccord) *et al*, 1997: 47)

<sup>17</sup> Para oriente, a descrição de Sant'Anna DIONÍSIO (1987: 329) da viagem entre Arco de Baúlhe e Vila Pouca de Aguiar, corresponde ao cenário actual, pelo menos no que toca aos lanços dentro do concelho de Cabeceiras de Basto: *[do] Arco de Baúlhe, a estrada desce, em consecutivos encurvamentos, para o vale do Tâmega, tendo de um lado os outeiros e vales de Pedraça (...), e do outro lado do rio os pinheiros e*

A sul, na margem esquerda do rio Tâmega, o concelho de Mondim de Basto<sup>18</sup> apresenta um sistema rodoviário muito simples que em 1948 contava com a EN304 a entroncar com a EN210 a oeste, na ligação entre Celorico de Basto e Cabeceiras de Basto, e ainda a EN312 que, para leste faz a ligação com Ribeira de Pena. Este sistema evoluiu também para uma rede de estradas que, dada a reduzida dimensão do município, denota em 1997/98 o fecho de malha de ligação entre as freguesias, com em Vale de Ferreiros, a leste da sede de concelho (no sopé do Monte da Farinha) a registar as maiores alterações da rede rodoviária, com correlativos sinais de revitalização demográfica (vejam-se os saldos naturais em 1997).

Para sul, as modificações não são tão evidentes, mas é preciso não ignorar que os 36Km que, pela EN304, é necessário percorrer para alcançar a EN15 em direcção a Vila Real, terão assumido um significado diferente com a entrada em funcionamento do IP4, por via da redução dos tempos de viagem.

Acredita-se que a construção do IC5, com nós no Arco de Baúlhe e Atei, possa consolidar a relação entre estas freguesias<sup>19</sup>, dando continuidade ao processo de ocupação mais intensa a sul/sudoeste de Cabeceiras de Basto e a norte de Mondim de Basto, uma vez que, a ligação deste último concelho a Vila Real, prevista no PRN 2000, corresponderá no essencial à beneficiação da EN 304 a qual adquirirá o estatuto de estrada regional.

Finalmente, Macedo de Cavaleiros<sup>20</sup>, localizado a 6Km a sul da EN15 e do IP4, foi recentemente servido por mais um itinerário principal – o IP2 -, que aí entronca no IP4. Na carta de 1950 distingue-se a EN15, que atravessa o concelho a cerca de 3Km a

---

*despenhadeiros de Atei. (...) A rodovia renovada, deixou, em diversos pontos, o traçado apertado e sinuoso da velha carreteira da era das diligências, cortando com desembaraço alguns esporões de granito.*

<sup>18</sup> Observar Cartas Militares nº 86 e 87 de 1948 e 1997.

<sup>19</sup> Note-se que o rio Tâmega separa o concelho de Mondim de Basto dos de Celorico e Cabeceiras, e que a única passagem rodoviária identificada no mapa é feita pela EN304, entre os dois primeiros. No entanto, apurou-se localmente que desde que há memória, se efectuaram trocas entre várias freguesias através de um serviço de barcas que se alugavam para o efeito, por exemplo entre Arco de Baúlhe e Atei, o que de certa forma explica algum dinamismo verificado na última.

<sup>20</sup> Observar Cartas Militares nº78 de 1950 e 1996.

norte da freguesia sede, local onde se cruzam as EN102 e 216, de ligação aos municípios vizinhos. O caminho de ferro (linha do Tua) apresenta um percurso que se desvia da EN15 para sul, passando às portas da sede concelhia. As restantes freguesias a norte do concelho só detêm estrada de ligação quando se apresentam próximas de estradas nacionais, numa ligação que normalmente termina no seu aglomerado central, caso contrário inserem-se na rede geral através de caminhos ou azinhagas.

Em 1996, a nova ligação feita pela EN316 entre Podence (junto à EN15) e o eixo Valpaços/Bragança (EN206), dando continuidade para norte à EN102/IP2, percorre um conjunto de freguesias que apresentam alguma correspondência quer com os maiores valores de variação de população, quer com os das licenças de obra concedidas pela Câmara Municipal. Além desta alteração registou-se também, e ainda a norte, o fecho da malha viária contrasta com o território a sul que, apresentando uma cobertura razoável em meados do século, não registou acrescentos de grande significado na rede viária.

A expansão do povoamento é particularmente evidente da freguesia de Macedo de Cavaleiros, assumindo proporções mais vincadas do que nas áreas centrais dos anteriores concelhos analisados. Esta concentração do povoamento denuncia, no entanto alguma dispersão para sul e leste em direcção a Vale de Prados, Vale da Porca, Salzedas e Grijó de Vale Benfeito, acompanhando nalgumas áreas o traçado do caminho de ferro.

Uma leitura mais atenta sobre a carta de 1996, permite identificar vastíssimas áreas de pomar que se desenvolvem, quase em anel, à volta da freguesia sede. A barragem do Azibo, localizada a nordeste na freguesia de Santa Combinha, terá sido concerteza o ensejo para o aproveitamento hidroagrícola e, conseqüentemente, para a expansão das áreas de pomar<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> O Ministério da Agricultura, informa que este projecto ainda não está concluído e se destina a rega por aspersão. Prevê-se que venha a beneficiar uma área aproximada de 5300 hectares, localizando-se a maior parte desta área no concelho de Macedo de Cavaleiros e somente 50 hectares no concelho de Mirandela (...). Esta obra está repartida pelos blocos de Macedo de Cavaleiros (1600 hectares), Cortiços (979 hectares), Salzedas (382 hectares), Castro-Roupal (1485 hectares) e Morais-Lagoa (910 hectares).

O aproveitamento da área da albufeira do Azibo, não só permite o desenvolvimento da agricultura e o abastecimento de água ao município, como se estende também ao turismo. Neste domínio, a Câmara Municipal de Macedo de Cavaleiros, propõe-se melhorar as infra-estruturas e os equipamentos da praia fluvial e espaços envolventes, fomentando uma alternativa à área do lago de Sanábria, a norte de Bragança, em Espanha.

Trata-se de um concelho de contrastes que tem procurado potenciar os recursos do seu território adequando-se aos novos contextos de competitividade<sup>22</sup>. O dinamismo da área central do concelho, com uma melhor cobertura rodoviária e ferroviária<sup>23</sup>, contrasta com os espaços periféricos, de que é exemplo a freguesia de Talhas no extremo sudeste, que (...) *tem a desvantagem de sofrer as consequências negativas de um relativo isolamento, porquanto é, como costuma dizer-se, uma “aldeia sem saída”*<sup>24</sup>; prolonga-se por espaços onde a potenciação dos recursos parece evidente, como é o caso de Cortiços que, tendo sido terra de abundantes colmeias, é hoje palco de um vasto e moderno olival; e, entre outros, aposta em sectores atractivos para os jovens, nomeadamente no ensino superior, através do Instituto de Ensino Superior Piaget (com mais de um milhar de alunos).

---

*Segundo a mesma fonte, a exploração ter-se-á iniciado em 1990, sendo que a água proveniente da albufeira do Azibo se destina à rega e ao abastecimento às populações, a partir de uma estação elevatória com electrobombas construída para o efeito. O abastecimento de água para a agricultura, por aspersão, parte de um Canal Condutor Geral a céu aberto, que pode identificar-se na Carta Militar de Portugal de 1997, é conduzida por reservatórios e redes secundárias de condutas. Neste quadro, as culturas dominantes são as hortícolas (142ha), seguidas pelos prados e forragens (116ha) e olival (64ha). ([www.ihera.min-agricultura.pt/ahmace.html](http://www.ihera.min-agricultura.pt/ahmace.html) - consultado em 1/9/2000).*

<sup>22</sup> Sant’Anna DIONÍSIO (1988: 878) refere-se a Macedo de Cavaleiros como sendo uma vila notavelmente progressiva (...) situada no centro de um amplo recôncavo de grande fertilidade, abrigada do lado Sul pela possante e harmoniosa montanha de Bornes.

<sup>23</sup> À fertilidade dos terrenos nesta área central do concelho, Suzanne DAVEAU (1998:189), acrescenta a importância do caminho de ferro, meio de transporte que considera ter sido pertinente na estruturação da rede urbana do nordeste: [a] construção das vias férreas provocou uma reorganização acentuada do peso relativo dos centros urbanos de Trás-os-Montes. Enquanto estagnavam a actividade e o número de habitantes das vilas periféricas, as do centro, Mirandela e Macedo de Cavaleiros, cresciam significativamente (...).

<sup>24</sup> [www.bragancanet.pt/macedo/talhas.html](http://www.bragancanet.pt/macedo/talhas.html) (consultado em 1/9/2000)

Em síntese, os três concelhos incluem-se no grupo dos que registaram perdas de população residente na última década, mas apresentam características diferentes: Cabeceiras e Mondim de Basto denotam uma fraca diversificação nas suas actividades económicas, com perda de importância do sector agrícola e reforço do comércio e restauração, a par de alguma indústria transformadora muito ligada ao artesanato, enquanto Macedo parece ter adoptado um modelo de potenciação das sua vocação agrícola, promovendo a diversificação da oferta de bens e serviços na sua freguesia sede. Em qualquer dos casos, os eixos rodoviários principais de ligação, conjugados com a proximidade a aglomerados de maior dimensão regional, ou a existência de riquezas locais passíveis de potenciação, parecem constituir alguns factores significativos para a explicação da revitalização demográfica recente nestes territórios. Daqui resultam lógicas de ocupação que se regem pela extensão de processos de ocupação de proximidade (por exemplo o caso de Cabeceiras de Basto, que pode constituir, com a conclusão do IC5, uma área da futura expansão dos espaços mais densos, que do Porto se estendem até Guimarães/Fafe), ou pela necessidade de se constituir como “bóias” em espaços mais desafogados e de menor densidade (caso de Macedo de Cavaleiros), porque apesar da aproximação conseguida aos centros mais competitivos do litoral com a renovação da rede rodoviária (através do IP4), encontram-se também suficientemente afastados para concretizar estratégias de dinamismo territorial próprias, consolidando *o poder organizativo dos centros urbanos de posição central* em Trás-os-Montes (DAVEAU, 1998: 189).

#### **6.2.2.2 Os concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde**

Este grupo de concelhos apresenta dinâmicas territoriais substancialmente diferentes. Dois deles, Mesão Frio e Tarouca, localizam-se na sub-região do Douro, *que se define essencialmente pela identificação da paisagem com um rio [que lhe dá o nome], e com a dominância de um produto, o vinho: Fino, do Douro, do Porto*<sup>25</sup>. O concelho de Vila Verde, a norte de Braga, separa-se da capital de distrito pelo rio Cávado que dá nome à sub-região em que se inserem.

A economia de Mesão Frio orienta-se pela cultura da vinha e produção de vinho, sendo particularmente relevante nas freguesias de S. Nicolau (sede), Vila Jusã e Cidadelhe, as quais concentram 86% do volume de vendas concelhio, que se reparte da seguinte forma: 21% na primeira, onde domina o comércio, nomeadamente de produtos alimentares e bebidas; 55% na segunda proveniente da indústria de vinhos e, finalmente 10% na de Cidadelhe derivado das vendas agrícolas (IGE/INE, 1997: 140).

Mais a sul, com uma densidade populacional correspondente quase ao dobro da média da sub-região, Tarouca é sede de 3% das sociedades do Douro ligadas na sua maioria à agricultura e à produção animal. Porém, é a indústria da alimentação e bebidas que concentra 37% do volume de vendas concelhio e 45% do emprego, destacando-se aqui os produtos de carne em Mondim da Beira e os vinhos espumantes em Ucanha. O comércio por grosso ocupa 34% do volume de vendas do concelho, sobressaindo, novamente, a freguesia de Mondim da Beira com o comércio de carne e produtos associados, e a de Tarouca com o comércio de frutas e produtos hortícolas (IGE/INE, 1997: 149).

Diferente dos concelhos anteriores, a actividade económica de Vila Verde associa-se ao dinamismo territorial de Braga, concentrando 4% do volume de vendas do Cávado, o qual se distribui essencialmente pelo comércio (nas freguesias de Vila Verde, Pico e Lage) e indústria têxtil e do vestuário (nas de Barbudo e Soutelo). Além desta, destacam-se também actividades ligadas à construção civil nas freguesias de Cervães, Geme e Santa Maria (Prado) (IGE/INE, 1997: 134).

Relativamente à variação da população (figura 6.11) e ao dinamismo imobiliário traduzido pelas licenças de obra concedidas pelas Câmaras Municipais (figura 6.12), alguns aspectos merecem especial consideração.

---

<sup>25</sup> GASPAR, 1993: 48.

Figura 6.10 – Freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde

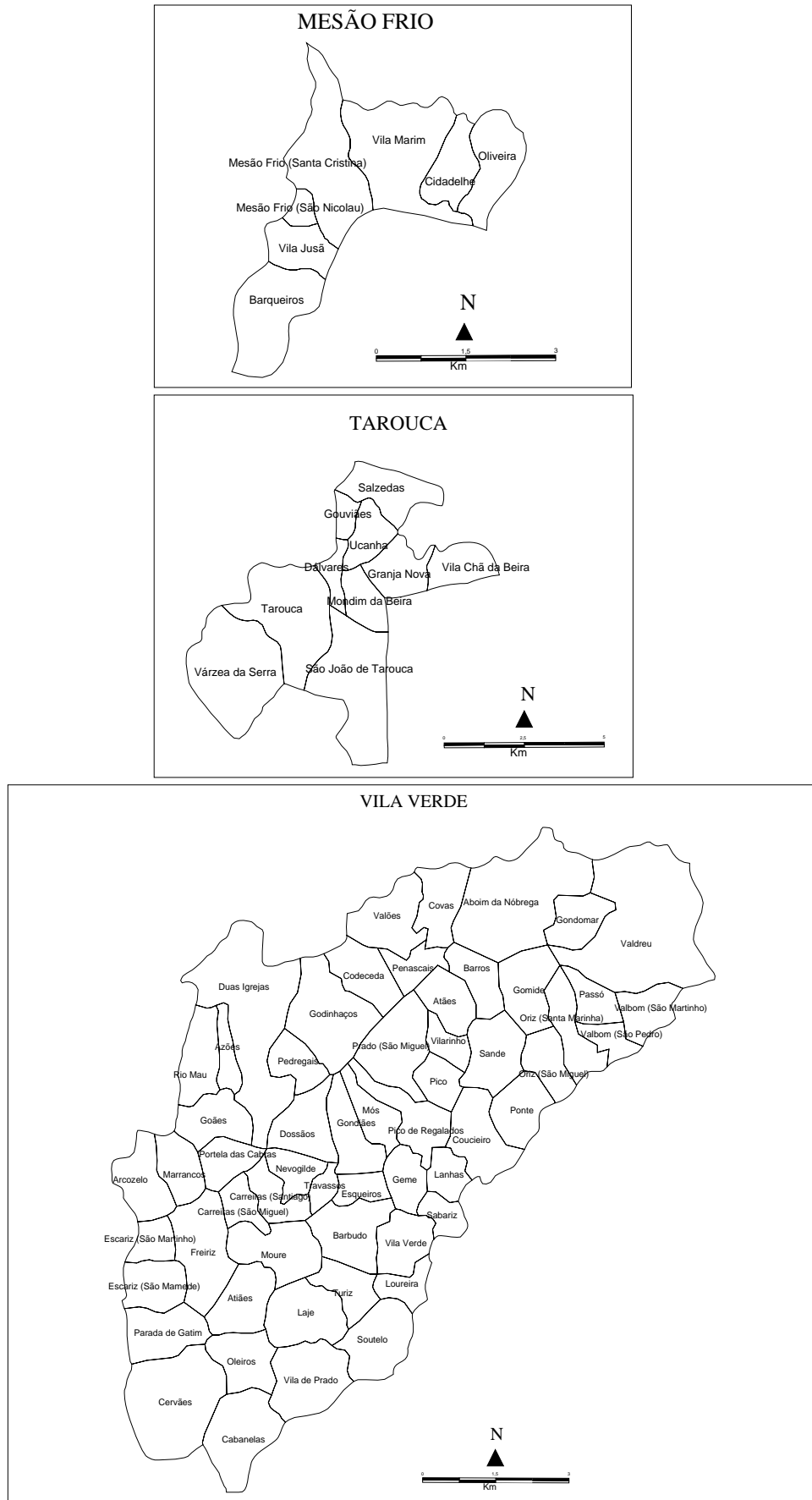
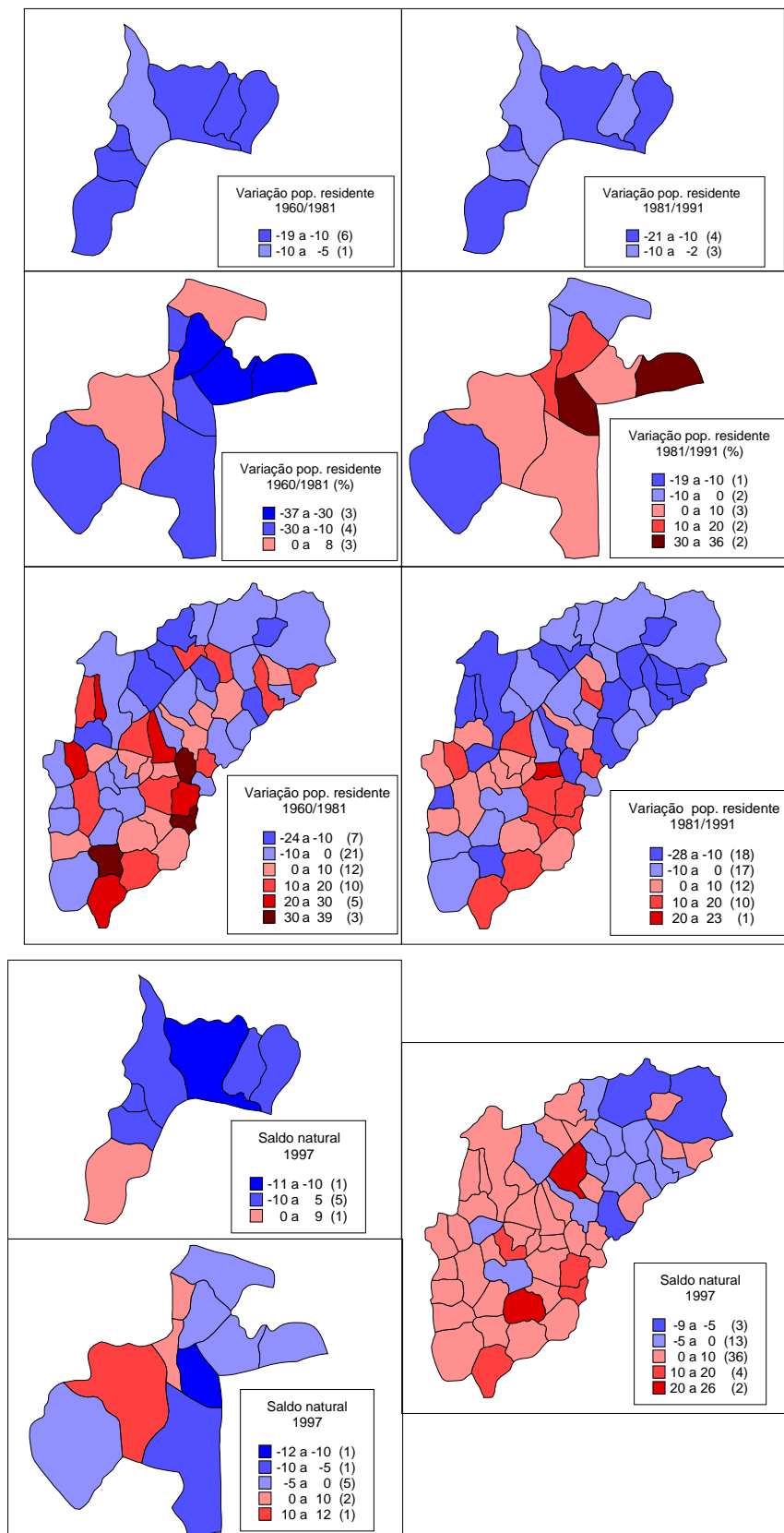


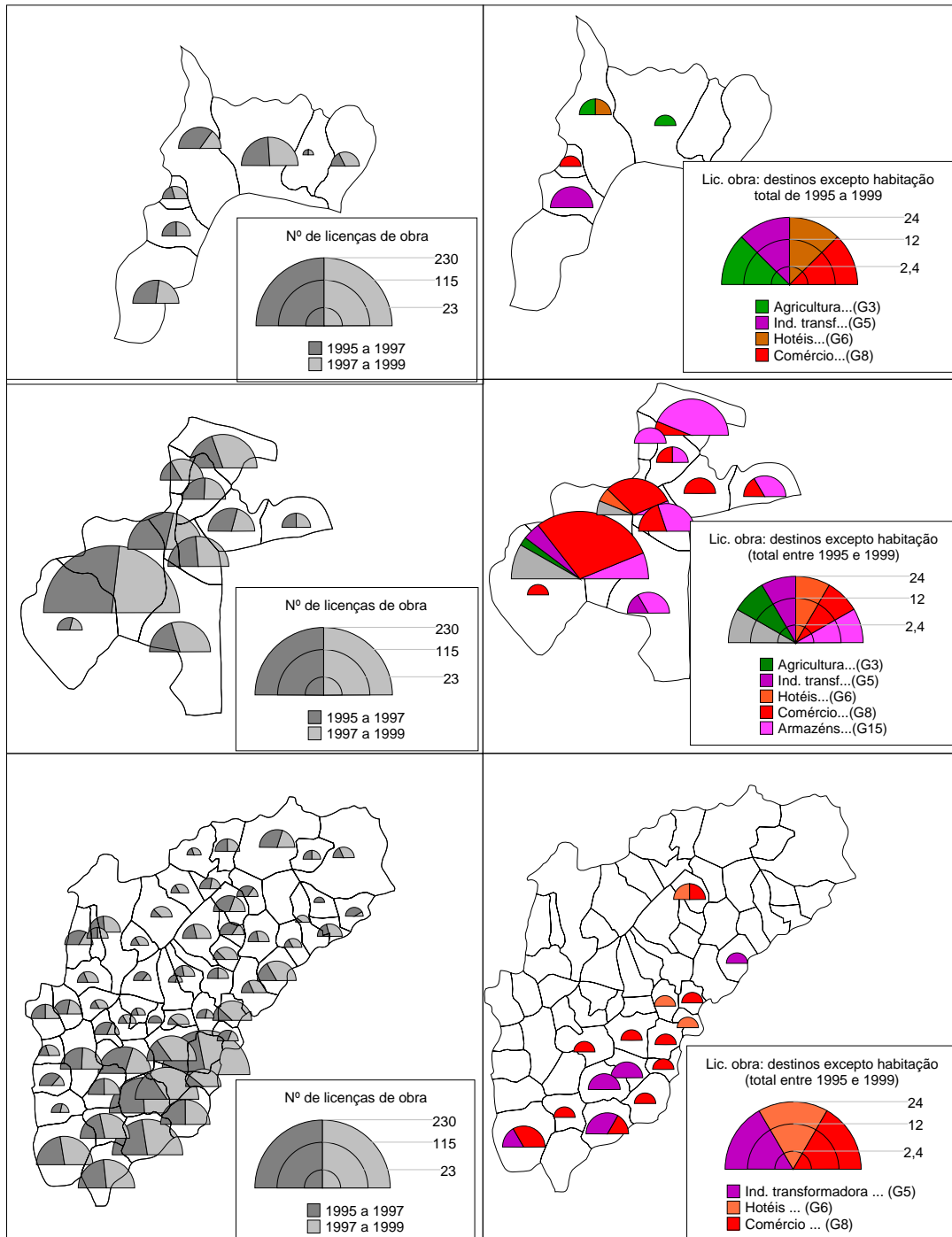
Figura 6.11 – Variação da população residente (1960/81 e 1991/81) e saldo natural



(1997), nas freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde



Figura 6.12 – Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Mesão Frio, Tarouca e Vila Verde



Fonte: Licenças de Obra concedidas pelas Câmaras Municipais, de 1995 a 1999.

Entre a serra do Marão e o rio Douro, Mesão Frio apesar de contar com uma densidade populacional razoável (o que se deve à sua reduzida dimensão em área), registou entre 1960 e 1991 perdas continuadas em todas freguesias que o compõem e, mesmo o saldo natural, de 1997, não indicia uma inversão notória destas tendências. Do mesmo modo, as licenças de obra concedidas durante a segunda metade da década de 90, em número bastante reduzido se comparado com Tarouca, revelam uma fraca diversidade dos investimentos noutros destinos que não a habitação, num quadro de alguma estabilização.

Num contexto talvez mais favorável, localizado a sul do rio Douro e de Lamego, em pleno planalto Beirão, Tarouca revela um dinamismo demográfico e económico diferente. A variação da população residente entre 1960 e 1991, dá conta de uma viragem significativa na década de 80: as perdas fortes registadas de 1960 a 1981, que chegaram a registar valores inferiores a -30%, com apenas 3 das 10 freguesias segurar os seus contingentes demográficos (Tarouca, Dálvares e Salzedas), dão lugar a uma distribuição inversa se se admitir que neste período, apenas 3 registam decréscimos.

O saldo natural revela algum rejuvenescimento nas freguesias localizadas a oeste (Tarouca, Dálvares e Gouviães), sendo que em Mondim da Beira e São João de Tarouca se registam os valores negativos mais baixos. A freguesia sede registou na segunda metade da década de 90 um total de 230 licenças de obra (note-se que em Mesão Frio o máximo se verificou em Vila Marim com apenas 50), das quais cerca de 10% foram para outros destinos que não a habitação, com o comércio e as actividades de armazenagem a ocupar grande parte das mesmas.

Já em Vila Verde, os mesmos indicadores dão conta de uma variação da população residente entre 1960 e 1991, cujos ganhos se terão centrado na parte sudeste, na freguesia sede e, genericamente, nas que se distribuem pelas proximidades da EN101 de ligação a Braga. Do mesmo modo, também se desenha um conjunto de freguesias com maior dinamismo demográfico a sudoeste, ao longo da EN201 (que faz a ligação entre Braga e Ponte de Lima). A norte, as perdas são mais evidentes, excepto nas freguesias mais

próximas da sede de concelho de Terras de Bouro. O saldo natural, em 1997, apesar de revelar alguma revitalização demográfica na área sudoeste e central do concelho, mantém esta separação entre os dois espaços concelhios.

As licenças de obra concedidas pela Câmara Municipal, deixam perceber também que grande parte destas se destina a habitação (do total máximo de 110, há um máximo de 3 licenças para outros destinos que não a habitação). Com uma expansão de residências que deixa perceber a partição do território concelhio entre norte e sul, muito devido à expansão/influência da área urbana de Braga para norte, as poucas licenças para outros destinos ocupam também o conjunto de freguesias a sudeste, e repartem-se pela indústria transformadora, hotéis, restauração e comércio a retalho.

Distingue-se, portanto, Mesão Frio de Tarouca e Vila Verde no que respeita ao dinamismo demográfico, exemplificando sentidos de perdas e ganhos de população, respectivamente. Ao contrário dos outros dois, Tarouca associa a essa tendência a proliferação mais evidente de licenças de obra para fins que não a habitação, actividades que também apresentam uma maior diversidade se comparada com os restantes.

Observando a evolução da rede rodoviária e do povoamento entre 1945 e 1998<sup>26</sup>, Mesão Frio revela em 1945 a presença de dois eixos viários fundamentais: a EN101 (que faz a ligação a Amarante) e a 108 (do Porto ao Peso da Régua) que se cruzam na freguesia sede do concelho e completam-se com a linha de caminho de ferro do Douro, paralela à EN108 e ao rio Douro. O alinhamento do casario pelas proximidades destes eixos viários principais, mas também a dispersão do povoamento pelas encostas, são alguns dos aspectos principais que se retêm numa leitura de conjunto.

Decorrido mais de meio século, com excepção de uma ou outra rectificação ou prolongamento na rede rodoviária, o cenário não é muito diferente, podendo eventualmente, observar-se uma ténue expansão, além da freguesia de S. Nicolau, para

---

<sup>26</sup> Observar Cartas Militares nº126 de 1945 e 1998.

leste, em direcção ao Peso da Régua (a cerca de 15Km de distância) – área mais próxima onde é possível transpor o rio Douro para sul.

Poder-se-á estar perante um quadro pouco promissor para um concelho “entalado” entre o Marão e o rio, cujo atravessamento ainda compensa para quem do Peso da Régua/Lamego, ou dos territórios a sul, se dirige para noroeste em direcção aos espaços do litoral, mas que poderá deixar de compensar quando se concluir a ligação do IP3 a Vila Real.

Já no caso de Tarouca<sup>27</sup> uma leitura sobre a carta topográfica de 1945, permite identificar nesta área uma malha rodoviária composta por dois eixos fundamentais: a oeste do concelho de Tarouca a EN2 faz a ligação com Lamego e, daí para norte, até ao Peso da Régua e Vila Real, e a EN226<sup>28</sup> que da margem esquerda do Douro, a ocidente de Lamego, passa por este concelho, pela freguesia de Tarouca, prosseguindo para sudeste em direcção a Moimenta da Beira e Sernancelhe. Ainda hoje, se não se considerar o lanço do IP3 construído apenas no território de Lamego, são estes dois eixos que compõem a rede de estradas nacionais principais da área.

O povoamento em meados do século permite destacar apenas Lamego como um aglomerado com dimensão razoável se comparado com o território envolvente, o qual se apresentava com pequenos núcleos amarrados aos eixos viários e algum casario disperso. Em 1984, Lamego denota já uma mancha construída extensa, a qual se prolonga, ainda que de forma mais rarefeita, ao longo da EN226, em direcção a Tarouca, por áreas de altitude intermédia (550m), isto é, entre os espaços que a oeste chegam a atingir os 900m de altitude e, a leste, que só nas proximidades do rio Varosa começam a diminuir para valores inferiores aos 450m. Nesta data, é possível observar, nas envolvências da EN226, pelas freguesias de Tarouca, Dálvares e Mondim da Beira,

---

<sup>27</sup> Observar Cartas Militares nº137 e 147 de 1945 e 1998.

<sup>28</sup> Conhecida por Estrada de Moimenta – uma das mais importantes vias de penetração na Beira Alta (DIONÍSIO, 1988: 724)

um adensamento do povoamento o qual contava já com unidades de dimensão significativa.

A imagem de 1998, revela a consolidação das tendências anteriores, onde além do lanço do IP3 (paralelo à EN2, mas agora na margem direita do rio Balsemão) no concelho de Lamego, surge também um conjunto de estradas, correspondendo a velhos caminhos que terão sido beneficiados, formando uma malha mais densa para ambos os lados da EN226, a qual penetra nas freguesias localizadas a norte e noroeste do concelho de Tarouca, por onde se consegue identificar agora uma série de áreas de pomar e vinha<sup>29</sup>, ora nas proximidades dos eixos de comunicação ora dos inúmeros cursos de água que percorrem este espaço. Para sul, em pleno planalto, o restante território concelhio não registou alterações significativas, mantendo-se um padrão concentrado de povoamento nas áreas centrais das freguesias, com uma rede rodoviária que, no essencial, mantém a estrutura de meados do século.

Assim, parece evidente a afirmação de um território cuja dinâmica se associa não só com a localização privilegiada face aos eixos rodoviários de ligação regional, mas também com a proximidade ao eixo de desenvolvimento regional Vila Real/Peso da Régua/Lamego, dando continuidade, também pelas condições naturais nas envolvências do rio Varosa, à consolidação de actividades agro-alimentares de forte expressão no concelho vizinho de Lamego<sup>30</sup>. Assinale-se, contudo, a sua capacidade de aumentar os

---

<sup>29</sup> Entre os produtos agrícolas desta área, a baga de sabugueiro – planta selvagem que encontra terreno fértil no vale do rio Varosa, proliferando pelas freguesias de Dálvares, Gouviães, Salzedas e Ucanha -, constitui a matéria-prima para vários ramos de actividade, como sejam a indústria farmacêutica, o da cosmética e o alimentar. Sendo uma planta bastante resistente, que não necessita de cuidados especiais, a sua produção tem-se alastrado, uma vez que, sendo canalizada quase integralmente para exportação, o preço do quilo é claramente compensador, rondando os 300 escudos. Uma outra riqueza da área, provém dos vinhos das encostas daquele rio – são os espumantes Murganheira, criados nas Caves com o mesmo nome ([www.gov-civil-viseu.pt/tarouca.html](http://www.gov-civil-viseu.pt/tarouca.html)).

<sup>30</sup> Em 1292, Lamego já era um importante entreposto comercial. Actualmente, a importância e influência supra-municipal da sua feira semanal, mantém de alguma forma essa vocação, para a qual contribui também o comércio grossista, que se compõe (...) *por armazéns de recolha e por armazéns de distribuição, [no] primeiro caso estão, os armazéns de batatas, vinho e frutas, produtos agrícolas recolhidos na região; no segundo, os armazenistas de produtos variados (...)*. (ROSEIRA, 1981: 128 e 129).

valores de população residente (na década de 80 e na primeira metade da de 90), ao contrário dos seus vizinhos e de praticamente todo o interior.

Em Vila Verde<sup>31</sup>, o processo de ocupação do território concelhio estrutura-se por dois eixos rodoviários fundamentais: a EN101 e a EN201 que, depois de transporem o Cávado, fazem a ligação a Braga. Transversalmente, as EN's 205 e 308, de Amares a Barcelos e Viana do Castelo, respectivamente, terão contribuído também para o arranjo da mancha construída, ainda que de forma menos evidente que os anteriores.

Em 1948, o povoamento apresentava-se disperso, revelando a presença de manchas mais densas nas freguesias localizadas nas proximidades do rio Cávado. Mais recentemente, em 1997, o conjunto de freguesias localizado a sul, apresenta-se já com uma fortíssima ocupação (mais intensa em Prado e Soutelo, junto às EN201 e 102, a norte do Cávado), tanto nas adjacências daquele sistema rodoviário concelhio fundamental, como nos seus interstícios, nos quais a maioria dos caminhos terão sido beneficiados, apresentando-se agora com o estatuto de estrada municipal ainda que delargura reduzida (menos de 5,5m). Junto à EN205, com um traçado mais ou menos paralelo ao Cávado, pela sua margem direita, observa-se a presença de unidades recentes de maior dimensão, espelhando, de alguma forma, o tipo de ocupação já antes visível na margem esquerda.

Vila Verde, na sub-região do Cávado, pode comparar-se com Tarouca na perspectiva de que, em ambos, o seu dinamismo recente pode ser atribuído à proximidade de áreas em de forte dinamismo. As diferenças fundamentais, entre os dois casos podem estar no processo, uma vez que o segundo detinha já os recursos naturais essenciais para o desenvolvimento de alguns produtos específicos ligados ao sector alimentar, das bebidas e, de uma forma global, à agricultura, enquanto o primeiro poderá ter constituído essencialmente, pelo menos numa fase inicial, à área de expansão residencial de Braga para norte<sup>32</sup>, vindo entretanto esse espaço a ser também reclamado

---

<sup>31</sup> Observar Cartas Militares nº 42 e 56 de 1948 e 1997.

<sup>32</sup> Do conjunto de concelhos que integram o Cávado, GASPAREL (1993: 39), considera que tal como Amares, Vila Verde faz parte da bacia de emprego de Braga.

por unidades económicas mais exigentes de espaço, como sejam as fabris. Mesão Frio, pelo contrário, parece apresentar-se à margem de um eixo mais dinâmico que se define a leste, entre Vila Real, Peso da Régua e Lamego, ocupando um espaço intersticial entre este conjunto de municípios e os territórios a oeste, no eixo de influência dos aglomerados do litoral através da A4 até Amarante.

### **6.2.2.3 Os concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes**

Integrados na NUTIII do Tâmega, Amarante, Paços de Ferreira e Paredes detêm um conjunto de empresas que, em qualquer dos casos são responsáveis por 10% ou mais do volume de vendas da sub-região. Com maior especialização no sector da construção, como é o caso do primeiro, ou na indústria do mobiliário, nos outros dois, estes concelhos apresentam diferenças significativas na distribuição das empresas, sendo que em Amarante, S. Gonçalo e Cepelos geram cerca de 2/3 do volume de vendas concelhio, em Paredes o tecido empresarial se apresenta mais concentrado na freguesia sede e a noroeste (em Lordelo, Rebordosa e Gandra), e, em Paços de Ferreira, a dispersão mascara qualquer esforço para identificar eixos de distribuição mais marcados no território (IGE/INE, 1997: 178, 188 e 189). Esposende, localizado no litoral a norte da Área Metropolitana do Porto, apresenta-se com um território polarizado por Barcelos/Braga, Viana do Castelo e Porto. A plataforma litoral que ocupa uma parte significativa do seu território, entre a freguesia de Antas e Palmeira de Faro, delimitada a leste por uma arriba cuja altitude média se situa nos 200m, compõe-se de terrenos férteis, onde ainda se pratica a actividade agrícola de cariz tradicional mesclada por empresas mais modernas de exploração agro-pecuária<sup>33</sup>, mas é a indústria têxtil e do vestuário que geram cerca de 90% do volume de vendas do concelho, concentrando-se essencialmente na freguesia sede e suas envolventes, bem como no extremo noroeste, na de Forjães (IGE/INE, 1997: 132).

A dinâmica demográfica dos quatro concelhos (figuras 6.13 e 6.14), permite distinguir Amarante e Esposende, de Paços de Ferreira e Paredes, no período de 1960 a 1981. Ao contrário dos restantes três, onde é possível observar ganhos generalizados de

---

<sup>33</sup> [www.amvc.pt/Site/concelhos/esposende/resenha/index.html](http://www.amvc.pt/Site/concelhos/esposende/resenha/index.html) (consultado em 6/9/2000)

Figura 6.13 – Freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes

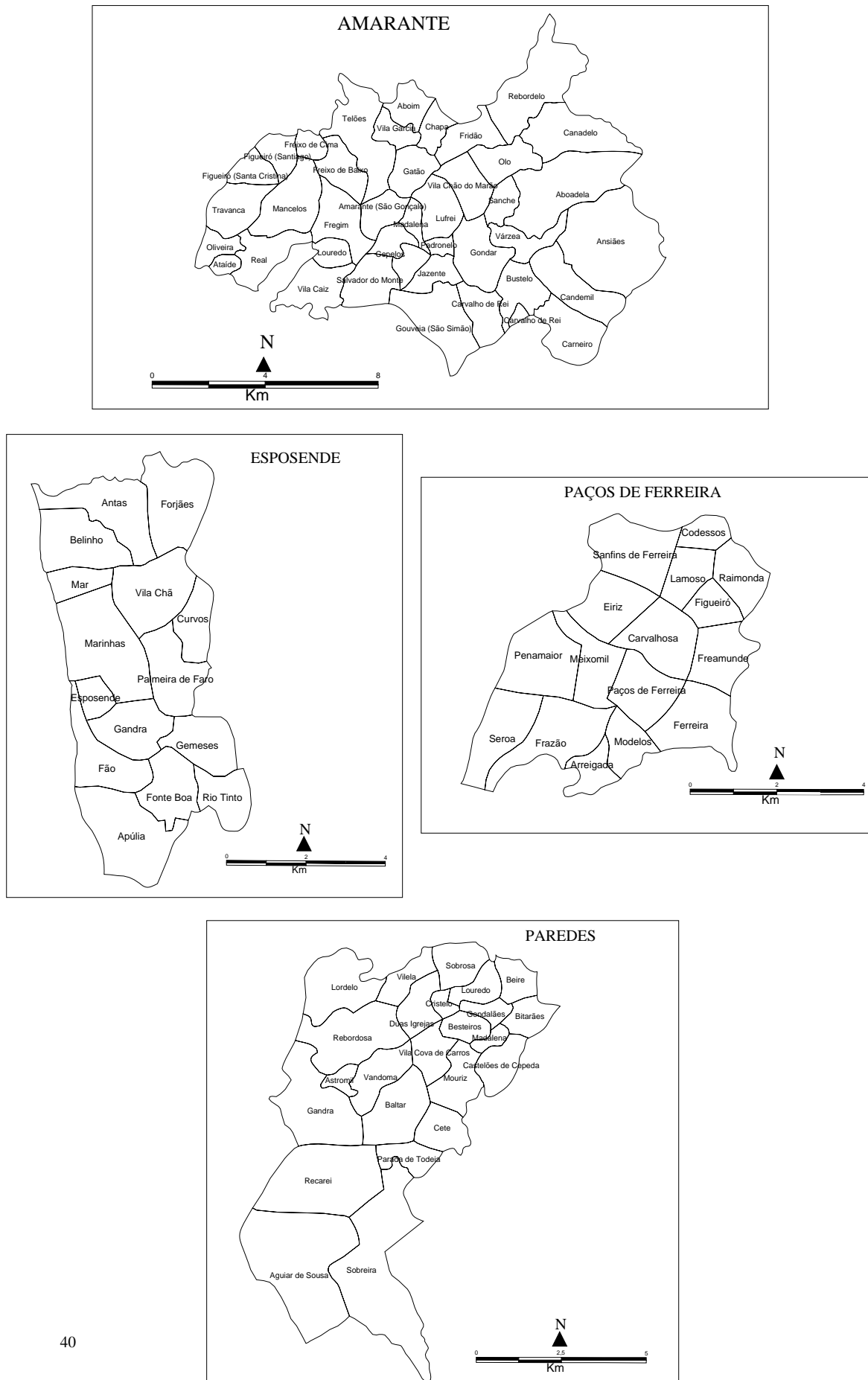
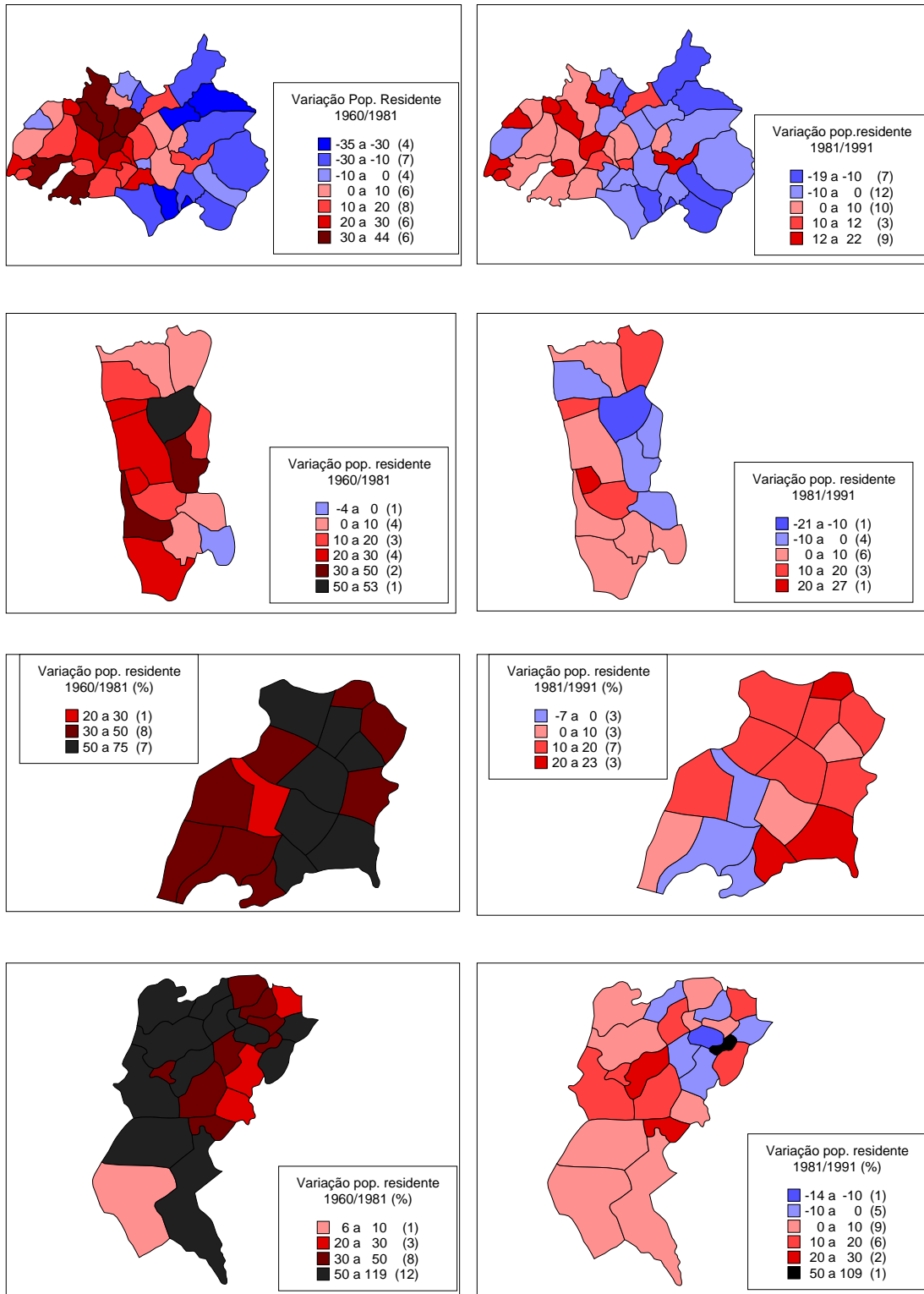


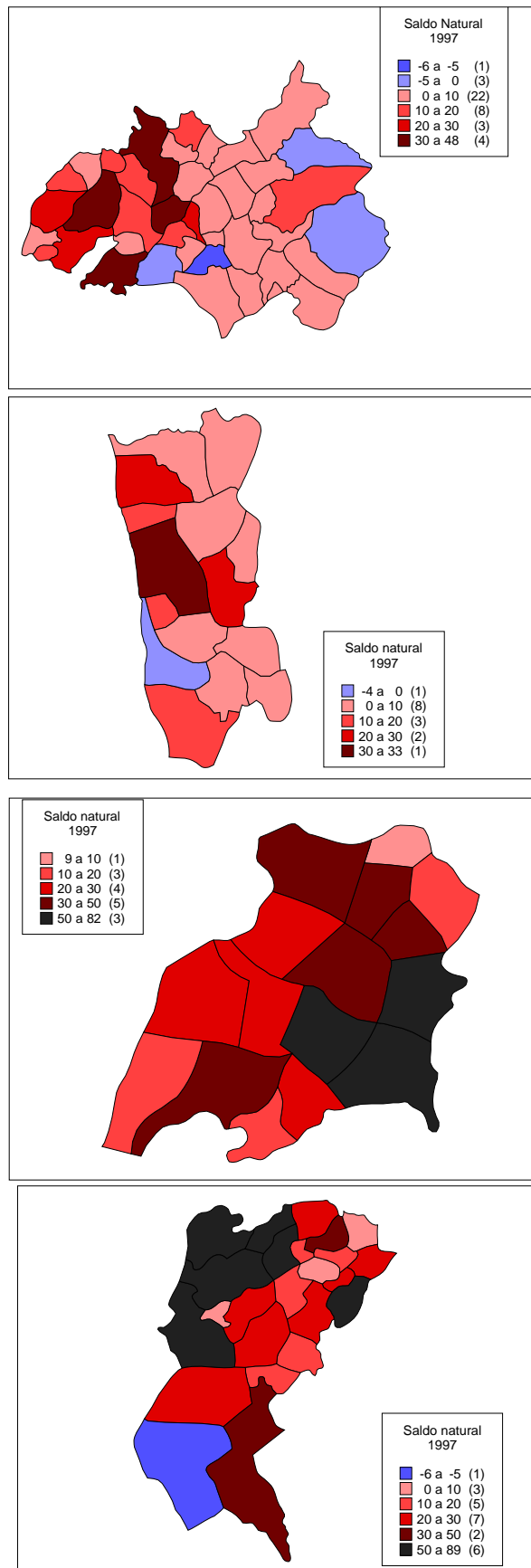


Figura 6.14 – Variação da população residente nos concelhos de Amarante, Esposende,



Paços de Ferreira e Paredes, 1960/1981 e 1981/1991

Figura 6.15 – Saldo Natural nos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira e Paredes, 1997

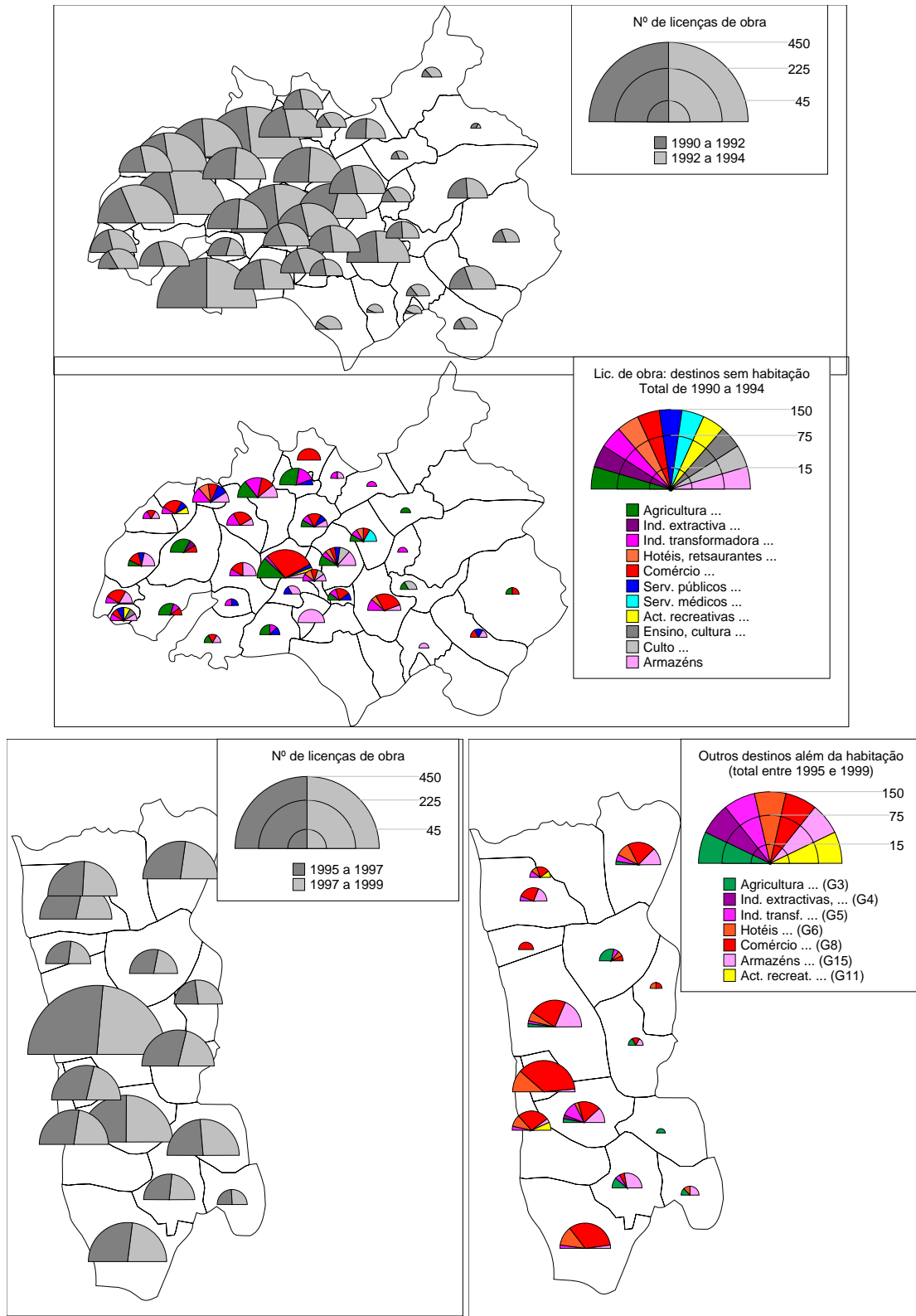


efectivos, ultrapassando os 30% em 15 das 16 freguesias de Paços de Ferreira e em 20 das 23 freguesias de Paredes. Amarante apresenta-se com um território dividido: a ocidente as variações positivas ultrapassam os 20% em 12 casos e, a oriente, à medida que se tornam mais agressivas as altitudes da serra do Marão, 11 registam valores inferiores a -10%. Esposende não regista perdas tão evidentes, apenas com -4% em Rio Tinto, mas também não atinge os valores das variações de sinal positivo registadas em Paços de Ferreira e Paredes. O período de 1981 a 1991, denota uma redução generalizada quer das variações de sinal positivo quer de sinal negativo, constituindo excepção Esposende que desce aos -21% na freguesia de Vila Chã. De qualquer forma, trata-se de variações que, globalmente, acompanham de perto as ocorrências do período anterior, com os aglomerados de maior dimensão a registar quase sempre valores superiores. O saldo natural de 1997 (figura 6.15) corrobora estas observações ao revelar algum rejuvenescimento por parte das freguesias que em 1960 a 1981 evidenciavam maior dinamismo.

A ocupação recente das freguesias, baseada nas licenças de obra (figura 6.16) concedidas na segunda metade da década de noventa revela no concelho de Paredes uma forte expansão de destinos de obra para habitação, em particular na parte norte e noroeste, onde os outros destinos acompanham também esta distribuição. Paços de Ferreira parece dar continuidade a esta dinâmica, mas aqui as licenças de obra assumem maior evidência a sudeste, sendo que a tendência aponta para o crescimento da oferta para habitação a oeste. Em ambos os casos, pode estar-se perante um processo de expansão das áreas de residência da Área Metropolitana do Porto pelas freguesias que confinam a leste e nordeste com o concelho de Valongo.

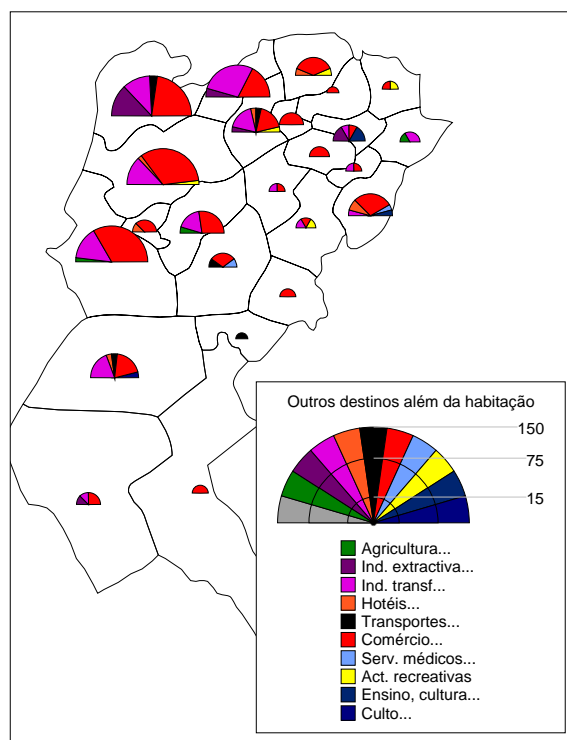
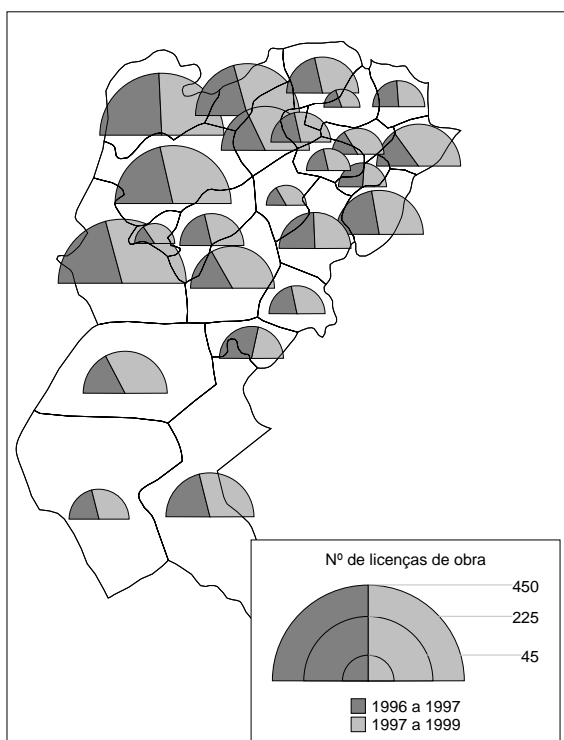
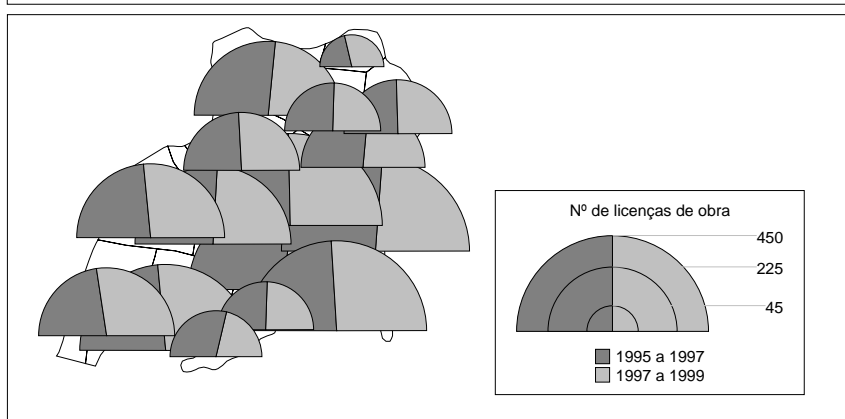
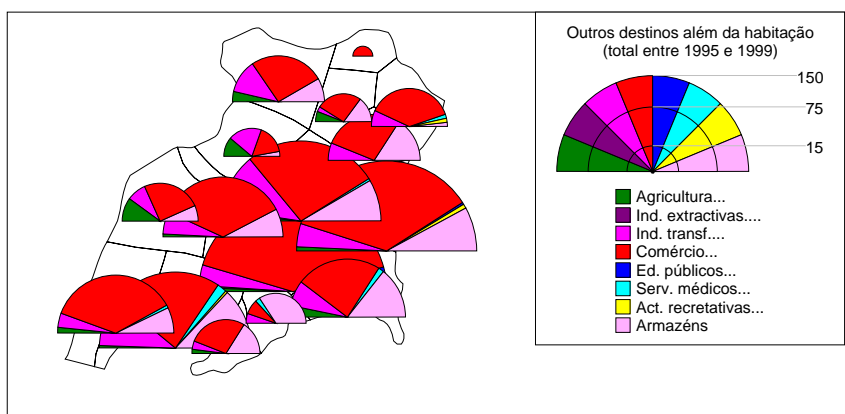
A indústria transformadora e o comércio ocupam uma fatia importante das licenças de obra no concelho de Paredes, mas é em Paços de Ferreira que atingem valores absolutos por freguesia mais elevados, em particular no sector do comércio.

Figura 6.16 - Número de licenças de obras e destinos excepto habitação, de 1995 a 1999, nas freguesias dos concelhos de Amarante, Esposende, Paços de Ferreira Paredes



(continua)

(continuação da fig. 6.16)



Trata-se neste caso em boa parte de remodelações e ampliações feitas às instalações de muitas das unidades de indústria de mobiliário tradicionais que passam a oferecer também recintos de exposição e venda dos seus produtos.

Esposende revela alguma estabilização na dinâmica de ocupação, sendo que as licenças de obra para outros destinos que não a habitação são concedidas essencialmente para actividades comerciais e de restauração, bem como, ainda que com menor significado, para a armazenagem. A agricultura parece deter ainda alguma importância nas freguesias do interior, como em Vila Chã, Fonte Boa e Rio Tinto, coincidindo com as áreas de menor dinamismo demográfico na década de oitenta. Aliás, nota-se que uma boa parte dos armazéns corresponde a espaços colectores da produção agrícola, a partir dos quais se faz a distribuição para os retalhistas do noroeste – dinâmica que adquiriu maior expressão com a abertura do IC1.

Em Amarante, os fortes declives do Marão a leste, e a atractividade ao Porto aumentada<sup>34</sup> com a abertura da A4 constituem concerteza algumas das explicações possíveis para uma distribuição das residências e das actividades económicas que, acompanhando as dinâmicas de variação da população, revelam uma distribuição que, da freguesia sede e suas envolvências, se prolonga para oeste, desenvolvendo um arco que decalca o traçado da estrada nacional 15. Com uma mescla de actividades registadas nas recentes licenças de obra, na qual se distinguem ainda algumas unidades ligadas à agricultura, o comércio parece constituir, também aqui o sector dominante, e a indústria segue de perto o “arco” definido pela EN15<sup>35</sup>, bem como, ainda que pouco visível, também a sudoeste de S. Gonçalo, talvez nas proximidades do nó da A4 da margem esquerda do Tâmega.

---

<sup>34</sup> Note-se que em 1980, altura em que ainda não existia a ligação pela A4, François GUICHARD já se referia a estes processos: (...) *no espírito da população local o Porto continua a ser o centro de controle económico primordial, para o qual são dirigidas as atenções. (...) no que diz respeito aos produtos que saem do concelho o Porto é o término lógico da rede de comunicação (...)* (GUICHARD, 1980: 192)

<sup>35</sup> *Depuis le début du siècle, le bourg s'est développé le long des voies d'accès, s'étirant au bord de la nationale étroite et contournée (...)* (GUICHARD, 1980: 35)

Poder-se-á dizer talvez, que Amarante se posiciona numa franja de transição - a proximidade conseguida à Área Metropolitana do Porto, mas também a Vila Real, com a A4/IP4, veio consolidar a tendência de uma ocupação mais evidente a oeste num processo de penetração dos processos da litoralização para o interior, mas indicia também algum dinamismo pelas freguesias localizadas a sul, ainda que não consigam superar a inércia da atracção pela tradicional EN15 desde a saída de S. Gonçalo, até Oliveira (a oeste), depois de inflectir por Telões e Freixo de Cima.

A evolução do povoamento<sup>36</sup> dá conta destes processos: um povoamento que se concentrava, na segunda metade da década de setenta, na freguesia sede, de onde irradiava pelas principais saídas de ligação intermunicipais e/ou regionais (pela EN15 em direcção ao Porto, pela EN 210 e pela EN312, para Celorico de Basto e Cabeceiras de Basto e pela EN211-1, para Penafiel). A expansão para a freguesia da Madalena, na outra margem do Tâmega, veio consolidar-se com a construção da nova ponte a montante. Daqui, para leste, é possível encontrar pequenos aglomerados que coincidem com as áreas centrais das freguesias, onde normalmente termina a estrada, contrastando com a distribuição a ocidente, de povoamento mais disperso, servido por uma rede viária mais densa.

Em 1997 mantém-se o padrão, com um aumento da mancha do povoamento que assume maiores proporções nas direcções atrás assinaladas. É possível que a A4/IP4, que atravessa as freguesias localizadas a sul no concelho, esteja já a exercer alguma atracção a partir dos nós, como aliás se observou antes com as licenças de obra concedidas nessas áreas. Quando muito, estes processos poder-se-iam verificar a oeste da referida freguesia, onde aquela estrada nacional se separa mais visivelmente da A4, inflectindo para norte, mas é exactamente aqui que se verifica um adensamento forte do casario em torno da EN15, e também um pouco pelas freguesias servidas pelo caminho de ferro, nomeadamente Ataíde e Real. Acrescente-se que, ainda neste sentido, a proximidade

---

<sup>36</sup> Observar Cartas Militares nº 100 e 113 de 1944 e 1998.

com que se desenvolvem os dois principais eixos de transportes terrestres mascara a visibilidade de qualquer processo de ocupação induzido por um deles.

Localizado junto ao mar<sup>37</sup>, Esposende assemelha-se a Amarante pela amarração notória do povoamento à EN13, denunciando, em finais da década de 40, o que viria a ser no presente uma mancha quase contínua (em corredor) entre as freguesias de Antas e Gandra. Na margem esquerda do rio Cávado, a Apúlia destaca-se como um importante centro piscatório e, um pouco para o interior, Fonte Boa desenvolve-se nas imediações da EN205-1, em direcção a Barcelos. Por esta altura, a rede rodoviária apresentava-se praticamente fechada, com todas as freguesias servidas. Tal como Amarante, esta estrutura de base consolida-se até 1997. Nesta data, porém, nota-se também um adensamento do casario em Forjães, no extremo nordeste do concelho, o que se admite poder estar associado com a área industrial do Neiva que se desenvolve imediatamente a norte nas envolvências da EN103 (estrada de ligação entre Barcelos e Viana do Castelo). Do mesmo modo, as EN's 205-1 e 103-1, que fazem a ligação entre Esposende e Barcelos por ambas as margens do Cávado, terão constituído eixos preferenciais de expansão do povoamento a partir da freguesia sede. O IC1 aparece em construção na carta militar, indiciando a aproximação de unidades de maior dimensão nas suas proximidades. No entanto, mais uma vez, a proximidade do seu traçado a outros eixos principais de ligação, como sejam a EN13 ou a EN103 (esta de traçado rectilíneo, já existente em 1948, em torno da qual se organiza a área industrial do Neiva) não permite associar claramente a dinâmica de ocupação a norte com a alteração das condições de acessibilidade ocasionadas pelo IC1. A A11, que da Apúlia fará a ligação a Barcelos e Braga, poderá constituir mais um eixo que irá consolidar a velha relação entre estas localidades, nomeadamente no sector da indústria e do turismo, numa ligação que antes se fazia pela EN205-1.

---

<sup>37</sup> Observar Cartas Militares nº 54 e 68 de 1948 e 1997.



No concelho de Paços de Ferreira<sup>38</sup>, que confina a norte com o de Santo Tirso, já na década de 70, era possível observar um vasto conjunto de unidades de média/grande dimensão localizadas nas margens do rio Vizela e nas envolvências do caminho de ferro, bem como de duas estradas que se desenvolvem quase paralelamente ao rio.

Daqui, até à freguesia de Paços de Ferreira, a ligação era feita pelas EN's 513 e 209-2, atravessando uma área de topografia mais acidentada e de maior altitude. Para além destes eixos rodoviários principais, as ligações aos aglomerados principais das freguesias constituía-se por uma malha viária aberta, com continuação apenas por caminhos ou azinhagas. Na parte sul do concelho, em particular a partir das freguesias de Paços de Ferreira e Freamunde<sup>39</sup> – aglomerados com uma mancha mais extensa -, tanto a rede de estradas como a distribuição do povoamento apresentam uma maior dispersão, mas que permite identificar um alinhamento preferencial para sul nas proximidades do rio Ferreira. É também nesta área que se cruzam duas ligações fundamentais, a EN207 (Felgueiras/Valongo) e a EN319 (Santo Tirso/Paredes).

Prolongando esta estrutura do povoamento para sul, para o município de Paredes<sup>40</sup>, é possível notar que na década de 70 Lordelo e Rebordosa apresentam um povoamento orientado pelo curso do rio Ferreira e estradas adjacentes. A sede de concelho (Castelões de Cepeda) é atravessada pela EN15, mas ao contrário do que se viria a verificar, não revelava uma ocupação significativa se se admitir que aquela estrada constituía a principal ligação ao Porto. O comboio seria, concerteza o meio de transporte mais eficaz, a avaliar pelo adensamento do casario nas freguesias um pouco mais a sul nas freguesias de Recarei e Sobreira, aqui acompanhando as áreas ribeirinhas de menor altitude do rio Sousa.

---

<sup>38</sup> Observar Cartas Militares nº 111 de 1978 e 1998.

<sup>39</sup>SILVA (1986: 37), sublinhando a importância desta freguesias na dinâmica de alteração do povoamento concelhio, esboça um quadro de relações mais global: (...) *dispersão da população segundo as principais vias de comunicação, que ora atravessam a depressão de Paços de Ferreira, ora seguem o sopé das vertentes, estabelecendo a ligação com áreas de atracção, como o Porto e a zona industrial de Santo Tirso, Lousada, Vizela e Guimarães.*

<sup>40</sup> Observar Cartas Militares nº 111 e 113 de 1972/75 e 1998.

A imagem de 1997, revela também a consolidação desta estrutura de base, mas com um adensamento, que em Paços de Ferreira ocupa todo o território tanto nas proximidades dos eixos viários como nos seus interstícios, e que assume particular intensidade a sul.

Em Paredes, a A4 atravessa as freguesias de Recarei, parada de Todeia, Baltar, Cete e Mouris, desenvolvendo um percurso entre a EN15 e a linha de caminho de ferro, com nós em Baltar e Castelões de Cepeda, aos quais se junta o de Campo no concelho de Valongo. Sendo particularmente evidente o adensamento do casario junto à EN15, inclusive com unidades de dimensão significativa, deve destacar-se também a propagação da mancha construída nas imediações dos eixos de ligação à A4, confundindo-se, por vezes, com a atracção exercida pelas estações de caminho de ferro.

Inseridos num espaço de *industrialização dispersa e urbanização difusa* [com] *tendência para uma maior concentração urbana*<sup>41</sup>, estes concelhos apresentam características distintas que retractam a evolução dos contextos territoriais em que se inserem: com boas condições de acessibilidade aos aglomerados mais competitivos assistem a significativos aumentos de unidades de habitação (casos de Esposende, Amarante e Paredes), ou, apesar de se localizarem nos interstícios da rede rodoviária fundamental sem qualquer nó de ligação directa, conseguem afirmar a sua presença na região, potenciando a sua vocação de fabrico e comercialização de mobiliário, ou seja, criando uma imagem de marca, que gera inércias sobre a procura (caso de Paços de Ferreira – a “capital do móvel”).

---

<sup>41</sup> GASPAR, 1993: 35.

### 6.3 INDUÇÃO DA (RE)LOCALIZAÇÃO E/OU REFORÇO DE TENDÊNCIAS

A leitura feita nos capítulos anteriores para o conjunto dos concelhos da Região Norte, sobre a consolidação de espaços cuja definição se enraíza em esquemas de relação que remontam ao passado, confirma-se numa observação de maior detalhe.<sup>42</sup>

A proximidade adquirida face aos aglomerados de maior dimensão populacional, mais dinâmicos e/ou competitivos à escala regional, constitui um importante factor de indução das ocupações, seja porque progressivamente são incorporados nas suas áreas de expansão, ou porque, por via dos ganhos de acessibilidade, passam a integrar eixos de litoralização<sup>43</sup>, que de resto já existiam no passado<sup>44</sup>, mas que agora apresentam maiores possibilidades de promover o intercâmbio e a mudança. Como esses espaços mais dinâmicos se distribuem por uma mancha difusa em torno da Área Metropolitana do Porto, orientados pelos principais itinerários de ligação regional (o IC1 até Viana do Castelo, a A3/A7 para Braga e Guimarães e a A4/IP4 até Vila Real), é comum observar-se uma reacção mais notória, de sentido positivo, nas freguesias directamente servidas por essas vias ou por aquelas que não apresentando uma ligação directa beneficiaram também dos ganhos de tempo de viagem aos espaços mais atractivos<sup>45</sup>. Sem ignorar o conjunto de elementos implicados nesta explicação, os quais ultrapassam o domínio exclusivo da rede rodoviária, recordem-se os casos das freguesias localizadas a oeste e

---

<sup>42</sup> Note-se que, partindo do princípio genérico de que o território se compõe de um conjunto de elementos de cuja articulação resultam características capazes de o individualizarem, fez-se uma análise estatística de regressão múltipla, no sentido de explicar o dinamismo imobiliário de cada freguesia através das restantes variáveis quantitativas disponíveis, mas os resultados foram sempre estatisticamente pouco significativos, ainda que em todas as variáveis explicativas o sinal do respectivo coeficiente fosse o que corresponde às explicações (qualitativas) referidas neste texto.

<sup>43</sup> (...) *a litoralização pode dizer-se que penetra tanto mais o interior, quanto mais facilidades dão as vias de circulação de pessoas e bens (...)* (GASPAR, 1987: 111)

<sup>44</sup> Recorde-se que, no essencial, os novos eixos rodoviários desenvolvem percursos idênticos, ou por vezes iguais, às EN's de maior importância regional.

<sup>45</sup> *Mais do que meros receptáculos, os municípios envolventes da cidade-centro [neste caso o Porto] souberam quase sempre, duma ou doutra forma, aproveitar as alterações das acessibilidades e o protagonismo político dos seus autarcas, designadamente, para aumentar visibilidades e reforçar o poder de atracção de novas ou renovadas cidades.* (FERNANDES, 1998: 206)

sul do concelho de Cabeceiras de Basto, a norte em Paredes ou, entre outros, também a oeste no concelho de Amarante.

Por outro lado, se é verdade que estes processos se tornam particularmente evidentes quando ocorre uma mudança forte nas condições de acessibilidade em espaços que se incluem nesta mancha de maior densidade de ocupação, como é o caso da parte norte do concelho de Paredes (servido pela A4), o exemplo de Vila Verde, revela que mesmo sem um itinerário de ligação rápida a Braga (a A3 apenas toca o seu limite a ocidente), a expansão da mancha urbana desta cidade ocorreu através dos eixos de ligação tradicionais (as EN's 201 e 101). Também Tarouca, possuindo recursos naturais próprios, mas também uma boa localização face a Lamego, constitui talvez um território de consolidação e prolongamento do dinamismo do eixo Vila Real/Peso da Régua/Lamego para sul, pela EN226. Do mesmo modo, Esposende sendo um espaço balnear com qualidade ambiental e urbanística, é hoje atractivo para a expansão de actividades económicas e residências de Braga/Barcelos, Área Metropolitana do Porto e Viana do Castelo.

O território compõe-se de sub-espços diferentes os quais se articulam segundo dinâmicas de expansão orientadas, não só pelos mais competitivos, resultando em ocupações cada vez mais distantes em função das necessidades de espaço, mas também pelos que, face aos seus recursos e à capacidade de os potenciar, conseguem adquirir visibilidade no contexto em que se inserem. Paços de Ferreira constitui talvez um bom exemplo de evolução e especialização de um tecido produtivo num espaço intersticial face à rede rodoviária de alta capacidade: não sendo servido directamente por qualquer nó dessa rede, talvez através do progressivo aperfeiçoamento e especialização da mão-de-obra operária, conseguiu visibilidade no sector do mobiliário num território fortemente industrializado.

Pensando que o espaço regional se compõe de áreas de alta e de baixa densidade de ocupação, que essa distribuição se faz de ocidente para oriente com eixos de penetração e que esse é também o sentido global das polarizações, então pode admitir-se a

existência de “espaços de hesitação”, ou seja, aqueles que estando mais afastados apresentam boas condições de acessibilidade, mas não de mobilidade para permitir a definição de um quotidiano de relações. Poderá ser talvez esse o enquadramento de Amarante que parece encontrar-se na transição entre o passado (ligado, entre outras, a actividades como as indústrias da madeira e com uma vocação de acolhimento para quem viajava entre o Porto e Vila Real ou Bragança), e o presente no qual com a A4 pode mais facilmente captar utentes para as actividades de turismo, mas também residentes que trabalhem a oeste, porque agora, tal como se pode ler em vários panfletos e jornais de divulgação sobre aquisição de apartamentos, estão a apenas 30 minutos do Porto.

Pelo contrário, apesar de igualmente bem servido em termos de infra-estruturas rodoviárias, mais a leste, Macedo de Cavaleiros não está suficientemente próximo de qualquer centro gerador de forte atracção, tendo-se assumindo recentemente, através da potenciação dos recursos locais, como um dos pólos dinamizadores de uma vasta área em perda. Do mesmo modo, antes de qualquer informação detalhada sobre o IP3 (década de 80), Tarouca já revelava um dinamismo demográfico que se destacava na sub-região e em todo o interior, ou seja, não parece haver neste caso uma relação directa entre alteração das condições de acessibilidade e reacção/impacte territorial.

A alteração das condições de acessibilidade constitui um estímulo à reacção, mas conta-se entre muitas outras que aí tiveram lugar, redefinindo sucessivos quadros de proximidade e relação, dos quais resultaram esforços de adaptação entre espaços polarizadores e polarizados, que de resto sempre existiram, mas agora são mais evidentes porque proliferam em maior número e numa mais complexa teia de relações, tanto maior quanto maior a densidade da ocupação dos espaços em questão.

Em qualquer dos casos, por processos de imitação ou, se se pensar num quadro de competitividade, de emulação, os locais transformam-se num esforço de adaptação sucessiva em função de referenciais de sucesso, entendido este como a capacidade de fixar/atrair população e investimento, promovendo a qualidade de vida e o

desenvolvimento económico, dando lugar a impactes territoriais que traduzem esse esforço de sucessivas (re)adaptações. Deve registar-se, no entanto, no que respeita às intenções de intervenção, como revelou a consulta dos Planos Directores Municipais dos concelhos aqui observados, que se há alguma tendência para que alguns usos do solo se localizem em áreas dotadas de boas/melhoradas condições de acessibilidade, no essencial as opções apontam para a distribuição dos usos do solo pré-existentes. De facto, com excepção dos espaços com maior densidade de ocupação ou próximos (de que é exemplo Paredes), onde os nós dos IP's e IC's "motivam" a expansão do casario, nos restantes são os tipos de usos do solo anteriores (residência, comércio, agricultura ou, entre outras, indústria) ou, eventualmente as variantes às EN's tradicionais que orientam em grande parte o desenho do mapa dos usos de solo dos PDM's.

Mesmo sabendo que o território integra inércias para as quais um mesmo estímulo (neste caso as infra-estruturas rodoviárias) tem resultantes obviamente diferentes, como se procurou clarificar neste capítulo e nos anteriores, observa-se, por parte do órgãos do poder público, não só a perpetuação do desfasamento entre as intenções definidas nos objectivos das intervenções e a sua tradução territorial (o que será explicável também pela total falta de tradição no nosso país de avaliações ex-post das intervenções), como também parece que utilizam estes referenciais de sucesso enraizados nas populações locais para aumentar o desejo de ter mais e melhores vias rodoviárias. (Re)constituem-se assim discursos geradores de expectativas, fazendo propaganda sobre efeitos integrados de alteração do território, ou seja, continua a implementar-se uma política de infra-estruturas de transportes, que é concerteza estímulo à (re)adaptação mas que, porque nem sempre constitui o factor mais importante para cada local, pode ou não traduzir-se em benefício real e portanto em boa aplicação dos dinheiros públicos.