

uma reflexão sobre as dimensões
das estradas nacionais
...a propósito da «cidade difusa»

sara sucena

arquitecta, doutoranda na etsab - upc
mestre assistente, faculdade de ciência e tecnologia,
universidade fernando pessoa

ssg@ufp.pt

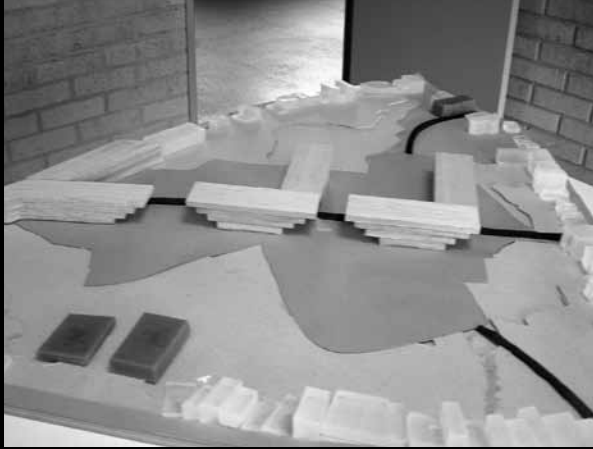


Fig.01 | Fotografia de maquete. Cadeira de Composição I.
Autoria: Tiago Lima. Janeiro 2004.

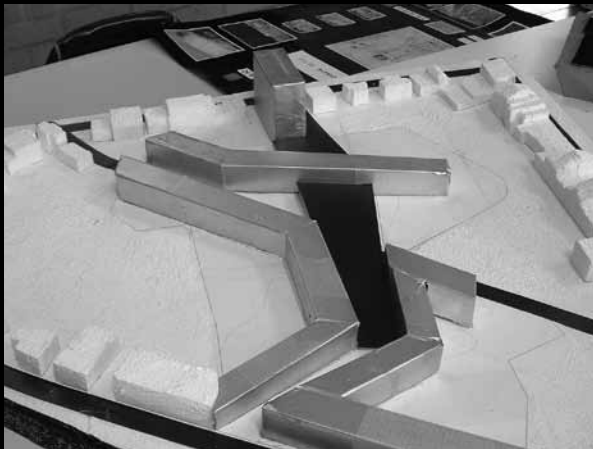


Fig.02 | Fotografia de maquete. Cadeira de Composição I.
Autoria: Paulo Santos. Janeiro 2004.



Fig.03 | Fotografia de maquete. Cadeira de Composição I.
Autoria: Anabela Moreira. Janeiro 2004.

Resumo

O texto propõe uma reflexão sobre a forma física da «cidade difusa» a partir da observação das Estradas Nacionais, enquanto eixo original e primordialmente de conexão viária, que a passagem do tempo e as novas formas de entendimento e de organização no espaço territorial vieram a revelar como suporte de urbanização. A falta de reconhecimento dos princípios que estruturam essa construção no território que lhe é adjacente constitui o mote para uma analogia crítica entre Rua e Estrada perspectivada segundo três dimensões espaciais: longitudinal, transversal e relacional.

Palavras-chave: Dimensões espaciais, Mudança, Escala, (Des)Ordem, Significado

I. Premissas de reflexão

Los cambios decisivos se producen cuando cambia nuestra mirada sobre las cosas. (Bru, 1997:7)

As cidades já não são hoje as cidades que nos habituámos a designar como tal. Actualmente o território de urbanização circunscrita a núcleos mais ou menos vastos onde reconhecíamos o centro ou os centros em torno dos quais se organizavam espaços que o tempo consolidou como uma entidade feita de partes agregadas e relacionadas como um sistema, onde era igualmente possível reconhecer a(s) periferia(s) e os mais ou menos directamente conectados subúrbios, já não existe. Actualmente a urbanização estende-se para além destes núcleos urbanos numa continuidade edificada que esbate os conceitos que antes estruturavam a nossa relação com o território ou com a imagem desse território; não apenas o espaço da cidade se tornou difícil de delimitar, como o rural, o campo, que tradicionalmente sempre se lhe opôs, perdeu a capacidade de se prefigurar pelo domínio da natureza, do não construído, ou talvez mais correctamente, pelo domínio do não edificado.

O acto de pensar no espaço urbano para além da cidade consolidada, sob o ponto de vista da sua configuração física, leva-nos inevitavelmente ao exercício de questionar os elementos que a constituem. Referimo-nos aos elementos morfológicos urbanos (Lamas, 1993), mas não isoladamente; antes, à sua in-

terligação, ao modo como se articulam, como se posicionam, uns relativamente aos outros, e à forma espacial bi e tridimensional que disso resulta.

Sem pretendermos enveredar por questões ideológicas ou assumpções críticas valorativas que contrapõem como antíteses a cidade do século XIX e a cidade Moderna, resultante da transposição dos princípios de organização urbana enunciados na Carta de Atenas (1933), quanto às primeiras; e que contrapõem como opostos a cidade, (por definição) o espaço da qualidade urbana, à periferia, o espaço desagregado, sem identidade formal ou simbólica, quanto às segundas, optamos pela perspectiva da *descoberta*. Colocamo-nos na posição de leitor, informado mas não preconceituoso, que procura *desmontar* o objecto a partir de critérios objectivos, de premissas interactivas que se testam e alimentam da e na realidade concreta.

O suporte geográfico de observação que elegemos situa-se para além do sistema «cidade-periferia» subjacente ao parágrafo anterior. Enquadra-se na designada «cidade difusa», uma entidade que transcende fronteiras administrativas municipais, metropolitanas e até nacionais, para se configurar, de acordo com lógicas organizacionais e estruturais próprias, como um sistema urbano territorial, pluri-direccional, que engloba *indiferentemente* (várias) cidades e periferias, os seus subúrbios e o campo entre elas (Dematteis, 1998). No espaço desta cidade *sem centro* ou multi-centrada detemo-nos perante um determinado tipo de vias – as Estradas Nacionais – funcionalmente comprometidas, nos dias de hoje, entre o papel de Rua e de Estrada e centramo-nos, para além do espaço-canal, no território, mais ou

II. Rua, Estrada e urbanização

A percepção da utilização da Estrada como elemento linear que organiza a edificação dos terrenos envolventes sugere-nos a analogia com a Rua da cidade tradicional. Pesem embora as diferentes formalizações que hoje nos levam a distinguir o espaço urbano do passado do espaço urbano do presente, há quem entenda a alteração dos cenários onde hoje nos movemos como o resultado de uma evolução em

menos construído, mais ou menos edificado, que as margina.

Fundamentalmente o que está em causa é o espaço público, o significado do *vazio* construído, pré-determinado e/ou resultante de apropriações originalmente não previstas. Neste sentido, via e urbanização perspectivam-se em conjunto e reflectem-se segundo três dimensões, tal como Anna Moretti (1996:14-5) as define: a longitudinal que “[...] percorre o espaço e transporta e troca objectos sobre o qual se deslocam veículos [...]”, a transversal “[...] a secção do canal, (...) secções construídas e estratificações históricas e sociais [...]” e a relacional decorrente de “[...] regras inscritas no território (de reconhecimento), identificadas por projectos ou planos urbanísticos (de contexto) ou estabelecidas por práticas de uso (de significado) [...]”.

A consideração simultânea destas três dimensões, seja numa perspectiva analítica, seja de projecto, impõe a infra-estrutura viária como espaço de grande complexidade; uma complexidade que parece globalmente assumida na cidade tradicional, onde, diferentemente privilegiadas ao longo do tempo, as várias dimensões foram estratificando e sedimentando o espaço (público e privado), moldando-o segundo articulações que hoje reconhecemos qualitativas e referenciais, reflexo de vivências que se suportam nessa pluridireccionalidade, que lhe conferem e dela retiram o(s) seu(s) sentido(s). Quando, pelo contrário, abordamos a «cidade difusa» tentando para esta transpor o mesmo ponto de vista de articulação entre espaço público e privado como fonte de riqueza vivencial, deparamo-nos, ainda que conscientes das diferentes premissas que estruturam esta realidade, com uma grande indefinição.

continuidade (pelo menos) histórica. De algum modo é possível associar a realidade da «cidade difusa» com o *simples* aumento de escala territorial decorrente de recentes paradigmas de mobilidade que possibilitam e incentivam a relocalização industrial e habitacional para além das congestionadas áreas centrais, num processo semelhante ao que, no final do século XIX, sustentou e se traduziu no desenvolvimento das periferias urbanas (Monclús, 1998).



Fig.04 | Fotografia de maquete. Cadeira de Composição I.
Autoria: Miguel Ribeiro. Janeiro 2004.

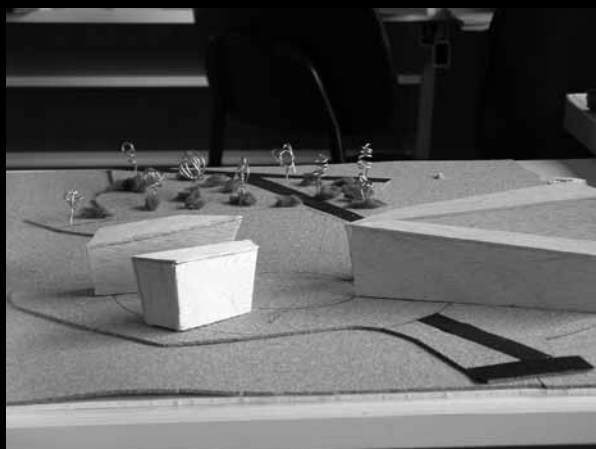


Fig.05 | Fotografia de maquete. Cadeira de Composição I.
Autoria: Anabela Moreira. Janeiro 2004.



Fig.06 | Fotografia de maquete. Cadeira de Atelier II.
Autoria: Joana Sousa. Junho 2003.

Aceitando esta perspectiva como uma das possíveis interpretações da «cidade difusa», a mesma permite-nos, num raciocínio elementar, extrapolar parâmetros de leitura desde a cidade tradicional para a cidade território, sobrepassando a *cidade periférica*. Neste sentido, Rua e Estrada aproximam-se favorecendo a transposição relativa das dimensões espaciais em particular da primeira, tida como referencial de qualidade, para a segunda, onde esta é tida como inexistente.

Claramente a reflexão empreendida assenta o seu pressuposto essencial na evidência histórica da Rua como motor privilegiado da urbanização, a partir da qual se estabelecem regras, espontâneas ou impostas, a que a edificação deve obedecer. Estas regras, sendo decorrentes do papel de acesso conferido ao canal e de outros, que por vezes se privilegiam, ligados ao carácter simbólico, expressão de comunidades e actividades, representativo de imagens políticas, institucionais, hierárquicas, ligados a preocupações higienistas, a funções de conexão entre partes urbanas (Gaudin, 1989; Secchi, 1989), têm ao longo dos tempos, sobretudo na dependência da sua localização, variado na importância mas ainda assim organizado os núcleos mais ou menos urbanos, a implantação dos edifícios e das actividades.

Quando à Rua se lhe retira o conteúdo de *urbanidade* que supõe e ao eixo de circulação se apõe a designação de Estrada, nem por isso a urbanização deixa de o acompanhar. Altera-se contudo a prefiguração que dele temos, não apenas relativa à sua extensão, que aumenta, mas igualmente relativa à *ordem* dos seus limites, à ocupação dos terrenos que lhe são adjacentes. Privilegia-se a função de atravessamento, de conexão entre pontos territoriais, objectivada em parâmetros de espaço-tempo percorrido e questões económicas mais do que na qualidade sensorial/visual marginal do próprio percurso. As regras que, neste caso, se impõem à urbanização marginal, quando existem, são também elas numéricas relacionando-se com afastamentos ao eixo ou limites da via e justificados em distâncias de protecção (segurança e ampliação da via). Aqui entende-se a infra-estrutura viária como canal de conexão de longa distância e, dependendo da sua tipologia, impõe-se a restrição ou proibição da

função de acesso marginal, minimizando-se a importância da possibilidade de esta se constituir, ao longo do seu trajecto, como espaço de reconhecimento simbólico, significativa para a ocupação adjacente.

Essencialmente por este motivo eleita como campo de observação, a Estrada revela-se como um caso particular de espaço público ao qual não é, à partida, recusada a possibilidade de existência da riqueza vivencial referida a propósito da cidade tradicional (Borja; Muxí, 2003), mas onde esta não se manifesta, configurando-o, com a mesma clareza. Um dos aspectos que se supõem na origem desta *opacidade* ressalta, desde logo, do desequilíbrio entre as três dimensões claramente subordinadas à maior importância da dimensão longitudinal, que constitui a essência da própria Estrada enquanto instrumento de ligação viária entre pontos territoriais distantes. O domínio desta dimensão que privilegia as “[...] regras económicas, de conectividade [e] normativas dos traçados [...]” (Moretti, 1996:14) impõe os princípios de configuração da dimensão transversal e da dimensão relacional sujeitando-as aos objectivos de funcionalidade que lhe estiveram na origem.

As transformações de que esta infra-estrutura foi alvo nas últimas décadas, revelam, contudo, um panorama diferente que aponta o reforço das dimensões transversal e relacional, resultado de apropriações diversas do canal, que tendem a interferir com os movimentos do espaço longitudinal e a afirmar-se através da imposição de regras próprias decorrentes da sua (crescente) maior autonomia. O aumento de complexidade inerente, ao pressupor a existência de outros tipos de vivência espacial, produz e induz novas configurações ou recon-

figurações do espaço-canal segundo formas, mais ou menos conflituosas, que o território começa a exprimir na diversidade das suas expressões e numa (des)organização *insustentável* que urge descodificar e orientar; são estas formas que afectam as dimensões transversal “[...] governad[a] por regras de composição e estéticas [...]” (Moretti, 1996:14) e relacional, quando espelho de relações entre homem e território que entendem a infra-estrutura como fim, isto é, como palco de acontecimentos, ou como meio, isto é, como instrumento de favorecimento da exteriorização desses acontecimentos.

Actualmente, atendendo à ocupação generalizada do território que tendencialmente aproveita o espaço público (pré)definido para se estabelecer e às novas lógicas organizacionais que já não determinam essa ocupação a partir de relações de proximidade aos centros urbanos e ao que eles significavam como pólos de concentração humana e de actividades diversas, as funções autonomizam-se privilegiando outras como a disponibilidade de espaço e o seu valor económico, a acessibilidade ou a capacidade de interacção sinérgica com funções específicas (Portas *et al.*, 2003; Soja, 2003; Ascher, 1995). A diversidade de parâmetros individuais de decisão favorece, portanto, padrões igualmente diversos de localização funcional, quer estejamos a falar de habitação, indústria, comércio ou serviços; e essa individualidade reflecte-se nas formas que globalmente vão configurando a imagem territorial, tanto no que se refere a conteúdos como a volumetrias contentoras e às relações que estabelecem entre si e com o(s) espaço(s) público(s).

III. Perceber a Estrada como Rua

Nem sequer nos afastando muito da cidade do Porto, de resto num discurso facilmente extrapolável para outras áreas territoriais, bastará pensarmos na EN-13, na EN-109, na EN-105 ou mesmo na EN-12 (Estrada da Circunvalação) para constatar que a urbanização marginal faz parte da imagem que delas temos. As Estradas, pese embora a sua função primordial de conexão de pontos territoriais importantes (significativos em termos nacio-

nais), têm sido, ao longo das últimas décadas, suporte de construções e actividades que nelas encontram um preexistente acesso (FAUP, 2002), a condição essencial da possibilidade de edificar/de serviço.

Percorrendo as Estradas e olhando as suas margens, a sensação que nos transmitem é a da desordem: espaços edificados e espaços não edificados resultantes, residuais ou expectantes; arquitecturas diversas em escala,

em linguagem, em formas e direcções de implantação; parcelas mono ou plurifuncionais de geometrias e dimensão de *frente* variáveis que, consoante as exigências dessas funções, se expressam em limites física ou visualmente cerrados ou permeáveis na relação com o espaço público. A densidade de construção é também diversa, mais concentrada e funcionalmente mais urbana na proximidade dos núcleos preexistentes, mais rarefeita entre eles; percebem-se igualmente os tempos diferentes de construção, sobretudo a passagem do *tempo longo*, demarcando o que remonta à origem de um território rural do que, hoje, se entende actual.

Objectos, funções e *vazios* surgem lado a lado numa relação de mera coexistência; crescem-se os novos aos existentes, quais peças legitimadas pela simples permissão de edificar a partir da propriedade privada, autista nas relações e isenta na responsabilidade de encontrar, justificar ou criar o seu lugar no todo. O resultado é, portanto, o da soma de unidades, eventualmente fragmentos, quando a sua dimensão e a escala a que são percebidos permite identificar um conjunto dessas unidades ligadas por uma qualquer relação de dependência formal, funcional, simbólica. O elemento que possibilita a operação de adição é a Estrada, o elemento comum a partir do qual se hierarquizam as lógicas individuais e o único elo de ligação entre elas.

A posição defendida é, no entanto, a de que os critérios essencialmente económicos e funcionais que têm desenhado os espaços de urbanização difusa não são exclusivos e incompatíveis com a possibilidade de aqueles se traduzirem segundo princípios de organização formal que tornem o espaço reconhecível, também como campo de significado e identidade sócio-funcional (Boeri; Lanzani, 1992). A possibilidade de auto-referenciação do elemento no *todo*, onde pessoas e actividades se revejam como *parte de* e não apenas como *soma de* acontecimentos territoriais, passa pela facilidade daquele se situar no mapa mental que a articulação de elementos de forma física constrói, ou seja, numa imagem do ambiente construído objectivada em relações tipo-morfológicas específicas. A descoberta desta especificidade torna-se o desafio a que a



Fig.07 | Área de intervenção das cadeiras de Práticas e teórico-práticas da UFP. Ano lectivo 2003/2004.

gramática de análise, interpretação e intervenção corrente aplicada a realidades territoriais conhecidas já não permite responder (Font et al., 1999). Estender os princípios de articulação dimensional da Rua para a Estrada não significa, portanto, a cópia, a mimetização, a utilização de um conjunto de *receitas*; significa, pelo contrário, desmontar esses princípios que quase inconscientemente e consensualmente nos surgem como um *todo* (sendo este o elemento indutor e induzido da tal qualidade) e criticamente avaliar a sua aplicação nesse outro espaço que é a «cidade difusa».

Reflectindo apenas sobre alguns desses aspectos:

- pensar na intencionalidade física da via enquanto canal que, mais ou menos condicionado por restrições topográficas, cadastrais, de salvaguarda, etc. liga dois ou mais pontos territoriais, não se fechando sobre si própria;
- pensar na linearidade em que se suporta a dimensão longitudinal introduzindo a noção da distância necessariamente superior que separa o destino inicial do final e das ramificações intermédias ao longo do seu trajecto;
- pensar nas imagens dos limites laterais avaliadas longitudinal e transversalmente, perscrutando relações entre os *alçados* de um e outro lado, entre hipotéticos *quarteirões* e respectivas *frentes* que na dupla leitura do *lado-a-lado* e do *frente-a-frente* nem sempre (desejavelmente) correspondem;
- pensar nos ritmos de diferente intensidade instituídos a partir de regras que dominam e se quebram (ou deveriam quebrar) por dessincronias crescentes ou repentinas, justificados por preexistências (antigos núcleos, ou a sua expansão,

que se atravessam, por exemplo), ou por novas existências (aglomerados de formação recente que aproveitam nódulos de acessibilidade viária, por exemplo);

- pensar na cadência de *cheios* e *vazios* inquirindo *cheio-vazio* como unidade parcelar ou contrapondo um conjunto de edifícios a um grande *vazio* (a parcela agrícola, a área florestada, o espaço residual ou obsoleto, por exemplo), avaliando avanços e recuos do perfil construído através do edifício que se implanta à face ou com afastamento à via, explorando a altimetria característica destes territórios incaracterísticos do 1 ou 2 pisos acima do solo e a claustrofóbica dos muitos pisos acima do solo associada ao urbano denso;
- pensar na riqueza ou pobreza funcional analisando tramos, dominante ou exclusivamente, residenciais, comerciais ou industriais, mistos ou sem função definida (seja por neles se passar um pouco de tudo, seja por neles nada se passar), considerando o papel, nalguns casos duplo, atribuído ou desempenhado pela via: acesso directo à parcela ou distribuição através de via secundária a partir de acesso pontual (entroncamento/cruzamento) e propósito expositivo de divulgação funcional e captação de consumidor quando não se trate da função residencial e particularmente evidente quando se trate da comercial;
- pensar nos usos efectivos do espaço superficial (transversal) que, cada vez mais, complementa a deslocação longitudinal, de passagem, com a permissão e o apelo à paragem, introduzindo (e exigindo) novos elementos de desenho tradutores dessas novas relações e instauradores desses novos significados.

IV. Um desafio: Identificar novas morfo-tipologias

A forma física do território, enquanto objecto semântico a partir do qual se estruturam os sistemas relacionais que nos fixam e orientam no espaço *indiferenciado* da «cidade difusa», o modo como essas relações configuram o território e este as expressa, obrigam-nos a questionar os elementos que, por definição, dão

forma ao território, os que tradicionalmente se usam para ler e conformar a paisagem das urbanizações consolidadas. Identificar as recentes associações de elementos que originam morfo-tipologias ainda não sistematizadas, ainda não transformadas em vocábulos de intervenção, mas que estruturam, por sua vez,



Fig.08 | Área de intervenção das cadeiras de Práticas e teórico-práticas da UFP. Ano lectivo 2003/2004.

segundo regras específicas, a urbanização *não consolidada*, são estes os desafios lançados aos arquitectos, aos urbanistas, aos especialistas que, por vocação, trabalham, percebem, constroem as relações a partir de formas construídas e da articulação destas entre si. Trata-se portanto, necessário objectivar a composição das novas realidades a partir de elementos mais simples (não compostos) e, sem prévias definições, informá-la com o que elas próprias sugerem.

Aceitando esta premissa, o tema de reflexão desenvolvido parte da observação da Rua e do modo como ela configura comportamentos ou interpretações num contexto próprio visando a transposição dos parâmetros dessa leitura para a Estrada – a *rua* da «cidade difusa» – segundo um processo que supõe e impõe o necessário reajuste. Distância, velocidade, suporte da deslocação (o veículo, enquanto *invólucro* que orienta a direcção do olhar: em frente, lateralmente), a continuidade e unidirecção do movimento (Appleyard, *et al.*, 1964; Lynch, 1960), são seguramente aspectos *da diferença* a considerar. Antes de mais, o que se propõe neste outro contexto é o reconhecimento do que existe sem juízos de valor, mas imbuído da necessária postura crítica, forçosamente implicada na análise operativa, na procura de instrumentos de acção, de projecto, de (contra-)proposta, que exige selecção.

Analisar o objecto Estrada significa reconhecer-lhe potencial de transformação a partir do muito material construído que nela existe e que não é possível, como num *passé de magia*, fazer desaparecer. Nem tal seria desejável atendendo a que essa realidade expressa formas de apropriação que nos ajudam a compreender, compreendendo-as, a disforme e ilógica (des)organização da «cidade difusa». Acima de tudo propõe-se um exercício de leitura e de compreensão de unidades territoriais menores que constituem o sistema da «cidade-território», a compreensão das regras inscritas nesse território a partir de um elemento potencialmente disciplinador da urbanização, as regras sedimentadas ao longo de um tempo em que a Estrada era essencialmente dimensão longitudinal até aos dias de hoje em que as regras emergentes aproveitam, prioritariamente, as dimensões transversal e relacional.

Referências Bibliográficas

Appleyard, Donald; Lynch, Kevin; Myer, John R. (1964). *The View from the Road*. Cambridge, Massachusetts: The M.I.T. Press.

Ascher, François (1995). *Métapolis, ou l'avenir des villes*. Paris: Éditions Odile Jacob.

Boeri, Stefano; Lanzani, Arturo (1992). "Gli orizzonti della città diffusa". In *Urbanistica*, 588: 44-59.

Borja, Jordi; Muxí, Zaida (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Diputació de Barcelona/Electa.

Bru, Eduard (1997). "La mirada larga". In *Nuevos paisajes/ New landscapes*. Barcelona: Actar/MACBA: 7-19.

Dematteis, Giuseppe (1998). "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas". In MONCLÚS, Fco. Javier (ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.

FAUP: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (2002). *Cidade Difusa do Noroeste Peninsular – Portugal*. Vol. II. Porto (trabalho não publicado).

Font, Antonio et al. (1999). FONT, *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona/Mancomunitat de Municipis.

Gaudin, Jean-Pierre (1989). "Dalla «Rue» alla «Route»". In *Urbanistica*, 553/554: 109-11.

Lamas, José R. G. (1993). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/JNICT.

Lynch, Kevin (1960). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1982. Trad. de: *The Image of the City*.

Monclús, Fco. Javier (ed.) (1998). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.

Moretti, Anna (a cura di) (1996). *Le strade: Un progetto a molte dimensioni*. Milano: Franco Angeli/DST.

Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João (2003). *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Secchi, Bernardo (1989). "Lo spessore della strada". In *Urbanistica*, 553/554: 38-41.

Soja, Edward W. (2002). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishing (1.^a ed. 2000).