



A Produção do Território: Formas, Processos, Desígnios

Cidade e caminhos-de-ferro

Análise da evolução urbana em Albergaria-a-Velha

Bruno Dias Nunes Sousa^{1*}, Rita Ochoa^{2**}, Mafalda Teixeira de Sampaio^{3***}

1 bruno_sousa.92@botmail.com, 2 rita.ochoa@ubi.pt, 3 mgts@iscte-iul.pt

** UBI; ** CIES-IUL/UBI; *** CIES-IUL*

A implementação dos caminhos-de-ferro originou consideráveis transformações territoriais e fomentou o planeamento urbano. Independentemente do atual abandono das infraestruturas ferroviárias e dos problemas consequentes para as cidades, que vêm as áreas ocupadas por essas mesmas infraestruturas transformarem-se em vazios urbanos, aborda-se neste artigo a sua relação com a implantação e crescimento de tecido urbano. Parte-se da análise da implementação dos caminhos-de-ferro em Portugal, que ainda que tardia (segunda metade do séc. XIX), veio a constituir um fator determinante na transformação do território.

Mediante este enquadramento, é objetivo fundamental compreender as relações entre a implementação dos caminhos de ferro e o desenvolvimento urbano, a partir do caso da cidade de Albergaria-a-Velha e da sua relação com a Linha do Vale do Vouga. Para estudar esta questão, o artigo encontra-se organizado em três momentos principais. Primeiramente, é abordada a inclusão dos caminhos-de-ferro nas cidades em geral. Depois, num segundo momento, é estudada a implementação dos caminhos de ferro em Portugal. Por fim, o artigo incide no caso de Albergaria-a-Velha e na forma como a implementação dos caminhos de ferro se relaciona com o desenvolvimento urbano, neste território.

Introdução

Este artigo tem como objetivo fundamental compreender as relações entre a implementação dos caminhos de ferro e o desenvolvimento urbano, a partir do caso da cidade de Albergaria-a-Velha e da sua relação com a Linha do Vale do Vouga.

A metodologia adotada neste estudo resume-se nos seguintes pontos: 1) Recolha de documentação em arquivos históricos; 2) Análise de cartografia e dos projetos para a linha férrea e respetiva produção de desenhos analíticos da evolução da malha urbana de Albergaria-a-Velha; 3) Análise de plantas e produção de esquemas para o estudo da relação entre a linha férrea e o desenvolvimento urbano.

A visita aos arquivos históricos do IMT, do CIGeoE, da DGT e da Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha resultou na seleção de três cartas militares, datadas de 1949, 1977 e 1990, bem como de diversas imagens aéreas e fotografias históricas da cidade, e ainda na recolha dos projetos originais para a construção da linha férrea do Vale do Vouga, no troço dos limites urbanos da Cidade de Albergaria-a-Velha.

Nos desenhos analíticos referentes à evolução da malha urbana, são interpretados os seguintes períodos históricos: a) séc. XVII - primeiras referências à malha urbana, documento histórico do acervo privado; b) séc. XIX - correspondente à nomeação de Albergaria-a-Velha a sede de concelho; c) 1ª metade do séc. XX - implementação da linha férrea e abertura de novas ruas; d) atualidade (até 2018) - mudanças significativas na malha urbana, com a abertura da zona industrial, novos arruamentos e consequente bipolarização da cidade.

Nos esquemas de relação do desenvolvimento da malha urbana com a implementação da linha de caminho de ferro a partir da cartografia, são estudadas as seguintes datas: a) 1908 (data anterior à implementação da linha férrea); b) 1910 (data posterior à construção da linha férrea); c) 1950; d) 2018.

1 Cidade e caminhos-de-ferro

Em meados do séc. XVIII, as cidades liberais apresentavam uma malha urbana delimitada, em muitos casos, por muralhas (Benevolo 1984). Era corrente o uso dos transportes fluviais e marítimos, mas também de veículos de tração animal e animais de carga, que circulavam por estradas sinuosas de terra batida ou empedrada. O curto alcance dos transportes terrestres apenas permitia às cidades uma circulação à escala do peão (Alves 2015).

Com o aparecimento das primeiras linhas férreas, ainda no final do Séc. XVIII, nas cidades do norte da Europa, principalmente em Inglaterra, desenvolveram-se novas indústrias que cresceram nos seus centros. Cidades como Londres duplicaram a sua população em apenas uma geração. Também Manchester cresceu a um ritmo acelerado e em condições insalubres (Benevolo 1981).

A ferrovia e o crescimento industrial, associados à falta de condições de higiene e habitabilidade dentro das cidades, foram os principais impulsionadores da primeira quebra dos limites urbanos, o derrube das muralhas (Salgueiro 1992; Pelletier, Delfante, 1997).

Descrita por Mumford (1982, 544) como ‘propagação motorizada’, a larga expansão urbana que viria a mudar radicalmente o uso dos solos e a paisagem da época, deve a sua existência à implementação do transporte ferroviário de passageiros, “o fascinante novo meio de locomoção, acolhido como a definitiva garantia de intercâmbios cada vez mais rápidos e frequentes entre terras distantes” (Gravagnuolo 1998, 78).

O ano de 1830 fica marcado pela construção da primeira grande linha de caminho-de-ferro entre duas das maiores capitais industriais da época, Manchester e Birmingham. Posteriormente, tem início a grande rede de caminhos-de-ferro que se espalhou pelos grandes centros europeus e que suplantou todos os restantes meios de transporte, tornando-se num dos ícones da revolução industrial, “os agentes geradores da nova cidade eram a mina, a fábrica e a ferrovia” (Mumford 1982, 483).

Este novo meio de transporte teve também um impacto na estruturação de novos aglomerados habitacionais fora dos centros urbanos, os subúrbios. A sua configuração linear, capaz de alcançar uma vasta extensão de quilómetros, passava também a definir novos núcleos a cada nova estação implementada. As novas formações, que se organizavam ao redor de cada estação, tinham inicialmente uma extensão relativamente pequena, dado o facto de as deslocações se realizarem a pé ou de tração animal entre a estação e as habitações. O novo modelo de expansão territorial, permitido apenas pelo comboio, era assim de pequenas aglomerações, “com paragens de quatro ou de oito em oito quilómetros” (Mumford 1982, 544), distância comum entre as diferentes estações ao longo da linha, que passavam assim a funcionar, como portas das cidades.

Os caminhos-de-ferro traziam consigo novas possibilidades de mobilidade e habitabilidade, mas também de negócios, não só na indústria como também no sector imobiliário, o que significava valorização de terrenos (Mumford 1982). Em 1840, era cinco vezes mais caro expropriar em Inglaterra que na Alemanha e dez vezes mais caro que na América (Benevolo 1981). Isto viria a condicionar os desenhos dos novos caminhos-de-ferro e por consequência o próprio desenho do espaço público.

A inexistência de uma prática de urbanismo ou leis que visassem a ordem e regulação da imagem da cidade, beneficiava as construtoras das linhas, que se viam limitadas apenas pelas condições naturais dos terrenos, algo que viria a mudar já perto do final do Séc. XIX (Mumford 1982).

2 Os caminhos-de-ferro em Portugal

Apesar dos 30 anos de atraso relativamente a Inglaterra (primeiro país a construir caminhos-de-ferro), Portugal celebrou, em 28 de outubro de 1856, a primeira viagem de um comboio em solo nacional. Sinónimo de cultura e avanço tecnológico, este novo meio de transporte era o veículo para a modernização das mobilidades portuguesas. Com a garantia do transporte de grandes volumes, era bem acolhido não só pelas pessoas que procuravam uma maior mobilidade, mas também pelas

grandes indústrias que procuravam uma internacionalização, dando-se também início à expansão dos caminhos-de-ferro portugueses.

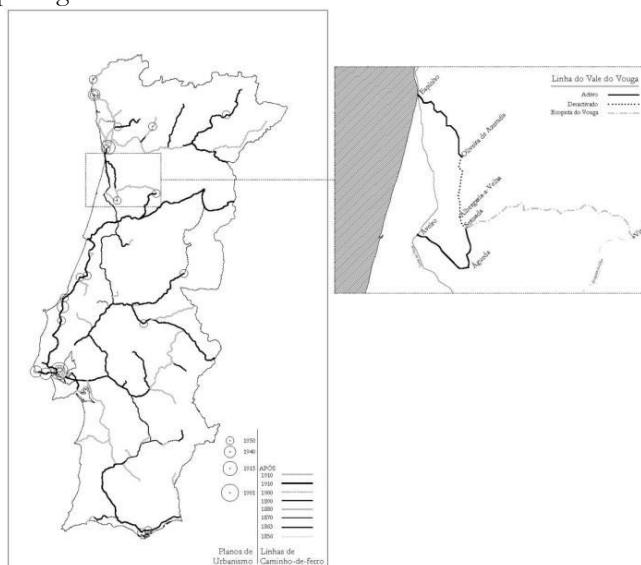


Fig. 1 - Esquema cronológico da relação entre a implantação dos caminhos-de-ferro e os planos de urbanismo que segundo Alves (2015), tiveram uma maior relação com os caminhos-de-ferro. Destaque sobre a linha Vale do Vouga. Fonte: (Sousa 2018).

Há muito tempo defendida pela intelligentsia portuguesa (Pinheiro 2008), a construção dos caminhos-de-ferro era vista como uma oportunidade de abrir as portas da Europa a um país que era então geograficamente desfavorecido. Inclusivamente o papel português nas redes internacionais podia ser diferente, dado que na Europa, as intenções de uma rede ferroviária que convergissem em Portugal e beneficiasse as ligações marítimas ao continente americano, eram vistas com agrado.

Aquando da construção dos caminhos-de-ferro portugueses, imperava igualmente uma ideologia de Iberismo como a solução para uma ligação entre a Europa e a Península Ibérica, a qual pretendia fomentar as boas relações peninsulares, o fim das barreiras nacionais e a união do mercado Ibérico. Em 1844, é publicado em Real Decreto a medida que estabelecia a bitola (distância entre carris) de 1.674 mm nos caminhos-de-ferro espanhóis. Esta decisão condenava os comboios espanhóis ao enclausuramento perante o resto da Europa que adotava a bitola de 1.435mm. Portugal, que iniciaria na década seguinte a construção das suas primeiras linhas (a linha do Leste e a linha do Sul) na métrica de bitola europeia, é obrigado a alterar ambas para a medida Espanhola, como consequência das boas relações dentro mercado Ibérico (Alves 2015).

Isolados da Europa, restava assim aos dois países estruturar uma rede de caminhos-de-ferro que diminuísse as fronteiras e as distâncias entre ambos. Para tal, assinam em 1866 um tratado de livre-trânsito de caminhos-de-ferro e no ano de 1868 é inaugurada a linha entre Lisboa e Madrid, a primeira, entre os dois países.

A topografia irregular, variada e difícil de vencer, juntamente com as diversas crises económicas que o país sofreu, contribuíram para a fragilidade da rede ferroviária nacional (Alves 2015). Para além dessas questões verificava-se uma lacuna grave ao nível das cartas topográficas disponíveis que eram pouco rigorosas.

Apesar de a implementação dos caminhos-de-ferro terem contribuído para ligar várias regiões de Portugal, alguns territórios permaneceram isolados (Pereira 2010). A construção tardia e pouco vasta dos caminhos-de-ferro portugueses¹, demonstra a inexperiência dos engenheiros portugueses existente à época. O primeiro plano nacional de conjunto da rede de caminhos-de-ferro, surge em 1877, quando já a extensão da rede ferroviária era superior a 1000km construídos. De facto, a principal intenção do plano era claramente ligar Lisboa ao Norte, ao Sul e a Espanha, negligenciando os restantes aglomerados (Silveira et al. 2011).

¹ Em 1911, apenas 51% da população tinha acesso aos caminhos-de-ferro (Silveira et al., 2011) (considera-se como área acessível aos caminhos-de-ferro todos os centros cívicos situados num raio de 5km).

3 Albergaria-a-Velha e a linha do Vale do Vouga

Enquadrada a sul pelo Rio Vouga e a oeste pelo Rio Caima, Albergaria-a-Velha assumiu uma posição estratégica aquando do uso dos transportes fluviais, posição estratégica esta que se mantém atualmente com os rápidos acessos viários a partir de qualquer ponto do país. Um dos marcos mais relevantes para o seu desenvolvimento urbano foi a implementação da linha férrea do Vale do Vouga no início do séc. XX, a qual cortava a cidade no seu centro e se encontra hoje devoluta no troço entre Oliveira de Azeméis e Sernada, formando neste, um ‘vazio gratuito’².

3.1 Estrutura de ocupação do território albergariense

Até ao séc. XVII, o aglomerado de Albergaria-a-Velha era morfologicamente constituído por um conjunto de ruas de acesso aos lugares vizinhos, configurando uma malha urbana dispersa de um espaço que não dispunha de um centro urbano definido. O facto de este aglomerado se ter desenvolvido em torno da estrada real, deu origem a que a maioria do comércio local se concentrasse neste eixo e o edificado se prolongasse ao longo do mesmo³.

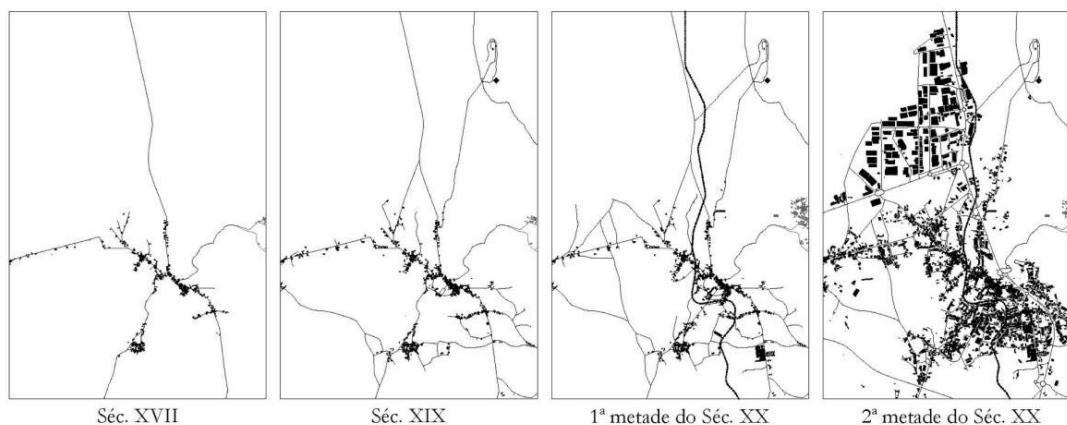


Fig. 2 - Evolução do Aglomerado urbano de Albergaria-a-Velha. Fonte: (Sousa 2018).

Através da análise da Fig. 2, é possível perceber que a estrutura ramificada do aglomerado assumia uma posição estratégica nas transações comerciais da época. Além da estrada real que unia Coimbra ao Porto através de Albergaria-a-Velha, passava também em Albergaria a estrada que unia Aveiro a Viseu (atual EN16). Esta via, detinha uma enorme importância à época, acolhendo desde 1692 a Igreja Paroquial, erguida por ordem do Rei D. Pedro II (Pinho 2001). Uma das primeiras vias surgida foi a rua Gonçalo Eriz, que na altura era a única via de ligação entre Albergaria-a-Velha e Assilhô⁴.

Durante o séc. XIX [Fig. 2] o aglomerado sofre algumas transformações, primeiro com a construção de uma capela na Senhora do Socorro em 1857 e respetiva via de acesso (Pinho 1944), depois com a construção de um centro urbano, projeto do “Tenente Brito Rebelo incorporando uma nova conceção urbanística que trouxe modernidade à vila e que ainda hoje constitui o centro urbano de Albergaria” (Pinho 2001, 40). Neste projeto foi erguido em 1897 o Edifício dos Paços do Município e através do centro formaram-se novas vias que unificaram o restante edificado.

Na primeira metade do séc. XX [Fig. 2], Albergaria volta a sofrer transformações territoriais, desta feita com a construção em 1910 da linha férrea do Vale do Vouga, um dos factos mais significativos na ocupação territorial do aglomerado. Na década de 30 surge uma das artérias mais importantes da cidade, a Avenida Bernardino Máximo de Albuquerque, que uniu os lugares de Albergaria-a-Velha e

² Termo utilizado por Choay 1998 para representar os vazios urbanos.

³ Este eixo é composto atualmente pelas ruas secundárias: Comendador Augusto Martins Pereira; Mártires da Liberdade; Santo António; Hospital, a antiga Rua Direita; Dr. Alexandre Albuquerque; 1º de Dezembro.

⁴ Albergaria-a-Velha tem a sua origem na carta do couto de Osselo (Assilhô), redigida em 1116 pela Rainha D. Teresa a Gonçalo Eriz, senhor das terras de Osselo, este é “o primeiro documento em que Portugal figura com o título de reino” (Herculano, 2007:224). No documento, a rainha cede as terras daquele “lugar à beira da estrada” a Eriz para que se possa ali erguer uma albergaria, capaz de acolher “pobres e passageiros”, dando guarida a todos os que por ali passavam nas suas deslocações entre o Norte e o Sul (Marques 2005,46).

Assilhó, que até aqui constituíam dois espaços fisicamente independentes. Apesar destas transformações territoriais e da instalação de indústria em Albergaria e lugares vizinhos, não é visível um acréscimo de edificação durante o período.

A maior transformação territorial do aglomerado dá-se na segunda metade do séc. XX [Fig. 2] com a construção da Variante de Albergaria-a-Velha (IC2), circundando-o a nascente. Esta nova realização permitiu o desvio da nacional para os limites do povoado, libertando o seu núcleo central do movimento originado pela circulação externa à cidade. Com a crescente dinâmica populacional da urbe, constroem-se novos equipamentos, como o mercado municipal em 1968 e durante a década de 70 as escolas preparatória e liceal (atualmente a escola secundária e a incubadora de empresas, construídas sobre o demolido bairro social do Napoleão). A partir destas, deu-se início ao processo de urbanização da zona sul e sudeste da cidade, formando um novo centro na praça Fernando Pessoa, configurando uma área atualmente designada como os “Novos Arruamentos”. No ano de 1983 é inaugurada a Zona Industrial a norte da cidade e conseqüente extensão da malha urbana até aos limites desta mesma zona.

3.2 A relação entre a implementação do caminho de ferro e o desenvolvimento urbano

“La interacción entre el medio urbano y el ferrocarril genera fricciones que, si bien tienen su origen en el inadecuado crecimiento urbano y en el desenfoque del planeamiento urbanístico, afectan tanto al funcionamiento urbano como al ferroviario.” (Santos y Ganges, 2007: 25)

Com a finalidade de perceber a influência da linha férrea no desenho da cidade, esta subsecção consiste na análise gráfica da cartografia em quatro momentos no desenvolvimento urbano de Albergaria-a-Velha: 1) 1908 (anterior à implementação da linha de caminho-de-ferro); 2) 1910 (posterior à construção da linha de caminho-de-ferro); 3) 1950; 4) 2018.

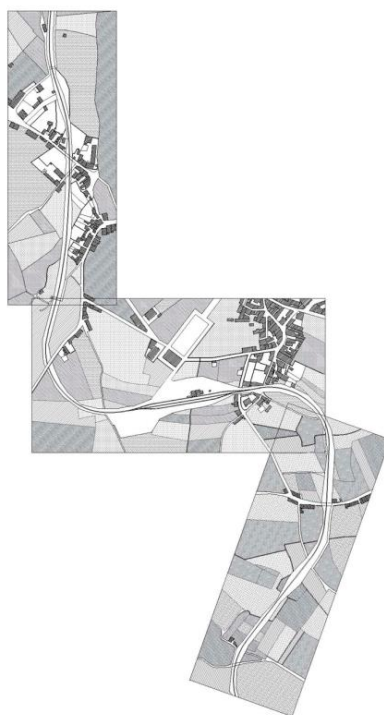


Fig. 3 – Estrutura urbana de Albergaria-a-Velha com a marcação da linha férrea em 1910. Fonte: (Sousa 2018).

Nesta análise, em cada um desses quatro momentos, são consideradas três secções relevantes da linha de caminho-de-ferro em Albergaria-a-Velha, dado o maior número de intersecções que apresentam entre a linha e o espaço público. No seu conjunto, estas três secções têm a disposição representada na Fig. 3.

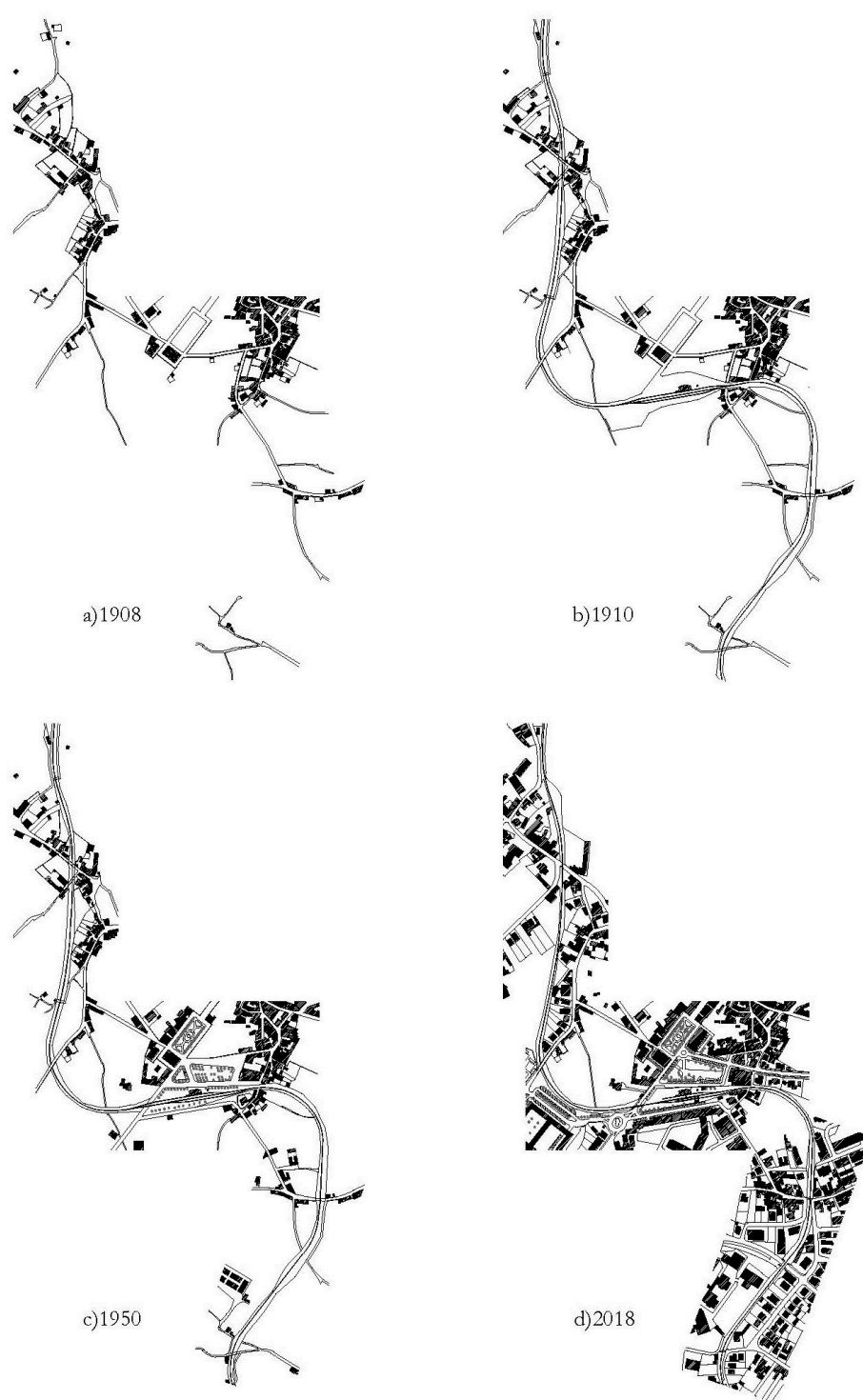


Fig. 4 - Estrutura urbana de Albergaria-a-Velha com a marcação da linha férrea em diferentes tempos.
Fonte: (Sousa 2018).

1908 - Anterior à implementação da linha de caminho-de-ferro

A partir da análise da Fig. 4a (1908), é possível constatar que no ano de 1908 a cidade⁵ apresentava uma malha bastante dispersa e um centro urbano pouco consolidado. A sua zona mais densa era composta pelos quarteirões consolidados da urbe, a este do edifício dos Paços do Município e

⁵ À época ainda vila, apenas foi elevada a cidade no ano de 2011

correspondendo ao espaço que se designa atualmente como zona histórica. Devido à agricultura de subsistência, grande parte do atual espaço urbano apresentava-se em solo rural de cultivo.

1910 – Após construção da linha de caminho-de-ferro

A Fig. 4b (1910) corresponde à estrutura urbana logo após a construção da linha férrea. É possível verificar o impacto que esta infraestrutura teve no crescimento urbano. Ainda assim e tendo em conta a topografia verificamos que a linha seguiu os terrenos menos acidentados, evitou as demolições do edificado⁶ e procurou uma proximidade ao centro urbano. A linha contorna a mancha urbana a sul. Dada a vasta área de terrenos agrícolas, a linha impõe o seu desenho por força de algumas expropriações (Ferreira, Vigário, 2010) e secciona um dos quarteirões consolidados da urbe. A estação é edificada a aproximadamente 70 m do edifício dos Paços do Município, construindo-se entre ambos, a rua da estação.

Na área em análise, a implantação da linha redirecionou e seccionou um total de onze vias, o que originou oito novos momentos de tensão (passagens de nível) na mobilidade urbana.

1950

A partir da análise da Fig. 4c (1950), é possível constatar que até esta altura Albergaria-a-Velha não verificou um crescimento muito acentuado. Do construído neste período, pode destacar-se o edifício cultural do cineteatro alba, o bairro social Napoleão e a consolidação parcial da envolvente da praça Ferreira Tavares no centro urbano.

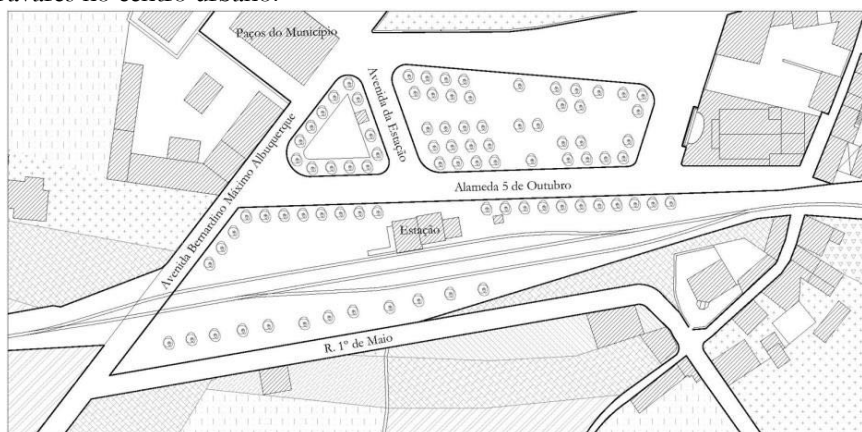


Fig. 5 – Configuração da área envolvente à estação no ano de 1950. Fonte: (Sousa 2018).

As maiores intervenções urbanísticas concentram-se no centro urbano e foram as seguintes: a reformulação da praça Ferreira Tavares; a formação da praça Oliveira Salazar; e a abertura de novas vias - a avenida Bernardino Máximo Albuquerque, a rua 1º de Maio e a Alameda 5 de Outubro. Estas intervenções urbanísticas produziram um grande impacto sobre o largo da estação, limitando-o e conferindo-lhe o atual desenho. Esta foi a primeira vez que um conjunto de transformações urbanísticas ocorreu no espaço físico da linha férrea [Fig. 5].

Das diversas intervenções urbanísticas na cidade, destaca-se aquela que surge em função do desenho urbano da linha férrea, a intervenção na nova avenida da estação que une o edifício dos paços do município ao edifício da estação.

O desenho urbano desta avenida vem dignificar a estação, aproximando o centro da cidade da sua porta de entrada. O facto desta avenida ser pequena (70 m) favoreceu uma relação maior entre as partes (frente da estação e praça do município) valorizando a estação.

Com a abertura da avenida Bernardino Máximo Albuquerque, surge também uma das passagens de nível com mais tráfego da cidade.

⁶ O preço das expropriações poderá ter sido um motivo pelo qual terão sido demolidos poucos edifícios.

2018

Face às anteriores leituras é notável uma grande transformação da cidade. A abertura de novas escolas e serviços na década de 70 incentivaram o surgimento de uma concentração urbana a sul e a sudeste do centro da cidade. Nesta zona, a malha urbana densificou-se e formou-se um novo núcleo, que agrega os novos serviços, o novo comércio e um maior número de fogos.

Uma observação direta da cartografia atual Fig. 4d (2018) mostra que a linha férrea corta e divide o aglomerado, funcionando como barreira. Todavia, a linha não impediu o desenvolvimento urbano e o edificado desenvolveu-se adossado à mesma. Não se verificam, no entanto, espaços públicos ao longo da mesma.

É também perceptível a formação e alargamentos de diversas vias, cujo desenho acompanha em muitos casos o da própria linha. Deste modo parte do tecido viário apresenta um paralelismo com a linha de caminho de ferro.

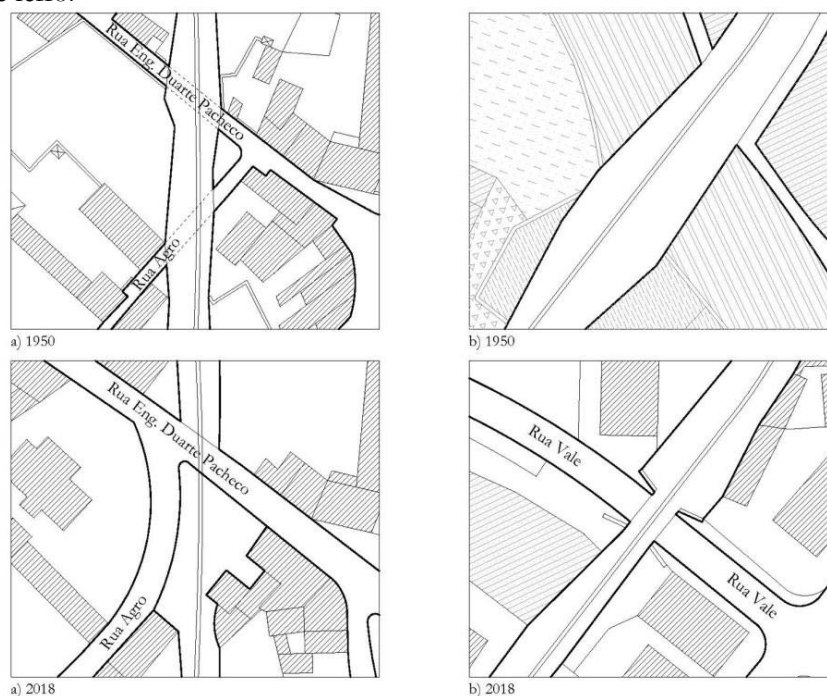


Fig. 6 – a) Relação entre a linha férrea e a rua Agro nos anos 1950 e 2018; b) Posição da linha férrea antes (1950) e depois (até 2018) da construção da rua Vale. Fonte: (Sousa 2018).

Existem situações particulares onde se percebe uma adaptação das vias à barreira física da linha férrea. Exemplos disso são a rua Agro e a rua Vale. No primeiro caso [Fig. 6a], a rua Agro forma um cruzamento ao intercalar a rua Eng. Duarte Pacheco. Com a construção da linha férrea, esta vai intersectar ambas, formando um pequeno largo entre os três eixos. Além deste elemento formam-se ainda duas passagens de nível com uma distância aproximada de 15m entre ambas e que permanecem até ao redesenho da rua Agro em meados do séc. XX, altura em que é desviada e passa a intercalar a rua Eng. Duarte Pacheco antes da linha. Com esta alteração, reduziram-se os momentos de tensão produzidos pela linha ao mesmo tempo que se formou um novo espaço público.

O segundo caso [Fig. 6b] parece resultar da necessidade de ligar a zona dos novos arruamentos à rua Comendador Augusto Martins Pereira. A rua Vale, surge assim, paralela às escolas e intersecta a linha férrea abaixo da sua linha de cota, formando no cruzamento entre ambas um novo viaduto. Com esta nova construção, a linha ficou relegada para uma cota superior à da cidade.

No centro urbano podemos observar que as vias formadas durante a primeira metade do século tiveram um papel importante na formação de novas vias e da expansão da mancha urbanizada. Os limites impostos por estas à linha permitiram que uma maior área envolvente ao largo da estação fosse polarizada.

Pelo desenho do espaço público podemos também perceber que a importância da estação foi diminuindo com o tempo, destruiu-se a avenida da estação, sendo atualmente, realizado o acesso a esta, através de uma rua secundária.

Também podemos perceber que a linha assume duas posições opostas no desenho urbano, é reguladora do espaço, mas produz um efeito barreira. Não só no condicionamento das vias que cruza, mas também nos limites que forma ao desenvolvimento da malha urbana. Contudo, esta não impede o crescimento urbano, como é visível na zona dos novos arruamentos, onde a malha urbana cresceu sobre os limites da linha, formando momentos de tensão entre ambas. Um desses momentos é visível entre as ruas Serpa Pinto e Patrício Teodoro Álvares Ferreira, um eixo rápido entre a central de transportes e o centro urbano que está segmentado por uma vala formada pela linha férrea.

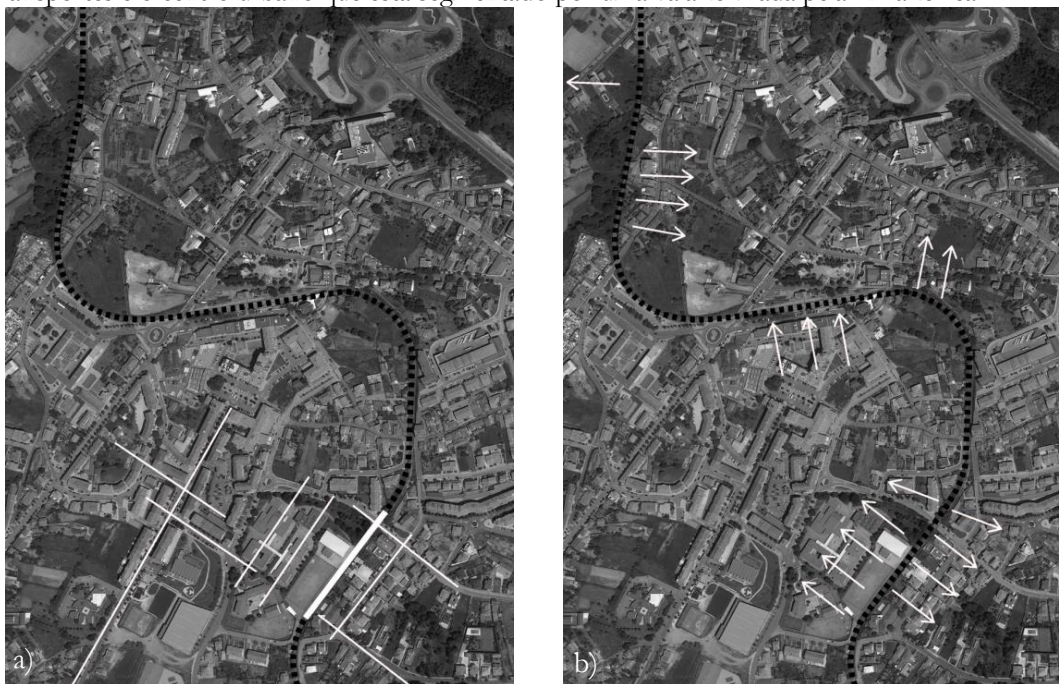


Fig. 7 – a) Esquema do alinhamento do edificado com a linha sobre fotografia aérea; b) Esquema da orientação do edificado com a linha sobre fotografia aérea. Fonte: (Sousa 2018).

A linha tem um papel importante na regulação da malha urbana, principalmente na zona dos novos arruamentos, onde a formação posterior da malha se alinhou pela linha férrea [Fig. 7a].

Numa observação geral às construções posteriores à linha [Fig. 7b] é também possível perceber que as que se encontram dispostas ao longo da linha, são construídas de costas voltadas para a mesma, enquanto que as construções ao redor da estação se orientam no sentido da mesma. A estação é um objecto de aproximação ao contrário da linha que produz um efeito de afastamento ou desconexão.

3.3 Um apontamento final: a utopia da Sernada Albergariense

Em 1908 é concebido um projeto para a linha férrea do Vale do Vouga [Fig. 8], que contemplava o entroncamento do ramal de Aveiro e conseqüente ligação a Viseu em Albergaria-a-Velha. Esta intenção acabou por não se materializar, devido aos preços excessivos exigidos pelos proprietários para as devidas expropriações, os quais, em alguns casos, atingia um valor de “seis vezes o seu valor real” (Tomás 2016, 52), o que obrigou à alteração da escolha do local para Sernada, onde os preços eram inferiores.

Segundo o projeto original, do Arquivo Histórico do IMT (caixa 365, processo 558) tal infraestrutura comportaria 12 linhas, sendo que a maioria dava acesso às oficinas de manutenção do material circundante, as quais ocupariam uma área aproximada de 2125m². De modo a acolher estas mesmas oficinas, o edifício da estação de 1^a classe e todas as linhas e elementos necessários ao seu correto funcionamento, ocupariam uma área de aproximadamente 22000m², área considerável quando comparada com os aproximados 6000m² ocupados atualmente.

Se por um lado esta poderia ter sido uma rampa socioeconómica, de sediação habitacional massiva e de desenvolvimento urbano extensivo ou de grande densidade, como são os casos do Entroncamento e do Pinhal Novo, por outro lado, este poderia ter sido um fator de descaracterização da malha urbana, não só pela área que ocuparia no centro urbano da cidade, como também pelas diversas vias que teria impedido de surgir e que são atualmente dos eixos mais movimentados da cidade. A área de implantação das oficinas estaria no espaço onde atualmente se encontra o mercado municipal.

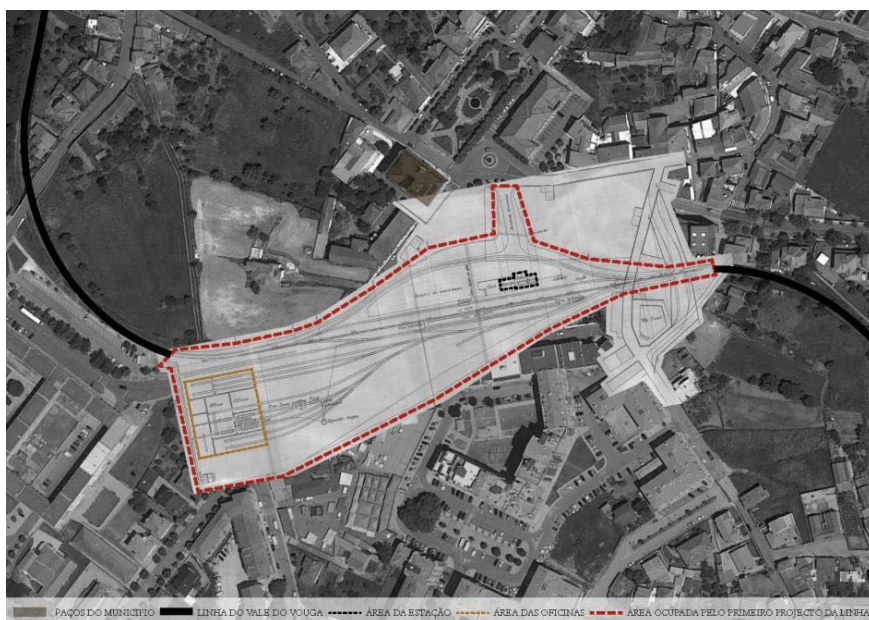


Fig. 8 - Sobreposição sobre fotografia aérea do 1º projeto para a Estação de Albergaria-a-Velha do IMT (caixa 365, processo 558). Fonte: (Sousa 2018).

A Avenida Bernardino Máximo de Albuquerque configura atualmente o eixo principal da cidade, a artéria que une os lugares de Albergaria-a-Velha e Assilhó, em tempos separados e que esta veio transformar num só núcleo urbano. É através desta e da rua José Nunes Alves que se processa o acesso para a zona dos novos arruamento a partir da década de 70 do século passado e onde se concentra a grande maioria dos serviços, comércio e densidade habitacional. É impossível afirmar quais os benefícios/prejuízos que implicaria tal infraestrutura, mas a imagem da cidade seria hoje completamente diferente.

Conclusão

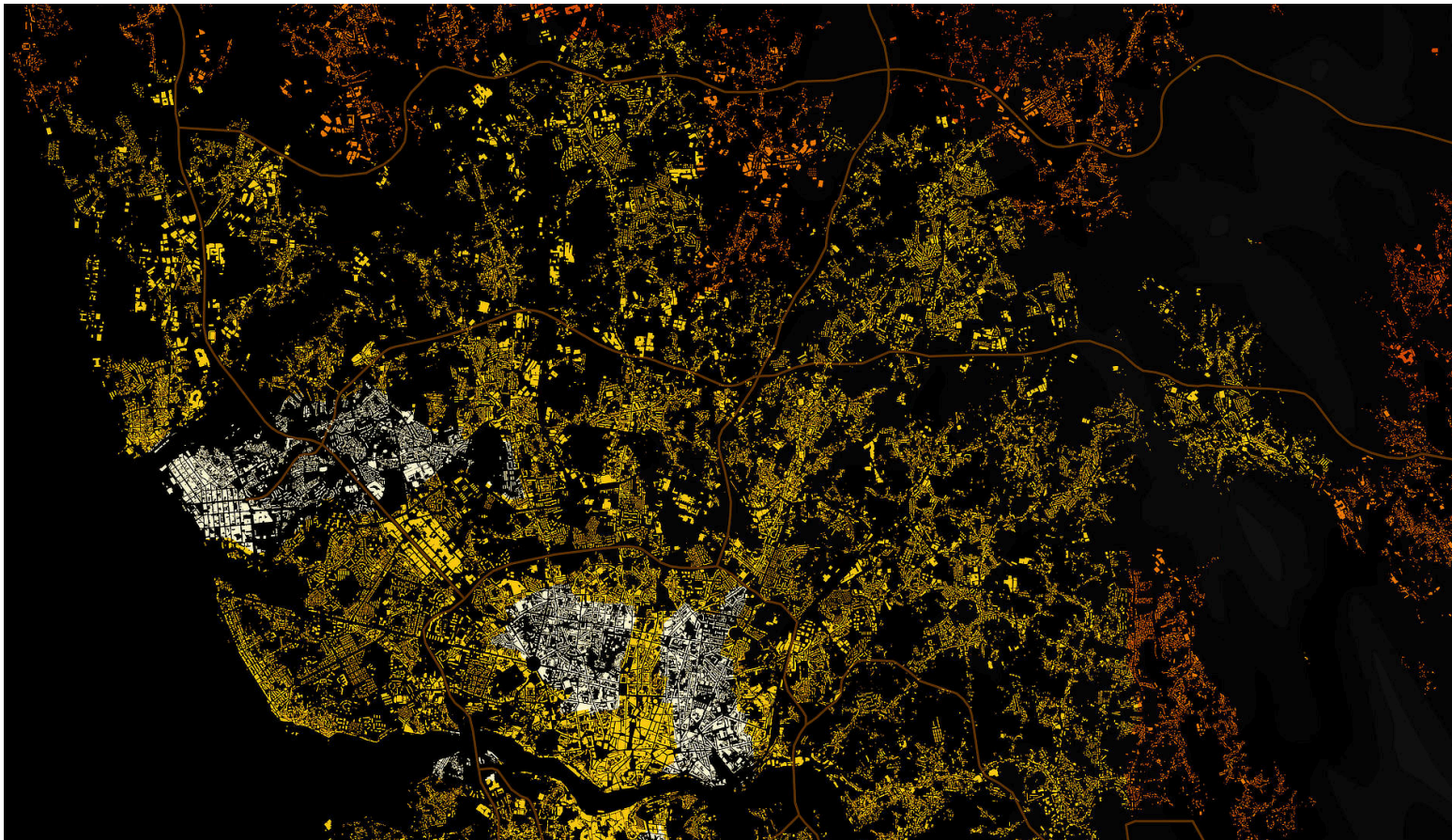
Ao longo deste artigo foi possível constatar que Albergaria-a-Velha sofreu o seu maior crescimento a partir da década de 70 do séc. XX, à semelhança do que ocorreu em diversos outros aglomerados, em muitas situações de forma abrupta e desregulada. Foi igualmente possível perceber, que inicialmente, a implementação da linha de caminho-de-ferro em Albergaria-a-Velha se deu de forma pouco invasiva no território, ocupando, na sua maioria, terrenos agrícolas. No entanto, na observação da sua estrutura urbana atual, a linha férrea apresenta-se como um elemento que secciona e divide a cidade. Mas ainda assim, ao longo do tempo, a linha foi responsável por diversos momentos nos quais a cidade se redesenhou e adaptou em sua função, através de novos edifícios que com ela se alinharam. De facto, a linha teve um papel importante na regulação da malha urbana, principalmente na zona dos novos arruamentos, onde o crescimento urbano se alinhou pela linha férrea. Desta forma, também a linha de caminho-de-ferro moldou e redefiniu o crescimento urbano em Albergaria-a-Velha, impondo-lhe, de certa forma, o seu ritmo urbano. Conclui-se então que, em Albergaria-a-Velha, a implementação do caminho-de-ferro produziu dois efeitos opostos no desenho urbano, um efeito barreira que divide e secciona o espaço urbano, mas também um elemento regulador desse mesmo espaço.

Referências bibliográficas

- Alves, R. M. V. (2015). *Arquitectura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência dos caminhos de ferro*. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Tese de Doutoramento.
- Benevolo, L. (1984). *A cidade e o arquitecto*. Lisboa: Edições 70.
- Benevolo, L. (1981). *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Editorial Presença.
- Choay, F. (1998). *O urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia*. São Paulo: Perspectiva.
- Ferreira, D. B., Vigário, R.M. (2010) *Albergaria-a-Velha 1910 – da Monarquia à República*. Aveiro: ADERAV.
- Gravagnuolo, B., Calatrava, J. (1998). *Historia del urbanismo en Europa, 1750-1960*. Madrid: Akal.
- Herculano, A. (2007). *História de Portugal: desde o começo da monarquia até o fim do Reinado de D. Afonso III*. Lisboa: Bertrand.
- Marques, M.A.F. (2005) *A carta de couto de Osseloia – 1117*. Paredes: Reviver-Editora.
- Mumford, L. (1982). *A cidade na história: Suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes.
- Pelletier, J. e Delfante, C. (1997). *Cidades e urbanismo no mundo*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Pereira, H. S. (2010). As Viagens Ferroviárias em Portugal (1845-1896). *CEM cultura e memória*, 1, 25-40. ISSN 2182-1097-01.
- Pinheiro, M. (2008). *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de estudos de história contemporânea portuguesa.
- Pinho, A. F. (1944). *Albergaria-a-Velha e o seu concelho*. Albergaria-a-Velha: Tipografia Vouga
- Pinho, A.H.A. (2001). *Albergaria-a-Velha- Oito séculos do passado ao futuro*. Paredes: Reviver-Editora
- Salgueiro, T. B. (1992). *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Afrontamento.
- Santos, G. L., & Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2007). *Urbanismo y ferrocarril: La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Silveira, L. E. da, Alves, D., Lima, N. M., Alcântara, A. e Puig-Farré, J. (2011). Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930. *Ler História*, 67, 7-37. ISSN 0870-6182.
- Sousa, B. (2018). *Regeneração do Centro Urbano de Albergaria-a-Velha. Intervenção na Estação dos Caminhos de Ferro*. Covilhã: Universidade da Beira Interior. Dissertação de Mestrado (aguardando defesa).
- Tomás, J. M. F. (2016). *O crescimento, o apogeu e o declínio de Sernada do Vouga: evolução de um aglomerado populacional em função da actividade ferroviária*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado.

PNUM

A PRODUÇÃO DO TERRITÓRIO
FORMAS, PROCESSOS, DESÍGNIOS



FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DO PORTO
Porto, 18 e 19 de julho de 2018

ORGANIZAÇÃO



APOIOS



EDIÇÃO

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto
Via Panorâmica S/N | 4150-564 Porto, Portugal.

EDIÇÃO DIGITAL

ISBN: 978-989-8527-21-9

CONGRESSO

COMISSÃO CIENTÍFICA

Vítor Oliveira, Universidade do Porto, Portugal
Stael de Alvarenga Pereira Costa, U. F. de Minas Gerais, Brasil
David Viana, Nottingham Trent University, Reino Unido
Eneida Mendonça, Universidade Federal do Espírito Santo, Brasil
Frederico de Holanda, Universidade de Brasília, Brasil
Jorge Correia, Universidade do Minho, Portugal
Karin Schwabe, Universidade Estadual de Maringá, Brasil
Teresa Marat-Mendes, Instituto Universitário de Lisboa, Portugal

Álvaro Domingues, Universidade do Porto, Portugal
Ana Silva Fernandes, Universidade do Porto, Portugal
Daniel Casas Valle, Universidade do Porto, Portugal
Elisabete Cidre, University College London, Reino Unido
Ivo Oliveira, Universidade do Minho, Portugal
Javier Monclús, Universidad de Zaragoza, Espanha
João Castro Ferreira, Universidade Fernando Pessoa, Portugal
Luís Pedro Silva, Universidade do Porto, Portugal
Madalena Pinto da Silva, Universidade do Porto, Portugal
Manuel Fernandes de Sá, Universidade do Porto, Portugal
Marta Labastida, Universidade do Minho, Portugal
Mariana Abrunhosa Pereira, Universidade do Porto, Portugal
Nuno Portas, Universidade do Porto, Portugal
Rodrigo Coelho, Universidade do Porto, Portugal
Rui Mealha, Universidade do Porto, Portugal
Sara Sucena, Universidade Fernando Pessoa, Portugal
Teresa Calix, Universidade do Porto, Portugal

COMISSÃO ORGANIZADORA

Ana Silva Fernandes
Bruno Moreira
Daniel Casas Valle
Mariana Abrunhosa Pereira
Nuno Travasso
Sara Sucena
Teresa Calix (coordenação)

LIVRO DE ACTAS

AUTORIA

MDT - Morfologias e Dinâmicas do Território
Grupo de Investigação do CEAU – Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

EQUIPA EDITORIAL

Teresa Calix (coordenação)
Ana Silva Fernandes
Sara Sucena
Nuno Travasso
Bruno Moreira

IMAGEM DA CAPA

Padrões Urbanos ©MDT

PRODUÇÃO E DESIGN

Bruno Moreira

WEBSITE

<https://pnum.arq.up.pt>

AUTORIA

MDT - Morfologias e Dinâmicas do Território
Grupo de Investigação do CEAU – Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

PRODUÇÃO E DESIGN

Bruno Moreira

Esta publicação não pode ser reproduzida, em todo ou em parte, sem a permissão escrita do editor.

Todos os conteúdos escritos e imagens dos artigos são da responsabilidade exclusiva dos respectivos autores.

ÍNDICE

I. FORMAS

- Da expansão à dispersão: as diferentes escalas da morfologia urbana: as particularidades da formação da cidade industrial brasileira.** 21
Luiz de Pinedo Quinto Junior, Luiza Naomi Iwakami
- Mutações Urbanas em Campinas: suas tipologias e padrões de implantação.** 33
Daniel Teixeira Turczyn, Evandro Ziggiatti Monteiro
- Formas da expansão urbana na cidade de Campinas no período 2009-2016.** 51
Barbutti, Márcio Rodrigo, Benfatti, Dênio Munia
- MORPHO Amazônia? Uma morfologia de áreas rurais.** 69
Giselle Fernandes de Pinho, Evandro Ziggiatti Monteiro, Silvia Mikami Pina
- Revitalizar o território do Alto Douro Vinhateiro - de Pocinho a Barca D'Alva.** 83
Inês Morgado Areia, Clara Pimenta do Vale, Mariana Abrunhosa Pereira
- A paisagem do Alto Côa.** 101
Maria Isabel Lopes de Mendonça
- O Território dos Arquitetos: o interesse dos arquitetos e urbanistas para com o rural e as pequenas cidades.** 112
Guilherme Silva Graciano, Beatriz Ribeiro Soares
- O Sistema Carbonífero do Douro. Para um recurso operativo.** 123
Daniela Alves Ribeiro
- Da forma do lugar ao desígnio do 'arruamento', da 'porta', da 'praça'. Princípio de inscrição na paisagem das colônias agrícolas da Junta de Colonização Interna.** 141
Filipa de Castro Guerreiro
- Formas urbanas contemporâneas. O caso das hortas urbanas nos municípios de Cascais e Lisboa.** 159
Ana Mélice, Teresa Marat-Mendes

Morfologia da Agricultura Urbana em Lisboa: Caso de Estudo de Chelas.	175
<u>Raquel Sousa</u>	
Formas e usos de dois espaços públicos do centro de Poços de Caldas, MG: um resgate histórico a partir da Sintaxe Espacial.	210
<u>Leandro Letti da Silva Araújo, Evandro Ziggiatti Monteiro, Rodrigo Argenton Freire</u>	
A Modelagem da Informação como Ferramenta de Análise da Qualidade do Espaço Público.	226
<u>Sílvia Filipe, José Almir Farias Filho, Daniel Cardoso, José N. Beirão</u>	
Configuração espacial, Copa do Mundo 2014, e valorização imobiliária no bairro de Lagoa Nova (Natal/Brasil).	240
<u>Rodrigo Costa do Nascimento, George Alexandre Ferreira Dantas, Edja Bezerra Faria Trigueiro</u>	
Uma leitura socioespacial da favela. Padrões urbanos orgânicos e configuração urbana.	258
<u>Vânia R. Teles Loureiro, Valério A. S. Medeiros, Maria Rosália Guerreiro</u>	
(IN)Dignidade Urbana. Conflitos e rupturas no contexto dos fragmentos introspectivos da cidade contemporânea.	271
<u>Nayra Carolina Segal da Rocha, Ana Paula Rabello Lyra, Raquel Corrêa Mesquita</u>	
Análise ambiental, social e urbana de um sistema complexo: Comunidade da Rocinha, Rio de Janeiro.	288
<u>ROSSI, Angela Maria Gabriella, BARBOSA, Gisele Silva, CORRÊA Roberto Machado, ESSER Bárbara Canuto, MACHADO Gabriela Wolguemuth, MORAIS, Bertrand Ulácia</u>	
Condomínios fechados e segregação urbana: efeitos da configuração e morfologia na qualidade da habitação social.	306
<u>LIMA, Márcia Azevedo de, LAY, Maria Cristina Dias</u>	
Nova forma, outros padrões de uso? Alteração da forma espacial e possíveis reflexos sobre modos de uso no caso do reassentamento da Favela do Maruim em Natal/RN/Brasil.	320
<u>Lucy Donegan, Flávia Monaliza Lopes, Rubenilson Brazão Teixeira, Edja Trigueiro</u>	
Um Olhar Sobre a Região Portuária e a Operação Urbana Porto Maravilha na Cidade do Rio de Janeiro: preexistências, transformações e desdobramentos.	339
<u>Júlio Cláudio da Gama Bentes</u>	
Diversidade de usos, forma construída e a apropriação do espaço. Uma análise local na cidade de Florianópolis-SC.	358
<u>Geruza Kretzer, Renato T. Saboya</u>	

Entre caminhos e barreiras em Itararé: estudo do território e da forma urbana.	375
<u>José Mário Daminello, Adriana Nascimento</u>	
A criação do quarteirão. Do registro arqueológico à simulação morfogenética.	390
<u>Vinicius M. Netto, João Meirelles, Fabiano Ribeiro, Caio Cacholas</u>	
Análise do adensamento urbano e da verticalização através de ferramentas SIG: o caso de Caxias do Sul-Brasil.	406
<u>Débora Gregoletto, Fábio Lúcio Zampieri</u>	
Modelagem da informação e métodos quantitativos a serviço da preservação da ambiência do patrimônio cultural edificado.	417
<u>Eugênio Moreira, Daniel Cardoso, José Nuno Beirão</u>	
Aplicação da metodologia do transecto para análise urbana: um estudo a partir do caso de Pinheirinho do Vale, Rio Grande do Sul, Brasil.	432
<u>Bruna Cristina Lermen, Alessandra Gobbi Santos, Pedro Couto Moreira, Zamara Ritter Balestrin, Danieli Faccin Bernardi</u>	
Verticalização e Segregação Socioespacial.	445
<u>Kananda Fernandes de Sousa Lima</u>	
Inserção Urbana dos Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida. Condomínio Serra do Mar, São José dos Pinhais/PR.	463
<u>Ariadne Stradiotto Frenzel, Edson Maia Villela Filho</u>	
Espaços livres de uso público para práticas sociais e potenciais. Um estudo sobre a Regional Grande Ibes, Vila Velha – ES.	478
<u>LYRA, Ana Paula Rabello, MOREIRA, Mariana Menini, RAMOS, Larissa Letícia Andara, RAMOS, Suzany Rangel</u>	
Nas trilhas do Cangaço: Ensaio sobre o território no Reino de Lampião.	492
<u>Maria Clara Costa, Maria Rita de Lima Assunção</u>	
(IN)Dignidade Urbana. Conflito e Omissão na materialização do lugar democrático.	505
<u>Raquel Corrêa Mesquita, Ana Paula Rabello Lyra, Camila Coelho Binotti, Larissa Letícia Andara Ramos, Nayra Carolina Segal da Rocha</u>	
Plano de Acção de Metodologia de Diagnóstico de Resiliência Urbana: O caso de estudo do Bairro de Vallcarca.	520
<u>Rafael de Balanzo Joue, Lígia Nunes</u>	

Uma leitura socioespacial da favela. Padrões urbanos orgânicos e configuração urbana.	530
<u>Vânia R. Teles Loureiro</u> , Valério A. S. Medeiros, Maria Rosália Guerreiro	
Organização hidráulica de aldeias no vale do Tamuxe, um pequeno rio e suas águas afluentes.	543
<u>Angeles Santos</u> , Henrique Seoane, Carlos Martínez-González	
Urbanidade Amazônica: A água em projetos urbanos na conformação da paisagem de Manaus – Amazonas, Brasil.	559
<u>HEIMBECKER</u> , <u>Vlândia Pinheiro Cantanhede</u> , <u>PONTES</u> , Taís Furtado	
A paisagem como plataforma investigativa-propositiva para territórios em transformação. Uma investigação multiescalar da cidade de Manaus, Amazonas, Brasil.	575
<u>PONTES</u> , <u>Taís Furtado</u> , <u>HEIMBECKER</u> , <u>Vlândia Pinheiro Cantanhede</u>	
Forma Urbana e Inundação: Estudo dos comportamentos dos padrões morfológicos.	589
<u>Renata Cavion</u>	
A influência do rio Cuiabá na formação e desenvolvimento urbano das cidades históricas mato-grossenses.	602
<u>Gisele Carignani</u> , Alexia Gabrielle Pinheiro Oliveira, Daniela Cássia Cardoso de Sousa, Nátali de Paula, Thais Lara Pinto de Arruda, Thais Rodrigues de Souza	
Paradigmas que regem as relações entre cidades e rios urbanos. O caso do Canal da Passagem – Vitória/ES/Brasil.	617
<u>Milton Esteves Junior</u> , Evelyn Machado dos Santos, Roberto Cabral Junior	
‘Vida entre edifícios’. Os impactos da arquitetura no Rio de Janeiro, Florianópolis e Porto Alegre.	629
<u>Vinicius M. Netto</u> , Julio Celso B. Vargas, Renato T. de Saboya	
A apropriação da coletividade pelo espaço privado e suas consequências no espaço público. Uma análise da Avenida Antonino Freire em Teresina – PI.	645
<u>Cláudio Valentim Rocha Leal</u> , Ísis Meireles Rodrigues, Lara Citó Lopes, Aracelly Moreira Magalhães	
As ruas de lazer na cidade de São Paulo: políticas públicas e apropriação.	660
<u>Helena Napoleon Degreas</u> , Ana Cecília Mattei de Arruda Campos	

Museu do Amanhã: um elo para a “ocupação democratizada” da região da Praça Mauá na área central da cidade do Rio de Janeiro – RJ.	673
<u>TEIXEIRA, Rafael Motta</u> , PILARES, Alvaro Mauricio, ALBUQUERQUE, Rafael Tavares de	
Impacto da verticalização e da transformação das interfaces térreas das edificações no uso e na percepção de segurança em cidade litorânea.	691
<u>Fabiana Bugs Antocheviz</u> , Caroline Arsego, Antônio Tarcísio Reis	
Condicionantes naturais e legais na constituição da forma urbana e dos espaços privados e coletivos de Natal.	705
<u>Ruth Maria da Costa Ataíde</u> , Amíria Bezerra Brasil, Francisco da Rocha Bezerra Junior, José Clewton do Nascimento	
Santo André, SP: o traçado em retícula do Bairro Jardim.	721
<u>Adilson Costa Macedo</u> , Amanda Chyoshi	
Mapeamento e quantificação das áreas verdes livres em Pau dos Ferros/RN/Brasil: Um estudo de caso.	741
<u>Trícia Caroline da Silva Santana</u>	
Percepção, Representação e Imaginación na Paisagem.	751
Jesús Conde-García	
Espaços Livres e a formação de Unidades de Paisagem na Universidade Federal do Paiuí – UFPI.	769
<u>Denise Rodrigues Santiago</u> , Camila Soares de Figueirêdo, Karenina Cardoso Matos, Wilza Gomes Reis Lopes	
Espaços verdes de equilíbrio ambiental. Estudo da Regional Grande Ibes, Vila Velha-ES, Brasil.	786
<u>Raquel Corrêa Mesquita</u> , Natália Brisa do Nascimento Santos, Larissa Letícia Andara Ramos, Luciana Aparecida de Jesus	
Influências do Turismo e da Legislação Urbana e Ambiental no Planejamento da Paisagem Litorânea.	802
<u>Mariana Barreto Mees</u> , Andréa Queiróz Rego	
Conforto ambiental urbano e análise microclimática a partir de diferentes configurações morfológicas urbanas.	814
<u>Barbosa, Gisele Silva</u> , Drach, Patricia R., Rossi, Angela M. Gabriella, Machado, Eduardo, Zamith, Victor, Geraldino, Guilherme	
Desafios à Sustentabilidade Ambiental: Uma análise sobre a transformação territorial na produção do espaço urbano de Maricá/RJ.	830
<u>Nogueira, Amanda da C. R. De M.</u> , Barbosa, Gisele Silva	

A constituição dos atuais padrões morfológicos do bairro Enseada do Suá, em Vitória, ES, Brasil.	848
<u>Lorenzo Gonçalves Valfré, Eneida Maria Souza Mendonça</u>	
Habitat Habitação: a reconstituição de um paradigma (Lisboa, 1950-1970).	864
<u>Maria Amélia Cabrita, Teresa Marat-Mendes</u>	
Tempo e espaço no Bairro Fonecas e Calçada: a experiência urbana de Raúl Hestnes Ferreira.	877
<u>Alexandra Saraiva</u>	
Elementos Morfológicos do Espaço Urbano. O bairro central de Macapá/AP.	889
Ana Maia Palheta, Ana Souza Freitas, Francisco Serdoura	
A construção do Bairro do Cirne (1882-1937). Clientelas, modelos e formas para habitar na cidade do Porto.	909
<u>Manuel Joaquim Moreira da Rocha, Nuno Ferreira</u>	
Elementos e Padrões, Espaços Privados e Coletivos.	928
<u>Wellington Jorge Cutrim Sousa, Andrea Cristina Soares Cordeiro Duailibe, Andrea Fonceca Silva, Lucia Oliveira Lindoso, Thayná Cantanhede Gusmão dos Santos</u>	
Processo de desenvolvimento urbano de uma cidade de porte médio a partir da leitura do seu plano urbano.	939
<u>Anicoli Romanini, Adriana Marques Rossetto, Karine dos Santos Luiz</u>	
Registros escritos no estudo da morfologia urbana: estudo de caso em Campinas, Brasil – 1815-1859.	957
<u>Rodolpho H. Corrêa, Silvia A. Mikami G. Pina, Evandro Z. Monteiro, Juliana Ramme</u>	
A planta “De Guimarães”: Uma representação da vila quinhentista.	973
<u>Inês Lourenço Graça, Maria Manuel Oliveira</u>	
Topologia e Tipologia. A Parcela Gótica.	983
<u>Jesús Conde-García</u>	
Corredor e subárea, elementos do tecido urbano.	998
<u>Adilson Costa Macedo, Adriana Inigo de Lima, Maria Isabel Imbronito</u>	
A forma do limite na Bahia da Corunha.	1014
<u>Xose Lois Martínez Suárez, Roberto Iglesias Rey</u>	

Compacidade na dispersão. A flexibilidade da forma urbana na Região Metropolitana de Campinas, Brasil.	1033
<i>Rodrigo Argenton Freire, Evandro Ziggatti Monteiro, Leandro Letti da Silva Araújo</i>	
Morfologias e Atividades Urbanas Dispersas na Microrregião do Médio Vale do Paraíba Fluminense, Rio de Janeiro, Brasil.	1047
<i>Júlio Cláudio da Gama Bentes</i>	
Novo Arrabalde aos pedaços. O quebra-cabeça das plantas de loteamento de Saturnino de Brito.	1068
<i>Flavia Ribeiro Botechia, Heraldo Ferreira Borges</i>	
Modelo de expansão urbana e repercussão de novas centralidades.	1084
<i>Gislaine Elizete Beloto, Mayara Henriques Coimbra</i>	
Ideias de núcleos comerciais e a forma urbana.	1101
<i>Samara Soares Braga, Renato Leão Rego</i>	
Habitar na Porosidade. O caso de estudo da Ericeira.	1113
<i>Francesca Dal Cin, João Henriques</i>	
Cidade e caminhos-de-ferro. Análise da evolução urbana em Albergaria-a-Velha.	1126
<i>Bruno Dias Nunes Sousa, Rita Ochoa, Mafalda Teixeira de Sampayo</i>	
Lisboa e a sua Área Metropolitana. Infraestruturas de Conexão.	1137
<i>Tiago Teixeira, Mafalda Sampayo</i>	
Mobilidade Ativa e a Satisfação com o bairro. Um estudo exploratório com moradores da Vila Planalto – Distrito Federal – Brasil.	1149
<i>Caroline Machado da Silva, Hartmut Günther, Ingrid Luiza Neto, Gabrielle Rocha Flores, Fernanda Machado da Silva</i>	
Projeto, planejamento e paisagem. Análise da urbanização pela paisagem noturna.	1160
<i>Andrea Queiroz Rego, Mariana Lima</i>	
Caminhos Paralelos. A Via Férrea como Suporte para o Planejamento.	1172
<i>Karla Cerqueira, Giovanna Scalfone, Izadora Oliveira, Virgínia Vasconcellos</i>	
<u>II. PROCESSOS</u>	
A rua como resistência: Desenho e agentes na construção do espaço público no bairro do Bexiga em São Paulo-SP.	1185
<i>Silvia A. Mikami G. Pina, Lucas Ariel Gomes, Camilla M. Sumi, Viviana Gonçalves</i>	

Lugares da colectividade. Apropriação do espaço urbano público.	1200
<u>Ana Lúcia Krodel Rech</u>	
Igreja Nossa Senhora de Fátima. Acessibilidade em Área do Patrimônio Arquitetônico de Brasília.	1215
<u>Adriano de Lima Silva, Maria Gabriela Jamal Prata Vasconcelos da Silva, João da Costa Pantoja, Viridiana Gabriel Gomes</u>	
Estudo da dinâmica da paisagem do Largo da Conceição à Praça Costa Pereira.	1233
<u>Michela Sagrillo Pegoretti, Eneida Maria Souza Mendonça</u>	
Arborização e conforto higrotérmico em praças.	1249
<u>Inés Gaggero Topolanski, Joyce Pereira Dominguez, Virginia M. N. de Vasconcelos</u>	
Espaço de todos ou de ninguém: Analisando reconfigurações espaciais do espaço coletivo de conjuntos habitacionais à luz de interpretações morfológicas.	1260
<u>Fabrcio Lira, Flávia Monaliza Lopes</u>	
O impacto da estrutura social da produção na morfologia urbana das intervenções nas Favelas no Rio de Janeiro.	1272
<u>Nuno André Patrício</u>	
Influências no processo de formação do tecido urbano dos bairros pericentrais de Maputo. O caso de Chamanculo C, Maxaquene A e Polana Caniço A.	1290
<u>Jéssica Lage</u>	
Ocupação da Ilha dos Valadares: dos escravos aos meandros urbanos espontâneos.	1307
<u>Edson Maia Villela Filho</u>	
Ocupação planejada no oeste do Paraná: Continuidades e rupturas.	1322
<u>Mariana Pizzo Diniz, Sirlei Maria Oldoni, Adson Cristiano Bozzi Ramatis Lima</u>	
Verticalizar e ver o mar. Identificando atores na construção do Altiplano ‘Nobre’.	1338
<u>Lucy Donegan, Thuany Guedes Medeiros, Marcele Trigueiro de Araújo Morais</u>	
Paisagem Urbana da Cidade de Macapá e os reflexos das alterações na Lei do Uso e Ocupação do Solo.	1356
<u>Ana Maria de Souza Freitas, Ana Corina Maia Palheta</u>	
Apropriação da herança francesa nos espaços islâmicos públicos: Estudo de caso da cidade de Ifrane, Marrocos.	1372
<u>Bianca Scaramal Madrona, Renata Cavion</u>	

As esplanadas ferroviárias das cidades da Alta Sorocabana como potencialidade para a constituição de espaços livres públicos e preservação da paisagem urbana.	1382
<u>Arlete Maria Francisco</u>	
Crono-desenvolvimento do quadrante noroeste da cidade de Évora (Portugal): a implantação de duas casas religiosas como fator potenciador de novo tecido urbano.	1398
<u>Maria Filomena Monteiro, Maria do Céu Tereno</u>	
Revitalização do Largo de Nossa Senhora da Luz: Um caminho para promover a vitalidade urbana e cultural na sede de Paço do Lumiar, Maranhão.	1490
<u>Duailibe, MSc Andrea C. S. C.; Santos, Lorena G.; Silva, Melissa A.; Santos, Rianny S. Dos; Goiabeira Filho, Walter G.; Sousa, Wellington J. C.</u>	
Reinterpretação da Renovação na Herança Cultural Urbana: O Caso de Setúbal.	1432
<u>Manuela Maria Justino Tomé</u>	
Prainha – Permanências , apagamentos e transformações da paisagem.	1446
<u>Cláudia Inez Resende Melo, Eneida Maria Souza Mendonça</u>	
Sistemas urbanos e transformação da cidade Porto. Sistema conventual, desamortização e renovação do espaço urbano.	1464
<u>Maria José Casanova</u>	
Períodos Morfológicos do Urbanismo Novo-Hispano.	1465
<u>Norma E. Rodrigo Cervantes</u>	
A Conservação da Paisagem e seus Parâmetros Urbanísticos.	1479
<u>Vanessa Maschio dos Reis, Roberto Montezuma Carneiro da Cunha e Talys Napoleão Medeiros</u>	
Recife: Limites e Possibilidades para a Implantação de Novos Parques Urbanos.	1497
<u>Vanessa Maschio dos Reis, Talys Napoleão Medeiros, Ana Raquel Santos de Meneses</u>	
Processo de Gestão de Parques Urbanos: Estudo de Caso em Porto Alegre, Brasil.	1515
<u>Luciana Inês Gomes Miron, Nathália Danezi, Cristiane Cassol Schvarstzhaupt</u>	
Do território planejado ao espaço do mercado. Os Corredores de Centralidade de Porto Alegre	1529
<u>William Mog, Livia Salomão Piccinini</u>	

O papel da forma urbana na disputa do novo ordenamento territorial da cidade São Paulo.	1544
<u>Joyce Reis Ferreira da Silva</u>	
Do Plano da Região aos Planos das Cidades: Os Conceitos Urbanísticos Utilizados nos Planos das Cidades Relocadas no Rio São Francisco.	1558
<u>Antonio Willamys Fernandes da Silva</u>	
A forma urbana nos territórios habitacionais em cidades de fronteira – o caso de Foz de Iguaçu, Paraná-Brasil.	1576
<u>Juliana Rammé, Silvia Mikami G. Pina</u>	
A cidadania na construção coletiva do território. Casos de Estudo: Portimão e Loulé.	1592
<u>Lucinda Oliveira Caetano, José Luís Crespo, Ana Rita Queirós, Luís Manata e Silva</u>	
Programa ponte. Uma abordagem sustentada à reabilitação das ilhas do Porto.	1606
<u>Aitor Varea Oro, Paulo Alexandre Monteiro Vieira</u>	
O que é uma interface? A perspetiva dos agentes locais, no desenho do Observatório BIP/ZIP.	1624
<u>Ana C. C. Farias, Alexandra Paio, Roberto Falanga</u>	
O papel funcional do arquiteto e urbanista pela recuperação sócio espacial de comunidades favelizadas no Brasil.	1638
<u>Mário Márcio Santos Queiroz, Flávia Batista da Mota, Mellyssa Ribeiro Ramos</u>	
Práticas Militantes em Urbanização de Favelas. Uma pesquisa a partir da ação de sujeitos – a Peabiru TCA.	1653
<u>Lara Isa Costa Ferreira, Karina Oliveira Leitão</u>	
Arquitetura Vernacular: Teixoso como caso de estudo.	1672
<u>Matos, Rúben</u>	
Cartas Municipais de Património. Do Inventário ao Instrumento de Gestão.	1684
<u>Tarrafa Silva, A., Cunha Ferreira, T</u>	
Intervir com Valor(es).	1698
<u>Vanessa Pires de Almeida, Adelino Gonçalves, Margarida Relvão Calmeiro</u>	

- O Plano Diretor Municipal como instrumentos de planeamento e preservação do Patrimônio Histórico. O caso da Cidade de Cáceres – MT.** 1713
Gisele Carignani, Thais Lara Pinto de Arruda
- Investigando códigos urbanos e urbanidade: Aspectos morfológicos das leis urbanísticas de Parnamirim e seus rebatimentos sobre padrões de urbanidade.** 1726
Fabício Lira
- Desenvolvimento e modernização das cidades do século XX. O contributo dos Cine-Teatros.** 1743
Ana Cláudia Cardoso Brás
- Da análise morfológica urbana e da percepção sintética. Uma Metodologia do “Pensamento Lógico ao Nível do Sensível” - Metodologia de suporte para a elaboração de planos em áreas históricas.** 1761
António Ricardo da Costa
- Património: um percurso pelas memórias do Teixeira.** 1781
Rúben Matos
- As Secções do Vale em Caldas do Moledo. A metamorfose do Lugar e do Tempo nas paisagens arquitectónicas do Douro.** 1791
Ana Filipa Dias, Carla Garrido de Oliveira, Teresa Calix
- ‘No meio do caminho...um casarão’** 1809
Thiago Oliveira Gonçalves Lima
- Metamorfoses urbanas e segregação de comunidades pesqueiras, em conjuntos urbanos tombados no litoral brasileiro.** 1826
Ramon Fortunato Gomes, Ricardo Batista Bitencourt, Rômulo José da Costa Ribeiro
- Casa Modernista em São Luís – Maranhão. A análise formal de duas residências no eixo de expansão urbana entre 1940 e 1970.** 1841
Bianca Tereza Lins Rabelo Barbosa, Grete Soares Pflueger
- Ressignificar lugares: regeneração urbana como processo de memória colectiva. O caso do Hub Criativo do Beato.** 1851
Ana Nevado

Fisionomia Urbana. Do ideal para o real, croquis urbanos e o reconhecimento dos jardins internos do Setor Sul, Goiânia-GO. 1861
Priscila Pires Corrêa Neves, Luiz Carlos de Laurentiz

Valorização da Paisagem em Tijucas, SC: Lugar, História e Cultura. Trabalho Final de Graduação (TFG) como visão de Conjunto. 1879
Andrea Luiza Kleis Pereira, Giselle Carvalho Leal, Bruna L. F. Rodrigues Fachin

Requalificação do Adro do Conjunto Franciscano de Olinda – Pernambuco – Brasil. 1894
Vania Cristina Silva Cavalcanti, Terezinha Monteiro

III. DESÍGNIOS

A geometria da cidade ideal, de Filarete a Villalpando. 1912
Eduardo Fernandes, João Cabeleira

Formas da cidade: Utopias e realidades. 1927
Luiz Fernando da Silva Mello

Da Cidade-Presépio à cidade-ilha ficcional. A imagem simbólica (in)visível de Vitória (Espírito Santo-Brasil). 1945
Milton Esteves Junior, Linda Kogure

A evolução e persistência de um desígnio. O ‘Plano Parcial do Campo Alegre’, 1952-66. 1958
Sílvia Cristina Teixeira Ramos

PP4 e Vila Expo’98. 20 anos de uma ideia de desenho urbano. 1970
Pedro Luz Pinto

Arquitetura, infra-estrutura, paisagem: construir a urbanidade na ‘cidade sem forma’. 1986
Rodrigo Coelho

Modernização de ontem, vitória de hoje. Uso comercial na Avenida Jerônimo Monteiro em Vitória/ES – Brasil. 2000
Viviane Lima Pimentel, Brenda Aurora Pires Moura, Flavia Santos Sanz, Samira Medeiros Littig

Escala territorial e forma urbana. A participação das estruturas naturais. 2018
Gislaine Elizete Beloto, Rafael Rossetto Ribeiro

Forma urbana e Mobilidade: Transporte Ativo na Cidade Formal e Informal. 2029
Sabrina da Rosa Machry, Júlio Celso Borello Vargas, Bibiana Valiente Umann Borda , Lourenço Marques Valentini

- Interação social e morfologia urbana: caminhabilidade no Centro de Vitória (ES).** 2047
Carvalho, Rodrigo de, Campos, Martha Machado
- O estudo do 'Território' e da 'Morfologia Urbana' no Laboratório Nacional de Engenharia Civil (1962-1974).** 2063
Patrícia Bento d'Almeida, Teresa Marat-Mendes
- Apr(e)nder (com) a cidade colonial brasileira: experiências de atividades de ensino no Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFRN.** 2075
José Clewton do Nascimento
- Território em conflito: ruralidades urbanas na cidade.** 2095
Carolina Ferreira da Fonseca, Pedro Dultra Britto
- O desenho enquanto desígnio. Pensamento gráfico: configurações reais e imaginárias.** 2105
José Manuel Barbosa
- Transformando mosaicos urbanos através do Território Educativo. Uma prática pedagógica no ensino da arquitetura e urbanismo.** 2123
Flávia Lima, Alain Flandes, Giselle Arteiro
- Diálogos formados e em formação acadêmica na visão de Inserção Projetual para a Habitação de Interesse Social.** 2141
Mário Mário Santos Queiroz, Mariana Gomes Guedes, Silvio Parodi de Souza
- Ações de formação e reflexão sobre favelas. A atuação do coletivo LabLaje no contexto brasileiro.** 2157
Lara Isa Costa Ferreira; Paula Custódio de Oliveira; Felipe Moreira; Victor Iacovini; Vitor Coelho Nísida; Rodrigo Faria; Henrique Frota
- Território do Bem. Resposta comunitarista e alternativa urbanística à segregação socioespacial.** 2172
Enrico Corvi, Milton Esteves Junior, Michelangelo Russo
- Territórios colaborativos: cocriação da cidade e a mudança de paradigma na academia.** 2184
Ligia Nunes, Carla Portal, Alexandra Paio
- Nelson Ferreira dos Santos: métodos e procedimentos de trabalho na contemporaneidade de sua obra** 2197
Maria de Lourdes Pinto Machado Costa, Maria Lais Pereira da Silva

- A assistência técnica e a institucionalização da autoconstrução no Brasil.** 2207
Nathálya Louise Macêdo Leal, Liza Maria Souza de Andrade
- Urbanizar a Teoria, Teorizar o Urbano. A investigação probabilística do Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco.** 2221
Bruno Gil
- As observações filo-morfológicas de Fernando Távora.** 2236
François Dufaux
- Bases Conceituais da Morfologia Urbana.** 2249
Camila de Queiroz Pimentel Lopes
- O paradigma da preservação cultural brasileira e sua interface com as escolas inglesa e italiana de Morfologia Urbana.** 2262
Stael de Alvarenga Pereira Costa, Maria Manoela Gimmler Netto, Priscila Schiavo Gomes da Costa; Débora Blanda Ferreira Aires Salomão
- Liminaridade. Uma Mediação sobre Percursos Intersticiais Urbanos.** 2274
Saraa Al Shrbaji, João Rosmaninho
- A negação das cidades moderna e pós-moderna. Uma análise da visão distópica do videogame Horizon Zero Dawn.** 2293
Cláudio Valentim Rocha Leal