



Industrialização, Desindustrialização e Terciarização: uma análise evolutiva do policentrismo do eixo urbano Boavista-Aeroporto no contexto regional do Porto

José Pedro Tenreiro^{ID}

CITAD — Centro de Investigação em Território, Arquitetura e Design da Universidade Lusíada /
Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto, Porto, Portugal.
E-mail: jpgtenreiro@gmail.com

Submetido em 06 de junho de 2025. Aceito em 30 de setembro de 2025.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v13i2.488>

Resumo. Este estudo aborda as transformações funcionais e urbanísticas ocorridas ao longo do eixo Boavista-Aeroporto, na cidade do Porto, durante o período de 1950 a 2025. Este eixo é caracterizado por um processo de industrialização e de desindustrialização e de terciarização. O objetivo principal da pesquisa é demonstrar como as infraestruturas criadas para a indústria pesada possibilitaram a evolução funcional do território, culminando na predominância de atividades terciárias e na reconfiguração urbana. Metodologicamente, a pesquisa recorre a um levantamento cronológico através de uma análise bibliográfica, documental e cartográfica, além de um trabalho de campo para identificação das estruturas de carga urbana relevantes e das suas mudanças funcionais e espaciais ao longo do tempo. O uso de técnicas gráficas de sistematização e análise comparativa estabelece-se como método-chave para identificar padrões e inter-relações entre os territórios ocupados por zonas industriais, habitacionais e terciárias das suas diferentes formas ao longo do tempo. A sistematização das alterações urbanas permite correlacionar estas mudanças relativamente às dinâmicas de mobilidade e transportes, à expansão metropolitana e ao planeamento urbano. Pretende-se verificar que a infraestrutura herdada da industrialização se estabelece como base fundamental para o crescimento do espaço dedicado ao setor terciário.

Palavras-chave. industrialização, desindustrialização, terciarização, dinâmicas territoriais, policentrismo.

Introdução

O desenvolvimento urbano da Área Metropolitana do Porto tem sido historicamente condicionado pela articulação entre infraestruturas de transporte, processos produtivos e transformações socioeconómicas. Um dos exemplos de maior destaque deste processo de desenvolvimento é o eixo urbano Boavista-Aeroporto, com as suas ramificações, cuja evolução ao longo do tempo ilustra como medidas político-económicas promoveram processos de industrialização, desindustrialização e terciarização, com impacto na morfologia do território.

Este eixo, estruturado sobretudo em torno da ligação rodoviária entre a rotunda da Boavista e o Aeroporto Dr. Francisco Sá Carneiro, atravessa espaços urbanos e periurbanos de grande complexidade. Apesar de ter sido concebido inicialmente como um eixo predominantemente industrial, este corredor testemunha, especialmente a partir das duas últimas décadas do século XX, a progressiva reconversão das suas áreas fabris em zonas terciárias, materializando uma nova estrutura urbana de base policêntrica.

Definição territorial do eixo Boavista-Aeroporto

O eixo urbano-territorial entre a rotunda da Boavista e o aeroporto pode ser entendido a partir do corredor definido pelas Rua 5 de Outubro, Avenida Sidónio Pais, Avenida AEP, Via Rápida e Estrada Nacional 107, ou seja, atravessando a Estrada da Circunvalação e articulando-se com o Porto de Leixões. Complementarmente a este eixo, podem ser consideradas algumas ramificações e condicionantes territoriais que permitem uma leitura mais complexa da sua evolução.

Tendo em conta que a rotunda da Boavista emerge enquanto centro terciário após a abertura da Ponte da Arrábida, o corredor viário que a atravessa apresenta-se como extensão do eixo Boavista-Aeroporto desde o nó de Francos até à zona de Coimbrões/Barrosa em Vila Nova de Gaia. Neste sentido, verifica-se um tendencial desenvolvimento urbano para o ocidente dos processos de industrialização, desindustrialização e terciarização do eixo Boavista-Aeroporto. O corredor Francos-Coimbrões/Barrosa articula-se com a rotunda da Boavista através da Rua Gonçalo Sampaio, da Avenida da Boavista e do eixo Avenida Sidónio Pais-Rua 5 de Outubro, artérias que estabelecem a ligação aos nós rodoviários do Campo Alegre, da Boavista e de Francos, respetivamente. Define-se, assim, uma zona de ocupação privilegiada no planalto entre a rotunda e esta autoestrada e, em Vila Nova de Gaia, na zona ocidental da margem sul do Douro (Candal, Coimbrões, Devesas, Canidelo).

Adicionalmente, podemos identificar outros eixos viários complementares, como aquele definido pelas ruas do Campo Alegre e Diogo Botelho, equacionado na sua forma presente no Plano Director da Cidade do Porto de 1962, o qual se previa fazer parte de um eixo mais longo, jamais completo na sua totalidade, que visava unir o Porto a Leixões. Este eixo fará parte da estrutura viária fundamental do território que, na década de 80, será considerado o núcleo fundamental da zona terciária da Boavista, com vértices na rotunda da Boavista, no Palácio de Cristal e na Fonte da Moura (no entroncamento da Avenida Dr. Antunes Guimarães com a Avenida da Boavista).

Numa observação mais abrangente, podem-se considerar outros corredores complementares, como a Estrada da Circunvalação, a Via Norte, a Via de Cintura Interna (VCI), o prolongamento da autoestrada A4 e a Via Rápida Interior (VRI).

Do cruzamento destes dados, é possível verificar que, a nível orológico, o troço inicial do eixo Boavista-Aeroporto, designadamente entre a Boavista e o Porto de Leixões, situa-se entre a cota 50 e a cota 100, atravessando uma zona de planalto, o mesmo sucedendo no eixo a sul do Rio Douro, atravessado pela autoestrada, tendo efeitos para ocidente até cerca de um quilómetro da costa marítima (Figura 1).

A maioria dos reflexos do processo de industrialização, desindustrialização e terciarização do eixo Boavista-Aeroporto e do seu eixo complementar Francos-Coimbrões/Barrosa têm efeito sobretudo à distância sensivelmente de um quilómetro, para ambos os lados, deste eixo.

Uma leitura cronológica

A nível cronológico, considerando o período 1950-2025, correspondente ao intervalo de 75 anos, podendo-se observar o processo de industrialização e terciarização do eixo urbano Boavista-Aeroporto em quatro momentos específicos, separados de 25 anos entre si, designadamente 1950, 1975, 2000 e 2025.

1950

Em 1950 não se encontram ainda abertas as ligações rodoviárias de maior destaque a norte do Porto (Figura 2), como a Via Rápida (Estrada Nacional 107), a Via Norte e ainda a autoestrada A1, com a Ponte da Arrábida. Apenas a atual Avenida AEP se encontra, então, realizada. Deste modo, é possível obter um retrato territorial anterior ao processo da infraestruturação rodoviária para melhoria dos acessos ao Porto de Leixões e ao Aeroporto, bem como o subsequente processo de industrialização e de terciarização deste território.

Nesta ocasião, o território atravessado pelo atual eixo Boavista-Aeroporto e suas ramificações ainda se encontra pouco urbanizado, sendo predominantemente rural ou florestal. Dentro do Porto apenas encontramos zonas urbanizadas de destaque,

algumas das quais participam fortemente da emergência da Avenida da Boavista enquanto eixo privilegiado de desenvolvimento residencial da cidade. Neste contexto, destaca-se a recente urbanização com moradias de um território entre o Campo Alegre e a Avenida da Boavista, bem como das frentes urbanas decorrentes da abertura da Avenida Marechal

Gomes da Costa, ambas realizadas ainda na década de 1930, mas cuja edificação decorrerá sensivelmente até 1950. A par destes dois núcleos residenciais, verifica-se a edificação de alguns conjuntos habitacionais de promoção pública, os quais vêm contribuir para a ocupação deste território.

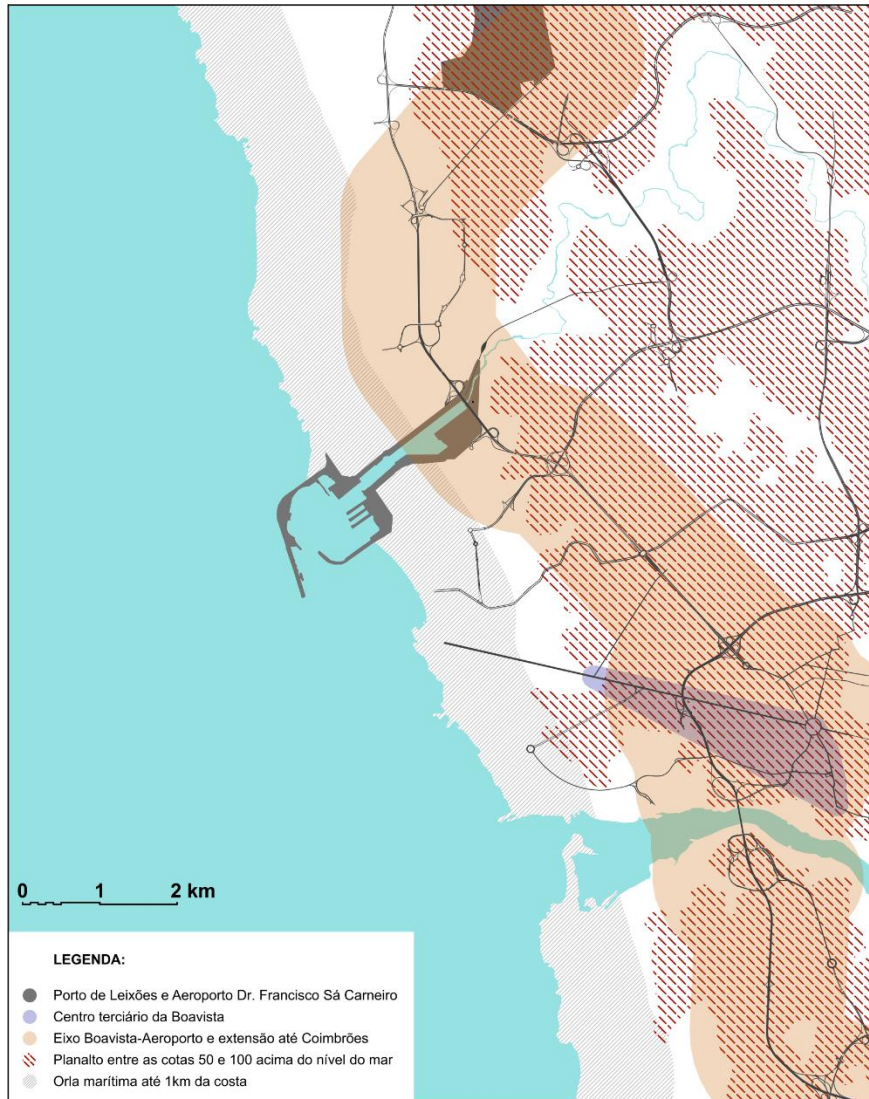


Figura 1. Implantação territorial do eixo Boavista-Aeroporto (fonte: elaborada pelo autor)

Para além do panorama residencial, neste território encontram-se estruturas como a Casa de Saúde de Boavista e a Maternidade de Júlio Dinis, a nível hospitalar, além de várias estruturas desportivas de pequena e média dimensão, de entre as quais se destaca o estádio do Bessa.

São, porém, as unidades industriais aqui existentes que assumem maior relevo no contexto do futuro desenvolvimento do eixo Boavista-Aeroporto, quase todas elas

localizadas dentro dos limites municipais do Porto ou na sua proximidade. Em torno da Rua Júlio Dinis destacam-se as fábricas Ferreirinha e da Companhia União Fabril do Porto (CUFP). No eixo da Avenida da Boavista encontram-se as fábricas William Graham e Companhia, Fibra Comercial Lusitana (FERCOPOR) e Aviz. Em Vila Nova de Gaia, as unidades industriais tendem a localizar-se ora nas proximidades do Douro, ora à margem da Linha do Norte, ora ainda nas vias que articulam ambos estes locais.

Destacam-se, aí, as fábricas da Electrocerâmica do Candal, da Estamparia de Lavadores, ou ainda as instalações da Sociedade Nacional de Armadores do Bacalhau, junto à praia de Lavadores. No

território a norte da Estrada da Circunvalação, a principal unidade industrial é a da Empresa Fabril do Norte (EFANOR), na Senhora da Hora, seguida das recém-construídas fábricas da EFACEC e da Lionesa em Leça do Balio, nas proximidades da futura Via Norte.

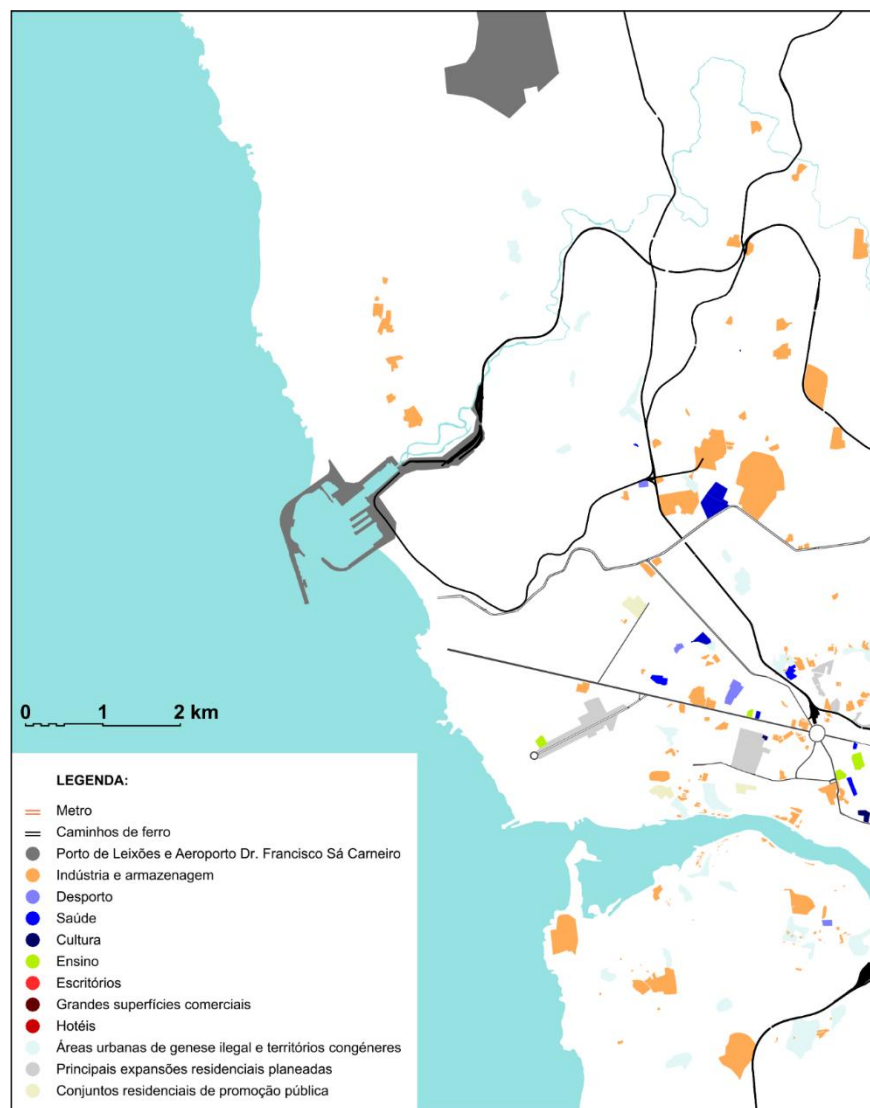


Figura 2. Eixo Boavista-Aeroporto em 1950 (fonte: elaborada pelo autor)

A nível infraestrutural, o aeroporto, inaugurado em 1945, constitui ainda uma estrutura recente, sucedendo em poucos anos à abertura da primeira doca do Porto de Leixões, em 1940. A rede ferroviária fora completada pouco antes com a ligação em via de bitola ibérica de Leixões a Contumil e Ermesinde em 1938, oferecendo uma alternativa ao oitocentista ramal de bitola métrica que unia a estrutura portuária à Senhora da Hora e à pedreira de São Gens. Este ramal encontra-se articulado com as linhas da Póvoa e de Guimarães, sendo o troço

desta última entre a Senhora da Hora e a Trofa fora inaugurado em 1924. Ambas estas linhas estabelecem uma ligação à Boavista e, desde 1938, até à Trindade. Prevendo-se já a construção da Ponte da Arrábida, verifica-se uma melhoria das articulações viárias da rotunda da Boavista com o Campo Alegre e o Palácio de Cristal.

1975

O período revolucionário após 1974 corresponde a um momento de mudança nas políticas urbanas e territoriais que incidem

sobre o território da região metropolitana do Porto. Neste contexto, o retrato do território nesta ocasião permite compreender como é que a primeira geração de infraestruturas

rodoviárias de grande capacidade tem impacto neste eixo e permite, de facto, introduzir uma alteração substancial no território que atravessam (Figura 3).

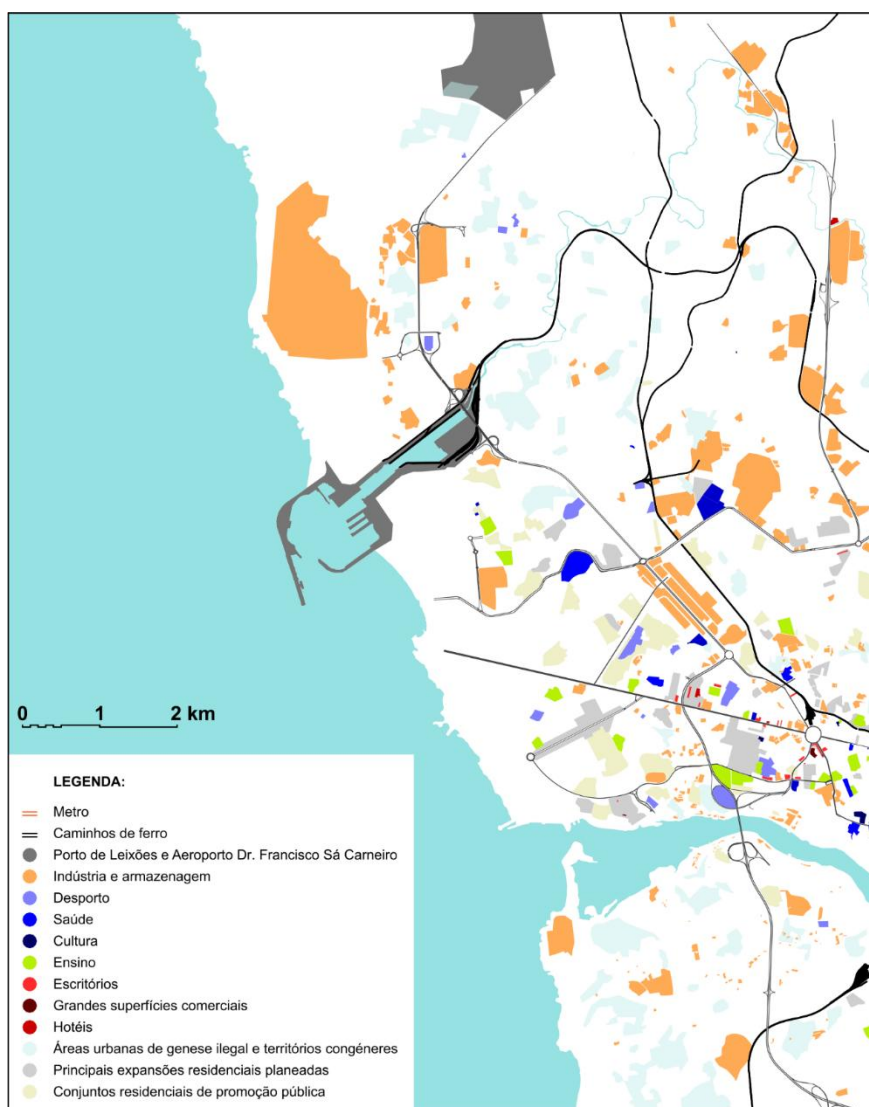


Figura 3. Eixo Boavista-Aeroporto em 1975 (fonte: elaborada pelo autor)

A nível rodoviário verifica-se a abertura da Ponte da Arrábida e do primeiro eixo da autoestrada para Sul, em 1963, complementado pelas aberturas da Via Norte, em 1959, e da Via Rápida para Leixões e em direção ao Aeroporto, em 1967. Estas três vias serão ainda complementadas, a nível municipal, no Porto, pela abertura da Rua Diogo Botelho, enquanto prolongamento da Rua do Campo Alegre, e, em Matosinhos, pelo prolongamento da Avenida D. Afonso Henriques até à Estrada da Circunvalação. As duas vias são, então, entendidas como parte do nunca finalizado planeado eixo viário que pretendia unir o Porto a Matosinhos e Leixões

em articulação com a Ponte da Arrábida. Por sua vez, a Estrada da Circunvalação estabelece-se como articulação do desenvolvimento industrial da zona sul de Matosinhos com a Via Rápida e a Via Norte, reforçando o seu papel como eixo de fixação de unidades industriais.

No âmbito ferroviário, verifica-se a supressão em 1965 do ramal de bitola métrica de Leixões à Senhora da Hora devido às obras de abertura da Via Rápida e do prolongamento da Avenida D. Afonso Henriques, as quais cruzam o seu antigo trajeto.

A nível industrial, destaca-se, no Porto, a criação da Zona Industrial de Ramalde, local onde são construídas diversas unidades industriais e de armazenagem ao longo das décadas de 1950 e 1960. A grande maioria destas estruturas são afetas à indústria automóvel, mas podem-se encontrar ali outras como, por exemplo, as fábricas das Refinarias da Açúcar Reunidas (RAR), da Majora e da AMBAR. No Freixieiro, junto à Via Rápida, destaca-se a construção das novas instalações industriais da Jomar, que para ali desloca a sua fábrica então instalada junto à linha de caminho de ferro na Rua de São Roque da Lameira, em Campanhã.

No território a norte de Leixões destaca-se a construção da grande Refinaria de Leça da Palmeira, aberta em 1969. Esta implanta-se num grande terreno destinado, inicialmente, à construção da Colónia de Férias da FNAT, o qual permite o estabelecimento faseado da refinaria em articulação simultânea com o aeroporto e com o Porto de Leixões. Para além da refinaria de Leça da Palmeira, estabelecem-se igualmente em Matosinhos outras indústrias do sector combustível, destacando-se entre elas a da Shell, junto ao cruzamento da Avenida D. Afonso Henriques com a Estrada da Circunvalação.

Por sua vez, a nascente, várias fábricas vão implantar-se na proximidade do eixo da Via Norte e da Estrada Nacional 13, destacando-se de entre estas as novas instalações da CUFP, em 1964, que para aquele local deslocaliza as suas instalações de produção estabelecidas originalmente na Rua Júlio Dinis.

Por sua vez, na zona da rotunda da Boavista observa-se uma iniciativa municipal de reorganização dos terrenos a poente da Rua Júlio Dinis. Em 1952 estabelece-se ali o Mercado do Bom Sucesso, destinado a servir a zona ocidental da cidade. Poucos anos depois, a Câmara Municipal do Porto promove a urbanização dos terrenos entre o mercado, a rotunda da Boavista e a Rua Júlio Dinis, propondo para ali uma ampla frente residencial e comercial que conhecerá grande sucesso. Esta estratégia terá reflexos na restante zona em torno da rotunda da Boavista, permitindo que aqui se instalem vários edifícios de escritórios. Destacam-se, neste sentido, vários edifícios implantados

sobretudo no triângulo definido, a nascente, pela Rua Júlio Dinis em toda a sua extensão e, a poente, pelas novas frentes urbanas criadas ao longo da Rua do Campo Alegre desde a Praça da Galiza até à Rua Guerra Junqueiro, devendo-se apontar, neste local, o grande edifício da Companhia de Seguros Mutual, que se vem implantar no cruzamento com a Rua Gonçalo Sampaio e o acesso à Ponte da Arrábida.

Neste mesmo local instalam-se, também, alguns serviços universitários. Ainda na década de 1950 são criados o Jardim Botânico e o Estádio Universitário nos terrenos da antiga quinta da família Andresen, seguindo-se, posteriormente, a aquisição por parte da Universidade do Porto de outros terrenos a nascente deste onde se vêm a instalar diversos núcleos de ensino. Paralelamente, são várias as estruturas escolares que vão povoar este eixo (Carolina Michaelis, Garcia de Orta, Gomes Teixeira e Clara de Resende), as quais permitem descentralizar as estruturas educativas estatais da cidade que até 1950 se encontravam concentradas em torno do centro da cidade.

Estas estruturas de ensino vêm constituir um reflexo da progressiva urbanização do território entre a Boavista e a Foz e Matosinhos. Com a abertura da Rua Diogo Botelho e da Via Rápida são edificados diversos conjuntos residenciais. Entre os conjuntos residenciais de promoção pública encontram-se, por exemplo, aqueles realizados pela Federação das Caixas de Previdência ou pelo Plano de Melhoramentos. Por sua vez, entre os conjuntos de iniciativa privada, destaca-se o Parque Residencial da Boavista, conhecido popularmente por Foco, estabelecido nos terrenos da antiga fábrica William Graham na Avenida da Boavista, agora no cruzamento com a autoestrada. Também a Câmara Municipal do Porto promove a urbanização de vários terrenos, vendendo lotes a investidores privados, como sucede na zona da Pasteleira-Sul, uma das células da encosta da Pasteleira, atravessada pela Rua Diogo Botelho, cujo território é alvo de um importante plano sectorial realizado pelo município no âmbito do Plano Director de 1962.

Estes conjuntos residenciais participam fortemente da coesão territorial dos territórios

situados sobretudo a poente do eixo da nova autoestrada e da Via Rápida, enquanto que a zona a norte da Estrada da Circunvalação permanece ainda em meados da década de 1970 predominantemente rural.

Paralelamente, com a permissão legal de urbanização por particulares a partir de 1965 (Silva, 2019) verifica-se o estabelecimento de um outro tipo de construção residencial no território em torno dos novos eixos viários, designadamente de áreas urbanas de génese ilegal (AUGI) decorrentes do loteamento não planeado de antigos terrenos rurais. Estes conjuntos implantam-se, sobretudo, em Guifões, em Parafita e em Canidelo, criando situações de tensão neste território.

2000

A viragem do século corresponde a uma nova mudança de paradigma a nível de políticas sobre o território, precedendo as obras relacionadas, por exemplo, com a Capital Europeia da Cultura ou o Campeonato Europeu de Futebol, eventos ocorridos respetivamente em 2001 e 2004 (Figura 4).

Desde 1975 são realizadas diversas alterações a nível rodoviário, as quais vêm introduzir várias mudanças a nível funcional ao longo do eixo Boavista-Aeroporto. Estas mudanças têm lugar, na sua maioria, a partir do final da década de 1980.

É nesta ocasião que é aberto o troço norte da Circular Regional Exterior do Porto (CREP) que une a Estrada Nacional 107 a norte do Freixieiro com a nova autoestrada para Braga, a A3, cujo primeiro troço é aberto em 1989, cruzando as Estradas Nacionais 13 e 14 derivadas da Via Norte. A poente, a articulação do eixo viário da CREP com a Via Rápida, entendida já como primeiro troço da futura autoestrada para Viana, é realizada posteriormente, em finais da década de 1990. Estas alterações viárias permitem libertar paulatinamente o Freixieiro do trânsito de veículos individuais oriundos do Porto com destino ao aeroporto, separando-o do trânsito para as indústrias ali instaladas. Neste sentido, verifica-se o estabelecimento no Freixieiro de uma série de núcleos logísticos importantes, como o terminal Ter-Tir, dependente de Leixões, e um centro de distribuição dos CTT, aos quais se soma ainda o parque empresarial

do Freixieiro, introduzindo uma carga terciária nesta zona eminentemente industrial.

Por sua vez, em 1989 é aberto um novo troço da VCI, prolongando dentro do Porto o troço de autoestrada inaugurado em 1963 para além da Via Rápida. Neste sentido, a rotunda de Francos é substituída por um nó desnivelado em trevo, estabelecendo-se finalmente uma articulação direta entre a autoestrada e a Via Norte. O desenvolvimento para o oriente da VCI em direção à Ponte do Freixo terá lugar anos mais tarde, mas não chegará a contribuir da forma prevista para o descongestionamento do troço original da autoestrada junto da Ponte da Arrábida.

Com efeito, a autoestrada A1 em direção a Lisboa, sucessivamente prolongada a partir de 1980, irá acumulando um grande tráfego urbano na sua aproximação ao Porto. A sucessiva revisão do traçado das novas vias integrantes do Plano Rodoviário Nacional de 1985 levou à secundarização da via aberta em 1963 em favor de uma ligação à Ponte do Freixo. Esta medida permite a criação de novos nós rodoviários na via aberta em 1963 em Bessa Leite (Porto) e no Fojo (Vila Nova de Gaia). Na mesma medida, em 1989 o nó de Coimbrões é alterado por forma a permitir o acesso às novas superfícies comerciais que abrem coevamente em torno daquele local, permitindo uma futura articulação viária transversal até à Ponte do Freixo. Estas alterações permitem um acesso mais rápido aos núcleos habitacionais existentes nas proximidades do troço original da autoestrada, o qual passa, então, a funcionar como estrutura dominante não só a nível regional como também a nível municipal.

Estas alterações viárias têm reflexos ao nível das estruturas que se vão implantando à margem das estradas de maior capacidade. Em 1985 verifica-se a abertura do hipermercado Continente de Matosinhos junto à rotunda do cruzamento com a Estrada da Circunvalação, sendo, então, introduzidas articulações com a Via Rápida, tal como sucede com a abertura do hipermercado Continente de Vila Nova de Gaia em 1989 junto ao nó de Coimbrões.

Estes hipermercados são associados, já na década de 1990, a grandes ‘shopping centers’ que vêm adensar o tráfego em torno dos nós rodoviários em que se enquadram. Com a construção do NorteShopping, associado ao

hipermercado Continente de Matosinhos e inaugurado em 1996, bem como do ArrábidaShopping aberto em 1994 e erguido no nó do Candal, a sul da Ponte da Arrábida, verifica-se a realização de várias melhorias

viárias em seu redor. Destaca-se neste último a articulação com as políticas municipais gaienses, negociando-se, então, a abertura do primeiro troço da V2, actual Via Engenheiro Edgar Cardoso.

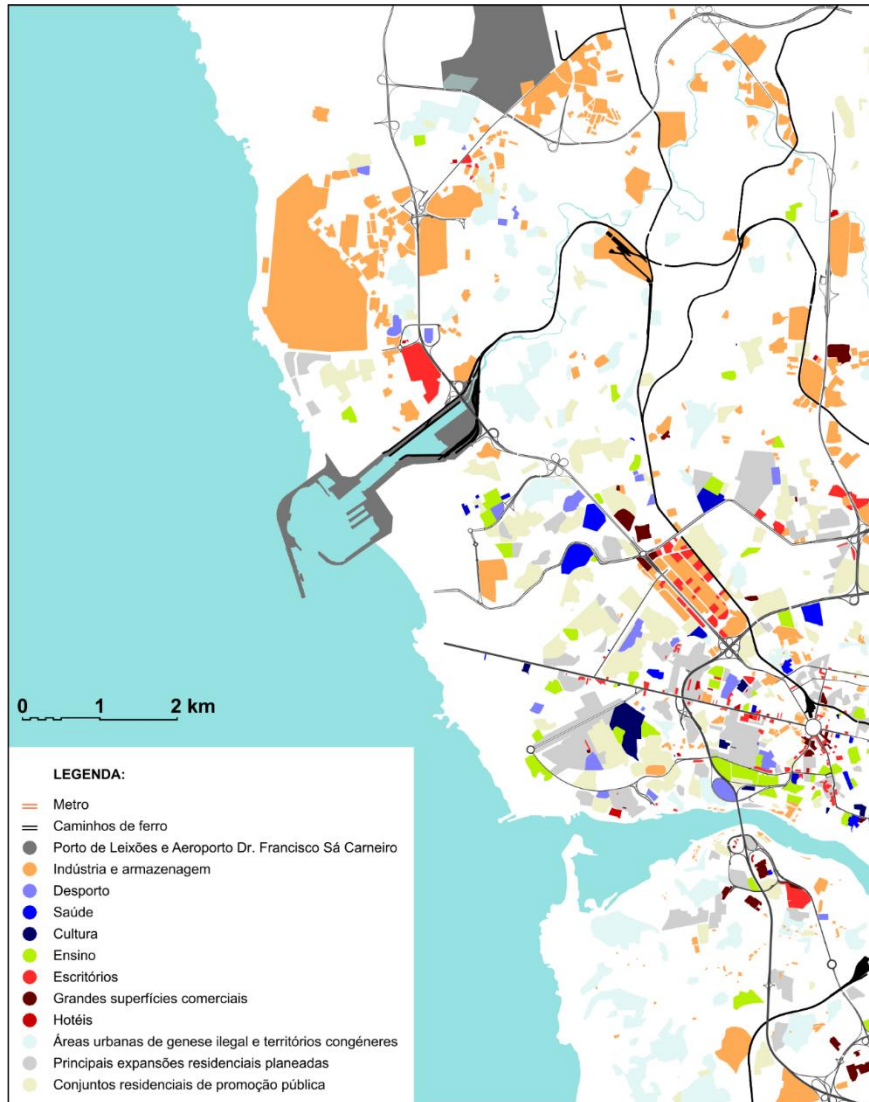


Figura 4. Eixo Boavista-Aeroporto em 2000 (fonte: elaborada pelo autor)

É neste contexto que se observa o estabelecimento de um policentrismo ao longo do eixo Boavista-Aeroporto e suas ramificações. Para além destas três centralidades, soma-se ainda a construção do parque de exposições Exponor da Associação Industrial Portuense em Leça da Palmeira, junto do acesso da Via Rápida à refinaria, constituindo o primeiro passo de um processo de terciarização da secção norte do eixo Boavista-Aeroporto.

A par destas alterações, também o núcleo em torno da rotunda da Boavista atravessa profundas alterações nesta ocasião. Ainda na

década de 70 verifica-se uma concentração de estruturas comerciais e de serviços naquele local, as quais vêm contribuir para a sua valorização enquanto centro comercial e direcional da cidade por alternativa ao território que tinha sido expressamente planeado para tal desde o final dos anos 50, na rua Gonçalo Cristóvão. Em 1976 é inaugurado o primeiro grande centro comercial da cidade, o Centro Comercial Brasília, somando-se nas décadas seguintes outras estruturas similares, como o Centro Comercial Dallas e o Centro Comercial Capitólio, nas avenidas da Boavista e de França, respetivamente, sendo o último possibilitado pela criação de uma

passagem rodoviária inferior à linha da Póvoa na década de 1980. As primeiras estruturas comerciais em torno da rotunda da Boavista a seguirem o modelo dos ‘shopping centers’ são o Shopping Center Cidade do Porto e a Galeria Comercial Península, abertos em 1994 e 1997.

Para além destas estruturas, verifica-se o estabelecimento de vários hotéis de luxo neste local, rompendo com a primazia do único hotel de luxo da cidade – o Hotel Infantes de Sagres, no centro do Porto. Assim, nesta ocasião implantam-se ao longo da Avenida da Boavista o Hotel Sheraton, cujo edifício acolhe atualmente o Hotel Porto Palácio, e o Meridian Park Atlantic, que hoje assume a designação Crowne Plaza Porto.

A substituição da antiga fábrica Aviz, na Avenida da Boavista junto à Fonte da Moura, por um conjunto habitacional de média dimensão vem demarcar formalmente o extremo poente do eixo terciário da Boavista já para além do cruzamento da autoestrada. Esta situação deve-se à introdução de espaços comerciais naquele local e, sobretudo, à construção de um edifício exclusivamente destinado a comércios e escritórios – o edifício Aviz. É entre este ponto, a rotunda da Boavista e o edifício-torre da Seguradora Tranquilidade, construído a partir de 1973 junto ao Palácio Cristal, que se estabelece um território considerado particularmente apto à fixação de comércio e serviços, o centro terciário da Boavista, implementado de forma alheia ao planeamento municipal, seguindo o rumo dos interesses privados. Esta mancha territorial de forma triangular engloba, assim, o eixo da Rua do Campo Alegre até à proximidade da passagem inferior sobre a autoestrada, além dos terrenos anteriormente ocupados pelas fábricas da CUFP e Ferreirinha na Rua Júlio Dinis, os quais são substituídos na viragem da década de 1980 para a de 1990 por dois importantes conjuntos residenciais e de serviços – os empreendimentos Mota Galiza e Les Palaces.

Paralelamente, em torno da Rua do Campo Alegre e do nó rodoviário de acesso à Ponte da Arrábida estabelece-se um novo polo universitário nos terrenos já anteriormente detidos pelo Estado ou pela própria Universidade do Porto. Aqui instalam-se definitivamente as faculdades de Letras, de Arquitetura e de Ciências, além de estruturas

como o Planetário e o Teatro do Campo Alegre.

O crescente tráfego local decorrente da densificação do território a sul da Boavista levará à introdução de melhorias viárias, à imagem do que sucede nas novas centralidades, destacando-se aqui a abertura da passagem inferior no acesso do Campo Alegre à Ponte da Arrábida.

A par das estruturas de iniciativa privada, também várias instituições estatais vêm procurar este território, tais como a Direção Regional de Cultura do Norte (DRCN) e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), sendo que a primeira permite ainda o estabelecimento de uma nova estrutura cultural – a Casa das Artes. Também a nível cultural destaca-se a criação da Fundação Serralves no final da década de 1980.

A nível da construção habitacional verifica-se um grande surto de edificação. Este deve-se, sobretudo, à constituição de cooperativas de habitação económica que, a par de várias unidades residenciais de promoção exclusivamente estatal e também de vários conjuntos de iniciativa privada, conduzem à edificação extensiva de grande parte da encosta da Pasteleira, bem como do planalto de Aldoar e de Ramalde, no Porto, ou ainda para além da Estrada da Circunvalação, entre Matosinhos e a Senhora da Hora. Esta expansão residencial apoia-se sobretudo em vias já abertas que tinham sido estabelecidas com os planos municipais de urbanização anteriores a 1975.

Por sua vez, verifica-se uma aceleração entre finais da década de 1970 e cerca de 1990 do processo de edificação nas AUGI que já anteriormente se vinham estabelecendo na zona ocidental de Vila Nova de Gaia e em Matosinhos, aumentando assimetrias entre zonas planeadas e não planeadas. Esta situação constitui uma expressão das dificuldades atravessadas pelos municípios perante as grandes mudanças políticas que versam sobre o território.

2025

Após o ano 2000, o território atravessado pelo eixo Boavista-Aeroporto manifesta um aprofundamento dos processos já manifestados anteriormente, sobretudo

aqueles observados ao longo da década de 1990. Com efeito, nos primeiros anos do século XXI verifica-se a abertura de novas estruturas rodoviárias e ainda o estabelecimento da rede do Metro do Porto, que herda as estruturas ferroviárias de bitola

métrica das antigas linha da Póvoa e da linha de Guimarães até à Trofa, as quais vão transformar profundamente as dinâmicas territoriais da região metropolitana do Porto (Figura 5).

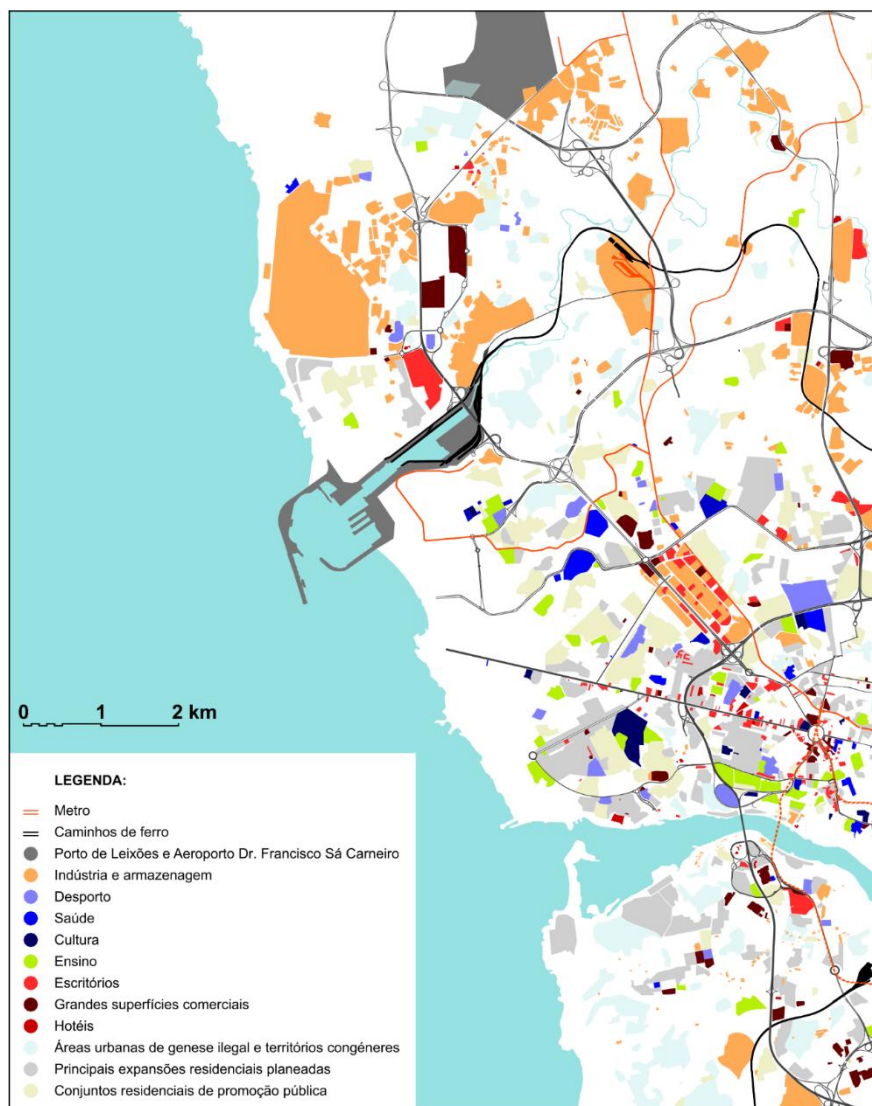


Figura 5. Eixo Boavista-Aeroporto em 2025 (fonte: elaborada pelo autor)

Em 2007 é aberto o itinerário da A4, entre Matosinhos e Ermesinde, bem como VRI, que articula esta autoestrada com o aeroporto. A par destas, é aberta a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL), que é pensada enquanto articulação do Porto de Leixões com a VRI, de modo a deslocar para lá da Via Rápida muito do tráfego de pesados de mercadorias. Este investimento é feito a par do estabelecimento de duas plataformas logísticas, uma em Gatões e outra em Gonçalves. Estas estruturas, há muito previstas, implantam-se num território com

bastantes assimetrias. No entanto, pouco após a abertura destas autoestradas, é implementada a cobrança de portagens em parte do novo traçado da A4, bem como na CREP, levando a que o desenvolvimento territorial em torno da A4 não corresponda ao inicialmente esperado e inviabilizando o ambicionado afastamento do tráfego de pesados de mercadorias da Ponte da Arrábida para a Ponte do Freixo.

Neste contexto, a mancha industrial a norte da Estrada da Circunvalação permanecerá sensivelmente inalterada desde 2000, apesar

de se prever a desafetação de estruturas como a Ter-Tir, no Freixieiro, e de ter chegado a ser equacionada a deslocalização da Exponor para Santa Maria da Feira. Destacam-se, ainda assim, a desafetação das estruturas industriais da Jomar, no Freixieiro, e sobretudo o anúncio do encerramento da refinaria de Leça da Palmeira no final de 2020, estando prevista a futura ocupação do seu terreno por funções diversas. No mesmo território, verifica-se o fortalecimento da centralidade estabelecida em torno dos nós da Via Rápida de Gonçalves e do Freixieiro com a instalação de várias superfícies comerciais de grande dimensão em torno da fábrica da Jomar, tomando o território inicialmente planeado para acolher estruturas industriais. Para este processo, contribui particularmente o estabelecimento da estrutura conjunta MarShopping-IKEA.

A sul da nova A4, tanto em Matosinhos e no Porto como em Vila Nova de Gaia, verifica-se uma aceleração do processo de desindustrialização, associada a um franco desenvolvimento do sector da construção residencial por iniciativa privada, após o quase abrupto desaparecimento de edificação habitacional de promoção pública. Os novos conjuntos residenciais ocupam, sobretudo, antigos territórios rurais, florestais ou industriais, destacando-se neste último caso a substituição de várias estruturas industriais há muito inutilizadas, como as antigas instalações da EFANOR na Senhora da Hora, as estruturas da cimenteira Secil junto à Ponte da Arrábida no Porto, e as fábricas da Estamparia de Lavadores e as instalações da antiga Seca do Bacalhau em Vila Nova de Gaia.

Desaparecendo as últimas estruturas industriais, a zona em torno da rotunda da Boavista reforça o seu perfil terciário. Após um período de declínio deste núcleo devido ao estabelecimento das novas centralidades na Arrábida e na Senhora da Hora, tendo esta última ganho muito com a criação da rede do Metro do Porto, a zona da rotunda da Boavista conhece várias mudanças estruturais. Com a organização da Capital Europeia da Cultura no Porto em 2001 é decidido suprimir a antiga estação de recolha de carros elétricos ali existente, a qual é demolida para dar lugar à Casa da Música e a um grande edifício de escritórios da EDP. Mais tarde, o Mercado do

Bom Sucesso perde as suas funções originais enquanto mercado de frescos, sendo o edifício transformado numa superfície comercial e de serviços com um hotel integrado.

Na Avenida da Boavista, próximo do Estádio do Bessa reconstruído no âmbito das obras promovidas para o Campeonato Europeu de Futebol de 2004, é edificado um dos maiores empreendimentos dedicados a escritórios na cidade – o edifício Burgo, já planeado desde finais da década de 1980. Junto da Casa da Música prevê-se a edificação de uma futura superfície comercial da cadeia de armazéns “El Corte Inglés” nos vastos terrenos da antiga estação ferroviária da Boavista, libertada pela desafetação das linhas da Póvoa e de Guimarães para o Metro do Porto. Por sua vez, o estabelecimento da rede de Metro permite reordenar o espaço em torno da Avenida de França, possibilitando a expansão da vaga de terciarização para norte e nordeste. Neste contexto, o terreno da antiga central de recolha de autocarros da Carcereira é ocupado por um grande conjunto de edifícios de escritórios, o mesmo sucedendo em torno do nó de Francos e da Avenida AEP.

O planeamento e a execução em curso de duas linhas transversais à linha original do Metro do Porto a partir da rotunda da Boavista em direção a sul, uma até ao centro do Porto e outra dirigindo-se para Vila Nova de Gaia (implicando a construção de uma nova travessia do Rio Douro a nascente da Ponte da Arrábida) vêm auxiliar o processo de densificação daquele território, observando-se o preenchimento com novos empreendimentos imobiliários do planalto do Candal.

Conclusão

A análise comparativa do panorama global do eixo Boavista a Aeroporto em 1950, 1975, 2000 e 2025 permite compreender o modo como os processos de industrialização, desindustrialização e terciarização se desenvolvem ao longo do tempo (Figura 6).

Verifica-se que estes processos coexistem desde 1950 neste território, uma vez que se verificava já um processo de primeira desindustrialização, sobretudo através do desaparecimento de algumas unidades industriais oitocentistas consideradas já obsoletas e que são demolidas para dar lugar a

conjuntos habitacionais e serviços. No entanto, é o processo de industrialização que alavanca desde o início os dois outros processos – o de terciarização e o de desindustrialização –, os quais se encontram igualmente articulados entre si. Por outras

palavras, é o planeamento industrial deste eixo que conduz à introdução das principais funções terciárias para seu próprio suporte e ao desaparecimento de unidades industriais mais antigas.

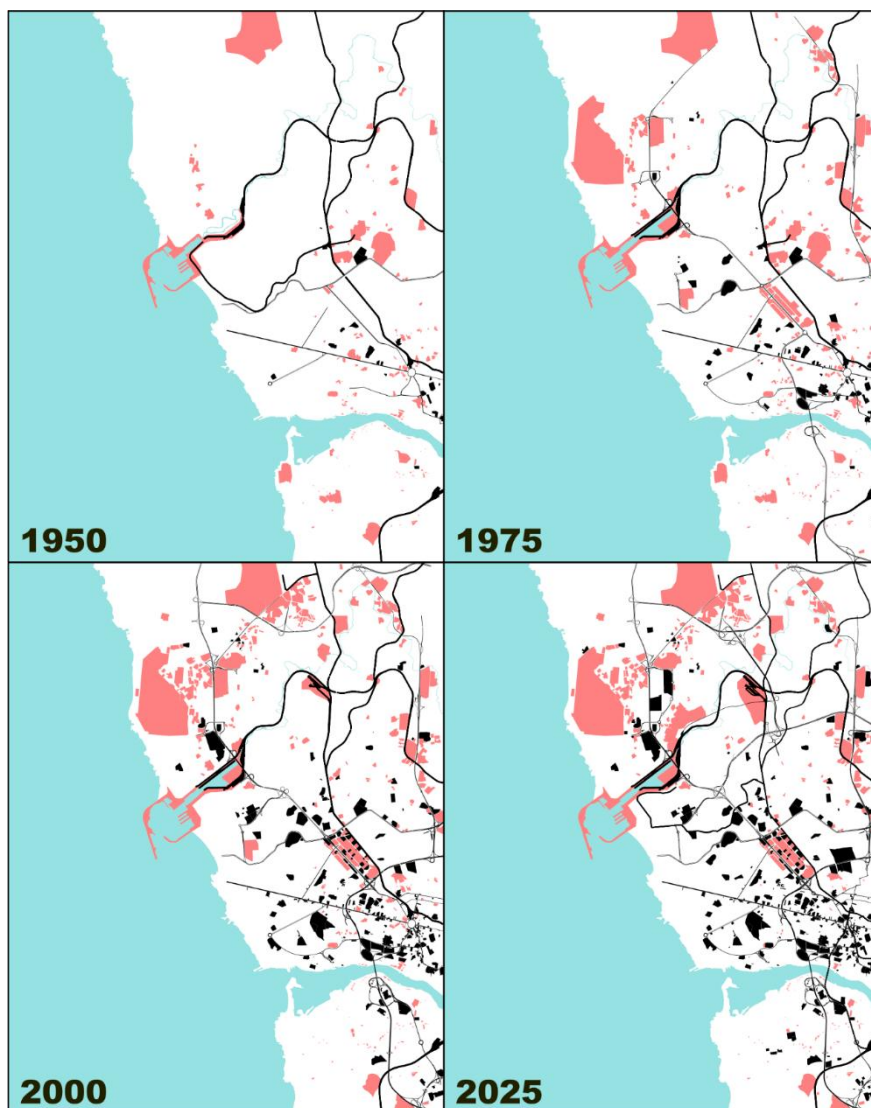


Figura 6. Comparação entre áreas destinadas à indústria e armazenagem (a rosa) e a serviços (a preto) nos quatro momentos analisados (fonte: elaborada pelo autor)

Este processo tem-se repetido até à atualidade, sobretudo no contexto da substituição de unidades residenciais por conjuntos residenciais. O exemplo maior das primeiras situações em que este processo se verificou corresponde à substituição da fábrica William Graham pelo Parque Residencial da Boavista, semelhantemente ao que ocorre com a fábrica Aviz, as fábricas em torno da Rua Júlio Dinis, ou, já para além dos limites da Estrada da Circunvalação, nos antigos terrenos da EFANOR.

O processo de industrialização verificado a partir de cerca de 1950, corresponde a um processo distinto daquele que se verificava até então, com o estabelecimento de unidades de maior dimensão, melhor equipadas e com instalações mais robustas. Podemos distinguir dois tipos de estruturas. As estruturas efetivamente destinadas à indústria, daquelas destinadas ao armazenamento e apenas à finalização de produtos. A grande maioria das estruturas enquadram-se neste último tipo, sendo poucas as unidades efetivamente destinadas à indústria pesada, como sucede

com a refinaria de Leça ou com a fábrica de Jomar.

Através da comparação da evolução territorial entre 1950 e 2025 (Figura 7), o processo predominante corresponde à densificação construtiva no âmbito residencial e de serviços. É este processo que vai definitivamente marcar o grande

preenchimento do território atravessado pelas novas infraestruturas criadas a partir da década de 50, alavancando o processo de terciarização. É o processo de construção habitacional que motiva a construção de grandes estruturas comerciais a partir da década, do final da década de 1980, quase sempre associadas à alteração dos nós rodoviários em que se implantam.

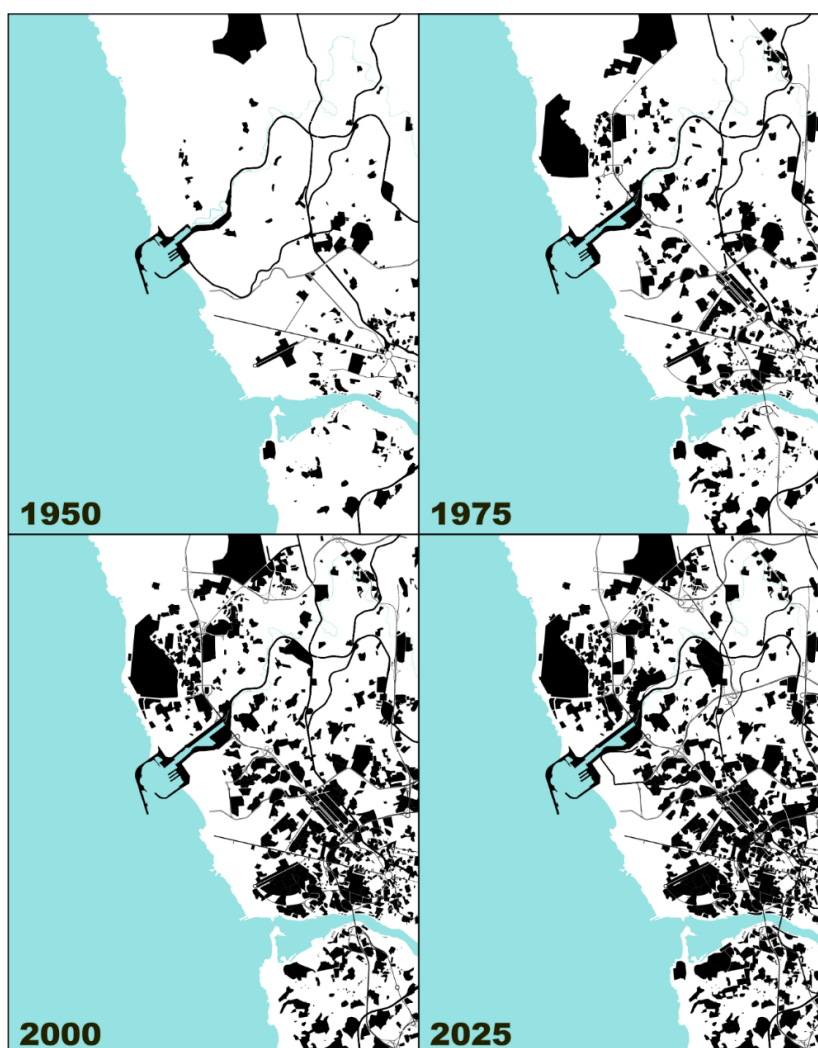


Figura 7. Comparação da mancha edificada definida pelas principais funções mencionadas nos quatro momentos analisados (fonte: elaborada pelo autor)

É neste contexto que a Rotunda da Boavista se estabelece definitivamente como um núcleo terciário alternativo ao centro do Porto, complementado pelas novas centralidades que, entretanto, emergem, sobretudo, na Arrábida/Candal e em torno da Senhora da Hora. Todo este processo é acompanhado por outros investimentos, como os da Universidade do Porto ou os das estruturas culturais, pontuando este território e procurando localizações privilegiadas,

sobretudo na proximidade da rotunda e da Avenida da Boavista.

Importa referir que, na atualidade, a expansão do setor hoteleiro assume contornos dificilmente mapeáveis por comparação com as estruturas anteriores, uma vez que grande parte das novas estruturas de alojamento assumem um formato híbrido que se distingue das grandes estruturas hoteleiras criadas, sobretudo, na década de 1980. Contudo, as grandes estruturas hoteleiras permitem

verificar como o território em torno da rotunda da Boavista se foi terciarizando ao longo do tempo.

Do mesmo modo, destaca-se o modo como as estruturas industriais dentro do território portuense e nas zonas matosinhenses e gaienses mais próximas vão desaparecendo, dando lugar a um contínuo edificado residencial e de serviços.

Finalmente, importa verificar como a estrutura urbana definida a partir de 1950 e, sobretudo, a partir dos instrumentos de planeamento criados na década de 60, se estabelece como alicerce fundamental para compreender e para acolher as novas estruturas edificadas que preencheram este território até à atualidade.

Mesmo apesar de algumas estruturas rodoviárias maiores terem sido realizadas tardiamente e outras terem sido apenas parcialmente realizadas, são essas estruturas viárias que se estabelecem hoje como eixos fundamentais de ligação territorial, alicerçando todo o desenvolvimento do eixo Boavista-Aeroporto ao longo do tempo e mesmo a sucessiva substituição de funções. É neste contexto que se conclui que o processo de estruturação de uma cidade industrial permite o estabelecimento de uma nova estrutura pós-industrial e terciária no contexto das políticas urbanas da contemporaneidade.

Referências

- Almeida, A. (2010) “A Senhora da Hora. Uma nova centralidade”, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.
- Coelho, M. (2010) “Estratégias de regeneração urbana em áreas industriais: De Área Industrial de Ramalde a Zona Empresarial do Porto”, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.
- Gallo, G. (2013) “Planeamento em tempo de crise.”, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto
- Matos, F. (1990) "A construção clandestina em Vila Nova de Gaia — O caso dos bairros do Picão e da Madalena Nascente", Revista da Faculdade de Letras — Geografia VI (I), 149-280.
<https://ojs.letras.up.pt/index.php/geografia/article/view/7803>
- Matos, F. (2001) “A habitação no Grande Porto - Uma perspectiva geográfica da evolução do mercado e da qualidade habitacional desde finais do séc. XIX até ao final do milénio”, Tese de Doutoramento em Geografia não publicada, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Portugal.
- Miranda, T. (2011) “Pensar a cidade através da construção dos conjuntos habitacionais”, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.
- Peixoto, C. (2016) “Novas formas de urbanização: Nós de Coimbrões e Barrosa”, Tese de Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano não publicada, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Portugal.
- Pinho, M. (2000) “O nó rodoviário da Afurada em Vila Nova de Gaia: a trajetória recente de um processo de catálise urbana”, Dissertação de Mestrado em Geografia - Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território não publicada, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Portugal.
- Portas, N., Domingues, A. & Cabral, J. (2003) Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades (Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa).
- Ramos, S. (2017) “Campo Alegre: cidade da sua longa metamorfose”, Dissertação de Doutoramento em Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.
- Reis, R. (2014) “Polémicas em torno dos centros comerciais. Análise Crítica sobre a dissertação de doutoramento de Miguel Graça, Shopping (&) Center.”, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.
- Ruivo, C. (2021) “Design paradigmas in Porto's public and cooperative housing in and around the portuguese revolutionirry period: A systemic approach grounded on spatial analysis”, Tese de Doutoramento em

Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Lisboa, Portugal.

Santos, G. (2012) “Avenida da Boavista. O início e o fim. Praça da República-Foco”, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.

Silva, D. (2019) “O espaço público no planeamento e ordenamento do território: Morfologia, regulação e gestão em Vila Nova

de Gaia”, Tese de Doutoramento em Urbanismo não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Lisboa, Portugal.

Vale, C. (2012) “Um alinhamento urbano na construção edificada do Porto - O Eixo da Boavista (1927-1999) - Contributo para a História da Construção em Portugal no Século XX”, Dissertação de Doutoramento não publicada, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Industrialization, Deindustrialization and Tertiarization – an evolutionary analysis of the polycentrism of the Boavista-Airport urban axis in the regional context of Porto

Abstract. *This study addresses the functional and urban transformations along the Boavista–Airport axis in the city of Porto between 1950 and 2025. This axis is characterized by a process of industrialization, deindustrialization, and tertiarization. The main objective of the research is to demonstrate how infrastructures initially built for heavy industry enabled the functional evolution of the territory, ultimately leading to the predominance of tertiary activities and urban reconfiguration. Methodologically, the study is based on a chronological survey through bibliographic, documentary, and cartographic analysis, complemented by fieldwork to identify relevant urban load-bearing structures and their functional and spatial changes over time. The use of graphic systematization and comparative analysis techniques emerges as a key method for identifying patterns and interrelations among areas occupied by industrial, residential, and tertiary zones in their different forms over time. The systematization of urban changes enables the correlation of these transformations with mobility and transport dynamics, metropolitan expansion, and urban planning. The study aims to show that the infrastructure inherited from industrialization serves as a fundamental basis for the growth of areas dedicated to the tertiary sector.*

Keywords. *industrialization, deindustrialization, tertiarization, territorial dynamics, polycentrism.*

Editor responsável pela submissão: Alberto Lima.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

