

Por um espaço público metropolitano: tecido conectivo, infraestrutura e projeto territorial

Towards metropolitan public space: connective fabric, infrastructure and territorial design

João Rafael Santos, arquiteto

Professor Auxiliar, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

URBinLAB, Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, CIAUD

[\[jrs@fa.ulisboa.pt\]](mailto:jrs@fa.ulisboa.pt)

RESUMO

O artigo propõe uma leitura propositiva do *espaço público metropolitano*, enquanto ideia aberta a debate e partilha entre disciplinas e entre âmbitos de governo, de programação e de projeto. Explora-se esta ideia a partir do reconhecimento do espaço público na sua condição de suporte das territorialidades metropolitanas contemporâneas, traçando uma breve visão sobre a sua evolução no quadro disciplinar do urbanismo, numa relação com a evolução das formas e processos de urbanização e de metropolização, em especial no sul da Europa. Em seguida, são revisitados os últimos vinte anos de transformação do papel do espaço público em Portugal, nas suas dimensões da conceptualização e reconhecimento, das concretizações, dos âmbitos geográficos de intervenção e da integração em políticas territoriais, propondo um balanço e a identificação de questões críticas. Deste percurso cruzado entre as configurações territoriais atuais e a experiência portuguesa de transformação do espaço público são lançadas linhas sobre a sua conceção/projeto à escala metropolitana.

Palavras-chave

Espaço público, metrópole, projeto territorial, projeto urbano, território

ABSTRACT

The article offers a propositional approach of *metropolitan public space* as an idea open to debate between disciplines and the different fields of government, policy and project. The acknowledgment of public space as a support of contemporary metropolitan territorialities is the staging ground from which this idea is explored, namely through an overview of its evolution in the disciplinary framework of urbanism, in tandem with urbanization and metropolization forms and processes, particularly those found in southern Europe. In a second stage, the paper focuses on the changing role played by public space projects in the last twenty years in Portugal in various dimensions, namely its conceptual framework, public recognition, achievements, geographical areas of intervention and integration into territorial policies, to outline an overall assessment and to identify critical issues. From the intersection between contemporary territorial configurations and the Portuguese experience of public space transformation, some lines are drawn on its design/project potential at the metropolitan scale.

Keywords

Public space, metropolis, territorial project, urban project, territory

1. INTRODUÇÃO

A emergência do urbanismo enquanto disciplina autónoma é concomitante com a afirmação da cidade oitocentista, em crescimento e rotura face ao espaço e suporte infraestrutural que, até aí, era gerido num espectro disciplinar relativamente limitado. A figura do *mestre-arquiteto-engenheiro* sintetizava o domínio da técnica da construção, das artes militares e da tratadística mais erudita, inscrevendo o projeto em cânones estabilizados e sedimentados por um tempo longo de experiência, num contexto de lenta mutabilidade social, cultural e tecnológica. Para Alberti, na sua *De re aedificatoria*, a ideia do *edifício* (e, por extensão, da *cidade*) *como corpo*, estabelece uma ordem íntegra, una e coerente nas relações entre as partes e o todo, um objeto definível e delimitável. Para Erasmus, a *cidade é um grande mosteiro*¹. A expressão formal desta conceção revela um espaço construído como interior, contido, organizado de dentro para fora. A prática projetual, mesmo se incidente sobre o espaço aberto, como os jardins seiscentistas de Le Nôtre, organiza-se segundo uma composição formal em que o centro, o interior e a verticalidade² dominam a estrutura espacial – vejam-se as praças Vandôme ou des Vosges, como se de claustros urbanos se tratassem.

A essa relativa *identidade* disciplinar, sobrepõem-se novas racionalidades associadas às mudanças tecnológicas, económicas e sociais que ganham preponderância com a industrialização e balizam os primórdios da metropolização. À margem da dimensão formal e do espaço arquitetural *interior*, novas infraestruturas de circulação, de abastecimento, de saneamento e de comunicação produzem configurações espaciais que escapam às *regras, modelos e espaçamentos* (Choay, 1969, 1980) da cidade canónica, recortando e fraturando não apenas tecidos urbanos herdados, mas também as convenções e sínteses disciplinares estabelecidas.

¹ Erasmus of Rotterdam, *Enchiridion militis christiani*, ed. V. Welzig, in: *Erasmus von Rotterdam, Ausgewählte Schriften 1*, Darmstadt, 1968

² Rosario Pavia (Pavia, 2002) discute a noção de verticalidade em torno da oposição entre a cidade arquitetural de Le Corbusier e de Hilberseimer, onde o vetor vertical, entre a terra e o céu, domina sobre um plano horizontal relativamente indiferenciado, e a cidade mais diluída, *a-cêntrica* e extensiva de Frank Lloyd Wright ou dos desurbanistas soviéticos.

Dessa fratura disciplinar emerge uma clara diferenciação entre o *espaço-corpo* da cidade de Erasmus e de Alberti, do *espaço cénico* da Renascença e do Barroco europeu, e o *espaço da circulação*, regrado pela (e como) infraestrutura, pela polícia normativa e pela planimetria cartográfica oitocentistas (Choay, 1969). Contudo, a reação perante o sentido de perda desse sentido de corpo estável e delimitável, no espaço e no tempo, faz-se pela afirmação do espaço público como estrutura de *continuidade* (Secchi, 2005). Continuidade que resulta do reconhecimento não apenas do sentido formal e compositivo que axializava a cidade renascentista e barroca, mas também da contaminação cultural e perceptiva das práticas de uma sociedade burguesa que se reinventava entre o passeio diletante e o estranhamento nos *boulevards* e parques das metrópoles europeias, retratados por Georg Simmel, Walter Benjamin ou, mais recentemente, por Daniel Innerarity (2006) e Rosario Pavia (1996). O espaço público da cidade-metrópole viabiliza a individualização e a copresença de milhares, senão milhões, de indivíduos, a partir de códigos partilhados de relacionamento, sem suprimir a heterogeneidade e a variedade dos seus habitantes.

Neste artigo, propõe-se uma leitura do espaço público na sua condição de suporte das territorialidades metropolitanas da atualidade e, em particular, numa perspetiva de qualificação espacial e ambiental e de valorização equitativa e democrática dos espaços da vida e do habitar da sociedade atual. Nesse sentido, o artigo estrutura-se, fundamentalmente, em duas partes, com um primeiro enquadramento problemático e de reconhecimento da realidade (pontos 1 e 2), seguido de um enunciado mais propositivo e instrumental do que poderá ser uma rede metropolitana de espaço público (ponto 3 e conclusões). No ponto 1 é traçada uma breve visão sobre a evolução disciplinar do urbanismo e do enquadramento do espaço público neste corpo disciplinar, numa relação com a evolução das formas e processos de urbanização e de metropolização, nomeadamente no contexto do sul da Europa. No ponto 2 revisitam-se os últimos vinte anos de transformação do papel do espaço público nas suas dimensões da conceptualização e reconhecimento, das concretizações, dos âmbitos geográficos de intervenção e da integração em políticas territoriais em Portugal, propondo um balanço e a identificação de questões críticas que se colocaram neste período. Finalmente – ponto 3 e

conclusões –, lançam-se algumas pistas de natureza propositiva sobre o *espaço público metropolitano* como uma ideia mais partilhada entre disciplinas e entre âmbitos de governo, programação e projeto.

2. A CIDADE-METRÓPOLE-TERRITÓRIO E O LUGAR DO ESPAÇO PÚBLICO

A disciplina do urbanismo entre a cidade-corpo e o território urbanizado

Radicada numa conceção como *cidade-corpo*, o entendimento da urbe como entidade coerente e unitária entre o todo e as partes, é encarada segundo uma topologia de limites e pontos de vista privilegiados de onde se possa contemplar a forma urbana global. Limites esses que se refletiam numa ordem espacial e administrativa (muralhas, termos, bairros segregados segundo ofícios, religião ou estatuto social), mas também num entendimento mais alargado do território e da sua ocupação, segundo pautas que, na leitura de Pavia (1996), permaneceram enraizadas na cultura urbanística durante todo o século XX (os limites máximos que as múltiplas utopias colocavam à população cidadina, a clara delimitação física entre a cidade e o campo, as unidades de vizinhança, as cidades novas e satélite).

O território dos limites é, afinal, o território sobre o qual se formou a urbanística contemporânea, mesmo perante as transformações da cidade industrial. *Separar e unir* são dois instrumentos fundamentais desta disciplina, com a história da cidade moderna a ser marcada por contínuas separações e afastamentos (cemitérios, matadouros, hospitais, quartéis, indústrias), a par de outras aproximações e associações (lugares de direção económica, política e cultural, da finança ou do espetáculo), num sistema cada vez mais sofisticado de exclusões e inclusões (Secchi, 2005). Limitar, separar e unir são expressões dos *intervalos* que se formam e transformam num permanente estado de fluxo. Intervalos que resultam de uma separação entre produção e consumo, entre redes e tecidos, entre disciplinas.

As formas de espacialização da organização económica e social refletem-se na dicotomia entre os 'espaços dos flu-

xos' e os 'espaços dos lugares' (Castells, 1996). Assiste-se a uma extensão dos efeitos metropolitanos a áreas territoriais mais alargadas, de fronteiras ténues, com a manutenção nos centros de funções de terciário avançado (direcional, inovação, R&D) e transformação dos centros secundários em *áreas-sistema* e em *hiper-lugares da mobilidade* (Martinotti, 2007): industriais/urbanas; de especialização agrícola, agroindustrial e turística. Nestes territórios o gradiente centro-periferia atenua-se e já não depende da concentração populacional e industrial, mas ainda assim persiste e reconfigura-se em função do grau de *integração-conectividade*. A distância perde importância, mas as condições ambientais (histórico-culturais e infraestruturais) ganham relevo (Dematteis, 1995), bem como o tempo que, como medida de acessibilidade, em detrimento do espaço, protagoniza e é variável modeladora dos ritmos de vida (Oswald & Baccini, 2003).

A superação de um modelo dual entre *centro e periferia*, funcionalmente caracterizado por uma mobilidade pendular diária, é acompanhada por uma configuração progressiva de sistemas urbanos³ determinados por uma multiplicidade de ligações e nós. Dissolve-se uma coincidência historicamente sedimentada entre uma população, um território e um governo; condensam-se novas geometrias variáveis de relação funcional e identitária; intensificam-se as situações de pluri-pertença e pluri-presença territorial por parte dos indivíduos e das organizações (Ascher, 1995; Ferrão, 2002).

A espacialização das atuais redes de circulação, comunicação e abastecimento é expressa de forma diferenciada e dicotómica na cidade e no território, entre aderência e desconexão, entre a extrema polarização e a fratura, exigindo do seu desenho uma aproximação intermediária, mediadora, intersticial que amplifique as possibilidades de interação entre a escala global (das redes) e a escala local (dos tecidos): "O que está em causa nas espacialidades reticulares não é a existência da descontinuidade (fragmentação, dis-

³ Oswald e Baccini definem *sistema urbano* como o conjunto de sub-sistemas *geogénico* e *antropogénico* articulados por redes tridimensionais de natureza física e social, incluindo, nomeadamente, os ecossistemas agrícolas e florestais. Neste conceito, os nós correspondem às concentrações de fluxos de pessoas bens e informações.

persão); é a sua generalização, face à continuidade (como a da cidade densa *canónica*) que se torna relativamente excisional e frágil. Um nó de autoestrada não é apenas um lugar onde se cruzam fluxos – como uma rotunda no século XIX –, mas, sobretudo, um polo gerador de *ofertas, ambiências* ou *externalidades* urbanas que torna a análise dos fluxos relativamente incompreensível sem a compreensão das suas motivações” (Domingues, 2011, p.51). É esta cidade que, construída segundo racionalidades múltiplas, onde a natureza fragmentária e individual da decisão dificulta visões totalizantes ou unitárias, exige uma atenção particular aos mecanismos de mediação entre áreas do conhecimento e entre atores, mas também entre sistemas de organização do espaço e do território.

Infraestrutura, paisagem e espaços de mediação

Na transição da cidade como sistema social e territorial centralizado para um *urbano* desvinculado de hierarquias *centrípetas*, o papel mediador das redes infraestruturais é decisivo. São elas que tecem e determinam novas formas de vínculo social, económico, político, cultural, entre o individual e o coletivo, na exploração de recursos territoriais e na produção do quadro espacial da sociedade. Desse alcance mediador entre a infraestrutura e a cidade, dá nota Vittorio Gregotti quando considera o papel relacional dos aquedutos e o tecido das cidades como uma forma de unidade entre *urbs* e *civitas* (Gregotti, 1981). Se já desde a obra de Vitruvius que a arquitetura relacionada com a água emerge como símbolo da prosperidade e independência das cidades, então os grandes lagos artificiais, a arquitetura das instalações elétricas, as estruturas fluviais na sua dupla identidade – como redes ambientais e redes infraestruturais – são elementos de uma paisagem onde infraestrutura estende o sentido da *civitas* para além do da *urbs*. É nesse interesse pela escala do território, da paisagem e das infraestruturas, bem como da sua representação e mapeamento, que Gregotti reclama a competência da Arquitetura para a construção da paisagem, criticando a redução do seu campo disciplinar à conceção do edifício. Na alvorada do século XXI, ainda é difícil descortinar quais são as suas *catedrais infraestruturais*, mas parecem vir a ser mais diluídas, disseminadas e atomizadas, de menor visibilidade e, por isso, de mais difícil inteligibilidade enquanto realidades espaciais e arquiteturais.

A paisagem das infraestruturas resulta de um intrincado sistema de combinações entre múltiplas redes que se combinam, interdependentemente, sobre o mesmo espaço, ativando um tecido conectivo que se reticula sobre o território (Ingersoll, 2006). As próprias redes combinam-se segundo configurações mais complexas, redundantes e interfaciais⁴, atuando como engrenagens que multiplicam o efeito mobilizador a escalas mais alargadas. Os espaços de interseção entre os sistemas infraestruturais e a estrutura de espaços abertos são hoje entendidos como recursos produtivos e ecológicos (Giseke, 2008; Llop & Bosc, 2012) ou como espaços potenciais para intervenções de regeneração urbana (Fossa, 2006). Como espaços de vivência cada vez mais presentes no tempo e no quotidiano, as infraestruturas de mobilidade adquirem a condição de *espaço público*, não apenas – e muito para além – na dimensão da dominância, mas sobretudo pelo significado político, pelas *práticas do espaço* (Certeau, 1980) construídas pelo movimento e abertas a novas configurações, pelas paisagens arquiteturais que imprimem na itinerância metropolitana.

Destacam-se, nesta procura, as abordagens desenvolvidas a partir da década de 60 do século passado, referenciadas aos espaços viários, na sua relação com novas expressões da paisagem urbana. A importância pioneira de Kevin Lynch, Gordon Cullen, David Appleyard e da dupla Robert Venturi/Denise Scott Brown na leitura semântica dos espaços de circulação foi determinante para a deslocação do interesse arquitetural em direção à sua percepção e qualidade vivencial, destacando-se dois vetores: a exploração do sentido cénico, serial e cinemático da estrada e do movimento e a reflexão sobre os lugares que produzem a partir das redes infraestruturais. Da associação entre o espaço da vivência e a paisagem do movimento

⁴ Desde combinações diretas, como a associação de traçado entre o canal e o monocarril elevado da região de Wuppertal, na Alemanha, até mecanismos mais complexos de gestão telemática de linhas ferroviárias, ou ainda da gestão multidimensional de bacias hidrográficas (controlo de caudais e cheias, armazenamento, irrigação e abastecimento de água, produção elétrica, gestão da navegabilidade, proteção ecológica e de recursos ambientais). Keller Easterling (1999) explora o potencial de algumas destas associações, como as do universo telemático e digital, mas também as que emergiram, sem continuidade subsequente, nas primeiras conceções da autoestrada com mecanismos diversificados de mediação ao longo do seu eixo (terminais, interseções, espaços-canal).

[*road place / road scape*] conforma-se uma perspetiva que contesta a noção de *não-lugar*⁵, suscitando oportunidades inesperadas, eventualmente transitórias, para a reconstrução cognitiva de formas não convencionais de lugar infraestrutural. No fundo, *espaços de mediação* que possibilitem a articulação do espaço público e que confirmem sentido aos vazios entre as infraestruturas, mas que também introduzam a paisagem e as redes ambientais como estratos determinantes do projeto metropolitano (Santos, 2012; Smets, 2005; Stoll & Lloyd, 2010).

A metrópole-tecido e a conceptualização do espaço público

É neste contexto que germinam linhas de investigação sobre a condição intermediária de um novo tipo de cidade, cuja matéria crítica são os espaços urbanizados que já não se definem a partir do centro tradicional nem da oposição ao arquétipo da paisagem rural. Uma cidade cujas fronteiras se diluem entre o espaço aberto e o espaço edificado, onde o suporte infraestrutural é proporcionado por estruturas transversais e de maior porosidade, em linha com a herança dos sistemas de parques de Jean-Claude-Nicolas Forestier e de Frederick Law Olmstead.

Destacam-se os contributos de base arquitetónica de Peter Rowe (1991), Willem Neutelings (1991), Paola Viganò (1999) ou Kelly Shannon e Marcel Smets (2010), as abordagens no domínio da ecologia da paisagem de Ian McHarg (1969) e Richard Forman (1995) e os cruzamentos disciplinares e projetuais entre espaço público, infraestruturas e paisagem de Michael Hough (2007), Elizabeth Mossop (2004) e Enric Battle (2011), ou ainda as conceptualizações do território contemporâneo de Thomas Sieverts (2003, ed. original 1997), Jacqueline Tatom (2009) e da linha do *landscape urbanism* (Corner, 2006; Waldheim, 2006).

⁵ Conceito trabalhado por André Corboz (1998, ed. original 1990) e Marc Augé (1992). Para Augé, a definição de *lugar* ('lieu') antropológico caracteriza-se pela capacidade de traduzir uma *identidade* específica, um conjunto de valores *históricos* e um sistema de *relações*. Para este autor, enquadram-se no conceito de *não-lugar* os aeroportos, as estações de caminho-de-ferro, as grandes cadeias hoteleiras, os parques temáticos de lazer, os complexos comerciais, as redes de comunicação.

A frescura das suas abordagens reside numa posição menos comprometida com a crítica à extensão urbana, onde a paisagem e o espaço aberto se tornam no material agregador da metrópole. Construindo uma ponte entre paisagem, cidade e democracia, a reflexão de Denis Delbaere (2010) proporciona ainda uma importante referência para o reconhecimento do espaço público como estrutura alargada e matricial para o território atual. São abordagens que se propõem trabalhar sobre os elementos capazes de atribuir significado territorial a partir de novos caracteres da paisagem metropolitana, em particular daqueles que podem ser lidos como denominadores comuns entre os diversos fragmentos que a caracterizam, ou, como propõe Secchi (1993), a partir dos *elementos de mediação* e de caracterização do *espaço do público*.

Do mesmo modo que o urbanismo oitocentista inventou uma nova racionalidade e uma nova espacialidade apoiada nas tipologias dos boulevards, das cinturas verdes, dos bosques e parques florestais urbanos, dos grandes cemitérios, das praias equipadas, das *parkways* e vias de turismo, o projeto territorial na transição para o século XXI incide sobre novos tipos de espaço público: os parques agrários, as *waterfronts* e os corredores verdes, a reconversão de aterros sanitários, de pedreiras e de espaços industriais, portuários e militares abandonados (Llop, 2016; Llop & Bosc, 2012). Mantém-se, contudo, um fio condutor: um sentido fibroso e multifuncional, de articulação entre espaço público, infraestruturas e paisagem, identificável quer nos canais e parques de Londres, Viena e Paris de oitocentos, quer nas paisagens infraestruturais do Vale do Ruhr e dos parques metropolitanos alemães, ou no contexto nacional, do Parque das Serras do Porto, das intervenções em espaços de interesse ecológico em Vila Nova de Gaia ou ainda do projeto do Eixo Azul e Verde desenvolvido pelos municípios de Amadora, Oeiras e Sintra, ao longo da ribeira do Jamor.

Desde os grandes e complexos projetos de integração das Rondas de Barcelona, da M30/Rio Manzanares de Madrid, da Central Artery de Boston ou das intervenções de Bilbao, passando pelas linhas reestruturadoras da acessibilidade e do ambiente urbano envolvente às linhas de *tram* de múltiplas cidades europeias, com destaque pioneiro para a de Estrasburgo, Montpellier ou Bordéus, ou ainda às lógicas

mais discretas (Santos, 2017), de pequenas intervenções, de escala aproximada e de passagens cirúrgicas multiplicadas em inúmeras iniciativas locais (AMB/Institut pour la Ville en Mouvement/Consorti Besòs, 2015; Brès, 2015), o espaço público estendeu-se hoje ao território alargado, ultrapassando os limites da cidade compacta, permeando por tecidos diversos, construindo *espaços de mediação infraestrutural* definidores de um tecido conectivo diferenciador da metrópole atual (Santos, 2012).

Como elemento definidor desse mosaico, o espaço público não é apenas uma linha infraestrutural ou uma área de domínio/propriedade pública, mas sobretudo um material compósito e híbrido. Pode ser entendido como um sistema com *profundidade* variável, penetrando até em espaços de domínio privado, mas relacionados com a possibilidade de abertura, visibilidade, utilização e apropriação coletiva. É nesse sentido que se desenvolve a argumentação de Manuel de Solà-Morales (1992) e de Kris Scheerlinck (2018), para quem a cidade é encarada como uma sistema de espaços coletivos modelados através de uma enorme diversidade de configurações e profundidades do espaço coletivo. A interface entre o edificado privado e o espaço público ao nível do piso térreo, tão precisamente ilustrada nas plantas de Nolli da Roma de 1748, constitui um primeiro reconhecimento que importa alargar ao território urbano atual. Nesse território, encontram-se outras expressões desse espaço coletivo, nomeadamente nos átrios, corredores e *courts* de centros comerciais, centros de congressos ou parques de escritórios, ou nas áreas de serviço, parques de estacionamento, passagens superiores e inferiores ou interfaces de transporte coletivo.

É um território onde se inscrevem situações de maior ambiguidade, nomeadamente nas fímbrias de espaços residuais que marginam as estradas nacionais, definidas por regulamentares afastamentos mínimos, onde na ausência de elementos ordenadores no sentido longitudinal da via, se acumulam as mais variadas expressões de ocupação e utilização, parcela a parcela, numa sequência transversal. É nessa *espessura infraestrutural* (Laorenza, 2006) e nas margens da mobilidade (Donini, 2008), onde tudo é admitido que se descobrem as mais inusitadas combinações comunicativo-tipológicas, de que nos fala Álvaro Domin-

gues na sua itinerância pelos territórios da *rua da estrada* e da paisagem *transgênica* (Domingues, 2009, 2012; Travasso & Domingues, 2015). E é também nestes espaços que se poderão imaginar potenciais *ruas* naquilo que são hoje acumulações (ainda) díspares e fragmentárias de ocupações individualizada ao longo de vias rápidas e estradas filamentosas (Leite, 2016).

A importância do parcelário, nesta leitura, é particularmente relevante para compreender e desenvolver formas de intervenção em territórios transformados sobre uma matriz parcelária de grande resistência, situação comum em Portugal (Santos, 2019). É, aliás, uma componente central para compreender e intervir no território com uma perspectiva arquitetural que se estenda para além do objeto edificado, da *implantação livre*, e que tanto contribuiu para a erosão da relação recíproca entre forma do parcelário e forma urbana, entre edifício e cidade. O contributo de Manuel de Solà-Morales (1973) relativo à descodificação das 'formas de crescimento' e dos seus processos constituintes – *infraestruturação/urbanização, parcelamento e edificação* – mantém-se atual e operativa numa perspectiva de leitura morfológica como base de projeto. Para além de propostas de reurbanização e de complexificação do aparato infraestrutural do espaço público, intervenções no território metropolitano alargado terão de considerar o suporte parcelário como um dos mais determinantes do palimpsesto (Corboz, 1983) territorial em que vivemos. As formas de concretização desta ideia de metrópole-tecido procuram a intervenção cirúrgica, mas reticulada, atenta e integradora, não só dos processos naturais, mas também de processos lentos, acumulativos e matriciais para a ocupação do território.

Neste contexto, e na linha do *progetto di suolo* de Secchi (1986), em que se reivindica uma maior atenção à leitura espacial e morfológica do território e dos seus sistemas, em particular dos que definem lógicas de articulação e continuidade do espaço aberto e do espaço coletivo, a conceptualização de um *sistema de espaços coletivos* proposta por Nuno Portas (2011) ganha particular pertinência – reconhecendo os caracteres constitutivos do território urbanizado na sua diversidade e sem os constrangimentos de dualidades *cidade-campo* ou *centro-periferia*, trabalhando a várias escalas, estabelecendo articulações com a estru-

tura ecológica, propondo significado e excecionalidade a elementos singulares e patrimoniais perdidos numa certa indiferença paisagística, criando possibilidades de acesso pedonal e ciclável na rede viária mais difusa e de escala intermédia (Sucena Garcia, 2010), colmatando e regularizando frentes edificadas e comerciais, valorizando sistemas de continuidade espacial, ecológica e paisagística. Recorrendo à metáfora biológica, trata-se de um sistema cuja capacidade estruturadora vai para além de um sentido vertebrador linear, podendo desenvolver-se segundo a lógica das anastomoses, fibras e das nervuras plexiformes que se entrelaçam, combinam e produzem tecidos de grande resiliência (Ohno, 2017).

3. ESPAÇO PÚBLICO 1998-2019: UM BALANÇO

Num ensaio de 1997, Nuno Portas reclamava a necessidade de um meta-desenho de espaço público de âmbito territorial alargado, que promovesse condições de equidade e de unidade na *cidade-território* emergente (Portas, 1997). Desse meta-desenho resultaria o reforço da legibilidade do *patchwork* diverso e fragmentário que constitui o território extensivo, conferindo e promovendo centralidades alternativas e integrasse as redes ambientais como parte significativa da identidade do território e do seu espaço público. Em 2012, Rodrigo Coelho visita um conjunto diversificado de intervenções incidentes no espaço público em várias cidades portuguesas para revelar quatro desígnios principais para o espaço público: 1) o espaço público como elemento ordenador das expansões urbanas, 2) o espaço público como elemento de reconstrução da cidade sem plano, 3) o espaço público como elemento de reestruturação da cidade metropolitana, e 4) o espaço público como elemento de exceção de escala geográfica (Coelho, 2012).

Desde 1997 a 2012, percebe-se que a situação se alterou de forma significativa no que respeita ao espaço público, quer na sua condição material (obras e intervenções realizadas), quer no modo como é concebido, projetado e integrado em políticas territoriais. Escrevendo estas linhas em 2019, mais significativa e potente se afigura essa mudança em Portugal. Vejamos quatro sinais reveladores deste reposicionamento do espaço público:

- > no *plano da conceptualização e reconhecimento do espaço público*, verificando-se um alargamento dos tipos de espaço que são objeto de atenção e reconhecidos no seu potencial de estruturação, qualificação e valorização do território. Às praças, largos e ruas da cidade consolidada ou às frentes ribeirinhas da cidade portuária em reconfiguração da década de 1980 e 1990, amplia-se o espectro de territórios com interesse para a construção de um sistema de espaço coletivo: frentes marítimas e áreas de sensibilidade ambiental, linhas de água e corredores ecológicos, singularidades fisiográficas e áreas florestais, antigos sistemas territoriais defensivos e infraestruturais (ex: aquedutos e galerias no subsolo), trilhos de fruição e interpretação da paisagem, estradas entre aglomerados urbanos, arruamentos em parques industriais, linhas de transporte coletivo em sítio próprio ou interfaces intermodais...). A diversificação dos *tipos* de espaço que são reconhecidos e conceptualizados como espaço público reflete, portanto, uma maior abertura face ao seu significado e capacidade instrumental. É um léxico programático e espacial mais rico, mais poliforme e mais adaptável às necessidades e às circunstâncias do território onde se inscreve. As últimas duas décadas foram, também por isso, de ensaio, de exploração e de aprendizagem para os diversos agentes e disciplinas envolvidos. Estes novos tipos de espaço público colocaram desafios à imaginação, ao projeto e à construção do território. Nesse sentido, as intervenções em espaço público participaram como alavancas relativamente pontuais ou filamentosas em exercícios desenvolvidos a várias escalas e com diferentes promotores, mais ambiciosos ou mais pragmáticos, de re-imaginação e de reconfiguração da metrópole.
- > no *plano das concretizações*, multiplicaram-se por todo o território metropolitano intervenções significativas sobre o espaço público, ora de construção de novos espaços ou de extensão de redes sobre áreas anteriormente inacessíveis, ora pela requalificação e valorização de espaços e estruturas existentes. Essa dinâmica reflete uma maior prioridade de investimento no espaço público pelo setor público, a que não é alheia a percepção de que o ciclo anterior – de suprimento de carências básicas de infraestruturação, de equipa-

mentos coletivos e de alojamento –, estava em vias de se completar. Não pode também ser menorizado o impacto mediático e no imaginário coletivo do projeto da Expo 98/Parque das Nações, onde, apesar de múltiplos aspetos críticos e problemáticos, foi possível explorar e experienciar a transformação de uma área urbana esquecida e negligenciada num território urbano marcado pela coerência, articulação e qualificação do seu espaço público, numa forte relação com o rio e estuário do Tejo. A sua concretização alargou os horizontes e as expectativas de um público diversificado, habitante de uma área metropolitana que descobria outras paisagens e novas possibilidades. A escala e a natureza da Expo 98, apesar de únicas e irrepetíveis, informaram projetos mais circunscritos e menos ambiciosos, mas portadores de uma semente estruturadora essencialmente ancorada no espaço público e nas suas relações infraestruturais e ambientais.

- > no plano dos âmbitos geográficos de intervenção, ampliaram-se definitivamente as fronteiras dos espaços privilegiados para o investimento em espaço público. Não só pela diversidade de tipos de intervenção já mencionada, mas sobretudo pela diversificação das situações territoriais. Já não são apenas as áreas nobilitadas e de maior reconhecimento monumental, inscritas nos *centros históricos*, que são merecedoras de um investimento qualificador. Áreas de maior banalidade e multiplicação corrente, áreas menos associadas à ideia de *centro*, áreas frequentemente associadas às ideias de *periferia* e de *subúrbio*, ou mesmo espaços *entre* aglomeradores, passam a ser contemplados na geografia destes investimentos. Esta diversificação reflete, naturalmente, a própria natureza heterogénea e alargada do território metropolitano, muito menos dependente – do ponto de vista funcional, mas também do ponto de vista identitário e simbólico – dos aglomerados mais antigos, sede de concelho, ou das próprias *idades* de Lisboa ou Porto. Aglomerados produzidos nas primeiras gerações da suburbanização vão sendo consolidados enquanto estruturas relativamente referenciais face ao território envolvente (por exemplo, ao longo das linhas de Sintra e de Cascais, na área metropolitana de Lisboa); frentes de urbanização recente onde se colocam

exigências de dotação de infraestruturas e de integração; sistemas urbanos lineares que constituem como coluna dorsal de atividades comerciais e de produção; áreas de forte procura turística, de fruição e lazer, ou de singularidade paisagística e ambiental, que focalizam exigências de acesso, conforto e compatibilidade face aos diversos valores em presença. À diversificação do mosaico territorial da metrópole nas últimas duas a três décadas e, naturalmente, à sua mutação integral numa lógica eminentemente *urbana*, correspondeu um universo também mais diverso e alargado de espaços públicos a intervir.

- > no plano da integração em políticas territoriais, a transição de século trouxe também alterações significativas associadas, por um lado a um processo de reescalonamento de instrumentos de programação e financiamento de investimentos públicos, e por outro, a uma maior articulação intersetorial e multi-institucional na construção de programas de intervenção. As prioridades políticas e diretivas emanadas da União Europeia em matéria de política de coesão tiveram um forte impacto na montagem de programas de requalificação e regeneração urbana, de valorização ambiental do território e de fomento de formas de mobilidade sustentável, nos quais tem lugar de destaque o investimento em espaço público. Também no domínio das políticas nacionais destinadas à consolidação do sistema urbano, verificou-se uma aposta nestas componentes, nomeadamente em ações dirigidas aos bairros de habitação social, às áreas de valorização do comércio tradicional e à requalificação ambiental e das infraestruturas de saneamento urbano. Em comum, estas políticas partilham uma exigência crescente de respostas intersectoriais e de mobilização de vários atores na definição, implementação e acompanhamento dos investimentos realizados. A lógica das parcerias de base comunitária, alarga a questão do espaço público a tabuleiros de diálogo e concertação política e de ação que não se esgotam no poder público. No plano institucional, implementaram-se reorganizações no âmbito intermunicipal, municipal e das freguesias, com uma redistribuição de competências e recursos, que permitiu enquadrar investimentos estruturantes em plataformas intermuni-

cipais, ao mesmo tempo que se reforçaram as capacidades de intervenção em pequenas obras e espaços públicos dos níveis mais locais (nomeadamente com o envolvimento das Juntas de Freguesia).

Embora produzidas segundo dinâmicas de sentido aparentemente contraditório (fragmentação e recomposição, difusão e polarização, coalescência e intensificação), as transformações territoriais sentidas nos territórios metropolitanos de Lisboa e Porto neste período resultam da introdução de novas infraestruturas (fibra ótica, redes *wireless*, gasodutos e oleodutos, por exemplo), de novos patamares e configurações hierárquicos (circulares regionais, adutoras metropolitanas, micro-geração elétrica e produção eólica), de novas arquiteturas organizativas das redes (logística *just-in-time*, *smart grids*, consórcios intermunicipais e parcerias público-privadas) e de novas combinações funcionais e espaciais (resíduos/energia, informação/logística, comunicação/mobilidade, rede ecológica/rede de espaço coletivo). É este suporte mais *reticulado* (novas redes, e com *efeito de rede*), multi-infraestrutural e intermediário (entre escalas) que sustem uma matriz metropolitana mais coesiva, de contornos hierárquicos mais diluídos e de maior resiliência face às fragilidades, roturas e insuficiências que, após décadas de pressão demográfica e crescimento urbano intensos, se faziam sentir no dia-a-dia e no posicionamento relacional da área metropolitana. Este robustecimento estrutural corresponde a um *tecido conectivo* que se forma não só a partir da melhoria da acessibilidades e do suporte infraestrutural, mas também de uma conjugação sinérgica e produtiva de uma rede mais qualificada de espaço público com estratos paisagísticos que se tornam *fibras* elásticas de sutura e coesão do mosaico territorial.

Ainda assim, e não obstante um esforço partilhado entre legisladores, administração central e autarquias locais no sentido de dotar os múltiplos intervenientes de instrumentos de ordenamento transversal aos vários sistemas setoriais, persistem consideráveis áreas de opacidade e incommunicabilidade entre os diversos suportes reticulares e os tecidos metropolitanos que pretendem *irrigar*.

4. ESPAÇO PÚBLICO METROPOLITANO: RETICULAR, TECER, CERZIR

O espaço público é um suporte físico, mas é também uma construção social e política, no sentido de Habermas e de Innerarity. É um espaço de mediação. Tal como a ideia de *metrópole*, é um conceito construído no discurso, na confrontação crítica e produtiva e na *praxis* disciplinar e aplicada. Em Portugal, e desde a institucionalização legal das áreas metropolitanas em 1992, um longo percurso tem sido feito na construção de uma ideia mais partilhada e operativa de *metrópole*. Tem sido um processo longo, pouco consensual, sujeito a avanços e inflexões que têm dificultado o seu reconhecimento de forma institucionalmente mais estabilizada, geograficamente adequada, socialmente reconhecida e politicamente legitimada. Contudo, reconhecem-se passos importantes, alguns bastante recentes, nomeadamente a consolidação do papel das Áreas Metropolitanas como autoridades de transportes, e com uma mais efetiva capacidade de coordenação daquelas redes, serviços e tarifários. Outras áreas há em que as Áreas Metropolitanas, enquanto instituição ou nível do complexo sistema de governança metropolitana, são ou poderão vir a ser fundamentais na articulação de políticas e na otimização de recursos territoriais sob sua jurisdição ou interesse. Coloca-se aqui a questão do espaço público – da sua conceção, programação, projeto e implementação.

Até hoje, as intervenções de espaço público têm sido promovidas essencialmente por três tipos de atores: o Estado central, através das suas agências, institutos ou empresas na sua esfera direta (por exemplo, Parques Naturais, Administrações Portuárias, Empresas públicas de gestão de infraestruturas); a Administração Local, com preponderância clara dos Municípios; e o setor privado, através de operações de urbanização. Apesar de haver níveis de articulação na programação e na gestão de investimentos públicos mais próximos da escala metropolitana (as CCDR ou as próprias Áreas Metropolitanas), ainda pouco caminho se trilhou na sua implicação mais afirmada na estruturação do que, de forma genérica e preliminar, se poderia designar de uma *política metropolitana* de espaço público. Ou, por outras palavras, na estruturação de um sistema de *espaço público metropolitano*. *Política* e *sistema* são aqui duas faces de

uma mesma moeda, ou seja, a componente conceitualizadora e a componente material, ambas constituindo o espaço público como uma componente central da organização do território metropolitano.

Perante este argumento, poder-se-á desde logo perguntar se se trataria de uma nova política setorial ou de uma nova figura de plano, ou ainda se corresponderia a um novo departamento num organismo da administração. Sob tal pergunta, insinuar-se-iam, legitimamente, preocupações com a já vasta e complicada teia de instrumentos, de sobreposições e conflitos de jurisdição e relacionamento entre setores. Um tal cenário não seria de todo desejável. Pelo contrário a ideia subjacente à construção – política e material – de um sistema de *espaço público metropolitano* é de se constituir como um *argumento*: uma linha de racionalidade e de comunicação, um fio condutor que desenhe os contornos de um imaginário sobre o qual se possam aferir, reconhecer e contrastar projetos e iniciativas que sejam avançados a partir de diversas plataformas e agentes.

Reticular

Conceito amplamente utilizado no domínio dos sistemas infraestruturais, a ideia de *rede* aplicada a um sistema de espaço público metropolitano clarifica o sentido ordenador, hierarquizador e matricial que o caracteriza. É um conceito que se identifica na relação com as escalas alargadas do território e do seu domínio político, militar e económico. As redes são, aliás, reconhecidas como entidades que redefinem a própria natureza da territorialidade e das suas escalas, suplantando as configurações *areolares* por outras de natureza *reticular* e *conectiva*. As fronteiras, limites e formas de jurisdição associadas ao domínio centralizado e em função de relações de proximidade (o *espaço dos lugares* de Castells), são erodidas e mesmo reconfiguradas em função de novas possibilidades de domínio, de comunicação, de interação baseadas nas capacidades tecnológicas e funcionais dos vários sistemas de redes infraestruturais (o *espaço dos fluxos*).

É fundamentalmente pela introdução de redes de diversa natureza que se definem âmbitos de domínio e de explo-

ração de recursos, que se proporcionam oportunidades de circulação de bens, pessoas e informação. Nesse sentido, as redes infraestruturais são artefactos de natureza socio-espacial, ou seja, sujeitos e agentes de organização, confrontação e, mesmo, conflito social e político (Graham & Marvin, 2001). A conceção, projeto, construção e gestão de redes constitui-se, para além do domínio técnico, como exercício sociopolítico, reflexo das prioridades e escolhas que, em cada momento e contexto, são realizadas pelas diversas instâncias e atores da sociedade.

Por outro lado, na conceptualização sobre a noção de *rede*, é destacada a relação significativa com as sucessivas etapas de inovação tecnológica, nomeadamente nos domínios dos transportes, das comunicações, do fornecimento de energia, de água, de saneamento, das infraestruturas verdes. Neste quadro, colocam-se dois âmbitos em que a formulação de uma ideia de *espaço público metropolitano* é particularmente evidente: por um lado, o papel que pode desempenhar uma *rede* de espaço público nos âmbitos e nas escalas territoriais relevantes para a consolidação e qualificação do território metropolitano (por ex. promover espaços qualificados de acessibilidade pedonal ou ciclável, valorizar recursos ambientais de escala alargada, estruturar ligações complementares ao sistema viário entre aglomerados e territórios de interesse); por outro lado, o papel que as diversas redes infraestruturais e respetivas tecnologias desempenham na constituição espacial do espaço público (por ex. a integração entre infraestruturas de regularização hídrica e parques urbanos, a compatibilização de transportes coletivos em sítio próprio com o sistema viário e o traçado urbano, a otimização de espaços de servidão infraestrutural como suporte para redes de espaço público).

Nesse sentido, a formulação de um processo de *reticulação* do território assente no sistema de espaço público, poderia consubstanciar-se num conjunto de princípios relativamente simples:

- > operar em duas escalas preferenciais – escala metropolitana e escala intermédia –, sem prejuízo de um entendimento pontualmente mais fino (escala local) ou de enquadramento superior (escala supra-metropolitana);

- > na escala metropolitana, a definição da rede estabeleceria as principais ligações a criar e valorizar enquanto espaço público acessível e confortável, fundamentalmente apoiadas na hierarquia de a) aglomerados urbanos com funções centrais, b) equipamentos coletivos de âmbito metropolitano, c) interfaces intermodais de transportes de âmbito metropolitano e d) elementos primários da estrutura ecológica metropolitana;
- > na escala intermédia, seriam privilegiadas as relações entre aglomerados urbanos com funções de nível intermédio, em particular os que apresentam maiores fragilidade na cobertura e regularidade das redes de transporte coletivo e os que apresentam perfis socioeconómicos mais desfavorecidos. Neste âmbito incluir-se-iam as relações com equipamentos coletivos de escala intermédia (escolas secundárias, complexos desportivos, centros de saúde, por exemplo) e parques industriais e de atividades económicas.
- > a definição da rede de espaço público metropolitano acompanharia e articular-se-ia, desejavelmente, com as redes infraestruturais e ecológicas existentes ou programadas, potenciando e otimizando a sua capacidade instalada, valorizando a sua utilização multifuncional, compartilhada e/ou compatibilizada, e estabelecendo relações transversais com os espaços atravessados.

Tecer

Na sua expressão corrente no domínio disciplinar do urbanismo, o conceito de *tecido urbano* associa-se ao conjunto interdependente de elementos morfológicos que formam a componente construída da cidade: vias e espaços públicos, parcelas privadas, edifícios e logradouros. A sua utilização remete, em geral, para as formas de ocupação do território baseadas numa lógica reconhecível pela sua relativa integridade e homogeneidade morfológica. Na leitura e análise dos tecidos urbanos, a relação entre o traçado (como sistema de vias e espaços públicos), o parcelário e a tipologia de edificado é determinante para a compreensão das diversas lógicas e formas específicas de organização morfológica do território. Trata-se, portanto, de uma entidade eminentemente relacional, complexa e evolutiva, constituída

pela interação dinâmica e recíproca de diversos elementos e sistemas que a compõem. Uma das potencialidades instrumentais deste conceito é do reconhecimento de estratos que persistem ou se transformam de forma díspar no tempo, por exemplo, o parcelário. Como sistema, o parcelário revela-se determinante no processo de urbanização, em particular num quadro de relativa fragilidade económica e instrumental dos agentes envolvidos. É o caso da chamada urbanização *cadastral* que informa, uma parte muito significativa, senão mesmo a maioria, das transformações urbanas em Portugal na segunda metade do século XX. Por outro lado, o sistema parcelário constitui-se uma ferramenta importante numa argumentação que, contrapondo-se às dualidades urbano/rural, explore as continuidades e os suportes matriciais do território, na sua dinâmica evolutiva.

Para uma leitura e para conceptualização do território metropolitano, a ideia de tecido como metáfora *têxtil* afigura-se fértil e estimulante. Sistema interdependente, constituído por elementos filamentosos ou fibrosos de natureza diversa, capaz de se estender de forma flexível e sem limites pré-determinados, de se coser e compatibilizar com outros tecidos, de se produzir com fios mais ou menos espessos. Estrutura que se reforça e se torna mais resistente pelo entrelaçar de múltiplos elementos, que é mais do que a soma das partes, que admite maior ou menor formalidade compositiva sem perder a força da sua constituição.

Neste sentido, a ideia de tecido *metropolitano* (mais abrangente e menos limitada do que o conceito de tecido *urbano*) abre-se à inclusão de formas de estruturação e de ocupação territorial cuja racionalidade não está vinculada ao sentido estrito do urbano, mas que desempenham um papel fundamental na organização do território atual pela persistência (física e toponímica) da sua estrutura de parcelário: os *brejas*, os *faros*, as *lezírias*, as *quintas*, os *casais*, os *pinhais*, as *várzeas*, as *veigas*...

Constituindo o espaço público um dos estratos mais relevantes para a estruturação de tecidos (territoriais), o seu papel qualificador permitiria robustecer e ativar um conjunto muito alargado de situações: quer numa perspetiva de melhoria dos espaços correntes, banais, do quotidiano – residenciais, industriais, agrícolas... –, quer numa lógica

de promoção de transversalidades e continuidades perante elementos de fraturantes (limites fisiográficos, limites entre tecidos urbanos de natureza e configuração distinta, fronteiras administrativas e/ou socio-espaciais...).

Assim, como princípios para a definição de um processo de *tecedura* do sistema de espaço público metropolitano, argumenta-se que:

- > a escala privilegiada de atuação deste processo seria a de unidades relativamente homogêneas de espaço urbano e/ou de espaço aberto. É, portanto, uma escala tendencialmente local, embora entendida a partir do conjunto ou unidade morfológica a que se reporta.
- > no processo de *tecedura* ganharia particular relevância o estrato do parcelário, enquanto matriz definidora da transformação do território, associado à exploração de limiares complexos de relação entre o domínio público e o domínio privado. A operação atenta sobre o parcelário permitiria explorar a relação do sistema de espaço público com os traços constitutivos da morfogênese urbana e com a tipologia edilícia, ao mesmo tempo que permitiria complexificar relações de transição e profundidade entre o espaço público e os espaços privados, quer de acesso coletivo, quer de usufruto mais doméstico.
- > o entendimento de um sistema de espaço público *entret tecido* atenuaria as diferenciações dicotômicas e duais entre tecido urbano e tecido rústico ou entre espaço construído e espaço aberto. Tendo por base a exploração de ligações e articulações nas margens e limiares de transição entre tecidos, o sistema de espaço público poderia contribuir para a descoberta de novos significados e de novas formas de apropriação de espaços marginais aos fluxos (urbanos) quotidianos, mas também de integração de lógicas de exploração e produção agrícola, florestal ou hortícola no quadro da heterogeneidade do mosaico territorial.
- > a intervenção numa lógica de *tecedura* procuraria consolidar o sentido de malha de cada unidade a partir de três situações tipificadas: a) a valorização

dos espaços de maior convergência e diversidade de atividades e fluxos urbanos (ruas comerciais ou com equipamentos coletivos, eixos de transporte coletivo, vias de interesse histórico ou relevância morfogénica), b) a valorização de nós e micro-intervenções da malha, na lógica da acupuntura, c) a valorização das margens e das ligações externas, potenciando uma lógica de continuidade e de articulação entre tecidos de naturezas morfológicas, ambientais ou socioeconómicas diferenciados e atenuando situações de enclave e segregação.

Cerzir

A introdução de infraestruturas de transporte especializadas, fruto das inovações tecnológicas dos séculos XIX e XX, trouxe implicações profundas num espaço territorial que era caracterizado pela rugosidade topográfica e pela fricção do movimento, como superfície tecida por elementos sedimentados e interdependentes (fisiografia, parcelamento rústico, estrutura de caminhos), modelada por obstáculos, limites e (des)continuidades naturais. Este novo estrato, essencialmente caracterizado como sistema linear de fluxos especializados, representa um dos mais fortes produtores de fratura no território da metrópole moderna: a dissociação entre *redes* e *tecidos*.

Com ênfase no papel da rede viária e na progressiva 'setorização' e 'franchisement' dos territórios metropolitanos, David Mangin (2004) evidencia as lógicas de localização, de agregação e de configuração interna de produtos espaciais como os loteamentos residenciais desagregados face ao tecido urbano compacto (um '*bourg*' sem '*faux*', ou seja, uma passagem direta do espaço rural e da aldeia, para a urbanização metropolitana), as unidades comerciais e de lazer organizadas em cadeias e 'franchisings', os 'parques' de escritórios, logística, de ciência e tecnologia. Neste panorama, a própria rede viária apresenta uma relação difícil com o tecido urbano, proliferando dispositivos que impermeabilizam o contacto transversal: rotundas, variantes, circulares, desnivelamentos. O espaço resultante desta justaposição é o repositório das múltiplas soluções parcelares e da normativa de afastamentos, parametrização quantitativa e zonamento funcional.

A partir da ideia do sistema de espaços coletivos como fio condutor da concepção do *projeto urbano* (Scheerlinck, 2018; Solà-Morales, 1992), nomeadamente com as experiências urbanísticas introduzidas em Barcelona, desenvolveu-se uma linha projetual particularmente centrada nas formas de compatibilização desse sistema com as estruturas viárias e ferroviárias de escala metropolitana, procurando precisamente *cerzir* as fraturas e dissociações reconhecidas no território. A intervenção sobre o sistema de *rondas* de Barcelona, aproveitando a oportunidade infraestrutural para suportar uma profunda reestruturação de escala metropolitana, com a implantação de grandes equipamentos urbanos num anel envolvente à cidade e, ao mesmo tempo, promover uma qualificação do espaço público como suporte agregador de tecidos urbanos monofuncionais e espacialmente descaracterizados, foi amplamente reconhecida e estimulante para outros projetos análogos, como a reestruturação da M30 e a requalificação ambiental e espacial do Rio Manzanares em Madrid. Daqui resulta uma *cerzidura* assente em dois movimentos: um de natureza longitudinal, associado à reorganização de fluxos tangenciais e à criação de áreas polarizadoras e de grande conectividade; outro de natureza transversal, associado a intervenções de remate e integração face a tecidos urbanos envolventes, recorrendo ao espaço público como material agregador.

Uma operacionalização de processos de *cerzidura* territorial, apoiados no sistema de espaço público metropolitano, poderão assentar, assim, nos seguintes princípios:

- > identificar e atuar sobre situações de barreira e descontinuidade resultantes da sobreposição de elementos infraestruturais de acesso limitado e impacte espacial significativo (vias rápidas, vias férreas), promovendo uma relação de maior permeabilidade entre os espaços envolventes;
- > priorizar uma intervenção em áreas de maior polarização funcional, social e económica, nomeadamente áreas envolventes a interfaces de transporte coletivo, a equipamentos coletivos de escala metropolitana, áreas de concentração de emprego e grandes estruturas de espaço aberto;
- > promover a inter-relação entre as componentes inertes do espaço público (pavimentos e superfícies, modelações de terra, elementos associados a redes infraestruturais, mobiliário urbano, acessos a redes de comunicações e wi-fi) e a estrutura ecológica do território, numa lógica de melhoria do desempenho ambiental do sistema de espaço coletivo;
- > explorar as potencialidades de inovação tipológica associada a grandes conjuntos edificados, introduzindo ligações claras e estruturantes entre o sistema de espaço público e os espaços privados de acesso coletivo, numa lógica de maior integração e recombinação multi-escalar, incorporando ainda nessa lógica a relação com os sistemas infraestruturais que os servem (ex. acessos viários, estacionamento automóvel, paragens de transporte coletivo).

5. CONCLUSÃO: UMA PERSPETIVA TRANSDISCIPLINAR PARA UM TECIDO CONECTIVO METROPOLITANO

Da leitura cruzada entre a reflexão conceptual contemporânea sobre espaço público e sua implementação, entre projeto, obra e condição disciplinar, resulta uma clara necessidade de reforço das relações interdisciplinaridade lançadas a partir do urbanismo – uma visão integradora, evitando a especialização excessiva e segmentada do passado, que se contraponha à cascata de planos assente numa segmentação de escalas, mas também de pesos disciplinares (com um peso residual da dimensão arquitetural nas escalas mais alargadas). Retomando Secchi (2007) e Busquets (2004), a aceitação generalizada da condição fragmentária da cidade atual, face a visões unitárias de outras épocas, exige uma maior exploração de projetos capazes de intervir de forma interfacial e mediadora a múltiplas escalas. A relação e interdependência projetual e programática sobre o espaço público metropolitano advém, nestes casos de uma forte relação entre o sistema infraestrutural, o sistema de espaços coletivos e o sistema ecológico do território, estabelecendo, em simultâneo, um sentido reticulador e uma matriz de suporte de tecidos territoriais de natureza diversa. Daí a necessidade de maiores compromissos interdisciplinares com a

qualidade urbana e com a dimensão sociopolítica da cidade metropolitana, fortalecendo a *urbs* nos espaços mais fragilizados no que respeita ao suporte de espaço público. Um tal compromisso exige uma atenção particular à interpretação morfológica e ao projeto territorial como instrumentos de reconhecimento da realidade e de síntese material, legível, formalizada.

Da leitura e balanço realizados sobre intervenções incidentes no espaço público em Portugal nos últimos vinte anos, evidenciam-se questões relevantes para o desenvolvimento de abordagens projetuais. Perante a diversidade morfológica e a colisão de lógicas, jurisdições e racionalidades de organização do território, sugere-se uma aproximação apoiada no *reconhecimento e reforço qualitativo e funcional dos elementos mais robustos do território*, ou seja, dos elementos a que se reconhece mais valor e capacidade estruturadora. Por outro lado, valorizam-se aspetos mais particulares e de escala mais aproximada que, por serem recorrentes na paisagem urbana, permitem perceber como a *exploração de uma alteração pontual ou tipológica, abre portas à sua multiplicação no tempo e no espaço*. Por último, coloca-se a questão da *natureza democrática do espaço público, como suporte de diversidade e elemento de coesão*, quer quando entendido no sentido estrito do domínio público – o sistema de ruas, praças, outras vias públicas ou parques urbanos – mas também num sentido mais alargado que inclui os equipamentos coletivos, os limiares de transição entre o edificado e os espaços exteriores, ou mesmo alguns espaços privados de utilização coletiva. Neste quadro, e embora se reconheça a limitação que implica uma ênfase no espaço público – face a questões económicas e sociais estruturais – argumenta-se com a sua condição material, reticular e partilhada como infraestrutura inicial e indutora de transformações a outros níveis do território e da sociedade.

Para uma ideia de projeto territorial de *espaço público metropolitano*, sugerem-se três linhas de ação que permitam revelar um estrato articulador, estruturador e coesivo do território. Três caminhos, três formas de designar e de avançar num argumento comum de projeto territorial: *reticular, tecer, cerzir*; por um *espaço público metropolitano*.

REFERÊNCIAS

- AMB/Institut pour la Ville en Mouvement/Consorci Besòs.** (2015). *Passatges metropolitans: una mirada als projectes metropolitans des de la petita escala*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona.
- Ascher, F.** (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Éditions Odile Jacob.
- Augé, M.** (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Éditions du Seuil.
- Battle, E.** (2011). *El jardín de la metrópoli. Del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Brès, R.** (2015). *Figures Discretes de l'Urbain – À la rencontre des réseaux et des territoires*. Genève: MétisPresses.
- Busquets, J.** (2004). Presente e perspectivas del urbanismo. *Sociedade e Território*, [37–38], 46–60.
- Castells, M.** (1996). *The Rise of the Network Society – The Information Age: Economy, Society, and Culture*. Cambridge, Oxford: Blackwell.
- Certeau, M. de.** (1980). *L'invention du quotidien*. Paris: UGE.
- Choay, F.** (1969). *Espacements – L'évolution de l'espace urbain en France*. Milano: Skira.
- Choay, F.** (1980). *La règle et le modèle: sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris: Seuil.
- Coelho, R.** (2012). *Formas e designios do espaço público na cidade contemporânea. O projecto do espaço público na construção da cidade: casas portuguesas*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- Corboz, R.** (1983). Le Territoire comme palimpseste. *Diogene*, 121, 14–35.

- Corboz, A.** (1998). Verso la città-territorio. In P. Viganò (Ed.), *Ordine Sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio* (pp. 214–218). Milano: Franco Angeli.
- Corner, J.** (2006). Terra Fluxus. In C. Waldheim (Ed.), *The Landscape Urbanism Reader* (pp. 21–33). New York: Princeton Architectural Press.
- Delbaere, D.** (2010). *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*. Paris: Ellipses Édition Marketing.
- Dematteis, G.** (1995). *Progetto implicito: il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*. Milano: Franco Angeli.
- Domingues, Á.** (2009). *A Rua da Estrada*. Porto: Dafne.
- Domingues, Á.** (2011). As transformações do território: da cidade ao urbano. In N. Portas, Á. Domingues, & J. Cabral (Eds.), *Políticas Urbanas II. Transformações, regulações e projectos* (pp. 18–67). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Domingues, Á.** (2012). *Vida no Campo*. Porto: Dafne.
- Donini, G.** (2008). *Margini della mobilità*. Roma: Meltemi.
- Easterling, K.** (1999). *Organization space: landscapes, highways and houses in America*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Ferrão, J.** (2002). As regiões metropolitanas como comunidades imaginadas: da experiência quotidiana à acção estratégica. In *Conferência Porto d'Ideias – a cidade em debate*. Porto: APQR.
- Forman, R.** (1995). *Land Mosaics: The Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge, England: Cambridge University Press.
- Fossa, G.** (2006). *Un atlante per Milano, Riquilificare i contesti urbani di nodi infrastrutturali*. Milano: Skira.
- Giseke, U.** (2008). Productive Landscape. In H. von Seggern, J. Werner, & L. Grosse-Bächle (Eds.), *Creating Knowledge. Innovation Strategies for Designing Urban Landscapes* (pp. 267–276). Berlin: Jovis Verlag.
- Graham, S., & Marvin, S.** (2001). *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. Technology*. London and New York: Routledge.
- Gregotti, V.** (1981). La forme du territoire. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, (218), 10–15.
- Hough, M.** (2007). Nature as Infrastructure: Strategies for Sustainable Regional Landscapes. *Places*, (19).
- Ingersoll, R.** (2006). *Sprawltown – Looking for the City on its Edges*. New York: Princeton Architectural Press.
- Innerarity, D.** (2006). *El Nuevo espacio público*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Laorenza, G.** (2006). Spessori infrastrutturali. In P. Barbieri (Ed.), *Infraspazi* (pp. 32–37). Roma: Meltemi.
- Leite, J. S.** (2016). *Ruas emergentes: Interpretação morfológica do contexto urbano português*. Universidade de Lisboa. Disponível em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/12443>
- Llop, C.** (2016). *Ciudades, territorios metropolitanos y regiones urbanas eficientes: estrategias y propuestas de proyecto para la regeneración de la Ciudad_Mosaico_Territorial después de la Explosión de la Ciudad: la Región Metropolitana de Barcelona como laboratorio*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Llop, C., & Bosc, S.** (2012). *Working with the territory: strategies for the new territorialities / Travailler avec le territoire : stratégies pour les nouvelles territorialités*. Barcelona: CREPUD-MED / ACTAR.
- Mangin, D.** (2004). *La ville franchisé : Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Éditions de la Villette.

- Martinotti, G.** (2007). I superluoghi della mobilità. In M. Agnoletto, A. Delpiano, & M. Guerzoni (Eds.), *La civiltà dei Superluoghi. Notizie dalla metropoli quotidiana* (pp. 29–34). Bologna: Damiani Editore.
- McHarg, I.** (1969). *Design With Nature*. New York: The Natural History Press.
- Mossop, E.** (2004). Landscape of infrastructure. In C. Waldheim (Ed.), *The Landscape Urbanism Reader* (pp. 163–177). New York: Princeton Architectural Press.
- Neutelings, W.** (1991). *Willem Jan Neutelings, architect*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Ohno, H.** (2017). *Fiber City – A Vision for the Shrinking Megacity, Tokyo 2050*. Tokyo: University of Tokyo Press.
- Oswald, F., & Baccini, P.** (2003). *Netzstad: Designing the urban*. Basel: Birkäuser.
- Pavia, R.** (1996). *Le paure dell'urbanistica. Disagio e incertezza nel progetto della città contemporanea*. Genova: Costa & Nolan.
- Pavia, R.** (2002). *Babele. La città della dispersione*. Roma: Meltemi.
- Portas, N.** (1997). Spazio Pubblico e Città Emergente. In E. A. L. T. di Milano (Ed.), *Le Architetture dello Spazio Pubblico: forme del passato, forme del presente* (pp. 57–59). Milano: Electa.
- Portas, N., Domingues, Á., & Cabral, J.** (2011). *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Rowe, P.** (1991). *Making a middle landscape*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Santos, J. R.** (2012). *Espaços de mediação infraestrutural: Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa*. Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/5429>
- Santos, J. R.** (2017). Discrete Landscapes in Metropolitan Lisbon: Open Space as a Planning Resource in Times of Latency. *Planning Practice and Research*, 32(1).
- Santos, J. R.** (2019). *AdaptPolis – Descodificar a fragmentação urbana: infraestruturas, paisagem e projeto territorial para a Área Metropolitana de Lisboa – Relatório Final*. Lisboa. Disponível em [http://adaptpolis.fa.ulisboa.pt/Relatorio Final_Set2019.pdf](http://adaptpolis.fa.ulisboa.pt/Relatorio%20Final_Set2019.pdf)
- Scheerlinck, K.** (2018). Insights on collective spaces, on collectivity, on signs of collectivity. In K. Scheerlinck (Ed.), *Collective Spaces Revisited Street Scope Territories Notebook* (pp. 10–21). Ghent/Brussels: KU Leuven.
- Secchi, B.** (1986). Progetto di suolo. *Casabella*, (520), 19–23.
- Secchi, B.** (1993). Un'urbanistica di spazi aperti. *Casabella*, (597–598), 5–9.
- Secchi, B.** (2005). *La città nel ventesimo secolo*. Roma: Laterza.
- Secchi, B.** (2007). Rethinking and Redesigning the Urban Landscape. *Places*, (19), 6–11.
- Shannon, K., & Smets, M.** (2010). *The Landscape of Contemporary Infrastructure*. Rotterdam: NAI Publishers.
- Sieverts, T.** (2003). *Cities Without Cities: Between Place and World, Space and Time, Town and Country*. London and New York: Spon Press/Routledge.
- Smets, M.** (2005). Le paysage contemporain des infrastructures. Le paradoxe de l'intégration. In S. Allemand, F. Ascher, & J. Lévi (Eds.), *Les sens du mouvement: Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines* (pp. 249–256). Paris: Éditions Belin.

Solà-Morales, M. de la. (1973). *Las formas de crecimiento urbano. Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

Solà-Morales, M. de la. (1992, May 12). Espacios públicos / Espacios Colectivos. *La Vanguardia*.

Stoll, K., & Lloyd, S. (2010). *Infrastructure as Architecture. Designing composite networks*. Berlin: Jovis Verlag.

Sucena Garcia, S. (2010). *Red Viaria y Territorio en el "Vale do Ave": La red viaria de nivel intermedio como estructura del paisaje urbano en el NW portugués*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politecnica de Catalunya.

Tatom, J., & Kahn, R. (2009). Programs for a metropolitan urbanism. In *Making the Metropolitan Landscape: Standing Firm on Middle Ground* (pp. 195–202). New York: Routledge.

Travasso, N., & Domingues, Á. (2015). *Territória: Casa Comum*. Porto: FAUP.

Viganò, P. (1999). *La città elementare. Biblioteca di Architettura, 7*. Milano: Skira.

Waldheim, C. (Ed.). (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.