

A VIA DE CINTURA INTERNA COMO ELEMENTO DE ESTRUTURA URBANA? UMA ANÁLISE E COMPARAÇÃO COM A RONDA DE DALT – BARCELONA*

Sara Sucena - *Faculdade de Ciência e Tecnologia, UFP*
Mestre Assistente | E-mail: ssg@ufp.pt

55

ABSTRACT

This case study is framed within the evaluation of road infrastructures as structuring elements of urbanization processes. It focuses on the comparative analysis of two urban roads with similar temporal and project origins but clearly set apart in reality. The “Via de Cintura Interna” in Oporto and the “Ronda de Dalt” in Barcelona are divergent facts in territorial definition whether its design assumptions cater for an element of urban rupture, as in Portugal, or for an urban connection element, as in Spain.

RESUMO

O caso de estudo apresentado enquadra-se na avaliação das infraestruturas de circulação viária como elementos estruturadores de processos de urbanização, centrando-se na análise comparativa de duas vias urbanas com origens temporais e de projecto similares mas concretização na realidade claramente diferenciada. A Via de Cintura Interna, no Porto, e a Ronda de Dalt, em Barcelona, contrapõem-se como factos na definição territorial a partir de um desenho assente em premissas que as responsabilizam como elemento de ruptura urbana, no caso português, e de conexão urbana, no caso espanhol.

1. INTRODUÇÃO TEMÁTICA E PRESSUPOSTOS ANALÍTICOS

A deslocação automóvel como elemento de mobilidade preferencial ou privilegiado no interior dos tecidos urbanizados justificou, a partir dos anos 50 do século XX, o aparecimento de infraestruturas viárias de dimensão significativa, hoje, estruturantes da circulação no interior das metrópoles actuais. A leitura do território, mais ou menos consolidado, a partir dessas infraestruturas viárias constitui o objectivo primário do presente trabalho, sendo neste âmbito que se enquadram as duas vias agora analisadas e comparadas – a Via de Cintura Interna (VCI), na cidade do Porto, e a Ronda de Dalt, na cidade de Barcelona – uma e outra com responsabilidade directa na forma/imagem do território, mais ou menos urbanizado, que as margina. O reconhecimento de um conjunto de elementos que, numa primeira aproximação analítica, as colocaria num patamar comum, como sejam a necessidade “datada” da sua existência, a geometria similar do seu traçado em planta e o papel, inicialmente atribuído, como partes de um sistema viário básico caracterizado pela circulação em velocidade, constituirá o ponto de partida do estudo comparativo; contudo, o confronto com a realidade executada

.....
* O presente artigo foi elaborado com base num trabalho de investigação efectuado no âmbito do processo de Doutoramento, em curso, e apresentado à ETSAB (Dep. de Urbanismo y Ordenación del Territorio) – Universidade Politécnica da Catalunha (Barcelona) – em Julho de 2003.

virá a contrariar essa primeira impressão, nomeadamente pela diferente matriz tipológica das vias em questão e pela diversa posição que assumem relativamente à (sua) articulação com o território envolvente.

A identificação da Ronda de Dalt como uma via que *cose* as diferentes partes dos tecidos que atravessa e se cose neles, moldando-se às suas especificidades, e a percepção da VCI como uma via que se desenvolve num percurso objectivado em ligações pontuais com o território, indiferente ao que se passa nas suas margens e que *corta* com as relações existentes entre aquelas, anteriores à sua execução, virão a constituir o pressuposto que induz o desejo de compreensão das diferenças relevadas e que, simultaneamente, se aceita como base da análise empreendida. O paralelismo estabelecido, servindo para ressaltar, mais do que as semelhanças ou diferenças estritas, o sentido da divergência, oferece-se como matéria e oportunidade de reflexão sobre as formas de construção da cidade e os necessários termos de compromisso entre as excelentes (teóricas) prestações funcionais de um objecto e o seu confronto com a realidade objectiva, concreta, suporte de uma complexidade também social, cultural, territorial (para além de económica) que não se esgota na satisfação dessa mesma *função*. O caso de Barcelona testemunha esse exercício através do processo crítico a que foi sujeita a concepção da Ronda, quando o compromisso foi a palavra de ordem para articular funcionalidades difíceis de conjugar. No Porto, essa necessidade não se sentiu relativamente à VCI: a resposta à optimização da circulação foi a meta estabelecida que desenhou a sua concepção. No entanto, hoje, a necessidade de qualificar esta Via como elemento de paisagem urbana constitui o desafio que obriga a encontrar formas de articulação entre a aparente falta de lógica do que existe e a potencial lógica(s) subjacente, que impõe complementar (ou



Barcelona – Planta esquemática da cidade de Barcelona: a Norte, assinalado a vermelho, o traçado da Ronda de Dalt analisado, entre Nódulo de ligação à Av. Diagonal (W) e o Nódulo da Trinidad (E).

substituir) o seu protagonismo como via estruturante da circulação pelo de via estruturante da forma urbana. Este trabalho justifica-se nessa tentativa, obrigando-se à re-interpretação da realidade, aceitando a *barreira* física mas não o diálogo e sentido entre as partes.

Não se analisarão as Vias em toda a sua extensão. Interessa percebê-las na sua vocação de vias urbanas e, neste sentido, elegeram-se, como objecto de estudo, os tramos que mais claramente, ou por definição, respondem a essa premissa. No caso de Barcelona, atender-se-á à Ronda de Dalt entre o nó de ligação com a Avenida Diagonal, a ponte, e o Nó da Trinidad, a nascente. No caso do Porto, os limites da VCI considerados situam-se entre o extremo norte da Ponte da Arrábida, a poente, e o nó de ligação com as auto-estradas A3 e A4, a nascente.

Nos primeiros capítulos procura-se evidenciar as origens de ambas as vias, tentando perceber-se como e até que ponto o pressuposto avançado em parágrafos anteriores (a sua diversa relação com a cidade) pode ter naquela alguma da sua justificação. A análise dos Planos de Ordenamento Urbanístico foi em ambos os casos o ponto de partida para a recolha de informação: no caso da VCI, constituindo-se como o motor essencial de aproximação às intenções e ao processo relativamente linear que antecedeu e foi acompanhando a transposição do(s) seu(s) desenho(s) para a realidade; apenas pontualmente se encontrou e recolheu informação para além dos elementos de Plano e Estudos de Plano consultados. No caso da Ronda de Dalt, os documentos de planeamento constituíram tão só o elemento base que espoletou e direccionou a compreensão do processo da sua execução para vários documentos e publicações específicas. No último capítulo relevam-se as conclusões possíveis decorrentes dos capítulos anteriores, confrontadas e complementadas com as impressões empíricas resultantes da apreensão essencialmente sensorial, *in loco*, de ambas as realidades. É, em última instância, um trabalho de requalificação urbanística a completar na Ronda de Dalt, em Barcelona, e a iniciar na VCI, no Porto.



Porto – Planta esquemática da cidade do Porto: a Norte, assinalado a vermelho, o traçado da VCI analisado, entre a Ponte da Arrábida (W) e o Nó de ligação à A3/A4 (E).

58 2. RONDA DE DALT

A Ronda de Dalt é uma via que integra o sistema viário fundamental da cidade de Barcelona, localizada no limite norte do tecido urbano consolidado, a sul da Serra de Collserola. Apresenta, em planta, um desenvolvimento aproximado de direcção nascente-poente, de configuração semicircular que, em conjunto com a Ronda do Litoral, forma parte de um eixo viário anelar que envolve a cidade de Barcelona.

2.1 O 2º CINTURÃO NO PGM DE 76

A Ronda de Dalt surge como determinação do *Projecto de Rede Arterial de Barcelona* de 1963/65, da responsabilidade do Ministério de Obras Públicas, configurando-se como parte de um sistema de auto-estrada periférico à cidade (que incluiria igualmente o trajecto aproximado da actual Ronda do Litoral), receptor dos principais fluxos de acesso provenientes das auto-estradas de ligação aos principais aglomerados da área metropolitana; e é na contingência desse desígnio que se integra nos instrumentos de ordenamento municipal, primeiro nos estudos de revisão do *Plano Comarcal* de 1953 e, mais tarde, no “Sistema Viário Básico” do *Plano General Metropolitano* (PGM), aprovado em 1976 e ainda vigente.

Perspectivada como uma via de circulação veloz que, a partir de uns poucos nós, se liga e se distribui na rede urbana local, o perfil do 2º Cinturão, como então (no âmbito do PGM) era denominada a Ronda de Dalt previa um largo canal constituído por várias faixas de circulação, em ambos os sentidos, e complicados *enlaces* cujos tramos de aceleração e desaceleração, na articulação com os principais acessos, exigiam, uns e outros, a reserva de grandes áreas, posteriormente apropriadas, para a sua execução.

Em 1979, aquando do primeiro sufrágio democrático municipal, o novo governo decide não contestar o recém aprovado PGM, ao qual reconhece um conjunto de qualidades, ainda que o entenda como um instrumento a “*corrigir, melhorar e transformar*” (Bohigas, 1986, p.11); o 2º Cinturão é, neste enquadramento, um dos elementos que, se sujeitará a uma revisão sendo os seus pressupostos, assentes na primazia do percurso exclusivamente automóvel, confrontados com o novo conceito de *movilidade* defendido pelo Município, assente na maior importância atribuída ao peão e ao transporte público, em detrimento do privado.

2.2 O REENQUADRAMENTO DO 2.º CINTURÃO NOS NOVOS CRITÉRIOS DE MOBILIDADE

Nos primeiros anos da década de 80, antes ainda da transposição do novo conceito de mobilidade para parâmetros de (re)desenho do 2º Cinturão, este começa a executar-se rasgando a periferia urbana e separando bairros de habitação maioritariamente social, *em altura*, constituindo barreira física a relações existentes, antes directas, e originando uma grande contestação

popular que viria a encontrar eco na realização, em 1984, de um seminário denominado “*de Sarriá*”. Será aqui, em resultado da reunião de políticos, técnicos e especialistas de várias disciplinas com responsabilidade na construção da cidade (Villalante, 1999), que se definem os princípios dessa nova política de mobilidade e se volta “(...) a pôr no seu lugar a infraestrutura viária como componente básica do ordenamento urbano e como vertebradora das diferentes peças que configuram a cidade metropolitana.” (Ajuntament de Barcelona, 1987, p.166)

As directrizes viárias resultantes do “*Seminário de Sarriá*”, aplicadas ao 2º Cinturão, transformá-lo-iam numa via duplamente objectivada, por um lado, sendo-lhe atribuído o papel de infraestrutura distribuidora e colectora de trânsito de atravessamento veloz, por outro lado, sendo-lhe conferida a responsabilidade de garantir e reforçar ligações viárias de âmbito local – intra-bairros e inter-bairros – ao longo do seu trajecto. A oportunidade de integrar estes novos princípios na reformulação do 2º Cinturão surge a reboque da consagração de Barcelona, em 1986, como a anfitriã dos Jogos Olímpicos de 1992, altura em que a cidade é alvo de uma profunda reestruturação urbana estrategicamente equacionada e suportada através de grandes e pequenos “*projectos urbanos*” (Bohigas, 1999, pp.210-1) num duplo jogo de escalas complementares: a escala macro (urbana/metropolitana) e a escala micro (local).

O “Plano de Vias”, um estudo municipal elaborado em 1987, é paradigmático do sentido de actuação e espelho da estratégia de múltiplas dimensões, sustentando a transformação da cidade, ao nível das infraestruturas viárias. Questionando a realidade através do reconhecimento de problemas e disfunções existentes e na procura de soluções que aproveitassem a experiência urbanística dos primeiros anos 80¹, o Plano recusa o entendimento homogéneo da cidade fazendo depender a solução global da solução das partes através da correcção de assimetrias e da colmatação de hiatos de ligação física/territorial. Patenteando a necessidade de atingir a fluidez urbana garantindo a fluidez da circulação intra e inter-bairros, o documento preconizou o prolongamento de vias interrompidas ou em *cull-de-sac*, a execução de ligações mais directas através da construção de pequenos tramos de rua procurando criar alternativas a trajectos sobrecarregados, sujeitando ao mesmo processo crítico vias locais ou traçados de nível superior que estabeleciam ligações de interesse supra-local. Situa-se neste âmbito, na hierarquia superior (*Grandes Infraestruturas*), o 2º Cinturão, prefigurado como o eixo a partir do qual um conjunto de ligações locais propostas (especialmente a sul) se ligam à *rede de bairro(s)* ou que, segundo outras direcções, a completam.

2.3 O “PROJECTO DE TRAÇADO” DO 2º CINTURÃO

Perspectivada como uma via cumulativamente colectora e distribuidora, comprometida entre a satisfação da função dos percursos de média/longa distância e a articulação da rede local, o “projecto de traçado” do 2º Cinturão foi, em 1986/87, encomendado a Manuel Ribas i Piera (Ajuntament de

Barcelona, 1987, p. 175). Este arquitecto estabelecerá um conjunto de princípios orientadores da homogeneização dos critérios de projecto: a prioridade de importância é atribuída ao peão e só depois ao automóvel, através da conjugação das velocidades; a prossecução desse objectivo assenta na preocupação de *fazer cidade* articulando as necessidades específicas dos vários tipos de circulação com as da edificação marginal, nomeadamente em termos de acesso.

A sensibilidade à diversidade territorial adjacente ao canal viário é, portanto, um dos aspectos a que Ribas i Piera não será indiferente, justificando a definição dos três elementos de projecto que permitiriam e garantiriam a leitura de uma continuidade axial – via de circulação segregada, vias de serviço laterais e passeios, também laterais. Respondendo às exigências de maior velocidade, o primeiro desses elementos consistia numa via de circulação segregada com três faixas de circulação em cada sentido, tanto quanto possível centrada relativamente à largura do canal e preferencialmente a uma cota inferior no confronto com as vias de serviço; em resposta à articulação da via distribuidora com a rede local e os tecidos adjacentes, as vias de serviço, dispostas lateralmente à via segregada, com uma ou duas faixas de rodagem em cada sentido constituem um segundo elemento e, finalmente, os passeios que as servem, tão largos quanto o permitissem as preexistências edificadas, dão forma ao último desses elementos.

Se a relação com as morfo-tipologias marginais constituiu um factor de constrangimento assinalável, a este acresceram-se outros dois: por um lado, a necessidade de considerar um grande número de entradas/saídas na via segregada, no respeito pela acessibilidade que se entendia que esta via deveria ter relativamente à rede local; por outro, permitir o funcionamento independente das ligações e cruzamentos entre os arruamentos locais de ambos os lados do canal, quer recuperando as existentes, quer completando-as ou complementando-as. O compromisso entre as várias funcionalidades atribuídas a este eixo, associado aos princípios e elementos de projecto, determinaram variações de secção viária significativas, especialmente concernentes ao canal segregado, que mais do que uma limitação contribuíram para a originalidade e qualidade do projecto global. Disto nos dá conta Bohigas (1999, p. 206) ao referir-se às Rondas:

(...) são uma proposta inovadora, por três factores: foram traçadas a partir de projectos mais arquitectónicos que de engenharia (creio que é o primeiro periférico projectado por arquitectos); têm um sistema com muitos acessos, de maneira que se utilizam não só como um atalho de grande alcance, mas também como um meio de intercomunicação entre bairros; nunca são uma barreira no contínuo urbano, porque alternam cotas a distintos níveis e aproveitam as circunstâncias topográficas para construir novos espaços urbanos integrados nos tecidos existentes.

2.4 OS PLANOS DE ORDENAMENTO DA RONDA

Em 1992, correspondendo ao cenário mais optimista, o 2º Cinturão estava concluído e pronto a ser usufruído por habitantes e visitantes da cidade Olímpica.

Antes da sua entrada em serviço, não obstante, os Cinturões passaram a denominar-se Rondas. Esta mudança de nome não foi só semântica mas conceptual. As Rondas eram e são vias urbanas, integradas na envolvente e que não segregam os bairros. (Villalante, 1999, p. 46)

A identificação da Ronda de Dalt como via urbana e, particularmente, a sua associação à tipologia do “*bulevar*” (Bohigas, 1999, p. 206), acarreta como responsabilidade inerente ao seu *novo* estatuto a preocupação com a sua imagem, configurada nos limites marginais, edificados ou não. O território analisado, irregular nas formas e dimensões em resultado da expropriação da totalidade das parcelas afectadas pelos primeiros desenhos do Cinturão tal como consignado no PGM de 76, revelou, para além da dúvida sobre o destino do solo *restante*, ainda outras complexidades, nomeadamente, a grande diversidade tipológica dos fragmentos edificados que o traçado da Ronda e o seu perfil vieram unir, estabelecendo uma continuidade física sem correspondência nas formas construídas. Estas questões vieram, assim, a constituir o motivo para a encomenda a Antonio Font, no arranque dos anos 90, de uma “*Proposta de Ordenamento Urbanístico das Margens dos Novos Cinturões de Barcelona*” (Font, 1992, p. 113).

Font encara a recém-concluída infraestrutura (através do aproveitamento dos seus interstícios e de vazios marginais) como o eixo potencial e pontualmente vertebrador da pluralidade de realidades diferentes que atravessa ou que margina; entende-a, enquanto alvo de um pensamento global que interessa não apenas o canal viário mas igualmente a sua envolvente territorial próxima, como oportunidade para equacionar as múltiplas situações que caracterizam essa envolvente, qualificando-a, suprimindo lacunas, reforçando ou estabelecendo diversidades, introduzindo ou completando lógicas. Este arquitecto acabará por elaborar um conjunto de *planos de detalhe* para outras tantas “*unidades de actuação*” (Ajuntament de Barcelona, 1997, p.154), preconizando o seu ordenamento através de propostas volumétricas e funcionais, através do desenho urbano, acertando cotas e alinhamentos, sendo actualmente já possível o confronto, em diversos casos, com os projectos construídos daqueles decorrentes (Font, 1992; Ajuntament de Barcelona, 1997).

3. VIA DE CINTURA INTERNA (VCI)

A Via de Cintura Interna constitui-se, tal como a sua denominação o indica, como uma infraestrutura viária localizada no interior da cidade do Porto, atravessando-a num trajecto semi-circular em sentido Poente-Nascente. Esta via que se fecha em anel já nos territórios do município vizinho, a Sul – Vila Nova de Gaia – cruza o rio Douro em forma de ponte, Ponte da Arrábida a

Poente e Ponte do Freixo a Nascente, recebendo de Norte um conjunto de vias de trânsito rápido que recolhe e distribui pontualmente, através de nós viários de maior ou menor complexidade, na cidade do Porto.

3.1 A “AVENIDA DE CINTURA” NO PLANO REGULADOR (1952)

A origem de uma via, à qual é aplicado o conceito de *cintura* estruturante da divergência e gestão de fluxos viários, surge com o “*Plano Geral de Urbanização*” de 1948, sendo efectivamente formalizada em 1952, com o “*Plano Regulador da Cidade do Porto*”, ambos da autoria do Prof. Antão de Almeida Garrett. A “*Avenida de Cintura*”, como é designada no âmbito desse instrumento urbanístico aparece enquadrada na necessidade de resolver problemas específicos de trânsito urbano e na sequência de decisões tomadas no decurso de estudos que antecederam o Plano Regulador e que constituem a sua base. Uma das premissas mais importantes que o Plano integra é a existência de uma ponte sobre o Rio Douro, a poente da cidade, assumida como compromisso pelo Governo Central² e que virá a constituir o ponto fulcral de arranque da Avenida. A Ponte da Arrábida, como será denominada em função da sua localização no planalto com o mesmo nome, associada à Avenida de Cintura e ao seu *terminus* através de uma outra ponte, a nascente, possibilitariam não somente direcções alternativas à única entrada rodoviária na cidade pela Ponte D. Luís I, como a recolha e distribuição do tráfego de passagem. Enquadrada, portanto, como parte de um sistema, esta infraestrutura periférica surge num traçado projectado de raiz “(...) que será uma larga avenida arborizada (...)” (Garrett, 1952, p.14) envolvendo a cidade e *fechando-a* através de duas novas ligações sobre o rio Douro. Supõe-se, nesse desígnio, como “(...) o fulcro duma vida nova, mais ao ar livre, mais desportiva, mais sã pelo contacto com a beleza e alegria duma Natureza cuidada” (Id. Ibid.), o que confere à Avenida de Cintura um carácter de socialização e recreio que, no futuro, se lhe retirará.

3.2 A VCI NO PLANO DIRECTOR DA CIDADE (1962)

O “*Plano Director da Cidade do Porto*” elaborado pela Câmara Municipal e coordenado pelo urbanista francês Robert Auzelle, aprovado em 1962, assume claramente a intenção de integrar os estudos urbanísticos anteriores, fossem eles o Plano Regulador ou compromissos estabelecidos por planos de Urbanização em curso. Aceita, neste sentido, a proposta da “Avenida de Cintura”, sob a designação de “Via de Cintura Interna”, reiterando a sua necessidade e a importância do seu papel para o eficiente funcionamento da conexão viária no interior e através da cidade. Estava-lhe, no entanto, reservado um entendimento conceptualmente diverso, sendo talvez, a alteração da sua designação, o primeiro sinal da mudança de carácter que se seguirá ao ser alvo de alterações *pontuais*, assim justificadas:

(...) ligeiras modificações [ao nível] do seu traçado em planta, mas reconheceu-se indispensável proceder à organização correcta de todos os nós de cruzamento ou de ligação a outras vias, de forma a assegurar-lhe um funcionamento compatível com a sua importância. (CMP, 1962, p. 24)

Os cruzamentos entre a VCI e as “Vias radiais de penetração” na cidade, ao ser redesenhadas como nós de enlace, alongados na superfície e desnivelados nos sentidos de trânsito, enquadrados por critérios de optimização de eficiência baseados na redução de pontos de conflito, expressarão, portanto, a mudança evidente relativamente ao Plano Regulador de 1952; uma mudança substancial no que reflecte o efeito-barreira a relações físicas directas entre as partes do território que a infraestrutura atravessa e separa, ainda que, à data, pouco significativa atendendo à existência de uma realidade maioritariamente não edificada, pontuada por pequenos núcleos de origem rural apoiados nas estradas de saída da cidade, mas onde começavam a marcar presença um conjunto de bairros de habitação económica, fruto da estratégia *social e providencial* do Estado Novo.

3.3 A VCI: PROJECTO E EXECUÇÃO

Na sequência dos vários estudos e planos urbanísticos elaborados para a cidade, a convicção sobre a utilidade da Ponte da Arrábida não apenas para a cidade do Porto (por um lado, libertando o centro urbano do congestionamento provocado pelo tráfego de atravessamento, por outro proporcionando uma directriz de orientação para a expansão), mas igualmente para o País (beneficiando as ligações Norte/Sul não interessadas na passagem pela cidade do Porto) levou a que o Estado Central, representado pela Junta Autónoma de Estradas (JAE), assumisse o seu projecto e execução. Para além da Ponte, e pelo mesmo princípio de satisfação de interesses supra-municipais, aquela mesma entidade responsabiliza-se ainda pelo projecto e execução de um troço da Via de Cintura Interna, exactamente entre o atravessamento superior do Rio Douro e a Via Norte (estrada de ligação a Viana/Valença e a Braga), ambos os encargos conformando o troço terminal da Auto-Estrada do Norte³ com “(...) início em Lisboa (...) e o seu termo no Porto na Rotunda da Via Norte (cruzamento com a Estrada da Circunvalação E.N.12)” (JAE, 1963, p. 11). Em 1962, data de aprovação do Plano Director da Cidade do Porto, segundo se refere no seu Vol. III (CMP, 1962, p. 20), o traçado da VCI estava em execução e em 22 de Junho de 1963 é inaugurado:

O lanço de estrada (...) entre Carvalhos e a Via Rápida, [o qual] proporciona aos seus utentes aspectos paisagísticos cheios de interesse sobre a cidade do Porto, rio Douro e zona rural de Vila Nova de Gaia, oferecendo a particularidade de ser a primeira auto-estrada construída no País através de uma zona densamente urbanizada. (JAE, 1963, p. 36)

Aparentemente interrompida sem que se executasse a parte restante até à Via Norte, da responsabilidade da JAE, ou a seguinte, incumbida à Câmara Municipal, a partir de 1974 volta a ser tema de debate a conclusão da VCI. Sem capacidade económica para a assumir, “[e]m 79, a Câmara, pressionada pelo avolumar dos problemas do tráfego citadino, logrou endossar a construção da Via de Cintura Interna ao Estado, (...)” (Alves, 1985, p. XXII) e, não sem delongas e pressões, em 1985, são lançados a concurso, pela JAE, mais dois troços dessa Via. Em 1990 estava concluída a ligação à Via Norte⁴ e três anos

mais tarde o Plano Director Municipal, aprovado em 1993, registava como “*existente*” o prolongamento da VCI até ao nó de ligação às auto-estradas A3/A4, ao mesmo tempo que a apresentava sob nova designação, tradutora do recente entendimento que se lhe reservava. O meio-anel viário entre a Ponte da Arrábida e a futura ponte, a nascente, aparecia, agora, subdividido: como “Itinerário Complementar” (IC23) o primeiro tramo nascente-poente, até à ligação com as Auto-Estradas A3/A4, e como “Itinerário Principal” (IP1) o restante tramo (“*previsto*”) que faria a conexão entre aquelas e a futura Ponte do Freixo, a nascente, cujas obras decorriam desde 1992.

3.4 A VCI E O PLANO DIRECTOR MUNICIPAL (1993)

Quando mais de metade da VCI estava executada, entra em vigor o “*Plano Director Municipal da Cidade do Porto*”, aprovado em 1993. Realizado pelo Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal, sob a coordenação do arquitecto Duarte Castel-Branco, este Plano, no que à VCI respeita, não altera o carácter que o anterior lhe havia reservado. O seu atravessamento pelo trânsito norte-sul, nacional e internacional, constringido ao cruzamento do rio Douro pela Ponte da Arrábida, continua, apesar das previsões, a não ter a alternativa desejável em estradas *variantes* da responsabilidade do Governo Central, sobrecarregando a infraestrutura com fluxos marginais e transformando-a “(...) numa estrada de dupla função: uma de características exteriores (atravessamento); outra de carácter «residual» interno.” (CMP, 1985, p. 67) Apesar do entendimento desta *usurpação* como “*inconveniente*” na medida em que impõe à VCI uma resposta funcional não consonante com a sua condição de via urbana, assim constituindo um elemento de divisão da cidade, a verdade é que esse reconhecimento não parece alterar o papel que até então lhe é atribuído. De facto, as directrizes expressas nas “Opções do Plano” de 1984⁵, que o PDM de 1993 seguirá, mantém (como o anterior de 1962) a VCI como eixo de circulação rápida, continuando a apontar para a definição e clarificação da rede viária fundamental; e as indicações expressas para o troço da Via, na altura, ainda não executado, aparentemente confirmam-no:

Outros aspectos a ponderar são o do tipo perfil mais adequado a adoptar para esse atravessamento da malha urbana, o do seu relacionamento com os limites de velocidade e o da selecção criteriosa dos nós de ligação cuja construção se deverá limitar aos considerados imprescindíveis em termos de acessibilidade selectiva. (CMP, 1985, pp.68-9)

Num “Documento de Actualização”, datado de Abril de 1991, assume-se a VCI não apenas como “*grande distribuidor urbano de viagens*”, integrado na estrutura viária principal, como se justificam as reformulações a que os nós foram sujeitos “(...) quer em função de compromissos entretanto assumidos pela CMP, quer por força de opções de acessibilidade tomadas pelo Executivo (...)” (CMP, 1993, pp. 29-30) Em todo o caso, será o Regulamento do Plano a clarificar, sem margem para dúvida, a restrição do significado da VCI quando, na sua concepção da hierarquização viária em sete níveis, a situa

(parcialmente) no primeiro – Nível 1 (“*Vias rápidas e urbanas*”) – limitada à função de “atravessamento e distribuição de longo curso (...) [na qual o trânsito está sujeito à] proibição de paragem.” (CMP, 1993, Art.10º)

3.5 A VCI E O NOVO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL (2003)

A revisão do PDM do Porto iniciou-se em Novembro de 2000 e desenvolveu-se na Divisão de Estudos Urbanísticos da Câmara Municipal sob a coordenação (externa) do Prof. Arquitecto Manuel Fernandes de Sá e do Engenheiro António Lameiras. Concluído esse processo, o documento dele resultante encontra-se, actualmente, em análise pelo executivo municipal. Em todo o caso, independentemente da sua ainda não validade legal e da reduzida informação de que sobre ele se dispõe, interessa perceber como o futuro instrumento urbanístico, director do crescimento e transformação urbanos, encara a VCI especificamente no troço, em avaliação.

O PDM de 2003, relativamente ao anterior, lida com uma nova realidade consubstanciada no preenchimento urbano que deixou cada vez menos áreas livres para além da *cidade consolidada*; simultaneamente interpreta essa mesma realidade de acordo com diferentes critérios reposicionando-se, ela própria, no âmbito dos municípios vizinhos como centro e área de concentração de actividades metropolitanas e regionais. Neste sentido, as infraestruturas viárias são uma questão essencial no novo entendimento do Porto como *centro regional*, reforçando-o em resultado de opções do Governo Central que concluiu, nestes últimos anos, trajectos e ligações de importância supra municipal. Estas conexões que, na sua maioria, eram já apontadas como metas no Plano de 1993 vêem-se algumas delas entretanto concretizadas, enquanto outras, ainda adiadas, continuam a fazer depender da sua execução cenários de transformação urbanística aos quais o Plano de 2003 não será indiferente. Um destes factos que afecta directamente e compromete a transformação do papel da VCI no troço em análise é a persistente interrupção do IP4 entre o IC1, a poente, e a A7, a nascente, tanto mais significativo quanto esta infraestrutura é, agora, entendida como parte de um *sistema* que extravasa o âmbito municipal e se suporta numa configuração tendencialmente regional.

Num contexto geográfico *alargado*: IC24, IP4, Circunvalação, VCI e Av. Fernão de Magalhães/Rua da Constituição/Av. da Boavista, constituem um *sistema de circunvalações* às quais são conferidas diferentes papéis na relação com a aproximação à cidade do Porto. Reinterpretando-a na sua originária vocação radioconcêntrica, o Plano submete o *sistema* a um aumento do carácter de *urbanidade* viária na razão inversa da distância ao centro urbano e, assim concebido, o conjunto das *circunvalações* hierarquiza-se imediatizando o funcionamento actual da VCI como dissonante pela acumulação de funções que *não lhe competem*. Neste sentido, o Plano de 2003 avança com a possibilidade da sua reestruturação, antecipando um conjunto de situações como cenário que permitiriam equacionar o seu novo papel. Suportando a subdivisão hipotética da VCI em três partes⁶ directamente relacionadas com

especificidades viárias, quer determinadas pela diversa classificação atribuída aos seus diferentes tramos, quer determinadas pelo aparecimento de novos elementos infraestruturais, também viários, que pela sua importância se repercutem nos trajectos e ligações existentes, o Plano propõe a elaboração de um estudo específico que identifique áreas a sujeitar a projectos também eles específicos os quais, revestindo-se da desejável e necessária flexibilidade, possam ir sendo construídos no tempo em resposta a um conjunto de decisões exógenas. O que genericamente se propõe para a VCI é o repensar da sua vocação como objecto de estruturação de tecidos e actividades, de colmatação de *vazios* físicos e de significado, agindo (por partes) a escalas urbanísticas adequadas onde a dimensão morfo-tipológica se revela como instrumento de trabalho essencial.

4. A VCI COMO ELEMENTO DE ESTRUTURA URBANA?

As diferenças são óbvias entre a VCI e a Ronda de Dalt e, mais do que inicialmente parecia, a partir de certa altura tornou-se claro fazer pouco sentido uma comparação tipo-morfológica entre as duas vias quando se percebeu não existirem praticamente premissas comuns. O que passa então a ter interesse é a avaliação de um percurso, desde que se *projecta* uma necessidade até que esta toma forma, considerando o elemento temporal como factor determinante no resultado; e tem igualmente interesse, já sob outros pressupostos, assumindo as vias em análise como elementos conceptualmente diferentes e opostos, a avaliação do seu papel na relação com a evolução da cidade edificada nas suas margens. A compreensão desses *percursos de projecto/execução* prolongados no tempo é, aliás, o aspecto que mais claramente traduz a divergência de tomadas de posição relativamente às duas vias em análise. Ambas projectadas para os limites do tecido construído mais ou menos consolidado, a VCI surge no início dos anos 50 como uma Avenida distribuidora do tráfego de atravessamento urbano mas ainda assim concebida como uma via de uso também pedonal. Na década seguinte passa de “Avenida de Cintura” a “Via de Cintura”, sem que a mudança seja apenas semântica, fixando-se no Plano Director que vigorará entre 1962 e 1993 e também nos objectivos que lhe ditarão a forma do traçado futuro. Por estes anos também a Ronda de Dalt, então designado “Cinturão” viário, se perspectivava na necessidade e na forma acabando por se registar no Plano Geral de Barcelona de 1976 segundo princípios semelhantes aos que nortearam o desenho da VCI. Um pequeno troço desta conclui-se, no Porto, ainda nos primeiros anos de 60, como uma “auto-estrada”; alguns troços do 2º Cinturão executaram-se, em Barcelona, até 1983⁷, num desenho muito próximo. Eram os princípios do Movimento Moderno e da Carta de Atenas a deixar marcas na cidade, justificando, com base na segregação funcional e de velocidades de circulação, a criação de barreiras através de restrições de usos espaciais.

A partir dos primeiros anos da década de 80, VCI e 2º Cinturão evoluem de forma muito diferente até que, concluindo-se nos primeiros anos de

90, reflectem as diferenças resultantes dos processos mais ou menos conturbados que lhes deram forma. O segundo, tal como oportunamente se referiu, contrariou a ruptura com a cidade que o planeamento de uma certa altura lhe infligiu pela conjugação, ao longo da maioria do seu traçado, de dois desenhos, a dois níveis altimétricos, adequados a duas velocidades. Exteriorizou-se deste modo um processo crítico de que foi alvo, que equacionou a sua função *urbana* e a alterou em consonância com um novo papel na estruturação da *urbanidade* e um novo conceito de mobilidade que, no caso do Porto, não existiu. Aqui, pelo contrário, prosseguiram-se as metas iniciais, aquelas que Barcelona acabara de abandonar. A VCI assume-se, desde o seu início, como a resposta exclusiva às exigências de circulação automóvel, à necessidade de ligar pontos territoriais identificados com as principais infraestruturas viárias de interesse supra-local. Assume o papel que lhe foi confiado: o de receber e distribuir fluxos, internos e externos, com uma eficiência fundada na velocidade e na dissipação de conflitos que a pusessem em causa. Assim, se no primeiro caso, é relativamente imediato e simples entender a Ronda de Dalt (designação que a partir de certa altura substituiu a de 2º Cinturão) como um eixo viário cuja existência foi determinante na qualificação dos tecidos marginais, já no caso da VCI ocorre precisamente o contrário, podendo atribuir-se-lhe com facilidade a responsabilidade de elemento divisor da estrutura urbana, rompendo com (as poucas) relações preexistentes, desqualificando essas e outras potencialmente vindouras.

Poder-se-á questionar a influência de duas circunstâncias talvez determinantes no resultado final: o facto do projecto, execução e as próprias directrizes que os orientaram terem sido, no caso da Ronda de Dalt, da responsabilidade do Município, enquanto, no caso da VCI, terem sido atribuídas primeiro apenas parcialmente, depois totalmente, a um organismo do Governo Central. Tendo como subjacente a questão económica que pode constituir factor limitante da capacidade de decisão ou contra-argumentação, a verdade é que se durante os anos 80 Barcelona beneficiou de financiamentos excepcionais relacionados com os Jogos Olímpicos de 92, na mesma altura, no Porto, são exactamente as dificuldades económicas da Câmara que constituem a base da transferência desse encargo municipal – projecto e execução da VCI – para a Junta Autónoma de Estradas. Sem que o mérito se retire ao município de Barcelona que, independentemente do maior desafogo económico, o poderia ter orientado para outras prioridades, aceitando e eventualmente concluindo o 2º Cinturão tal como até aí preconizado, e sem que se irresponsabilize o município do Porto por ter *abandonado* a VCI às mãos de uma entidade, por definição e vocação, de acção sectorial, sem o acompanhamento e a luta que adequassem a infraestrutura às necessidades urbanas para além da resposta às viárias, pensa-se que o fundamento da diferença entre as duas vias está exactamente aqui: o envolvimento no processo de pessoas ou instituições preocupadas com a cidade numa perspectiva abrangente e pluridisciplinar, suficientemente próximas e conhecedoras das realidades intervencionadas, capazes de avaliar as consequências delas decorrentes.

Esta questão, a da criação de relações com a realidade envolvente, não foi de resto, nunca um dos objectivos da VCI que espelha, portanto, a divisão física do território que um traçado com perfil de auto-estrada *naturalmente* impunha e que um atravessamento de propriedades, à época, maioritariamente agrícolas não tornou urgente questionar na sua funcionalidade futura. A verdade é que hoje, a imagem da cidade que a partir desta Via temos é a da cidade que foi crescendo em ambos os seus lados, em função de outros eixos e outras centralidades, e que nos seus limites se interrompe, sem continuidade no limite oposto. Espaços não edificados alternam com espaços edificados, estes soma de intervenções sectoriais; em todo o caso, uns e outros coexistem como *resultantes* de opções diversas mas seguramente não justificadas na infraestrutura de circulação. Significa isto que, muito do *acaso* do que existe, da falta de compreensibilidade da realidade, encontra as suas lógicas no tempo e, sobretudo, em dois tempos: aquele em que a VCI era de facto, geograficamente *periférica* e acolhia não apenas a urbanização de características suburbanas, como os bairros de habitação social de promoção estatal (de habitação unifamiliar nos anos 40 e de habitação plurifamiliar nos anos 50 e 60), como ainda actividades marginalizadas de que a indústria é exemplo; e outro tempo em que a VCI já é território urbano, envolvida pela expansão natural da cidade que se consolida até e para além dela. Os terrenos marginantes, expectantes e dependentes da conclusão da infraestrutura interrompida e adiada durante décadas, vão protelando a construção, ocupando-se mais ou menos irregularmente a partir da sua execução. Pelo papel que a Via desempenha como corredor de circulação rápida (a que se associam a poluição sonora mas também a divisão territorial que a velocidade implica) são inicialmente interessantes para a construção de bairros de edificios *em altura* de custos controlados que aproveitam a relativa desvalorização decorrente da localização; mais recentemente as causas desse menor valor minimizam-se em prol do que crescentemente se lhe atribui em nome da acessibilidade e os *vazios* de dimensões apreciáveis, até há pouco desprezados, preenchem-se, mais uma vez *em altura*, mas agora por funções mais nobres ou pela habitação *superior*.

As propriedades não edificadas até há poucos anos estão progressivamente a ocupar-se. O confronto entre plantas de datas diferentes testemunham-no, como de resto, um olhar atento *in loco* confirmará. As *torres* ou os *blocos* continuam a ser a tipologia de eleição, mas a implantação é agora mais marcada pelo traçado da VCI do que por razões de relação com preexistências de outros tempos, aspecto ainda mais evidente quando, em paralelo, se verifica a alteração de escala da nova edificação em áreas onde dominava a escala *micro*. Dentro em pouco nenhuma parcela urbanizável restará por ocupar e haverá então que precaver aquilo que decorrer de prováveis processos de substituição. Globalmente, a *matéria de trabalho* é o que existe, havendo que perceber, e, crê-se, reforçar, o predominante; ou seja, tornando-se necessário criar ou identificar uma *regra* a partir da matéria existente, uma imagem de *persistência* que aceita a *excepção* sem se desvirtuar e que não subentende a imutabilidade urbanística e, muito menos, a da paisagem.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ronda de Dalt

- Ajuntament de Barcelona (1987). *Barcelona. Plans cap al 92*.
- Ajuntament de Barcelona (1997). *Barcelona. La segona renovació*.
- Ajuntament de Barcelona (1999). *1999. Urbanismo en Barcelona*.
- Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica* (1994). Barcelona, SALVAT/CCCB, pp.84-91.
- Barcelona Olímpica. La ciudad renovada* (1992). HOLSA/Ambit Serveis Editorials, Barcelona.
- Barcelona 1979/2004, del desarrollo a la ciudad de calidad* (1999). Catálogo da Exposição.
- Acebilló, Joseph A. (1999). El «modelo Barcelona» desde el punto de vista urbanístico. Espacio urbano y complejidad. In: PASQUAL, Maragal i Mira (ed.). *Europa próxima. Europa, Regiones y ciudades*. Barcelona, Ediciones Universitat de Barcelona/Ediciones UPC, pp.223-48.
- Bohigas, Oriol (1986). *La reconstrucción de Barcelona*. Madrid, Dirección General de arquitectura y Edificación (MOPU).
- Bohigas, Oriol (1999). Valorización de la periferia y recuperación del centro. Recuperación del frente marítimo. In: PASQUAL, Maragal i Mira (ed.). *Europa próxima. Europa, Regiones y ciudades*. Barcelona, Ediciones Universitat de Barcelona/Ediciones UPC, pp.199-214.
- Font, Antonio *et al* (1999). *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Barcelona, Àrea metropolitana de Barcelona/Mancomunitat de municipis.
- Font, Antonio (1992). Imagenes enlazadas/Linked images. In: *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, n.º 193 (marzo/abril), pp.112-9.
- Villalante, Manuel (1999). Del crecimiento a la movilidad sostenible. In: *Barcelona 1979/2004, del desarrollo a la ciudad de calidad*. Catálogo da Exposição, pp.45-61.

Via de Cintura Interna

- A Ponte da Arrábida: transposição do Douro (1956). In: *Boletim da C.P.*, n.º 324 (Jul.), Lisboa, pp.2-5.
- Alves, Jorge (1985). Porto: auto-estrada no meio da cidade. In: *Expresso Regiões*, 31 de Agosto, Lisboa, p.XXII.
- Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica* (1994). Barcelona, SALVAT/CCCB, pp.144-51.
- CMP (1962). *Plano Director da Cidade do Porto*. II-III Vol. Porto, Edição da Câmara Municipal do Porto.
- CMP (1984). *Opções do PGU do Porto: Texto de Base*. Vol. I, 30 de Junho, Porto.
- CMP (1985). *Porto Projecto Cidade Nova*, 11 de Dezembro, Porto.
- CMP (1991). *Plano Director Municipal: Documento Síntese*. Maio, Porto.
- CMP (1993). *Porto Projecto Cidade Nova – Ratificação do Plano Director Municipal*. Junho, Porto.
- Garrett, A. de Almeida (1948). Plano Geral de Urbanização do Porto. In: *Civitas*, Ano 4.º, n.º 1-4, Porto.

Garrett, Eng.º A. de Almeida (1950). *A Ponte da Arrábida e o Porto de Amanhã*. Conferência realizada na Associação Cultural «Amigos do Porto», Separata de: Revista da Faculdade de Engenharia, Porto.

Garrett, Prof. A. de Almeida (1952). *Plano Regulador da Cidade do Porto*. Separata de: *Civitas*, Vol. VIII, n.º 2, Publicações da Câmara Municipal do Porto.

Garrett, Prof. A. de Almeida (1974). *História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto*. In: Boletim n.º 14 (Junho), Porto: Secção de Planeamento Urbanístico, Centro de Estudos de Engenharia Civil – I.A.C., Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

J.A.E. (1963). *Ponte da Arrábida sobre o rio Douro e seus acessos*. Ministério das Obras Públicas, Junta Autónoma de Estradas.

J.A.E. (1996). *PRN 2000. Revisão do Plano Rodoviário Nacional*. Ante-Projecto de Decreto-Lei (Julho).

Rezende, Eng.º Miguel (1949). Urbanização da Cidade do Porto. In: *Civitas*, Ano 5, n.º 1-4, Porto, pp.157-76.

NOTAS

¹“(…) implicou começar com pequenos projectos, de exclusiva responsabilidade municipal, para avançar progressivamente até aos de maior complexidade e tamanho (...) – 1980-1987 [ligados a] Intervenções pontuais de pequena escala (praças, ruas e parques); – 1987-1992 [ligados a] Intervenções infraestruturais e de grandes espaços urbanos propiciadas pelos J.J.00.º92.” (Acebillo, 1999, p. 224)

² A ponte da Arrábida, contrariamente à outra que o Plano Regulador propõe a nascente, é integrada neste documento como um dado, como uma certeza conferida pela aprovação do Ministro das Obras Públicas – Eng. Duarte Pacheco – poucos anos antes: “Possível [a ponte da Arrábida] quanto à realização imediata e de grande utilidade para facilitar a criação dum novo centro urbano nos terrenos do Campo Alegre e Arrábida. O Estado tratará da Ponte e a Câmara competirá a Urbanização da Arrábida e da sua estrada para o Norte.” (Garrett, 1974, p. 85)

³ A Auto-Estrada do Norte viria a ser a primeira do País, unindo as cidades de Lisboa e do Porto, então ligadas pela Estrada Nacional n.º 1 (EN1). “O primeiro lanço (...), entre Lisboa e Vila Franca de Xira, com cerca de 24 km, foi aberto ao trânsito em 28 de Maio de 1961. Na ordem de prioridade determinada pela intensidade do tráfego reconheceu-se a necessidade de se construir seguidamente o último lanço entre Carvalhos e Porto, que é agora entregue à exploração em simultaneidade com a Ponte da Arrábida.” (J.A.E., 1963, p. 11).

⁴ Esta afirmação torna-se possível a partir da observação da imagem aérea da cidade do Porto designada “A cidade em 1990” (*Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*, 1994, pp. 148-9).

⁵ O documento “Opções do Plano”, de 1984, enquadra-se no processo conturbado que apoiou o Plano Director Municipal, de 1993, em estudos anteriores, os quais prosseguiram a elaboração do “Plano da Cidade do Porto”, um Plano Geral de Urbanização suportado ainda em legislação de 1971. Este, apesar de concluído, não chegaria a ser ratificado pelo Governo Central, antes sendo alvo de “transformação (...) em Plano Director Municipal” (CMP, 1993:18). As “opções” de meados da década de 80 consubstanciariam o “Programa Preliminar com vista a Plano Director Municipal” (CMP, 1993, p. 18).

⁶ O Plano propõe a subdivisão hipotética da VCI em três partes: Troço da VCI, entre a Ponte da Arrábida e o Nó de Francos; Troço da VCI, entre o Nó de Francos e o Nó de ligação às auto-estradas A3/A4; Troço da VCI entre o Nó de ligação às auto-estradas A3/A4 e a Ponte do Freixo.

⁷ Tal como evidencia um registo cartográfico da cidade de Barcelona relativo “à malha viária existente (1983)” (Ajuntament de Barcelona, 1987, p. 164).