

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

REDE VIARIA Y TERRITORIO EN EL “VALE DO AVE”

LA RED DE NIVEL INTERMEDIO COMO ESTRUCTURA DEL PAISAJE EN EL NW PORTUGUÉS

TESIS DOCTORAL EN URBANISMO / 2010

Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

Universidad Politécnica de Catalunya

SARA SUCENA-GARCIA

DIRECTOR: Prof. Arq. Francisco Javier Monclús

CO-DIRECTOR: Prof. Arq. Manuel Fernández de Sá (FA-UP, Portugal)

CAPÍTULO 1

Rede Viária e Estrutura Urbana
Red Viaria y Estructura Urbana

L'urbanista ha usato le strade per misurare il territorio, per suddividerlo, per significare le differenze tra le sue parti ed il carattere di ognuna, per porre della distanza tra le cose, tra gli oggetti architettonici, le attività ed i loro soggetti, per definire allineamenti, regole d'ordine e loro eccezioni, per rappresentare il potere e la gerarchia, per separare, stabilire limiti e mediazioni, tra l'interno e l'esterno, il sopra ed il sotto, il privato ed il pubblico, ciò che si può o vuole mostrare e ciò che si nasconde; oppure per collegare, per mettere in comunicazione tra loro territori, popolazioni e società, per attivare od imporre scambi, per rendere accessibili risorse umane e materiali, sfruttare loro giacimenti, rendere edificabile e valorizzare uno specifico luogo o terreno, deviare un flusso di traffico, attirarlo, consentire la sosta e la circolazione, delle persone e delle merci, lo scambio delle cose e delle idee. (...) ...uno dei principali materiali (...) per affermare il valore della "regolarità", della "continuità", della "permanenza", del "visibile", dell' "organico", della "tecnica", della "velocità" (...).

Bernardo Secchi, 1989:40

1. Rede Viária e Estrutura Urbana

O presente capítulo, prosseguindo o raciocínio do texto que o precedeu, foca ainda a *potencialidade*: que a rede viária possa constituir elemento de estrutura urbana; contudo, os dois subcapítulos em que se divide e a exposição de argumentos em que cada um se concentra concretizam aquela possibilidade. A consideração de «estrutura» no âmbito da rede viária e da urbanização e, designadamente a consideração da primeira como estrutura da segunda, remete-nos para um entendimento muito concreto da conceptualização do termo. Condição da qualidade de estrutura – recordamos – é o reconhecimento (mais ou menos intuitivo) de uma essência e de um sustento que solidariza os objectos que relaciona e que, através dessa relação, se tornam parte um do outro; afirmar a rede viária como estrutura da urbanização significa verificar aquela condição geral.

Mais específico do tipo de objectos que se relacionam é o modo como a condição de «estrutura» se exterioriza e, no caso, tratando-se de objectos físicos, como é que aquela se representa fisicamente. Esta *lógica* tem, no entanto, o seu reverso na negação daquela qualidade quando a sua manifestação física não é evidente ou legível, uma correlação que facilmente reconhecemos na base da adjectivação de algumas paisagens da urbanização recente como «caóticas». Entrando assim, directamente no cerne de uma questão que é central na presente Tese, sobre o tema deixamos de momento apenas a afirmação de Ferrater Mora (1979:1041) de que "*Tendrán asimismo estructura una «enumeración caótica», un conjunto desordenado de objetos*", mesmo podendo ser este um entendimento "*excesivamente amplio*". Não obstante, é esse mesmo que assumimos como uma das premissas do trabalho e pretendemos ter subjacente à realidade que estudamos enquanto o desenvolvimento da Tese busca a explicitação física daquela.

Em termos imediatos, e quase consensualmente, pode dizer-se que a rede viária constitui a *ossatura* da implantação (edificada e não edificada) das várias funções/actividades humanas com expressão territorial; mas este facto óbvio implica ser nela incluído tanto o viário formal, como o viário informal, ou seja, as ruas e estradas de diversas categorias e ainda os caminhos na ampla expressão que (normalmente) têm. Neste sentido, a condição de *ossatura* mais elementar que é inerente à rede viária não significa mais do que «acesso»; restringe-se a um nível estritamente funcional, apesar de

1. Red Viaria y Estructura Urbana

El presente capítulo, continuando con el pensamiento del texto que lo ha precedido, se centra aún más en la *potencialidad*: que la red viaria pueda llegar a constituir un elemento de la estructura urbana; con todo, los dos subcapítulos en el que se divide y la exposición de los argumentos en que cada uno se concentra, logran concretar dicha posibilidad. La consideración de «estructura» en el ámbito de la red viaria y de la urbanización y, especialmente la consideración de la primera como estructura de la segunda, nos remiten a una percepción más concreta de la conceptualización del término. Debemos recordar que, la condición de la calidad de estructura, es el reconocimiento (más o menos intuitivo) de una esencia y de un sustento que solidariza los objetos que relaciona, y que, a través de dicha relación, acaban formando parte uno del otro; llegar a considerar la red viaria como estructura de la urbanización significa verificar la condición general.

Más propio y particular de los elementos que se relacionan, es la manera en la que la condición de «estructura» se exterioriza y, en este punto, tratándose de objetos físicos, de qué manera aquélla, se representa físicamente. Esta *lógica* tiene, sin embargo, su contraposición en la negación de esa cualidad cuando su manifestación física no es evidente o legible, una correlación que fácilmente reconocemos en la base de adjetivación de algunos paisajes de la urbanización reciente como «caóticas». De esta manera entramos directamente, en el núcleo de una cuestión que es básica para la presente tesis, con respecto a este tema, señalaremos por ahora la afirmación de Ferrater Mora (1979:1041) según la que "*Tendrán asimismo estructura una «enumeración caótica», un conjunto desordenado de objetos*", incluso pudiendo ser éste un concepto "*excesivamente amplio*". No obstante, eso mismo lo asumimos como una de las premisas del trabajo y pretendemos tenerlo subyacente a la realidad que estudiamos mientras el desarrollo de la tesis busca la aclaración física de la aquélla.

En términos inmediatos, puede decirse que la red viaria ha llegado a constituir el *esqueleto* de la implantación (edificada y no edificada) de varias funciones/actividades humanas con expresión territorial; pero este hecho tan obvio implica incluir en ella tanto lo viario formal, como lo viario informal, o sea, las calles y carreteras de diversas categorías e incluso los caminos que en una amplia expresión (normalmente) tienen. En este sentido, la condición de *esqueleto* más elemental que

Red viaria y territorio en el “Vale do Ave”

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

tudo suficiente para assumir que o cumprimento dessa função conota a rede viária com um nível mínimo de **estrutura**, ao lhe conferir, relativamente à distribuição dos usos «urbanos», um papel de referência enquanto espaço essencial de **ligação** entre eles e **acesso** a eles, mais ou menos explícito.

No entanto, tal como entendemos o conceito de **estrutura** aplicado à rede viária, esta pode ser mais do que um canal de suporte dos movimentos automóveis e/ou pedonais, mais do que uma «linha» de ligação entre dois pontos; pode ser mais do que o resultado de uma resposta a questões de eficácia/economia de conexão hierarquizada de acordo com níveis de serviço. A rede viária na sua diversa amplitude de expressão física pode ser **estrutura** de urbanização e de paisagem; pode ser **o** elemento essencial e significativo de relações espaciais, designadamente morfológicas, e também referente simbólico e de identidade(s). Especialmente perante as realidades de urbanização extensiva, que tantas vezes se dizem anárquicas ou carentes de «ordem» explícita, a rede viária pode ser – ou converter-se – no elemento que faz o **todo** funcionar (na dependência da posição que ocupe (Ferrater Mora, 1979)), no elemento de coerência entre distintas lógicas espaciais, diferentes no tempo, nos objectos e objectivos e, assim, ordenador geral da diversidade particular.

Nos subcapítulos seguintes procura-se concretizar as várias vocações estruturantes da rede viária, esta compreendida no seu sentido mais lato, já que nas diferentes escalas e níveis de rede os papéis estruturantes se ajustam, alternam e divergem. O objecto que se analisa em segunda instância, embora nos foquemos na rede viária, é o território físico que suporta a urbanização; e neste todos os níveis da rede viária contam na consistência da sua estruturação. Nas **ciudades actuais** – sendo esta uma diferença essencial relativamente às tradicionais – todo o tipo de rede viária desempenha um papel interno. Dadas as dimensões em causa, aquelas são cruzadas por auto-estradas, contribuintes na estruturação «macro»; por estradas nacionais e outras que estabelecem ligações de carácter supra-local, supra-municipal ou regional, participantes na estruturação «media»; e, finalmente, por capilaridades (a «categoria» viária mais frequente e ampla na sua diversidade) que desempenha a mais clara função de estruturação «micro». Não se pretendendo uma relação directa entre estes níveis gerais de estruturação territorial e os subcapítulos apresentados, temo-los, no entanto, como pano de fundo referencial do discurso, apelando-lhes diferentemente consoante os temas

es inherente a la red viaria solamente significa «acceso»; se restringe a un nivel estrictamente funcional, a pesar de todo, suficiente para asumir que el cumplimiento de esa función connota a la red viaria con un nivel mínimo de **estructura**, al otorgarle, con respecto a la distribución de los usos «urbanos», un papel de referencia como espacio esencial de **unión** entre ellos y **acceso** a ellos, más o menos explícito.

Sin embargo, tal y como entendemos el concepto de estructura aplicado a la red viaria, esta puede ser más que un canal de soporte de los movimientos automóviles y/o peatonales, más que una línea de unión entre dos puntos; puede ser más que el resultado de una respuesta a cuestiones de eficacia/economía de conexión jerarquizada de acuerdo con niveles de servicio. La red viaria en su diversa amplitud de expresión física puede ser **estructura** de urbanización y de paisaje; puede ser **el** elemento esencial y significativo de relaciones espaciales, principalmente morfológicas, y también referente simbólico y de identidad(es). Especialmente ante las realidades de urbanización extensiva, a las que tantas veces se definen como anárquicas o carentes de «orden» explícito, la red viaria puede ser – o convertirse – en el elemento que logra que el **todo** funcione (dependiendo de la posición que ocupe (Ferrater Mora, 1979)), en el elemento de coherencia entre distintas lógicas espaciales, diferentes en el tiempo, en los objetos y objetivos y, de este modo, en un elemento que ordene de manera general, la diversidad particular.

En los capítulos que siguen se intentan concretar las diferentes vocaciones estructurantes de la red viaria, entendida ésta en su sentido más amplio, ya que en las diferentes escalas y niveles de red los papeles de estructuración se ajustan, alternan y divergen. El objeto que pasará a ser analizado en segunda instancia, aunque nos centremos en la red viaria, es el territorio físico que sostiene a la urbanización; y en él todos los niveles de la red viaria son importantes para la solidez de su estructuración. En las ciudades actuales – siendo ésta una diferencia esencial con respecto a las tradicionales – todo tipo de red viaria desempeña un papel interno. Teniendo en cuenta dichas dimensiones, aquéllas están cruzadas por autopistas, que contribuyen en la estructuración «macro»; por carreteras nacionales y otras que establecen uniones de carácter supra-local, supra-municipal, o regional formando parte de la estructuración «media»; y, finalmente, por el viario capilar (la «categoria» más frecuente y amplia en toda su diversidad) que desempeña la más clara función de estructuración «micro». Sin buscarse una relación directa entre estos

discutidos e assim revelando os papeis estruturantes que em cada caso podem desempenhar, a riqueza ou debilidade desse seu carácter.

O primeiro subcapítulo – “*A rede viária como estrutura urbana*” – é o que mais objectivamente expõe o conjunto de argumentos que consideramos chave na conformação de uma condição de *estrutura* adequada aos Sistemas Urbanos do tipo do que estudamos, nomeadamente às suas partes que se manifestam como a «*terceira natureza*», que antes referimos. Extractos das visões urbanas de um grupo de arquitectos/urbanistas que a História conservou pertinentes – G. Haussmann, I. Cerdà, A. Soria y Mata, F. L. Wright, Le Corbusier, P.&A. Smithson e K. Lynch – permitem-nos juntá-los como portavoices de algumas ideias *intemporais* que alinharemos de modo a apresentar várias expressões da rede viária e os diversos papéis em que é evidente a sua vocação estruturante. “Grau 0 = «*rua*» e não «*via*», “*Rede = ordem e liberdade*”, “*Cruzamento de limites sem ruptura morfológica*”, “*Indistinção entre o rural e o urbano*” e “*«Estrutura Urbana» elemental: Escalas, Hierarquias e Identidade(s)*” são os títulos que construímos a partir daqueles contributos. Em qualquer das propostas, o contexto que envolve a infraestrutura é matéria importante na avaliação da qualidade de *estrutura*, que assim se demarca da função estrita de conexão viária. E outro aspecto comum relaciona-se, exactamente, com as características desse contexto, nas várias situações questionando-se a rede, ou elemento viário, em âmbitos territoriais alargados, extravasando ou negando a *cidade*, mesmo se é esta, no seu sentido mais tradicional, que está na origem do conceito ou argumento. Enfim, a sequência da apresentação dos temas que se reúnem faz-se sem preocupação de ordem, já que é a sua presença conjunta que importa; no termo de cada um, uma curta síntese estabelece a relação mais directa entre aspectos seleccionados e o contexto específico da Tese.

O segundo subcapítulo – “*A rede viária e a paisagem da «cidade difusa»*” – organiza-se diferentemente servindo-se da evolução no tempo da relação entre *rede viária* e *cidade* para questionar o conjunto, onde, no final, elemento e contexto não se separam. É ainda a rede viária que se estabelece como linha condutora do raciocínio, mas o centro da temática é já o espaço que a envolve, em particular, o «*espaço entre cidades*», ou “*paisagem intermédia*”. É o papel particular que a via/rede viária tem, ou pode ter, nestas áreas que se procura, o qual se relaciona com o edifício, mas também com os outros elementos componentes deste espaço, sendo nestas outras (novas) interrelações que a rede viária adquire nuances e carácter

niveles generales de estructuración territorial y los subcapítulos presentados, los tenemos en cuenta, sin embargo como punto de referencia del discurso, apelando a ellos de manera diferente según los temas discutidos y de esta manera, revelando los papeles estructurales que en cada caso pueden desempeñar, la riqueza o debilidad de su carácter.

El primer subcapítulo – “*La red viaria como estructura urbana*” – es el que expone de una manera más objetiva, el conjunto de argumentos que consideramos clave en la construcción de una condición de *estructura* adecuada a los Sistemas Urbanos del estilo del que hemos estudiado, principalmente a sus partes que se manifiestan como la tercera «*naturaleza*», a la que anteriormente nos hemos referido. Extractos de las visiones urbanas de un grupo de arquitectos/urbanistas que la historia ha mantenido como pertinentes - Haussmann, I. Cerdà, A. Soria y Mata, F. L. Wright, Le Corbusier, P.&A. Smithson e K. Lynch – nos permiten reunirlos como portavoces de algunas ideas *atemporales* que alinearemos de manera que podamos presentar varias expresiones de la red viaria y los diversos papeles en los que es evidente su vocación estructural. “Grado 0 = «*calle*» y no «*vía*», “*Red = orden y libertad*”, “*Cruce de límites sin ruptura morfológica*”, “*Indistinción entre lo rural y lo urbano*” y “*«Estructura Urbana» elemental: Escalas, Jerarquías e Identidad(es)*” son los títulos que hemos construido a partir de aquellas contribuciones. En cualquiera de las propuestas, el contexto que envuelve la infraestructura es materia importante en la evaluación de la cualidad de *estructura*, que de este modo se demarca de la función estricta del contexto viario. Y otro aspecto común se relaciona, exactamente, con las características de ese contexto, en las diferentes situaciones cuestionándose la red, o elemento viario, en ámbitos territoriales extensos, extravasando o negando la *ciudad*, incluso si es ésta, en su sentido más tradicional, que está en el origen del concepto o argumento. Por fin, la secuencia de presentación de los temas que se reúnen se realiza sin preocuparse por el orden, ya que es su presencia conjunta lo que importa; de manera individual, una pequeña síntesis establece la relación más directa entre aspectos seleccionados y el contexto específico de la tesis.

El segundo subcapítulo – “*La red viaria y el paisaje de la «ciudad difusa»*” – se organiza de manera diferente sirviéndose de la evolución en el tiempo de la relación entre *red viaria* y *ciudad* para cuestionar el conjunto, donde, al final, elemento y contexto no se separan. Es todavía la red viaria la que se establece como línea conductora del

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

estruturante próprios desta *outra parte da "cidade alargada"*, como lhe chama N. Portas. Mas não é apenas uma nova escala de referência que está em causa; mais importante do que esta, é o novo contexto de referência territorial: já não é a cidade tradicional que constitui o cenário, dominado pela relação com o edificado; já não é o «espacio entre ciudades», tido nessa individualidade (relativa) e marcado pelo horizonte aberto e por relações entre elementos de *espécie* diferente; é agora a conjugação dessas duas «entidades» que dita – ou baralha – as *regras*. Apresentamo-la segundo uma lógica de leitura que parte do âmbito territorial concreto para um âmbito abstracto que (quase) dispensa a territorialidade (apesar da sua expressão física): do «ponto», «linha» e «mancha» até chegar à aceitação da paisagem *incómoda* da «cidade difusa». Queremos, na verdade, simplificar o nosso contexto de referência territorial maior, tornando menos inibidora a sua frequente classificação como realidade complexa (que sabemos ser) e, sobretudo, tornar mais operativa, em termos morfológicos, essa realidade que se diz "*não morfológica*" – o resultado de relações e fluxos –, mas que para o arquitecto, na prática, será sempre «forma».

razonamiento, pero el centro de la temática ya es el espacio que la envuelve, en particular, el «espacio entre ciudades», o "*paisaje intermedio*". Es el papel particular que la vía/red viaria tiene, o puede tener, en estas áreas que se busca, lo cual se relaciona con el edificio, pero también con los otros elementos componentes de este espacio, siendo en estas otras (nuevas) interrelaciones que la red viaria adquiere matices y carácter estructurante propios de esta *otra* parte de la "*ciudad ampliada*", como le llama N. Portas. Pero no es sólo una nueva escala de referencia la que se pone en tela de juicio; más importante que ésta, es el nuevo contexto de referencia territorial: ya no es la ciudad tradicional la que constituye el entorno, dominado por la relación con lo edificado; ya no es el «espacio entre ciudades», comprendido en esa individualidad (relativa) y marcado por el horizonte abierto y por las relaciones entre elementos de *especie* diferente; es ahora la unión de esas dos «entidades» que determina – o baraja – las *reglas*. La presentamos atendiendo a una lógica de lectura que parte del ámbito territorial concreto hacia un ámbito abstracto que (casi) dispensa la territorialidad (a pesar de su expresión física): del «punto», «línea» y «mancha» hasta llegar a la aceptación del paisaje *incómodo* de la «cidade difusa». Queremos, en realidad, simplificar nuestro contexto de referencia territorial mayor, transformando en menos inibidora su frecuente clasificación como realidad compleja (que sabemos ser) y, sobre todo, volver más operativa, en términos morfológicos, esa realidad de la que se dice "*no morfológica*" – el resultado de relaciones y flujos –, pero que para el arquitecto, en la práctica, será siempre «forma».

1.1. A rede viária como estrutura urbana

Não é sempre fácil a percepção de um determinado elemento como **estrutura** de um determinado conjunto urbano. Nesse contexto específico a rede viária tem uma situação de partida facilitada, explicitada no que acima referimos como a condição inerente de **ligação** e **acesso**. Pelo estabelecimento da conexão entre lugares geográficos mais ou menos afastados e servindo os usos que lhe são mais ou menos marginais, é fácil e óbvio aceitá-la como **estrutura**. Mas, assim percebida, esta condição não é de todo exigente, já que bastará a presença de um espaço «vazio» com a largura suficiente para a passagem do ser humano, ou do veículo automóvel e que este ligue dois pontos separados por uma certa distância para a **estrutura** se revelar; e se esgotar.

O raciocínio supra mostra, contudo, a pobreza de um entendimento em vigor, tanto mais evidente e aceite quanto mais nos distanciamos da cidade e dos tecidos urbanos consolidados. Há **canais** (e chamamo-los assim porque o termo parece suficientemente desprovido de qualquer outro significado que não o de estabelecer uma determinada ligação, i.e. ser âmbito de passagem) que apenas funcionam assim. Porém, tal como o entendemos isto não é **ser estrutura**. No âmbito urbano cremos que a noção de estrutura, e em concreto da rede viária como tal, não se deverá restringir ao papel funcional estrito. Essa sugere uma certa qualidade de permanência no espaço ao longo do tempo, fixando-se quando o resto se altera. Aceitando, portanto, que a realidade não é estática (Gourdon, 2001)¹ – não a das cidades consolidadas que nos parecem imutáveis, e também não a da rede viária que se diz um dos elementos territoriais mais persistentes no tempo – teremos sido nós próprios a perder a capacidade de perceber a amplitude das mutações que aquelas têm sofrido (Smithson, 1983)².

Recuperar uma certa perenidade estruturante de alguns elementos, como a rede viária, resulta fundamental para captar a mudança, para a acompanharmos e conscientemente nela intervirmos; mas isso significa exigir mais desses elementos do que o cumprimento de requisitos técnicos ou funcionais. O **canal** como «**estrutura**» tem que ser essência da realidade que o envolve, multiplamente pertencendo-lhe: fixando-se quando essa realidade de que se constitui parece

deter-se e acompanhando-a quando se transforma, num movimento inato, mas sempre referencial e coordenado.

Especialmente quando observamos as realidades territoriais de um ponto de vista exterior, nomeadamente em planta e sobretudo com o afastamento que o aumento de escala proporciona, o entendimento das vias tende a restringir-se a **rede**, a exaltar-se o seu carácter funcional e a exigir-se desta pouco mais do que a continuidade (a sua mais condição essencial) e a adequação aos meios de locomoção que a utilizam. Para além da **ligação entre pontos**, impõem-se determinadas condições de percurso-tempo, a satisfação de velocidades, conforto e segurança, requisitos que implicam traçados mais ou menos predeterminados e frequentemente abstractos. Esta **rede**, que então se diz **estrutura do território** (e, num sentido muito limitado, sendo-o), é de carácter linear e não se permite ler como superfície, ou seja, como **espaço**. No entanto, a rede viária tem outros papéis a desempenhar para além da conexão territorial. Muitos deles reconhecemo-los nos espaços urbanos tradicionais onde estão formalmente representados em desenhos espaciais conformes; mas fora desses contextos é mais difícil encontrar essa sintonia.

Este facto é tanto mais importante quanto é hoje esse **exterior** que domina a proporção de área urbanizada. Em consequência, domina por causa dele a visão macro, a única que permite abarcar a totalidade do território construído, mas também aquela que potencia a compreensão de **estrutura** a partir de elementos também macro, relativamente abstractos; como efeito paralelo, a leitura complementar nos contextos de escala menor tende a esquecer-se. Em concreto, as qualidades estruturantes da rede viária nos territórios para além da cidade tradicional – onde mais frequentemente aquela se designa **espaço público** – são um tema pouco questionado, sendo certamente esse desequilíbrio que, lentamente, parece querer afirmar a pertinência do tema, (re)conquistando o lugar e sentido de outros papéis subjacentes; porque deles parece depender uma determinada qualidade **essencial** que o território perdeu.

Deste processo de perda o século XX é exemplar, uma circunstância muito relacionada com o facto de ser o «século do automóvel» e este ter posto em causa as mais fundadoras referências da sociedade num período de tempo muito curto, insuficiente para a reconstrução contemporânea de quadros teóricos condizentes com os novos paradigmas. O último meio século, em particular, levanta questões específicas quanto à relação entre o âmbito urbano e aquele **objecto** que já foi de «luxo» e que é hoje um «utilitário» **essencial**. As cidades

¹ Tal como refere Gourdon (2001:106): "Na sua manifestação, toda a técnica aparece desde o início na sua positividade essencial, na medida em que as suas consequências são percebidas como um apporto ao estado das coisas existentes. (...) Construindo um novo ambiente ela desconstrói o antigo".

² "O carro entrou na cidade como um assassino; actualmente a maioria dos cidadãos – tanto no papel de peão ou condutor de automóvel – perdeu a capacidade de observar alterações no uso do espaço na cidade por causa da presença do carro." (Smithson, 1983: 5)

são, no seu conceito clássico, entidades fisicamente demarcadas que durante o século XIX perdem a clareza dos seus limites: primeiro, num sentido estrito, através do derrube das muralhas; depois, num sentido mais lato, quando os efeitos da Revolução Industrial denotam o crescimento da área edificada segundo extensões não antes imaginadas. Na última metade do século XX a forma das cidades volta a estar na ordem do dia e estas redefinem-se em dimensões novas, implicando nesse processo o mais evidente suporte de tal crescimento – a rede viária – e, em especial, o binómio estrada/rua, onde as questões que nos interessam particularmente se colocam. Basicamente confrontam-se diferentes entendimentos de «estrutura» aplicados à rede viária que não se revelarão fáceis de conciliar.

As ideias advogadas pela geração fundadora do Movimento Moderno, muito especialmente representadas por Le Corbusier na concepção estratificada e segmentada da circulação que propõe, e contrapostas por Jane Jacobs (1964), defensora da promiscuidade da rua, de usos e utentes, para referir dois opositores clássicos, têm na concepção da rede viária o paradigma, talvez mais explícito, das teses em causa. O progressismo de uns e o contextualismo de outros (Choay, 1997) opõem **estrada** (auto-estrada, no seu exemplo máximo) e **rua** como visões antagónicas e inconciliáveis. E a um tempo foram-no, de facto, extremadas em argumentos que opunham o domínio do automóvel sobre o homem, e vice-versa: por um lado, a exclusividade da auto-estrada que repudia e proíbe qualquer elemento que não coloque no topo a eficácia da velocidade/tempo de percurso, removendo-se todos os usos conflituosos, ou que possam afectar a qualidade do desempenho traduzida em exigências optimizadas; por outro lado, a **inclusividade** da rua onde, por princípio, os diversos usos e mobilidades se conciliam com níveis de eficácia relativos, mas contrabalançados por uma maior riqueza de vida humana e cidadina (mesmo para o condutor de automóvel).

Esta oposição que tanto incendiou o debate internacional encontrou grande parte do seu sentido no facto de lhe estar subjacente o contexto urbano, então, ainda fortemente referenciado na cidade decimonónica, ou da primeira metade do século XX, em qualquer caso realidades não substancialmente distintas na medida em que a cidade era tradicionalmente um espaço de mistura, de confluência, de encontros e de coexistência, aspectos que se simbolizavam no espaço público. A centelha da discórdia surge quando estas qualidades são postas em causa, quando a cidade é representada em configurações de grande exclusividade e fragmentação relacional. A ideia de cidade

no Movimento Moderno funda-se em pressupostos essencialmente diferentes daqueles que haviam orientado o desenvolvimento da cidade tradicional; em particular, funda-se num sistema de relações **funcional** e **elementar** articulado segundo outras medidas e referentes de distância, que separam funções antes complementares e localizadas lado-a-lado.

Com o novo distanciamento fragmentam-se também as relações humanas, as quais sob determinada perspectiva podiam ser mantidas, vencidas as distâncias separadoras através de uma mobilidade que as converteria em proximidade. Essencialmente, muda o objecto de medição e organização espacial, que deixa de ser o **passo humano** para passar a ser o **conta-quilómetros do automóvel** e o tempo de deslocação relacionado com a velocidade de circulação. Mas esta mutação não acontece sem consequências na espontaneidade das relações sociais estabelecidas e, portanto, no tipo e qualidade dessas relações, um facto que constitui argumento frequentemente esgrimido.

Não exactamente na correspondência com os ambientes sobre que nos debruçamos, mantém-se, no entanto, actual a discussão relativa à rede viária como espaço estruturante de relações a partir do movimento/objecto automóvel ou humano. Pensamos, portanto, na rede viária como **estruturante** de mais do que percursos de conexão entre pontos geográficos medidos pelo binómio distância-tempo. Pensamos nela como **estrutura** de relações e significados sociais, também simbólicos. Pensamos nela como espaço de apreensão do ambiente que a rodeia e como um elemento integrado e integrador de lógicas distintas – formais e funcionais. Pensamos na rede viária enquanto elemento de «ordem», não de uma ordem discriminadora, não de uma ordem geométrica, mas de uma ordem de sentido, onde ela, se nada mais, se apresente como o elemento explicitador de lógicas, de diversidades que na sua ausência não são inteligíveis e que através da sua presença ganham o (mínimo) de coerência e legibilidade; onde ela se constitui referente e estende essa qualidade ao conjunto.

A noção de rede viária como **estrutura**, num entendimento próximo do que acima se destacou, no qual aquela e o **todo** que a contém são indissociáveis, afectando e suportando nessa solidariedade intrínseca as funções urbanas, é antiga. Queremos nela construir o presente subcapítulo – **A rede viária como estrutura urbana** –, recuperando de um passado disciplinar rico de sugestões o conjunto de temas que suportarão essa construção. Poderíamos fazê-lo a partir de exemplos

mais recentes, mas interessou-nos perceber e mostrar o processo relativamente cíclico também do *organismo* urbano. Interessou-nos provar uma segunda tese fundada na noção de que muitos dos instrumentos de que necessitamos para intervir nas novas realidades urbanas existem e carecem «apenas» de recontextualização. Não se advoga a impossibilidade do invento de instrumentos/soluções, mas crê-se que este decorre de reinterpretaciones do existente e não de algo que «nasce do zero». É portanto, uma mensagem que defende a mais-valia do passado e da sua releitura, não sob a perspectiva de uma inércia nostálgica, mas como fonte de ensinamento operativa.

Neste sentido, poderíamos recuar tão longe quanto o Renascimento/Barroco (e para certos aspectos bem mais) embora não ainda para falar de «rede», mas de algo que estes períodos representam excelentemente: de processos conscientes de alteração urbana através de intervenções pontuais e circunscritas no espaço público, e cujos efeitos se estendem para além das áreas físicas em que acontecem, tendo na sua base intenções de afectação social³. Não exploraremos, contudo, esses momentos, ou outros, que não tenham o *automóvel* como factor determinante na estratégia de intervenção territorial, já que é este a razão maior das vias e dos espaços que debatemos. Por isso nos centramos em torno da segunda metade do século XIX percorrendo esse tempo e continuando ao longo do século XX, respectivamente captando, através de algumas propostas (mais ou menos utópicas) de transformação urbana, o pensamento primordial que configura esse *objecto* móvel como um dos elementos de modernidade resultantes da Revolução Industrial, cujo fascínio rapidamente o coloca no topo dos mais ampla e apaixonadamente desejados durante o século seguinte, e que será fortemente responsável pela «revolução urbana» mais recente.

Diversos exemplos, dos que mais emblematicamente representaram as ideias sobre *cidade* na sua vertente física (concreta ou desenhada) ao longo desse período, se apresentam seguidamente. Não pretendemos, no entanto, a sua descrição exaustiva, mais uma versão de factos repetidos e reescritos; visamos antes a percepção estrita de exemplos seleccionados, de cada um deles retirando o aspecto (com frequência mais do que um) que, no conjunto resultante, e no contexto da presente tese, ilustra as características fundadoras desse carácter potencial de *estrutura* que associamos à rede viária. As

visões de G. Haussmann e I. Cerdá ilustram o aspecto morfológico associado à rede viária como espaço público, na sua vocação multidisciplinar, suporte integrador e qualitativo de vários usos e identidade(s). Esse último, em conjunto com F. L. Wright e A. Soria y Mata, e que brevemente reúne Le Corbusier, suportam reflexões em torno dos traçados, primeiro, no contexto de uma «regra» exterior que equilibra liberdades de expressão individual; depois, de uma «regra» que se estende com indiferença sobre territórios que se percebem unos, mas têm subjacentes circunscrições (por exemplo, administrativas); finalmente, de uma «regra» que funda no traçado extenso a visão rururbana, na qual as tecnologias privilegiadamente características da cidade se conjugam com a vivência *no* campo; todos trabalham uma (nova) escala do espaço territorial. Alison e Peter Smithson, como representantes do *Team 10* e da nova geração CIAM (Mumford, 2000), ilustram a busca da integração entre rede viária e as oportunidades de reconfiguração espacial geradas pela velocidade e mecanismos de identidade social e urbana representando a noção de hierarquia de rede e, igualmente, a noção de escala territorial. Finalmente, Kevin Lynch, primeiro individualmente, depois em co-autoria com Donald Appleyard e John R. Myer, contribui com a noção de apreensão de paisagem como elemento de caracterização e identidade espacial de escala igualmente territorial, mas também com a noção de que o canal-viário é um suporte de construção mental da imagem(ns) do ambiente percorrido, da sua maior ou menor coerência e legibilidade.

Como se verá, gradualmente as propostas urbanas de que supra enumerámos os autores, e que em seguida selectivamente se expõem, vão denotando um sentido evolutivo inverso entre a importância atribuída ao automóvel e a preocupação com a formalização da rede viária nos moldes em que esta se definia na cidade tradicional, ou seja, na relação com o *espaço público* e com a volumetria edificada. Ao aumento da primeira corresponde a diminuição da segunda, alterando-se os parâmetros de configuração morfológica, embora não o valor atribuído a esta característica. Fundamentalmente por esse motivo, todas as propostas urbanas debatidas são «*estrutura*» da realidade que representam e em que se representam; certamente por isso, pela captação da essência dessa realidade, persistiram no tempo como paradigmas de algo que escapa a esta outra realidade que hoje as novas urbes representam, mas que a rede viária não estrutura.

³ Assim como podemos também ver nestes a base de alguns dos princípios que alimentam determinadas *estratégias* actuais de intervenção urbana como a ideia de "*acupuntura urbana*" (Lerner, 2005) ou a exploração de "*elementos catalíticos*" (Portas, 2005) associados a funções de *excepção*.

1.1.1. Grau 0 = "rua" e não "via"

Retendo a importância dos aspectos ordenadores da forma urbana e dos usos marginais característicos dos períodos históricos anteriores (designadamente do Renascimento e do Barroco), os conceitos e intervenções da dupla Napoleão III e Georges-Eugène Haussmann, em Paris, e as teorias de *cidade*, *vialidade urbana* e *urbanização*⁴ de Ildefonso Cerdá, nomeadamente as que o plano para Barcelona corporiza, são as referências clássicas de meados dos oitocentos. Mas são também aquelas que mais claramente⁵ ilustram a força portante do "grau 0"⁶ e, segundo Choay (1994:64), das últimas onde é possível reconhecer "urbanidade" como o "ajuste recíproco de uma forma de tecido urbano e de uma forma de convivência": em ambas as propostas, e nas múltiplas apreensões possíveis que atribuímos a "grau 0", este representa a comum dualidade «*via vs rua*» como *complementaridade*, algo que advém dos casos apresentados e é julgado pelo *carácter* do objecto viário através da noção de *rede* e de *escala*. Assim, mesmo que a expressão "grau 0" nos remeta para um sentido qualificador, pretendemos fixá-lo na vocação física espacial que também se lhe associa, «mínimo fundacional» que se supõe base de outros «graus», outros conteúdos. Assim, no contexto da presente Tese, "grau 0" representa-se como «rede de *vias*», se compreendido a uma escala macro, e como «rede de *ruas*», se compreendido a uma escala micro; em qualquer dos casos é entendido como *espaço de integração*, no primeiro, essencialmente *funcional*, no segundo, de *carácter*. Pela comum associação da palavra «*rede*» pretendemos defender que o atributo de continuidade/arterialidade inerente às

⁴ *Teoría de la construcción de las ciudades*: Cerdà i Barcelona, Vol.1; *Teoría de la viabilidad urbana*: Cerdà y Madrid, Vol.2: e, mais tarde, *Teoría general de la urbanización*.

⁵ Esta afirmação valida-se mesmo por comparação com visões urbanas paradigmáticas mais recentes; a propósito, atente-se e faça-se o esforço desse exercício comparativo em relação às referências que ilustram os subcapítulos seguintes.

⁶ O conceito de "grau 0" descrito por Nuno Portas, em 1998 (Portas, 2005), corresponde a um nível de intervenção que "se reduz por estratégia calculada, ou por tática à (re) construção da infraestrutura e do espaço público". Designado também como "projecto do chão", este tipo de intervenção é enquadrado pelo autor como "projecto urbano" (P-U) – "projecto urbano de grau 0 – cuja intenção é a do (re)equilíbrio territorial através do cruzamento de "áreas de desenvolvimento ou regeneração", ou da amarração entre "áreas privilegiadas e áreas deficitárias". Num âmbito que integra o projecto "da drenagem e saneamento à iluminação pública, que cria ou valoriza o capital fixo urbano", o arquitecto advoga que esse não deve ser tomado "como simples projecto sectorial de engenharia municipal ou de arquitectura paisagista". Antes, deve ter-se presente a sua transcendência temporal, condição e qualidade que decorre de "uma independência no tempo de concretização do investimento, entre o suporte que serve, e da edificação que vai ser servida", uma característica que implica avaliar "os efeitos mais amplos que [o P-U] possa desencadear sobre" estes. Assim, o "projecto urbano de grau 0" é uma operação diacrónica no tempo e mista nos processos de concepção/construção que "poderá ser elaborado como projecto de execução para o espaço público ou colectivo e como um conjunto de regras processuais e, se conveniente, formais para os outros elementos urbanos que se espera possam ser induzidos pela intervenção no chão." Finalmente, para que se retenha a máxima amplitude da aplicação conceptual admitida por Portas, mencionamos a possibilidade da transposição da lógica para projectos de "grande complexidade técnica" como "sistemas intermodais", mas também para projectos "de escala territorial extensiva" como "redes de transportes e nós de ligação entre redes de cidade", ou "projectos ambientais e paisagísticos de escala metropolitana ou (...) regional." (Portas, 2005: 60)

«*vias*» não é incompatível ou sequer posto em causa pela diversidade implicada nas «*ruas*» e que, pelo contrário, a maior explicitação daquela condição depende da formalização destas.

Tido como referência comum, tanto para Haussmann quanto para Cerdá, o contexto urbano expressa-se como campo aberto para a exploração e o suporte privilegiado das inovações tecnológicas suscitadas pela Revolução Industrial, mas expressa-se também como espelho dos maiores problemas de insalubridade relacionados com as elevadas densidades humanas que a industrialização captava para a cidade. Nos dois casos, o elemento viário é equacionado como instrumento de descompressão urbana, no de Napoleão III/ Haussmann suportando a reestruturação, no de Cerdà a expansão; em ambos é um elemento renovador e higienista, tanto no plano funcional como morfológico. Haussmann intervém nos tecidos centrais e de imediata periferia, Cerdá actua no «vazio» de protecção militar entre as *povoações* dos arredores; nas duas situações trata-se de operações de transformação ou execução *ex-novo* delimitadas e circunscritas no espaço, mas cuja repercussão se antecipa, e depois se julga, para além desse espaço.

Poderíamos rever com bastante clareza na descrição supra o quadro da *cidade contemporânea* que suporta a nossa reflexão e Tese. O nosso objecto é algo que é *cidade*, tal como a de Haussmann, cujas dimensões não antes vistas ou antecipadas configuram, agora como então, um novo fenómeno urbano. Mas apesar de considerarmos o *todo*, focamo-nos em particular na sua parte «menor», naquela que cresceu para além das cidades e que gradualmente as uniu numa mancha urbanizada «contínua» e por isso, como Cerdà, trabalhamos prioritariamente o *espaço entre aglomerações*; não sendo agora de um «vazio» que se trata, não é também sobre a cidade compacta que reflectimos. Em todo o caso, esse espaço intermédio pode ser equiparado ao de Barcelona na medida em que a área se sente igualmente esvaziada, igualmente descomprometida, senão de objectos, de atenção e de qualidade; é de qualquer modo uma área menos densamente construída e nela o espaço não edificado tem grande presença, oferecendo um contexto de relativa flexibilidade quanto ao seu preenchimento e quanto às possibilidades do seu aproveitamento para a qualificação do *todo*, designadamente do construído.

Por outro lado, a cidade actual é similarmente espaço de problemas para os quais não se têm soluções experimentadas, convencionais, e que possibilitem antecipar resultados. É por isso, também, suporte

privilegiado de exploração de novas formas de fazer/intervir, de interrelacionar objectos materiais e imateriais; de questionar, arriscar e inventar. Haussmann e Cerdà constituem exemplos positivos da decisão de enfrentar a nova realidade e de diferentes formas de o fazer; mas para ambos, como para nós, a rede viária foi o elemento seleccionado como instrumento central de intervenção, a partir do qual se questionam os restantes. É igualmente o instrumento com expressão a várias escalas e que pretende nesses vários planos de referência contribuir para a qualificação do *local* e do território mais vasto para além dele. É, finalmente, o instrumento que se pretende renovar não somente de conteúdos funcionais (que, de resto, as práticas correntes lhe exigem), mas de conteúdos morfológicos, quer transformando o modo de ler o preexistente, quer transformando efectivamente o preexistente por alterações de nova origem.

Considerando o título do presente subcapítulo – *A rede viária como estrutura urbana* – na relação com a noção de «*rede*», o primeiro aspecto implicado é a distinção *relativa* entre o uso da palavra como substantivo ou como adjetivo. Mesmo que exercício de alguma subjectividade, atribuímos-lhe dois objectivos (1) a não-autonomização do conceito enquanto entidade *abstracta* e (2) a fixação dos atributos que o termo supõe numa estreita relação com o *carácter*; este subdivide-se em dois entendimentos, por um lado, num sentido mais geral, como *característica*, por outro, numa vertente mais específica, como *identidade*. Combinada com estas noções, a ideia de «*escala*» ajuda a precisar a dupla leitura imbuída na rede a partir da sua consideração como "*grau 0*" e essa duplicidade como condição de «*estrutura*».

1. No caso de Paris, a utilização da *percée*⁷ como o instrumento principal da reforma da cidade, mesmo não sendo original a ideia de reestruturação urbana através da abertura de novas vias que cortam o tecido preexistente⁸ (Darin, 1995; Pinon, 1995), introduz pelo carácter que lhe é conferido uma inovadora abordagem. O modo como a *percée* foi aí interpretada e trabalhada e onde constitui apenas um dos quatro elementos interrelacionados constituintes da operação (Saalman, 1971) traduz, desde logo, uma ideia articulada de *rede* e *escala* não comuns à época: o facto de ser um instrumento cujo sentido advém da complementaridade com outros – *edifícios*, *parques* e *serviços* (Saalman, 1971) – e que (independentemente dos motivos

que justificaram as localizações, as direcções e os encontros viários) se destaca pela arterialidade das ligações estabelecidas⁹ introduz, não apenas uma «nova escala» de cidade, como uma lógica de rede que são efectivamente transformadoras da cidade.

As incomodidades higiénicas que caracterizavam a época da primeira industrialização, ou da indústria «suja», agravadas pela atracção exercida sobre a generalidade da população como facto de esperança de vida melhor e que catapultou para as cidades mais industrializadas um número inesperado de novos residentes; mas também as benesses decorrentes dessa mesma industrialização, em particular as que se relacionaram com os transportes, assim como a preocupação de equipar a cidade com edifícios representativos dos novos temas sociais e culturais; ou simplesmente a existência de uma nova burguesia, constituíram argumentos típicos a que o novo elemento viário (nomeadamente em articulação com os restantes três) veio dar resposta. O carácter de *via* e de *rua* concretiza-se exactamente neste contexto, onde o movimento automóvel exige a primeira, e o movimento cultural a segunda, cada qual supondo uma diferenciada relação com a noção de *rede* e de *escala* enquanto referentes.

Assim, outro dos aspectos que destacamos das intervenções parisienses relacionadas com o mandato de Haussmann na Prefeitura do Seine é o «*duplo carácter*» das ruas:

"como lugares para viver e fazer compras de acordo com os novos standards de afluência da classe média alta, como uma espécie de palco para vivências elegantes, passeios e socialização em cafés e restaurantes exteriores, e também como corredores (...) [neste caso funcionando] em duas direcções: proporcionavam rápido acesso desde as estações de caminho-de-ferro na então periferia da cidade até aos pontos-chave no centro (...), e por outro lado ligavam os órgãos centrais de administração e negócio (corporações de bombeiros, polícia de intervenção, serviços de ambulâncias, serviços de entregas de grandes armazéns) com os pontos focais das várias áreas da cidade." (Saalman, 1971:14)

No primeiro caso importa a escala local e a caracterização espacial micro fundadas no comportamento humano; no segundo importa o conceito de rede e a continuidade do elemento viário como conector entre "lugares" à escala da cidade (e para além dela). Também duplamente suportados, "*os cruzamentos de duas ou mais destas artérias (...) nós principais de tráfego e de actividade humana*"

⁷ Segundo Pinon (1995:18), a *percée* é "a abertura de uma nova estrada através do tecido urbano existente (...), mas não é a destruição de um bairro, é a sua remodelação através do traçado de uma nova via que o penetra sem o destruir".

⁸ Antes, uma prática de intervenção nas cidades afirmada desde o século XVI/XVII como oposição à cidade medieval (Darin, 1995:36).

⁹ Estes elementos de inovação não excluem outros; veja-se a propósito Darin (1995). Podendo também relacionar-se com este tema, Pinon (1995:23) refere que "*Hausmann teve por certo uma maior consciência de criar as condições de uma transformação de Paris, do que de ter inventado uma nova urbanística.*"

(Saalman, 1971:14-5) são objecto com significado (diferente) nas leituras de vária escala e com determinante importância na configuração de *rede*.

As *percées* de Haussmann integram essa mesma duplicidade de compreensão ainda a outro nível – enquanto elemento agregador de um conjunto de serviços infraestruturantes supra e subterrâneos – **iluminação, abastecimento de água, esgotos e... cemitérios** (Saalman, 1971:14). Excluindo este último tema, que acabará por não ter expressão no seu mandato, as restantes infraestruturas constituirão redes de dimensão urbana, com uma representação na *secção* do «espaço público» que sugere, também para Haussmann (embora melhor sintetize a visão de Cerdá), o entendimento de «rua como conjunto de vias». As preocupações higienistas e a procura da resolução dos problemas de salubridade urbana através das inovações técnicas reflectem-se na intervenção de Haussmann através da integração, por vezes em sobreposição, de percursos afectos a usos diferentes que aproveitam a existência do canal para a sua implantação.

Corporizando, ou contribuindo para a definição de percursos e, portanto, para a imagem da «rua como conjunto de vias», o que hoje designamos como elementos de *mobiliário urbano* constituíam um outro atributo importante e estruturante, quer à escala local, quer urbana. Assim, tanto na arborização como no mobiliário urbano a definição de elementos-tipo revela-se o garante de uma imagem de homogeneidade geral, presente nos elementos da *rede* e caracterizando-a. No entanto, reflectindo a abertura às indeterminações particulares¹⁰, que se concretizam de modo muito explícito na pequena escala, a noção *estruturante* materializa-se nos pormenores, sendo cada espaço concreto que lhes dá a definição final – na forma, nos materiais –; as variantes dos desenhos-tipo (CERTU, 1998) são então o sinal denotador da preocupação com a integração espacial local e com o reconhecimento potencial das particularidades dos sítios como suporte de identidade.

2. Cerdá e em particular a sua “Teoría general de la urbanización”, como culminar do seu pensamento urbanístico, interessa-nos em muitos aspectos, que destacaremos ao longo do presente capítulo, de acordo com as temáticas da sua subdivisão. No contexto do presente tema, salientamos, tal como fizemos a propósito de Paris, um

conjunto de aspectos igualmente perceptíveis como *rede* e como *elemento* e diversamente significantes consoante a sua percepção à escala urbana ou local. O carácter duplo conferido à rede viária, em que a “*vía*» *no es sinónimo de «calle»*” uma vez que “*la calle es el conjunto formado por la vía y los edificios que la limitan y encajonan lateralmente*” (Soria y Puig, 1996:104) tem para além desta leitura micro, um entendimento maior representado na noção de «rede» claramente sintetizada nas palavras de Soria y Puig (1996:114): “*Si entre los fines de la calle está el de facilitar la circulación y si la circulación no se limita a una calle, sino que las recorre todas, entonces la circulación exige ocuparse de las calles en su conjunto.*”

O que é curioso é o modo como Cerdá articula esta questão das escalas e que cremos, por sua vez, sintetizar-se no seguinte: “*de su estudio inferimos que en su conjunto [las calles o vías urbanas] forman un todo combinado sin solución de continuidad, y que por la reciprocidad de sus enlaces, constituyen un verdadero sistema o red viaria*” (Cerdá, 1867 cit in Soria y Puig, 1996:229). Esta percepção sugere-nos uma concepção em que a «rede» resulta da soma de ruas continuadas (já que essa é a condição essencial de rede) através de “*enlaces*” a que também chama “*nudos*”. Neste contexto, a articulação de escalas encontra então um princípio de referência claro já que as ruas são percebidas como “*elementos de una red, que a su vez se compone de tramos y nudos [y que] sugiere de inmediato cuatro aproximaciones sucesivas*” (Cerdá, 1867 cit in Soria y Puig, 1996:115), uma articulação, afinal, que também clarifica a *construção escalar* do significado de «rede» e o que essa necessariamente representa na conceptualização geral.

Transposta para um raciocínio actual, esta visão traduz o entendimento biunívoco da *rede* como um elemento maior, passível de fragmentação e, conseqüentemente, de leituras/trabalhos que a consideram na sua totalidade de partes (in)dissociáveis a partir da consideração de cada um dos elementos componentes da rede – “*los tramos, es decir, las características de las calles entre dos intersecciones; los nudos o cruces de vías*”, mas também “*los espacios acotados por los tramos y nudos, que es lo que certeramente denominó intervías*” (Cerdá, 1867 cit in Soria y Puig, 1996:115). Em termos de cidade, a questão da alteração da escala em resultado da intervenção proposta é conseguida por Cerdá, também (como Haussmann) através da largura que estabelece para a *secção-tipo transversal* das ruas: inicialmente (1855) de 50m, esta dimensão restringe-se nos anos seguintes (1859, 1863) às vias urbanas

¹⁰ Tal como o entendemos, por princípio, o conceito de «*estrutura*» tem inerente a consideração e integração das especificidades locais, apenas nesse âmbito respondendo como *suporte* do «sítio». A Paris de Haussmann revelou essa sensibilidade na distinção entre a «*regra*» e as «*variantes*», nomeadamente na qualificação do espaço público.

excepcionais, sendo nos casos ordinários reduzida para os 20m; contudo, o que determinantemente contribui para a mudança de escala da cidade de Barcelona é o desenho da quadrícula extensa como traçado que suporta a expansão urbana (aspecto a que voltaremos proximamente).

Retomando o carácter diverso que Cerdá estabelece para a «rua», ainda numa percepção similar à de Haussmann, a circulação de veículos tem nela um papel determinante, mas o carácter social não é menos importante. O papel evolutivo de “caminho” a “rua” constitui a força de explicação que justifica a importância atribuída a esta última como *facto civil*¹¹, resultado da transformação de vivências ao longo do tempo e suporte de sociabilidades mutáveis. Em paralelo, Cerdá encontra a génese da «calle» na noção de que “antes de ser vía de paso abierta al público, fue simple vía de acceso a una edificación particular”¹² (Soria y Puig, 1996:104), assim como na de “La calle como patio anterior de la casa” (Soria y Puig, 1996:105). Dos dois enquadramentos retira-se a vocação essencial da «calle», que é primordialmente um espaço de acolhimento, gradualmente convertido em espaço de encontro e reunião entre vizinhos. Ambas as noções constituem, então, premissas determinantes na definição do seu conceito, desde logo traduzidas nos elementos de composição espacial da rua e, mais tarde, na sua formalização (que Barcelona ainda espelha). O texto que seguidamente se transcreve sintetiza bem o reconhecimento desse papel múltiplo atribuído à rua:

“la función primigenia de la calle es dar acceso a los edificios colindantes y sobre esa función inicial se apoya posteriormente la de ser vía pública de paso. Pero los servicios que la calle presta a los edificios colindantes no se limitan ni mucho menos al acceso.” (Soria y Puig, 1996:105)

Na verdade, Cerdá considera que

“la calle no es «simplemente una carretera destinada a servir las comunicaciones directas entre dos puntos», pues, «sin perder su carácter de carretera, está más principal e inmediatamente destinada a prestar, y realmente presta una serie interminable de servicios a cual más importante al vecindario estante (...) y (...) a cierta clase de transeúntes en sus relaciones con el vecindario.» (Cerdá, 1863 cit in Soria y Puig, 1996: 110)

Estas outras funções que a rua (ou a praça) acolhe são de diversos tipos, desde o simples carácter de estar e de reunião social, entre vizinhos e entre transeuntes, até ser considerada um “*apéndice indispensable y complemento preciso de su vivienda (...) que les suministra luz (...), aire (...) [e] vistas*” (Cerdá, 1863 cit in Soria y Puig, 1996:106), mas também suporte de serviços relacionados com a infraestruturação básica da habitação: “*aguas potables, gas o aire caloríferos (...) aguas pluviales, las de menaje y las procedentes de usos industriales, las letrinas y los escombros ocasionados por obras y reparos*” (Cerdá, 1863 cit in Soria y Puig, 1996:106) e ainda de serviços/comércios de rua, que hoje designaríamos «de proximidade», especialmente úteis para “*las familias que carecen de medios para tener dependientes asalariados, habiéndose de servir a sí mismas.*” (Cerdá, 1863 cit in Soria y Puig, 1996:109) A «rua como conjunto de vias»¹³ é, assim, uma expressão que sintetiza bem o conceito de Cerdá e que, pelo menos tão claramente como Haussmann, encontra sentido na divisão do canal, superior e inferiormente, em sub-espacos lineares longitudinais, cada um com a sua específica *configuração*¹⁴ (Cfr. Soria y Puig, 1996:150-66)

Para além deste estreito vínculo funcional entre os vários usos que a *vía* suporta e que a convertem em *rua*, do mesmo modo esse estatuto se reforça com o reconhecimento de outro vínculo dela indissociável:

“entre la calle y la casa hay un «vinculo inseparable» que «viene a formar de las dos una especie de entidad» [por lo que] «la calle es un compuesto de vías y edificios, es la caja formada por el suelo y las paredes colaterales. La vía por sí sola no es calle, ni tampoco las casas por sí solas.” (Cerdá, 1867 cit in Soria y Puig, 1996:111)

Há, deste modo, um enriquecimento do conceito de *rua*, que conquista, para além das múltiplas valências superficiais antes enumeradas, uma espécie de volume, uma tridimensionalidade intrínseca. E esta percepção introduz o tema da flexibilidade e de abertura equivalente ao que reconhecemos, no caso de Paris, em relação ao mobiliário urbano. Tal como o plano horizontal, também o vertical surge múltiplo na dependência das muitas «variantes» de ocupação admitidas para as *intervías*¹⁵, na sequência da posição

¹¹ «*Civis*», um termo que remete para o uso *cívico* e cuja raiz etimológica torna intrínseco de *cidade*, embora esta tenda a representar-se, por vezes predominantemente, pelo que é desse uma consequência, ou seja, pela sua construção física/edificada, pela «*urb*». Cerdá sujeita também esta *oposição* (complementar) a uma das suas reflexões de precisão terminológica (V. Soria y Puig, 1996:79-94; Soria y Puig, 1979:139-144).

¹² “*Este es el origen esencial de la calle. La primera casa que se establece en un poblado ha exigido la apertura de un camino que condujese a ella; y este camino, por interés y voluntad de la misma familia que habita en la casa, no está destinado precisamente al uso de la familia, sino al de todos cuantos, por tener que tratar con esa familia, deben acercarse a la casa.(...)*” (Cerdá, 1860 cit in Soria y Puig, 1996:104)

¹³ Tenha-se presente para a compreensão da expressão a distinção estabelecida entre *rua* e *vía* (antes relevada) e o significado essencialmente funcional atribuído a esta última. Assim, a frase concretiza a sua aparente ambiguidade no reconhecimento da rua como um espaço-soma de vias – canais funcionalmente discriminados – mas na configuração final determinada pelo papel social.

¹⁴ Segundo Soria y Puig (1996:111), a noção de Cerdá “*de que la calle «es un compuesto de vías y edificios»*” teria uma directa inspiração em desenhos de Pierre Patte, um arquitecto francês do século XVIII (Cfr. Soria y Puig, 1996:112-3).

¹⁵ Tal como o próprio termo sugere: o espaço entre uma via e outra, normalmente designado como *quarteirão* e que Cerdá substitui – inventando a palavra – por “*intervías*”. Sobre a reflexão que a gera essa substituição, V. Soria y Puig (1996:229-31).

relativa entre edifícios e das diferentes relações estabelecidas entre "casas" e "jardins" (Cerdá, s/d, Vol.1); é na exploração desta ampla variedade que se constrói a diversidade das ruas e da "quadrícula", um "sistema de traçado", no entanto, que a seu tempo foi considerada expressão de "monotonia" (Soria y Puig, 1996: 129-30).

No contexto da Tese e no âmbito do tema "Grau 0 = «rua» e não «via»", ambas as propostas relevam um conjunto de duplas leituras que particularmente nos interessam para os casos de estudo que debateremos na última parte deste trabalho.

- A percepção da rede viária como totalidade interactiva ou como fragmento traduz diferentes níveis de abstracção (na primeira, à escala macro) e de concretização (no segundo, à escala micro). Representando estes, as "percées" de Haussmann são exactamente isso, *fragmentos* cujo sentido se justifica numa visão geral, mas que se decidem no terreno concreto. A quadrícula de Cerdà, correntemente manifesta na sua totalidade *acabada*, tem intrínseco o pensamento de *construção de «rede»* a partir do «fragmento», tal como o afirma o seu criador. A arterialidade que aquela supõe é, então, resultante da articulação de ruas através dos enlaces, ou nós –, i.e. o entendimento de «rede» como soma de ruas e enlaces.

- A percepção da «rede» (escala macro) que remete para a sua compreensão sob uma perspectiva mais funcionalista e a faz ressaltar «como conjunto de vias», ou seja, o papel mais infra-estruturante – de comunicação, de serviço à salubridade do edifício e da cidade; no entanto, esta visão de *conjunto* não é uma mera soma e antes lhe confere a integridade que o desenho global revelará e garantirá. A percepção com base na escala micro faz emergir o papel mais social da rua, que positivamente compete com o da circulação e infraestruturas anteriores, destacando agora a "rua como conjunto de vias", onde o duplo carácter de sociabilidade e de utilidade – acesso – se equivale e que, a escalas menores, a rua denota, ora na qualificação da superfície, ora no mobiliário urbano.

- Consequência dos anteriores, a percepção tendencialmente *bidimensional* e algo abstracta da rede viária na escala macro converte-se no carácter de *tridimensionalidade* inerente à escala micro (a rede «fragmenta-se» em ruas). Esta última é explicitamente afirmada por Cerdá, quando refere a "rua" indissociável do plano marginal que a delimita, mas é também consciencializada em Paris, pelo controle *exercido* sobre as fachadas

marginais (pelo menos, da *rede* mais importante), ou pelos remates de perspectiva em edifícios ou objectos de expressa verticalidade.

- Mais evidente no caso de Haussmann, a *complementaridade temática* da estratégia de transformação associada ao princípio de «rede», em que a rede viária não pretende «resolver tudo» embora detenha papel particularmente fundamental, sendo suporte da relação entre os vários temas da estratégia – no caso, edifícios, serviços, parques –, mas também suporte da compreensão daquela, i.e. sendo a partir deste suporte que a estratégia se explicita.

Nos casos que analisaremos na última parte da Tese, pese embora os ajustes conceptuais inerentes aos ambientes específicos, nomeadamente ao significado de «rua», explorar-se-ão como instrumentos de trabalho escalas diferentes, e, em geral os argumentos referidos. Mais abstractas e/ou mais concretas, apoiadas nas especificidades locais, interessam as nuances que resultam desse exercício para a compreensão e consequente qualificação espacial.

1.1.2. Rede = ordem e liberdade

«Rede», no âmbito do presente trabalho e tal como antes referimos, é *um instrumento* cujo sentido advém da relação com outros e *não um sujeito*, um objecto autónomo. Tem, em primeira instância, um carácter operacional e utilitário já que a sua essência se constitui na arterialidade, ou seja, na continuidade do movimento, atributo fundamental na condição de «*estrutura*» (viária) e no elemento que defendemos como «*estruturante*». Mas a «rede» tem ainda um outro atributo potencial que nos interessa explorar: a capacidade ordenadora sugerida pela «*malha*» que define «naturalmente» ao estabelecer as ligações que a justificam e que é tão mais claramente evidente quanto maior presença física têm os elementos que a compõem. No caso da rede viária esta evidência facilmente se afirma por si. A capacidade ordenadora que relevamos não tem qualquer relação com a configuração geométrica da rede; tem, no entanto, a ver com uma homogeneidade que resulta de semelhanças entre as várias partes da «rede» (não independentes da escala e da posição – *dentro* ou *fora* – a que essa «rede» é observada). A noção de «ordem» decorre assim da força da «rede» como elemento *unitário* que, afirmando-se como elemento estável num cenário instável, confere aquela unidade numa proporção suficiente ao conjunto. Esta vocação estabilizadora permite então a maior liberdade de conformação aos espaços situados no seu interior, quer a «rede» se constitua directamente referência desse cenário ou não.

1. Considerando a "quadrícula" uma particular expressão da *malha* que a «rede», no caso viária, (também) representa Cerdá é um nome que continúa a fazer sentido relevar pelo seu pensamento a respeito do tema em causa. Desenvolvendo num dos capítulos da sua "Teoría de la Urbanización" a questão da conformação urbana através de diversos sistemas de traçados (sistemas radial e anular puros e combinados e sistemas rectangular e quadricular) no qual explora as vantagens e inconvenientes de cada um, Cerdá sustenta a propósito da quadrícula¹⁶ ser o sistema superior "en todos sentidos y bajo todos conceptos sobre los demás" (Cerdá, 1861 cit in Soria y Puig, 1996:129). Sobre a suposta monotonia que lhe é atribuída por "los empíricos y rutinarios enemigos de toda novedad" (Cerdá, 1861 cit in Soria y Puig, 1996:129-30), o engenheiro catalão esclarece que

"la uniformidad, la igualdad, la regularidad, todo lo que ellos llaman monotonía es la primera condición, la condición más esencial e indispensable de todo buen trazado de población, siempre que a ella no se opongan dificultades topográficas insuperables" (Cerdá, 1861 cit in Soria y Puig, 1996:130).

Rebatendo essa falsa e apenas aparente monotonia, Cerdá acrescenta ainda em defesa da sua proposta que a mesma existe

"En el dibujo y solo en el dibujo por que el miopismo de su inteligencia y el enervamiento de su imaginación, les impiden ver más allá del dibujo la realidad de la construcción levantada ya y que con la variedad de sus formas, con la diversidad de sus materiales, con el contraste de su ornamentación, con sus jardines, plazas y parques, desmiente vigorosamente su pueril acusación." (Cerdá, 1861 cit in Soria y Puig, 1996:130-1)

Na verdade, interpretações posteriores da obra de Cerdá virão confirmar, não apenas que o

"proceso [de expansión] queda controlado por el dispositivo del doble mallado ortogonal (...) [pero] Éste asegura la continuidad (por aireada que sea) y la homogeneidad de una trama edificada cuyas manzanas normalizadas ofrecen una completa libertad arquitectónica" (Choay, 1994:66).

A evidência do facto está, de resto, presente nas propostas de ocupação do Engenheiro para o "intervías", expressa num amplo conjunto de "variantes" que manifestam exactamente a liberdade interna que a quadrícula («rede») permite. A densidade, os jardins, o ar e o sol são elementos determinantes na organização desse espaço

e na diversa disposição que alimenta as suas reflexões acerca da "Construcción geométrica de los varios casos de distribución higiénica de una ciudad" (Soria y Puig, 1996:268-9). Aspecto comum a estas propostas é a concepção primordial dos "intervías" como espaços abertos, suporte originalmente livre e não condicionante da futura ocupação, nessa condição recusando, "con la variedad de sus combinaciones, la monotonia que por lo general acompaña a todas las ciudades construídas por el sistema cuadrículado" (Cerdá, 1859 cit in Soria y Puig, 1996:270). A sutileza de Cerdá afirma-se ainda na qualidade da variedade que aquela afirmação preconiza e que, como salienta e esclarece Soria y Puig, não decorre da necessidade de "un verdadero arsenal de formas diversas, sino que (...) con muy pocos elementos se pueden obtener innumerables combinaciones distintas." (Soria y Puig, 1996:283)

Aliando, portanto, a ideia de "intervía" aberto, que assim responde às premissas de salubridade (entrada de ar e sol/luz), com a articulação de dois elementos – edificações (blocos) e jardins –, Cerdá explora, a propósito do ensanche de Barcelona, múltiplas composições "que, en principio no son más que tres (...): 1.º dos bloques paralelos; 2.º dos bloques perpendiculares; 3.º tres bloques formando una 'U'." (Soria y Puig, 1996:284) Para além destas conjugações mais elementares dispõe também sobre a variedade dos *blocos* – "entero, partido y acortado" – e sobre a posição do *bloco* "dentro del intervías" e na relação com o passeio. Completando este raciocínio, a liberdade no interior do "intervías" tem a sua expressão máxima em regulamentos não vinculativos (e de qualquer modo não aprovadas pelo Ayuntamiento de Barcelona), expressão, por sua vez, da ideologia liberal que, conforme conclui Soria y Puig, levava Cerdá a desejar "viviendas aisladas" mas a desenhar "bloques por doquier en previsión de que a lo peor no hubiera aquellas" (Soria y Puig, 1996:290).

2. Mantendo a ideia de «rede» associada à ideia de quadrícula, ou "grid", tal como se designa no contexto da *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright, aquela é concretizada através da infraestrutura viária, que, tal como na Barcelona de Cerdá, representa o elemento exterior que suporta uma ordem no interior da qual se permite e fomenta a expressão da individualidade do cidadão. No entanto, em Broadacre, como salienta Paul Zigas (1995:25), "a matriz base não é particularmente óbvia", resultado de um artificioso jogo que explora a sua explicitação e a sua dissolução na relação com outros elementos componentes da cidade. Novamente, como no caso da proposta anterior, são os receios associados à repetição que a noção de

¹⁶ Sistema que virá mais tarde a propor para "su proyecto de reforma y ensanche de Barcelona, cuyo sistema de trazado calificó de «mixto de radiado y cuadrículado»" (Soria y Puig, 1996:131). Sobre a explanação que faz dos restantes "sistemas de trazado", vejame-se o capítulo que dedica ao tema na "Teoría de la viabilidad urbana: Cerdá y Madrid", de 1861 (1991) e a compilação que do mesmo faz Soria y Puig (1996).

«grelha» supõe – de monotonia ou “tédio”, ou de uma presença “esmagadora” – a justificar os subterfúgios de desenho que os pretendem controlar¹⁷. Ainda assim a grelha está suficientemente presente para se afirmar como limite de grandes “quarteirões” com uma milha de lado, no interior dos quais múltiplas funções se distribuiriam como subunidades dessa área. De acordo com as especificidades próprias, os lotes, sempre rectangulares, adquiririam configurações variadas, sendo a base de referência, no caso do lote residencial, a de um acre/pessoa¹⁸. Centrada na propriedade e na casa “usoniana”, a cidade de Wright converte-se na expressão última dos ideais de democracia que sustentam a globalidade da proposta, uns e outra tornados claramente explícitos no seguinte ataque directo ao *estilo internacional*:

“«Não acredito que venhamos a ter novamente a uniformidade de tipo que caracterizou os designados Grandes 'estilos'» (...) porque «as condições mudaram; o nosso ideal é a democracia, a expressão mais elevada possível do individual como uma unidade não inconsistente com um todo harmonioso»” (Wright cit in March, 1995: 108)

Esta afirmação, em que “a «totalidade» (...) significa unidade na variedade e não conformidade” (March, 1995:108), traduzia-se pela não-repetição de casas em Broadacre, na medida em que cada uma, pela sua tipologia e estilo, resultaria adequada à disponibilidade económica, às necessidades e gosto de cada família¹⁹, um princípio que inclusivamente se admitia evolutivo (supondo a resposta ao aumento da família ou a sua ascensão em termos de capacidade económica) e que concedia o envolvimento do próprio indivíduo no processo de edificação através da “aquisição e montagem [dos] componentes essenciais, produzidos em série, de uma casa” (Fishman, 1982:130). Na verdade, mais do que a repetição estava em causa a diversidade do edifício que como reflexo da individualidade de cada ser humano já que, como proclama Wright, “deveriam existir (...) tantos tipos de casas quanto tipos de pessoas e tantas diferenciações quantos indivíduos diferentes” (cit in March, 1995:108); e assim “[n]ão haveria duas casas, dois jardins, duas propriedades (...), duas

granjas, duas fábricas, dois mercados que se parecessem” (Choay, 1965/1997:242), uma expressão de identidade²⁰ que se generaliza, então, a toda a construção urbana.

No entanto, a expressão desta individualidade tinha limites e ainda que “A cidade, como Wright a viu, era essencialmente um ambiente permissivo (...) não era um de inexistência de liderança” (Fishman, 1982:133). A verdade é que se bem que Broadacre fosse “um modelo idealista” era igualmente um modelo “socialmente responsável” onde a “flexibilidade ilimitada” (De Long, 2000:40), tinha o “todo” simultaneamente como tecto e referência da liberdade de expressão pessoal – na articulação entre o individual e o «colectivo», na conciliação da diversidade, estava presente um princípio de “ordem orgânica na qual cada ser vivo tem um lugar e forma toda sua, e no entanto contribui para a harmonia do todo” (Fishman, 1982:133), ou seja, em que os factos de expressão individual são as “partes visíveis de uma ordem universal.” (De Long, 2000:41) Acima de tudo, tenhamos presente neste modelo a sua mais evidente abertura à flexibilidade, desde logo presente, como nota De Long, no título do livro que descreve e “caracterizou Broadacre City como Cidade Vivente, um lugar de mudança evolutiva contínua” (De Long, 2000:41), um estado de permanente transitoriedade que necessariamente dessa emana.

3. Mesmo não correspondendo à ideia mais imediata de «rede», também a “ciudad linear” de Soria y Mata, inventada no final do século XIX (Collins, 1968; *La Cité Linéaire*, 1979; Alonso Pereira, 1997)²¹, constitui uma interpretação possível daquele tipo de conexão e uma ilustração interessante do tema do presente capítulo. Conforme a entendemos, o eixo maior que estrutura a *Cidade Linear*, não deixando de representar o elemento que está na sua génese, é complementado por uma via paralela secundária de cada um dos seus lados e por vias transversais que, ao longo da sua extensão e a intervalos regulares, vão estabelecendo a ligação entre aquelas e a «linha» central. Nesta perspectiva, aquele conjunto constitui uma espécie de elemento mínimo da «rede», e é nesse prisma que ela aqui encontra enquadramento²². Tal como concebida na versão teórica

¹⁷ A descontinuidade e deformação da grelha, nomeadamente ao chegar/encontrar à «colina» ou linhas de água, a introdução de diferentes larguras nas ruas e de elementos «verdes» no interior das mais importantes, de algum modo subdividindo-as, mas definitivamente alterando-lhes o carácter; ou ainda a definição de algumas destas ruas, no interior das áreas residenciais, como *cul-de-sac*. Mas a grelha também sofreria alteração por variação de elementos/acontecimentos nas suas margens na sequência da própria transformação dos lotes, que ao longo do tempo, de acordo com a disponibilidade dos proprietários e a sua eventual alteração poderiam ser subdivididos ou aumentados (Zygas, 1995:25-6).

¹⁸ Aparentemente não é linear esta relação entre um acre/pessoa ou um acre/família, “uma contradição que os especialistas ainda não resolveram.” (De Long, 2000:32)

¹⁹ Assim representando um “outro tema desenvolvido (...) em Broadacre: a segregação social baseada em distintas densidades e tipos de casas.” (Cohen, 2000:288)

²⁰ Ainda assim, controlada já que “as casas que desenhava para Broadacre City variavam de tamanho desde «casas para um carro» a «casas para cinco carros.” (Fishman, 1982:131)

²¹ Embora, como afirma Collins (Collins; Flores, 1968:19), “o conceito de linearidade é o que aparece como mais simples e sistematizado na história do planeamento”.

²² De alguma forma, um entendimento similar, embora apresentado no sentido inverso, tem Collins (Collins; Flores, 1968:72-3) quando, discriminando os vários tipos de “Planeamento linear”, identifica a *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright como exemplo de “Descentralização linear”, a qual, como sabemos, assenta e tem um desenvolvimento em quadrícula.

original, o eixo principal apresenta-se como uma unidade contínua indissociável de quarteirões de 300m de comprimento (mais tarde reduzido) que, paralelamente, o acompanham.

Podendo à primeira vista, tal como apontado a Cerdà, a organização segundo uma faixa quadriculada regular ser facto gerador de monotonia, igualmente a explicação de Soria y Mata sobre a ocupação do seu interior denota preocupação com a diversidade, quer funcional, quer morfológica, quer tipológica. Dela nos dá conta Alonso Pereira (1997:126):

"A un lado y otro del eje principal situaba Soria en 1982 una única hilera de grandes manzanas de seis hectáreas de superficie, constituidas por grandes rectángulos cuyas dimensiones estaban pensadas para integrar tanto las viviendas como los grandes edificios y equipamientos que deberían surgir en la Ciudad Lineal."

O mesmo autor concretiza ainda a qualidade da diversidade preconizada por Soria y Mata discriminando que na "manzana ideal tipo, en ella se entremezclan teatros hoteles, fabricas, colegios, vaquerías y viviendas" (Alonso Pereira, 1997:143). Além desta variedade funcional, a multiplicidade morfológica decorria ainda da subdivisão variável dos quarteirões que, a partir de uma unidade base de 400m² com 20x20 de lado²³, se constituía por lotes de tamanhos diferentes resultantes do acréscimo modular. Assim se antecipava a resposta às várias solicitações urbanas, tanto às que resultariam das funções diversas que aí deveriam encontrar lugar de dimensões adequadas, como aos próprios cidadãos que na relação com a sua fortuna deveriam poder adquirir propriedades com essa condizentes²⁴. No interior dessas propriedades, e igualmente factor de diversidade, a formalização do edifício poderia constituir-se como expressão da mais completa individualidade, desde que respondendo a normas gerais, relacionadas com a proporção de ocupação do lote (1/5 do lote), com a separação das casas ("isoladas e separadas umas das outras por uma massa de vegetação" (Alonso Pereira, 1997:128)), e ainda com o alinhamento (paralelo) e afastamento à via-férrea.

O processo de construção do troço de 5km nas imediações de Madrid – a concretização do modelo teórico no terreno real – é explícito do

²³ Esta era considerada a área mínima individual que permitia, mesmo ao "ser humano más desdichado" (in Alonso Pereira, 1997:128), viver segundo o lema "cada familia, una casa. Em cada casa, una huerta e um jardim" (in Collins; Flores, 1968:38; Alonso Pereira, 1997:55), ou seja, que permitia a distribuição dos 400m² em "80 para la vivienda-taller y 320 para cria de animales domésticos, huerta, jardín y árboles frutales." (in Alonso Pereira, 1997:128)

²⁴ Em todo o caso, definia-se como princípio uma localização "destinada a los ricos, en la fachada paralela a la vía, a las fortunas modestas en las fachadas de las calles transversales; a las demás clases de la sociedad, en la parte más lejana de la vía." (Alonso Pereira, 1997:125; Collins; Flores, 1968:258)

processo dessa liberdade individual, já que a compra do lote à *Compañía Madrileña de Urbanización* (CMU) não implicava sequer que fosse esta a projectar o edifício, cujo autor era autonomamente escolhido pelo proprietário e futuro habitante da *Cidade Linear*. Ainda assim, 80% das construções viriam a ser projectos da própria *Compañía* que acabaria por desenvolver fortemente a pesquisa tipológica – "una investigación sin precedentes en materia de vivienda" (Alonso Pereira, 1997:141) –, embora não ignorando os serviços e edifícios singulares. Menos usual a exploração de tantas variantes num tema único, assim se explicava a diversidade tipológica introduzida na habitação:

"se buscaba ofrecer la mayor variedad morfológica posible, sobre la base de unos tipos normalizados de vivienda que, en respuesta a três estratos sociales distintos, se diferenciaban entre sí por su mayor o menor superficie y por el número y calidad de sus servicios." (Alonso Pereira, 1997:142)²⁵

Refere ainda Alonso Pereira que o carácter de inovação associado a esse processo resultou da forma como foi colocada a questão da habitação e de a perceber "no mediante series de modelos, sino de modo tipológico (...) [lo] que permitía ofrecer al cliente una infinita variedad de modelos dentro de una serie limitada de tipos en oferta." (Alonso Pereira, 1997:141)

No contexto da Tese e no âmbito do tema "Rede = ordem e liberdade", a mais imediata contribuição dos autores analisados revela-se na associação entre «rede» (viária) e diversidade marginal. Nos três casos a «rede» haverá de ser considerada um *espacio* que se constrói com o que o delimita – seja esta presença marginal mais, ou menos, edificada –, só nessa mais ampla consideração tridimensional podendo ser avaliada. Ainda assim, as propostas tendem a ser apreciadas segundo observações que decorrem da atenção sobre as qualidades mais regulares do traçado, da superfície horizontal, e que ignoram outros atributos intrinsecamente complementares: situação clara no caso de Cerdà, que se defende perante a acusação de "monotonia"; sensibilidade denotada em Wright pela introdução de subtis quebras de regularidade no desenho da sua quadrícula; percepção intuída em Soria y Mata embora este não a denuncie senão como consequência de outras opções. Como outro facto comum, todas as propostas exaltam o direito do indivíduo à liberdade de expressão através da forma arquitectónica (embora em graus e modos

²⁵ Alonso Pereira desenvolve consideravelmente este tema, devotando-lhe um dos capítulos – "Tipologías residenciales" (Alonso Pereira, 1997:167 e ss).

diferentes). A partir destas constatações tece-se um conjunto de reflexões:

- que a diversidade da ocupação marginal como expressão de individualidade é um facto positivo para o conjunto dos três autores, inclusivamente desejável quando a rede viária tende a caracterizar-se por uma certa regularidade extensiva.
- que a diversidade da ocupação marginal em nenhum dos três casos analisados é relacionada com falta de organização (menos ainda com «caos»), o que significa que a rede viária pode ser um elemento de *ordem* se associado a determinadas características de "*uniformidade*", "*igualdade*", "*regularidade*", para utilizar as palavras de Cerdá.
- que a maior extensão do suporte geométrico *regular* tende a perceber-se como situação *monótona*, um atributo que, se desprovido da sua conotação negativa e retido na característica da *repetição*, (a) por um lado, sugere constância, estabilidade, uma certa *regra* e, por via desta, uma «ordem» implícita; e, (b) por outro lado, permite deduzir que na sua base – paradoxalmente, tanto na do atributo de *monotonia* como de *ordem* – existe o reconhecimento de um conjunto de características que tornam possível a descrição de uma *identidade*, que tornam o suporte *objectificável*, i.e. passível de converter-se em objecto – a «rede» (viária) como *objecto individualizável*.

Numa aceção mais livre do raciocínio, extrapolando-o para situações de rede viária que não se pautam pela regularidade das configurações analisadas, e estão, portanto, mais próximas das que consideraremos como casos de estudo, o desafio coloca-se na descoberta, ou definição, dos *elementos mínimos* que asseguram o reconhecimento da «rede» como *objecto*, como suporte com *identidade*; um reconhecimento que não se pretende centrado no contexto estrito da geometria do traçado, mas na sua qualificação, no seu desenho mais superficial; um reconhecimento que visa a identificação de princípios ou elementos de qualificação do espaço, atributos capazes de se constituir como suporte estável, pacificador da maior liberdade/ /diversidade de configuração manifesta nas suas margens, em formas edificadas ou não; enfim, um reconhecimento que perspectiva a «rede» como elemento de *ordem* face às suas margens que assim são (relativamente) livres para interagir com independência/autonomia.

Por último, um outro aspecto que ocorre salientar das propostas destes três autores, em particular de Cerdá e de Wright, é a relativa «igualdade» que *espalham* no território através dos sistemas de

desenvolvimento espacial que propõem, um *ideal* que sabem estar incorporado naqueles e de que deliberadamente querem usufruir – Cerdá refere a "*uniformidade*" da *quadrícula* como atributo que supõe equiparáveis condições de salubridade no habitar, independentemente das classes de riqueza da população; Wright, mesmo no particular contexto social em que apoia o seu modelo, considera *Broadacre City* o reflexo da "*democracia*" que advoga, um princípio de ocupação territorial e não um fim ou objecto diferenciador do espaço. Assim, a isometria da *quadrícula*, também contida na *linha* de Soria y Mata, estende qualidades semelhantes a grandes extensões do território, à medida que o atravessa, algo que, nos três casos analisados, torna o território (potencialmente) mais «igual» e converte os «sistemas de traçados» em equilibradores territoriais, i.e. factos atenuadores de divergências que justifiquem diferentes valias espaciais.

1.1.3. Atravessamento de limites sem ruptura morfológica

A clareza dos limites da forma da cidade, ou aglomeração, na relação com o pano de fundo territorial dominado pelo campo ou natureza foi um dos distintivos qualificadores que mais longamente caracterizou aquela entidade e a estabilizou no tempo. O século XIX foi marcado pelo derrube dos elementos que mais perduraram como demarcadores físicos da circunscrição urbana – as muralhas –, último reduto de uma distinção que no mesmo momento em que desapareceu formalizou o início de um novo paradigma urbano – primeiro ainda expresso na cidade, ou "*urb*", enquanto realidade física distinta do campo; mais recentemente já somente representado na "*condição*" (Choay, 1994).

Mesmo que brevemente, um dos aspectos que tem interesse notar nesse processo de abertura/crescimento da urbanização é o da relação entre *morfologia* e *limites da cidade*: no primeiro momento, a demolição da muralha é um facto assinalado morfológicamente, mantido na traça da cidade decimonónica através do espaço público e frequentemente uma quebra de edificação convertida em oportunidade para a introdução de novas lógicas de implantação. No continuado processo de expansão que resultou no gigantismo das realidades urbanas actuais, a ausência de barreiras físicas efectivas (independentemente de anéis de vegetação de maior ou menor espessura que se foram equacionando e, eventualmente, implantando como elemento de contenção) e a rapidez do crescimento não favoreceram a sedimentação e a emergência de lógicas diferentes de organização espacial numa relação directa com a noção de limite. Circunscrições instrumentais, ideais ou administrativas tendem, portanto, a não ser percebidas; menos ainda à escala do olhar que

gradualmente se afasta do chão para abarcar a crescente urbanização do território.

A formalização do crescimento/expansão da cidade (também na sua criação *ex-nuova*) teve na *quadrícula* um dos seus instrumentos mais persistentes desde a Antiguidade clássica, periodicamente recuperado e comprovado nas suas virtudes de disciplina e controle. Principalmente um esquema de organização/implantação que facilita a colonização territorial, a noção limite(s) não lhe é essencial; antes, é frequentemente o seu contrário que sustenta a opção da *quadrícula* como princípio e suporte de ocupação. Na abstracção que tem inerente e na sua aplicação ao território, essa figura representa excelentemente a *infinitude*, o prolongamento ao infinito de uma ordem insensível a limites de qualquer espécie.

1. O fenómeno de expansão urbana dos últimos dois séculos, mais uma vez, destaca e recontextualiza a *quadrícula* e Ildefonso Cerdá surge de novo, agora como referente da reinterpretação deste instrumento na relação com os limites daquela expansão. Na verdade, Cerdá aborda o tema dos limites pelo seu oposto, no qual aquele "*sistema de traçado*" surge como uma vantagem na concretização da particular visão/relação que cultiva entre *urbanização* e *ruirização* (que adiante detalharemos), i.e. em que a *quadrícula* surge como suporte da indistinção que proclama entre aqueles dois ambientes. Explicitamente dizendo que "*no basta por sí solo el sistema cuadricular*" e fazendo depender a vantagem de uso desse recurso da não-oposição de "*limites artificiais*", Cerdá defende que "*una población formada según el sistema cuadricular, puede fácilmente y sin necesidad de instruir voluminosos e [interminables] expedientes, ensancharse y agrandarse para lo cual bastará permitir y autorizar la prolongación de las calles existentes.*" (Cerdá, 1861 *cit in* Soria y Puig, 1996:129) Afirma-se assim com naturalidade a aceitação da expansão da cidade/urbana, ou seja, o atravessamento de limites edificados que gradualmente se estendem, tanto e quando se deseje. A escassa importância que se lhes atribui é denotada pelo processo simplificado que permite superá-los, mostrando também que o acto de "*prolongación*" se encara como um facto de continuidade do qual se exclui a ruptura morfológica.

2. Um entendimento similar fundamenta a *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright, que tem também no princípio da *quadrícula* o suporte da indiferença perante a superação de limites urbanos prévios. A famosa maqueta com que representa e divulga o seu modelo urbano é desde logo confirmação desse sentimento quando se assume como *apenas* a

ilustração possível de um sector extensível e multiplicável indefinidamente, passível de substituir "*todas as cidades existentes em três ou quatro gerações*" (Fishman, 1982:133) e que, nas palavras do próprio Wright é "*a grande cidade que vejo a abarcar todo este país - a cidade Broadacre de amanhã.*" (Wright *cit in* De Long, 2000:26) Assim, "*Seria a cidade convertida em nação*" (Choay, 1997:242), percebida por Cohen (2000:288) como "*um dos aspectos que sobressaem de Broadacre: a sua extensão potencialmente ilimitada*", que March (1995:112) classifica como "*talvez a mais audaciosa das atitudes de Wright relativamente ao Planeamento. [já que] A sua cidade não se implanta num local contido em si mesmo (...) mas é construída ponteando todo o ambiente existente.*"

Consubstanciando esta característica, Fishman (1982) refere a proposta de Wright como um «*plano aberto*» no qual "*nem forma nem escala surgem reconhecivelmente urbanas: uma cidade pode estender-se por 100 milhas quadradas sem qualquer centro reconhecível*" (Fishman, 1982:127); de facto, na perspectiva do arquitecto-autor, "*A descentralização e a reintegração devem servir como cobertura Orgânica sobre a totalidade da terra*" (Wright *cit in* De Long, 2000:34). Claras na imagem que sugerem, ambas as afirmações supõem uma organização urbana independente de qualquer tipo de limite e de ruptura morfológica com este relacionada. A avaliar pela maqueta e pelo discurso que a sustenta, as quebras ou rupturas morfológicas que se afirmam parecem depender de princípios intrínsecos, geográficas, de conceptualização arquitectónica, funcionais e sociopolíticos. A vocação de "*totalidade*" que emana, de resto, da "*ideia de Cidade, nova que não estava em nenhum lugar mas em todo o lado*" (Wright, 1932/1998:663), parece ignorar até as demarcações de jurisdição nacional, antes se acentuando a noção de uma continuidade – *orgânica* – que prevalece sobre o atravessamento de fronteiras.

3. Formalmente distinta das propostas anteriores, mas conceptualmente semelhante no que respeita à relação com circunscrições administrativas, a "*Ciudad Linear*" de Soria y Mata define-se explicitamente como "*una sola calle de quinientos metros de anchura y de longitud que fuere necesaria (...), cuyos extremos pueden ser Cádiz y San Petersburgo, o Pekín o Bruselas.*" [Soria y Mata *cit in* Collins; Flores, 1968:35] Carlos Sambricio (1979) na introdução de "*La Cité Linéaire*" perspectiva a visão urbana de Soria y Mata como "*uma proposta de urbanização alternativa articulada em três níveis (...) o do hemisfério (...) [o] de cada Estado (...) [o] regional*

(...)” (Sambricio, 1979:vii), que pode, respectivamente, tomar a modalidade de: (a) periferia envolvente dos *velhos* centros das grandes capitais, (b) elemento de união (em linha recta ou curva, acompanhando a topografia) entre cidades, (c) como elemento pitoresco na colonização dos campos.

Em qualquer dos casos, a mesma abstracção que a funda sem limites definidos, alicerça-a em dois elementos com desenvolvimento paralelo – a via central de 40m de largura e o *quarteirão*, unidade repetível de 300m²⁶ de frente, que se implanta em ambos os lados do eixo –, em nenhum momento se fazendo referência à variação morfológica em função de limites administrativos, necessariamente atravessados no curso do traçado internacional que a afirmação supra assume e que **estão também implicados na implantação da "Cidade" em Madrid**²⁷. Na verdade, também no modelo de Soria y Mata, a indiferença a fronteiras – a qualquer um dos níveis referidos: *Hemisfério, Estado, Região* – parece afirmar-se em prol de uma continuidade «quase natural» já que a *"Cidade Linear"* tem longitude «infinita» (determinada pelo meio de transporte) e é uma única cidade independentemente do que a atravessa.

4. Na continuidade de Soria y Mata várias outras propostas surgiram a explorar a linearidade que a sua proposta assume numa dimensão estruturante tão original. Le Corbusier é um representante desta tendência que merece referência pelos reiterados exercícios temáticos, em diversos contextos, em que a explora. A «linha» expõe-se particularmente forte na proposta para uma cidade industrial linear, mas também na que ilustra para Argel ou Rio de Janeiro. Em relação à primeira é uma posição semelhante à dos autores anteriores que a enquadra, mas essa é assumida diferentemente através da referência a várias cidades: *"Ele concebia a Europa atravessada por uma Grande cidade linear Este-Oeste que se estendia do Atlântico aos Urais. Outras cidades lineares ligariam o Mar do Norte ao Mediterrâneo"* (Fishman, 1982:255). Em todo o caso, aparte essa «variação», permanece a essencial indiferença às circunscrições administrativas atravessadas, sendo aqui explicitamente notado por Fishman (1982:255) que *"Os desenhos de Le Corbusier para este sistema de*

cidade linear ignoram fronteiras nacionais e até a divisão Este-Oeste do pós-guerra."

O atravessamento de limites é, de resto, uma circunstância que neste caso, mais do que nos anteriores, imaginamos afirmada na continuidade morfológica. A representatividade deste arquitecto no Movimento Moderno faz-nos supor a manifestação daquela característica na relação com a arquitectura dos edifícios que acompanham as «linhas» viárias e que previsivelmente se configurariam segundo as premissas do *"estilo internacional"* e os princípios de implantação/organização sistematizados na *"Carta de Atenas"*. Os estudos urbanísticos para Argel e Rio de Janeiro fixam igualmente a ideia de uma continuidade física e morfológica que prevalece sobre «barreiras», agora, na forma de *"Megaestruturas lineares"* (Collins, 1968:73-5) que agregam o facto viário – a auto-estrada – e o edifício numa ideia de estrutura tão essencial e tão estrita que o contexto urbano se reduz ao domínio da arquitectura-objecto, retirando-o do domínio do urbanismo-cidade. A ausência de «lados» e a impossibilidade de estabelecer relações marginais imediatas afasta esta proposta do contexto típico de via estruturante da urbanização que particularmente nos interessa, mas permanece o interesse teórico da ideia.

No contexto da Tese e no âmbito do tema "Atravessamento de limites sem ruptura morfológica", as propostas de Cerdá, Wright e Soria y Mata, a que juntamos agora as de Le Corbusier, ilustram uma indiferença perante limites jurisdicionais do território que interessam particularmente na relação com os casos de estudo que se analisarão no Sistema Urbano do Ave. Nos exemplos acima são as circunscrições intra-municipais (Cerdá), e nas situações máximas as fronteiras nacionais (questionadas pelos restantes autores), que se atravessam sem que o facto mereça salvaguarda quanto ao modo como se fará. Dessa ausência de referência emerge a suposição de que do acto de atravessamento não resulta qualquer ruptura morfológica significativa, em todos os casos, se sugerindo a persistência da lógica da implantação marginal pela continuidade da *quadrícula* ou da *linha*. No Ave, é na constatação de uma configuração territorial que não se detém ou interrompe nos confins municipais que se pretende exaltar o tema/argumento em causa, o qual se justifica, como veremos, em aspectos de partilha cultural reflectidos numa apropriação *ad hoc* do território absolutamente indiferente àqueles limites.

²⁶ Dimensão pronunciada na versão de 1892 e que em descrições posteriores surgirá reduzida.

²⁷ A sua aplicação em Madrid – um arco entre Pozuelo e Fuencarral –, mesmo que consideravelmente menos extensa do que inicialmente prevista, apenas levanta a questão da *adaptação do "trazado a dos realidades: la poblacional y la geomorfológica."* (Alonso Pereira, 1997:112) De resto, como referido no subcapítulo anterior, a variação morfológica, dentro das normas urbanísticas pré-determinadas, era âmbito de liberdade e expressão individual.

1.1.4. Indistinção entre o rural e o urbano

A diferença entre «cidade» e «campo» no contexto morfológico foi um dos aspectos que mais longamente sustentou os próprios conceitos. «Cidade» e «campo» são entidades que ganharam sentido próprio na *oposição*, sendo simultaneamente aquilo que as distingue o que lhes dá existência. No entanto, o que originalmente está em causa, mais do que o conteúdo desses espaços, é a *construção* de uma distinção entre partes do território fundada num diverso valor atribuído às componentes espaciais e na instituição deliberada de uma relação de subordinação, de que a muralha constitui o paradigma. A «cidade» é, assim, a matéria excepcional, a que se enxerta no «campo» e passa a referenciá-lo, mas que antes desse aparecimento era um suporte físico relativamente indiferenciado. A expansão da urbanização dos últimos dois séculos, em particular da segunda metade do século XX, que fez desaparecer esses limites formais, derrubados ou absorvidos, transfigurou aquelas condições conceptuais essenciais.

Assim, a distinção entre «cidade» e «campo» diluiu-se e a perda de clareza que outrora lhes conferia o sentido estruturante – não somente da organização física do espaço (forma), como da organização funcional, mas essencialmente da interrelação hierárquica e referencial – fez perder também a distinção entre «urbano» e «rural». Os termos da contraposição dos dois ambientes de vida começam a questionar-se nesse sentido essencial – na oposição fundadora – em meados do século XIX, na sequência das demandas de expansão subjacentes ao paradigma industrial. Estavam distantes ainda as extensas manchas urbanizadas que hoje suscitam a questão, mas era então a densidade, a utilização máxima de espaços livres para edificar em condições de escassa ou ausente salubridade, a dar corpo a preocupações higienistas e a justificar a recusa de vivências fundadas em conceitos estanques e exclusivos. No entanto, foi esta imagem, que apenas correspondeu a um período curto da sua história, a subsistir na memória recente e a impor-se como paradigma de cidade; a mesma que a um certo nível persiste inibidora de novas conceptualizações.

1. A abrir a sua *"Teoría general de la urbanización"*, Cerdá estampa *"rurizad lo urbano: urbanizad lo rural: ...Replete terram"* (1867 cit in Soria y Puig, 1996:87), a proclamação de uma visão que assenta numa percepção não-dicotómica do território, comumente pensado em termos da oposição «cidade vs campo». Este entendimento tem como consequência mais evidente e mais determinante a invenção da palavra *"rurização"* por oposição a *"urbanização"*, embora ambos

procedam de *urbum* e por isso contenham subjacente a noção de *"arar, cultivar"*. Com esta origem comum, os significados de um e outro vocábulo acabam por denotar apenas diferentes perspectivas, modos de ver o acto de edificação – o primeiro significando *"hacer campestre una cosa"*, enquanto o segundo *"hacer urbano ... lo que no era"* (Cerdá, 1861 cit in Soria y Puig, 1996:87). Dois aspectos precisam este exercício etimológico e esclarecem a sua interpretação prática: por um lado, a crença de que não há necessidade de impor limites à expansão urbana; e, por outro lado, a forma idealizada para a ocupação do *"intervías"*, onde *edifício* e *jardim* são suportados em entendimentos equivalentes. Debatido anteriormente o primeiro aspecto – *atravesamento de limites sem ruptura* – detemo-nos agora no segundo – *a ocupação do "intervías"*.

Desde as propostas iniciais para Barcelona (1855) Cerdá defende a necessidade de a habitação se expor à circulação do ar como solução do problema da insalubridade propondo, por um lado, a casa isolada (rodeada de ar) como tipologia base da expansão urbana, por outro, a *baixa densidade fundada na suposição de que "a cada habitante le toquen cuarenta metros cuadrados de ciudad"* (Soria y Puig, 1996:265). A presença de grandes porções de *"jardim"*, elemento considerado tão importante como a *"edificação"* na composição do *"intervías"* (e *"parte consubstancial"* deste (Soria y Puig, 1996:234)), é sinal dessa percepção, assumida, de resto na frase: *"Hasta aquí la ilustración y la civilización han manifestado decididas tendencias a urbanizar las campinas; ha llegado la hora de que se piense en rurizar las grandes ciudades."* (Cerdá, 1861 cit in Soria y Puig, 1996:129) Como destaca Soria y Puig, apesar da grande mudança operada na interrelação entre *"jardim"* e *"edificação"* ao longo das suas propostas, a crença de Cerdá nesses dois elementos como *"componentes esenciales de un intervías"* (Soria y Puig, 1996:234), não só não esmorece como se expande às várias unidades urbanas – reforçando a indistinção entre *rural* e *urbano*: *"Rurizar lo urbano y urbanizar lo rural consiste, entre otras cosas, en dotar a cada unidad territorial – a la casa, al intervías, a la urbe, al municipio, a la comarca y a la nación – de los adecuados predios urbanos y rústicos."* (Soria y Puig, 1996:234)

2. Soria y Mata, na sua proposta para *"La Ciudad Lineal"*, desempenha na temática da relação rural-urbano um papel fundamental de acordo com Soria y Puig. Na comparação que estabelece entre os dois teóricos espanhóis da cidade do século XIX, este autor afirma que embora seja Cerdá o inventor da expressão *"«rurizad lo urbano:*

*urbanizad lo rural» (...) no indica la mejor manera de hacerlo" (Soria y Puig, 1968:84), sendo Soria y Mata que (inspirado na proposta do primeiro) encontrará a solução concretizadora daquele desígnio "pues su ciudad lineal es el modo de llevar la ciudad al campo, de introducir en la ciudad los elementos rurales" (Soria y Puig, 1968:84). Explicando a imbricação dos dois ambientes naquela concepção urbana, Carlos Sambricio refere que Soria y Mata pretendia "transformar o modo de vida (os comportamentos), fazer funcionar a cidade segundo um modo rural" (Sambricio, 1979:vi) sendo que a "Cidade Linear é ao mesmo tempo nova fórmula de arquitectura de cidades e de colonização dos campos." (La Cité Linéaire, 1979:15) Na verdade, a proximidade entre o eixo central, que representa o coração contínuo da cidade, e o campo é tal que ambas as realidades estão em permanente contacto; separadas por um elemento – o *quarteirão* –, este pode ler-se como *de transição*, breve distância entre os dois mundos que é possível percorrer-se a pé.*

3. Mais claro na intrínseca interrelação entre cidade e campo, Frank Lloyd Wright expõe na sua "*Broadacre City*" uma diferente visão da diluição entre rural e urbano (que lhe é, aliás, conceptualmente essencial), onde a noção de *descentralização* constitui uma ideia-chave da conceptualização da proposta. Essa característica que, em 1931, se concebe como a "*desintegração da cidade usoniana*" e justifica "*o ruralismo como alternativa ao urbanismo*", sendo aquele percebido como um atributo "*norteamericano e verdadeiramente democrático*" (Cohen, 2000:287), não significa, apesar de tudo, a recusa da ideia de cidade. Afirmando-se que a "*descentralização (...) poderia criar as condições materiais para uma nação de agricultores e proprietários independentes*" (Fishman, 1982:123), o que se defende é que "*Se adequadamente planeadas, as cidades poderiam estender-se pelo campo e ainda assim não perder a sua coesão ou eficiência.*" (Fishman, 1982:123) Na verdade, o que Wright questiona é a substância da própria consciência de cidade assente na densidade e na centralização funcional, que considera anti-económicas, relativamente à possibilidade da sua dispersão regrada pelo campo (Fishman, 1982:123). Neste sentido o seu entendimento é o de que "*não mais deverá existir distinção entre estilos de vida urbanos e rurais (...), nunca mais deve haver uma separação física entre zonas urbanas e rurais*" (Fishman, 1982:128) e *Broadacre City* surge como ilustração dessa percepção:

"Broadacre City foi planeada para assegurar isto; as casas, as fábricas, as lojas, os edifícios de escritórios, e os centros culturais estão todos no interior de terrenos agrícolas e florestas. Ao mesmo tempo, o sistema

de transporte une os cidadãos com os vários pontos de trocas comunitárias que proporcionam a experiência urbana." (Fishman, 1982:128)

É uma nova concepção de espaço urbano que se apresenta, mesmo que inspirada na realidade americana tal como existe em áreas circunscritas (March, 1995; Rowe, 1995), e de que Wright antecipa a escala generalizada como uma "*cidade emergente, que (...) estará em todo o lado, abraçando a nação, integrando cidade e campo, indústria e agricultura.*" (March, 1995:106) Fundada numa quadrícula viária que suporta uma urbanização predominantemente consubstanciada em tipologias de baixa densidade, que estabelece relações de espaçamento entre cheios e vazios típicas dos espaços rurais (ou, pelo menos, de espaços não-urbanos) e que não distingue funções «centrais» na relação com partes do espaço, *Broadacre City* é, como diz o seu autor, um "*modelo multifocal e sem centro*"²⁸ (Wright *cit in* De Long, 2000:39); é "*o próprio país tornado vivo como uma grande cidade*" (Wright *cit in* Fishman, 1982:128); ou, como a interpretam outros autores, é "*uma fusão entre a cidade e o campo, em que nenhuma condição era dominante*" (Rowe, 1995:56); é, enfim, "*uma forma dispersa de civilização onde a cidade se supõe estar «em todo o lado e em lado nenhum»... tão diferente que não conseguimos reconhecê-la.*" (San Martin, 1995:126)

No contexto da Tese e no âmbito do tema "Indistincão entre o rural e o urbano", tal como o retemos das propostas referidas, estas suportam uma conceptualização da «cidade», ou melhor, de um espaço com características de cidade (quanto aos serviços/equipamentos que tradicionalmente se consideram seu exclusivo) que não se incompatibiliza com uma certa noção de «campo» (enquanto suporte de uma relação de proximidade com a agricultura e a natureza *domesticada*). Se na proposta de Soria y Mata parece existir uma relativa distinção entre as duas realidades, essa não é clara na medida em que os «quarteirões» que formalizam essa separação são apenas um limite que aceita grande liberdade de ocupação interna e que podem, por isso, não afirmar a divisão. Nas propostas de Cerdá e Wright a interdependência entre ambos os conceitos, tal como então se percebiam, é tão essencial que a diferença entre eles desaparece.

²⁸ Mesmo a localização de "*mercados*" (*roadside markets*) – os pontos de encontro urbanos – referenciada pelas saídas das auto-estradas (V. Fishman, 1982) é uma regra relativamente abstracta, insuficiente para a conformação de "*centro*" no sentido *tradicional* (que, de resto, a própria concepção nega como ponto de partida).

Das noções dos três criadores, é a precoce antecipação do que hoje reconhecemos nas realidades urbanas actuais que salientamos. Não planeada e não sustentada em traçados óbvios como a quadrícula, embora também essencialmente dependente da rede viária, a *cidade* actual partilha com as anteriormente referidas características evidentes, como a urbanização de baixa densidade em que o «quarteirão» difere na sua subdivisão e ocupação, incorporando lotes/parcelas desiguais e onde o verde do espaço não edificado pode ser igualmente espaço agrícola; mas partilha ainda a distribuição das funções próprias da cidade mesmo que agora em contextos *exteriores* a essa. A questão essencial que nos interessa recuperar das propostas supra é a pacificidade com que aqueles opostos se conjugam numa percepção indivisa e em que não se digladiam o valor de uma (cidade) ou outro (campo); em que «cidade» e «campo» são contribuintes igualmente importantes na definição do ambiente, concebidos como partes de uma entidade una, com valor próprio e que *naturalmente* se conforma com opções morfológicas diferentes. A sua abertura à expressão da individualidade dos residentes, que em páginas anteriores referimos, é resultado desse todo conceptual que se reformula perante outras percepções do urbano.

1.1.5. "Estrutura Urbana" Elementar: Escalas, Hierarquias e Identidade(s)

A noção de *estrutura* foi já abordada na introdução do presente capítulo, mas agora acrescenta-se-lhe o termo "*elementar*" – uma opção que pretende focar a constituição de "*estrutura urbana*" através de «elementos», tendo-se presente que as realidades complexas que abordamos dificilmente esgotam as suas referências num único elemento estruturante. Focamo-nos nos elementos de carácter físico, mais precisamente na rede viária, como igualmente referimos no texto introdutório, e como também a propósito dissemos são várias as dimensões que têm de reflectir-se naqueles. A multiplicidade de *escalas* em que os elementos estruturantes se percebem confere-lhes diferentes graus de clareza, denotadores de diferentes níveis de importância na relação entre as *partes* e o *todo*, sendo possível distinguir elementos estruturantes específicos de determinadas escalas que não têm significado (relevante) noutras.

Relacionada com este aspecto – a articulação entre a escala e a diferente importância dos elementos estruturantes – a *hierarquia* concretiza a relação de valores atribuída a objectos similares no interior de uma certa escala, uma avaliação que se re-hierarquiza com a mudança dessa referência e que, dependendo dos valores em

consideração, pode exaltar-se ou atenuar-se no mesmo sentido, ou em sentido inverso, ao da escala em causa. A *identidade*, as qualidades distintivas de um objecto, é também diversamente apreciada na dependência das escalas; a relação com a hierarquia é no entanto, menos dependente já que esta é uma classificação, portanto, um acto deliberado fundado em critérios que podem, ou não, contabilizar factos/princípios de identidade. Os autores e as propostas urbanas, ou o pensamento, que seguidamente expomos articulam excelentemente o conjunto de aspectos supra nas variantes particulares do período do pós-II Guerra, aquele que mais directamente informa a realidade urbana actual e sobre o qual queremos reflectir.

1. Personagens referenciais do *Team 10*, Alison e Peter Smithson, em particular, Alison através dos seus escritos, são porta-voz informal de alguns dos conceitos que individualizaram no tempo aquele Grupo²⁹, conceitos que exploraram e procuraram concretizar em trabalhos/projectos desenvolvidos (Smithson, 2005; Smithson, 1967) ou através de trabalhos dos colegas do Grupo (Smithson, A., 1974). Dessa investigação interessa-nos, em particular, a procura de uma *ideia de estrutura urbana* fundada na articulação de escalas, de «partes» urbanas e na relação daquela com a mobilidade; pela estreita relação de suporte interessa-nos também a noção operativa de hierarquia. Das palavras-chave que os Smithson identificam como base do conceito de "*urban structuring*" – *Associação, Identidade, Padrões de Crescimento, Cluster e Mobilidade*³⁰ (Smithson, 2005:20; Smithson, 1967:8) – retemos esta última, que tem um sentido particular no contexto da presente Tese, mas também a noção de Identidade. Retemos ainda a noção de "*clareza de organização*", ou seja, de "*compreensibilidade*" como "*objectivo do urbanismo*" (Smithson, 1967:20), algo que se obtém pela percepção e conceptualização da realidade como conjunto de «partes» e pela *compreensibilidade* de cada uma dessas partes. Por fim, retemos a *ideia de "comunidade"* – "*uma aglomeração humana que pode ser «sentida»*" (Smithson, 1967:20) –, que é perceptível e individualizável em várias escalas, e que forma a constante que situa os contextos da exploração conceptual perseguida por estes arquitectos.

²⁹ Grupo, ainda assim, marcado por uma grande individualidade dos parceiros, um facto que leva Aldo van Eyck a constatar que "*Se falar com os Smithsons sobre trajecto-mobilidade, terá uma história muito específica e será a «Team 10 Smithsons», mas se me interrogar sobre mobilidade, será a «Team 10 Van Eyck».*" O seu remate: "*Sugiro que fale com todas as pessoas do Team 10 que ainda estão vivas*" (Aldo van Eyck in Tuscano, 2005: 316), deixa clara também a diferente versão que cada um terá dos acontecimentos.

³⁰ No original: *Association, Identity, Patterns of Growth, Cluster, Mobility*.

A partir da análise dos "elementos da cidade" tradicional – *Casa, Rua, Bairro* (conceitos³¹ que designam "subdivisões de comunidade" (Smithson, 1967:20)) – os Smithson questionam os seus equivalentes nos novos contextos onde a "mobilidade", que "tornou-se a característica do nosso período" (Smithson, 1967:50), é, agora, presença determinante e necessariamente referente. Consciencializada na sua dupla expressão – social e física³² –, destacamos dessa noção³³ a relação com o "movimento" e com o "tempo"³⁴. No primeiro caso, a relação é imediata por assentar nas estradas/rede viária e automóvel; no segundo é a relação com a consciência de evolução que queremos registar, uma mutabilidade persistente que permanentemente se reajusta, mas que nesse processo exige referências que a tornem legível – elementos ou princípios sujeitos a uma relativa estabilidade que possam servir de contraponto às mudanças e permitam perceber o que mudou por confronto com a sua (maior) constância.

Neste sentido, importa ressaltar três noções correlacionadas, (1) a noção de "organismo" que serve de base à interpretação da cidade e que, no contexto de "town", se define como "um padrão de associação específico, um padrão único para cada povo, em cada localização, a cada momento" (Smithson, 1967:29), tendo, portanto, a evolução (i.e. a mudança) como qualidade intrínseca e essencial; (2) a noção de *interdependência* primária entre o *todo* e as *partes*, sendo "town" esse *todo* e *Casa, Rua, Bairro* estas *partes*, cujo conteúdo, devido à sua condição de sub"parcelario rural" -organismos, está também sujeito a evolução; (3) finalmente, a noção de "identidade" que é intrínseca a cada uma das *partes* e ao *todo* e que resulta da sua *compreensão*, da clareza da sua organização enquanto *parte* e em igual clareza relativamente ao *todo*. Assim, à consciência de que "para compreender o padrão de associações humanas temos de considerar cada comunidade no seu ambiente particular" (Smithson, 1967:18; Smithson, 2005:24), que é em 1954 fundamentadora do "Doorn Manifesto"³⁵, junta-se a consciência da dimensão da acção

interdependente pois, "percebendo a intenção geral", é possível "em cada etapa avaliar o que se passou antes e pelas suas actividades mutar (se necessário redirigir) o todo." (Smithson, 1967:29)

Nestes âmbitos de transitoriedade, face a realidades evolutivas e adaptáveis, a "«infra-estrutura»" torna-se o elemento "fixo"³⁶, que "permite a máxima liberdade para crescer e mudar em torno de uma estrutura básica clara e indestrutível." (Smithson, 1967:31) Para os Smithson a infra-estrutura física referencial é o sistema de estradas³⁷ – na verdade, auto-estradas – percebidas como "uma rede de estradas de igual valor (...) para uniformizar cargas de obter a máxima utilização de espaço de estrada" (Smithson, 1967:42). Este sistema, que em termos esquemáticos se representa marginalmente associado a espaços verdes e a estacionamento de configuração linear (Smithson, 1967:30), contém no seu interior sistemas viários micro que subdividem e organizam o território limitado pela infra-estrutura macro (Smithson, 1967:85). Enquadrados pelo sistema *maior*, os vários "clusters"³⁸ organizam-se em resposta às situações particulares dos contextos em que se inserem, encontrando a sua *identidade* nas especificidades que caracterizam esses mesmos contextos; mas encontrando-a também, de modo muito fundamental, na presença da auto-estrada, que tendo como uma das suas características mais evidentes o facto de ser "grande" detém, por isso, "o mesmo poder que qualquer grande elemento topográfico, como uma colina ou um rio" (Smithson, 1967:30)

Elemento "divisor" em termos geográficos como sociais, a auto-estrada pode desempenhar, no entanto, uma função de referência visual e simbólica (para além da sua função específica) em resultado da sua condição de ser "alguma coisa inalterável de grande escala", comparável a uma *Acrópole, Rio* ou *Canal*, uma "coisa que tornou a estrutura total da comunidade compreensível e assegurou a identidade das partes no todo"³⁹ (Smithson, 1967:51) De um modo

³¹ No original: *House, Street, District*, entidades de crescente riqueza e complexidade funcional, mas inversamente de decrescente interação/expressão social de proximidade.

³² Não exclusivamente relacionada com as "estradas", ainda que Peter e Alison lhes concedam uma especial atenção, reconhecida, aliás, como sua antiga obsessão: "o conceito de «mobilidade» em todos os seus sentidos, e particularmente com as implicações do carro a motor." (Smithson, 1967:39)

³³ "Mobilidade" que, de acordo com Alison Smithson, teria várias conotações para os arquitectos: (a) em termos de movimento; (b) em termos de tempo; (c) em termos de economia e (d) em termos de habitação. (Smithson, 1974:581)

³⁴ Segundo explicação de Alison (Smithson, 1974:581), *mobilidade* "em termos de movimento significa a mudança de 2 ½ milhas por hora para 60, 100 ou 500 milhas por hora. Em termos de tempo denota a avaliação da quarta dimensão, i.e. alteração num ciclo de tempo curto." (Sublinhado da autora da Tese)

³⁵ Apresentado no CIAM X, Dubrovnik, como "uma declaração de guerra aos métodos estabelecidos de pensar sobre habitação e planeamento urbano." (Smithson, 1967:14)

³⁶ "Estradas no solo sobrevivem através de séculos de mudança na edificação. Acostumámo-nos a pensar invariavelmente nas estradas como parte dos mais longos ciclos de mudança. Elas tornaram-se elementos fixos nas nossas cidades." (Smithson, 2005:104)

³⁷ "As estradas (em conjunto com as principais linhas de energia e drenos) constituem as infraestruturas físicas essenciais da comunidade." (Smithson, 1967:50)

³⁸ "A palavra «cluster» que significa um padrão de associação específico, foi introduzida para substituir conceitos de grupo tais como «casa, rua, bairro, cidade» (subdivisões da comunidade), ou «edifício isolado, aldeia, cidade, metrópole/grande cidade» (entidades de grupo), que estão muito carregadas de conotações históricas. Qualquer aglomeração é um «cluster»: cluster é uma espécie de termo de limpeza durante o período de criação de novos tipos." (Smithson, 1967:33; Smithson, 2005:30)

³⁹ Elas próprias através da direcção do seu traçado podendo incluir ou perspectivar, quer em contextos construídos ou mais naturalizados, elementos preexistentes com semelhante capacidade de se constituir referência – "rios, através de parques, ou em relação a edifícios ou zonas históricas" (Smithson, 1967:60); neste caso as auto-estradas, contribuindo para a afirmação ou «descoberta» daquelas entidades, reforçam, não somente a capacidade referencial e unificadora da *estrada* como elemento, mas

muito claro, assim definem os Smithson este papel *unificador* que concebem para as "auto-estradas urbanas":

"Para desempenhar esta função unificadora, todas as estradas devem ser integradas num sistema, mas a coluna dorsal deste sistema devem ser as estradas nas próprias áreas edificadas, onde o seu tamanho em relação com outros acontecimentos urbanos as torna capazes de cumprir a função de unificar visual e simbolicamente, ao mesmo tempo que fazem efectivamente todo o conjunto funcionar." (Smithson, 1967:51)

Neste sentido, para além de ser ela própria um "elemento fixo", a auto-estrada pode, pela orientação do seu traçado, contribuir para a descoberta ou destaque de outros "elementos fixos identificadores, lugares onde pode ser observada uma relação com a estrutura da cidade"⁴⁰ (Smithson, 2005:105). De modo semelhante, a auto-estrada pode ainda desenvolver outras potencialidades na relação com o território marginal, como por exemplo: (1) a de valorizar áreas depreciadas contribuindo para a sua regeneração, o que "aconteceria naturalmente, especialmente em torno dos nós de saída das auto-estradas, onde a acessibilidade acrescida e novos usos (...) proporcionarão sempre incentivos para novas intervenções. (Smithson, 2005:105); ou também (2) a de ser interpretável como "cadeia de eventos", eventualmente convertendo-se em "uma espécie de centro linear" (Smithson, 1967:85), na dependência da frequência desses eventos e da escala a que é feita essa sua avaliação.

2. Kevin Lynch interessa-nos no cruzamento de duas obras de referência – *The Image of the City* e *The View from the Road*, esta escrita em co-autoria com Appleyard e Myer e ambas publicadas no início da década de 60. Da primeira retemos um conjunto de noções que, independentemente do âmbito em que se construíram (no caso, um âmbito urbano, de cidade), encontram enquadramento em contextos de escalas maiores, onde edificado e «vazio» se articulam diferentemente. Assim, de imediato fixamos a noção de "«legibilidade»⁴¹ da paisagem citadina (...) [como] a facilidade com a

também a sua capacidade agregadora dessas especificidades e, portanto, agregadora de identidades (das "partes") ao longo do seu curso.

⁴⁰ Articulados (ou não) numa relação de complementaridade ou substituindo estes "elementos fixos", também outros o podem ser desempenhando papéis «estruturantes» semelhantes: "Por exemplo, em áreas habitacionais tradicionais, o uso e o carácter geral são constantes, mesmo quando os componentes concretos foram reconstruídos muitas vezes. O mesmo pode ocorrer em algumas áreas industriais ou de docas/portuárias nas quais as fábricas e equipamentos são renovados, permitindo-lhes, não obstante, permanecer um tipo de lugar similar. (...) Nestes casos será o sistema de transporte que está no mais curto ciclo de mudança." (Smithson, 2005:105)

⁴¹ Ou "imaginabilidade" como Lynch também a designa, definindo-a como a "qualidade de um objecto físico que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador [mas que] não tem, necessariamente, conotações com algo de fixo, limitado, preciso, unificado ou ordenado regularmente, embora possa, por vezes, ter essas qualidades." (Lynch, 1982:20)

qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente" (Lynch, 1982:12-3), qualidade que Lynch considera "crucial na estrutura citadina" e que "adquire um significado especial quando se observam arredores na escala urbana de tamanho, tempo e complexidade." (Lynch, 1982:13)

Relacionada com a capacidade e o processo de orientação, aspectos essenciais na estruturação individual e colectiva/social do ser humano, "o elo estratégico é a imagem do meio ambiente, a imagem mental do mundo exterior que o indivíduo retém." (Lynch, 1982:14) Esta imagem, como afirma ainda aquele autor, é passível de "ser analisada em três componentes: identidade, estrutura e significado"⁴², a primeira relacionada com o atributo da "individualidade", i.e. decorrente do sucesso da sua "identificação (...), a sua distinção de outras coisas, o seu reconhecimento como uma entidade separável"; a segunda resultante da percepção do "modo como as (...) partes foram organizadas e relacionadas" (Lynch, 1982:100) no espaço⁴³, e a terceira fundada numa relação de significado prático/emocional, as duas últimas envolvendo de maneira fundamental o observador, o objecto principal e os outros objectos (Lynch, 1982:18).

"Processo duplo entre observador e observado", a tese de Lynch consiste na afirmação da possibilidade de desenvolvimento da "nossa imagem do meio ambiente operando sobre a forma física externa" (Lynch, 1982:21,23) e neste sentido individualiza um conjunto de cinco tipos de elementos relevantes na conformação dessa imagem – *vias, limites, bairros*⁴⁴, *cruzamentos* e *elementos marcantes*, assim como um conjunto de "qualidades de forma"⁴⁵ genericamente aplicáveis a todos esses temas. Tidos como a "matéria-prima do meio ambiente à escala urbana" (Lynch, 1982:95) é da *inter-relação* entre esses elementos que resulta a forma, o seu contexto e, conseqüentemente, a *imagem*, sendo que neste processo aqueles elementos se podem reforçar, ou, pelo contrário, colidir e destruir a força potencial inerente a cada um. Mas a pertinência destes cinco tipos de elementos e das suas inter-relações extravasa a escala urbana, tanto para referências superiores como inferiores.

⁴² Saliendo que a última qualidade – o "significado" – é menos dependente da forma física e, portanto, aberta nas interpretações que a própria experiência/vivência pessoal fundamenta em aspectos de grande subjectividade, Lynch foca-se principalmente nas primeiras (Lynch, 1982:19), mais generalizáveis, nomeadamente em "imagens de grupo".

⁴³ Ou seja, "a relação estrutural ou espacial do objecto com o observador e com os outros objectos." (Lynch, 1982:18)

⁴⁴ Ou "regiões" (Lynch, 1982:107).

⁴⁵ (1) *Singularidade* ou clareza das figuras de fundo; (2) *Simplicidade de forma* (...) em sentido geométrico; (3) *Continuidade* (...) de um limite ou de uma superfície; (4) *Predominância* de uma parte em relação às outras; (5) *Clareza de ligação*; (6) *Diferenciação direccional*; (7) *Alcance visual*; (8) *Consciência do movimento*; (9) *Séries temporais*; e (10) *Nomes e significados*, os quais, embora características não físicas, podem reforçar a imagem de um elemento. (Lynch, 1982:118-21)

Na apreensão empírica do meio ambiente relacionada com o *movimento* e com a passagem para/entre vários *níveis* dimensionais de áreas – *rua*, *vizinhança*, *cidade* ou *região metropolitana* – o ser humano tende, mais ou menos conscientemente, a construir e articular diferentes imagens, "um conjunto de imagens que se sobrepunham ou inter-relacionavam." (Lynch, 1982:97) Segundo Lynch, nos âmbitos que analisou, estas imagens "Estavam organizadas em séries de níveis, envolvidas pela escala da área", um recurso aparentemente essencial "num ambiente grande e complexo" (Lynch, 1982:97) e com um efeito assinalável na legibilidade espacial quando é possível identificar "alguma continuidade, algum elemento invariável" (Lynch, 1982:98) entre imagens. Aspecto verificável a diferentes escalas a partir da manutenção do papel referencial de algum(ns) elemento(s) conformadores dessas imagens (a diferentes níveis), esta qualidade revela-se "absolutamente necessária" na resistência "a uma mudança relevante"⁴⁶ (Lynch, 1982:98).

No contexto da presente Tese, dois últimos aspectos abordados nesta publicação individual de Kevin Lynch merecem ainda especial atenção: (1) a percepção dos objectos quanto às suas qualidades estruturais; e (2) a percepção das ruas enquanto objectos «desenháveis» que suportam a inteligibilidade do entorno, ambos os aspectos alvo de considerações que mantêm a sua pertinência em âmbitos de maior ou menor escala. Assim, quanto à percepção da qualidade de *estrutura* numa imagem, se como dissemos acima essa resulta da avaliação da "relação estrutural ou espacial do objecto com o observador e com os outros objectos (...) [ou seja, do] modo como as suas partes foram organizadas e relacionadas" (Lynch, 1982:18,100), o estudo daquele autor individualizou quatro processos em que essa avaliação se pode suportar:

- a identificação de "vários elementos (...) livres [em que] não existia uma estrutura ou inter-relação entre as partes";
- a assumpção de um "significado posicional [em que] as partes encontravam-se deficientemente ligadas";
- o reconhecimento de ligações viárias entre as partes que favorece uma "estrutura flexível (...) [em que a] sequência dos acontecimentos era conhecida, mas o mapa mental pode apresentar-se bastante distorcido"; e, finalmente,

- a identificação da *estrutura rígida* em que "[a]s ligações multiplicavam-se (...) [e] as partes ligavam-se firmemente em todas as direcções." (Lynch, 1982:100-1)

Relativamente ao segundo tema – as ruas como "rede de linhas habituais ou potenciais de deslocação através do complexo urbano, [que] constituem os meios mais significativos através dos quais o todo pode ser organizado (...) o esqueleto da imagem da cidade" (Lynch, 1982:108) –, retemos algumas das sugestões de Lynch:

- a criação de "uma hierarquia visual de ruas e caminhos, análoga à (...) hierarquia funcional" mas que neste caso implica, por parte do utilizador, "uma distinção sensorial dos canais mais significativos e a sua unificação como elementos perceptuais contínuos." (Lynch, 1982:108)
- a importância de "diferenciar posições" relativamente a «algo», uma capacidade que assenta no reconhecimento de elementos *diferenciadores* ao longo do percurso da rua. Desta distinção resulta a qualidade de "gradação" espacial que facilita a imagem topológica, assim como o facto de "Avistar bem uma rua ou o seu fim, intensifica a sua imagem" (Lynch, 1982:110), nomeadamente a partir do cruzamento de ruas (já que é o conjunto destas que organiza a cidade).
- a noção de que o "encontro de mais de dois caminhos é, normalmente, difícil de conceptualizar", sendo mais facilmente memorizada uma relação entre vias "mais topológica do que geométrica" (Lynch, 1982:111). Ampliado este princípio ao nível da rede, a sua clareza define-se igualmente numa "certa consistência, quer na direcção quer na inter-relação topológica ou no espaço [sendo que] as constantes direccionais e topológicas podem em si próprias ser bastante eficazes." (Lynch, 1982:111)

Ainda neste seu trabalho individual, mas estabelecendo já uma espécie de ponte com a obra que analisaremos em seguida – *The View from the Road* –, Lynch antecipa duas questões importantes relacionadas com a escala territorial: por um lado, defende que (também) "a região da grande cidade (...) deveria ter a sua imagem correspondente" (Lynch, 1982:23), de modo semelhante, desejavelmente identificada e estruturada a partir de elementos-tipo individualizáveis; "especulando" sobre eles, refere:

"auto-estradas, linhas de trânsito ou linhas aéreas; regiões vastas por limites rudes de água ou espaços abertos; relevantes nós comerciais; características topográficas básicas; talvez elementos marcantes distantes, massivos." (Lynch, 1982:125)

⁴⁶ Uma qualidade igualmente apreciada mantendo-se o nível/escala/âmbito de observação – por exemplo, o da rua – quando a avaliação se faz em termos temporais (dia/noite ou entre estações do ano).

Por outro lado, enunciando um tema que será central na sua obra posterior e que explorará concretamente a partir da percepção do ambiente que envolve a rede viária de nível macro – a auto-estrada urbana –, Lynch afirma que, perante

"uma crescente importância num mundo de grandes distâncias e altas velocidades (...) [o]s acontecimentos e características ao longo de um caminho (...) podem ser organizados numa linha melódica (...) como uma forma que é apreendida com intervalos substanciais de tempo" (Lynch, 1982:111-2).

Num contexto territorial onde a grande cidade existe como pano de fundo, mas os elementos tratados superam a escala urbana «tradicional» e encontram a da *Paisagem*, Appleyard, Lynch e Myer publicam, no início dos anos 60, uma reflexão sintomática da importância da mobilidade automóvel e da estrada como suporte desse movimento. Centrada na percepção do território envolvente à auto-estrada urbana, a abordagem que apresentam é deliberadamente estrita a uma leitura territorial de «dentro para fora», na múltipla perspectiva do *"turista"*, do *"utilizador habitual"*, do *"condutor"* ou do *"passageiro"*. Particularmente orientada para quem projecta este tipo de infra-estrutura, a investigação desenvolvida por aqueles autores retém-se também útil para quem projecta/analisa as margens adjacentes à estrada, ou a paisagem relativamente distante que, numa visão mais alargada e mais ou menos circunstancial, estas vias proporcionam. Recusando a visão tecnicista e tradicional focada no carácter funcional, os autores retêm a auto-estrada como *"a work of art"*, buscando os princípios que sustentam esse entendimento e estabelecendo que um

"objectivo do desenho é clarificar e fortalecer a imagem que o condutor tem do ambiente, dar-lhe um quadro bem estruturado, distinto e o mais abrangente possível (...) [onde] deve ser capaz de localizar-se, localizar a estrada, e os principais aspectos da paisagem, de reconhecer esses aspectos com segurança, e de sentir como se está a mover através ou aproximando-se deles." (Appleyard et al, 1964:18)

A ideia de *estrutura* aplicada à percepção espacial, que temos vindo a referir, encontramos-a agora particularizada na sensação do movimento e, resultado da *"experiência da auto-estrada"*, organizada em *sequências "feitas de muitos elementos"*. Mais uma vez a capacidade de identificar objectos e de os organizar em percepções compreensíveis, assim como a possibilidade de, a partir destas, suportar processos de orientação espacial constituem argumentos fundadores do discurso. No entanto, agora torna-se fundamental atender à interpretação dos objectos *"como estando a mover-se no*

espaço." O *movimento* introduz, portanto, uma nova dimensão na relação com o espaço físico: *"O observador localiza estes objectos e espaços em movimento numa estrutura total, orientando-se relativamente ao mundo que o rodeia."* Mas introduz também um acrescido grau de complexidade: *"Quando percebidos durante um extenso período de tempo, estes objectos, movimentos, espaços, estruturas orientadas, e significados identificáveis são organizados a um nível ainda mais elevado como sequências complexas."* (Appleyard et al, 1964:5)

A análise da *"Paisagem da Auto-estrada"* permite, então, identificar um conjunto de aspectos influentes na percepção desses trajectos unidireccionais e onde se circula a velocidades elevadas relativamente constantes, alguns dos quais se enumeram: (1) os elementos que atraem a atenção do condutor – a influência da sua localização (próxima ou distante) e o modo como são percebidos (parecendo que se *"movem"* ou mais *"estáveis"*); (2) a sensação dos movimentos interrelacionados – do condutor e dos objectos exteriores –, o modo como se percebem os alinhamentos destes e como (diferentemente) se revelam perante a alteração direccional da estrada e do ângulo de visão (eventualmente gerando a necessidade de exercícios de (re)orientação espacial).

No contexto do papel de orientação do novo suporte e das suas características cinestésicas, também no âmbito territorial macro se fixa e reconfigura a noção de *"gradação"* espacial⁴⁷, agora equacionada na relação com o *"sentido de progressão directa em relação a um objectivo"*, com a identificação das características que o referenciam e a descoberta das *"suas próprias posições em relação a elas"*. Condutores e passageiros vivem então uma experiência simultaneamente *"prática"* e *"estética"*, na medida em que a relação com a paisagem para além da estrada – na inerência da sua complexidade – não podendo *"depende inteiramente desse tipo de ajudas convencionais como sinais de direcção, pelo menos não sem alguma insegurança emocional"* (Appleyard et al, 1964:16), proporcione igualmente *"um prazer positivo"* que advém da possibilidade de reconhecer o ambiente envolvente e o lugar do observador nele sem necessidade de recorrer essencialmente a artificios informativos, desse facto resultando a independência que permite libertar a atenção para o desfrute.

⁴⁷ Mesmo que não especialmente designada na obra de Appleyard, Lynch e Myer (1964), o seu sentido está presente e é objecto da nossa interpretação.

A noção da diferente "sensação de espaço" provocada pela maior abertura ou fechamento (lateral ou superior) da área que envolve a estrada, ou pela atribuição de um significado em resultado de uma relação estabelecida entre "os *objectos visíveis*" e a "quantidade de ideias guardadas na sua mente"; ou ainda aquela sensação relacionada com a importância memorizável resultante de sequências estradais exploradas e «controladas» através de determinada gradação de formas e ritmos, da conferência de sentidos de continuidade física (para além da que está subentendida na continuidade da própria estrada e percurso), são outros aspectos que destacamos. Mas a auto-estrada, para além deste enfoque em que o utente se organiza a partir da paisagem exterior – nós relativamente ao *objecto* – pode também constituir suporte de compreensão desse exterior – do *objecto* relativamente a nós – sendo a estrada o elemento através do qual a paisagem ou as suas partes conquista uma (ou outra) lógica(s): "A auto-estrada rápida é um novo meio para tornar compreensível ao olhar a estrutura das nossas vastas cidades. Se conscientemente desenhadas para esse objectivo, poderiam apresentar a cidade como uma imagem vívida e bem ordenada." (Appleyard *et al*, 1964:16) De resto, em concreto sobre este aspecto, como concluirão os autores:

"O problema de projectar para a visão em movimento é fundamentalmente o mesmo em todo o lado, mas as soluções características serão grandemente afectadas pela velocidade e o modo de movimento. A experiência de uma cidade é basicamente uma vista em movimento, e esta é a vista que devemos compreender se desejamos alterar o aspecto das nossas cidades." (Appleyard *et al*, 1964:63)

No contexto da Tese e no âmbito do tema "«Estrutura Urbana» Elementar: Escalas, Hierarquias e Identidade(s)", as questões ressaltadas emergem de conceitos urbanos mais do que de propostas concretas, suportando, portanto, maiores amplitudes de interpretação na dependência de contextos concretos e das transposições que se entendam fazer. Em qualquer dos casos considerados, tratando-se de pensamentos posteriores à II Guerra Mundial, relativamente consciencializados sobre as potencialidades de expansão urbana permitidas pela mobilidade individual, as dimensões em que se colocam são próximas das que queremos abordar. Já quanto ao objecto concreto em que nos focamos – uma *rede viária de nível intermédio* –, este implica alguns ajustes na transposição do discurso uma vez que os autores supra se concentram particularmente nas auto-estradas. As vias que consideramos, situando-se entre estas e as

«ruas», têm, como veremos em capítulos seguintes, um movimento que não é exclusivamente automóvel e é consideravelmente mais oscilante, com limites de velocidades inferiores, muito variáveis e utentes diversos. Na generalidade, ao nível do *uso* (portanto da sua secção transversal), são mais próximas dos problemas e exigências da *rua*; no entanto, a escala implicada na sua longitude acompanhada por uma diferente ocupação/configuração marginal suscita recursos de entendimento por vezes semelhantes aos implicados na auto-estrada. Assim, requerendo o respectivo acerto de escala, enumeram-se resumidamente alguns dos aspectos avaliados que mais importam no contexto considerado:

- A noção de *estrutura urbana* como uma qualidade que resulta da interrelação entre um *todo* e as suas *partes*, por um lado, articulados em estreita interdependência, por outro com uma certa autonomia. A analogia da *cidade com um "organismo" (Smithson)* é clara na expressão dessa dualidade.

- A noção de *estrutura* como uma qualidade que resulta do modo como o *todo* e as suas partes são organizados e percebidos, neste sentido importando o observador e o objecto observado, assim como as posições que tomam um em relação ao outro, nessas se contabilizando distâncias e escalas diferentes (Lynch). Aceita-se, assim, uma relativa subjectividade inerente à noção de estrutura.

- A noção de *estrutura* funda-se na "*compreensibilidade*" (Smithson), ou "*legibilidade*" (Lynch), i.e. a clareza com que aquela organização se manifesta, nomeadamente em termos físicos e, assim, na facilidade de conceptualizar a relação entre o *todo* e as suas *partes* segundo princípios de coerência e lógica.

- Entendimento comum aos autores referidos, a clareza supra decorre do reconhecimento da *individualidade* das partes, ou seja, da distinção de umas relativamente a outras, da sua capacidade de afirmação como entidades separáveis, com valor (forma) próprio; enfim, da identidade, quer das *partes*, quer do *todo*, quer daquilo que as une.

- A distinção do *todo* e das *partes* implica a percepção multi-escalar da realidade e significa reconhecer identidades a diferentes escalas – um atributo que é tão mais forte quanto a sua persistência nas várias escalas consideradas (Lynch), ou seja, quando mais um mesmo elemento se mantenha reconhecível e pertinente nessas várias escalas.

- O reconhecimento de identidade(s) relacionado com a variação das escalas de percepção dos objectos/realidades faz emergir a noção de hierarquia, na medida em que, nesses diferentes planos, se perceba a continuidade presencial do mesmo elemento, ou do mesmo tipo de elementos, e a sua importância no confronto com o *todo*(s). Este exercício pressupõe uma dupla percepção, uma *distinção* e uma *unificação* (Lynch).

- A *mobilidade* (movimento/tempo) como característica fundamental da realidade e de outras dimensões da sua compreensão exige outros instrumentos de análise e de conceptualização. A consciência da velocidade, do modo e da direcção do movimento – dinâmicas no espaço e no tempo – implica a necessidade de referências estáveis que, no confronto com essa imutabilidade, permitam perceber o que mudou.

- Os elementos-referência constituem-se nas várias escalas, macro e micro, já que uns podem conter outros (diferenciando-se), mas também podem ser os mesmos. A noção de referência constrói-se, então, na relação entre a rigidez – a posição fixa – de algo (imutabilidade) e a diferença de posições relativamente a esse algo (transitoriedade). Desta percepção advém a noção de gradação do espaço, em que aquela referência assinala «pontos» orientadores do movimento, igualmente com sentido a várias escalas.

- A rede viária – auto-estrada urbana (Smithson; ApIpleyard *et al*), num extremo da escala, e rua (Lynch), no outro – é um meio privilegiado a partir do qual os elementos-referência podem ser percebidos ou gerados, i.e. um suporte físico a partir do qual o *todo* pode ser organizado: (a) quer percebendo-se as *partes* (sendo a via uma delas), a inter-articulação e o *todo*; (b) quer constituindo-se a via como *parte articuladora* sem a qual as restantes (partes), e o *todo*, não fazem sentido – papel essencial de coesão e estabilização do conjunto. Mas a rede viária também pode ser, ela própria, um elemento de referência.

- Na escala macro, a rede viária de hierarquia superior – nomeadamente as auto-estradas, mas também estradas principais – constitui um *objecto*, que pela sua extensão e configuração, adquire (ou pode adquirir) uma presença territorial equiparável à de um acontecimento topográfico ao actuar como um referenciador do horizonte visual mais ou menos distante. Especificamente sugerida pelos Smithson a propósito das auto-estradas, a analogia ganha acrescido significado pela relativa impenetrabilidade, ou efeito-

barreira, que caracteriza aquelas infra-estruturas e que pode ser comparável à de uma montanha, ou rio. Na ausência deste efeito essa comparação continua, no entanto, a ter sentido para outras redes *maiores* mesmo que estas não sejam segregadas, já que a presença de outras características comuns pode fazê-las partilhar de semelhante entendimento. A extensão e vocação territorial da *rede*, a sua continuidade física e a identidade dessa continuidade, por exemplo, podem, ainda assim, converter, ou revelar, a infra-estrutura como referência visual e simbólica. Neste âmbito, é o papel unificador que potencialmente aquela pode desempenhar em relação à realidade envolvente que se enfatiza, um atributo que dependerá da sua visibilidade, da sua expressão a partir do exterior (inclusivamente com virtualidades ao nível da orientação espacial) e que se contrapõe à condição divisora/fragmentadora espacial e social que alguns elementos também constituem, como acontece com as auto-estradas.

- No contexto ainda da relativa singularidade inerente aos níveis superiores da hierarquia viária, para além da característica supra referida, uma outra resulta do facto de serem objectos atravessadores territoriais, elementos a partir dos quais se cruzam grandes extensões espaciais e se processa e organiza grande quantidade de informação relacional. A velocidade a que o percurso se faz, assim como a direcção tomada, não são indiferentes a esse exercício, que é mais fácil de controlar a partir das auto-estradas pois aquelas condições são previamente determinadas e constituem dados contabilizáveis na relação com os efeitos. Os trajectos mais irregulares através de estradas «abertas» (como *estradas nacionais*) introduzem maior número de variantes e de imprevisibilidade relativamente ao comportamento dos utentes (automóvel ou pedestre) e tornam mais difícil controlar a percepção dos ambientes externos à infra-estrutura a partir do seu interior. Em todo o caso, apesar dos diversos graus de complexidade implicados, importa ressaltar a capacidade destes canais extensos introduzirem novas dimensões na relação com o espaço físico, por um lado, ao serem suportes "fixos" de escala macro que permitem (1) a descoberta das áreas atravessadas, nomeadamente de outros elementos fixos também referenciadores das imagens múltiplas, sobrepostas e articuladas que facilitam a orientação e apreensão do espaço (Lynch); (2) a apreensão da individualidade de partes territoriais e da sua interrelação. Por outro lado, ao serem elementos que podem tornar o «resto» compreensível e assegurar a identidade do *todo*.

Na relação com os dois últimos aspectos abordados interessa ter presente que as infraestruturas rodoviárias macro podem ainda constituir oportunidade de revitalização de áreas depreciadas, na medida em que a singularidade que se lhes reconhece é factor provável de diferenciação territorial positiva. No caso das auto-estradas, essa capacidade afirma-se em particular na relação com os nós de entrada/saída; em estradas de menor grau de exclusividade/segregação, a mais-valia pode manifestar-se na relação directa com os acontecimentos que venham a ocupar as suas margens. A noção de uma centralidade linear é, então, possibilidade anunciada: no primeiro caso, se percebida a auto-estrada a uma distância tal que os seus nós constituam pontos próximos; no segundo caso, podendo a *linha* revelar-se por ocupação efectiva das margens da infraestrutura com programas que se entendam *centrais*, mas, também aqui, podendo aquela ser lida como contínua mesmo não o sendo, i.e. independentemente de interrupções que a escala de leitura não revela.

- A escalas diversas, integrando hierarquias e identidades distintas, as infraestruturas rodoviárias de nível territorial são passíveis de perceber-se como referente exterior de realidades interiores – sistema macro que contém subsistemas micro –, um aspecto que directamente complementa os dois anteriores. Ao ser percebida como invólucro, ou «linha» delimitadora de conteúdos internos, de algum modo a *rede* fragmenta positivamente o espaço, possibilitando a libertação e a afirmação da individualidade(s) desses *fragmentos* na relação com os contextos específicos. Esta liberdade pode ser tanto maior, e fazer tanto mais sentido, quanto mais homogéneo, mais estável for o referente macro. Afirma-se assim a noção de "cluster" na relação com os "elementos fixos" (Smithson), em que estes podem ser os cinco tipos de elementos que Lynch (1960) destaca – vias, limites, bairros, cruzamentos, pontos marcantes –, os quais naturalmente se ajustam nas escalas pertinentes.

Finalmente, ainda sobre o presente subcapítulo, importa salientar que nele se encontram, numa espécie de síntese que encerra o ciclo, todas as noções/argumentos reunidos ao longo dos subcapítulos anteriores: (1) a infraestrutura viária macro como grau 0 que suporta funções/papéis vários e complementares, tanto em resposta a solicitações internas, como na relação com o território envolvente; (2) a infraestrutura viária macro como rede que compartimenta o território e que imbuída de qualidades estáveis (formais, funcionais,

etc.), e, portanto, de certa individualidade, possibilita e potencia expressões de liberdade própria aos acontecimentos contidos nas suas margens, cuja coesão e lógica se garante pela *unidade* do suporte; (3) a infraestrutura viária macro como elemento de continuidade física que é relativamente indiferente à variação de características do território atravessado e se afirma como unidade própria relativamente autónoma, nessa uniformidade e continuidade, ao constituir-se referência dos acontecimentos marginais, não lhes sugerindo motivos de ruptura morfológica; (4) a infraestrutura viária macro como suporte de uma relativa indistinção entre rural e urbano que, na sua vocação territorial, abrange conteúdos marginais de menores densidades e maiores descontinuidades espaciais (conceitos dependentes de aferições contextuais), onde a presença de espaço não edificado (agrícola, florestal, etc.) é uma constante tipológica que dificulta a percepção de «cidade» e «campo», um facto agravado por a infraestrutura ser um canal potencial de espalhamento da qualidade «urbana»; (5) a infraestrutura viária macro como estrutura urbana elementar – o elemento privilegiado na Tese – ela própria contendo sub-elementos que se revelam em leituras horizontais (mesma escala, ao mesmo nível) e verticais (escalas diversas, de cima para baixo) e que diferente e complementarmente organizam os territórios em avaliação nos seus vários níveis.

1.2. A rede viária e a paisagem da «cidade difusa»

Referir a *paisagem da «cidade difusa»* significa reconhecer um olhar intencionado votado sobre um território «relacional» que pela primeira vez Indovina (1990) assim designa, e que aqui assumimos num contexto que entendemos semelhante ao original. Primordialmente aplicada ao *veneto italiano*, a expressão "*città difusa*" traduz um fenómeno específico, de âmbito menos morfológico do que de relação funcional e muito concretamente imbuído e (de)marcado pelas características próprias da região, de carácter sócio-económico-cultural. No entanto, o uso do termo banalizou-se e aplica-se hoje a muitas realidades com as quais o *locus* nativo partilha o princípio geral da supremacia da distribuição das actividades no espaço físico extenso sobre os princípios de forma (e que nesse sentido não é exclusivo daquele *tipo* de cidade), embora alguns dos atributos formais, quiçá aqueles que são os mais superficiais, sejam também partilhados. De qualquer modo, justificando a nossa apropriação terminológica, mas igualmente o *sucesso* da designação «*cidade difusa*», a imagem

metafórica a que esta recorre⁴⁸ apresenta uma grande correspondência com a própria definição do termo *difuso*, o qual representa de modo muito evidente uma das manifestações mais óbvias da recente ocupação urbana onde a edificação, que "se espalha em todas as direcções" num território vasto, "não está circunscrita" e "não tem limites precisos"⁴⁹, de acordo com o *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea* (2001:1255).

Ainda assim, cremos importante precisar alguns aspectos relacionados com a concepção primeira da «cidade difusa». O mais importante, no contexto deste trabalho, é o que resulta de aquela se dizer fruto de uma "organização espacial" e de expressamente se referir como "não morfológica", retractando-se da componente formal como essência e antes se reforçando como representação de fluxos horizontais (relativamente) independentes de hierarquias predefinidas e menos ainda definidas em termos clássicos (Indovina, 1990). Num texto em que questiona, exactamente, a generalidade dessa aplicação terminológica, demarcando a especificidade da «cidade difusa» relativamente a outros fenómenos com conotações aparentemente semelhantes, Indovina (1999) faz depender a existência deste *tipo de cidade* de um sistema produtivo dominando pela pequena/média empresa e por um *consumo "habitacional"* fundado na preferência pela casa unifamiliar, mas onde contemporaneamente se devem verificar três situações estruturais necessárias para a sua manifestação, i.e. um conjunto de "precondições" cuja ausência "«explica» a não homogénea difusão do fenómeno" (Indovina, 1999:54):

(1) a existência de um *território agrícola*, cuja rentabilidade é complementar a outros rendimentos⁵⁰ e onde a fragmentação da propriedade é assinalável;

⁴⁸ Uma relação que Indovina contesta, rebatendo a tendência para a apropriação do termo na medida em que a expressão "não pretende ser uma metáfora para uma descrição genérica do fenómeno de urbanização fora da cidade", explicando que originalmente lhe tinha sido "atribuído o valor da interpretação de uma forma específica entre aquelas das novas morfologias do espaço." (Indovina, 2003:117)

⁴⁹ O *Dicionário da língua portuguesa contemporânea* (2001:1255) regista os seguintes significados para a palavra *difusa*: "1. que se espalha em todas as direcções, se dissemina, se difunde; 2. Que é excessivamente abundante de palavras ou ideias (prolixo); 3. Que não está circunscrito; que não tem limites precisos". Retendo no texto acima apenas o primeiro e o terceiro significados possíveis, aqueles que permitem uma transposição mais literal para a expressão visual com que a urbanização se apresenta, percebemos igualmente com facilidade a sua correspondência com o segundo significado, já que aquela realidade sugere analogamente esse sentimento de excesso, de prolixidade: "de palavras", se por estas entendermos os objectos edificados; "de ideias", se estas se representarem nas relações, nas lógicas que subjazem à forma de ocupação territorial.

⁵⁰ De acordo com Indovina, no pressuposto evolutivo de que a «cidade difusa» resulta, a passagem do *campo urbanizado* para a *cidade difusa* tem no desenvolvimento habitacional "uma primeira transformação: da residência directamente ligada à actividade agrícola à residência «autónoma» (mesmo se em muitos casos a actividade agrícola assume a valência de «subsistência»)". (Indovina, 1999:49) Na verdade, tal como releva ainda o autor, "a urbanização difusa é índice de um forte enfraquecimento do processo de

(2) a existência de infra-estruturas, sobretudo de comunicação viária, que na proporção da riqueza da rede incrementa a possibilidade de *difusão*; e,

(3) a existência de uma "«rede» de centros" populacionais de pequena/média dimensão, onde os aspectos funcionais, sociais e económicos encontram a sua referência articuladora⁵¹;

Resta acrescentar que Indovina tem uma percepção evolutiva da manifestação urbana que identificou como "cidade difusa", na qual o substantivo *cidade* aparece associado a um estatuto de qualificação que não se verifica no estádio que a antecede – o da *urbanização difusa*⁵². Superado o ênfase na *quantidade* que aquela supõe, a introdução de elementos de *qualidade* – serviços, equipamentos –, concretizaria a passagem da *urbanização difusa* para a *cidade difusa*, e, finalmente, num último estádio, a sua transformação em "città diramata" (Detragiache, 2002), que Indovina descreve ser consequência "de um fenómeno planeado que de algum modo reafirme também para além da cidade concentrada o sentido urbano" (Indovina, 2003:116).

Ainda a propósito do conceito parece-nos interessante salientar a interpretação de Dematteis (1998) que, exactamente, perspectiva a «cidade difusa» como "tipo morfológico" e que assim define: "A difusão reticular («cidade difusa») é característica dos tecidos mistos residenciais e produtivos (industriais, terciário-produtivos, agro-industriais, turísticos) derivados seja de dinâmicas endógenas do tipo «distrito industrial» seja da descentralização metropolitana de grande alcance." (Dematteis, 1998:22) Embora não contradizendo Indovina, este autor denota o entendimento mais alargado de que aquele se salvaguarda – "um descritor genérico de um fenómeno" (Indovina, 2003:117); mas percebe-o também como "processo" (Dematteis, 1998:23) uma das duas dinâmicas de crescimento urbano paralelas que identifica na geografia Europeia – a da *periurbanização* onde "nas regiões mais desenvolvidas (...) os campos de polarização urbana se sobrepõem e justapõem a expansões reticulares não polarizadas,

produção agrícola", ou seja, "quando este enfraquecimento não existe, a urbanização difusa está ausente." (Indovina, 2003:118)

⁵¹ Este processo de transformação pressupõe também a existência e a exploração de um conjunto de "níveis diversos de irregularidade", desde aqueles que estão subjacentes à falta de controlo do que (e como) se edifica em espaço rural, aos que resultam do aproveitamento por parte de micro-empresas da ausência de controlos de outro tipo e em que estas "preferem «não aparecer» por motivos fiscais, contributivos, ambientais, pelas relações de trabalho (...) [já que] A evasão é um elemento constitutivo do sucesso destas empresas." (Indovina, 1999:54)

⁵² Segundo Indovina (1990:50), "Em certo sentido a «cidade difusa» tem às suas costas a «urbanização difusa», mas os dois fenómenos apresentam-se completamente distintos, tanto no campo territorial como no âmbito económico-social, e constituem estádios distintos de organização do espaço, como consequência da reorganização dos processos sócio-económicos."

dando lugar a uma vasta zona urbanizada contínua"; e a da que correntemente se designa "cidade difusa" e se representa em "formas de expansão urbana independentes dos campos de polarização dos grandes centros" (Dematteis 1998:21).

No entanto, apesar do não reconhecimento da componente morfológica como um aspecto essencial da «cidade difusa» por parte de Indovina (ou até de Dematteis), esta tem uma configuração física associada; algo que com o correr do tempo se sedimentou na região do Veneto (Itália) e que de certo modo se «autonomizou» associada a um determinado tipo de características de ocupação, eventualmente convertidas em «modelo». Exportado, então, por reconhecimento de alguns desses seus mais evidentes atributos em muitos outros lugares e países, o termo «cidade difusa» (para além do que antes dissemos, também) enquanto «modelo» de ocupação tornou-se abrangente e generalizou-se. Tomado como sinónimo de outros – por exemplo, *cidade dispersa* ou *cidade de baixa densidade*⁵³ – esvaziou-se do seu sentido formal mais original à medida que se confunde com (e toma por) outras expressões *urbanas* com as quais partilha óbvias características tipológicas. Sendo que esta banalização já foi acima parcialmente justificada na relação fácil de estabelecer entre o significado da palavra "difuso" e o aspecto visual do fenómeno de urbanização extensiva, cabe, contudo, relevar alguns esforços no sentido de racionalmente tentar retirar da noção de «cidade difusa» o sentido de «lugar-comum».

Recentemente, exercícios de precisão terminológica procuram recuperar a especificidade conceptual de algumas das palavras indiscriminadamente utilizadas para representar realidades «urbanas» contemporâneas com significados essencialmente diferentes, as quais não podemos, apesar dos parágrafos anteriores, deixar de registar. Assim, relembra-nos Font⁵⁴ (2007:98) que com o uso da palavra "«ciudad», se está cualificando un asentamiento o un fragmento como urbanos", assim como com

"la utilización indiscriminada del concepto de «ciudad difusa», acuñado en la urbanística italiana para la identificación de específicas modalidades de desarrollo urbano a partir de ciertas estructuras rurales, lleva a la equivalencia entre «ciudad dispersa» y «ciudad difusa», aunque la dispersión sea una condición de estructura espacial y la

⁵³ Na relação entre «cidade difusa» e «cidade de baixa densidade», esclarece Indovina (2007:18) que: "Poderíamos afirmar que cidade de baixa densidade e cidade difusa vêm a ser as fórmulas utilizadas em duas línguas distintas para designar um mesmo fenómeno, se bem que uma tenda a destacar um elemento próprio da arquitectura e da construção, a baixa densidade, e a outra um elemento relativo à organização do espaço, a difusão."

⁵⁴ Para além dos termos citados, Font (2007) centra-se ainda na distinção terminológica entre "ciudad compacta" e "ciudad dispersa", entre "compacidad" e "densidad", e na significação relativa de "baja densidade", "dispersión" e "difusión".

difusión se refiera en este caso a la extensión de ciertos valores urbanos, sin que ambos tengan que ser necesariamente de baja densidad." (Font, 2007:98)

Entre uma *cidade*, descritiva pela condição, e outra, restritiva pela origem específica, existe uma série de situações intermédias ou variantes que se tomam especialmente pela última. Ainda assim, como reforço da diferença da «cidade difusa» relativamente a outras manifestações urbanas, está a sua origem apoiada em cadastros agrícolas antigos, base da construção/ocupação ao longo da infraestrutura viária⁵⁵.

A «cidade difusa» é então uma das expressões do recente paradigma *informacional e "da sociedade de fluxos"*, simultaneamente local e global de que nos falam Borja e Castells (1997), cujas repercussões se fazem sentir no espaço físico, aí se manifestando com muita evidência, mas simultaneamente com pouca clareza formal, ou seja, dificilmente contidas em figuras de geometria reconhecível. Aspecto partilhado na generalidade pelo fenómeno da urbanização mundial, a grande expansão da edificação por extensas áreas que nesse desenvolvimento envolvem aglomerações maiores ou menores (que passam a ser sua parte) traduz-se, então, na coexistência de tecidos mais ou menos contínuos e temporalidades diferentes que se têm como um *todo*; o resultado final (naturalmente dependente da escala de leitura) é, portanto, não somente, a maior indefinição de limites entre áreas urbanizadas e menos urbanizadas – já que aquele *todo* pode conter uma e outra, e até áreas não urbanizadas –, mas a impossibilidade de circunscrever a forma global segundo uma qualquer geometria reconhecível, mesmo sendo possível estabelecer a correspondência entre forma e figura geométrica relativamente a algumas das suas partes.

No caso concreto da «cidade difusa», o *tempo* constitui um dos factores que mais justificam a dificuldade daquela apreensão. O "crecimiento a saltos", de que fala Capel (2002:87), remete-nos com facilidade para a imagem que articula a urbanização difusa e o tempo, uma paisagem caracterizada pela presença de *vazios* intermédios entre partes edificadas onde estes são *componente estratégica* que reflecte opções que contabilizam o valor do solo e a proximidade à cidade compacta. Longo no tempo, o processo de ocupação da área intermédia está sujeita a um dinamismo que demora a estabilizar e essa demora não facilita a apreensão das formas gerais. A ocupação desse espaço intermédio torna os tecidos extremos (que o circundam)

⁵⁵ Cfr. Indovina (1990). V. também distinção de Portas (2009) e de Font (2007) entre os termos *dispersão* e *difusão*.

menos claros, na medida em que deixa de ser uma *tela neutra* onde aqueles se destacam para gerar interferências que esbatem a clareza de contrastes e dificultam a leitura.

É, então, a sobreposição sincrónica e diacrónica de «layers» correspondentes a essas e outras (diferentes) lógicas de implantação da edificação que permite apreender os factos/elementos que nos vários momentos constituíram referência física dessa implantação e que o tempo esbate ou apaga: o caminho-acesso, a propriedade rústica, também a pequena indústria, ou eventualmente a casa-mãe na propriedade compartilhada por outros membros da família. No entanto, além (e/ou a par) destes aspectos, vários factores – por vezes causa, por vezes efeito – se relacionam com a expansão e forma(s) da urbanização e são condição essencial para a sua **existência e persistência: "as infra-estruturas e sistemas de mobilidade"**, utilizando as palavras-síntese de Domingues (2005:217), de resto referidas pela generalidade de autores que discorrem sobre **esta temática, desde as "novas tecnologias da informação" até à rede viária e ferroviária de alta capacidade.**

Movidos pela vontade de compreender o sentido de grandes extensões territoriais formalmente incompreendidas, empreendemos a aproximação analítica à paisagem da «cidade difusa» a partir de um exercício relativamente abstracto que procura cruzar a evolução da rede viária e da cidade. Consideramos a «malha» como princípio intrínseco da relação entre as duas entidades, uma *figura* (abstracta) que intuitivamente admitimos fundada na especificidade dos territórios, i.e. *territorializada*, e, portanto, uma figura-chave para os compreender (ou iniciar a busca da sua compreensão). Nesse pressuposto, encontra sentido uma abordagem que a capte nos vários elementos que a compõem, partindo-se dessa base estruturante do território para a sua percepção como «rede» que, na sua definição mais geométrica, tem um território subjacente mas relaciona-se com ele por «pontos» (quase) dispensando a territorialidade. Em ambos os casos, pretende-se objectivar a transformação da *cidade*, a passagem de uma entidade passível de se definir em termos morfológicos para uma outra essencialmente definida em termos topológicos, uma mudança de escala que inviabiliza a leitura a partir dos tradicionais elementos morfológicos urbanos e que, nesse exercício em que tudo se transforma em «ponto», «linha», ou «mancha», nos faz perder o contacto com a realidade. Por isso, depois de chegar à «linha», procura situar-se o «ponto» em relação «linha», ou a «linha» em relação à «mancha». Recupera-se depois uma crescente realidade:

restringe-se a escala e opera-se uma inversão e uma substituição – o enfoque é então na «malha» e a partir dela de novo na «linha urbanizada». Finalmente, introduz-se a noção de paisagem, aproveitando-se para questionar o crescimento da «cidade entre cidades»; e, por último, aceita-se a paisagem *incómoda* da «cidade difusa».

1.2.1. Da «*rua*» à «*estrada*»⁵⁶, do caminho à estrada-*rua*

A evolução do *caminho* até se converter em *estrada*, em *rua*, ou em *estrada-rua* sugere-nos um olhar inicial sobre a rua e a própria evolução secular do seu conceito. Não a abordaremos nesse trajecto temporal longo na medida em que, pese embora o diferente modo com que se foi genericamente tipificando na relação com períodos específicos da civilização, manteve o carácter que essencialmente ainda hoje a define; afinal, o que nos interessa reter. Interessa-nos, antes, considerar a rua a partir do momento em que se complexifica, em que gradualmente vai perdendo importância o papel de *"embellissement"* como fundamento de uma hierarquização emblemática e ganhando primazia a articulação da polivalência funcional, o que acontece quando ao acto de *passeio* se junta a circulação «viária»; ou seja, quando, mesmo que justificada em razões de higienização e des-densificação urbana, ou em razões de controlo militar, a rua se posiciona como objecto que suporta as várias infra-estruturas e diversos usos (gradualmente mais exigentes da separação superficial do espaço-canal), então se multiplicando vertical e horizontalmente. A consciência desses múltiplos papéis desempenhados pela rua implicam o seu desenho conforme com as diferentes prioridades conferidas às funções inerentes, diferente repartição do espaço-canal e diferente configuração formal – pela exploração de diversos níveis de pavimento, de materiais de revestimento superficial, de vegetação e mobiliário urbano.

A charneira situa-se correntemente nas intervenções de Haussmann em Paris e no plano e fundamentação teórica de Cerdà para a expansão de Barcelona, ambos os casos referidos à segunda metade do século XIX. A rua como canal cumulativo de funções e serviços define-se e apresenta-se como um *todo*, cuja imagem comunicante dessa complexidade integrada é assumida através da sua secção transversal, expressão de uma organização por estratos/faixas verticais e horizontais tendencialmente especializados na relação com **usos específicos. A distinção estabelecida por Cerdà entre "vía" e**

⁵⁶ Expressão que constitui título de um artigo de Jean-Pierre Gaudin (1989) e de que nos apropriamos, no original: "*Dalla «rue» alla «Route»*".

"*calle*" é de resto suficientemente eloquente nos princípios de classificação aplicados ao *sistema* viário que o pensamento positivista favorece no arranque, e que encontrará eco e continuidade nas visões progressistas ao longo de grande parte do século XX. Em todo o caso, a distinção tipológica em que a rua é objecto-base, mesmo que destacando apenas as excepções, não deixa de explicitar a diversidade que começa a assumir, individualizada também como avenida ou *boulevard*; o que nos importa reter, no entanto, é o carácter plural que converte este canal (como a praça) no espaço público por excelência, e não simplesmente numa alusão ao facto de ser *propriedade de todos*, mas especialmente à sua condição inclusiva, de usos e utentes.

A transformação da rua em não-rua, por supressão das qualidades que a demarcam da estrada ou da *via*, se quisermos retomar a terminologia de Cerdà, e que gradualmente, de modo ainda mais estrito, a confinam exclusivamente ao movimento automóvel, tem a sua origem no princípio do século XX; mas o momento de mais unísono acordo, pelo menos quanto à irreversível influência do automóvel como imperativo a ter em conta no desenvolvimento da cidade, acontece somente entre as décadas de 20/30. Em período anterior à 1.ª Guerra Mundial, assinala Gaudin (1989) que as posições da "*Associazione internazionale permanente dei congressi della strada*", em 1913, se dividiam entre as mais conservadoras, defensoras da "*construção e manutenção*" da Estrada em moldes semelhantes aos até então praticados, e as mais progressistas, apologistas da "*circulação e uso*", assim como da conversão da cidade em espaço redesenhado para o (domínio) automóvel. De facto, corresponde esta altura ao limiar de um período de grande investimento no "*capital fixo da cidade*" (Solà-Morales, 1997), decorrente das benesses tecnológicas proporcionadas pela Revolução Industrial e que afectou genericamente (com maiores ou menores desfasamentos temporais) os pequenos e grandes centros urbanos, primeiro com a chegada do caminho-de-ferro, do telégrafo e dos primeiros serviços urbanos – água, saneamento e iluminação pública a gás; depois com a chegada da electricidade, que se materializa de forma evidente na cidade pelo aparecimento do eléctrico.

Consideradas por Herce *et al* (2004) as duas primeiras etapas da "*civilização racional*", a primeira caracteriza-se pela autonomia da cidade relativamente aos factores de desenvolvimento, nomeadamente em termos de produção, e permite a sua extraordinária expansão, enquanto, por outro lado, estabiliza a

conexão entre cidades; a (primeira fase da) segunda etapa altera "*a topologia das relações e também a escala do território*" já que "*as redes eléctricas permitem, pela primeira vez, a possibilidade de uma extensão do território de forma difusa*" (Herce *et al*, 2004:16). Na sua continuidade, estas etapas consensualizam o entendimento da infraestrutura viária como "*equipamento*"⁵⁷ urbano "*para satisfazer as necessidades de circulação e de higiene, e as exigências de concepção de um novo espaço público polifuncional e polivalente*" (Levy, 1999:39), materializada essa mesma infraestrutura viária como suporte de movimento contínuo, da ideia de rede, de *diferenciações* e consequentes *hierarquizações* (mesmo que reflexo de uma óptica utilitária (Gaudin, 1989:110)); emerge assim, como passo seguinte, a visão que a posicionará noutras gradações dessa mesma noção de "*equipamento*", e que os anos seguintes perspectivarão a diferentes escalas e especializarão em resposta a critérios de desempenho optimizados.

A década de 20 é frutuosa em projectos de grande ambição e crença nas possibilidades tecnológicas como meio de resolução de problemas manifestos e necessidades antecipadas; a cidade é, definitivamente, um dos seus mais alimentados temas e cenários, nas suas mais diversas variantes. O automóvel confirma-se como o mais evidente advento dessa modernidade e a concretização da meta de H. Ford, que converte o seu «Model T» no "*carro das massas*" nos EUA⁵⁸, assim como as transformações por esse fenómeno provocadas já visíveis em algumas das cidades desse país, convertem em certeza o que na Europa não passa ainda de imagens mais ou menos futuristas, mas que assim se alimentam e profeticamente se enquadram. Sintomático deste clima e da influência das rápidas mutações socioeconómicas e culturais, designadamente subsequentes à recente Guerra, o diferente resultado do congresso de 1926 da "*Associazione internazionale permanente dei congressi della strada*" contrapõe agora, à anterior divergência, a convergência de opiniões em torno "*do desenvolvimento e da organização da cidade*" a partir da consideração

⁵⁷ A infraestrutura viária como equipamento corresponde a uma noção que a partir de certa altura permite conceber e organizar a *rua* como resposta a parâmetros e critérios de uso optimizado, como qualquer outro «equipamento». A particularidade que distingue a *rua* – a condição essencial de ser espaço-suporte de relação de todos os outros e de, em muitos casos, ter existência prévia ao raciocínio de abstracção que permite a sua classificação – impõe precauções ou restrições a essa avaliação nem sempre tidas em conta. Foi, contudo, a aplicação dessa noção à *rua* – mais extremada e exclusiva nuns casos, mais conciliadora noutros – que dinamizou a excepcional diversidade morfo-tipológica do último século e meio e gerou, em certa medida, a construção da sua *negação* por ausência de duas das características a que quase sempre se associa – a condição de liberdade (mesmo que regrada) de acesso e de uso.

⁵⁸ Rowe (1991:4) refere que "*os registos de veículos motorizados, especialmente de automóveis, aumentaram de uns meros 2 milhões em 1912 para mais de 26 milhões em 1930.*"

do automóvel, uma *"fatalidade"* que decorre do aumento de veículos e de tráfego (Gaudin, 1989:109). Em todo o caso, a cidade é já reflexo das alterações suscitadas pelo aumento de (diferente) mobilidade e ainda durante o primeiro meio século expande os seus limites e suburbaniza-se, inicialmente devido ao transporte ferroviário, mais tarde ao automóvel.

Acontece, na verdade, uma inversão de prioridade entre estes dois objectos de circulação. A importância do caminho-de-ferro, que entra no século XX como *"principal via de comunicação"* e cujo valor tinha sido facto limitativo do *"desenvolvimento da via pública territorial"*, confinando-a a um papel complementar e a um *"carácter subsidiário"* (Boaga, 1977:49), altera-se e passa a ser motor primordial de expansão da urbanização. Na proporção do interesse crescente concedido ao automóvel é então a estrada que, como suporte físico do seu movimento, começa a ser questionada na sua adequação quer às características dos novos veículos, quer à sua quantidade. As crescentes velocidades alcançadas sugerem a remoção de obstáculos que possam impedir a sua exploração *ótima*, enquanto alteram o conceito de distância pela interferência na variável tempo e aproximam sensorialmente lugares afastados. Em consequência, a classificação viária extrema-se em sentidos opostos e a criação de percursos especializados que geram espaços segregados – auto-estradas e percursos pedonais, no extremo contrário – surge como um passo natural. Nos percursos de exclusividade automóvel, ainda nos primeiros anos 20, Itália deu o passo inicial com *"as «auto-estradas» que uniam Milão com os Lagos e com Bérghamo, e Nápoles com Pompeia"* (Boaga, 1977:55), mas experiências semelhantes de construção destas infraestruturas especiais verificam-se quase em simultâneo noutros países.

Ainda assim, das poucas que acontecem no período entre Guerras apenas têm significado maior – programático – as que ocorrem nos EUA, também no princípio da década de 20, e na Alemanha, na década seguinte, e que darão forma a *"as auto-estradas de segunda geração"* (Boaga, 1977:56). Nos restantes países é gradualmente, após a II Guerra Mundial que a auto-estrada se afirma numa correspondência natural com o crescente número de automóveis, assinalável nas décadas que sucedem aquele confronto. O que, em qualquer caso, esta infraestrutura expressa cada vez mais claramente é a *noção de "equipamento"* que lhe é aposta, a qual tem ainda a cidade como âmago (seja como centro referencial das operações ou, pelo contrário, como espaço que aquelas negam), mas em que é já

para além dela, num território mais vasto que a envolve, que se suportam os parâmetros de serviço/eficácia. Manifesta-se, assim, também no campo viário, o *rationale* que tão claramente se sustenta *"nas noções de gestão científica «Fordistas»"*, i.e no *"paradigma baseado na exploração máxima (...) [do] potencial das novas infraestruturas em rede para suportar sociedades industriais baseadas na produção, distribuição e consumo em massa"* (Graham; Marvin, 2001:41); e neste contexto, a etapa última da progressão viária – a da especialização – representa o expoente máximo do conceito em que *"a auto-estrada constitui um modelo perfeito de equipamento (de circulação)."* (Levy, 1999:37)

Deve-se portanto ao automóvel e à gradual generalização do seu uso o estabelecimento de outra charneira conceptual – quanto à *rua* e quanto à *cidade*: na década de 20/30 do século XX, a anterior definição de rua não desaparece, mas concretiza-se a sua negação por simplificação e redução funcional. Uma negação explicitamente advogada por Le Corbusier ainda no início da década de 20, que tem a sua expressão na *"Cité Radieuse"* (1933) e a sua esquematização máxima na definição da teoria das *ZV* (1948-51); uma negação igualmente afirmada por F. L. Wright nos painéis que acompanham a primeira exposição pública e concretização física do seu conceito *urbano* – *"Broadacre City"*; e uma negação que persiste em novas e consequentes interpretações do espaço público que, mais recentemente, fragmentando o que antes era contínuo, se concretizam em ligações (vigiadas e) seleccionadas entre espaços sob a rua tradicional ou acima dela e que a deixam como espaço *"residual"* para certos tipos de utentes, servindo *"apenas para conduzir através dela, estacionar por baixo"* sem que *"condutores ou passageiros ponham nela o pé"* (Graham; Marvin, 2001:256-61).

O automóvel, pela velocidade do movimento que permite, nas potencialidades organizadoras que subentende, converte-se no objecto de fascínio que será o ícone do século e que, por isso mesmo, e inevitavelmente, marcará espacialmente o território. Tal como se referiu, os EUA tomam a dianteira – na produção, na ideia da sua massificação, nos números da real aquisição –, uma posição a que não será indiferente a extensão do País e para a qual será, certamente, sugestiva a quadrícula *jeffersoniana* e um imaginário de pioneirismo, de liberdade, autonomia que a linha recta alimenta. Serão, pelo menos estas, as qualidades que o modelo de Wright capta, explícita ou implicitamente, e que aquele arquitecto percebeu a partir das primeiras dinâmicas de expansão suburbana ainda no final do século

XIX, em Chicago, ou na década de 20, em Los Angeles, ou mais tarde, em Phoenix, como refere March (1995:101-104). Mas o que estas manifestações também expressam é o papel-chave que o desenvolvimento das infraestruturas e o planeamento urbano tiveram na concretização da "modernidade" através da conjugação dos dois domínios: o determinismo da eficácia tecnológica e a noção de cidade como "coisa" unitária, entidade objectiva e muitas vezes equacionada a partir da *tabula rasa* (Graham; Marvin, 2001:40-52).

Os EUA serão, de resto, onde mais claramente se explicitará em termos espaciais a incorporação da sedução exercida pelo automóvel nas políticas de infraestruturização viária e habitacional (Hall, 1995) e de onde se importarão termos como "sprawl"⁵⁹ ou "megalopolis" (Gottmann, 1961) associados a fenómenos de expansão da urbanização extensos e extensivos (baixa densidade), mesmo que o segundo suponha a existência, no seu interior, de cidades densas de grande e média dimensão. Destaca Rowe (1991:3) que foi especialmente a partir dos anos de 1950 que "os Americanos presenciaram desconcentrações extensivas de populações urbanas e uma substancial transformação da paisagem em torno das suas áreas metropolitanas." Esclarecendo o sentido das dinâmicas, refere ainda esse autor que o crescimento populacional ocorrido entre 1950-60 se verificou com muito mais intensidade fora das áreas metropolitanas do que no seu interior e que afectou particularmente as áreas metropolitanas de pequena/média dimensão, as quais se "expandiram mais rapidamente do que (...) [as] maiores (...) e as regiões não metropolitanas cresceram substancialmente mais rápido do que as áreas metropolitanas como um todo." (Rowe, 1991:5)

Neste contexto, justifica-se que seja também nos EUA que surgem os exemplos mais acabados de segregação do movimento automóvel em diversos níveis e designações de auto-estradas, expressão máxima da eficácia medida numa relação de distância/tempo/velocidade a que a exclusividade de uso pretende responder e otimizar – "sistemas de freeways, expressways e parkways dirigidos a satisfazer as inalcançáveis exigências de espaço e velocidade que o auge contínuo da motorização individual têm vindo a apresentar." (Boaga, 1977:59) Na verdade, basta pensar na diferença de proporção relativa à posse de automóvel que, no final da década de 20, era de "um automóvel para cada cinco norte-americanos" (Hall, 1995:329) enquanto,

durante a década de 50, "três de cada quatro famílias Americanas" possuíam automóvel, "passando o ratio de um carro por família" (Rowe, 1991:5) por volta de 1955. Como conclui Rowe (1991:6) "A era das freeways e do desenvolvimento disperso estava verdadeiramente em execução".

A este respeito é paradigmático o testemunho de Mumford (1966) sobre a realidade americana (e também sobre a Europa), uma posição muito crítica sobre a influência do automóvel nas cidades e na expansão urbana fora delas. Advertindo que "o modo de vida norte-americano corrente está fundado não só no transporte motorizado, mas na religião do automóvel" em nome da qual os seres se dispõem a fazer sacrifícios que "estão fora do reino da crítica racional" (Mumford, 1966:305), Mumford afirma que o replaneamento em curso das cidades revela um pensamento subjugado ao tráfego automóvel em que "quase ninguém tem interesse em servir nenhuma outra necessidade urbana" (Mumford, 1966:283). Considerando que a expansão urbana e a construção de estradas ocorrida "durante a última geração (...) foi realizada sob uma curiosa compulsão para servir a máquina", o autor reflecte sobre o risco dessa premissa sob o ponto de vista social, já que afastando cada vez mais os edifícios da cidade gera um tipo de "espaço aberto e pouca densidade" que não é senão "o outro nome da desintegração social e cívica" (Mumford, 1966:293).

Na Europa é durante as décadas de 60/70 que a auto-estrada como suporte de desenvolvimento, modernidade e confiança tecnológica se plasma pela primeira vez no território de muitos países (Herce *et al*, 2004), continuando até à actualidade a construção destas vias segregadas, assim ampliando e complementando as primeiras opções de ligação nacional e/ou substituindo «velhos» acessos urbanos. Mumford, confirmando agora para o outro lado do Atlântico que "em todas as partes da Europa, o automóvel e a televisão se converteram num amado símbolo de progresso económico" (Mumford, 1966:150) que ricos e pobres querem possuir, enumera explicitamente as referências importadas do modelo americano para as cidades europeias: "garagens no meio da cidade, vias arteriais e passagens elevadas e subterrâneas" (Mumford, 1966:23), enquanto adverte sobre a necessidade de proteger o seu passado histórico da "mais corrosiva destas influências (...) [-] o automóvel" (Mumford, 1966:22). Afirmando que as cidades do pós-guerra "e sobretudo nos últimos anos (...) se viram entorpecidas pelo tráfego motorizado" (Mumford, 1966:22) e que a expansão para o campo metropolitano é

⁵⁹ De acordo com Ingersoll (2006:3), "Sprawl foi utilizado primeiro pelos Ingleses no século dezanove, mas tornou-se uma palavra particularmente Americana ao ser introduzida durante os anos 1950s para descrever o derramamento do crescimento urbano para além dos limites das cidades."

já uma realidade, embora ainda não nas proporções em que acontece nos EUA, advoga a aprendizagem com os erros daquele país enquanto alerta *"que o direito a ter acesso em automóvel particular a qualquer edifício da cidade numa época em que todos o possuem, significa na realidade o direito a destruir a cidade."* (Mumford, 1966:24)

É também por essa altura, em 1963, que uma reflexão crítica sobre as repercussões do automóvel e das vias que suportam o seu fluxo nas cidades e na sua transformação é publicada – o relatório de Colin D. Buchanan sobre *"o tráfego nas cidades"* (1973) –, conquistando um lugar referencial no seu tempo e na posteridade face à tão excepcional perspectiva sobre a matéria. Na verdade, para além da objectivação de *"avaliações e cálculos"* tradicionalmente intuitivos é sobretudo pelas sínteses conceptuais originais como a de *"meio-ambiental"*, de *"áreas ambientais"* ou *"arquitetura do tráfego"* – que introduzem uma visão conjugada entre o trânsito automóvel, mas também pedonal, o sistema viário e as actividades – que o trabalho mais se destaca. Perante o fascínio do automóvel que tudo subjuga, a posição deste Relatório critica-o e equilibra-se numa posição inusitada face aos seus contemporâneos ao situar o problema do tráfego *"como parte do problema global do planeamento urbano"* (Buchanan, 1973:73) e a sua resolução no âmbito de uma colaboração interdisciplinar que, assim, nega o domínio superlativo conferido ao saber dos engenheiros de tráfego e à supremacia que lhes é atribuída no desenho e transformação das cidades.

Pelo contrário, Buchanan considera-o não tanto um *problema*, *"quanto uma situação social"* (Buchanan, 1973:18) dependente da paciente aplicação de políticas adequadas e, relembrando a rua como suporte multifuncional⁶⁰, *"Afirma que tanto o tráfego como as vias onde circula não são fins em si mesmos: são unicamente serviços."* Defendendo que o *"fim é o ambiente favorável à vida e ao trabalho"*, para Buchanan *"a função da rede consistiria em servir as áreas ambientais, e não vice-versa"* (Buchanan, 1973:56-7), uma posição que coloca a *rede* como uma consequência de *"ir trabalhando [de dentro] para fora"* e em que, portanto, aquela se desenharia segundo uma *"estrutura celular"* (Buchanan, 1973:72) variável conforme as situações específicas de cada área. O relatório de Buchanan questiona ainda *"a influência «natural» do veículo a motor"* na forma da cidade, referindo a apetência para o *sprawl* e a necessária aprendizagem com

o exemplo americano (Buchanan, 1973:37), mais precoce na integração corrente daquele e na gestão das suas implicações.

No entanto, como se verá mais tarde, o automóvel não é senão um dos factores de dispersão da edificação e não é, então, da sua mera existência que advém a totalidade dos fenómenos de urbanização que cobre áreas territoriais de grande dimensão e associa numa mesma «mancha» cidades várias e o espaço entre elas, um espaço que antes as separava e que agora as une⁶¹. É, contudo, da sua existência que decorrem tipos específicos de ocupação espacial, como os que resultam especificamente da presença das auto-estradas e do seu toque selectivo no território *banal*, expressos em nucleações associadas aos seus nós. Ainda assim, esta concreta dimensão da modernidade – a auto-estrada –, que tendeu a aquilatar a rede viária indiferentemente segundo princípios de funcionalidade centrados no automóvel e que se afirmou como o símbolo dos novos tempos, não substitui a «velha» *rua*; e definitivamente não o seu conceito. Voltando a ocupar o outro prato da balança, nos anos 80 é o conceito de rua que, recuperado e exorcizado da sua polarização extrema (ora dominada pelo automóvel, ora pelo uso exclusivo pedonal), se apresenta como instrumento de reconversão urbana, primeiro essencialmente centrado nos centros históricos, depois, em localizações mais periféricas, como meio de qualificação urbana, e, gradualmente, como meio de referência em âmbitos urbanos pouco convencionais (em todo o caso, os novos espaços do «urbano») aplicados a elementos viários – redes ou partes de rede – carentes de identidade.

Destes contextos urbanos mais recentes, ressalta um outro facto da *especialização automóvel* – a *estrada* – adequada e medida nesse carácter por critérios que sustentam a distinção dos seus vários tipos e a sua classificação em diferentes níveis hierárquicos. Clara no papel original, a *estrada* adquire mais recentemente uma posição intermédia entre a auto-estrada e a rua. No entanto, marginada ou absorvida pela expansão da urbanização do final do século XX, cada vez mais a situação da *estrada* é ambígua, desempenhando papéis que não denotam a sua identidade anterior, mas cuja génese, por outro lado, dificulta a sua afirmação como rua⁶². A própria *classificação nacional de estradas* é fonte acrescida dessa ambiguidade, já que se regista progressivamente a perda de correspondência entre os atributos que

⁶⁰ Refere Buchanan (1973:70) que as ruas *"proporcionam acesso aos edifícios, oferecem um marco e perspectiva que os enquadra, facilitam a circulação do ar, a luz, e são uma moldura onde inserir a arquitectura, para além, naturalmente, de constituir a coluna vertebral da «circunstância» em que se desenvolve a vida quotidiana de muitos."*

⁶¹ A propósito, V. (por exemplo) quadro-síntese relativo à relação entre as etapas da civilização racional e as redes de transportes e telecomunicações em Herce *et al* (2004).

⁶² Paradigmática a este respeito é a *"estrada-mercado"*, já convertida em tipologia representativa de um modo de apropriação actual do espaço viário (Boeri *et al*, 1992).

Ihe são inerentes e os âmbitos locais, por entre conflitos gerados na contradição entre o uso *preconizado* e o uso *de facto*. As novas vocações destes espaços estão, na verdade, por descobrir, invalidando o seu tratamento preconcebido como qualquer *dos tipos viários* conhecidos.

O determinismo que frequentemente envolve as tomadas de posição sobre o existente (e a sua catalogação) subsequentes ao aparecimento de novos factos, como as auto-estradas, não deveria fazer supor a substituição absoluta das vias que equivalentemente precederam aquelas – as estradas nacionais; como não deveria permitir assumir que estas, uma vez *substituídas*, tomassem os papéis das que, por seu lado, se situavam nos escalões inferiores. Mais provável é que o pensamento linear sobre as sucessões e transformações viárias que forçam o encaixe em categorias predefinidas não se verifique sem distorsão da realidade e que passado e presente se misturem, encontrando articulação – legitimada ou não – em qualquer outra figura tipológica que não alguma das anteriores, de resto, uma constatação assim registada por Graham e Marvin (2001:22): *"a tendência das redes mais recentes para se sobrepor e combinar com, mais do que substituir, redes precedentes é frequentemente esquecida"*.

1.2.2. Do «nó» à «rede»

O «nó» é antecedido pela «malha» e é precedido pela «rede» segundo o raciocínio com que Herce *et al* (2004)⁶³ nos apresentam as *"invariantes"* dominantes em cada um dos *"grandes tipos de civilização"*. A «malha» (que não a «grelha») tem uma representação clara no cruzamento de caminhos que organizam o meio rural, onde a relação com a geografia se explicita pelo grau de integração com a topografia e com as linhas de água e a relação social se clarifica (não na totalidade, mas muito significativamente) na articulação com a propriedade fundiária, enquanto forma e divisão do solo, suporte das actividades de subsistência. Mas tal como antes não o fizemos, também não vamos recuar agora a tão primordial organização; será novamente a cidade do século XIX a referência-base, e nesta, Herce

⁶³ Assumindo a interpretação de Raffestin, Herce *et al* (2004) expõem os *"grandes tipos de civilização"* através da relação diferencial entre três *"invariantes territoriais"*: *"malha (superfície), nó (ponto) e rede"*, cujo peso se avalia segundo três graus de importância. No primeiro caso que considera – o das *"civilizações tradicionais predadoras"* – as três invariantes têm igual significado, o qual se situa num grau intermédio; no segundo – o das *"civilizações tradicionais produtivas"* – a *malha* é a invariante primordial já que no processo de sedentarização se trata de *"uma simples divisão do território [que é] uma repartição em superfícies na qual cada entidade marca o seu recinto."* (Herce *et al*, 2004: 8) Segue-se o caso das *"civilizações tradicionais"* onde o *nó* é a invariante de maior dimensão e, por fim, as *"civilizações racionais"* que têm na rede o elemento de máxima importância.

et al situam a invariante no *"nó"*, i.e. na cidade entendida como *"ponto"* por contraposição a um espaço com presença de «fundo».

Na continuidade da situação conquistada pelas *"civilizações tradicionalistas"*⁶⁴, aquelas que primeiro demarcaram *"pontos"* territoriais através de um espaço recintado e nos quais a aquisição de destaque advém de uma diferenciação assente numa posição de privilégio e domínio relativamente ao resto do território, também as *"civilizações racionalistas"* começam por expressar-se através do *"nó"*. Na sua primeira etapa, tal como antes referimos, marcada (e distinta relativamente às anteriores) pela exploração da máquina a vapor, pela presença do caminho-de-ferro, pelo aparecimento do telégrafo e dos primeiros serviços de saneamento e abastecimento de água, a *civilização racionalista* tem ainda no núcleo da aglomeração a referência essencial da sua organização. Se bem que a *"malha"* (o exterior, o campo) tenha ainda algum significado, quer como cenário de contraponto – o objecto dominado –, quer como espaço onde se reconhecem ainda regras próprias, a *"rede"* afirma já os primeiros sinais de força particularmente representados nas vias de circulação.

Transpostas para a forma urbana, estas *invariantes* e o seu peso relativo denotam ainda a força da posição rádio-concêntrica, a qual se reflecte nas expansões urbanas para além do núcleo central em consequência do derrube das muralhas, nos casos em que ainda existiam, e nas primeiras periferias que acompanham as linhas de transporte, nomeadamente ferroviário. O território envolvente – o espaço da *"malha"* – tem, portanto, uma importância já significativa como suporte de dinâmicas urbanas, mas ainda preserva uma autonomia de organização na maior parte da sua área. Estes aspectos comuns mostram, no entanto, formas diferentes de apropriação do campo e do significado que este desempenha relativamente à cidade, as quais genericamente se concretizam em

"dois modelos típicos de expansão suburbana. No mediterrâneo tradicional, muito precoce, a cidade física (a urbs), até ao final do século XIX não se dilata muito mais além das velhas muralhas, enquanto a sociedade urbana (a civitas) coloniza o campo circundante numa área vasta e transforma a sua paisagem, que, contudo, continua a ser rural. No anglo-saxónico, mais tardio, a urbs, pelo contrário, dilata-se em conjunto com a civitas: a paisagem urbana substitui a rural que a precede e recia no seu interior alguns dos seus elementos. No primeiro

⁶⁴ Estas, exemplificadas na Europa quatrocentista/quinhentista, representam-se na ocorrência de *"um ponto de inflexão na relação campo-cidade, a partir do qual o campo, como espaço agrícola, vai perder a organização territorial baseada na sua lógica produtiva para começar a adaptar-se à da cidade."* (Herce *et al*, 2004: 8)

caso, o suburbano é o «jardim» da cidade; no segundo, é a «cidade-jardim»." (Dematteis, 1998:19)

No entanto, numa evolução proporcional à "dos sistemas de transporte com maior capacidade de quebrar a «fricção do espaço»" (Herce *et al*, 2004:9), a «rede» cresce de importância na estruturação da cidade mercê da melhoria e expansão das ferrovias e comboios e, mais tarde, das rodovias e automóveis. E, assim, se na etapa civilizacional seguinte – a segunda das "civilizações racionalistas" – a cidade-nó ainda detém a maior importância enquanto espaço determinante das relações significantes, quer internamente quer com o exterior, as redes físicas, nomeadamente de circulação, conquistam posição equivalente. A electricidade, primeiro, e depois, o automóvel e o telefone são descobertas que favorecem uma crescente colonização do território rural num processo que gradualmente vai perdendo a necessidade de continuidade física e até de proximidade à cidade. Os canais de circulação são simultaneamente os suportes da infraestruturação (Herce *et al*, 2004) que têm nessa condição a capacidade instrumental de favorecer (ou restringir) a expansão da urbanização (Dupuy, 1994). E, assim, durante a primeira metade do século XX, o que se verifica é que a expansão urbana vai acontecendo na sua maioria em continuidade com a cidade – uma ocupação periférica denotativa da persistente e eficaz capacidade de atracção da aglomeração principal, que nesse processo de crescimento vai englobando cidades/núcleos menores e criando as primeiras **conurbações**⁶⁵. No entanto, é ainda neste período que surgem ocupações suburbanas ou satélite que denotam já a independência que a rede permite, pelo menos em termos locativos, no confronto com a cidade-mãe, ou metrópole.

Fundadas com base na rede ferroviária inicialmente, aquelas primeiras emergências suburbanas apoiam-se, mais tarde, nas redes estradais, num percurso em que os EUA têm a dianteira: o primeiro subúrbio construído em função do automóvel surgiu em torno do virar do século, em Kansas City, no contexto de um plano de parques municipais, um e outro da autoria de George Edward Kessler⁶⁶; e também Beverly Hills (1914) e Palos Verdes (1923), em Los Angeles, se construíram com esse mesmo automóvel no horizonte (Hall, 1995). Ainda assim, mesmo neste País, antes da II Guerra Mundial a designada expansão suburbana era excepção que demarcava

⁶⁵ Neologismo cunhado, em 1915, por Patrick Geedes, no âmbito da sua obra *Cities in evolution*.

⁶⁶ A este respeito, sobre a conturbada criação do sistema de parques e as prestações de Kessler, Cfr. "The struggle for an Urban Park and Boulevard System in Kansas City" in Wilson (1989: 99-125).

especialmente Los Angeles, cidade que "se poderia supor que depois de algum tempo seguiria a tendência das cidades de Leste mais densas, e acabaria por se parecer mais com elas" (Gandelsonas, 1999:45); as outras cidades cresciam de modo relativamente semelhante às europeias, tendencialmente **nós** compactos com limites claros entre espaço urbanizado e campo.

No entanto, tal que aconteceu e foram antes estas outras cidades que acabaram mais parecidas com Los Angeles, se não na exacta imagem, na extensão da urbanização. Ainda assim foi preciso esperar pelo final da II Guerra Mundial para presenciar o **boom** da expansão suburbana⁶⁷ – a segunda, de acordo com Rowe (1991) – e, com esta, uma nova mutação identitária da cidade dos EUA⁶⁸. É, na verdade, a reconfiguração do próprio conceito de cidade que aquela gera ao introduzir, nomeadamente pelo peso da sua dimensão horizontal, uma nova **especialidade** – o urbano, o suburbano e o rural ou "selvagem" (Gandelsonas, 1999:30) –; uma expansão que se torna evidente também quando, finalmente, se recupera e excedem os níveis de aquisição de carros particulares que havia sido atingido em 1929⁶⁹. **1950 ficará, de resto, consagrada como "a década de maior crescimento suburbano na história norte-americana"** (Hall, 1995:349), uma afirmação de certo modo corroborada por Rowe (1991:4) quando refere que "Entre 1950 e 1960, a América se tornou predominantemente uma nação de habitantes suburbanos."

Na Europa, também na sequência da II Guerra Mundial acontece uma forte expansão urbana, mas (ainda) não com a extensão ou o carácter formal americano, nem tão determinadamente motivada pelo automóvel que, no final desse acontecimento bélico, era possuído por um máximo de 10% das famílias europeias (Hall, 1995:333) e

⁶⁷ Espoletada pela "explosão de natalidade que ocasionou um súbito aumento na demanda de casas unifamiliares", Hall acresce a este, três outros factores determinantes: "as novas estradas que penetravam por terras situadas fora do alcance dos tróleis e do transporte de interligação sobre trilhos; o zonamento dos usos dos solos (...); as hipotecas que (...) possibilitavam prazos longos e juros baixos (...)." (Hall, 1995:344-5) Não o contradizendo, Gandelsonas expõe diferentemente as razões que a justificaram: "pela industrialização da casa unifamiliar e do carro (...) [que] foi determinada superiormente por programas de financiamento nacional, pela redistribuição de empregos necessários para empregar os veteranos da II Guerra Mundial, e pela construção física do sistema de auto-estradas." (Gandelsonas, 1999:30)

⁶⁸ Num interessante raciocínio que perspectiva a evolução das cidades europeias e dos EUA numa contraposição de "fantasias" urbanas que se inter-alimentam, Gandelsonas (1999) sustenta que a primeira mutação urbana americana de que releva uma expressão de identidade original acontece no final do século XIX com a invenção de uma nova tipologia arquitectónica – o **skyscraper** – e a sua construção multiplicada e densa em Chicago e NY, onde o **skyline** determinadamente se alterou e se internacionalizou. Em torno de meados do século XX, a emergência da "cidade suburbana" (como a designa o mesmo autor, apesar do seu carácter estritamente residencial e do termo «cidade» subentender bastante mais do que isso) constituiria o segundo traço afirmativo de expressão própria da cidade americana.

⁶⁹ Embora a primeira afirmação de Hall não venha suportada senão numa proporção, este autor refere que, em 1927, havia "um automóvel para cada cinco norte-americanos" (Hall, 1995:329) e que, por volta de 1930, Los Angeles tinha "800.000 automóveis, dois para cada cinco pessoas" (Hall, 1995:336).

considerado "um privilégio das classes altas" (Mumford, 1966:22). A forma desta expansão especifica-a Dematteis:

"Quando, no século XX, as grandes cidades mediterrâneas iniciem também a sua expansão incontrolada, fá-lo-ão seguindo o modelo funcional anglo-saxónico das periferias dormitório, mantendo no entanto a tipologia formal da habitação em altura e, por conseguinte, a grande densidade edificada e demográfica dos velhos centros." (Dematteis, 1998:19-20).

No entanto, quer a cidade mediterrânea com a alta densidade, quer a anglo-saxónica com a baixa densidade estão nesta altura nas antípodas da extensão da ocupação territorial quando comparadas com os EUA:

"Em meados da década de 60 (...) os passageiros das companhias transatlânticas aéreas (...) ao viajarem para oeste, espantavam-se com a escalada da urbanização, com o estiramento aparentemente interminável dos subúrbios nas megalópoles da costa leste, com a vasta malha de vias expressas que os ligava; e ao viajarem para leste, ficavam igualmente surpresos com a relativa insignificância da urbanização, com sua qualidade de cidade brinquedo, com a sua precisão planeada da ruptura quase geométrica entre cidade e campo, com a aparente ausência de decadência agrícola nas orlas dos subúrbios." (Hall, 1995:359).

Apesar da ainda relativa pouca importância do automóvel na Europa, a actividade de Planeamento já o considera desde antes da Guerra, contemplando-o em soluções mais ou menos complementares ao transporte de massas sobre carris; em torno dos 60, no entanto, o automóvel e, sobretudo, os especialistas de tráfego dominarão a ordem urbana (primeiro nos EUA e depois na Europa) proclamando "a necessidade inexorável de se construírem vastas malhas de novas auto-estradas urbanas aptas a fazerem face à curva ascendente do volume de tráfego" (Hall, 1995:373), o que na realidade veio a acontecer em diversos países nessa altura (Herce *et al*, 2004). Ainda assim, a relativa exclusividade concedida ao automóvel não gera preocupações antecipadas sobre as transformações urbanas que aquele imporá nas cidades (Mumford, 1966:22), estas sendo, por isso, incautas vítimas do tardio despertar consequente à rápida banalização do veículo privado no pós-II Guerra e dos fenómenos de congestão que esse gera. Claramente exemplificando-o, Inglaterra – onde em 1963-64 "mais ou menos a metade das famílias (...) possuem um veículo a motor (...) [o qual] se terá pelo menos quadruplicado" (Crowther *in* Buchanan, 1973:10) em 2010 – toma a dianteira no enfrentar deste fenómeno com um pensamento informado através do relatório que se vulgarizará pela designação do seu autor: o *Buchanan*

*Report*⁷⁰. Numa percepção singular do *town planning*, Buchanan concebe a organização da cidade de acordo com um princípio celular em cujo interior se desenvolvem actividades específicas e que supõe "uma circulação sempre perimétrica relativamente às células, ao longo de vias das quais unicamente se pode sair para serviço ou acesso das células, nunca para as cruzar." (Boaga, 1977:70)

Contudo, algo novo vem a ser confrontado com os gestos de confiança em dinâmicas de crescimento (aparentemente) inevitáveis: por um lado, nos finais da década de 60, a afectação do *core* de muitas das cidades, mas também das suas coroas suburbanas, por processos de desurbanização; por outro, a crise da OPEP de 1973, que inesperadamente confronta o mundo com as consequências da excessiva dependência face aos combustíveis fósseis. Nesta particular conjuntura, onde a expansão suburbana apoiada no automóvel se retrai por motivos práticos e onde o modelo de expansão «em altura» que fez crescer as periferias urbanas europeias no pós-Guerra se recusa pela crítica sociológica, a cidade tradicional volta a estar na ordem do dia. A auto-estrada deixa de ser um programa de investimento e interesse público inquestionável e "O resultado lógico – não só na Grã-Bretanha, mas de maneira muito mais entranhada em economias europeias mais ricas, como as da França e da Alemanha Ocidental – foi um deslocamento maciço do investimento para o transporte urbano de massa" (Hall, 1995:374).

No entanto, aquela tentativa de solução por substituição não apresenta consequências optimistas: experimentada também em muitas cidades dos EUA durante a década de 80, como modo de reestruturação dos subúrbios e recentramento urbano, ficará marcada pelo fracasso pois prova-se desajustada do modelo instalado, estruturalmente fundado em premissas com aquele incompatíveis; e mesmo na Europa, apesar do sucesso de alguns dos esquemas, este não pode senão considerar-se relativo já que, segundo Hall, "todos eles sem excepção" são subsidiados e incapazes de truncar a ocupação de raiz automobilística (Hall, 1995:376). Na verdade, o que se passará em ambos os lados do Atlântico serão processos de lidar com as contingências, tanto as de carácter mais global quanto as locais, que, apesar das suas especificidades, tenderão a aproximar a imagem do território – uma realidade caracterizada pela ocupação de

⁷⁰ Acrescentando ao que antes dissemos (V. subcapítulo anterior) Buchanan (1973) aborda o tráfego nas cidades, não apenas na sua mais óbvia vertente física, relacionada com o movimento e a paragem (estacionamento) de veículos, mas também com a poluição que este gera (ruídos, fumos e odores) e ainda as suas consequências na vida das pessoas, a qual é medida pela adequação entre estas, as suas actividades, o automóvel e os suportes – vias – que servem umas e outro (interrelação em que essencialmente sustenta a conceptualização das "environmental areas").

áreas de grande dimensão com uma urbanização extensiva (maioritariamente de baixa densidade e residencial), por entre a qual se identificam as velhas aglomerações, mas onde também se afirmam novas polaridades, a partir do desenvolvimento de núcleos preexistentes (cidades menores ou aglomerações rurais) ou criadas *ex-novo* e maioritariamente apoiadas na acessibilidade nodal de vias de circulação de alta capacidade.

Peter Hall refere exactamente esta aproximação a partir dos anos 80 entre as cidades inglesas e norte-americanas, nomeadamente quanto "à liberação do mercado da terra" por parte do sistema inglês; mas também quanto ao "avanço do movimento anti-expansão em certas regiões" americanas (Hall, 1995:363). Dematteis (1998), por seu lado, estabelece essa aproximação entre as cidades anglo-saxónicas e mediterrâneas quando constata que as "cidades europeias dos anos setenta e oitenta, no conjunto, parecem seguir a trajectória que vai da suburbanização à desurbanização, ainda que em momentos diferentes: primeiro as da Europa norte-ocidental e mais tarde as da Europa mediterrânea" que acontece como "um fenómeno paralelo e em parte relacionado com a transição demográfica negativa das grandes cidades: o crescimento generalizado dos centros urbanos menores ou inclusive dos rurais" (Dematteis, 1998:20); a mesma coexistência confirma Ascher (1996) enquadrando ambos os fenómenos num contexto de referência mais alargado, mas essencialmente interrelacionado – de *metropolização* –, onde aqueles são sinal, não de declínio urbano, mas de "recomposição funcional e espacial dos espaços metropolitanos." (Ascher, 1996:6)

Esta espécie de *rururbanização* conciliada com a *periurbanização*, afectando por vezes os núcleos mais centrais ou pericentrais através de operações de revitalização circunscritas (Ascher, 1996:9), consubstanciam processos de desconcentração urbana que, nos anos 80/90, continuam "mas na forma mais selectiva de uma «desconcentração concentrada»" (Dematteis, 1998:21). O que, em todo o caso, ressalta destas dinâmicas é a compreensão conjunta de fenómenos colaterais, mesmo que aparentemente contraditórios, e por isso mesmo a necessidade de alargar física e geograficamente os contextos de referência. A diversidade destes conjuntos de partes distintas interrelacionadas, apesar de inicialmente poder corresponder-se com o termo *metrópole*, nomeadamente na diversidade tipológica⁷¹ que essa designação pode assumir, deixa

⁷¹ "(...) mono ou polinucleados, em banda, em cachos, em rede, mais ou menos compactos, polarizados ou fragmentados, etc." (Ascher, 1996:15)

gradualmente de encontrar eco nessa correspondência, já que a mesma não deixa de supor "o caso de uma grande cidade que assume as funções mais elevadas na hierarquia urbana regional" (Ascher, 1996:16)⁷² quando o que mais correctamente define essas articulações de partes inter-actuantes «urbanas» é a horizontalidade e complementaridade das relações múltiplas que estabelecem.

Analisando ainda o fenómeno na sua maior amplitude, Dematteis (1998) identifica duas dinâmicas paralelas – a da *periurbanização* onde "nas regiões mais desenvolvidas (...) os campos de polarização urbana sobrepõem-se e justapõem-se a expansões reticulares não polarizadas, dando lugar a uma vasta zona urbanizada contínua" e a da que correntemente se designa "cidade difusa" e se representa em "formas de expansão urbana independentes dos campos de polarização dos grandes centros" (Dematteis 1998:21). A escala de referência⁷³ destas dinâmicas é o factor que lhes confere o significado: a das *dezenas de quilómetros* à qual "pertencem aquelas que se denominaram regiões ou sistemas funcionais urbanos"⁷⁴ (Dematteis, 1998:23); e a das *centenas de quilómetros*, então algo "estruturalmente novo", onde

"a desconcentração e a contra-urbanização à escala supra-regional observadas no último quarto de século relacionam-se com os processos de reestruturação económica que actuaram à escala global⁷⁵ (...) [e onde] os novos campos de externalidade (...) se configuram como retículas articuladas em centros e sistemas urbanos pequenos ou grandes, em extensões territoriais macro-regionais" (Dematteis, 1998:24-5).

De modo semelhante nos EUA, as cidades alargadas recompõem-se: os antagonismos de valor que contrapunham a cidade tradicional e o subúrbio⁷⁶ não se esbatem na totalidade, mas reconfiguram-se numa perspectiva que integra ambas as «partes» num todo, consequência de operações que afectam ambas: os centros das cidades, através de

⁷² Indovina enfatiza o aspecto da integração como característica do princípio de *metropolização*, mantendo a relação hierárquica subjacente, mas refere que "Este fenómeno tem uma conotação nova por causa das suas dimensões e formas" e admite que "a nova estrutura metropolitana nem sempre necessita de um novo centro como ponto de referência, e organiza-se segundo muito diferentes especializações na dependência de hierarquias variáveis." (Indovina, 2004:23)

⁷³ Ressaltamos o interesse a este respeito e como leitura cruzada de um exercício semelhante proposto por Indovina em relação aos termos *complexity* and *fragment* no capítulo inicial de "The metropolisation of the territory. New territorial hierarchies". In AAVV (2004). *L'explosió de la ciutat/The explosion of the city*. Barcelona, COACPUBLICACIONES, pp.20-47.

⁷⁴ Segundo o mesmo autor "o equivalente, na época do automóvel e dos meios de comunicação rápidos, do que era o âmbito de um município urbano quando se circulava a pé ou em carruagens." (Dematteis, 1998:23)

⁷⁵ E que "explicaria entre outras coisas o aparecimento quase contemporâneo do fenómeno em todos os países e regiões industrializados." (Dematteis, 1998:24)

⁷⁶ Esclarece-os Gandelsonas (1999:30): "os subúrbios (como conotação positiva) versus «downtown» ou cidade central (como conotação negativa), as áreas residenciais versus o espaço de trabalho, classe média branca versus classe baixa negra."

processos de "gentrificação" que afectam edifícios de indústria ligeira aí localizados e "transformados em edifícios residenciais e com isso (...) novas lojas e entretenimento" (Gandelsonas, 1999:37)⁷⁷; os subúrbios através do "desenvolvimento de «campus de escritórios» extra-urbanos (...) nas margens mais externas da cidade suburbana, na grelha de uma-milha ou na intersecção do sistema de auto-estradas" (Gandelsonas, 1999:36)⁷⁸. Concretiza-se assim a última mutação da cidade americana – a "X-urbia", como a designa Gandelsonas – funcionalmente marcada por uma evolução em dois sentidos que, de algum modo, equilibra o sistema, quebrando as anteriores unidades-fragmento: levando a residência ao "lugar de trabalho"⁷⁹ e este ao "subúrbio exclusivamente residencial", agora "parte de clusters incluindo escritórios, centros comerciais, e centros de entretenimento, onde os novos ex-urbanitas podiam trabalhar, fazer compras, e divertir-se." (Gandelsonas, 1999: 36)

Quer nos EUA, quer na Europa Ocidental anglo-saxónica ou mediterrânica, é, portanto, de uma «cidade sem centro» que falamos, "rede interconexa de sistemas urbanos autónomos, complementares e interdependentes" (Dematteis, 1998:30), equivalente ao que Ascher (2001) designa como "système métropolitain"⁸⁰ e que representa a "terceira revolução moderna", agora de uma "sociedade hipertexto", que, em termos de "morfologia sócio-territorial", tem uma organização "reticular" (Ascher, 2001:52-3), e onde à velha cidade se junta uma "nova urbanidade multi-usos com uma densidade muito baixa e uma total dependência do automóvel" (Gandelsonas, 1999:37), assim se confirmando o sentimento visionário de Choay (1994) – a passagem da "cidade" ao "urbano". Afirma-se, deste modo, no limiar dos anos 90, e retomando o fio condutor proposto por Herce *et al* (2004), a passagem da terceira para a quarta etapa da "civilização racional", na qual a "rede" organiza definitiva e determinadamente o espaço urbano. A fragmentação da ocupação do território, que teve lugar sobretudo a partir do pós-II Guerra Mundial, foi reforçada pela construção da rede de auto-estradas que por essa mesma altura

ocorreu em vários países (nos EUA, retomada nos anos 50, e na generalidade dos países da Europa, iniciada nos anos 60/70) e teve nela um facto determinante da génese das novas entidades urbanas, hoje tão profusamente acumuladas com as mais variadas designações que, sem as esgotar, também não definem cabalmente. Neste processo não foi somente a *forma* das cidades, ou das metrópoles, que perdeu leitura, foi o seu próprio papel que diminuiu de (ou reformulou a) importância ao deixar de ser o foco referenciador para muitas das actividades.

A nova percepção espacial resultante das recentes relações de tempo-distância em função de crescentes velocidades de deslocação – rodo-ferroviária ou aérea, ou mesmo virtual proporcionada pelas telecomunicações – redefine as áreas atractivas⁸¹ que contabilizam, para além deste, muitos outros parâmetros de ordem fortemente individual e onde a cidade tradicional, ou metrópole, é (se conquistar esse lugar na rede) apenas um dos vários «pontos» com papel semelhante que se distribuem em territórios vastos, ou *globais*, e que são, na verdade, aqueles que efectivamente contam na sua subsistência económica. Assinalado este facto culminante, interessámo-nos em particular as implicações físicas desta passagem e a este propósito Ascher (1996:20) afirma claramente a sua existência quando refere que as "novas tecnologias de transporte e comunicação (...) acompanham e até suscitam novas aglomerações e novas polarizações", das quais "A globalização e a metropolização se alimentam" (Ascher, 2001:60)⁸²; similarmente também Indovina⁸³ o afirma quando refere que

"Os processos de globalização e as novas tecnologias informáticas e telemáticas impõem uma nova forma de organização da cidade e do território (...) [cuja] forma específica de transformação é a consequência tanto de tendências gerais como de factores específicos que operam a nível local." (Indovina, 2004:29)

⁷⁷ E isto apesar da continuidade de processos de «esvaziamento» de edifícios residenciais (num processo semelhante ao europeu).

⁷⁸ Mas que também podia ser a "edge city" de J. Garreau (1991).

⁷⁹ Morfológicamente também alterado segundo princípios de composição próximos do subúrbio onde: "A auto-estrada também entra e rebenta a baixa das cidades produzindo campos urbanos de estacionamento e edifícios-objecto isolados e/ou ilhas de tecido urbano." (Gandelsonas, 1999:37)

⁸⁰ *Metropolização* também referida em Indovina (2004), numa interpretação que o autor assume similar à de Gottmann, em *Megalopolis* (1961), como termo "que denota a tendência para a integração em diferentes áreas urbanas e territórios com uma extensa urbanização (há muitas formas diferentes dessa difusão) (...) uma integração geral referente a actividades económicas, relações sociais, actividades diárias, cultura, etc. (...) [que] tem o poder para reproduzir a cidade (ou, num sentido extremo, para a «salvar»)" (Indovina, 2004:21-2).

⁸¹ Introduzimos aqui a ressalva, suscitada por Ascher (1996), em relação à consciência de que "as novas tecnologias de transporte e comunicação participam na recomposição dos espaços urbanos e rurais, mas elas não desencadeiam uma dispersão generalizada dos homens e das actividades" Ascher (1996:20). A este propósito cabe ainda explicitar que estas tecnologias são parte, sem dúvida, representativa de um progresso científico, mas cuja mera existência não implica necessariamente, ou por si só, a transformação de grande escala, nomeadamente, urbana. Como refere o mesmo autor, "Estas técnicas são, de alguma maneira, os utensílios de uma sociedade" que para serem consequentes implicam "que a sociedade lhes confira um uso" sendo que, em qualquer caso, "os seus efeitos são geralmente predefinidos pelas estratégias sociais que as mobilizaram." Ascher (1996:20)

⁸² Principalmente porque as TIC, não substituindo os contactos cara-a-cara, convertem os transportes e, por consequência, a acessibilidade física num dos principais valores, não apenas das zonas urbanas, mas também das áreas e espaços envolventes às infraestruturas de transporte onde se verifica "a concentração espacial das actividades direccionais, do comércio e das actividades de lazer." (Ascher, 2001:61).

⁸³ Pondo igualmente ênfase no papel da sociedade como *cunhador* territorial (Cfr. nota 81).

Mas daquelas implicações físicas nos dão ainda conta muitos outros autores, como Domingues (2005:217), que considera as infra-estruturas e sistemas de mobilidade como centrais

"na vertebração do novo modelo metropolitano (...) [no qual,] Como resultante da dupla condição de indutor e induzido, o novo campo de forças produzido pela evolução dos sistemas e infra-estruturas de mobilidade explica a dinâmica da expansão territorial, da diversidade de usos, das mudanças registadas nos factores de localização de actividades (da habitação às actividades económicas), ou da fragmentação dos tecidos."

Ou Portas (2003:227), que considera que

"A variável mais obviamente explicativa dessas diferenças [rupturas morfológicas relativamente aos atributos (...) do modelo histórico], é a da nova mobilidade que dilata os factores de tempo/distância/esforço das comunicações de todo o tipo e multiplica as opções locativas das actividades e lugares conforme com os modos e estilos de vida dos indivíduos."

Mesmo que numa perspectiva mais restrita, mas por outro lado mais claramente evidente da afectação do território pelo princípio «de rede», Dupuy (1994) concentra-se nos seus potenciais «nós», enfatizando a aparente *diluição* dos centros tradicionais e, em contrapartida, a sua aparente substituição "nos subúrbios" por espaços de

"fortes concentrações de escritórios e centros comerciais que, embora não representando por si só um novo centro, em todo o caso constituem importantes pólos, em lugares especiais: nas imediações dos nós de auto-estradas: nas zonas aeroportuárias, ao longo das mais importantes artérias estradais; menos frequentemente, nas imediações das estações." (Dupuy, 1994:375)

Afirmando igualmente a nova forma da *cidade polinucleada* que as infraestruturas e o planeamento moderno (ou a falta dele) *desenharam*, Graham e Marvin (2001) enfatizam a força superior da relação global-local em detrimento da intra-urbana, uma circunstância que implica transcender "a noção de que o nível da cidade per se é a escala mais apropriada para gerir e articular infraestruturas" (Graham; Marvin, 2001:113) e da qual emergem as "estranhas paisagens urbanas onde o marginal pode ser central; a centralidade pode estar na orla urbana; e o «urbano» se expande longe para espaços previamente considerados «campo»" (Graham; Marvin, 2001:115); são, na verdade, "arquipélagos de enclaves territoriais" que se delineiam. Fica assim evidente que, da retícula proveniente da conexão entre as várias peças, importam mais os *nós* (as *peças*) e menos o modo como se chega até eles, o que pode acontecer virtual

ou fisicamente. No último caso, através do avião, do TGV ou do automóvel – com o avião, através de rotas que o território não regista; nos dois casos seguintes, através de traçados inflexíveis que tendem a cravar-se na superfície daquele com grande perenidade; mas em qualquer das situações o que ressalta é a desigualdade territorial subjacente aos *pontos de paragem* dessas infraestruturas, já que nesse processo de selecção espacial se distingue o *incluído* e, conseqüentemente, o *excluído*.

A afirmação extrema deste princípio na configuração do território contemporâneo surge com a recuperação de uma «velha» imagem associada à distribuição funcional – o *cul-de-sac* – que, tal como apresentada por Pope (1996, *cit in* Graham; Marvin, 2001:229-30), tem agora leitura na macro-escala. Assim, a figura do «*cul-de-sac* macro» é representada por «pontos» seleccionados e ligados por uma rede de (auto)estradas, que crescentemente se convertem em "um destino exclusivo na «roadplace»", não comunicando marginalmente com outras peças da urbanização territorial, e cujo *processo* aquele autor designa como "grid erosion". Os "sistemas urbanos fechados", predominantemente residenciais, a que estes «*cul-de-sac* macro» dão lugar frequentemente "simulam as características dos [sistemas] abertos, enquanto ao mesmo tempo limitam e controlam conexões imprevistas". Na verdade, eles impõem a fragmentação da "tradicional grelha urbana" convertendo-a no "resíduo de uma ordem urbana reconhecível (...) [em que] estes fragmentos reordenados estabelecem, não associações urbanas tradicionais, mas sugestões oblíquas, omissões subtis, exclusões menores, e situações não concluídas." É assim que se configura a ameaça maior desta macro-escala – já não a *fragmentação* da urbanização que parecia tão desagregadora do território, mas a *incomunicação* entre partes urbanizadas, de novo (e agora sob a roupagem dos paradigmas actuais) sendo posta em causa a premissa basilar da «malha» e emergindo o *autismo* como facto de negação da pluralidade que constrói a integridade do território.

1.2.3. Entre a «malha», o «caminho» e a «estrada-rua»

A «cidade *entre* cidades» é aquela que constitui o elemento novo da realidade urbana recente. E se esta realidade – na verdade, uma «cidade» *contentora* de cidades – é globalmente um território urbanizado com muitas formas no seu interior, então aquele «espaço entre cidades» é onde essa diversidade adquire as suas mais evidentes expressões. Estas muitas formas resultam dos modos específicos com que edifícios e conjuntos de edifícios se foram

construindo ao longo do tempo, juntando-se a outros, substituindo-os, transformando-os, etc. segundo processos que razões de vária índole foram justificando. Muitas das (re)composições que daqueles resultaram são hoje percebidas como *fragmentos* urbanizados, perdida a percepção da lógica inicial, ou da sua evolução, e *absorvidos* nas manchas urbanas tradicionais como algo diferente, ou *isolados* por um qualquer acidente da geografia (ou outro). Essas muitas formas são essencialmente consequência de dois movimentos complementares, cada um específico na sua generalidade processual, mas também nas particularidades físicas que reflectem (elas próprias história, cultura, geografia, economia, sociedade, etc.). Por um lado, resultam do modo como os fragmentos urbanizados foram sendo envolvidos e, mais ou menos, integrados nas manchas urbanas centrífugas de cidades «próximas», que nesse processo acabam por juntar-se e a uma certa escala (normalmente) perceber-se como mancha única (apesar da eventual diversidade interna). Por outro lado, resultam do modo como os fragmentos urbanizados expandindo-se eles próprios dentro da diversidade de lógicas aplicáveis, se unem entre eles, eventualmente sobrepondo-se, e, nessa expansão, acabando por cruzar-se com os «limites» das cidades, entrando nelas e, igualmente, formando uma mancha urbanizada que a certa altura (de tempo e distância zenital) se lê como única.

Compreendida esta mancha a partir dos seus "nós" (*rede* e *nós*), tal como vimos no subcapítulo anterior, sendo estes representados pelas cidades tradicionais e por outras aglomerações importantes (eventualmente de menor dimensão) que as dinâmicas mais recentes afirmaram com características de *polaridade*, interessa-nos, agora, percebê-la como "*città a maglie larghe*" (Secchi *cit in* Debernardi *et al*, 2002:29). Ao invés de ser focado como "nó", ou seja, como "ponto", o território urbanizado é percebido como "*malha*" ou "*superfície*" (Herce *et al*, 2004); ou, nas palavras de Dupuy (1995:57), pela sua "*areolaridade*", numa alusão à *área* como espaço de referência. Nesta perspectiva tem sobretudo interesse o território urbanizado «entre cidades» onde a força da "*malha*", outrora espacialmente dominante (na "*sociedade tradicional*", segundo Herce *et al*), é ainda explícita e organizadora e, com frequência, detentora da clareza que resulta de uma larga permanência temporal. Mais ou menos sinuosa, numa configuração que a flexibilidade de percurso a pé permitia (Herce *et al*, 2004:18)⁸⁴, a "*malha*" do território pré-industrial definia-se

exactamente nesse espaço de trajecto, o espaço complementar daquele que igualmente definia ao constituir-se seu limite – o da parcela/propriedade: o terreno agrícola ou florestal, a superfície que suportava o desenvolvimento da actividade de subsistência. A relação estabelecida entre estes dois elementos – a *malha* de caminhos e a parcela – traduzia uma certa regularidade (não geométrica) e uma certa indiferenciação, quase como se a generalidade do território assim marcado (mais do que subdividido) não tivesse um valor diferenciado e como se essas «linhas de trajecto» não tivessem espessura. No seu interior, no interior das áreas que aquelas *linhas* configuravam, os edifícios implantavam-se de acordo com lógicas relativamente semelhantes, segundo princípios espontaneamente partilhados e facilmente deduzidos da relação com as actividades e aferidos pela relação com a topografia ou hidrografia, mais ou menos condicionantes.

Quebrando esta monotonia de uma ordem simples e quase intemporal, pequenos centros, esparsos, desenhavam-se com o agrupamento de alguns edifícios em torno de um dos cruzamentos das linhas dessa malha, ou ao longo de alguma dessas linhas (Mccluskey, 1985), neles confluindo o lugar cívico e religioso. De longe em longe, uma ou outra estrada de ligação entre cidades/vilas constituía nova quebra de monotonia, mas esta menos importante – uma *linha* de atravessamento – sem consequência na (re)organização do território rural. Mesmo quando estas estradas, decorrentes da evolução das cidades e dos primeiros esquemas de controlo territorial, se **convertem em partes de "rede nacional", em torno dos finais do século XIX e das primeiras décadas do século XX, permanecem inconsequentes quanto às repercussões no território rural.** Independentemente da *quebra* que essas representem, a maior parte do território é campo e tem na "*malha*" de caminhos as suas lógicas organizativas ancestrais que (apesar daquela presença) nele continuam dominantes e sem razão de ser questionadas. Mas estas razões haveriam de surgir e o primeiro abalo dessa estabilidade aparece com a industrialização⁸⁵:

- por um lado, a introdução de lógicas de ocupação diferentes, que criam novas linhas de força no território a um tempo «indiferenciado» e que geram reestruturações em partes dessa "*malha*", mesmo que estas sejam (ainda) restritas a áreas limitadas

e depois da introdução sucessiva dos diversos meios de transporte (...) o sistema de vias de circulação tornou-se cada vez menos flexível." (Herce *et al*, 2004:18)

⁸⁵ Com consequências semelhantes (sobejamente estudadas) e suficientemente generalizáveis nas suas características processuais e físicas, apesar das diferentes periodizações nacionais, não nos deteremos por isso neste tema, senão em dois aspectos que particularmente importam no contexto da Tese.

⁸⁴ "Nas civilizações de tipo tradicional, o malhado dos terrenos predominava sobre os caminhos tortuosos precisamente por causa da flexibilidade do modo a pé. (...) Mais tarde

e de reduzida dimensão e que a grande maioria do território «malhado» permaneça campo e não seja afectada por esta interferência.

- por outro lado, a mudança de significado do território envolvido nessa transformação em que o principal elemento gerador da "malha" – a *linha* –, deixando de ser *limite*, ou «linha de trajecto» como antes a designámos, passa a ser *espaço de circulação*, ou seja, "A grelha rural passa a urbana quando a linha como fronteira ou como limite de propriedade é transformada na linha dupla de um espaço de circulação." (Gandelsonas, 1999:22)

Um e outro aspecto combinam-se numa fusão drasticamente reflectida no território, mas durante largo tempo essa afecta em particular as **ciudades** (os "nós" primeiro e só depois a "rede"). Apesar de estas aumentarem em número e extensão, assim retirando alguma superfície ao campo, a perda é relativamente despicienda e a leitura espacial é ainda a das cidades *no* campo – a perda maior que o espaço rural sofre nesse período é de população e de actividade. A afectação do campo na sua conformação física, e portanto a repercussão dos aspectos antes referidos ao nível da "malha", acontece particularmente nas últimas décadas do século XX sendo indissociável do aumento de mobilidade automobilística. A mudança de perspectiva relativamente ao *caminho* alimenta a partir de então uma diversidade de situações de ocupação edificada que o têm, no mínimo, como elemento de acesso e, no máximo, como elemento organizador e fundador; e é assim que o «espaço entre cidades» se converte no cenário da maior transformação – às cidades *no* campo sucede-se a cidade *com* campo.

Neste recente contexto interessa, portanto, conhecer o novo papel do *caminho* e, tendo em capítulos anteriores recorrido sobre este elemento, quer enquanto *suporte* e *facto* de paisagem, quer enquanto *parte de "rede"*, focamo-nos agora na sua compreensão enquanto *suporte* e *facto* da grande diversidade edificada e de uso, mas ainda enquanto *senal* de distintos graus de urbanidade, âmbito em que o «caminho» tem sentido como parte indissociável de um conjunto e não como elemento isolado. As relações com a parcela, com o edifício e com as actividades que se desenvolvem neste «espaço entre cidades», e também os papéis públicos que o próprio *caminho* desempenha são, então, os velhos temas urbanos que necessitam reenquadramento – de contexto funcional, cultural, de escala, para mencionar apenas os mais óbvios; mas sobretudo dos mecanismos mentais que os relacionam. Perante um *território* que é espaço de

sedimentações de uso vários, a complementaridade instrumental e conceptual torna-se palavra-chave.

Uma visão parece-nos a este respeito exemplar na sua utilidade enquanto instrumento de melhor compreensão das emergentes realidades urbanas «entre cidades», mesmo que seja aqui abordada no abstracto: a que se tem vindo a desenvolver no LUB – "Laboratorio de Urbanismo de Barcelona" (ETSAB/ETSAV) –, primeiro com a análise das "formas del crecimiento urbano"⁸⁶ por Manuel de Solà-Morales (1997), mais recentemente com o trabalho coordenado por Antonio Font e a identificação dos "territórios morfológicos"⁸⁷ do novo *urbano* (Font *et al*, 2004). Representando olhares e entendimentos a escalas diferentes, e por isso complementares, Solà-Morales foca a *unidade* cujo sentido advém da soma, i.e. do(s) tecido(s) à escala da cidade tradicional e sua periferia; Font centra-se no *fragmento* que advém do confronto entre unidades resultantes de uma certa constância no espaço e situações novas, *típicas* da época actual.

Definindo "parcelación" (P) como "transformación de suelo rústico en urbano", "urbanización" (U) como "operación de construcción de los elementos físicos colectivos de la ciudad" e "edificación" (E) como "construcción de edificación", Solà-Morales (1997:78) sintetiza as várias possibilidades morfo-tipológicas da ocupação urbana através da presença (ou ausência) daquelas três operações e da sua interrelação, cujas diversas combinações originam «tecidos» diferentes. A sigla PUE, ou P+U+E, denota a existência dos três actos que podem ser simultâneos ou sequenciais no tempo, dando origem a formas *urbanas* diferenciadas – respectivamente, "polígono" e "ensanche", como as designa o autor. De modo semelhante, UP+E geraria a "ciudad-jardín" e a exclusiva existência de E representaria a "barraca". Fundamental, o *tempo* é referido por Solà-Morales como uma das características quicá mais incompreendidas do "baile urbanístico", mas também a mais explicativa da diversidade da cidade; um *tempo* que se representa, exactamente, no *proceso* e que está duplamente implicado, por um lado, na construção da cidade enquanto sequência (independente da ordem) de operações; por outro, enquanto época, cultura que enquadra e justifica os termos da execução dessas mesmas operações:

⁸⁶ Mesmo que tal implique a aferição relativa das componentes das suas «fórmulas» – "parcelación", "urbanización" e "edificación" – em função dos contextos de dimensão mais vasta em que propomos" o exercício, e ainda que este não tenha senão um carácter abstracto.

⁸⁷ Tema já abordado no livro *La construcción del territorio metropolitano. Morfogenesi de la región urbana de Barcelona*, de Font *et al* (1999), este mesmo autor, agora isoladamente, discute-o no capítulo "Morfologías metropolitanas contemporáneas de la baja densidad" de *La Ciudad de baja densidad: lógicas, gestión y contención*, coordenado por Indovina (2007).

“La construcción de la ciudad – de una parte de ciudad – combina a lo largo del tiempo las distintas operaciones sobre el suelo y la edificación, y la complejidad de su resultado no es solo repetición de tipos o yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso encadenado en que las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios.” (Solà-Morales, 1997:19)⁸⁸

Se Solà-Morales procurava com esta esquematização reter o *processo* através das suas fases e discorrer a partir dele a variabilidade formal de *tecidos* que podemos encontrar em âmbitos urbanos ou periféricos, já Font *et al* (2004) se concentram nas dinâmicas e nos contextos espaciais metaurbanos em busca de uma tipificação que reconheça e sistematize os “*territórios morfológicos*”⁸⁹. O “*processo*”, ou mais precisamente, os “*processos*” são também para estes autores uma palavra-chave já que aqueles “*territórios*” são, exactamente, a materialização física destes, ou seja, das “*dinâmicas ou tendências do crescimento ou das transformações urbanas recentes (...) de consequências indiscutíveis na configuração espacial*” (Font *et al*, 2004:334). Fiéis ao discurso fundador Font *et al*, como antes Solà-Morales, consideram as *figuras morfológicas* que individualizam como fruto do *tempo*, nomeadamente daquele que é representado no conjunto de operações que «idealmente» suporta a edificação e que se traduz em acumulações (nem sempre por adição e não poucas vezes por subtracção) funcionais e físicas, ou seja, que “*são produto, na sua materialidade física, de diversas acções (de parcelamento, de urbanização, de edificação), que ocorrem em simultâneo ou separadas no tempo, que se vão sobrepondo entre elas até alcançar a configuração actual.*” (Font *et al*, 2004:334-5)

A análise de treze regiões urbanas de quatro países do arco mediterrânico – Portugal, Espanha, França e Itália – foi o campo de estudo alargado que permitiu concretizar oito *tipos de “territórios morfológicos”, os quais cremos poder assumir como representativos dos mais evidentes padrões de crescimento urbano dos últimos 30 anos em mais países do que os focados. Uma das primeiras observações que nos sugere este estudo é que, não tratando – como se depreende das designações atribuídas a essas morfologias – da fixação de formas, mas essencialmente da apreensão de princípios de*

⁸⁸ Interessante parece-nos também o exercício de identificação das várias «formas» a partir do elemento que mais importância tem na sua caracterização: por exemplo, “*parcelación en los procesos de ciudad-jardín y suburbano, urbanización en el de ensanche, edificación en los de barraca y polígonos.*” (Solà-Morales, 1997:78)

⁸⁹ Expressão que os autores deliberadamente contrapõem a “*tecido urbano*”, esta recusada pelo vínculo que tradicionalmente supõe “*aos elementos constitutivos da cidade contínua ou compacta tradicional, e à discussão das suas «formas de crescimento» residenciais, industriais, etc.*” (Font *et al*, 2004:334) As escalas e dinâmicas que distinguem os processos, bem como a composição das realidades actuais relativamente às anteriores fundamentam as razões fundamentais da diferente opção terminológica.

forma, todas as variantes que alimentam a enorme diversidade das configurações da urbanização permanecem, portanto, em aberto. A vantagem da classificação tipológica distinta surge, então, como uma espécie de rebate da estranheza que estes novos territórios urbanos nos sugerem *a priori*, um primeiro instrumento de (re)conhecimento que nos familiariza com o «caos» e suporta, deslindando, um primeiro embate contra a ininteligibilidade, pelo menos, visual. Além disto, aquela identificação tipológica confere a tranquilidade que advém da percepção de que os «*novos artefactos*» são feitos com “*materiais urbanos tradicionais*” e que a incompreensão das recentes configurações encontra as razões que a justificam noutros factos, cujo elemento de novidade são “*as formas de articulação, as suas modalidades de uso, e sobretudo, a localização territorial e as dinâmicas do seu aparecimento.*” (Font *et al*, 2004:335) Com esta consciência, os “*agregados*”, as “*mutações*”, as “*novas implantações*”, os “*filamentos*”, as “*difusões*”, as “*urbanizações residenciais*”, as “*ocupações pontuais*”, e as “*polarizações lineares*” são, então, as figuras que genericamente compõem os espaços urbanos contemporâneos e que os tornam reconhecíveis.

Uma segunda observação sugerida pelo estudo é a possibilidade da existência destes “*territórios*” (relativamente) independente da *tipologia da região urbana*⁹⁰ onde se inserem. Esta *relatividade* é essencialmente uma suposição que admite a preponderância de determinados “*territórios morfológicos*” em determinados tipos de regiões urbanas, mais relacionados com a origem/curso do processo de crescimento urbano e o tipo/espécie de elementos físicos, eventualmente geográficos, que constituíram referência desse crescimento. Confrontando os resultados deste estudo, tal como sintetizados por Font *et al*, com a *figura* da «cidade difusa» e as características que genericamente, neste e noutros capítulos, lhe atribuímos, cremos que as designações propostas por aqueles autores que dela mais se aproximam são as que se caracterizam pelo *crescimento disperso*, a pré-condição que se combina com a *difusão*

⁹⁰ Deste estudo fez também parte um exercício de análise e classificação que confrontou o crescimento urbano operado nos últimos 30 anos a partir da avaliação da força da sua(s) centralidade(s) estruturante(s) e da sua distribuição espacial. O aspecto interessante é a grande diversidade que resulta dessa visão articulada, em que a grande maioria das regiões urbanas constitui o exemplo único do tipo morfológico identificado: das treze regiões e dos nove tipos, sete regiões encontram-se nessa situação singular. Bologna e Montpellier juntam-se sob o tipo de “*Estrutura policêntrica com um centro dominante e crescimento concentrado*”, embora representem situações de escala diferenciada; enquanto o tipo “*Estrutura policêntrica, centro dominante e crescimento disperso*”, reunindo Barcelona, Marseille, Milano e Valencia, se afirma como o mais representativo do arco mediterrânico. Finalmente como última nota, salienta-se a força da *dispersão* (mesmo que sem surpresa) numa clara confirmação da maior mobilidade como factor explicativo – seis dos nove tipos, que afectam nove das treze regiões, integram a característica de “*crescimento disperso*”.

da edificação e que, perante algum tipo de densificação, admite o potencial desenvolvimento como «retícula», uma «malha» que, pelas suas origens rurais, é marcada pela irregularidade e a organicidade. Complementarmente, a distribuição da centralidade é outra característica demarcadora da «cidade difusa», a qual tem na policentralidade a sugestão de uma urbanidade equilibradamente distribuída no território.

Assim, juntando estas duas particularidades da «cidade difusa» – o funcionamento em "malha(s)" baseado na policentralidade –, três dos tipos de regiões urbanas identificados merecem consideração, o último das quais, o berço e paradigma da «cidade difusa»: (1) a "Estrutura policêntrica, centro dominante e crescimento disperso" (Barcelona, Marseille, Milano e Valencia); (2) a "Estrutura monocêntrica dual (ou mista), urbanização dispersa" (Porto); e (3) a "Estrutura em rede, crescimento disperso" (Veneto Central). Contudo, no contexto disciplinar mais preciso, o primeiro tipo é o menos representativo da realidade que analisamos já que a presença de um "centro dominante" sugere uma estrutura de tipo metropolitano quando a «cidade difusa» tem um funcionamento essencialmente *horizontal*. Avaliada agora, esta *cidade*, na perspectiva dos "territórios morfológicos", destacamos (a) os "Filamentos" e (b) as "Difusões" como figuras dominantes da ocupação em extensão⁹¹; (c) os "Novos assentamentos" e (d) as "Polarizações lineares"⁹² estão também representados, mas o seu carácter é circunscrito, sendo "pontos" e "linhas" que se cruzam e sobrepõem. Pela sua posição ambígua, este último tipo – *polarizações lineares* – merece especial referência: por um lado, porque aquelas são essencialmente determinadas pelo nível da "rede", conformando-se como "nós" já que a sua localização acontece "Em alguns dos

⁹¹ "Filamentos" são definidos como: "organização linear dos assentamentos urbanos (...) [que] normalmente se localizam num meio rural transformado, em convivência com outras formas urbanas num território progressivamente metropolizado"; "Difusões" correspondem a emergências de ocupação de "forma mais ou menos compacta" de territórios de matriz rural que acontece "pela edificação das margens dos caminhos ou das estradas locais (...) [onde] vão aparecendo diferentes usos residenciais, industriais, de services, de ócio, etc." (Font et al., 2004: 338,340).

⁹² "Novos assentamentos" correspondem a "peças espacialmente autónomas relativamente aos núcleos urbanos preexistentes e realizados através de um processo unitário de urbanização e edificação. (...) Os novos espaços produtivos (parques tecnológicos, parques empresariais), os parques temáticos, os grandes complexos comerciais, etc., assim como alguns assentamentos residenciais, mais ou menos fechados"; "Polarizações lineares" correspondem a "equipamentos e dotações colectivas, assim como (...) actividades singulares basicamente ligadas ao terciário nas suas diferentes modalidades (comércio escritórios, lazer...)" que emergem "Em alguns dos tramos e intersecções das grandes infraestruturas viárias metropolitanas (auto-estradas, vias rápidas, vias principais)" (Font et al., 2004: 338,342). Dos tipos individualizados por Font et al só não foram considerados pertinentes no contexto «entre cidades», pelo menor sentido de aplicação na análise das novas realidades urbanas sob o ponto de vista da "malha", os designados como "aglomerado" e "mutações". O primeiro porque sendo "representativo da cidade tradicional compacta" constitui o que no subcapítulo anterior designámos como "nó"; o segundo porque decorre de transformações funcionais e/ou morfológicas operadas no interior de centros urbanos, frequentemente relacionadas com o aproveitamento de antigas áreas industriais, estando portanto contidas no "nó".

tramos e intersecções das principais redes de estradas metropolitanas" (Font et al., 2004:342); por outro, porque têm interferência ao nível da "malha" e na suposta indiferenciação que a caracteriza, introduzindo elementos desequilibradores, positivos ou negativos.

A *malha larga* da «cidade entre cidades» (1) nascida da difusão da edificação pelo território a um tempo rural e hoje suporte de muitos e diversos factos edificados⁹³, (2) consequência das operações que nos vários momentos temporais a constroem – ocupam e reconfiguram, subdividem e redimensionam, densificam sem que a dimensão anterior desapareça – e que espelham as dinâmicas subjacentes, e (3) resultante formal da coexistência dos factos sobreviventes cuja persistência temporal afecta em alterações nem sempre lógicas ou inteligíveis, aquela *malha larga* é, assim, um pouco de todos esses acontecimentos de que se foi fazendo; excepcionalmente rua, aquela «malha» tanto é caminho, como estrada, ou estrada-rua. No entanto, apesar das *figuras* em que se multiplica, é a «malha» uma que queremos reter e que analisamos no subcapítulo seguinte.

1.2.4. A «malha» e a paisagem – da cidade tradicional à «cidade difusa»

Pensar na «malha» como suporte fundamental da urbanização difusa e, em última instância, da «cidade difusa» significa perceber quais os princípios que as relacionam, i.e. como se altera aquela quando a urbanização sai da *cidade* e coloniza o *campo*, ou quando os vários acontecimentos deste se multiplicam e densificam a sua ocupação edificada. Em primeiro lugar, numa alusão ao carácter mais abstracto da descrição dos subcapítulos anteriores, depois de partirmos do *ponto* e da *linha* – sinais gráficos que supõem uma posição analítica exterior, «vista do alto» –, queremos agora baixar a uma escala mais próxima do solo e objectivar alguns elementos da «malha» no território concreto, na paisagem. Na verdade, a passagem da *cidade* à «cidade difusa» também se explica a partir de dentro. Mantendo um carácter de abstracção mínimo que permita a simplificação em prol de uma maior clareza de raciocínio, a percepção da *cidade tradicional* como uma paisagem «fechada» e da «cidade difusa» como uma paisagem fortemente marcada pela «abertura» revela outro modo de perceber aquela transformação/passagem. Corajoud (2004) regista

⁹³ Na verdade, hoje um território predominantemente urbano e mais circunstancialmente rural, um facto que, segundo Dupuy (1994), resulta da profunda modificação da "natureza das relações entre a cidade e o campo" já que "mesmo quando muito distante da cidade o ambiente rural se tornou, seja socialmente como culturalmente, mais urbano" (Dupuy, 1994:380), uma alteração que teve na presença corrente do automóvel factor determinante.

com grande pertinência essas noções a propósito da relação entre a *cidade* e o *campo* e delas nos servimos para tecer algumas reflexões sobre a nova realidade urbana, utilizando depois essa oposição para discorrer sobre outras interpretações que aquela mesma nos sugere como suporte do tema em discussão. Antes, porém, importa concretizar o sentido que atribuímos ao termo «paisagem», tal a banalização do seu uso e dos objectos a que se refere.

a) A paisagem do arquitecto

Recolhemos de Vittorio Gregotti (1994) as noções primordiais que associámos ao conceito quando aquele questiona *paisagem* sob o ponto de vista do arquitecto, julgando o seu campo disciplinar específico por contraposição ao de outras disciplinas, como o geógrafo, o paisagista, ou até o artista, designadamente o pintor ou o fotógrafo/cineasta, que partilha com aquele similar apetência pelo aspecto visual dos objectos. A demarcação fundamental, porém, parece exigir-se na relação com a geografia, já que essa foi a que tradicionalmente *"se ocupou da descrição do ambiente físico em grande escala"* (Gregotti, 1994:62-3). No entanto, esta – a *escala* – e o *objectivo* da análise da paisagem são os dois aspectos *essencialmente* pertencentes ao âmbito da arquitectura que justificam/legitimam aquela – a paisagem – como um campo de trabalho que também é do arquitecto, independentemente de sobreposições de conteúdo com outras disciplinas. Concretizando o tema da escala, refere Gregotti que *"ao ultrapassar uma determinada dimensão, a definição espacial do ambiente parece precisar-se através da especificação de outras disciplinas técnicas, entre elas a arquitectura como descrição técnica de um «circundante» e também como técnica de construção."* (Gregotti, 1994:63) Já quanto ao segundo aspecto, esclarece aquele autor que, para o arquitecto, o objectivo essencial da observação da paisagem é o *projecto*, a intervenção: é perceber para controlar, conduzir, para modificar. Pelo contrário,

"A geografia não constrói proposições, ela é (...) uma ciência do presente espacial, ainda que indague acerca de relações e constituição; além disso, parece desinteressar-se pelos aspectos formais de tal presente que têm relação com seu significado e seu carácter (...) [i.e.] parece não atribuir a estes nenhum valor de comunicação estética."

(Gregotti, 1994:63-4)

Directamente relacionada com esta questão estética, reconhecendo-se esse sentido como subjacente ao olhar do arquitecto, interessa simultaneamente demarcá-la da visão artística e identificar na

paisagem da arquitectura uma vocação operativa técnica. Simultaneamente, interessa também destacá-la de um contexto simplista que avalie os objectos segundo a oposição *belo-feio*, desviando-a para o campo da inteligibilidade formal. A este respeito, uma conquista na amplitude mental com que se recebem formas «estranhas» deveria ter resultado da evolução artística moderna, e *concretamente do exercício da arte abstracta, que deveria "ter-nos preparado para não mais receber em termos de harmonia"⁹⁴, mas em termos de contrastes, de tensões, de descontinuidade, de fragmentação, de assemblagem, etc."* (Corboz, 1994). Em vez de estacar a apreensão do território em valorações que lamentam as anomias ou exaltam as dissonâncias como facto negativo, importa orientar o sentido visual para captar interrelações elementares e estabelecer importâncias relativas, assim destrinchando hierarquias que quebram aquela anomia e em que as dissonâncias podem perder força e ser (apenas) constâncias, ou, pelo contrário, ser excepções e elementos referenciadores de uma certa ordem, i.e. *estrutura*.

O reconhecimento de *estrutura* sob o ponto de vista formal é então matéria específica do arquitecto, na medida em que a avaliação da *paisagem* transcenda *"um juízo de distinção funcional (...) tendendo à construção de uma geografia intencional que se ofereça como imagem significativa do ambiente em que nos movemos."* (Gregotti, 1994:89) Nesse pressuposto, a conferência de estrutura formal, que *"depende da escala de intervenção e também de certas condições de escassez"*, decorre de *"operar com o mínimo de mudanças possíveis, isto é, com o máximo da economia figurativa da intervenção"*, um facto que necessariamente levanta a questão da *"individualização do ponto sensível, a operação mínima"* que permita *"estabelecer o grau de congruência entre o material geográfico e a organização introduzida pela orientação dos elementos do campo dirigida a uma intenção de figura"* (Gregotti, 1994:100). A percepção do valor estético da *paisagem* segundo estes princípios de economia formal com contributo no significado do objecto afasta-nos de um dos sentidos de intervenção na paisagem mais tradicionais, aquele em que o território se identifica com valores de harmonia figurativa – o *belo* e o *sublime* – e se avalia numa pretensa estaticidade, por isso, envolucrada como «paisagem protegida» ou «de salvaguarda».

Conjugada com as considerações supra, a noção geral de *paisagem* que assumimos é a que se legitima pela *Convenção Europeia da*

⁹⁴ Segundo Corboz – num esclarecimento que entendemos de extrema importância, especialmente no contexto em avaliação – *"o contrário de harmonia não é necessariamente cacofonia, o caos."* (Corboz, 1994).

Paisagem (CEP), onde "«*Paisagem*» designa uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo carácter resulta da acção e da interacção de factores naturais e ou humanos." (CEP, 2000) Neste sentido, o conceito concretiza-se como algo físico, sendo que todo o quadro territorial (potencialmente qualquer que seja), devido ao seu reconhecimento como facto cultural, pode ascender ao estatuto de Paisagem, antes reservado somente a sítios excepcionais, assim considerados pelas relações harmónicas entre construção e natureza ou entre elementos da natureza. No entanto, mesmo sendo possível distinguir *paisagens* segundo a sua morfologia diferenciada, Paisagem é algo que transcende o aspecto físico: "não é uma coisa, não é um objecto grande nem um conjunto de objectos configurados pela natureza ou transformados pela acção humana" (Maderuelo, 2005:17). Essencialmente, a "Paisagem é um artefacto, uma elaboração mental que os homens realizam através dos fenómenos da cultura. (...) é uma convenção que varia de uma cultura para outra" (Maderuelo, 2005: id)⁹⁵. Ou, como sintetiza Berque (1994:6), "a paisagem é uma entidade relativa e dinâmica, onde natureza e sociedade, olhar e ambiente estão em constante interacção."

Pensando nas cidades actuais e, em particular, nas realidades que temos vindo a designar como «espaço entre cidades», este é, então, de acordo com o sentido do parágrafo anterior, um espaço que é potencialmente, e simultaneamente, uma paisagem e um conjunto muito diverso de paisagens. Espelha e manifesta, enquanto realidade física (susceptível de avaliação no tempo), os processos mentais que a cultura fundamenta, aguardando a "artialisation" (Roger, 1997) que o transformará, e às suas múltiplas partes, em Paisagem. cremos que o processo está em curso se interpretamos como um sinal a crescente necessidade de abordar o território extensivamente urbanizado, enfrentando-o na sua complexidade ecossistémica, uma postura que implica a compreensão da sua génese, o confronto com os actos de cultura que o originaram, mas que constitui igualmente o motor para a mudança de paradigma, orientado para a consciência de um novo conceito de paisagem com consequência na (re)construção de «outras» relações e morfologias territoriais. Na verdade, o conceito de paisagem emergente impõe a conferência de sentido a espaços tidos como «menores», desprovidos de características significantes e de referências, mas que estão por isso mesmo «abertos» a *todos* os significados mesmo que, no presente, o território ainda não os

⁹⁵ "Dito de outro modo, a paisagem não reside somente no objecto, nem somente no sujeito, mas numa interacção complexa desses dois termos. Esta relação, que põe em jogo diversas escalas de tempo e de espaço, não implica menos a instituição mental da realidade que a constituição material das coisas." (Berque, 1994:5)

incorpore ou sugira (apesar da eventual presença de determinados usos ou actividades).

b) *Abertura e fechamento*⁹⁶ – construção da "paisagem intermédia"⁹⁷

A imagem paradigmática da *cidade* é a de um espaço contido, amuralhado, claramente distinto do espaço que a envolve – o objecto de valor, o tesouro protegido. Neste contexto, a cidade é o espaço *fechado* e o seu entorno – o campo – o espaço *aberto*; mas para além destas constatações mais imediatas, a *abertura* e o *fechamento* têm outros registos que importa salientar como contexto da contemporaneidade em análise. Justificada no valor que a muralha protegia e que o estatuto de «cidadão» distinguia, *cidade* e *indivíduo* tornaram-se centro e referência a partir da qual se media o «resto». Na verdade, não somente a cidade representa "a passagem mais radical do estado de natureza ao estado de cultura" (Gregotti, 1994:68), mas adquire, tradicionalmente, "o lugar primeiro de experiência geográfica de grande parte da humanidade, seja como ponto de acumulação e partida para a definição da região geográfica, seja como modelo altamente capacitado para representar o conjunto de acontecimentos que concernem ao grupo social." (Gregotti, 1994:69) Por outro lado, o contexto espacial de excepção fomenta a noção de egocentrismo também no cidadão, na medida em que "a cidade induz o indivíduo a considerar-se (...) protagonista (...) de uma dinâmica de desenvolvimento, (...) habitante de um ponto do território historicamente privilegiado e dono dos significados que representa para o grupo social" (Gregotti, 1994:69).

Assim enquadrado, o processo de expansão da cidade para o campo denota, exactamente, esta prioridade. E a sua mais imediata expressão surge na contraposição que tanto debate alimentou na última metade do século XX, entre *cidade* e *periferia*, esta última tradicionalmente conotada pela negativa e só recentemente re-significada (Dematteis, 1998). *Cidade* e *periferia* não somente expressam uma relação de domínio essencial à sobrevivência da segunda (que a palavra reflecte, de resto), como um processo de expansão que cresce de dentro para fora, segundo lógicas que se decidem a partir do interior, e mesmo que àquela tenha ficado muitas

⁹⁶ «Abertura» e «fechamento», nos contextos que avaliamos, são assim *percepções* aplicadas a representações conceptuais relacionadas com a comunicação entre cidade e realidade envolvente, seja no plano visual como no plano semântico; mas também verificáveis no âmbito físico, na medida em que este seja, ou não, suporte do movimento contínuo e directo.

⁹⁷ Apropriação da expressão que integra o título da obra de Peter Rowe (1991): *Making a Middle Landscape*, e que o autor, na introdução à primeira das três partes em que subdivide o conteúdo, define como tendo lugar "entre cidade e campo".

Red viaria y territorio en el "Vale do Ave"

La Red Viaria de Nivel Intermedio como estructura del Paisaje urbano en el NW Portugués

vezes associada uma imagem própria em termos formais⁹⁸. No entanto, numa leitura que pode ser dupla, esta individualização não deixa igualmente de afirmar uma oposição face à cidade e com essa confirmar a continuidade do seu papel referencial, a sua *posição central*. Mais recentemente, quando a *periferia* perde o seu sentido inicial e, principalmente, quando por união com outras dá lugar a um espaço globalmente urbanizado entre cidades é, contudo, ainda aquele princípio que muito substancialmente reconhecemos. O que fica claro neste processo de expansão é que foi a *cidade* a ditar as regras, atirando para fora dela o que não queria; e o espaço exterior a receber, então, todo o tipo de funções, de edifícios, de vias, com frequência (e, nomeadamente, no caso português) sem controlo ou enquadramento em instrumentos de planeamento; o que este espaço exterior não recebeu, em contrapartida, foi o seu reconhecimento como *entidade*.

As primeiras guias da expansão foram as vias, as que partiam da cidade ou as de maior importância que a atravessavam. E os tipos de ocupação ao longo da estrada, se bem que diversos, levaram com eles as lógicas da urbe, não apenas na relação com a rua, que implica a noção de frente-traseiras, mas também nas dimensões de parcela, nos usos desta e dos edifícios. O cerne da questão, contudo, resulta da tomada da estrada como acesso, numa interpretação que se estende à generalidade da rede viária e que a distancia da (maior) polivalência associada à rua. Levado ao extremo, este entendimento origina operações de *cul-de-sac* em que outro significado da rua (da cidade) se perde – agora o da continuidade física do espaço público. Serve o presente raciocínio, mesmo que traçado com alguma simplificação e generalização, para afirmar que são os *modos de urbanizar* típicos da cidade, mas esvaziados de grande parte dos significados que os geraram, que acriticamente se exportam e colonizam o campo sem que (maioritariamente) sejam avaliados os novos contextos e os seus contributos em termos de mais-valia projectual ou de potencial identidade. Fruto, com frequência, de dinâmicas espontâneas, acompanha-as a demissão das responsabilidades que construir na cidade implica e que fora dela se menosprezam; os processos simplificam-se e o que se perde na passagem não se conquista noutras valias. É, portanto, de um «fechamento» mental que falamos.

⁹⁸ Curiosamente, a *periferia*, que se privilegiou como espaço-suporte das novas experiências tipológicas do *edifício em altura*, desligando-se da relação directa com a rua principal e quebrando com os princípios de desenho da cidade compacta, acaba por criar uma imagem própria (mesmo que desqualificada), de algum modo, assim se *autonomizando* do jugo da cidade.

A «saída da cidade» e a conseqüente passagem desta para *território urbanizado*, na fase em que o conceito de *periferia* já não descreve a génese do movimento, em que o *campo* já não se resume a vida rural e em que o «*espaço entre cidades*» não é ainda claro como «*paisagem intermédia*», revela o «fechamento» egocêntrico que simbolicamente caracterizou a cidade bem para além do derrube das muralhas. Avançando sobre o *campo*, a saída da cidade é "Com *mucha frecuencia*" dirigida pelo "parcelario rural" como afirma Capel (2002:81), mas esta vocação é essencialmente passiva, uma aceitação mais do que uma acção/resposta intencionada. **Essencialmente o "parcelario rural (...) dirige la expansión de la urbanización" porque os limites de propriedade e os caminhos constituem constricções difíceis de «apagar» e assim a cidade aceita-os e serve-se deles; mas não significa que os compreenda nesse processo de apropriação, tratando-se, regra geral, de uma relação desigual. Em termos conceptuais, emerge daquelas dinâmicas que não se procura a comunicação com a realidade envolvente, não se reconhecendo a este equivalente valor e, antes, se construindo uma depreciação do espaço que não possibilita a atenção e a descoberta das suas marcas identitárias, nomeadamente a «abertura» de amplos horizontes que imemoravelmente caracteriza o campo e o espaço da natureza. Também enquanto significado, o «fechamento» está presente na medida em que o local de implantação se reduz a uma determinação da condição de *acesso* e não se incorpora a noção de *lugar* denotado na geografia, nos materiais de construção, nas direcções mais interessantes, constringindo-se o espaço-suporte a ser mera resposta (maximizada) à função.**

Mas é também um «fechamento» físico que a usurpação do espaço rural revela: um «fechamento» imposto à via de atravessamento preexistente, à qual se rouba a «vista» sobre o horizonte através de um parcelamento marginal que repete o princípio de acomodação ao espaço (limitado) da cidade e ao maior valor da «frente de rua», aqui mera «frente de acesso» já que esse sentido (de rua) afinal não existe; um «fechamento» do edifício sobre si próprio, quando o aspecto organizador é a rentabilização do lote e aquele ignora qualquer relação com a realidade envolvente e não explora a amplitude do campo, uma situação que piora quando o acesso é uma via truncada – o *cul-de-sac* – e assim se estabelece um *fragmento* de território urbanizado formalmente autónomo, mas funcionalmente dependente na sua condição mais elementar.

De «abertura» e «fechamento» fala Michel Corajoud (2004), defendendo que a expansão da *cidade* para o *campo* deveria atender e salvaguardar as especificidades próprias de cada uma das entidades, as quais, se convenientemente exploradas e articuladas na sua coexistência, contribuiriam para a valorização do conjunto. Tratar-se-ia, portanto, de nos princípios de expansão da cidade estar inerente o **desfrute "da vista e da perspectiva sobre o campo"**, mas também o reconhecimento e aproveitamento dos elementos persistentes e já estruturantes das anteriores ocupações (não necessariamente edificadas) como *estrutura* de um território que se re-constrói – afinal uma importância e qualidade legitimadas pela própria permanência temporal. Neste sentido, uma das questões sugeridas pela percepção de Corajoud é a da instrumentalização do *campo* no desenho da nova *cidade* – semi-urbana, semi-rural –, ou seja, do uso dos princípios de conformação da organização rural na organização espacial/formal da nova realidade urbana em que a «abertura»/«fechamento» à paisagem seria um dos mais evidentes: **"desde que saímos da cidade sedimentária fechada, onde o céu está muito enquadrado pelos edifícios, e vamos para a cidade difusa, que temos como vantagens? O vasto céu, as grandes aberturas, os horizontes, a vista sobre as montanhas ou os campos."** (Corajoud, 2004 :49)

Releva Corajoud que a **organização rural expressa "abertura"** relativamente à realidade de distância intermédia – à natureza, à paisagem –, pois essa é a sua realidade envolvente essencial, onde funda a sua existência e encontra os elementos constituintes e as lógicas que respondem às relações em que se sustenta. Dependendo das características locais – a topografia, a divisão de propriedade, os cultivos dominantes – aquela **"abertura" pode ser mais ou menos** óbvia, mas a relação com o espaço aberto, não edificado, é geneticamente essencial. No entanto, no processo de expansão urbana que caracteriza as realidades actuais, não se apreendendo a amplitude dos espaços rurais pelo diferente código genético, o edifício urbano entra e apropria-se do campo segundo as suas próprias regras, regendo-se normalmente pelo (maior) «fechamento»⁹⁹. Centrados em si próprios, os edifícios de carácter urbano tendem a transportar consigo as lógicas de cidade tradicionalmente fundadas nas **inter-relações de troca social, económica, cultural... de proximidade** e que, não questionadas à luz dos novos significados,

⁹⁹ Uma *atitude* menos frequente, ou rara, quando o edifício é uma resposta orientada para um específico tipo de utente que procura um particular aproveitamento do espaço rural, valorizado pelo seu carácter de *natureza*; mais frequente quando o campo é percebido apenas como um «prolongamento» da cidade e a edificação se justifica em razões de promoção especulativa, por isso, determinadamente assente no critério de valor/preço de solo.

meramente se impõem. É assim que uma característica neutra adquire significado negativo neste caso recaindo sobre o «fechamento» o ónus da não-integração (que se faz por ignorância, mais do que deliberadamente, mas em qualquer caso revelando desrespeito pela preexistência), nessa negação se construindo muito da nova cidade.

Uma outra expressão de «abertura» e «fechamento» é revelada por Gregotti (1989) quando aborda a *estrada* – um dos elementos que fortemente representa a expansão territorial – sob o ponto de vista do seu **"duplo valor: a) [como] objecto arquitectónico; b) [como objecto de] constituição de ponto de vista sobre a paisagem e sobre a sua organização"**, questionando **"o seu papel de traçado constitutivo do sistema urbano"** (Gregotti, 1989:2) como algo que pode ser percebido a partir de um *exterior* e como algo *interior* a partir de onde se pode perceber o *exterior* que o envolve. Consta o autor que essas existências **"provocaram profundas transformações sobre o território, primeiro dividindo-o segundo lógicas estranhas à sua natureza histórica, depois constituindo-se como novo eixo de polarização, frequentemente transformando-se muito como uso relativamente à própria função original."** (Gregotti, 1989:2) Na verdade, as *formas* que acompanham a estrada e que construíram a nova *cidade* traduzem muitos estádios intermédios de (in)compreensão dessas lógicas, algumas delas, na sua multiplicidade e diversidade, frequentemente transportando consigo algo que transcende o «fechamento» urbano e representa o encerramento sobre si própria. Nestes casos não é já na lógica urbana que se fundam, mas também não na lógica rural; as formas que colonizam o campo justificam-se, então, na articulação *ótima* de motivos individuais e auto-centram-se num «fechamento» no lote, no edifício, no fogo.

Na verdade, nota Gregotti (1989) que o que mais afecta negativamente o território é o facto de não se estabelecerem relações claras – nem de sintonia/conciliação através de **"um desenho arquitectónico adequado"**, nem de **"confronto dialéctico"**, nomeadamente porque **"o sistema que é atravessado não possui, por seu lado, uma lógica de implantação própria suficientemente clara que [o] possibilite"**. Gradualmente perdida a oposição cidade-campo, a(s) morfologia(s) desta «paisagem intermédia»¹⁰⁰ normalmente não se traduz na expressão de uma «terceira entidade», capaz de digladiar a sua identidade na relação com a estrada; esta, por seu turno, não aproveita o facto de ser presença «externa» às lógicas presentes, um

¹⁰⁰ Expressão que se refere a um resultado das opções socioculturais e que não um objecto estruturado em termos formais, tal como antes mencionado.

facto novo ou colonizado capaz de se afirmar como oportunidade para *"re-pensamentos globais de traçado"*, apenas possíveis na sequência da restituição da *"estrada ao reino da arquitectura."* (Gregotti, 1989:2)

É ainda a incapacidade que a estrada tem denotado para se afirmar como suporte de interrelação entre realidades distintas que Secchi (1989) realça quando discorre sobre um dos mais clássicos (e saudosos) atributos da estrada – o ser *estrutura: "traçado que liga (...) que separa (...) espaço entre as coisas"* a que *"os outros espaços urbanos, edificados e não [edificados], se referem para adquirir significado"* (Secchi, 1989:40). Indirectamente aludindo a um «fechamento» conceptual, este urbanista assume uma posição similar à de Gregotti, no parágrafo anterior, ao defender que a reconquista daquele papel resulta da *"sua espessura funcional e semântica (...) que com a própria forma (...) se oponha ao irromper fragmentário dos acontecimentos e dos interesses"* (Secchi, 1989:40). A *"sintaxe"* é então uma palavra-chave que representa, ela própria, um princípio de «abertura» ao território circundante e a base de uma intervenção que *"é de novo um projecto global"*¹⁰¹.

c) «Estradas»: Elemento de Paisagem, Elemento na Paisagem

A apreensão das vias, os elementos que mais obviamente estabelecem a ponte entre as duas realidades antes distintas – a cidade e o campo – e que alimentaram o crescimento da *«cidade entre cidades»*, reflecte também processos de «abertura» e «fechamento». Pela sua natureza, elas próprias podem constituir factos físicos que denotam essas diferentes condições – as auto-estradas representando a expressão máxima do segundo; as capilaridades do primeiro. Dupuy (1994:380) é, sobre esta matéria, suficientemente claro quando afirma que se as auto-estradas

"têm efeitos importantes, imediatos e indirectos sobre o tráfego, (...) não têm senão efeitos indirectos sobre o desenvolvimento urbano, que depende muito mais das inumeráveis extensões capilares de uma rede de estradas preexistente no interior da qual, notemo-lo, não há descontinuidade entre o rural e o urbano."

Revela-se, então, na continuidade física a questão principal que é potencialmente indutora da «abertura» efectiva, embora esta possa não se concretizar nas restantes características. Aquela condição pode, na verdade, ser âmbito de paradoxos que o território contemporâneo incorpora, afirmados ou subjacentes, já que a

continuidade não significa necessariamente «abertura» e o contrário é igualmente verdade. Devem, portanto, questionar-se outros aspectos que conformam o espaço viário, não apenas a continuidade longitudinal e transversal, mas as constâncias do suporte, como por exemplo as larguras, os materiais de pavimentação, o horizonte visual, etc., mas também os usos. No entanto, para lá destes, a estrada representa ainda outros significados de «abertura»/«fechamento». Boaga (1977) sugere-nos o exercício de pensar nela como *malha* e de a compreender como uma manifestação *"do movimento no território"*. Individualizando as noções de *"tráfego e circulação"*, que correntemente se assumem em conjunto, aquele autor distingue a primeira – *tráfego* – como *"a manifestação instintiva – e, por isso, ingovernada e desordenada – da necessidade do homem se trasladar de um ponto a outro"* e a segunda – *circulação* – como *"a manifestação racional – y, por isso, governada, ordenada y previsível – do fenómeno."* (Boaga, 1977:95) Esta percepção concretiza a diferença essencial entre a organicidade da malha viária que acompanha a cidade medieval, mas que também «desenha» o espaço rural, e a regularidade geométrica que a partir do Renascimento/Barroco tende a assumir-se como expressão maior do acto de racionalidade que (pelo menos, em teoria) a cidade simboliza.

A expansão da *cidade* sobre o *campo*, também a este respeito, revela a intrusão da primeira, em tantas circunstâncias denotada pela imposição do traçado geométrico em superfícies onde a geografia lhe nega o sentido. Nestes casos, paradoxalmente, afirma-se o princípio contrário, sendo muitas vezes *"a manifestação instintiva"* aquela que, saída do «mundo da cidade», não questiona a acção e se impõe no «mundo onde chega» como facto de desordem. Transportar a *linha recta* para o campo representa, então, um acto de *não-racionalidade* instintivo, irreflectido, porque «sempre assim se fez»; no entanto, o facto é que, fora da cidade, a *linha recta* é acto de vontade plasmado no território. As auto-estradas e algumas estradas mais longas representam esse domínio com bastante clareza; de modo semelhante a rede de caminhos, que deu corpo sem significativas alterações de traçado às vias capilares de que muita da nova urbanização se apropriou, denota o princípio de adequação entre suporte de *"tráfego"*, mas também de *"circulação"* e geografia. Mais do que nessas expressões de movimento instintivo – com frequência actos de *racionalidade sensorial* – a desordem de certos espaços da cidade contemporânea reside noutros conteúdos que, ao invés destes, contrariam a natureza do território.

¹⁰¹ *"No centro do qual estarão os aspectos morfológicos, os princípios de implantação e as suas relações mútuas, as arquitecturas urbanas."* (Secchi, 1989:40)

Entendimento similar é o de Corajoud (2004) que, não somente entende a necessidade de marcar a diferença da «entrada» da cidade no campo, tal como antes referido, como advoga a inclusão da "malha" do campo na da nova cidade. À lógica de respeito pelas identidades em contraposição, este paisagista atribui, então, um significado adicional àquele acto: aproveitando o facto de ser sobre o campo que a cidade se expande, defende que a "malha" daquele pode constituir-se, com as suas qualidades de "escritura", como elemento de (outro) sentido para a nova cidade. É também sobre um significado que transcende a função de conexão viária que escreve Mccluskey (1985) quando sintetiza na expressão "as estradas não são apenas caminhos" a negação da oposição entre "lugar" e "caminho"¹⁰². Entendidos estes no sentido de "rotas, caminhos para se deslocar de um lugar a outro", Mccluskey (1985:7) levanta a "questão de até que ponto um caminho é um lugar e não apenas uma rota", o primeiro acontecendo no momento em que a via ultrapasse o carácter utilitário (a que tantas vezes se reduz) e participe activamente na construção dos «lugares», ela própria o sendo.

Contextualizados como recursos fundamentais de "orientação" perante a realidade envolvente e constituintes da imagética mental com que organizamos a nossa experiência do espaço, Mccluskey distingue "lugar" como "um espaço contido pelos seus próprios limites, que nos é conhecido e ao qual atribuímos um certo carácter, [onde] acontecem os factos significativos das nossas vidas (...) [e que] implica um interior e um exterior"; por outro lado, os "caminhos" são concretizados como "percursos que conectam lugares e (...) não obstante a índole imaginária dos seus confins, [onde] a qualidade linear é a principal". Entre ambos, Mccluskey (1985:12) estabelece uma relação óbvia: "Quando saímos de um lugar pomo-nos em marcha sobre um caminho ou rota que nos conduz a outro lugar. (...) [E assim] Os caminhos implicam movimento. Os lugares implicam pausa ou repouso." Neste sentido, a estrada pode representar as duas situações, o "caminho" enquanto facto inerente à sua principal função, o "lugar" enquanto conquista que resulta de uma pertença ao espaço que atravessa, partilhando "em certa medida as propriedades do lugar, do cenário sobre o qual se desenvolve parte das nossas vidas" (Mccluskey, 1985: 7). Especificando o contexto da interrelação, o autor defende que esta tem vasta e diversa amplitude, isso mesmo se percebendo tanto nas respostas que permite enquanto espaço

«social» e «cultural», como nas soluções que oferece desde o ponto de vista da integração visual, nomeadamente na articulação com a topografia, a vegetação e a ocupação edificada. A propósito, Mccluskey retém que os

"aspectos da realidade envolvente unem-se na percepção do observador e, a rua e a estrada, são captadas como uma correlação de elementos que permanecem à vista (...) [e que em] dado momento, o usuário de uma estrada percebe a sua realidade envolvente como uma unidade completa, como uma sucessão de unidades enlaçadas, como uma unidade constantemente cambiante ou como alguma combinação das três." (Mccluskey, 1985:7)

Reconhecemos certamente na generalidade destes aspectos o ponto de vista de autores antes mencionados. Kevin Lynch, em ambas as obras citadas no subcapítulo anterior, assenta a força do discurso na importância das imagens mentais, individuais e de grupo, em relação ao meio que nos envolve como suporte de orientação espacial (e social). Concebendo os tramos de via como «partes» e estas como «partes de um todo», transmite (mesmo sem o explicitar segundo essa terminologia) a percepção das vias como *lugares*, espaços que desempenham mais do que a função de circulação e que são de modo muito essencial espaços-suporte da construção dessas tais imagens urbanas ou territoriais sobre as quais nos (multi-)referenciamos e que alimentam o nosso contexto identitário. Particularmente em "The view from the road" (1964), onde Appleyard, Lynch e Meier analisam em termos visuais o percurso da auto-estrada urbana, reflecte-se a importância dos elementos de configuração marginais (mais e menos distantes do canal) no despertar de sensações múltiplas, estas consequentes da velocidade, bem como das variações de movimento provocadas por diferentes direcções do traçado, ou ainda das características e/ou posicionamento dos «objectos de limite visual»; é, deste modo, sobre a conformação da via como «lugar» – espaço de referência e referenciado – que se discorre.

Avaliando igualmente as questões sensoriais da paisagem e as relações de cinestesia centradas no elemento viário, nomeadamente a percepção física e a percepção psicológica, Boaga (1977), também a partir das considerações de Lynch, argumenta que "para as ruas é muito mais importante o que se percebe do que o que realmente é" (Boaga, 1977:97). A sua aparência de objecto ordenado passa, mais do que por uma geometria rigorosa, pela compreensão dos seus papéis e dos do espaço adjacente, quer sob o ponto de vista formal quer funcional. A este respeito, importa a possibilidade de diferenciação e a capacidade de "singularização de tramos sucessivos

¹⁰² A estes – lugar e caminho – acrescenta um terceiro – domínio – que para o caso concreto não é pertinente, mas que assim define: "O domínio é o solo no qual os lugares e os caminhos encontram o suporte da sua existência. A sua imagem é de mais árdua definição do que a do caminho." (Mccluskey, 1985: 12)

(...) *de tal forma que possam chegar a ser reconhecidos como partes distintas de um conjunto coerente na sua utilização*” (Boaga, 1977:123), advertindo este autor que o efeito de *surpresa* deve ser controlado, circunscrito e estimulado no âmbito de “*um esquema geral*” e de um “*conjunto legível*”. Neste sentido, argumenta sobre a importância de interpretar a “*visão da paisagem, não só como relação objecto-fundo, mas também como visão de objectos em si*” (Boaga, 1977:120) relevando, principalmente em contextos de maior velocidade, três níveis diferenciados de percepção da paisagem marginal à estrada relacionados com as distâncias a que os objectos são percebidos a partir do interior do canal viário: de “*traslação*”, de “*rotação*” e, por último, em correspondência com o plano mais longínquo, um nível de visão “*estática*”. Explicando-os, refere Boaga que a primeira ocorre na faixa “*imediatamente próxima da estrada e antes estreita (...) [onde] se notarão deformações trasladas (...) [e] se manifesta um elevado grau de ilegibilidade*”; a segunda “*que cobre uma superfície bastante larga*” destaca-se pela “*equilibrada justaposição cinematográfica dos objectos presentes*” importando as posições relativas entre os elementos, as suas formas e o “*contraste que se cria entre eles e o fundo*”; finalmente, a terceira é a área que mais se afasta da via e que nessa distância adquire uma aparente estaticidade e em “*que a imagem assume um significado carente de efectiva especificação de tridimensionalidade.*” (Boaga, 1977:125)

1.2.5. A paisagem da «cidade difusa» é o que é

Avaliar e aceitar a paisagem da «cidade difusa» pelo que é implica a noção fundamental de que esta constitui uma «figura» *específica* do fenómeno mundializado de urbanização do território e que, por isso, se compõe tanto por particularidades que a distinguem, como por características generalizáveis que a fazem pertencer a um conjunto amplo de realidades urbanas recentes. Na leitura que entendemos mais representativa desta actualidade, e admitindo uma certa imutabilidade das cidades tradicionais, focamos, em particular, o espaço entre elas, o receptáculo privilegiado da urbanização das últimas décadas; e face a esta opção de enfoque enfrentamos um primeiro paradoxo, dos vários que referiremos como marca da presente modernidade. Responsável pela imagem «unificada» de grandes manchas urbanizadas, o «espaço entre cidades» – na verdade, o elemento *novo* da cidade contemporânea –, é aquele que, por um lado, permite equiparar e assemelhar realidades urbanas que sempre se destacaram e contrapuseram, e que, por outro lado,

permite fazer distinção entre essas realidades equiparáveis quando avaliadas a nível micro.

Testemunhando a primeira constatação, Monclús referia-o assim em 1998: “*si los centros son – todavía – muy diferentes (...) no es tan fácil distinguir ya las «nuevas periferias» de cualquier gran ciudad, incluso del sur de Europa, de las de otras de Estados Unidos*” (Monclús, 1998:6); mais recentemente, Ingersoll reforça a ideia afirmando que “*apesar das suas diferenças, as orlas periurbanas de cidades Europeias e Houston são mais parecidas do que são os seus respectivos centros.*” (Ingersoll, 2006:10) Contudo, atestando a segunda afirmação, é também o espaço situado para além dos *limites* das cidades tradicionais que suporta as diferenças entre as várias realidades urbanas mundiais que um mesmo olhar macro tende a perceber semelhantes. Neste sentido, perante o generalizado fenómeno de dispersão, é o «espaço entre cidades» que, exactamente pelas suas características, permite destacar a «cidade difusa» – um *espaço* que o processo de ocupação edificada, radicado na irregularidade da rede viária rural e da parcela agrícola, converte em elemento determinante, não apenas da configuração, mas da essência deste *tipo de cidade*. (V. Cap. 1.2).

Com esta particularidade em mente, centramo-nos agora em alguns dos aspectos comuns, daqueles que Sieverts individualiza como características que unem cidades de todo o mundo, já não apenas as Europeias e dos Estados Unidos, mas também da Ásia e da América do Sul, e que se assemelham enquanto

“estrutura de ambientes urbanos completamente diferentes que à primeira vista é difusa e desorganizada com ilhas individuais de padrões geometricamente estruturados, uma estrutura sem um centro claro, mas por conseguinte com muitas áreas funcionalmente especializadas, redes e nós.” (Sieverts, 2003:3)

Neste contexto, particularmente recorrente é a descrição dos termos em que a urbanização avança sobre o espaço exterior à cidade – para o espaço do *campo* –, um tema que (concretizando o subcapítulo anterior) Joaquín Español aborda directamente:

“[a] colonização do campo para usos urbanos realiza-se através de operações autónomas, indiferentes entre elas, que negam os atributos mais emergentes da cidade tal como a conhecemos, quer dizer, com interrelação de funções, com articulação e vertebração formais e com uma mínima coesão social.” (Español, 1996:15)

Javier Monclús num discurso não muito diferente sobre as “*Piezas cada vez más autónomas que se yuxtaponen en forma discontinua y*

entre las cuales proliferan espacios intersticiales, vacíos urbanos y «terrains vagues»" completa a referência com a enumeração dessas peças que são, para além da "vivienda unifamiliar" y

"de las agrupaciones de vivienda colectiva (...) las nuevas áreas industriales, los parques vallados de oficinas, los equipamientos deportivos y de todo tipo, universidades, aeropuertos e implantaciones civiles o militares, centros comerciales, instalaciones técnicas (...), etc. (sin contar usos «semiurbanos» como vertederos, canteras, embalses, invernaderos plásticos...)" (Monclús, 1998:7).

Uma década mais tarde¹⁰³, Manuel de Solá-Morales confirma a pertinência da descrição ao reconhecer ainda o *proceso* e os *objectos*:

"la ciudad contemporánea, la ciudad postindustrial tiene precisamente la virtud de hacer vivir muchas unidades autónomas (...) respecto a exigencias de continuidad, de contigüidad o de estructura. No hace falta repetir la lista (...) pequeños barrios, grandes industrias, almacenes, espacios deportivos y de recreo, oficinas, escuelas y hospitales, calles y cruces, trenes y carreteras" (Solá-Morales, 2009:133).

Do outro lado do Atlântico a descrição também não difere essencialmente, destacando Ingersoll (2006:10) que o *contexto* da «dispersão», apesar das diferenças entre o fenómeno europeu e americano, é similarmente "definido por vias de alta velocidade, nós viários elevados, cartazes publicitários, e edifícios-caixa sobredimensionados rodeados por estacionamento." Este autor nota ainda que "As mesmas coisas são repetidas muitas vezes mas sem um sentido de sintaxe", sendo que dessa reprodução dos "mesmos *objectos dispersos: bombas de gasolina, armazéns, centros comerciais*" decorre a "aparente desordem (...) o aparente caos da paisagem da dispersão", um outro aspecto que recorrentemente se encontra referido a estes âmbitos de urbanização e que seguidamente debateremos.

Fragmentada e descrita segundo diversas perspectivas¹⁰⁴, a «nova» realidade é inevitavelmente comparada com as imagens do «passado» e, quer na *continuidade* deste, quer como uma manifestação de *ruptura* (Monclús, 1998:8; Soja, 2000:xii), julgada nas suas *partes* mais recentes como substância sem qualidade, tal como o foram as

periferias da cidade tradicional durante grande parte do último século. Então entendidas negativamente, como *urbano* desqualificado e desprovido de qualidades, essas "periferias fordistas" representam na opinião de Dematteis (1998:29) a imagem "produzida por uma cultura hegemónica cujos representantes se identificavam sobretudo com o centro, onde costumavam habitar"; assim, por extrapolação, são de certa forma esse passado e a distância temporal que dele nos separa que actualmente nos permitem supor que o prolongamento acrítico desse julgamento possa estar agora subjacente a um raciocínio semelhante e à valoração generalizadamente (tão) negativa das áreas de expansão urbana do recente final de século que vários autores registam (Ingersoll, 2006; Sieverts, 2003; Levy, 1999; Corboz, 1994)¹⁰⁵. Na verdade, cremos que essa perspectiva depreciativa, antes fundada numa relação de confronto com um centro (símbolo de domínio e dependência) e frequentemente medida pela distância relativa a ele, advém agora, não já de uma questão «geométrica» (euclidiana), mas da ausência de correspondência entre o que vemos e princípios de ordem tal como entendidos, nomeadamente, pelas disciplinas de ordenamento territorial. Como nota Español, nos novos territórios foi a "cidade como estrutura" (1996:15) que desapareceu ao deixar de constituir referência para a implantação dos *objectos* que se edificaram para além dela, no espaço do *campo*.

Após o período de grande clareza e objectividade quanto às regras ordenadoras da urbanização, fortemente influenciadas pelos ideais Modernos, e dominado pelo *zonamento* funcional e por parâmetros de eficácia matemática como expressão superior da noção de *ordem* e de *controlo*, certamente não é imediata a possibilidade de que outras percepções que não a do *caos* – a de uma realidade (des)organizada sem lógica – pudessem constituir descritivo de *forma* desta nova expansão. Neste sentido, é frequente que esta abordagem pela negativa se alicerce fortemente em aspectos exteriores¹⁰⁶: a extensão do território ocupado pela edificação e por actividades secundárias e terciárias, ou a preferência e o domínio das tipologias de baixa densidade, qualquer uma questionada em termos de sustentabilidade

¹⁰³ Entretanto, com o passar do tempo vão-se multiplicando as narrações não essencialmente diferentes sobre a convivência partilhada entre tão diferentes *objectos* e usos no espaço. Meramente a título de exemplo, focando realidades da Europa Mediterrânea onde as similitudes com a realidade que estudamos são mais evidentes, veja-se Portas *et al* (2003), Pozzolo (2002), ou Levy (1999).

¹⁰⁴ Sem que nos alarguemos sobre o assunto, disso testemunham as várias designações que tentam captar a nova realidade e as suas várias facetas. V. por exemplo, Soja (2002), ou, em versão muito sintética, "City forms in 20th century" de Carles Llop *et al* (2004). Centrando o discurso "en la Europa «continental» y mediterránea", Monclús (1998:6) refere que "se habla a partir de los años setenta de «ciudad difusa», «metápolis», «hipercuidad», etc."

¹⁰⁵ Registrando-as como factos percebidos negativamente e representados na palavra *caos* (ou *caótico*), os autores são também unânimes na equação da reversão desse entendimento, desde que encontradas as referências de leitura e compreensão adequadas a essas recentes realidades urbanas. Mais assertivo, Dematteis (1998:28-31) explora a sua percepção positiva num exercício de comparação entre as velhas e "novas periferias".

¹⁰⁶ Em grande medida os aspectos que se lhe apontam são os que já se destacavam relativamente às "periferias fordistas", se tomarmos em conta a exposição de Dematteis (1998:28-9), sendo agora agravados aqueles que respeitam directamente à dimensão física da ocupação urbana e à (in)sustentabilidade ambiental; mas também muito particularmente referidos são os que se relacionam com a multiplicidade de formas coexistentes (resultantes de uma ocupação diacrónica do território) e a incapacidade de as apreender.

face à destruição de recursos territoriais escassos; e a estes argumentos reiteradamente avançados acrescentem-se outros, como o facto de a urbanização não seguir princípios de composição explícitos, nem relativamente à implantação dos edifícios, nem relativamente à conjugação entre cheios/vazios e/ou usos; ou ainda outros, como a ausência de qualidade espacial, de capacidade para gerar identidades espaciais e sociais e de fomentar/estabelecer referências com os *lugares*¹⁰⁷.

Contudo, mesmo que estes temas sejam pertinentes e mereçam consideração, o que converterá a cidade contemporânea e, no caso a «cidade difusa», em problema é a insistência em compreendê-la como se de uma «cidade tradicional» se tratasse, segundo os mesmos princípios e regras de ordem ou de coerência, os mesmos padrões de beleza e harmonia (Corboz, 1994), onde aquela não encontra correspondência. Pelo contrário, o que importa ter em mente é que a **falta de nexos que se lhe aponta é "antes de mais uma ordem difícil de compreender"** (Corboz, 1994) e que, segundo a máxima de Henri Bergson citada por Ingersol (2006:10), **"Desordem é simplesmente uma ordem que ainda não somos capazes de perceber"**. Em todo o caso, o que aquele incómodo gerado pela «cidade difusa» denota (como antes se referiu) é a ausência de instrumentos conceptuais, mas também técnicos e operativos, que permitam perceber e avaliar o «novo». Desenvolver a abertura mental que possibilite reconhecer e aceitar as novas ordens, assim como a capacidade para a compreensão dos valores estéticos intrínsecos poderia ser inspiração proveniente da **"arte moderna"** (em múltiplas das suas vertentes), tal como sugerem Corboz, Secchi, ou Ingersoll; mas correntemente estacamos perante as dissonâncias várias da nova realidade urbana, **antes, revelando "dificuldades para captar nos espaços cambiantes e informais da cidade contemporânea (...) os germens de uma possível nova estética urbana"** (Secchi, 2003:99) e mostrando não se ter encontrado ainda mecanismos próprios de referência conceptual.

Um dos motivos para este facto, cremos, relaciona-se com a exigência da aplicação dos novos modos de percepção a um objecto de proporção não facilmente dominada em termos visuais e onde as mudanças socioculturais, económicas, etc. que a justificam, sendo

¹⁰⁷ A propósito do sentido atribuído a esta palavra, mencionamos apenas duas referências (já) clássicas: Norberg-Schulz, Christian (1986) *Genius Loci: paesaggio, ambiente, architettura*. Milano: Electa (Ed. Orig. 1979) e Augé, Marc (2001): *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa. Ainda assim, mesmo não desenvolvendo o tema, cremos ser importante salientar que a par de: **"uma dissolução das relações sociais, de um isolamento crescente dos indivíduos, de rarefacção social que é possível perceber em muitos destes contextos, (...) é possível relevar em muitos «não-lugares» a existência e a consolidação de relações sociais."** (Savino, 1999:72)

certo que nele se reflectirão, surgem no território físico com um relativo desfasamento temporal. No entanto, mais do que a tardia explicação, é aquela nova e maior dimensão do objecto e a «integração» de cada vez mais tecidos em justaposição que dificultam a sua apreensão. A propósito, num raciocínio que reconhecemos extrapolável apesar de elaborado para a realidade em torno de Milão, Boeri *et al* (1993) referem essa singularidade do fenómeno que, por um lado, denota a perda **"da legibilidade das grandes «figuras» do território"** e, por outro lado, mostra ser **"sempre mais difícil estabelecer e denominar no interior de um conjunto finito as «unidades mínimas» da composição urbana, classificar os objectos edificadas e as suas formas de combinação."** (Boeri *et al*, 1993:20)

Outro facto que dificulta a apreensão da nova realidade é a persistente tendência para a leitura dual deste «urbano extenso» em que a **parte da cidade** entre cidades tradicionais é percebida como a «parte má», **"a outra cidade crescida sem modelo, que alguns (...) classificam inclusivamente como não-cidade (...); ou que outros designam como cidade genérica"** (Portas, 2003:126). É assim que insistentemente a cidade-total se configura como a cidade-resultado de fragmentos distintamente construídos no tempo, que este juntou frequentemente em simples coexistência¹⁰⁸, e que aquela visão dual faz permanecer sem relação essencial. Mas na verdade, para além destas contraposições artificialmente impostas, o que a realidade revela é uma **totalidade**, é a **"«cidade sem centro»"** como lhe chama Dematteis (1998:24), ou, como também a designa, a **cidade de "dezenas"**, mas também a **cidade de "centenas de quilómetros"**. O que é facto é que esta «cidade» que temos dificuldade em apreciar objectivamente nas suas carências e virtualidades exige que, mais do que lamentar os aspectos físicos/visuais da sua configuração, por mais caóticos que pareçam, se retenha que eles são o **efeito** e não a **causa**. E neste sentido, a configuração da «cidade difusa» é o que é. É **essencialmente** o que vemos; o que existe. Sendo uma expressão da evolução da «cidade tradicional», eventualmente ainda a embrionária expressão de um estado transitório na senda para uma (id)entidade original, permanece o facto de que as novas dimensões (no sentido mais abrangente) do actual território urbanizado tornam obsoletas as anteriores considerações de «cidade» e de condição «urbana» quando estas se lhe tentam aplicar. O que vemos é já «outra coisa»¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Afinal, numa condição que não difere muito de tantas outras localizadas em partes da cidade canónica, senão pela dimensão dos **cheios** e, principalmente, dos **vazios** (e por vezes também pelos usos).

¹⁰⁹ Tal como o constatarem diversos autores como Indovina (1990:49): **"O ponto de partida é a constatação de que aconteceram importantes transformações do fenómeno do**

Importa, por isso, construir o enquadramento adequado ao novo objecto, reconhecendo-lhe as suas características próprias, a desadequação entre realidade e conceitos (Indovina, 1990; Choay, 1994; Corboz, 1994), e, sobretudo, que *"a conservação das palavras contribui para a longa duração dos nossos esquemas mentais, quer dizer, neste caso, para o seu arcaísmo."* (Choay, 1994:62) Mesmo que não a defendamos como ideologia (designadamente em alguns dos seus princípios de conformação física), aceitar a «cidade difusa» na sua expressão territorial é, assim, um primeiro passo fundamental para a abordar; e isto não significa que essa aceitação tenha que ser acrítica, e menos ainda que aquela tenha alcançado a estagnação, ou que lhe seja negada a possibilidade de evoluir para um estado mais equilibrado, ou mesmo *urbano* (Indovina, 1990; Indovina, 1999; Detragiache, 2002). Significa, antes, que a compreensão do seu sentido e a «eficácia» das acções sobre ela empreendidas não acontecerão a menos que abandonemos atitudes preconcebidas e comecemos a olhá-la como uma entidade de pleno direito.

A esta consciência acresce o facto de que a maior parte da urbanização existente, seja na sua extensão ou nas formas que apresenta, não desaparecerá, queiramo-lo ou não. Ainda que, cada vez mais, a edificação tenda a ser disciplinada por razões de sustentabilidade ambiental e orientada nas formas e direcções que tomará, certo é que a *essência* do tecido preexistente permanecerá; e, em consequência dessa permanência, igualmente perdurará a maioria das suas qualidades visuais (mesmo algumas das que mais nos incomodam): por um lado, porque não se fará *tabula rasa* do que existe; e por outro (aquí residindo a referida essência), porque as razões que geneticamente informaram a configuração desta «cidade» persistem. Concretizando a afirmação, em relação ao primeiro aspecto, dizemos que, se bem que *"a estrutura básica das cidades seja efectivamente inalterável e que a condução dos seres humanos dificilmente possa ser influenciada pelos instrumentos de planeamento espacial disponíveis"*, elas podem ainda assim ser efectivamente transformadas se, como afirma Sieverts, *"acrescentarmos a dimensão tempo"*. Como refere esse autor, *"Numa geração, uma cidade pode ser substancialmente remodelada por alterações de pequena escala,*

assentamento humano e que é preciso interpretar tais transformações precisamente porque não se apresentam como uma espécie de prolongamento da fenomenologia precedente, mas porque o fazem quase como uma mutação de estado"; ou Choay (1994: 61) quando refere que: *"o que produziu no curso de pouco mais de um século não é uma trivial evolução, mas uma mutação"*; ou ainda Dematteis (1998:23) quando afirma que: *"a periurbanização e a forma da «cidade difusa» são processos que podem ser controlados. Mas para os controlar há que pensar antes de tudo que se trata de algo estruturalmente novo e não de uma simples dilatação das velhas periferias urbanas a escala regional."*

se as inumeráveis medidas individuais forem orientadas e coordenadas pela sobreposição de alguns objectivos sociais primordiais." (Sieverts, 2003:50)

Cruzando esta noção com o segundo aspecto que pretendemos reflectir, relacionado com a persistência das razões que geraram a «cidade difusa», é oportuna a contribuição de Pozzolo (2002:62-3) quando a afirma como o espaço de uma *"miríade de decisões individuais"* que, na sua maioria, se fundamentam numa *"demanda anti-urbana"*. É, então, a combinação dessas, sob a validação do paradigma pós-moderno que reconhece valor às referências de afirmação de identidade pessoal e que *"compõem-se de uma pluralidade de agentes criadores de sentido e significados, [em que] cada um (...) se autolegitima y se auto-limita precisando o seu âmbito de acção e influência"* (Amendola, 2000:90), que constitui a essência da «cidade difusa» e a faz diferente das entidades conceptuais antes distintas – *cidade, periferia, campo*. É também assim que Sieverts a descreve, não apenas justificando a sua aparência *"«não planeada»"* como consequência *"de inumeráveis decisões individuais e (...) racionais"*, mas também descrevendo a sua *"zwischenstadt"* como algo que *"não é cidade nem paisagem, mas tem características de ambas"* e que, dependendo do interesse de cada um, *"pode ser interpretada como cidade ou campo."* (Sieverts, 2003:3) É ainda como *"resultado de um grande número de opções, que são todas racionais ou que aspiram a sê-lo, mas que obedecem a lógicas diferentes, antagónicas umas relativamente às outras"* que também Corboz descreve a sua *"ipercittà"*.

Autonomia, racionalidade, individualismo e antagonismo são, então, palavras-chave na descrição da cidade contemporânea, inevitável reflexo da sociedade que a gera e a que Ascher (2001) dá força quando sustém que *"Na sociedade moderna avançada, os indivíduos não somente podem escolher, mas devem fazê-lo em permanência"* independentemente do âmbito em causa ser *"o trabalho, a família, o consumo, a religião, a política, e inclusive o próprio corpo"* (Ascher, 2001:29). Confirmando um certo sentido dessa afirmação, no contexto da «cidade difusa», Pozzolo entende que os interesses que em diferentes tempos se plasmam e sedimentam no território – configurando-o – representam uma *"não-cidade por escolha"*, em resultado *"de opções, de cultura, de modelos de vida e de comportamento"* que não encontram lugar no interior dos modelos

urbanos tradicionais (Pozzolo, 2002:60-5)¹¹⁰; e Ingersoll (2006:5) confirma-o quando exprime que *"A dispersão não é apenas uma questão de forma, mas é verdadeiramente uma questão de modo de vida"*. Neste sentido, assumindo que aquela *dispersão* representa a expressão máxima da liberdade individual cuja dependência maior é a da mobilidade privada, cremos que enquanto as premissas desta mobilidade se mantiverem, essa «cidade» continuará. De resto, da mesma crença partilham vários autores como Ingersoll (2006:7), quando afirma já não ser *"suficientemente idealista para acreditar que se possa travar o avanço da dispersão"*, mas também Manuel Castells e Deyan Sudjic que, na interpretação de Soja (2002:235), *"concordam que esta nova forma espacial está aqui para ficar"*; o que, no entanto, todos eles também partilham é a consciência de que essa *"nova forma espacial"* tem problemas específicos e a noção de que é inevitável enfrentá-la criticamente enquanto *"forma de urbanismo [já] madura, (...) em necessidade desesperada de renovação."* (Ingersol, 2006:7)

A esse respeito, uma das vertentes questionáveis desta *"forma de urbanismo"*, para além daquelas mais óbvias que já enumerámos, é a da qualidade da sua dimensão social avaliada enquanto espaço-suporte de infraestruturas, equipamentos, serviços. Abordando exactamente essa questão, Indovina (2003:125) afirma que *"está-se na presença de uma cidade difusa sempre que, embora na ausência de proximidade [física], se manifestem condições de uso urbano"*, um raciocínio que o autor concretiza com o argumento de que a «cidade difusa» *"representa a mudança da «condição» de campo para a «condição» urbana através de factores quantitativos, mas sobretudo qualitativos – economia, consumo, relações sociais e culturais são de tipo urbano"*. (Indovina, 2002) Em termos da qualidade da sua dimensão física, nomeadamente visual, repercutida pela organização do seu espaço, essa é, como referimos, ainda campo de trabalho em aberto; no entanto, a consciência que importa reter a propósito é que, enquanto paradigma da cidade pós-moderna, a «cidade difusa» será sempre espaço de paradoxos legitimados, que nesse sentido participam no processo/solução como dados do jogo. O facto é que, gostemos ou não do aspecto que o território tomou, aquele representa a sua *"democratização"*, o direito a expressar na «terra» um modo de vida, o qual beneficia, progressivamente, de uma maior autonomia relativamente aos padrões tradicionais, nomeadamente pela própria evolução tecnológica e pelos novos modelos de organização laboral e económica. A configuração do território é, assim, o resultado de um

determinado grau de liberdade a que todos temos direito e a que os aspectos culturais conferem uma particular expressão; contudo – evidenciando ainda outro paradoxo da cidade contemporânea – esta mesma configuração do território representa uma *"democratização do espaço [que] parece (...) se resolve no seu oposto, num espaço que nem a sociedade, nem os grupos enquanto tais conseguem assumir."* (Secchi, 2003:99)

É assim, neste cenário de paradoxos que nos situamos, propondo-nos o desafio de actuar perante a incompreensão visual da «cidade difusa» e crendo que os elementos de carácter físico serão os que, em última instância, teremos de questionar; a este nível, aceitar a «cidade difusa» por aquilo que é, as suas incoerências, contradições e dissonâncias como substância *essencial* constitui, antes, a matéria nova/específica que terá que se integrar como conteúdo do problema e da solução e que se tem, portanto, como ponto de partida; o aumento da sua legibilidade e inteligibilidade morfológica será o ponto de chegada.

¹¹⁰ Cfr. também Dematteis (1997).