

NOTAS DE UMA VIAGEM DE ESTUDO AO NOROESTE DE PORTUGAL

A diversidade que os conjuntos espaciais do Noroeste apresentam possibilita que os conteúdos programáticos do ensino, estritamente teóricos, se confrontem com realidades distintas (Serra Minhot, Vale do Ave, área peri-urbana do Porto, etc), permitindo aos estudantes de geografia quer o contacto directo com a sua coerência interna, ao destacar os principais traços definidores, quer ainda as suas formas e modalidades de articulação.

Os textos que a seguir se reproduzem constituem parte do apoio elaborado para os estudantes do segundo ano, aquando de uma das saídas de campo (Biogeografia e Geografia Humana II). São, necessariamente, trabalhos de síntese que procuram a simplificação e que remetem para uma bibliografia sumária.

*Nicole Devy Vareta
Helder Marques*

A ÁREA PERIURBANA A SUL DO PORTO

I. ASPECTOS GERAIS

A partir dos anos 60, quando se vulgariza o transporte individual privado e o raio médio das deslocações residência-trabalho aumenta pela maior versatilidade dos transportes públicos rodoviários, assiste-se ao crescimento em extensão das grandes e médias cidades definindo-se uma área exterior à pericentral, que se configura como uma extensa franja com um crescimento aparentemente anárquico e desordenado.

Esta auréola periurbana é radicalmente diferente dos bairros suburbanos periféricos, apresenta-se com características menos urbanas e está ainda relativamente próxima dos traços que tradicionalmente definem os espaços rurais.

Caracteriza-se, sumariamente, pelo acentuado crescimento demográfico - resultado do saldo fisiológico e da atracção exercida sobre as áreas deprimidas -, pela manutenção de importantes espaços agrícolas e pela recepção do movimento centrífugo dos estabelecimentos industriais, que em parte se apoiam nas disponibilidades da mão-de-obra local, beneficiando ainda e simultaneamente do menor custo do solo - factor sobretudo importante para as largamente consumidoras de espaço - e da melhoria das condições de acessibilidade que as vias rápidas e auto-estradas periféricas têm possibilitado. Tem-se, por isso, assistido na cidade do Porto à redução da percentagem do emprego industrial e do VAB no conjunto dos concelhos da área metropolitana, como resultado da perda de importância dos ramos tradicionais (sobretudo têxtil e vestuário) e, de um modo geral, das industriais com menor capital fixo ou menos exigentes na qualificação da mão-de-obra. Crescem, ao invés, os serviços, registando-se uma acentuada terciarização nas áreas centrais e pericentrais, em parte em desfavor da residência.

É difícil destrinçar internamente a área periurbana dado que nela predomina uma acentuada promiscuidade funcional e residencial. Mas, apesar de não se distinguirem

nitidamente áreas segregadas, podem-se encontrar neste «puzzle» algumas características mais ou menos repetitivas que a distinguem das áreas puramente urbanas ou rurais:

1. HABITAÇÃO

1.1 Construção de habitação sob a forma de novas «cidades residenciais», com elevado COS, desinseridas do tecido pré-existente, normalmente com problemas de integração social. Trata-se de áreas indutoras de fortes movimentos de tráfego, vazias durante o dia, exaustas durante a noite.

1.2 Aproveitamento do padrão já existente - que se moldou sobre antigas aldeias rurais - ocupando os espaços livres junto às estradas ou velhos caminhos, predominando as residenciais de um ou dois pisos (em alguns casos com características semi-rurais) de famílias operárias ou de classe média.

Existe um certo equilíbrio entre espaços livres e construídos, minimizando-se o tempo e custo dos movimentos pendulares pela importância do emprego local em pequenas oficinas e unidades industriais. Predominam as relações de vizinhança sólidas ainda marcadas pelo interconhecimento e pela transparência do comportamento, reproduzindo laços de solidariedade local (em declínio) e uma certa animação cultural em resultado do fraco desenraizamento.

1.3. Residência de classe alta, permanente ou secundária, sobretudo na faixa litoral e nas áreas de melhor qualidade ambiental, constituindo pequenos alvéolos que induzem áreas com características semelhantes, segregando-se das construções que as «desfiguram», nomeadamente os clandestinos.

2. INDÚSTRIA

2.1. Indústrias que beneficiam da aglomeração e de economias de escala, articulando-se na segmentação do processo produtivo, ou ainda sectores tradicionais de mão-de-obra intensiva como as confecções e o calçado.

2.2 Indústrias que se inserem na divisão internacional do trabalho, com predomínio de capitais alemães e ingleses, normalmente com tecnologia importada, com fraco recurso à automação e com uma gestão já bastante longe do empirismo.

2.3. Manutenção dos sistemas informais de produção, do trabalho ao domicílio e de um elevado número de pequenas oficinas dispersas por entre a mancha construída.

3. COMÉRCIO E SERVIÇOS

3.1. Ausência quase total dos comércios e serviços de tipo raro.

3.2. Além dos comércios diários, dispersos um pouco por todo o lado (cafés, mercearias - onde ainda se pode ficar a dever e pagar no fim do mês e é ainda possível obter uma moratória no pagamento em caso de doença ou desemprego temporário -), surgem-nos nas áreas de maior prestígio (sobretudo sedes de freguesia) comércio e serviços de tipo ocasional predominando os artigos de menor qualidade e preço mais baixo (ex. sapatarias e vestuário).

4. AGRICULTURA

4.1. Grande importância da agricultura de complemento (abastecimento familiar) que a não dislocação da residência-trabalho permite em quintais com uma produção hortícola variada. São trabalhados pelos reformados ou ainda pelos mais jovens nos fins-de-semana, ao fim do dia, ou aproveitando as facilidades que o trabalho industrial por turnos concede.

4.2. As explorações de maior dimensão onde predominam os frescos, as flores, às vezes com recurso às estufas. Abastece-se não só os principais mercados do aglomera-

rado urbano do Porto, mas também os locais. O arrendamento tem neste caso bastante importância.

4.3. Explorações agrícolas capitalizadas, onde prevalece a conta-própria, utilizando mão-de-obra assalariada, optando-se por produtos mais rentáveis, a exemplo do kiwi. O dirigente tem normalmente uma formação e informação mais elevada e, não raras vezes, exerce outras actividades (técnicos superiores, advogados, etc).

4.4. Áreas residuais não agricultadas à espera da construção, situadas nas franjas dos principais núcleos e eixos já urbanizados. Nalguns casos recorre-se ao arrendamento gratuito, a título precário, temendo que a sua formalização possa ser impeditiva da mudança de afectação do solo.

II. A FAIXA LITORAL DE ESPINHO AO PORTO

Na primeira metade do séc. XIX, a faixa litoral entre Espinho e Porto resumia-se a pequenas aldeias piscatórias com um número reduzido de palheiros ou de casas de madeira. Um pouco mais para o interior encontravam-se alguns núcleos de características nitidamente rurais.

A Granja dos Ayres foi precursora da ocupação residencial de veraneio que se inicia no decorrer dos anos 60 do século passado e que virá, igualmente, a atingir outras praias a Norte (Miramar), já nos seus finais. A praia da Granja, de génese e feição aristocrática, que foi «governada» pela sua assembleia, mantém ainda alguns edifícios dessa época, embora já não seja propriamente a preciosidade e o encanto que Ramalho Ortigão elogiou.

Com o caminho de ferro, e sobretudo depois da construção dos novos atravessamentos do rio Douro, por finais do século XIX, assiste-se a um crescimento difuso dos núcleos populacionais, essencialmente orientados ao longo dos velhos caminhos rurais, e que, mais recentemente, a mobilidade associada aos transportes colectivos e individuais virá ainda a acentuar.

Se até aos anos 60 do nosso século as praias fixaram sobretudo vivendas unifamiliares de veraneio, a partir da construção da ponte da Arrábida começa a ser normal o estabelecimento de residenciais permanentes. É este um dos factores, embora não o único, que explica serem as freguesias litorais as que registam o maior crescimento populacional entre 1950 e 1981, em Vila Nova de Gaia, se exceptuarmos as freguesias centrais de forte acessibilidade em relação ao Porto (Mafamude e Sta. Marinha). Os fluxos gerados pelos movimentos pendulares tendem a intensificar-se, bastando referir que em 1981 residiam em Gaia e trabalhavam ou estudavam no Porto 24 645 pessoas.

Tipificando a evolução sofrida quanto à residência nesta faixa litoral nos últimos 20 anos pode, em síntese, apontar-se:

- novas residências unifamiliares nos alvéolos que mantêm uma certa qualidade, chegando o custo do solo a exceder os 10 000\$00 por m²;
- novos loteamentos com acentuada diminuição da área dos lotes, reduzindo-se ao mínimo o espaço verde privado. Destinam-se essencialmente à classe média possuidora de transporte individual privado e que é sensível à imagem da vivenda unifamiliar junto ao mar;
- colmatação dos espaços livres nas áreas de feição mais rural, situadas para nascente;
- construção clandestina, raramente sob a forma de pretensos loteamentos, preenchendo os miolos, invadindo áreas protegidas pelo seu valor paisagístico, ou parcelas agrícolas onde a construção não é permitida, sob a forma de residências modestas ou de vivendas já com certo aparato (ex.: Salgueiros).

As áreas situadas mais para nascente apresentam características um pouco distintas. O caminho de ferro atraiu algumas indústrias e armazéns (ex. cerâmica e armazéns vinícolas de Valadares), e, ao longo da estrada n. 109, vieram a situar-se outras que,

por necessitarem de grande espaço, preferiram os terrenos mais baratos da periferia do Porto. Algumas foram instaladas por finais do anos 60, aquando da abertura ao investimento estrangeiro. Por entre o tecido urbano integram-se ainda, quase imperceptivelmente, pequenas unidades industriais com predomínio do vestuário e da metalomecânica ligeira, lado a lado com residências e com comércios e serviços do tipo diário ou ocasional. Atente-se ao facto de Gaia ser dos concelhos limítrofes do Porto aquele que fixa maior percentagem de activos (69.6%), com particular incidência no sector secundário (79.9%). No terciário 55.5% residem e trabalham em Gaia, sendo naturalmente o Porto o principal destino dos que trabalham noutra concelho (38.3%).

A área agrícola tem vindo sucessivamente a reduzir-se na impossibilidade de a agricultura concorrer com outros usos do solo, quer se trate de residências ou de unidades industriais. Predomina a pequena agricultura, característica das áreas periurbanas, tendo 93% das explorações agrícolas do concelho de Gaia menos de 4 ha e sendo preponderantes as explorações autónomas (> 90%).

Face às solicitações do sector secundário e terciário a pluriactividade é um dos aspectos a sublinhar, tendo 44% dos produtores agrícolas individuais outra actividade remunerada fora da exploração, salientando-se a indústria com 15.8%. Para a larga maioria os rendimentos exteriores excedem os da exploração (80.1%) e apenas 6.2% não têm outra fonte de rendimento.

Helder Marques

BIBLIOGRAFIA

- ALLEGRO DE MAGALHÃES, Madalena - *A rede urbana da região Norte*, Porto, 1984.
- CASTRO, António - *A Granja de todos os tempos*, ed. CMCVNG, 1973.
- MARTINS, Luís-Mveu *Urbanos do Noroeste de Portugal*, INIC-ORTNOP, n.º 1, Porto, 1985. PEDROSA, António; et ai - *Caracterização geográfica do concelho de V. N. de Gaia*, n. 1-3, CMVNG, 1986. CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO — *Proposta do Plano*, G.P.U., Porto, 1986.