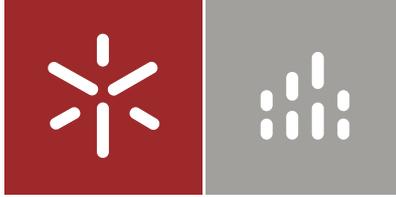


Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Ivo Pereira de Oliveira

REVISÕES DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA LOCAL
O reconhecimento do Lugar Público
no território desruralizado e extensamente urbanizado
de Santa Maria da Feira



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Ivo Pereira de Oliveira

REVISÕES DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA LOCAL
O reconhecimento do Lugar Público
no território desruralizado e extensamente urbanizado
de Santa Maria da Feira

Tese de Doutoramento
Arquitetura, Cidade e Território

Trabalho efectuado sob a orientação de
Professora Doutora Maria Manuel Oliveira
Professor Doutor Álvaro Domingues

Declaração de Integridade

Declaro ter atuado com integridade na elaboração da presente tese. Confirmando que em todo o trabalho conducente à sua elaboração não recorri à prática de plágio ou a qualquer forma de falsificação de resultados. Mais declaro que tomei conhecimento integral do Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

Universidade do Minho, 27 de Março de 2015

Ivo Pereira de Oliveira

Apoio:

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA

Ao Gaspar e ao Tomás
À Mathilde

Agradecimentos

À Professora Maria Manuel Oliveira, pela disponibilidade de orientação e confiança. Pelas descobertas feitas em conjunto. Pelos conhecimentos, rigor e exigência. Pela amizade reforçada.

Ao Professor Álvaro Domingues, pela disponibilidade de orientação e confiança. Pelas sugestivas e férteis associações. Pela generosidade com que transmite o que vê em cada lugar. Pela amizade.

Ao Professor Nuno Portas, pelas conversas e pelos seus livros na Escola. Pela amizade descoberta.

A todos os que, na empresa Estradas de Portugal e na Câmara Municipal de Santa Maria da Feira, me receberam e que, em cada contacto efetuado, acreditaram na capacidade da investigação para ajudar a lidar com as ‘angústias’ do quotidiano.

À Escola de Arquitectura da Universidade do Minho e à Fundação para a Ciência e a Tecnologia cujo apoio, material e imaterial, tornou tudo mais fácil.

À minha mãe e ao Jorge por tudo e pela volta à Europa, de carro, no Verão de 1981, que desde muito cedo me revelou as cidades e o que entre elas existe.

Ao meu pai e à Manela por tudo e pela viagem de carro à Grécia, no Verão de 1992, que me mostrou as múltiplas visibilidades do que permanece.

À Manela, pelas leituras e por todos os momentos em que o imaginário dos seus contos de fadas atravessou as minhas movimentações no real.

À Mathilde, pelos desenhos, pela paciência, pelo que fica do que passa.

A todos os que, de algum modo, contribuíram para tornar possível este trabalho.

Resumo

A presente investigação estuda a *infraestrutura viária local* do território *desruralizado e extensamente urbanizado* do município de Santa Maria da Feira, um território sobre o qual persiste um quadro de conceptualização e de modelos de intervenção baseados na dicotomia rural/urbano. Defendendo uma abordagem sistémica e sustentada no contacto direto com o espaço em análise, procurou a identificação e valorização de temáticas cujo manuseamento amplie as possibilidades de revisão positiva da *infraestrutura viária local*, enquanto dispositivo central à identidade e qualificação da urbanidade.

Reconhecendo a *infraestrutura viária local* como um sistema plural em metamorfose, a tese argumenta que a instabilidade que lhe é característica confere ao seu espaço uma dimensão experimental que pode ser associada a sistemas relacionais mais complexos e menos evidentes.

As leituras desenvolvidas sob essa perspectiva apresentam-se sob a forma de exploração de temas específicos que ocorrem da interpretação das características formais, materiais e imateriais deste território e imaginam possibilidades de *revisão* que se pretendem como novos caminhos à sua apreensão: através da caracterização do papel do Estado Central nas estratégias de controlo dos processos, dos espaços e dos sistemas de representação da infraestrutura viária em Portugal, explica-se a produção do Lugar da Nação; com o olhar centrado no território municipal de Santa Maria da Feira, identificam-se fatores e qualidades que preservam um Lugar Homogéneo, um lugar que ao longo dos tempos tem estado sujeito a processos que impediram a constituição das polaridades espaciais mais canónicas e que conserva características estruturais da *infraestrutura viária local*; apresenta-se o Lugar Aberto, enquanto atributo de um território totalmente urbanizado onde a *infraestrutura viária local* é passível de se valorizar pela expressividade do suporte físico e das práticas individuais que ocorrem entre o edificado; a *infraestrutura viária local* emerge como um Lugar Compósito resultante da acumulação de variados modelos urbanos e da presença de atores individuais e coletivos que procuram garantir a máxima autonomia jurídica, administrativa e técnica nas suas ações de transformação, ao mesmo tempo que os seus sistemas perdem coesão interna e consonância nas relações que estabelecem com os demais; revelam-se ainda, apesar da transformação genérica e uniformizante a que o território está sujeito, identidades espaciais que persistem e que fazem da *infraestrutura viária local* um Lugar de Ambiências.

O contributo das *revisões* construídas para cada Lugar articula-se, como síntese, na afirmação da condição específica da *infraestrutura viária local* do território desruralizado e extensamente urbanizado enquanto Lugar Público: um lugar coletivo, de múltiplas expressões individuais, que alberga uma sucessão e sobreposição de lugares e que resiste, na sua singularidade, ao sempre crescente determinismo e banalização das ações técnicas e administrativas que lhe são impostas.

Résumé

RÉVISIONS DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE LOCALE

La reconnaissance du Lieu Public

dans le territoire déruralisé et largement urbanisé de Santa Maria da Feira

La présente thèse porte sur l'*infrastructure routière locale* du territoire déruralisé et largement urbanisé de Santa Maria da Feira, un territoire à propos duquel persiste un ensemble de conceptualisations et de modèles d'interventions basé sur la dichotomie rural/urbain. En défendant une approche systémique et soutenue par le contact direct avec l'espace en analyse, la recherche identifie et valorise des thématiques dont le traitement augmente les possibilités de révisions positives de l'*infrastructure routière locale*, en tant que dispositif central de l'identité et la qualification de l'urbanité.

En reconnaissant l'*infrastructure routière locale* comme un système pluriel en métamorphose, la thèse argumente que l'instabilité qui la caractérise confère à son espace une dimension expérimentale qui peut être associée à des systèmes de relations plus complexes et moins évidents.

Les lectures développées sous cette perspective, se présentent sous la forme d'exploration de thèmes spécifiques qui relèvent de l'interprétation des caractéristiques formelles, matérielles et immatérielles de ce territoire et imaginent des *révisions* qui se proposent comme de nouveaux procédés pour son appréhension: à travers la caractérisation du rôle de l'Etat Central dans les stratégies de contrôle des processus, des espaces et des systèmes de représentation de l'*infrastructure routière locale* au Portugal, s'explique la production du Lieu de la Nation; avec le territoire de Santa Maria da Feira comme objet d'étude, sont identifiés les facteurs de production et les qualités qui préservent un Lieu Homogène, un lieu qui, au cours du temps, a été l'objet de processus qui ont empêché la constitution de polarités spatiales plus canoniques, un lieu qui sauvegarde les caractéristiques structurelles de l'*infrastructure routière locale*; le territoire totalement urbanisé est indissociable d'un Lieu Ouvert où l'*infrastructure routière locale* se distingue par son expressivité et sa diversité des formes du territoire et des pratiques individuelles qui surviennent entre le bâti; l'*infrastructure routière locale* apparaît comme un Lieu Composite, issu de l'accumulation de modèles urbains variés et de la présence d'acteurs individuels et collectifs qui cherchent à garantir la plus grande autonomie juridique, administrative et technique à leurs actions de transformation, alors que les systèmes qu'ils implantent, perdent en cohérence interne et dans la relation entre eux; malgré la transformation générique et uniformisante à laquelle est soumis le territoire, des identités spatiales persistent et font de l'*infrastructure routière locale* un Lieu d'Ambiances.

La contribution des *révisions* élaborées pour chaque Lieu s'articule, comme synthèse, par l'affirmation de la condition spécifique de l'*infrastructure routière locale* du territoire déruralisé et largement urbanisé en tant que Lieu Public: un lieu collectif, aux multiples expressions individuelles, qui révèle une succession et superposition de lieux et qui résiste, par sa singularité, au déterminisme et à la banalisation croissantes des actions techniques et administratives qui lui sont imposées.

INTRODUÇÃO

Mise en Action 1

I

Lugar da Nação 21

II

Lugar Homogéneo 91

III

Lugar Aberto 154

IV

Lugar Compósito 219

V

Lugar de Ambiências 277

EPÍLOGO

Lugar Público 339

Introdução

Mise en discours, mise en forme, mise en scène, mise en relief, mise en fiction

Estrutura | Metodologia | Estado da Arte

1

I. A infraestrutura viária local enquanto Lugar da Nação 21

1.1 O estabelecimento de uma base comum 23

A dificuldade de **CONTROLO** da *infraestrutura viária local* exterior ao núcleo urbano 25

A **CONSOLIDAÇÃO** da *infraestrutura viária nacional* e a ausência de estratégia para a *infraestrutura viária local* 35

A *infraestrutura viária local* como testemunho da **FRAGMENTAÇÃO** do Estado 41

Uma plataforma que acolhe uma multiplicidade de práticas e visões Revisão 50

1.2 As classificações e as medidas 53

O conjunto alargado e instável das **CLASSES** da infraestrutura viária 55

A **MEDIDA** da faixa de rodagem, do domínio público e das zonas *non aedificandi* 59

O dimensionamento com base no **USO** do espaço urbano e a aproximação ao da *infraestrutura viária nacional* 65

A constituição de itinerários que atravessam diversas classes e medidas Revisão 70

1.3 O conhecimento e a representação 73

A **PROXIMIDADE** de uma visão parcial e detalhada da *infraestrutura viária local* 75

A visão da globalidade da *infraestrutura viária local* e o **DESAPARECIMENTO** do detalhe 81

A representação multi-escalar que reúne os contributos de cada indivíduo Revisão 88

II. A infraestrutura viária local que preserva um Lugar Homogéneo 91

2.1 A urbanização e a densificação 93

A forte **CORRESPONDÊNCIA** entre os antigos espaços agrícolas e a atual mancha urbana 95

A permanente **DILUIÇÃO** dos processos pontuais de densificação 101

Um lugar que se constitui como uma base de elevada equidade Revisão 112

2.2 As figuras fortes 115

A baixa legibilidade das tradicionais **POLARIDADES** 117

O vasto conjunto das **FIGURAS** que se destacam 121

As figuras fortes que revelam uma ordem e monumentalidade específica Revisão 132

2.3 O rizoma 135

Dois sistemas que se viabilizam pela sua elevada **COMPLEMENTARIDADE** 137

A *infraestrutura viária local* enquanto **LABIRINTO** cuja compreensão exige a participação do indivíduo 147

O **RIZOMA** que altera a relação entre a *esfera e o labirinto* 149

Uma espacialidade generosa que se reconfigura para acolher os mais diversos processos Revisão 154

III. A infraestrutura viária local que suporta um Lugar Aberto 157

3.1 A viabilização da urbanização sem limites 159

Um espaço **DETERMINADO** por um conjunto reduzido de lógicas e elementos 161

O lugar territorial complexo que é **SISTEMA** na ‘não cidade’ 168

Um Lugar Aberto informado por processos individuais e coletivos Revisão 178

3.2 Os espaços intersticiais 181

A **CONSISTÊNCIA** da *infraestrutura viária local* que acompanha e cruza os espaços RAN e REN 183

Os interstícios de grande **INSTABILIDADE** no tempo, na forma e nos usos 191

As narrativas longitudinais e transversais possibilitadas pelos espaços intersticiais Revisão 198

3.3 O progressivo desaparecimento	201
A REDUÇÃO da parcela e o fortalecimento do perímetro do quarteirão	203
A progressiva fragmentação e MINIATURIZAÇÃO dos interstícios ajardinados	207
A FICÇÃO do espaço rural	209
Um Lugar Aberto que desapareceu e ao reaparecer torna-se multi-dimensional	Revisão 216
IV. A infraestrutura viária local que é um Lugar Compósito	219
4.1 Os fragmentos das ideias e utopias do passado	221
O vínculo a um alargado conjunto de MODELOS urbanos	223
Os ESTEREÓTIPOS são modelos urbanos esvaziados do seu sistema	225
A JUSTAPOSIÇÃO de um alargado conjunto de modelos acentua a fragmentação	229
A valorização de um lugar que contém uma sucessão de lugares	Revisão 234
4.2 Os fragmentos da função Circular	237
A relação entre o CIRCULAR e as restantes funções urbanas	239
As descontinuidade numa <i>infraestrutura viária local</i> que valoriza a circulação MOTORIZADA	245
Diluir as fronteiras funcionais de cada fragmento estabelecendo novas continuidades	Revisão 254
4.3 Os fragmentos técnicos	257
O crescente AFASTAMENTO das entidades que participam na infraestruturação	259
A IRRACIONALIDADE resultante da soma dos objectos técnicos	268
A técnica que condiciona as escolhas mas que não é a escolha em si	Revisão 274
V. A infraestrutura viária local que revela um Lugar de Ambiências	277
5.1 A organização espacial	279
As CATEGORIAS de espaço urbano e as estratégias municipais de diferenciação	281
A existência de AMBIÊNCIAS espaciais na <i>infraestrutura viária local</i>	285
Aproximação à organização funcional, formal e material da infraestrutura viária local	Revisão 292
5.2 Os lugares endógenos	295
Dos caminhos onde a ESCASSEZ da faixa de rodagem intensifica a relação com o lugar	297
Dos caminhos e estradas de grande INDIFERENCIAÇÃO espacial e funcional	303
Dos caminhos e estradas com uma MEMBRANA lateral de forte variabilidade espacial e funcional	309
A atualidade da articulação entre a dimensão territorial, espacial, funcional e social	Revisão 314
5.3 Os lugares exógenos	317
Das primeiras operações de loteamento que conferem POROSIDADE à relação entre público e privado	319
Das recentes operações de loteamento cuja TIPIFICAÇÃO afasta o lugar	325
Dos fragmentos de desenho estradal que permitem a REDESCOBERTA da macro-escala do território	331
As ambiências ‘mundializadas’ conferem novas espessuras ao lugar	Revisão 336
Epílogo	
Um Lugar Público, <i>mise en action</i>	339
Referências Bibliográficas	353

INTRODUÇÃO

*Mise en discours, mise en forme, mise en scène, mise en relief, mise en fiction*¹

A infraestrutura viária portuguesa é um elemento territorial extenso que tem estado sujeito a importantes transformações e tem sido alvo de processos e políticas extremamente diversos e compartimentados que dificultam o seu controlo material e conceptual. É possível identificar e caracterizar a ação de cada ator que nela intervém mas é difícil constituir uma visão clara sobre o conjunto das intervenções e das lógicas que as sustentam; é também difícil, se não mesmo impossível, conhecer todas as causas capazes de despoletar a transformação de um determinado espaço. Simultaneamente reconhece-se que as transformações a que a infraestrutura viária está sujeita podem adquirir uma importância que não é, necessariamente, proporcional à importância das causas que as provocaram. Então, trata-se de uma entidade sujeita à imprevisibilidade e à incerteza e, portanto, de uma entidade complexa, sujeita a intervenções complexas o que dificulta a concretização da sua *revisão*.

Ce qui est simple est faux; ce qui est compliqué est inutilisable (VALÉRY apud SICHERMAN, 2001: 457)

Na prática, pode verificar-se que o espaço da infraestrutura viária se encontra em constante transformação; contudo, algo paradoxalmente, os processos e métodos utilizados nessa transformação parecem imunes à mudança. O que se torna evidente, em cada transformação, é a ausência de um olhar estratégico, informado e crítico, capaz de articular o todo e as partes num conjunto sistémico.

Esta investigação tem como pano de fundo o território de base agrícola e extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira correspondendo-lhe um “padrão de urbanização que não oblitera completamente as marcas agrícolas do passado. A conjugação do microfúndio agrícola com a elevada densidade da retícula infraestrutural viária resulta num padrão atípico (face aos modelos canónicos) de urbanização” (DOMINGUES, 2008). O *território desruralizado* faz referência à mutação dos processos produtivos e das economias dos produtos agro-florestais. Em Santa Maria da Feira, a agricultura enquanto economia é mais do que residual (em termos de volume de produção e emprego) e as culturas tradicionais há muito que se dissolveram na variedade das referências culturais das sociedades contemporâneas.

A tese desenvolve leituras que procuram contribuir para a alteração de práticas de intervenção urbanística. A persistência da dicotomia espaço rural/espaço urbano e respetiva rigidez de quadros

¹ Conjunto de expressões caracterizantes da ação urbana que dão continuidade à *mise en scène* do projeto urbano descrita por Alain Avitabile (AVITABILE, 2005: 83) e à *mise en fiction* dos mais variados processos urbanos realizada por Alain Mons (MONS, 2006: 169)

conceptuais e modelos de intervenção acabam por provocar erros acumulados: não abarca a diversidade daquilo que hoje é a ‘urbanização fora da cidade’; não assimila o fosso crescente entre o ‘rural’ e o território/âmbito da atividade agrícola; não tem elasticidade para reconhecer qualidades no cruzamento simultâneo de ocorrências habitualmente classificadas como rurais ou urbanas. O resultado é a banalização, a descaracterização e a proliferação de soluções genéricas com graves défices de qualidade e funcionalidade.

Ao município de Santa Maria da Feira corresponde um território onde é difícil identificar centros urbanos canónicos ou grandes áreas desenhadas e que possui uma extensa rede viária (estradas romanas, medievais, reais, municipais, caminhos agrícolas ou florestais) que foi suportando a edificação. Pode-se afirmar que a pesquisa desenvolvida contribui para o reconhecimento de uma infraestrutura viária que não é a da cidade tradicional nem tampouco a que decorre de uma ação nova de desenho sobre um extenso solo virgem. Olha-se, especificamente, para a infraestrutura viária cuja construção ou manutenção cabe aos municípios sendo, por isso, designada *infraestrutura viária local*. No território de Santa Maria da Feira ela corresponde a aproximadamente 80% da rede viária existente, sendo que a infraestrutura viária da nacional² corresponde aos restantes 20% (Estradas Nacionais, Itinerários Principais, Itinerários Complementares e Autoestradas).

A constituição de um olhar centrado na *infraestrutura viária local* permite uma abordagem distanciada das investigações que têm por base sistemas fortemente hierarquizados segundo as lógicas da mobilidade motorizada e do tráfego. São investigações que, na sua maioria, ignoram o domínio disciplinar da arquitetura, bem como diversas disciplinas com que o tema contacta, especialmente em territórios de urbanização extensiva. O olhar constituído, ao conectar-se com o de muitas outras investigações que se têm interessado pelos mais diversos elementos e processos territoriais, reforça a dimensão transdisciplinar e contribui para a constituição de uma visão sistémica sobre a *infraestrutura viária local* de territórios que têm um tempo longo e que têm estado sujeitos a processos contínuos de transformação. Assim, a visão desenvolvida é a do arquiteto que considera a existência de uma natureza material e simbólica na *infraestrutura viária local*, que é herdeira de ações passadas, que legitima ações no presente e que suporta projetos futuros.

Na infraestrutura viária assiste-se à permanência e coexistência de espaços heterogéneos, apesar dos constantes procedimentos normalizadores. Importa identificar, para cada um deles e nos diversos tempos, as suas características gerais e particulares, representá-las, enfatizá-las. São espaços cuja

² A colocação em confronto da *infraestrutura viária local* e da *infraestrutura viária da nacional* contribui para a afirmação da autonomia espacial, processual e metodológica dos seus sistemas de produção. Simultaneamente contribui para uma nova compreensão da forma como os processos de afirmação do Estado português moderno informaram e ainda informam lugares que, em grande medida, estão para lá dos lugares mais consolidados ou excecionais que, no domínio disciplinar da arquitetura, foram olhados em diversas investigações nomeadamente: *Projectar e Construir a Nação: Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX* (MACEDO, 2012) e *O País a régua e esquadro: Urbanismo, Arquitectura e Memória na Obra Pública de Duarte Pacheco* (ALMEIDA, 2009).

forma, cujos elementos, cujos materiais são gerados por um alargado conjunto de processos que podem ser planeados ou espontâneos, curtos ou demorados, mas que são, seguramente, altamente caracterizantes da sociedade contemporânea. São espaços diversos, fragmentos de um território ‘global’, ‘arquipélago’, ‘difuso’, ‘entre cidades’, ‘emergente’³, que a infraestrutura viária articula ao mesmo tempo que incorpora um conjunto de práticas arquitetónicas diversas que permitem que se afirme, que a *infraestrutura viária local* não se rendeu, na sua natureza material e simbólica, às lógicas genéricas que Manuel Castells tão bem descreve de um mundo globalizado⁴.

É verdade que se pode verificar que a *infraestrutura viária local* é empurrada para tendências genéricas, mas é pela atualidade de processos díspares, pelos usos e formas de grande especificidade, que se vai tornando cada vez mais clara a sua resiliência. É da confiança depositada na força dos elementos e raões que provêm do seu tempo longo e que se inscrevem no imaginário coletivo das populações que, em grande parte, se sedimentou a dimensão otimista do trabalho aqui desenvolvido.

Valoriza-se o vínculo da investigação ao campo alargado da arquitetura no qual o urbanismo tem naturalmente o seu espaço. Esta valorização reforça-se com a opção de não se avançar para a construção de estratégias enquadráveis pelos regulamentos em vigor. Mais do que produzir algo convergente com a legislação e metodologias dominantes, procura-se revelar uma *infraestrutura viária local* através da qual se pode assistir à reconciliação entre as práticas de planeamento desenvolvidas a partir do final do século XIX e a história da construção dos lugares. Esta reconciliação exige a elaboração de uma resposta específica, sendo, por isso, necessário considerar um olhar próximo, uma presença física junto da *infraestrutura viária local*, de modo a reconhecer os seus elementos constituintes, a articulá-los e a produzir novas representações e narrativas. Perseguindo esse objetivo, os processos, metodologias e estratégias que até aqui têm suportado a transformação foram olhados de forma crítica e estabeleceu-se uma aproximação ao conceito de ‘racionalidade reflexiva’ (ASCHER, 2010 (2001): 24). Este conceito associa o permanente examinar das escolhas possíveis à sua re-examinação em função do que elas começaram a produzir. Um conceito que enfatiza a noção de complexidade e cuja consideração obriga a que, na transformação da *infraestrutura viária local*, se ultrapassem visões e atitudes excessivamente normalizadas em favor de respostas mais contextualizadas.

O objetivo principal da investigação é contribuir para a *revisão* da forma de olhar para a *infraestrutura viária local*, descortinando por entre as suas lógicas um conjunto de temas que podem informar positivamente a sua transformação, substituindo uma prática genérica, sectorizada e redutora, por uma outra fruto de uma visão que considera a sua condição sistémica e aberta.

³ Tradução livre dos conceitos: Global City (SASSEN, 1991); Société d’Archipel (VIARD, 1994); Ciutat Difuse (INDOVINA, 1990); Zwischenstadt (SIERVERTS, 2000); Ville Émergente (CHALAS, 1997).

⁴ Sobre a relação entre o mundo globalizado e as identidades locais sugere-se a leitura do artigo “Globalisation and identity: a comparative perspective” (CASTELLS, 2006).

Perseguir esse objetivo implica: caracterizar as interações entre os processos e metodologias de consolidação da *infraestrutura viária nacional* e os da *infraestrutura viária local*; alargar a possibilidade de articulação entre as estratégias territoriais da grande e da pequena escala e as ações e soluções para a *infraestrutura viária local*; questionar lugares particulares procurando evidenciar aspectos específicos; conferir operatividade a conceitos que têm sido utilizados para definir os territórios extensamente urbanizados; propor uma categorização da *infraestrutura viária local* centrada na sua espacialidade, afirmando o contributo disciplinar da arquitetura; contribuir para a construção de alternativas ao domínio generalizado de estratégias de ação para a *infraestrutura viária local* enraizadas em procedimentos técnicos genéricos; ultrapassar os limites do conceito de espaço público, associando-o à ideia de um Lugar Público fruto de uma construção coletiva, de um processo contínuo de vivência e apropriação.

A *infraestrutura viária local* é um lugar de interesse público. Nos últimos anos, a expressão *lugar comum* tem-se tornado presente no vocabulário de quem pensa o território⁵, valorizando espaços que se encontram banalizados aos quais se tem conferido uma dimensão negativa pela sua aparente irracionalidade e falta de qualidade. Um espaço de difícil apreensão, que não ocupa um lugar relevante na reflexão arquitetónica e urbana e cujo valor heurístico, considerando as atrativas e antigas relações entre a arquitetura e a cidade, é praticamente inexistente. Espera-se apresentar leituras desse espaço que se possam constituir como plataformas transversais a diversos intervenientes e contribuir para ultrapassar contradições, conflitos argumentativos, processuais, metodológicos ou formais nele existentes. Leituras que pretendem revelar um espaço expressivo onde a complexa relação entre a lógica do espaço viário, o território e a estrutura social, produtiva e económica se revela no carácter orgânico da sua transformação.

O estabelecimento de um vínculo entre a noção de *lugar comum* e de domínio público⁶, entre a *infraestrutura viária local* e o domínio público, abrirá uma reflexão sobre as consequências da sua progressiva privatização, decorrente da crescente privatização das empresas de serviços básicos que nela se dispõem e, conseqüentemente do seu maior distanciamento aos interesses da sociedade civil. Considera-se que o reforço da sua dimensão pública é essencial para que nela se desenvolvam processos alternativos às práticas generalizadas de grande parte dos atores que

⁵A expressão tem surgido associada a investigações, cujos resultados têm sido divulgados através de publicações periódicas, livros ou exposições, que visam a redefinição de instrumentos de ação arquitetónica e territorial. A título de exemplo refira-se: a revista *Lieux Communs*, publicada no âmbito do Laboratoire Langages, Actions Urbaines, Altérités (LAUA) da École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes; o livro de Francesc Muñoz, *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*, publicado pela Gustavo Gili em 2008; o seminário *Arquitectura em Lugares Comuns*, organizado pela Dafne editora e pela Escola de Arquitectura da Universidade do Minho em 2008.

⁶No texto introdutório da Lei de 31 de Dezembro de 1864 pode ler-se que “é portanto indubitável de que as ruas pertencem ao domínio público, imprescritível como Lei de 6 de Junho de 1864 já declarou que ao mesmo domínio pertenciam as estradas municipais”. Também no art.84º nº1 da atual Constituição da República Portuguesa pode ler-se que as estradas pertencem ao domínio público.

produzem infraestrutura e território. Tendo em vista esse objetivo, a *revisão* procurou inverter o deficit de representação a que tem estado sujeita a *infraestrutura viária local*.

As revisões da *infraestrutura viária local*

O termo *revisões* decorre da necessidade de clarificar que a investigação, apesar de conter uma dimensão propositiva, não cabe na noção, mais comum, de projeto. As *revisões* não estão explicitamente voltadas para a ação, nem apresentam a dimensão pragmática que um projeto convencional contém. Com as *revisões* afasta-se a introdução de princípios deterministas ou de modelos únicos. O que distingue as *revisões* das visões parciais vulgarmente produzidas sobre o território é que, enquanto as visões parciais são feitas procurando criar condições para a aplicação de uma técnica específica (iluminação, sinalética, abastecimento de água, espaços verdes, transportes coletivos), as *revisões* procuram ultrapassar o somatório das ações de diversos atores territoriais e infraestruturais, revelando a espessura dos lugares e dos objetos estudados, dos seus tempos, dos seus diversos elementos. As *revisões* constituem possibilidades de olhar diversamente para o passado, o presente e o futuro e revelam um processo de manipulação e articulação de temas caracterizantes do território cujos resultados são difíceis de prever com exatidão.

As *revisões* partem de um processo analítico, mas no seu interior existe, implicitamente, uma dimensão propositiva ou preditiva. Estas características aproximam a elaboração das *revisões* das metodologias desenvolvidas por um conjunto alargado de autores do qual não se pode deixar de destacar Paola Vigano e Bernardo Secchi.

Les relevés ralentissent la formation d'un jugement; ils commencent avec des énumérations, des répétitions qui nous parlent de familles d'objets ; c'est la mise au point d'une surface traitable qui représente une tentative de relier les mots aux choses, sans vouloir trouver ni une correspondance directe entre objets et pratiques ni dans les choses, le portrait des habitants. Ils recherchent plutôt dans les choses et à partir des choses l'allusion à une stratification plus profonde qui touche les imaginaires. (VIGANÒ, 2001: 84)

As *revisões* referem-se a um presente que contém um passado e que prevê um futuro, ao que existe e ao seu potencial. Decorrem de uma análise cuja dimensão preditiva se afasta radicalmente daquelas que existem em outros campos disciplinares e que decorrem de cálculos matemáticos e de estatísticas típicas dos processos de previsão. A dimensão preditiva existente na análise desenvolvida decorre da forma como determinadas considerações e argumentos, não diretamente mensuráveis, informaram sucessivas escolhas e ganharam visibilidade. Acredita-se que é esta característica que permite obter resultados que vão para lá daqueles que se têm obtido na sequência da aplicação dos procedimentos altamente racionalizados e de matriz quantitativa que tanto têm sido praticados no âmbito do urbanismo e do planeamento territorial. Posta de lado a leitura cartesiana dominada pela certeza e pelo Positivismo, introduz-se uma forma de fazer que implica

um alargado conjunto de decisões que tanto se inscrevem no âmbito da arte como da ciência, fazendo convergir o objetivo e o subjetivo, na construção do conhecimento. Esta característica é, provavelmente, inerente a uma investigação desenvolvida por um arquiteto e é determinante na mais-valia do conhecimento das temáticas da investigação.

As temáticas que organizam e informam os processos da *infraestrutura viária local* e que suportam as *revisões*, foram-se reconfigurando à medida que, a cada instante, se identificavam novos elementos. É este processo, de permanentes reajustes, que impede a apresentação de um projeto acabado, estável e reproduzível que, cartesianamente, se proporia controlar a *infraestrutura viária local*. Espera-se que as *revisões* da *infraestrutura viária local* produzidas possam criar um enquadramento para que se desenvolvam o potencial próprio de uma determinada circunstância espacial, forças que, evidentemente, se alimentarão de processos ancestrais, contemporâneos ou futuros. As *revisões* vão ganhando corpo através da escrita, das fotografias e dos desenhos. Elas povoam os cinco conjuntos temáticos da investigação e, porque decorrem de uma plataforma de conhecimento que ainda não faz parte do senso comum, porque arriscam interpretações, porque se abrem ao imaginário e à poética de um conhecimento fenomenológico, se tornaram especulativas, explorativas, infiltradas, táticas, subversivas, mas não, forçosamente, generalizáveis.

Estrutura

Ao longo de cinco capítulos desenvolvem-se leituras temáticas sobre a *infraestrutura viária local* e imagina-se a sua *revisão*. O primeiro parte das transformações metodológicas, regulamentares e legislativas de matriz moderna do Estado do Central procurando compreender o Lugar da Nação na produção, transformação e controlo da *infraestrutura viária local*. A forte instabilidade e permanente revisão dos métodos e da legislação ocorre sem que se tenha alterado radicalmente o que é estruturante no pensamento que está na sua origem. O confronto de práticas de matriz moderna provenientes da acção tecno-política e administrativa do Estado com o contexto de Santa Maria da Feira traduziu-se numa baixa capacidade de se alcançar os principais objetivos, nomeadamente os de categorização, hierarquização, especialização funcional e representação. O tempo longo deste confronto reforça e em certa medida legítima a procura da *revisão* em processos que estiveram fora do controlo decorrendo de práticas mais periféricas.

O segundo suporta na matriz rural do território, na *desruralização* e na intensa urbanização das últimas décadas a permanência de um Lugar Homogéneo. Afirmam-se as especificidades de Santa Maria da Feira face a outros territórios de urbanização extensiva, nomeadamente as da densificação, polarização e acessibilidade, permitindo dar enquadramento a conceitos que, recorrentemente, têm estado presentes na caracterização destes territórios.

O terceiro revela um território onde a mancha urbana se suporta numa continuidade e diversidade de espaços intersticiais não edificados estruturantes de um Lugar Aberto e essenciais na viabilização de uma urbanização extensa. Procura contribuir para a inversão do processo de progressivo confinamento e controlo formal do espaço não edificado e de progressiva consolidação da *infraestrutura viária local* enquanto espaço canal padronizado e de reduzida porosidade.

O quarto associa a acumulação de modelos urbanos da modernidade, de elementos pertencentes às lógicas da mobilidade motorizada individual e de objetos pertencentes aos mais diversos sistemas técnicos à constituição de um Lugar Compósito. Fugindo ao domínio dos mais diversos estereótipos considera-se a possibilidade de recuperar o sistema de ideias original, nomeadamente o das espacialidades modernas, e a consequente integração dos sistemas técnicos em objetivos que ultrapassam os das suas lógicas internas.

O quinto reconhece espaços onde a especificidade e constância de características formais, funcionais e materiais permite a constituição de um Lugar de Ambiências. O tempo longo da coexistência desses espaços permite abandonar a noção de espaço fragmentado e introduzir a de *infraestrutura viária local* enquanto sucessão de lugares.

As leituras temáticas desenvolvidas no interior de cada um dos cinco capítulos culminam com a enunciação de possibilidades de revisão que, no Epílogo, se tornam estruturantes na afirmação de um Lugar Público. Através das diversas *revisões*, identificam-se múltiplas sobreposições confirmando-se a possibilidade de, a partir de um tema preciso, interferir com outras realidades. No entanto, apesar da baixa autonomia de cada *revisão* proposta, elas não dependem de uma sequencialidade. Assim, cada leitor, num trabalho de *bricolage*⁷, pode alcançar e fazer emergir outras verdades e outros futuros para a *infraestrutura viária local*.

Metodologia

Notre civilisation sépare plus qu'elle ne relie. Nous sommes en manque de reliance, et celle-ci est devenue besoin vital; elle n'est pas seulement complémentaire à l'individualisme, elle est aussi la réponse aux inquiétudes, incertitudes et angoisses de la vie individuelle. Parce que nous devons assumer l'incertitude et l'inquiétude, parce qu'il existe beaucoup de sources d'angoisse, nous avons besoin de forces qui nous tiennent et nous reliant. Nous avons besoin de reliance parce que nous sommes dans l'aventure inconnue. Nous devons assumer le fait d'être là sans savoir pourquoi. (MORIN, 2006: 115)

⁷ Numa síntese em que resume uma atitude de projeto, Marta Labastida afirma “la caja de herramientas del bricoleur se construye a partir de los fragmentos encontrados en el lugar (desde su descodificación y su registro). Estos fragmentos, como se ha explicado, no son solo formas ni geometrías; son un depósito de indicios o citas que incorporan imágenes, materiales, procesos, tiempo y un conjunto de relaciones reveladas”. (LABASTIDA, 2013: I, 177)

A identificação de temas específicos da *infraestrutura viária local* obedece a um jogo incerto de interações e retroações. Esta opção implica um significativo distanciamento em relação às metodologias dominantes. Trata-se de adotar uma estratégia adaptada ao objeto em estudo e não uma metodologia universal modificando-se em função das observações, das informações recolhidas e dos percalços encontrados (BENKIRANE, 2002: 27).

Parte-se do pressuposto de que uma importante parte das soluções para os problemas da *infraestrutura viária local* se encontra nas suas dinâmicas internas. São as leituras produzidas no constante encontro entre o investigador e a *infraestrutura viária local* que, frequentemente, alimentam a investigação. Leituras subjetivas que sustentam a crença de que é “necessária uma outra forma de conhecimento, um conhecimento compreensivo e íntimo que não nos separe e antes nos une pessoalmente ao que estudamos. A incerteza do conhecimento, que a ciência moderna sempre viu como limitação técnica destinada a sucessivas superações, transforma-se na chave do entendimento de um mundo que mais do que controlado tem de ser contemplado” (SANTOS, 1999: 53). O olhar que sobre a *infraestrutura viária local* se faz, através da ‘contemplação’, produz um novo conhecimento. Não se trata de uma contemplação passiva, mas de uma contemplação capaz de interrogar o real e de conferir sentidos, uma contemplação crítica que produz mudanças e na qual, a intuição, a subjetividade e a racionalidade são complementares na procura de um conhecimento mais profundo. Grande parte das ideias desenvolvidas nasceu da contemplação do espaço estudado. A aparição frágil de algumas delas forçou leituras e recolhas documentais, tal como o exercício posterior da sua consolidação e *revisão*. No processo levado a cabo de exploração da infraestrutura viária, abundaram os momentos de descoberta do inesperado:

Or un objet scientifique ne se dégage pas comme une statue enfouie, il se construit au moyen d’une suite d’opération où le réel et le chercheur interagissent intensément. Et qu’est-ce que le réel? C’est ce qui résiste (à l’action scientifique), ce qui se dérobe (aux questions du chercheur), mais c’est aussi ce qui change de statut au cours de la démarche qui vise à le connaître – ce dernier phénomène n’étant pas le moins étrange. En d’autres termes, tout se passe comme si le chercheur en arrivait, à un certain moment de son cheminement, à se laisser faire par l’objet, comme si l’objet s’avérait capable d’initiative. (CORBOZ, 2001 [1997]: 24)⁸

Nunca se deu como concluído o processo de conhecimento de cada um dos lugares. Ele manteve-se sempre ativo, em evolução e renovação. Foi constante a necessidade de visitar um lugar para concluir um desenho, confirmar uma ideia ou ver aquilo que ainda não se tinha visto apesar de sempre lá ter estado. Foi um trabalho em espiral de progressiva complexificação, um processo de observação que, frequentemente, exigiu uma reinterpretação da interpretação já realizada,

⁸ Na descrição da abordagem metodológica André Corboz fala de ‘*serendipity*’, um termo enunciado por Horace Walpole (1714-1797), para designar um processo em que a procura de algo nos permite encontrar uma outra coisa, significativamente mais interessante do que a que inicialmente se procurava “ce qu’on trouve ailleurs ou lorsqu’on s’est déjà détourné de ce que l’on quêtait”. Para uma introdução ao conceito sugere-se a leitura da obra *The Travels and Adventres of Serendipity* escrita em 1950 e publicada em 2006 (MERTON, BARBER, 2006).

permitindo a observação de novos elementos, exigindo novas formas de os articular, provocando conflitos que obrigaram a julgar, a redefinir critérios, a procurar outras informações. Neste processo de construção do conhecimento confirmam-se as teorias construtivistas⁹, segundo as quais a assimilação de novos conhecimentos pressupõe uma acomodação que implica a modificação das próprias estruturas cognitivas. Assim, o novo olhar, ao construir-se, produz um ‘novo’ observador, um ‘novo’ investigador. É nesta característica que o trabalho desenvolvido mais se afasta da conceção científica novecentista na qual o investigador era um ‘sujeito reduzido’ (CORBOZ, 2001 (1997): 23).

Foi demorado o processo de descoberta das perguntas que os olhares foram formulando. Foram muitos os momentos em que se perguntava o que fazer com o que se acabava de ver, como articular o que a investigação oferecia de novo com as descobertas realizadas anteriormente. Ou, em alguns casos, como é que os dados recentes punham em causa dados considerados adquiridos. “Só com grande esforço, com inúmeras operações, é que foi possível construir um objeto científico” (CORBOZ, 2001 (1997): 23). É esse trabalho que, nas palavras de André Corboz, aproxima o investigador do explorador. Um explorador que, na *infraestrutura viária local*, enfrentou um espaço polifásico, e não o espaço estático do *observador clássico* ou do *espetador moderno* (GAUSA, 2010).

Na investigação, o explorador é um arquiteto que não pôs em prática o conjunto sequencial de tarefas que têm informado as práticas arquitetónicas e urbanísticas mais correntes e que, por razões operacionais ou por falta de condições para testar outras abordagens, se têm mantido demasiadamente rígidas e, em parte, refugiadas numa suposta cientificidade eminentemente tecnocrática. Uma estratégia que ajuda a evitar que a rigidez metodológica das diferentes práticas impeça a consideração de contributos provenientes de outros campos disciplinares.

Optou-se, aqui, por uma atuação capaz de questionar os elementos presentes na *infraestrutura viária local* e de manipular positivamente informações complexas, numa procura que se estende no tempo, que interpreta o tempo longo dos diversos elementos existentes na *infraestrutura viária local*, que busca uma narrativa que contenha *revisões*, potencialmente produtoras de mudança.

Procura-se a construção de um olhar capaz de proceder a renovadas associações, de produzir sínteses, de alterar a relevância de certos fenómenos. Um olhar que não é só o olhar fugaz, obtido a partir do automóvel em movimento nem o olhar estático centrado no objeto. Ele teve tempos, velocidades e aproximações díspares, e tanto abarcou espaços vastos como pequenos elementos. São processos por vezes ocultos e por vezes demasiado expressivos. É essa forma de olhar que possibilita as revisões apresentadas.

⁹ Trata-se de uma aproximação às teorias construtivistas pelas características do processo de aquisição de conhecimento desenvolvida na interação do indivíduo com o meio modificando as estruturas cognitivas daquele que aprende. No âmbito da temática sugere-se a leitura de *A Árvore do Conhecimento: As bases biológicas da compreensão humana* (MATURANA, VARELA, 2007)

Foi essa forma de olhar que permitiu encontrar, no interior da *infraestrutura viária local*, o fragmento (grande ou mínimo) de lugar que tem um forte vínculo ao território mas também o fragmento de *não lugar* que, nas palavras de Marc Augé, contém uma porção de linguagem universal que confere segurança ao ‘estrangeiro’. Incluir *não lugares* no *lugar comum* é considerar a sua amplitude máxima, admitindo que ele nunca existe numa forma pura (AUGÉ, 1992: 103).

Um lugar de estudo específico

Num primeiro momento da investigação, os motivos empíricos sobrepuseram-se na escolha do concelho de Santa Maria da Feira como caso de estudo. Há muito que se conhece o seu território, um conhecimento com trinta anos, iniciado nos primeiros anos da democracia e que acompanhou um crucial período de urbanização, infraestruturização, industrialização e desenvolvimento económico e social¹⁰.

O lugar de estudo insere-se na extensa faixa urbana litoral onde habitam dois terços da população portuguesa e que revela, generalizadamente, o processo de avanço da urbanização sobre uma base rural. Esta característica é comum a grande parte do território urbano português de base agrícola onde a urbanização se foi suportando na extensa rede de estradas e caminhos existentes.

Santa Maria da Feira possui 1620 km de infraestrutura viária. O estudo levado a cabo, centrado na *infraestrutura viária local*, diz respeito a aproximadamente, 1450 km cuja administração pertence ao município. Ficam de fora, numa posição bastante lateral, os 120 km de vias aqui designadas *nova infraestrutura viária nacional*, dedicadas exclusivamente à mobilidade motorizada. Numa posição menos lateral, ficam os 50 km da *antiga infraestrutura viária nacional* correspondendo às Estradas Nacionais cuja gestão e manutenção compete à empresa Estradas de Portugal.

Representar a *infraestrutura viária local*

O registo da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira foi feito com recurso sistemático à fotografia. Simultaneamente produziram-se representações cartográficas e manipularam-se fotografias aéreas disponibilizadas *online* realizadas em tempos diversos. Esta variedade de registos permitiu uma visão clara das principais transformações ocorridas no intervalo de tempo em que decorreu a investigação. Em paralelo procedeu-se a um sistemático exercício de confronto entre as representações e os lugares que foram sendo percorridos. Foi um trabalho minucioso, de atenção aos detalhes e de anotações *in situ* que permitiu identificar e representar novos fenómenos.

Qu'elle prenne forme de promenades, de déambulations ou de dérives, la marche est parmi les

¹⁰ Para o conhecimento das transformações territoriais portuguesas ocorridas após a instauração da democracia sugere-se a leitura de *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, de Álvaro Domingues bem como os dois volumes da Fundação Calouste Gulbenkian sobre as *Políticas Urbanas*, de Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral.

formes les plus manifestes de la mobilité depuis la modernité. Elle permet de se déplacer mais aussi d'infiltrer la complexité, voire l'hétérogénéité de la ville, de vivre ses méandres et l'étrangeté de son quotidien. (FRASER, 2005 :167)

As opções que subjazem aos critérios de representação de um lugar (cartográfica ou outras) não são neutras. Elas são determinadas por um ponto de vista que é, simultaneamente, a vista de um ponto. Isto é, são decorrentes do posicionamento ideológico de quem as elabora e são influenciadas por interesses múltiplos, sendo uns mais presentes do que outros. Assim, os desenhos elaborados na investigação não procuram ser uma imagem exata e completa de uma realidade vasta. Com eles, pretende-se verificar e fortalecer unidades temáticas, procedendo-se à associação de elementos específicos, das suas tendências, semelhanças, analogias, dissonâncias ou oposições. Esta opção pretende afirmar um posicionamento crítico em relação à excessiva banalização de muitas das representações do território, nomeadamente as cartográficas, mas também do facto de, frequentemente, o tempo necessário para a sua manipulação não ser compatível com o tempo, cada vez mais curto, para a sua produção. Assiste-se a uma progressiva homogeneização dos elementos cartográficos que se traduz numa nivelação e imprecisão do discurso.

Os documentos gráficos, expressamente elaborados no âmbito da investigação, obedecem a critérios que visam o reforço da capacidade de comunicação das ideias desenvolvidas. Uma estratégia que obrigou a um afastamento em relação aos documentos cujo desenho decorre de decisões e objetivos exteriores à investigação, por exemplo, elaborados no âmbito dos Planos de Ordenamento. Pretendeu-se contrariar a banalização dos documentos gráficos e a sua perda de capacidade de instigar ou integrar consistentemente e explicitamente o discurso escrito. Uma estratégia que obrigou à manipulação das imagens satélite disponibilizadas por diversas empresas prestadoras de serviços de cartografia *online*¹¹.

As imagens disponibilizadas *online* permitem percorrer escalas e confrontar localizações distintas, no entanto, o número de manipulações que se pode levar a cabo é reduzido. São sistemas cartográficos dirigidos para o utilizador e para o seu quotidiano. Apesar da permanente e surpreendente evolução, são poucas as interações com processos coletivos e são limitados os dados quantitativos que disponibilizam. Pode calcular-se a distância de um trajeto, mas, por agora, pouco se sabe sobre o número de habitações, a sua área, a intensidade de usos, o número de habitantes ou a existência e localização das infraestruturas básicas.

Foi a necessidade de superar essa lacuna que exigiu a realização de um longo trabalho de redesenho e de aprofundamento das informações contidas na base digital em que se apoia a

¹¹ Os livros *Corps à corps de la perception et du territoire* (ARMENGAUD, 2008) e *Plan des villes et ideographie* (ATTALI, 2008) permitem reconhecer as transformações que as plataformas existentes *online*, *google maps* e *live maps* introduziram nas práticas cartográficas.

gestão municipal. É um trabalho que, dada a extensa infraestrutura viária de Santa Maria da Feira, apenas foi testado numa área restrita. Percorrida a pé¹² e tendo na mão impressões à escala 1:2000 e 1:500 da cartografia digital municipal, anotaram-se correções e adicionaram-se novos elementos, muitos deles de escala menor. Foram registadas informações relativas à implantação de linhas de abastecimento de água, telecomunicações, redes de águas pluviais, mas também informações precisas sobre a implantação de elementos vegetais, mobiliário urbano, postes de iluminação pública, sinalética, muros e acessos à propriedade privada, passeios, estacionamento e materiais. Apesar de ser cada vez mais extensa a informação cartográfica municipal, era inexistente uma informação precisa sobre as características, localização e frequência de elementos que se consideram ser importantes para uma avaliação qualitativa do espaço.

Toda esta metodologia estabelece, uma vez mais, uma aproximação a André Corboz para quem a representação cartográfica tradicional analógica permite “une lecture d’un phénomène” (CORBOZ, 2001:251), e a representação digital obriga a que “lecture et écriture” sejam conduzidas em constantes interações para poderem descrever um determinado fenómeno. Não esquecendo que, por detrás das representações cartográficas impressas, existe um suporte digital sem o qual muitas das operações realizadas seriam de difícil concretização, a sobreposição entre o cartógrafo e o investigador também serviu para estabelecer uma fértil interação entre percepção, registo, imaginação e conceptualização. É uma característica fortemente presente no trabalho desenvolvido por Bernardo Secchi e Paola Viganò, para quem não é óbvia a quantidade de descrição existente no projeto e a quantidade de projeto que se encontra no ato de descrever ou na seleção do que se descreve¹³.

Os desenhos elaborados distanciam-se em relação às representações de fluxos, de hierarquias e aproximam-se do espaço apercebido e vivido. Esta característica evidencia a importância de dar expressão aos instrumentos da arquitetura e, conseqüentemente, à sua utilidade para a resolução dos problemas do território. Tratando-se de um contributo fundamental para a explicitação de sistemas complexos, permitindo articular leituras de maior escala com observações de detalhe e mesmo com objetos e temas quase invisíveis.

A representação aqui realizada pretende revelar os temas identificados e testados ao longo do processo de investigação, temas esses que têm estado bastante ausentes das representações mais convencionais. A opção pela otimização da sua comunicação obrigou a uma forte interação entre

¹² Entre 2010 e 2014, foram percorridos, de automóvel, grande parte dos 1450 km da *infraestrutura viária local* em estudo. Nesse mesmo período, definiu-se uma área mais restrita de território, localizada a noroeste, na fronteira com os municípios de Espinho e Gaia no interior da qual se percorreram a pé aproximadamente 200 km.

¹³ Em *Il territori dell'urbanistica: Il progetto come produttore di conoscenza* Paola Viganò reflete sobre as sobreposições entre análise e projeto (VIGANÒ, 2010).

escrita e desenho. Além disso, para a sua inserção no formato da tese, foi necessário grande acuidade na seleção dos elementos a representar, uma vez que obrigou ao recurso a escalas não convencionais ou a representações de porções de território reduzidas. É uma característica distintiva dos desenhos elaborados em relação à cartografia mais convencional e normalizada.

O trabalho de representação cartográfica foi acompanhado e apoiado num vasto levantamento fotográfico. A pé foram feitos panoramas e sequências fotográficas que possibilitaram a constituição de visões multidirecionais, o que contraria o predomínio, em investigações sobre a infraestrutura viária, das imagens unidirecionais, muitas vezes captadas no âmbito de um trajeto de automóvel. As imagens obtidas são importantes para revelar qualidades de lugares que, por não se lhes conseguir atribuir valor excepcional, têm estado distantes do registo fotográfico.

Muito provavelmente o interesse destas imagens é que proporcionam visibilidade a coisas que são quotidianamente invisíveis; lugares que usamos diariamente e que, por não conterem nada de especial ou atraente, ou por nos serem tão próximos, se tornaram indiferentes ao nosso olhar. Ao serem captados por uma câmara fotográfica estes lugares adquirem uma aura inexistente no lugar real. (BANDEIRA, 2007:84)

Fotografar a *infraestrutura viária local*, a sua banalidade, o seu quotidiano, é um exercício de estetização e valorização de espaços que muito dificilmente poderiam ser vistos como belos antes de serem fotografados¹⁴. É também um exercício revelador da sua complexidade. Pode afirmar-se que a representação fotográfica foi importante para o estabelecimento de uma maior e mais positiva ligação entre o investigador e os lugares estudados. Cada fotografia revela uma mistura complexa e manifesta um posicionamento crítico do investigador, arquiteto e fotógrafo, contendo, por isso, parte da resposta ao problema da investigação

Assim, cada imagem, ao insinuar, mesmo que tenuemente, a possibilidade do belo, apesar de contrariar os cânones mais comuns de beleza, por exemplo, os da proporção, da consistência, da coerência, da estabilidade e da homogeneidade, constitui uma pista para a *revisão* da *infraestrutura viária local*. A força de algumas imagens fotográficas, estética ou reflexiva, pode ser suficiente, por si só, para alimentar uma *revisão*, porque “a imagem fotográfica é possuidora de um carácter único que instala, regula e perpetua mas também revoluciona, questiona e provoca” (BARRADAS,

¹⁴ No entanto, ao longo dos últimos anos são muitas as representações fotográficas de *lugares comuns*. Elas provêm das tradicionais disciplinas do território mas também da paisagem, do cinema, da fotografia, das artes plásticas. Em conjunto estão a conferir novos significados, a ultrapassar as leituras mais comuns dos seus processos, das suas formas, dos seus elementos, sejam eles vernáculos, eruditos, técnicos ou artesanais. No âmbito da fotografia são vários os autores que em Portugal se têm dedicado à ‘exploração fotográfica’ do *lugar comum*, podendo, a título de exemplo, referir o trabalho desenvolvido por Horácio Novais (1910) Victor Palla (1922), Carlos Martins (1922), Carlos Calvet (1928), Paolo Nozolino (1955), Paulo Catrica (1965), Duarte Belo (1968). E ainda exposições fotográficas, nomeadamente: *Missão Fotográfica: Paisagens Transgênicas* comissariada por Pedro Bandeira e a exposição *Território Comum: Imagens do Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa, Portugal 1955-1957* comissariada por Sérgio Mah.

2009: 61). A fotografia não é apenas promotora de identidade, memória ou pertença, ela pode ser um instrumento de poder “simultaneamente hegemónico e emancipatório” (BARRADAS, 2009: 66). Segundo Boaventura Sousa Santos, “existem dois tipos de conhecimento que estão na base do paradigma dominante da modernidade, o conhecimento-regulação e o conhecimento-emancipatório, a fotografia pode ser, e é, simultânea e paradoxalmente, parte integrante de ambos”. (SANTOS apud BARRADAS, 2009:71).

A representação fotográfica da *infraestrutura viária local* dá visibilidade a conflitos, às marcas de um determinado uso do solo, à nostalgia de um lugar perdido ou abandonado, a um quotidiano ou uso, a um espaço estereotipado, a um espaço intermédio. Cada fotografia, independentemente da sua identidade, foi confrontada com características mais gerais e alargadas. Identificou-se a repetição de elementos ou referências em várias imagens, bem como as permanências e as variações. Assim, tornou-se fácil associar cada imagem a uma rede temática, séries diacrónicas e categorias funcionais que participam na decifração da *infraestrutura viária local*. Através das fotografias identifica-se características e constantes temáticas que transportam a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira muito para lá da função Circular, subvertendo-a, ignorando-a ou enfatizando-a. Cada fotografia foi um meio importante para guardar na memória as diversas configurações espaciais que dão corpo à realidade e à estética da *infraestrutura viária local*.

O Estado da Arte

A tese suporta-se num alargado e heterogéneo conjunto de autores e referências. Ele remete para áreas disciplinares como a arquitetura (teoria, história e prática), o urbanismo, o paisagismo, a geografia, a sociologia e a engenharia, e permite suportar um discurso sobre a *infraestrutura viária local* com uma significativa dimensão arquitetónica. Um conjunto disciplinarmente aberto que se foi construindo quotidianamente e cuja dispersão decorre, em grande medida, da ausência de estudos de referência centrados na *infraestrutura viária local* do território extensamente urbanizado e desruralizado.

Do ponto de vista metodológico, a investigação é indissociável de todas aquelas que, ao longo do século XX, procuraram explorar as capacidades do olhar para apoiar os exercícios de desconstrução do espaço urbano. Nas décadas de 50, 60 e 70, Christopher Tunnars, Gordon Cullen, Aldo van Eick, Venturi, Alison Smithson, a pé ou de carro, criaram visões coerentes sobre a organização do espaço não deixando de considerar a variedade dos elementos constituintes da paisagem. Neste período, importa destacar leituras que, progressivamente, se afastaram dos lugares urbanos mais consolidados, nomeadamente, no contexto americano, *The Image of the City*, de David Lynch,

publicado em 1960 e, no contexto europeu, *Des Hommes et des villes*, de Paul-Henry Chombart de Lauwe, publicado em 1965.

Foi feita uma recolha de informação em pesquisas sobre a *infraestrutura viária nacional* e sobre a infraestrutura viária dos principais centros urbanos portugueses com o objetivo de compreender a influência e o contexto administrativo na transformação da *infraestrutura viária local*. Para a caracterização da evolução da *infraestrutura viária nacional*, ocorrida a partir da segunda metade do século XVIII, destacam-se quatro obras: *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira 1750-1850*, de Artur Teodoro Matos, em 1980; *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: As vias e o tráfego*, de Maria Fernanda Alegria, em 1990; *Os Transportes Coletivos Rodoviários no Grande Porto*, em 1992, e *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, em 2001, ambas de Elsa Pacheco.

Para a compreensão dos contributos provenientes das estratégias do Estado na transformação urbana do território destacam-se as obras: *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*, de Margarida Sousa Lobo, em 1995; *O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*, de Sandra Vaz Costa Almeida, em 2009; *Projectar e construir a Nação: engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*, de Marta Macedo, em 2012.

Defende-se que, para o conhecimento das transformações ocorridas com a passagem da ‘cidade ao urbano’, é determinante investigar os processos territoriais desenvolvidos pelo Estado. O reconhecimento da nova dimensão territorial da condição urbana descrita por Françoise Choay torna, inevitavelmente, necessário proceder à sobreposição entre as lógicas da *infraestrutura viária local* e as da *infraestrutura viária nacional*.

É esta nova condição que levou a que Nuno Portas, em *A Cidade como Arquitectura*, desde a década de 60, se tenha interessado pela aliança entre a arquitetura do quotidiano e os novos limites da cidade e pela identificação dos novos sistemas espaciais. Uma aliança que, alguns anos mais tarde, se viu confirmada com a publicação, por Vittorio Gregotti, de *Il Territorio dell'architettura*. Gregotti apela à implicação de arquitetos e projetistas urbanos na procura ativa de respostas para as transformações ocorridas no ambiente construído contemporâneo. Se, por um lado, os autores se aproximam no “redimensionamento” do problema, afastam-se no grau de determinismo que conferem ao projeto. Nesse sentido esta tese aproxima-se de Nuno Portas e da forma como reivindicou uma arquitetura anónima e democrática, aproximando-se ainda de Reyner Banham e Cedric Price que, nos anos 60, colocaram em causa a capacidade do urbanismo impor e determinar o ‘bem e o mal’. Estes autores valorizavam um urbanismo que não define fisicamente, que não implica uma formalização ou uma estética, mas que se afirma enquanto ‘sistema de relações’ capaz de integrar as noções de coletividade.

Por outro lado, o leque disciplinar das referências que suportam a investigação revela o vínculo ao trabalho que Nuno Portas, Manuel Fernandes de Sá, Álvaro Domingues, entre outros, desenvolvem na procura de convergências entre disciplinas, com um propósito projetual alicerçado na constituição de uma alternativa à habitual dicotomia rural/urbano. Esse trabalho é contemporâneo das propostas para o nordeste e centro da Itália industrializada, a “Terceira Itália” (BAGNASCO, 1977), sendo mais recentemente sistematizado com a publicação dos dois volumes de *Políticas Urbanas*. Obras publicadas em 2003 e 2011, que contribuem para reforço de uma ação urbana e projetual capaz de integrar e articular um conjunto mais dilatado de processos. Nessa continuidade destacam-se abordagens que contribuem para que a *infraestrutura viária local* deixe de ser vista como um espaço onde predomina uma técnica. Em *Rede Viária y Territorio en el “Vale do Ave”*: *La red viária de nivel intermedio como estructura del paisaje urbano en el NW portugués*, de Sara Sucena, em 2010, e *El Paisaje Próximo. Fragmentos del Vale do Ave*, de Marta Labastida, em 2013, os temas da infraestrutura viária, do espaço livre e da paisagem são colocados ao lado dos temas mais comuns do espaço edificado. Ambas as investigações tornam claro que é na intercepção do tema da infraestrutura viária com muitos outros temas do território contemporâneo que se constituiu a *revisão* e, portanto, corpo da investigação desenvolvida.

A diversidade de lógicas que informam o território traduz-se nas interpretações que, ao longo das últimas duas décadas, têm caracterizado o ‘urbano’. Na década de 90, *Megacities* (1997), de Peter Hall, e *Cidade Difusa* (1990), de Francesco Indovina, associam, a dois padrões sociais distintos, duas modalidades e pólos de ocupação e uso do espaço urbano, defendendo perspetivas que informam o território a investigar, mas que não traduzem muitas das suas complexidades e contradições. Uma desmontagem mais profunda do ‘urbano’ revela-se em *Global Cities* (1986), de John Friedmann e Manuel Castells, *Cidade Genérica*, de Rem Koolhaas (1995), *Metapolis* (1995), de François Ascher e, mais recentemente, nas obras sobre *Zwischenstadt*, de Thomas Sieverts, (1997), *La Città elementare* (1999), de Paola Viganò, *Ville franchisée* (2004), de David Mangin e *La città del ventesimo secolo* (2005), de Bernardo Secchi. São textos essenciais para a descoberta das formas e processos do território contemporâneo e, inevitavelmente, da sua infraestrutura viária.

Também diversos estudos publicados nas últimas décadas permitem identificar temas relativos da conceção, implantação e desenvolvimento dos sistemas viários. A investigação desenvolvida foi influenciada pelo afastamento do paradigma tecnocrático que propõe como resposta ao problema da infraestrutura viária e da sua relação com o território, a aplicação simples de uma técnica ou um procedimento. A investigação dá continuidade a uma linha de pensamento que se desenvolve a partir de 1960 e que tem como pano de fundo a crítica às visões funcionalistas. Enfatiza a qualidade ambiental dos espaços, a sua dimensão coletiva, os seus sistemas de relações podendo destacar-se como referência as obras: *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*, de

Peter Newman e Jeffrey Kenworthy, em 1989; *Je suis l'automobile*, de Jean-Pierre Orfeuill, em 1994; *Les Territoires de l'automobile*, de Gabriel Dupuy, em 1995; *Les infrastructures comme architecture urbaine*, de Christian Devillers, em 1995; *Réseaux et Territoires. Significations croisées*, de Jean-Marc Offner e Denise Pumain (dir.), em 1996; O artigo de *Infrastructures viaires et forme urbaine, genèse et développement d'un concept*, de Albert Levy, em 1999; *Mobilità, modelli insediativi ed efficienza territoriale*, de Flavio Boscacci, Roberto Camagni, Gian Corda e Ana Moretti, em 2001.

O número 553/554 da revista italiana *Casabella*, publicado em 1989 com o título *Sulla Strada*¹⁵ constitui uma das raras tentativas de reforço da investigação sobre a infraestrutura viária em ambientes urbanos menos consolidados e afirma o tema da estrada e da sua arquitetura como componente central da paisagem urbana.

Vittorio Gregotti assume o objetivo de abordar o problema da estrada numa dupla dimensão ou no seu duplo valor: “as an architectural object and the constitution of a point of view on landscape and its organization precisely in the cases in which its presence is more critical and ambiguous, (...)” (GREGOTTI, 1989: 118). No texto introdutório, defende que o tema é particularmente importante, uma vez que se assistia a processos de degradação da própria infraestrutura viária. Interessa-se pelas abordagens que revelam um esforço de interação entre a estrada, o território e a arquitetura, recorrendo a técnicas próprias de modificação e adaptação. Do tema da estrada e da sua arquitetura como componente estrutural da paisagem urbana, Gregotti não hesita em afirmar que é necessário restituir a estrada ao reino da arquitetura, obrigando-a a considerar como próprios e disciplinares os problemas que o projeto da estrada coloca. Nico Ventura, no seu artigo *The Space of motion: specificity and integration*, afirma que “the idea of integrated infrastructure is a way of reformulating the problem. It consists in seizing opportunities, in re-evaluating constraints, to promote synergies along a tract of road”. (VENTURA, 1989: 120). Em *Notes for a taxonomy*, Carlo Magnani e Pier Antonio Val apresentam o resultado de um estudo sobre a estrada enquanto elemento morfo-genético inserido na estrutura regional do território italiano do Veneto, considerando-o representativo do território do norte de Itália.

No texto é dada particular atenção à classificação funcional da estrada refletindo sobre as diferentes formas e modos de articulação das duas diferentes escalas (a da infraestrutura e a do território) e sobre a sua importância do ponto de vista morfológico. Por fim, em *Lo spessore della strada*, Bernardo Secchi apresenta a estrada como lugar para uma reflexão crítica sobre a cidade e sobre um planeamento que, por desejar ser flexível, deixa demasiadas coisas por definir. Secchi afirma que, quando se faz um plano, este tema adensa-se, afirmam-se oposições, recolhe uma

¹⁵ Dirigida por Vittorio Gregotti a revista conta com os contributos de Guglielmo Zambrini, Nic Ventura, Carlo Magnani, Pier Antonio Val, Bernardo Secchi, W. J. Neutelings, Joan Busquets, Jean-Louis Cohen, André Lortie, André Guillerme, Jean-Pierre Gaudin e Franco Farineli.

imensidão de enunciados anónimos, retorcidos, fragmentários. “(...). That we begin by preserving and imitating, turning with some nostalgia to the past, watching the ‘elementary’ characters of the major interpretations that preceded us, trying to describe them, classify them, arrange them in different layers of meaning, all this normal, I believe, though still insufficient.” (SECCHI, 1989: 39)

O número da revista *Casabella* destaca-se pela forma como procede à enunciação de temas que passaram a fazer parte de diversos questionamentos a propósito e sobre a infraestrutura viária dos territórios alargados. Muitos desses questionamentos tornaram-se estruturantes da tese desenvolvida. São eles que permitem lidar com o carácter ‘poroso’ da cidade contemporânea, que permitiram desenvolver projetos que se afastam das respostas unívocas por conferirem “espessura” ao ato de construir, contribuindo para um espaço de qualidade complexa e variada. Esses questionamentos poder-se-ão constituir como suporte das futuras *revisões*.

A tese reivindica a exploração da relação entre a arquitetura e o urbanismo, procurando que as consequências da intervenção na *infraestrutura viária local* ultrapassem o seu próprio limite físico. Com Solà-Morales, acredita-se no potencial transformador da infraestrutura, vendo o seu traçado “como referência entre o estável e o móvel, entre o infraestrutural e o volumétrico, entre o tempo e o espaço” (SOLÀ-MORALES, 1987: 22). É no âmbito desse exercício de reivindicação que um conjunto heterogéneo de referências contribuiu para a construção de um corpo coeso.



2010.03.23



2010.05.03



2011.10.06



2012.01.25



2014.05.30



2014.12.19

I.

A infraestrutura viária local enquanto Lugar da Nação

1.1. O estabelecimento de uma base comum

CONTROLO

Constata-se que as estratégias, os métodos e as técnicas introduzidos pelo Estado têm uma débil expressão no espaço. A debilidade exprime a dificuldade de controlo e a resistência dos processos locais.

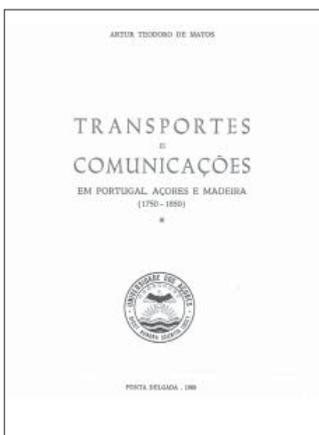
Imagina-se que, por si só, o tempo longo das resistências locais confere pertinência à sua consideração. Cabe ao Estado desenvolver mecanismos de controlo capazes de considerar e valorizar os processos locais.

CONSOLIDAÇÃO

Constata-se um progressivo afastamento entre a *infraestrutura viária local* e a *infraestrutura viária nacional*. Perante a dificuldade e desinteresse em atuar localmente, o Estado orienta-se para o projeto e consolidação dos grandes itinerários. **Imagina-se** que o progressivo afastamento da *infraestrutura viária local*, face àquela onde a mobilidade motorizada é mais determinante, é uma etapa no processo de reforço da sua autonomia, dos seus métodos e dos seus processos.

FRAGMENTAÇÃO

Constata-se, no espaço, as fortes e sobrepostas expressões de lógicas de organização e dimensionamento impostas pelos diversos estados que no Estado existem. A fragmentação das instituições provocou a fragmentação das leis, dos processos e das estratégias construindo uma realidade não sistémica. **Imagina-se** que a forma como a *infraestrutura viária local* absorveu todas essas lógicas, não ficando bloqueada, permite prever a possibilidade de, partindo de um ator territorial não dominante, se poderem introduzir estratégias estruturantes da sua revisão. Estratégias que se podem transportar objetivos comuns que as diversas entidades terão que considerar independentemente dos seus objetivos particulares.



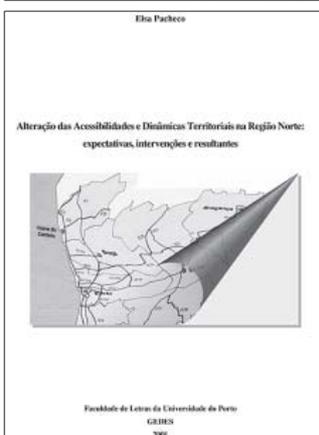
Artur Teodoro de Matos, 1980
Transportes e Comunicações em Portugal Açores e Madeira 1750-1850



Fernanda Alegria, 1990
A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: As vias e o tráfego



Elsa Pacheco, 1992
Os Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto



Elsa Pacheco, 2001
Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes

1.1|01 **Estudos sobre a infraestrutura viária portuguesa.** Quatro investigações fundamentais para o conhecimento das características e dos processos de modernização da infraestrutura viária portuguesa. Apesar de se centrarem na caracterização da *infraestrutura viária nacional*, permitem identificar características espaciais e de atuação na *infraestrutura viária local*.

A dificuldade de CONTROLO da *infraestrutura viária local* exterior ao núcleo urbano

Em Portugal, assiste-se, a partir da segunda metade do século XVIII, à alteração dos processos, métodos, regulamentos e soluções inerentes à infraestrutura viária. Procura-se a consolidação de itinerários terrestres alternativos aos itinerários marítimos e fluviais que, até então, suportavam as grandes deslocações.

A afirmação da via terrestre nas grandes deslocações reforça a necessidade de produção de um sistema correspondente à *infraestrutura viária nacional*. Um sistema que deveria estar em forte articulação e complementaridade com a *infraestrutura viária local* já existente que tinha como função principal o suporte das deslocações entre núcleos urbanos, sedes de freguesia e lugares de produção. As investigações existentes sobre a transformação infraestrutural deste período, maioritariamente realizadas no âmbito disciplinar da geografia¹⁶, revelam que, apesar das muitas ações levadas a cabo pelo Estado, a globalidade da infraestrutura viária manteve até ao final do século XIX elevados níveis de precariedade.

As investigações no âmbito da arquitetura e do urbanismo que surgem mais centradas nos contextos locais, porque se suportam em informação existente nos municípios e, em geral, centram-se no estudo da evolução dos principais centros urbanos. Em conjunto, são um importante contributo para o conhecimento de um sistema que, ao longo dos séculos, foi sendo ‘feito e refeito’ (PORTAS, 2005). No entanto, trata-se de um conjunto de investigações que só muito pontualmente permite a constituição de um olhar alargado sobre os processos que informaram a globalidade do território municipal. O conhecimento dos processos de transformação e da espacialidade da *infraestrutura viária local* exterior aos núcleos urbanos é limitado. Trata-se de uma transformação que, quase sempre, esteve fora do controlo do Estado Central. Foi eminentemente local, pouco documentada e fortemente incrementada pelos grandes proprietários.

É com o objetivo de implementar, a partir da segunda metade do século XVIII, soluções de pavimentação macadamizadas (MATOS, 1980) e de exercer um maior controlo sobre os processos de construção que o Estado chama a si a construção das principais estradas. O alvará de 28 de Março de 1791 de Dona Maria estipula a abertura de Estradas Reais tendo como pretexto a criação de condições para a distribuição do correio, com recurso a carros de tração animal.

¹⁶ A evolução da *infraestrutura viária nacional* entre a segunda metade do século XVIII encontra-se amplamente detalhada nas seguintes investigações: *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira 1750-1850* (MATOS, 1980); *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: As vias e o tráfego* (ALEGRIA, 1990); *Os Transportes Colectivos Rodoviários no Grande Porto* (PACHECO, 1992); *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes* (PACHECO, 2001).

Com vista a garantir o sucesso de tal tarefa, o alvará surge associado à imposição do *Methodo para construir estradas em Portugal*¹⁷ que José Diogo de Mascarenhas Neto (1752-1824) tinha publicado três anos antes.

Eu a Rainha. Faço saber aos que este alvará virem: que tendo entendido o estado de ruína em que se acham as Estradas Públicas do Reino, ainda a mais principal delas, que comunica esta capital com a Cidade do Porto [...]. Resolvi mandar proceder às Obras de Construção das Estradas principais, dirigidas á cómoda, e útil comunicação interna deste Reino; Ordenando que elas fossem gradualmente construindo pelo Método, Regulamento, e Plano, que tenho determinado. (Alvará de 28 de Março de 1791 apud CHARTERS d'AZEVEDO, 2011)

Cinco anos após a publicação do Alvará de 1791 e do *Methodo* são publicados, em 1796, o *Regulamento para a conservação das novas estradas* e o *Regulamento para a reforma dos carros e estabelecimento das barreiras novamente construídas*. Estes documentos formam um consistente conjunto que, no terreno, se confrontou com práticas de manutenção e de produção instaladas localmente e extremamente diferenciadas. Apesar de ser muito difícil avaliar a expressão que tiveram no espaço, a sua importância reside no reforço do debate Moderno sobre o papel da infraestrutura viária na coesão social e territorial portuguesa. Pode afirmar-se que o pretexto de distribuição de correio constituiu um dado importante para a afirmação da generalidade da infraestrutura viária como bem público.

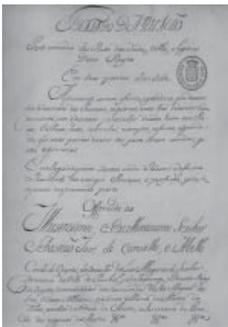
Perante a débil capacidade de a nova legislação informar as práticas locais, perante dúvidas sobre a atribuição das competências de ação, surge o Código Administrativo Português, a 18 de Março de 1842, com o objetivo de proceder a algumas clarificações. O território português foi dividido em apenas oito distritos e as freguesias passam a ser uma comunidade familiar e religiosa sem carácter

¹⁷ Uma obra que em 1788 introduziu em Portugal o “método escocês de construção de estradas e que se apresenta como alternativa à calçada portuguesa” (MATOS, 1980: 67). Ao servir de referência ao Alvará de 1791 ela destaca-se de outros documentos realizados neste período no âmbito das urbanas potenciadas pela ação do Marquês de Pombal. Neste período introduzem questões de composição geométrica do espaço urbano de grande racionalidade e linearidade. “Em todos os campos de ação das teorias iluministas, estiveram presentes conceitos de modernização, racionalização e experimentação, que facilmente entravam em choque ideológico com a tradição” (MOREIRA, 2006: 30). Dos documentos produzidos neste período pode destacar-se também o pouco divulgado mas muito ambicioso *Tratado de Ruação* de 1773. Um documento realizado pelo arquiteto português José Figueiredo Seixas, discípulo de Nasoni, que se orienta para a gestão regulamentar do espaço urbano e do seu uso “procurando generalizar regras que assegurassem a boa ordem da vida civil, isto é, o seu bom funcionamento a todos os níveis. Por exemplo, o bom funcionamento da rede viária através de retificações e alinhamentos de ruas e largos; prolongamentos de ruas; supressão de becos e de adequar às novas tendências liberalizantes os instrumentos de controlo formal do espaço urbano introduzidos pela Junta das Obras Públicas” (MOREIRA, 2006: 83). Apesar da divulgação do *Tratado de Ruação* ter sido baixa, importa destacar que o tratado é, neste período, um documento pioneiro e cujo tema versa sobre o urbanismo. “José Figueiredo Seixas decide por estes anos escrever um tratado para a correção dos defeitos urbanísticos da cidade do Porto. Depois de analisada a questão, decide escrevê-lo para a totalidade do reino, uma vez que não faz sentido emendar uma única cidade sem olhar para o território de uma maneira global.” (GOMES, 2007:34 e 36) “Destá forma o Reyno bem povoado pella regularidade dos quadrados, e as quintas e fazendas dos lavradores serão regulares na sua figura; e assim as devezas e os montes baldios. As estradas e os caminhos de hum lugar a outro serão mais breves, por serem direitas retilineamente, e serão vistas desde o principio ao fim (...) e pelo numero dos quadrados se saberá perfeitamente quantas legoas há de hum lugar a outro; e os Mapas que dipois desta demarcação se fizerem do Reyno seraõ ajustadíssimos, e todo elle parecerá hum jardim.” (SEIXAS apud GOMES, 2007: 81)

administrativo. Do artigo 120º ao nº122º, o código inclui nas competências do município a gestão da infraestrutura viária, a limpeza, a salubridade, o aumento da fluidez de circulação e, de forma menos explícita, a edificação (FERNANDES, 1992: 1204). O olhar implícito ao *código administrativo* é o dos problemas da infraestrutura viária do centro urbano, sendo extremamente difícil de avaliar a sua repercussão na restante *infraestrutura viária local*. Segundo diversos autores, a generalidade dos municípios carecia, neste período, de um corpo técnico consistente e o conhecimento do território era débil. É legítimo considerar que, no exterior do centro urbano, independentemente do Código, os processos de transformação da *infraestrutura viária local* mantiveram-se inalterados.

No final da primeira metade do século XIX Costa Cabral apercebe-se das dificuldades da ação. Reconhecendo as dificuldades existentes no terreno na resolução do problema da construção de estradas, procura criar um “meio prático de construir, em breve tempo, as estradas do reino com o menor sacrifício de meios” (SERRÃO, 1978 apud ALEGRIA, 1990: 31) reforça a Sociedade Promotora dos Interesses Materiais da Nação criada em 1841 e cria, em 1844, a sociedade comercial privada Companhia de Obras Públicas de Portugal. A Companhia encontrava-se legalmente autorizada a fazer as obras necessárias para a melhoria das comunicações do país. Para o efeito, foi contratado o engenheiro Joseph Gayffier (1806-1871), devendo proceder à aplicação e, acima de tudo, ao ensino daquilo que tinha escrito em 1840 no seu *Nouveau Manuel des Ponts et Chaussées*. Trata-se de um documento com quatrocentas e cinquenta páginas que propõe categorias, dimensionamentos e sistematiza a representação da estrada. No âmbito desta investigação, importa destacar as últimas cento e cinquenta páginas do documento com instruções para a aplicação da lei francesa de 21 de Março de 1836 dedicada aos Caminhos Vicinais. Pela primeira vez, são divulgados procedimentos exaustivos, dirigidos à *infraestrutura viária local* que, em Portugal, só voltam a ter tratamento equivalente com a publicação, cento e trinta anos mais tarde, do *Regulamento Geral das Estradas e Caminhos*.

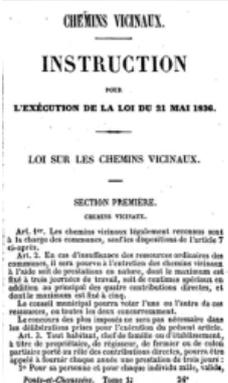
Apesar dos esforços de constituição e consolidação do conhecimento associado às práticas locais, falhou o compromisso, assumido pela Companhia de Obras Públicas, de melhorar as comunicações do país. A urgência em avançar para o terreno com as várias empreitadas impediu um correto desenvolvimento dos projetos e dificultou a coordenação das práticas, nas empreitadas. A estratégia desenvolvida pelo Estado falhou ao esbarrar com as realidades locais, podendo, assim, afirmar-se que o principal contributo da criação da Companhia foi o de dar início à formação de uma elite técnica nacional. “Apesar das más práticas, ou antes, por causa delas, a Companhia acabou por ser determinante na formação da elite técnica nacional” (MACEDO, 2012: 140). Ainda neste período, e reconhecendo a importância da formação de uma elite técnica, é distribuído aos diretores das obras públicas do país e às diversas Câmaras Municipais exemplares do *Programme ou résumé des leçons d'un cours de construction, avec des applications tirées spécialement de l'art de l'ingénieur des ponts*



Tratado de Ruação, 1773



Methodo para Construir as Estradas em Portugal, 1791



Nouveau Manuel des Ponts et Chaussees, 1836



Regulamento da Conservação, Arborização, Polícia e Cadastro das Estradas, 1900



Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais, 1961

1.1|02 Manuais e regulamentos da *infraestrutura viária local*. A leitura dos documentos especificamente dirigidos para a conceção, manutenção e controlo da *infraestrutura viária local* permite identificar um conjunto de estratégias que colidem com as principais características morfológicas dos traçados existentes.

et chaussées elaborado por Joseph Mathieu Sganzin em 1839 e da *Odologia dos engenheiros construtores ou guia para a construção e conservação das estradas de Portugal* elaborado pelo Barão de Eschwege em 1844 (MATOS, 1980).

A distinção entre o espaço de ação do Estado e o dos municípios, iniciada com o Código Administrativo Português, é aprofundada com a lei de 15 de Julho de 1862. No artigo 9º pode ler-se que “o governo, ouvido o Conselho d’Obras Públicas e as respetivas câmaras municipais, terá a faculdade de designar, por decreto, as ruas que devem fazer parte d’essas estradas e os alinhamentos, declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado trânsito d’elas”. Esta lei procura responder a dois problemas que se mantêm atuais: o da definição do território de ação de cada entidade e o da identidade espacial ou tipológica dos diferentes “tipos” de estrada. A lei de 1862 é substituída pelo decreto-lei de 31 de Dezembro de 1864 que versa sobre a “construção, conservação e polícia das estradas e abertura de ruas”. Nos artigos finais surge, pela primeira vez, a figura dos Planos Gerais de Melhoramentos e “enquadra-se num contexto de forte investimento na estruturação física do país” (FERNANDES, 2011: 3). A publicação da lei contribui para a afirmação de uma visão globalizante das questões urbanas e do desenvolvimento de um olhar regulador de proximidade. A nova legislação “transformou Portugal num dos países europeus pioneiros em matéria de legislação urbanística de âmbito nacional” (FERNANDES, 1992: 1206). A criação da figura dos Planos Gerais de Melhoramentos afirmou a importância da resposta desenhada para os problemas da infraestrutura viária e do espaço público. No entanto, o facto de apenas terem sido impostos no Porto e em Lisboa e de serem facultativos nas restantes “cidades, vilas e povoações do reino” revela, uma vez mais, um olhar centrado no núcleo urbano e torna pouco provável a constituição de uma estratégia para a globalidade do município e da sua *infraestrutura viária local*.

Além da legislação nacional que informa a *infraestrutura viária local* surgem as disposições presentes nos primeiros Códigos de Posturas Municipais. Trata-se de documentos percussores dos atuais Regulamentos Municipais, nos quais se encontra descrita grande parte das normas que regem o uso e a transformação da *infraestrutura viária local*. A inexistência de níveis intermédios, entre o Plano e o Código, leva ao progressivo distanciamento entre a ação no núcleo urbano e a ação no restante território. Enquanto que no núcleo se podem identificar ações planeadas que têm uma matriz qualitativa, no restante concelho predomina a dimensão quantitativa presente na legislação nacional e nos Códigos Municipais.

No início da segunda metade do século XIX o conhecimento cartográfico do território exterior aos centros urbanos é muito reduzido. Sem esse conhecimento e sem a obrigatoriedade de realização de um plano para a globalidade do município os processos da *infraestrutura viária local* permanecem inalterados. A legislação acaba por acentuar a diferença entre o interior dos núcleos, cada vez mais

conhecido e regulado, e um exterior, habitado mas pouco conhecido. A nova lei vem acentuar uma progressiva diferenciação entre a política de construção e conservação de ruas e a de construção e conservação das estradas e caminhos.

Apesar das transformações legais e processuais, passados 100 anos da publicação do Alvará de Dona Maria, os níveis de precariedade na infraestrutura viária portuguesa continuam elevados. Com o objetivo de corrigir disparidades territoriais, de melhorar as condições de circulação e “ampliar as áreas de mercado” (ALEGRIA, 1990: 138) é publicada a lei de 21 de Julho de 1887, no âmbito da Lei de Fomento Rural de Oliveira Martins. Contrariando os Códigos de Posturas Municipais e a própria legislação de 1864, o Estado recupera poder de ação sobre uma parte significativa da *infraestrutura viária local* triplicando a extensão que se encontra a seu cargo. Cinco anos mais tarde, perante a dificuldade em controlar as empreitadas nacionais e realizadas por grandes empresas, volta a salientar-se a larga experiência e grande minúcia dos pequenos empreiteiros que contrasta com a ânsia de lucro capitalista das grandes empresas, impeditiva de um produto final de qualidade (ALEGRIA, 1990: 138). Na última década do século XIX, volta a reconhecer-se que, na forma de fazer local, existem características que podem ser úteis para ação na globalidade da infraestrutura viária portuguesa.

O olhar sobre os processos locais é potenciado pela crise económica¹⁸ da viragem do século que veio limitar a capacidade de ação na *infraestrutura viária nacional*. É implementada uma estratégia de criação de condições locais para o desenvolvimento económico nesse sentido, a construção de novas vias esteve limitada à categoria designada por Estrada de Serviço, uma categoria local destinada aos casos em que a criação de uma nova estrada fosse necessária para a implantação de uma indústria ou para o progresso da agricultura, numa região não ligada aos centros de consumo mais importantes. Este regime de exceção apenas deveria ser utilizado em circunstâncias extraordinárias ou de manifesta utilidade pública. Contudo, ao longo destes anos, apesar das restrições, ele foi recorrentemente utilizado e deu destaque ao desenvolvimento da *infraestrutura viária local*.

Pode afirmar-se que, na entrada no século XX, se identifica uma interação entre dois fatores que potencia o desenvolvimento da *infraestrutura viária local*: a valorização do saber construtivo local e um regime especial que permite o desenvolvimento da *infraestrutura viária local* necessária ao desenvolvimento de uma atividade económica. Adicionalmente, pode ainda destacar-se, na entrada do século, em 1907, um maior conhecimento da *infraestrutura viária local* decorrente da

¹⁸ Em 1890 o sistema económico liberal do regime monárquico-constitucional português entra em crise. As finanças entraram em colapso e é colocado em causa o modelo económico fomentado por Fontes Pereira de Melo desde 1851. Também o crescimento da riqueza por via dos melhoramentos materiais do Estado incentivados neste período não aconteceu. Os benefícios económicos provenientes do melhoramento das condições de produção e de transporte foram baixos e não permitiram ao Estado recuperar por via fiscal os benefícios esperados e necessários para o pagamento aos seus credores (SANTOS, 2001: 187).

elaboração do relatório sobre o *Estado da Viação Ordinária em Portugal* realizado pela Comissão de Obras Públicas.

Nestes anos de crise, acresce ainda a constatação da complexidade territorial e, conseqüentemente, a da articulação das suas obras com contextos locais, por parte de grupos económicos tradicionalmente envolvidos na construção da *nova infraestrutura viária nacional*. Esta complexidade dificulta a obtenção de lucro através da produção, manutenção ou exploração da *infraestrutura viária nacional*. Progressivamente, os grupos económicos transferem os seus investimentos para o caminho-de-ferro onde a autonomia técnica e espacial é consideravelmente superior à da infraestrutura viária, facilitando o caminho para a obtenção do lucro. Sem que se tenha assistido a uma efetiva alteração do modelo económico instalado no país, o facto de os privados terem deixado de investir na infraestrutura viária leva a que o estado seja obrigado a atuar, de forma mais direta, na produção de infraestrutura viária. Esta atuação, feita sem que exista um retorno financeiro direto e rápido, acentua a fronteira entre um serviço público e pouco lucrativo e um serviço privado lucrativo. Uma fronteira que se manifesta na forma como o Estado esteve contratualmente obrigado, pelos investidores no caminho-de-ferro, a construir e melhorar a *infraestrutura viária local* que servia as estações.

A partir de 1927, com a vigência do Estado Novo, assiste-se a importantes alterações da sua relação com os municípios. O Estado, sob o pretexto de melhorar as finanças públicas, desenvolve uma estratégia de controlo na qual condiciona a ação municipal, imiscuindo-se nos seus principais procedimentos e retirando-lhe dinheiro e competências. Surge, então, o Decreto-Lei nº 21697, de 30 de Setembro de 1932, com o objetivo de “coordenar e orientar todas as atividades do Estado e tornar extensiva ao desenvolvimento urbano das aldeias, vilas e cidades do País a sua política de íntima colaboração com os povos”.

Assiste-se a um importante aumento do transporte motorizado¹⁹ e, conseqüentemente, à complexificação da sua gestão. Em 1927, são criadas a Junta Autónoma de Estradas (JAE), com a competência de elaborar os estudos, a construção, a reconstrução e a repavimentação de estradas, e a Direcção-Geral de Estradas com a competência da reparação e da conservação corrente. Dois anos mais tarde, as duas entidades são fundidas e surgem Direcções Distritais e três Direcções de Serviços encarregues, respetivamente, da Conservação, Construção e Melhoramentos Rurais. Com o pretexto dos “melhoramentos rurais”, o decreto-lei de 30 de Setembro 1932 alarga as competências da JAE e inscreve sob sua alçada a generalidade da *infraestrutura viária local*,

¹⁹ Em 1908 é apresentado o primeiro automóvel produzido em série, o Ford T, ao qual se associou a promessa de tornar o automóvel acessível a todos os cidadãos. No Porto, em 1913, a realização no Palácio de Cristal do primeiro salão automóvel marca, em Portugal, a afirmação e o início de um forte incremento do número de automóveis. A regulação do trânsito na infraestrutura viária fica num primeiro momento a cargo do Automóvel Club de Portugal a quem compete, juntamente com a Vacuum Oil Company, a sinalização das estradas.

nomeadamente, “as obras de interesse local e vantagem coletiva a executar fora dos centros urbanos e das sedes dos concelhos, compreendendo a construção ou reparação de estradas municipais, estradas não classificadas, caminhos vicinais, pavimentos, chafarizes, tanques, lavadouros e obras semelhantes”. No entanto, na *infraestrutura viária local*, assiste-se, uma vez mais, a uma inversão. Em 1933, perante a discrepância entre a excessiva ambição da lei e as capacidades do Estado e numa clara aproximação ao modelo atualmente existente, Duarte Pacheco reforça o papel dos municípios.

As estradas nacionais dependem inteiramente do Estado, desde a criação à conservação. Às câmaras municipais pertence construir, reparar e conservar as estradas municipais e ainda, em cooperação com as juntas de freguesia, quando estas, por si só, não possam suportar todos os encargos, cuidar dos caminhos vicinais. (Decreto-Lei n.º 23239, de 20 de Novembro de 1933, apud ALMEIDA, 2009: 193)

A matriz controladora do Estado falha em 1933, e reforça-se em 1934 com a criação da figura dos Planos Gerais²⁰ e mais tarde dos Anteplos de Urbanização. Trata-se de um controlo exercido sobre os centros urbanos; o exterior continua a ser informado pelos Códigos de Posturas Municipais.

Com a figura dos Planos Gerais acentua-se a importância de uma ação qualitativa e a dimensão pública do espaço urbano. É valorizado o desenho de vias, praças e jardins, introduz-se a obrigatoriedade de alinhamentos de edifícios, de construir ao longo das vias, de regular a iluminação, o abastecimento de água e a drenagem de esgotos. Pouco a pouco, estes temas começam a ser desenhados nos centros urbanos. No exterior, apesar de a edificação também surgir apoiada na infraestrutura viária, os temas introduzidos pelos Planos Gerais são incluídos em disposições genéricas presentes nos Códigos de Posturas Municipais que se traduzem na fixação de parâmetros quantitativos. Neste período, e com o desenvolvimento da urbanização, surgem com maior intensidade modelos que têm um vínculo claro aos novos parâmetros da legislação. São modelos que tanto informam os núcleos urbanos onde a implementação dos planos se revelou mais difícil, bem como o espaço urbano exterior aos núcleos.

Um dos fatores que dificultou a concretização dos Planos Gerais foi a demora do Estado Central na produção e disponibilização aos municípios dos levantamentos topográficos a que se comprometera, com a lei dos Planos Gerais. Só após a recepção dessa informação se poderia proceder à elaboração dos novos planos, conforme disposto no Regulamento para a Elaboração

²⁰ O Decreto-Lei n.º 24802, de 21 de Dezembro de 1934, define as bases que regem a elaboração dos *Planos Gerais de Urbanização*. Um decreto com objetivos megalómanos que impôs a realização dos planos a todos os municípios cujo número de habitantes fosse superior a 2500. Na Holanda, Espanha, França e mais tarde na Itália apenas as cidades com mais de 10 000 estavam obrigadas a realizar planos de urbanização. O número de planos a elaborar, bem como a falta de técnicos habilitados à sua realização ditou uma, provavelmente “desejada”, concentração da encomenda. A aprovação dos planos era competência dos municípios, mas o controlo da sua elaboração escapava-lhes. A sua execução foi distribuída por um reduzido grupo de técnicos que estava maioritariamente instalado em Lisboa, “a distribuição dos planos pelos ‘urbanistas’ era facilmente controlada por uma única entidade sediada no Terreiro do Paço” (LOBO, 1995: 34).

de Planos de 1944. Ora, esta elaboração deveria ser liderada por técnicos que, neste período, apenas existiam em Lisboa. A vontade controladora do Estado confere visibilidade e realce ao desfasamento entre os seus desejos, as suas reais capacidades e a realidade local. Os planos não versam sobre a totalidade do território municipal e a transformação da *infraestrutura viária local* continua dependente de muitos processos locais que o Estado tem dificuldade em dominar.

Em 1945, uma vez mais visando o controlo da globalidade da infraestrutura viária, é aprovado o Plano Rodoviário Nacional estabelecendo as normas para a classificação das Estradas Nacionais, mas também das Estradas e Caminhos Municipais. O Plano, repetindo estratégias anteriores, retira aos municípios cerca de 4000 km de vias, considerando que “certas estradas municipais não podem deixar de atender às ligações inter-concelhias, constituindo uma rede complementar das estradas nacionais e que, como tal, têm de desempenhar, igualmente, verdadeira função económica”.

Na sequência da publicação do Plano Rodoviário, surgem importantes confusões entre a *infraestrutura viária nacional* e a *infraestrutura viária local*, especialmente na definição das competências de gestão. Na alçada do Estado é incluída uma categoria de vias designada *Estrada Municipal* e na dos municípios a categoria de *Caminho Municipal*. Paralelamente, surgem confusões decorrentes da ténue distinção que o Plano estabelece entre todas elas e da possibilidade, normal mas difícil de gerir, de se proceder a reclassificações ou de se adotar dimensionamentos equivalentes. Pode afirmar-se que as características do Plano deixavam já antever que, no território extensamente urbanizado português, seria difícil estabelecer as diferenças entre Estradas Municipais, Caminhos Municipais e Caminhos Vicinais, ficando novamente clara a dificuldade do Estado em definir uma plataforma consistente para a ação na *infraestrutura viária local*.

Com a intenção de delimitar alguns conceitos enunciados no Plano e de distinguir a ação na *infraestrutura viária nacional* e na *infraestrutura viária local*, em 1949, é publicado o Estatuto das Estradas Nacionais e só doze anos mais tarde o Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais. São dois extensos documentos que passam a informar a globalidade da infraestrutura viária portuguesa. A comparação entre eles permite detetar uma semelhança estrutural e temática donde é possível inferir a inexistência de uma estratégia do Estado para distinguir e construir uma identidade específica para a *infraestrutura viária local*.

Apesar dos falhanços das décadas anteriores, decorrentes da desconsideração de muitas das especificidades de produção, gestão e manutenção locais, os dois documentos insistem numa regulação assente nos mesmos critérios. As semelhanças entre eles vão desde os princípios organizativos e de dimensionamento, definição dos direitos e deveres de cada um, a princípios qualitativos que têm a ver com a política de arborização “tendo em conta as funções de salubridade, consolidação das margens, agrado e conforto para os viajantes, entre outras”.

1949 Estatuto das Estradas Nacionais	1961 Regulamento das Estradas e Caminhos Municipais
<p>Cap. I</p> <p>Organização geral dos serviços</p> <p>Generalidades Serviços centrais Serviços externos Demarcação Sinalização Balizagem e protecção Arborização Zonas e secções de conservação, esquadras e cantões Cadastro das estradas</p>	<p>Cap. I</p> <p>Organização dos serviços</p> <p>Disposições gerais Serviço de conservação Quadro de pessoal Provimento Salários Atribuições e competência Distintivos e uniformes</p>
<p>Cap. II</p> <p>Do pessoal dos serviços externos e respectiva organização</p> <p>Categorias Nomeações Mudanças de classe ou de categoria Salários Faltas e licenças Aposentação Recompensas Atribuições Disciplina do pessoal Uniformes</p>	<p>Cap. II</p> <p>Demarcação, sinalização, balizagem e arborização das vias municipais</p> <p>Demarcação Sinalização Balizagem e protecção Arborização Cadastro de vias municipais</p>
<p>Cap. III</p> <p>Disposições relativas à polícia das estradas nacionais</p> <p>Obrigações do público em relação a polícia das estradas Direitos e obrigações dos proprietários confinantes com as estradas, em relação ao seu policiamento Disposições relativas ao licenciamento de obras a realizar nas proximidades das estradas nacionais</p>	<p>Cap. III</p> <p>Disposições relativas à polícia das vias municipais</p> <p>Deveres do público em relação à polícia das estradas e caminhos Direitos e deveres dos proprietários confinantes com as estradas e caminhos municipais em relação ao seu policiamento Disposições relativas ao licenciamento de obras a realizar nas proximidades das vias municipais</p>
<p>Cap. IV</p> <p>Sanções</p>	<p>Cap. IV</p> <p>Disposições finais e transitórias</p>
<p>Cap. V</p> <p>Disposições gerais</p>	<p>Cap. V</p> <p>Sansões</p>

1.1 | 03 **Os dois principais documentos que informaram e regeram a infraestrutur viária portuguesa.** Até ao final da década de 80 do século XX a transformação e gestão da infraestrutur viária portuguesa foi informada pelo Estatuto das Estradas Nacionais de 1949 e pelo Regulamento das Estradas e Caminhos Municipais de 1961. A comparação dos documentos permite afirmar que as diferenças de atuação entre a *infraestrutur viária nacional* e a *infraestrutur viária local* são, fundamentalmente, de ordem quantitativa.

Pode, então, afirmar-se que o principal contributo dos dois documentos foi o de substituir um alargado e disperso conjunto de legislação e de acabar por contribuir para o reconhecimento da existência de dois sistemas viários distintos. Mais do que a diferenciação decorrente de parâmetros quantitativos, acentua-se a importância de elementos mais acessórios. Como os princípios de demarcação da via (o marco de origem, o marco quilométrico, o marco limite de cantão, a placa de sinalização de limite de área de jurisdição das câmaras municipais), bem como a identificação dos povoados e dos uniformes dos funcionários, são elementos que, ao longo das últimas décadas, têm vindo a ser substituídos ou a desaparecer por entre o alargado conjunto de elementos que se implantam ao longo de grande parte da infraestrutura viária.

A publicação do Estatuto das Estradas Nacionais e o intervalo de tempo que a separa da publicação do Regulamento de Estradas e Caminhos Municipais contribui para o incremento da capacidade de intervenção do Estado Central face aos municípios. A partir de 1949 assiste-se a uma transformação mais consistente da identidade da *infraestrutura viária nacional*.

A CONSOLIDAÇÃO da *infraestrutura viária nacional* e a ausência de estratégia para a *infraestrutura viária local*

A partir de 1939, a Junta Autónoma de Estradas integra no seu quadro de pessoal o arquiteto Inácio Peres Fernandes e em 1950 o arquiteto José António Neves Galhoz. Na sequência deste processo a JAE passa a dispor de serviços de arquitetura e desenho inseridos na Direcção dos Serviços de Conservação. Datam deste período muitos dos elementos construídos que ainda hoje integram a sua iconografia e que contribuíram para a consolidação e maior legibilidade da *infraestrutura viária nacional*. Trata-se de um variado conjunto de elementos que vai das casas de cantoneiros às pontes e túneis, passando por chafarizes, miradouros, arranjos urbanísticos das vias, abrigos de serra, guardas e vedações, postos abastecedores de combustíveis²¹. A aparente indiferenciação presente na legislação passa a ser compensada pelas transformações ocorridas no interior da própria JAE e nas suas lógicas de projeto e conservação. Apesar dos muitos elementos arquitetónicos implantados ao longo da estrada que vêm do século XIX, pode afirmar-se que, a partir dos anos 50, esse exercício se torna territorialmente mais abrangente e sistematizado.

²¹ A importância do trabalho realizado pelo arquiteto Inácio Peres Fernandes é apresentada no artigo “A arquitectura nas Estradas” publicado em 1952 numa edição comemorativa dos 25 anos da Junta Autónoma de Estradas. “Com o país já dotado de uma rede de estradas considerada eficiente, os ‘Serviços de Conservação foram ganhando importância ao longo do tempo’, pela necessidade de reparar e manter em bom estado as estradas já construídas, bem como por serem reforçada a sua importância relativamente à sinalização, demarcação, balizagem e arborização de estradas, assim como à protecção e assistência aos transeuntes” (CARNEIRO, 2011: 32)



1.1 | 04 **Elementos de demarcação e sinalização da *infraestrutura viária nacional*.** A implementação de uma estratégia nacional de demarcação, sinalização e balizagem conferiu às Estradas Nacionais uma identidade que, em muitos lugares, permanece visível e atenuou os efeitos decorrentes da sua baixa diferenciação espacial face à *infraestrutura viária local*. [Junta Autónoma de Estradas, Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949, Lisboa, JAE, 1949, p. 94-95 apud CARNEIRO, 2011: 36]

Neste período, torna-se mais real a possibilidade de identificação e separação entre a *infraestrutura viária nacional* e a *local*. É uma possibilidade decorrente da estabilização dos principais procedimentos da JAE e da valorização das qualidades espaciais e paisagísticas da *infraestrutura viária nacional*. No entanto, as características e intensidade da transformação urbana do território português, ocorrida nas últimas décadas, nem sempre têm permitido a permanência, no espaço, dos elementos, quase sempre não estruturais, suporte dessa distinção.

Só com a afirmação da dimensão técnica do projeto da infraestrutura viária se volta reforçar a separação entre a *infraestrutura viária nacional* e a *local*. A sua afirmação como objeto técnico tem consequências estruturais e reforça diferenças face a uma *infraestrutura viária local* que permanece imersa num processo de transformação longo e enraizado no território. A origem dessa progressiva autonomização pode ser associada à criação do Ministério das Obras Públicas, em 1852, por Fontes Pereira de Melo, e ao início do fortalecimento de uma elite técnico-científica que, nestes anos, provinha, fundamentalmente, da Escola do Exército e da Escola Politécnica²². Os futuros engenheiros aprendem na escola uma “ciência prática com fins concretos: a racionalização do território” (MACEDO, 2012: 87).

Os passos dados na consolidação da *infraestrutura viária nacional* contrastam com a já descrita longa dificuldade do Estado em controlar os processos da *infraestrutura viária local*. A figura dos Planos

²² Para compreender a organização do projeto da Estrada sugere-se a consulta do programa do curso de construção de estradas de José Rodrigues Coelho Amaral de 1849 da Escola do Exército e o programa da 5ª cadeira auxiliar para o ano lectivo de 1855-1856, ambos publicados em 1857 na Revista Militar, vol. 9º p. 286-296 e p. 371-375 (MACEDO, 2012: 96).

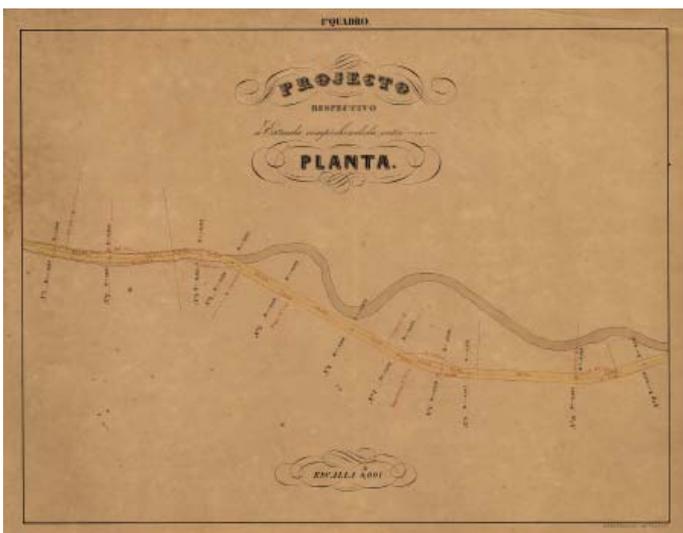
de Urbanização imposta um século mais tarde, orienta, já em 1946, o olhar para os problemas dos núcleos urbanos e nem a publicação tardia do Regulamento de Estradas e Caminhos Municipais, em 1961, anula o vazio estratégico existente na *infraestrutura viária local*.

Este vazio acentuou-se com a criação do Antepiano de Urbanização para responder à dificuldade de concretização dos Planos de Urbanização. No Antepiano, a *infraestrutura viária local* que suporta a edificação deixou de ter que estar associada à apresentação das plantas das redes de águas pluviais, esgotos, abastecimento de água e iluminação pública. A urgência em produzir habitação sobrepôs-se à necessidade de controlo das infraestruturas básicas, contribuindo, um pouco mais, para que a generalidade da *infraestrutura viária local* tivesse base legal para, em qualquer ponto do território municipal, apoiar a edificação, mesmo que desprovida das redes básicas.

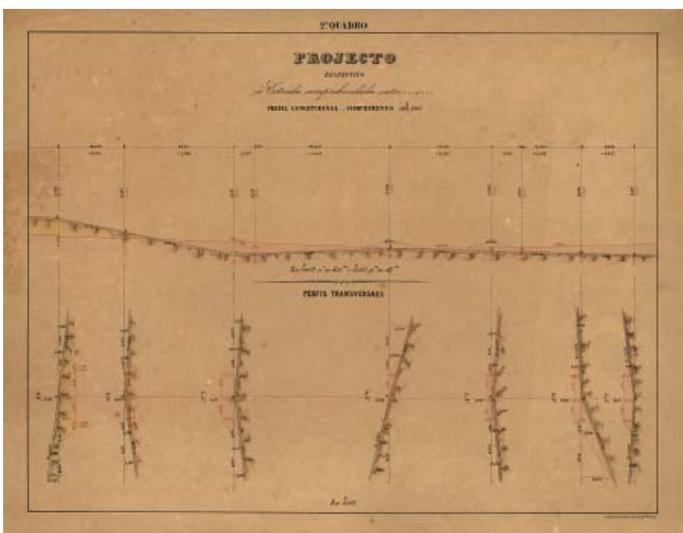
Segundo Fernando Gonçalves, assiste-se a uma degradação da qualidade dos estudos de urbanização acentuada pelo facto de a sua realização se ter estendido a um conjunto de técnicos não especializados, lançando a prática “num terreno suficientemente pantanoso para nele se perder o anterior favor concedido ao estudo da forma da cidade” (GONÇALVES, 1977:11). A existência, em simultâneo, da figura do Plano de Urbanização e do Antepiano, com fronteiras pouco claras, leva a que se assista a situações contrastantes que oscilam entre soluções altamente desenhadas e princípios de organização meramente baseados num zonamento de matriz quantitativa (LOBO, 1995). Pode afirmar-se que a década de 40 acaba por ser decisiva para uma definitiva submissão à edificação dos novos processos de grande parte da infraestrutura viária. A transformação da *infraestrutura viária local* passa a decorrer mais da urgência em definir e alargar o território urbanizável e da regulação da edificação, do que de orientações para ela especificamente dirigidas²³. Disso é exemplo a publicação do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, em 1951. O regulamento vem impor dimensões, na relação entre o edificado e entre este e a rua, que alteraram a espacialidade da *infraestrutura viária local*, iniciando-se uma aproximação a muitas das configurações da atualidade. Com a imposição de afastamentos da construção ao eixo da infraestrutura viária inicia-se um processo de perda de consistência do perfil da *infraestrutura viária local*.

Até então, as características da generalidade da infraestrutura viária provinham da sucessão de campos agrícolas, espaços florestais, edificação e muros, construídos na sua face, que se transformavam segundo lógicas eminentemente internas. Com o Regulamento assiste-se ao aumento da variabilidade dos perfis da *infraestrutura viária local* que só tenuamente é atenuada com o adicionar das regras de dimensionamento previstas em 1961 pelo Regulamento das Estradas

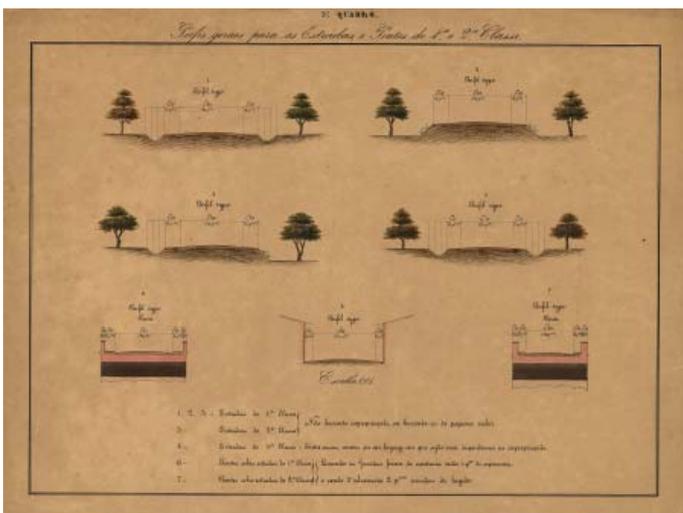
²³ Margarida Sousa Lobo identifica algumas experiências de planeamento que poderiam traduzir-se na construção de uma identidade ou papel específico para a infraestrutura viária exterior ao núcleo urbano. Uma característica visível no confronto que a autora faz entre o anteprojecto de urbanização de Étienne de Gröer para Coimbra e o plano de Luanda. “Para conter o crescimento da cidade para além do perímetro proposto, demarca uma zona rural de protecção” (LOBO, 1995: 79).



1º Quadro
 “Projecto restectivo à estrada compreendida entre... e”
 Planta do novo traçado elaborada à escala 1:1000



2º Quadro
 “Projecto restectivo à estrada compreendida entre ... e”
 Perfil longitudinal à escala 1:500 (distâncias) e 1:200 (alturas)



3º Quadro
 “Perfis geraes para as Estradas, e Pontes de 1ª e 2ª Classe”
 Perfis elaborados à escala 1:100

1.1|05 **Desenhos de projeto da infraestrutura viária nacional do século XIX.** Os desenhos testemunham tentativas de consolidar e autonomizar a *infraestrutura viária nacional* face à *infraestrutura viária local* com recurso a métodos modernos de projeto, nomeadamente através do controlo topográfico do seu desenvolvimento longitudinal, da padronização das dimensões da faixa de rodagem e da arborização. [Arquivo Histórico Obras Públicas: AHMOP_CC-1865-A_0001_1; AHMOP_CC-1866-A_0001_1; AHMOP_CC-1867-A_0001_1]

e Caminhos Municipais, anteriormente referido. Na prática, os afastamentos impostos entre edificação, entre edificação e infraestrutura viária e as medidas impostas à própria *infraestrutura viária local*, iniciam um processo de forte complexificação da espacialidade da *infraestrutura viária local*. Na legislação e regulamentos dos anos de 1945, 1946, 1951 e 1961 encontra-se a explicação de muitas das transformações espaciais ocorridas sobre a *infraestrutura viária local* mais antiga com origem no alargado conjunto de antigos caminhos romanos, medievais, de almocreve, agrícolas ou florestais. O seu espaço transformou-se sem que se tenha revelado a coerência e racionalidade que deveria ser inerente às estratégias do Estado português moderno.

Em 1965 é aprovado o primeiro Regime Jurídico das Operações de Loteamento²⁴. Com ele procura-se regular os processos de urbanização que, neste período, na sequência da forte industrialização e terciarização do país, ganham particular intensidade. O novo regime vem clarificar o papel dos atores privados na produção de espaço urbano. Acentua-se um crescimento da *infraestrutura viária local* enquanto suporte de operações de edificação que tem por base modelos e tipologias extremamente diversas.

A transformação da *infraestrutura viária local* é, cada vez mais, motivada por estratégias dirigidas para o edificado. Assiste-se, progressivamente, ao incremento de uma *infraestrutura viária nacional* liberta da edificação. A aprovação, em 1985, de um novo Plano Rodoviário Nacional procura resolver uma característica da infraestrutura viária portuguesa, “a densidade demográfica da rede nacional é tripla da que se verifica nos restantes países do Mercado Comum enquanto, por outro lado, a densidade demográfica da totalidade das redes rodoviárias é bastante inferior à desses países” (PRN, 1985). Considerando que se trata de uma característica inadmissível nas lógicas da mobilidade rodoviária com a agravante de se tratar de um país que, nesses anos, prosseguia uma política com vista à regionalização, o Plano reduz a rede afeta ao Estado e centra-se numa estratégia de construção de novos traçados libertos da edificação e exclusivos do transporte motorizado.

O Plano de 1985 entrega, à gestão municipal, aproximadamente 12 000 km de vias. Se, por um lado, põe fim à vontade controladora do Estado das décadas anteriores, por outro, entrega aos municípios uma infraestrutura viária para a qual não existe nenhuma estratégia nem condições técnicas e financeiras de a desenvolver. O compromisso, expresso no Plano de 1985, de realizar

²⁴ O decreto-lei publicado a 29 de Novembro de 1965 é o primeiro Regime Jurídico das Operações de Loteamento. O decreto abriu caminho ao desenvolvimento de estudos urbanos paralelos aos ‘geridos’ pelo governo. Com a aprovação do decreto-lei de 28 de Fevereiro de 1973, deixou de se qualificar os técnicos que poderiam subscrever esses projetos, acentuou-se o número de operações, fragilizando-se o seu desenho. Nos últimos anos da ditadura, surge diversa legislação que procura regular a relação entre privados e Estado e definir o papel de cada um na transformação do território. Na primeira lei dos solos, publicada a 24 de Novembro de 1970, afirma-se que “a urbanização deve ser planeada, decidida e orientada pela Administração, através de órgãos centrais e locais competentes”, ficando as iniciativas particulares dependentes da programação territorial estabelecida pelo município ou pelo Governo. Na segunda lei dos solos (Decreto-Lei nº 794, de 5 de Novembro de 1976) reafirma-se, no artigo 3º, a possibilidade de os particulares colaborarem na transformação dos aglomerados urbanos, podendo a administração confiar-lhes “a elaboração de planos, projetos ou estudos ou a execução de obras”.

um regulamento para a *infraestrutura viária local* que substituísse o de 1961 está, até hoje, por cumprir. É através de um exercício que liberta do domínio do Estado a infraestrutura viária de maior complexidade funcional e territorial que se confere consolidada a *infraestrutura viária nacional*.

A 17 de Julho de 1998, é apresentado um novo Plano Rodoviário Nacional (PRN2000). Procedeu-se à reclassificação de diversos itinerários e introduz-se, quatro meses antes do referendo de 8 de Novembro de 1998 que recusou a regionalização do país, uma nova categoria de vias, as Estradas Regionais. Trata-se de uma escala intermédia que deveria responder ao excessivo afastamento entre a *infraestrutura viária nacional* e a *local* acentuado pelo Plano de 1985. O resultado do referendo torna inevitável o fracasso da nova categoria. É inviabilizada a dependência das Estradas Regionais de uma entidade supramunicipal com autonomia política e financeira forçando, assim, a sua manutenção na jurisdição da empresa Estradas de Portugal e, conseqüentemente, dificultando a sua inclusão nas estratégias locais de transformação.

Dos planos de 1985 e de 1998 resulta, ainda, a categoria das Estradas Desclassificadas²⁵. Corresponde a um conjunto de vias cuja função passou a ser eminentemente local devendo, por isso, passar, progressivamente, para a jurisdição municipal. São 7 810 km dos 12 000 km que, a partir de 1985, deveriam integrar a *infraestrutura viária local*, dos quais 4 000 km permanecem, ainda hoje, na *infraestrutura viária nacional*. São vias que o Estado não quer e que os municípios recusam aceitar sem que lhes sejam dadas garantias financeiras para poderem fazer a sua manutenção. São espaços para os quais não existe uma estratégia definida. A sua transformação tanto pode ser informada pelo regime de licenciamento previsto no Estatuto das Estradas Nacionais como pelo Regulamento das Estradas e Caminhos Municipais, ou ainda, pelos diversos regulamentos municipais.

Assiste-se à consolidação das soluções aplicadas à *infraestrutura viária nacional* e à afirmação de uma *infraestrutura viária local* que se transforma na sequência de um conjunto de processos cada vez mais alargado e difícil de delimitar. As novas tipologias rodoviárias, as concessões, as Parcerias Público Privadas (PPP) foram dando corpo a um sistema viário que, apesar das frequentes críticas, é de fácil reconhecimento e caracterização. Em contrapartida, a *infraestrutura viária local* permanece refém de documentos tão variados quanto o Regulamento Geral das Edificações Urbanas, a Lei dos Solos, a diversa legislação sobre as operações urbanísticas e, evidentemente, a atual Lei das Finanças Locais. A título de exemplo dessa dificuldade, pode referir-se que a autonomia e descentralização prevista na Lei deveria conferir competências alargadas aos municípios pelo

²⁵ Progressivamente, e na sequência de difíceis negociações com os municípios, as Estradas Desclassificadas têm vindo a integrar a *infraestrutura viária local* permitindo que a Estradas de Portugal tenha a sua ação, cada vez mais, orientada para a gestão das Estradas e não de “ruas”. Nos estatutos da atual empresa pode ler-se que “*tem por objecto a concepção, projecto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional*” (Anexo ao Decreto-Lei n.º 374, de 7 de Novembro 2007).

planeamento, gestão e realização de investimentos relativos à *infraestrutura viária local*. No entanto, do ponto de vista jurídico e administrativo, continuam a existir orientações do Estado que põem em causa essa autonomia e que se podem revelar em circunstâncias extremamente variadas, podendo salientar-se a generalidade do licenciamento ao longo das Estradas Nacionais, especialmente as Estradas Desclassificadas, os modelos de financiamento que impedem a existência de concessões rodoviárias na *infraestrutura viária local*, a autonomia técnica e administrativa conferida pelo Estado a diversas entidades responsáveis por infraestruturas de abastecimento de água, eletricidade e telecomunicações ou gás.

A *infraestrutura viária local* mantém-se sujeita a um alargado conjunto de legislação referente a um leque cada vez mais alargado de atores e temáticas. Ela é cada vez mais difícil de delimitar e espelha estratégias muitas vezes inconciliáveis entre si que decorrem de olhares muito particulares que predominam perante a ausência de um olhar sistematizado.

A infraestrutura viária local como testemunho da FRAGMENTAÇÃO do Estado

A partir de 1980, perante a constatação de que a ação “continua confusa e ambigualmente dependente de serviços estatais que não parecem dispostos a programar-se mediante convénios com os municípios” (PORTAS, 1982), Nuno Portas pergunta: “Como se poderá levar a cabo uma definição realista da política global por mais consciente que esteja uma autarquia sobre os objetivos a atingir no curto e médio prazo?” (PORTAS, 1982).

É para fazer face à falta de controlo do território onde ocorreu o desenvolvimento urbano nas décadas de 60 e 70 e à cada vez maior complexidade dos processos que informam a transformação do território que, em 1982, surge a figura do Plano Director Municipal e, em 1983, do Plano Regional de Ordenamento do Território²⁶. A partir desta data, o Estado passa a exigir aos municípios a definição de uma estratégia para a totalidade do seu território que esteja articulada com os municípios vizinhos, com a região e, evidentemente, com as orientações do próprio Estado. Os novos planos posicionam-se entre a escala nacional e a do núcleo urbano. Com eles deveria ser possível pôr fim aos inúmeros desfasamentos existentes entre os diversos intervenientes e a sua repercussão no território.

²⁶ O Decreto-Lei nº 208, de 26 de Maio de 1982, introduz a obrigatoriedade de se elaborar um plano para a totalidade do território municipal. Ainda antes da aprovação dos primeiros planos é publicado o Decreto-Lei nº 69, de 2 de Março de 1990, com o objetivo de corrigir algumas desadequações da legislação anterior.

Em 1985, três anos após a publicação da nova legislação, Nuno Portas constata, apoiando-se no debate instalado decorrente das primeiras tentativas de a praticar, que não existe uma, mas sim muitas administrações centrais. “Procurando entender a esquizofrenia” alerta, por exemplo, para as consequências de se estar a “estender a todo o território o mesmo tipo de zonamento rígido que se praticava nos planos gerais de urbanização” (PORTAS, 1985).

São poucas as exigências que os novos planos impõem à *infraestrutura viária local*, podendo destacar-se o objetivo genérico de “prever a eventual transformação da rede urbana e das condições de acessibilidade dos aglomerados”, sendo para tal importante a articulação com as entidades responsáveis pela *infraestrutura viária nacional*. Nesse sentido, com a aprovação, na década de 90, dos primeiros planos, passa a ser possível identificar, na representação da generalidade da *infraestrutura viária local* dos municípios portugueses, eixos municipais que, em articulação com a *infraestrutura viária nacional*, contribuem para a consolidação da representação de um sistema hierarquizado e articulado de escala intermédia. No entanto, no que à *infraestrutura viária local* diz respeito, as visões de um sistema hierarquizado permanecem muito limitadas. Uma grande percentagem mantém-se informada pelo Regulamento das Estradas e Caminhos Municipais de 1961 e por um conjunto de legislação que de forma avulsa vai surgindo.

Através dos Planos o território municipal, que até aí não tinha sido alvo de uma leitura tão alargada, passa a revelar, de forma particularmente clara, a presença de um conjunto extremamente diverso de entidades. Nomeadamente as responsáveis pela regulação dos recursos hídricos, das reservas agrícolas, florestais e ecológicas, das servidões, das zonas *non aedificandi*, das infraestruturas básicas e das grandes infraestruturas viárias. O protagonismo excessivo de algumas entidades responsáveis por estes espaços ou sistemas reflete-se no território e condiciona negativamente a construção de uma síntese. Assim, é elevado o número de entidades que podem estar envolvidas na aprovação de um único plano e cada uma transporta uma visão particular com a qual tenta ocupar o lugar deixado vago pela ausência de uma visão de conjunto²⁷. É na sequência de um processo no qual adquirem protagonismo os múltiplos estados que no Estado que surgem, dirigidas para problemas muito localizados, respostas eminentemente técnicas.

Todo o percurso legislativo português do século XX e especialmente o das últimas três décadas ficou marcado pela especialização e fragmentação legislativa. Os contornos do corpo legislativo são pouco claros. São muitos os disfuncionamentos entre as diversas exigências particulares e, em muitos casos, é difícil descortinar os raciocínios que os justificam. Todas essas exigências têm sido caracterizantes da *infraestrutura viária local* podendo afirmar-se que, nas últimas décadas, as

²⁷ Sobre a fragmentação do Estado e das políticas públicas, as suas múltiplas configurações e a sua importância para a compreensão do Portugal contemporâneo sugere-se a leitura de *25 anos de Portugal Europeu: a economia, a sociedade os fundos estruturais* (MATEUS, 2013).

suas transformações revelam, mais do que uma ideia de conjunto, um somatório de exigências particulares.

Frequentemente, o peso dos diversos estados que no Estado Central existem e as dificuldades inerentes aos processos de aprovação têm contribuído para que, na gestão urbana, os técnicos e, conseqüentemente, os municípios desistam de encontrar novas soluções. Ao longo das últimas três décadas, assistiu-se a uma ação municipal centrada na simples análise da conformidade legal das operações urbanísticas que fragmentadamente surgem, nomeadamente da sua inserção no 'espaço do sim' ou no 'espaço do não' (PORTAS: 1994).

As imposições de cada entidade e o progressivo aumento de dificuldades dos mecanismos de validação de um plano deveriam ter como principal objetivo a proteção do território. Paradoxalmente, assiste-se a um progressivo distanciamento das diversas entidades envolvidas num plano em relação ao próprio território. Grande parte do debate sobre uma determinada norma ou orientação é feito tendo como pano de fundo um contexto abstrato ou, no melhor dos casos, um território mal conhecido. A realidade territorial está cada vez mais apagada, o que se revela, por exemplo, na imposição legal de uma dimensão para o espaço público, na imposição do número e localização da recolha de resíduos sólidos, na iluminação pública de uma operação urbanística que não tem em conta os espaços ou elementos que existem na sua envolvente.

Nos planos esse distanciamento é particularmente visível na forma como se processa a implantação e desenho de grande parte das infraestruturas viárias, mas também dos restantes sistemas infraestruturais de transporte de pessoas, energia ou telecomunicações.

Cada entidade cristalizou, com ou sem ajuda da legislação, um conjunto alargado de modelos e estereótipos que tornam a *infraestrutura viária local* um espaço de acumulação de múltiplas lógicas incapazes de uma interação sistemática. Independentemente da estratégia enunciada pelo município para a globalidade do seu território, as múltiplas lógicas tornam particularmente difícil a constituição de uma síntese fruto da reflexão e do conhecimento, uma síntese capaz de criar um modelo no qual, para lá dos objetivos específicos de cada entidade transformadora, faça persisir objetivos comuns.

Para que a *infraestrutura viária local* se revele ultrapassando a multiplicidade e a fragmentação, diversas entidades de nível intermédio têm procurado definir objetivos comuns, por exemplo, as Comissões de Coordenação Regionais, a Direcção-Geral de Ordenamento do Território ou o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres têm desenvolvido um significativo trabalho de apoio à realização de Planos Directores Municipais, Planos de Mobilidade e Planos Regionais. Individualmente, têm elaborado inúmeros documentos de orientações para a *infraestrutura viária local*. Trata-se de um extenso conjunto do qual se pode destacar:

_Manual de Planeamento das Acessibilidades e da Gestão Viária (2008), coleção com 12 volumes, com a equipa técnica liderada por Américo Henrique Pires da Costa da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e Joaquim Miguel Gonçalves Macedo do Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Aveiro (DeCivil), publicado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN);

_Agenda Regional da Mobilidade, Plano de Acção 2008-2012 para a Promoção da Mobilidade, Transportes e Logística no Norte de Portugal (2008), com uma equipa técnica liderada por António Pérez Babo e publicado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN);

_Norma técnica sobre o Modelo de Dados para o Plano Director Municipal, coleção Normas e Circulares de Orientação Técnica (2011), publicado pela Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU);

_Guia dos Programas de Acção Territorial, Documento de Orientação (2011), com coordenação científica de João Cabral do Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, publicado pela Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU);

_Acessibilidades, mobilidade e transportes nos Planos Municipais de Ordenamento do Território, Guião Orientador (2011), coordenado por Luís Jorge Bruno Soares e publicado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT);

_Rede Viária-Princípios de Planeamento e Desenho, colecção de brochuras técnicas (2011), publicado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT);

_Guia Orientador para a Revisão dos Planos Directores Municipais (2012), coordenado por Carla Velado Santos e publicado pela Comissão de Coordenação Regional Centro (CCRC).

Da análise deste conjunto identificam-se importantes contributos para a ação na *infraestrutura viária local*. No entanto, trata-se de um conjunto de documentos difíceis de articular entre si, que oscilam entre a simples enunciação de princípios estratégicos para a globalidade do sistema viário e a apresentação de soluções muito concretas de categorização e desenho do perfil viário. Estas soluções são difíceis de concretizar e de aplicar num território já extensamente urbanizado que revela todo o percurso legislativo do Estado. Exemplo dessa dificuldade de articulação é a que, por exemplo, decorre da afirmação, constante no Guião Orientador da Acessibilidades, Mobilidade e Transportes de 2011, de que cabe ao Plano Director Municipal a hierarquização da infraestrutura viária e ao Plano de Pormenor o desenho do espaço público. A circunscrição das estratégias de desenho do espaço público ao olhar próximo é redutora e desajustada nos territórios extensamente urbanizados. O tema não se limita à definição de ténues variantes de medida num conjunto de elementos, que dificilmente vai além da relação entre o passeio, o estacionamento, a arborização e algum mobiliário urbano. Trata-se de um olhar que tem como referência o espaço público de lugares mais consolidados. A limitação escalar do tema do espaço público é contraditória com a potencial estruturante que, por exemplo, Nuno Portas lhe reconhece. Ao fazer um balanço

dos PDM e numa vontade transformadora da *infraestrutura viária local*, afirma a necessidade de “[...] sobrepor ao tradicional zonamento, de natureza homogénea e passiva, um verdadeiro anteprojecto do espaço público estruturante da forma geral dos aglomerados, ligando as suas partes históricas e as periféricas ou de municípios vizinhos com os quais se perspectiva o reforço do funcionamento em rede” (PORTAS, 1994: 14).

Verifica-se também que muitos dos documentos que procuram constituir uma base comum capaz de evitar a desarticulação e a fragmentação disciplinar, paradoxalmente, acabam por conter abordagens e leituras que, maioritariamente, provêm de um único âmbito disciplinar. O estudo de um elemento territorial é restringido à área de conhecimento que, canonicamente, lhe serve de referência. É assim que a infraestrutura viária surge estudada com maior protagonismo no âmbito da engenharia das vias. Por outro lado, nos estudos que se dedicam à mobilidade, sobretudo à mobilidade motorizada, identificam-se vínculos às principais referências dos investigadores, oscilando entre modelos de matriz anglo-saxónica, escandinava ou sul europeus. São leituras que, dadas as características do complexo território urbano português, apenas poderão ser úteis para responder a um restrito conjunto de temas. É consensual que a *infraestrutura viária local* portuguesa contém lógicas, usos e processos que vão muito para lá das da mobilidade motorizada. No entanto, as soluções e visões preconizadas orientam-se maioritariamente para essa temática. Paradoxalmente, e mesmo para essas lógicas, o simples confronto entre as Brochuras Técnicas publicadas pelo IMTT e o Manual de Planeamento das Acessibilidades e da Gestão Viária publicado pela CCRN é suficiente para que se constate o predomínio das diferenças sobre as semelhanças e a inexistência de uma base comum orientadora da ação.

Sucessivas revisões parcelares do PRN aumentaram o número de estradas com diferentes classificações em diferentes troços, uns que se mantiveram no nível “nacional” e outros que foram remetidos para uma classificação de “estrada regional”, em alguns casos em função da existência ou não de alternativa não taxada, critério que aliás não é possível de manter com coerência à escala nacional; outros troços foram ainda passados para a jurisdição municipal, o que aumenta a dificuldade de planeamento de uma rede coerente à escala regional”. (BABO, 2009: 100)

É difícil retirar deste conjunto de documentos uma orientação que se possa transportar para um território no qual se acumulam preexistências com lógicas muito diversas. O olhar transversal às diferentes entidades que estes documentos deveriam consolidar dá lugar a um olhar que se estabelece independentemente delas. Também estes documentos acabam por introduzir novas visões, muitas vezes exógenas que só pontualmente ‘encaixam’ no grande conjunto de modelos que no território já estão instalados.

Apesar do cenário traçado, existe importante conhecimento que precedeu a constituição dos diversos guias, regulamentos ou normas que provêm do trabalho desenvolvido no seio dos

principais grupos de investigação que há duas décadas estudam o território urbano português²⁸. As disciplinas representadas nestes grupos refletem o carácter interdisciplinar dos temas que informam o território ou, mais especificamente, a sua *infraestrutura viária local*.

Importa realçar que a generalidade da investigação realizada nas últimas décadas tem produzido leituras e orientações para itinerários principais da *infraestrutura viária local*. Esta característica é facilmente identificada na análise do Relatório Sectorial de Acessibilidade, Mobilidade e Logística²⁹ de 2009, elaborado por António Pérez Babo, no âmbito do Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT Norte), e de alguns dos mais recentes Planos de Mobilidade. As principais orientações versam sobre os níveis superiores e estruturantes do sistema viário, nomeadamente na complementaridade entre o sistema nacional e o municipal. No entanto, importa destacar que a investigação que António Babo desenvolve em diversos Planos de Mobilidade (PM), Planos Directores Municipais (PDM), Planos de Urbanização (PU) e Planos de Pormenor (PP) é por si só suficiente para reforçar a importância de se considerar a dimensão multi-escalar dos temas que informam a infraestrutura viária.

É na forma como temáticas investigadas e estratégias propostas são consideradas no quadro legislativo e regulamentar que ocorrem importantes perdas. Fortíssimas condicionantes e nuances políticas, administrativas e jurídicas obrigam a negociações que, muitas vezes, se encontram minadas pelos interesses das hierarquias institucionais. É no âmbito deste processo que se assiste à perda de clareza e compreensibilidade de temas que deveriam ser estruturantes e identificáveis nos PROT, PDM, PM, PU e até mesmo nos PP.

Assim, apesar das tentativas de encontrar sínteses e estratégias transversais, a complexidade dos processos de aprovação e negociação entre os diferentes estados que no Estado existem e a rigidez da sua hierarquia introduzem importantes deformações no resultado final. Em grande parte dos documentos de gestão urbana acumulam-se lógicas avulsas que têm implicações na *infraestrutura viária local*. A sua transformação continua a revelar uma acumulação, sem qualquer critério, dos fragmentos que cada ‘estado’ transporta.

É extenso o conjunto de legislação com origem nas mais diversas entidades do Estado que

²⁸ Destacando-se o trabalho desenvolvido no Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (CEFA), do qual as publicações sobre o noroeste peninsular (DOMINGUES, SÁ: 2002) e sobre as políticas urbanas em Portugal (PORTAS, DOMINGUES, CABRAL: 2003) são um importante testemunho.

²⁹ No Relatório Sectorial, António Babo aceita a cobertura territorial aprovada e definida pelo PRN2000 mas põe em causa, face à experiência da última década e às capacidades atualmente existentes, o tipo de estrada previsto. Mais do que questionar os Itinerários Principais que se encontram praticamente concluídos, é sugerida uma reflexão sobre as características tipológicas dos *Itinerários Complementares*, por realizar. Uma solução que poderia permitir afinar critérios do PRN2000 tendo em conta, por exemplo, as diversas variantes realizadas às nacionais e também ligações de ordem “nacional” não classificadas. Itinerários que absorveriam múltiplos fragmentos numa tentativa de otimização das capacidades infraestruturais já existentes em cada lugar.

informa a *infraestrutura viária local*. Neste conjunto, cada lei protege os objetivos isolados de cada uma e reflete-se na permanente emissão de pareceres, interdições, permissões e alterações que vão desenhando a *infraestrutura viária local*. É no âmbito deste processo que se vão estabelecendo e sobrepondo normas que, frequentemente, se afastam de um mínimo de racionalidade e coerência exigível. Aí se determinam percentagens de impermeabilização do solo, dimensionamento de passeios, estacionamentos ou faixas de rodagem, que se fixa o desenho de intercepção de vias, se localizam quadros de distribuição elétrica e se decide sobre a intensidade lumínica, tipo de luz ou o modelo de um poste, que se impõem pendentes de acessibilidade de 4% em espaços públicos cujo suporte base possui valores muito superiores ou que se desenham passeios que respeitam o regulamento de acessibilidade e posteriormente neles se implanta sinalética viária que, ao respeitar o afastamento legal imposto ao limite da faixa de rodagem, o torna inacessível.

Sendo assim, as medidas não são adotadas de acordo com critérios coerentes fundamentados no conhecimento da realidade em causa, mas de acordo com os processos e interesses particulares dos atores. E é também, na sequência dessa prática, que, em conjunto, as diversas entidades do Estado e as suas racionalidades individuais produzem um espaço de elevada irracionalidade.

- Decreto-Lei n.º 194, de 20 de Agosto de 2009
Regime Jurídico dos serviços municipais de abastecimento público de água, saneamento de águas residuais urbanas e de gestão de resíduos urbanos
- Decreto Regulamentar n.º 11, de 29 de Maio de 2009
Crítérios de classificação e reclassificação do solo, bem como os critérios e as categorias de qualificação do solo rural e urbano, aplicáveis a todo o território nacional
- Decreto Regulamentar n.º 9, de 29 de Maio de 2009
Conceitos técnicos nos domínios do ordenamento do território e do urbanismo a utilizar nos instrumentos de gestão territorial
- Portaria n.º 216-N, de 3 de Março de 2008
Parâmetros de dimensionamento das áreas destinadas à implantação de espaços verdes e de utilização colectiva, infraestruturas viária e equipamentos nos projectos de loteamento
- Lei n.º 60, de 4 de Setembro de 2007
Estabelece o Regime Jurídico da Urbanização e Edificação
- Decreto-Lei n.º 175, de 28 de Agosto de 2006
Disposições relativas à simplificação dos serviços da Junta Autónoma de Estradas
- Decreto-Lei n.º 163, de 8 de Agosto de 2006
Define as condições de acessibilidade a satisfazer no projecto e na construção de espaços públicos, equipamentos colectivos e edifícios públicos e habitacionais
- Decreto-Lei n.º 3, de 10 de Maio de 2005
Normas para a colocação de proteções nas guardas de segurança flexíveis existentes nas vias públicas, integradas ou não na rede rodoviária nacional
- Decreto-Lei n.º 68, de 15 de Março de 2005
Regime Jurídico de Construção, gestão e acesso a infraestruturas instaladas no domínio público do Estado para alojamento de redes de comunicações electrónicas
- Decreto-Lei n.º 182, de 16 de Agosto de 2003
Alterações ao Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000)
- Decreto-Lei n.º 23, de 4 de Fevereiro de 2003
Regime aplicável às servidões administrativas necessárias à implantação e exploração das infraestruturas das concessões de serviço público relativas ao gás natural.
- Decreto-Lei n.º 227, de 30 de Outubro de 2002
Cria o Instituto das Estradas de Portugal com a fusão do Instituto das Estradas de Portugal do Instituto das Estradas de Portugal, do Instituto para a Construção Rodoviária e do Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária
- Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro de 2001
Parâmetros de dimensionamento das áreas destinadas à implantação de espaços verdes e de utilização colectiva, infraestruturas viárias e equipamentos de utilização colectiva
- Decreto-Lei n.º 555, de 16 de Dezembro de 1999
Regime jurídico da urbanização e da edificação

1.1 | 06 **Legislação que informa a infraestrutura viária portuguesa.** Após o Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais de 1961 foi publicado um conjunto de legislação extenso e de difícil sistematização que, direta ou indiretamente, informa a organização espacial, funcional ou material da *infraestrutura viária local* evidenciando as dificuldades do seu controlo.

Decreto-Lei nº 484, de 10 de Novembro de 1999

Lei orgânica da Direcção-Geral de Viação

Decreto-Lei nº 380, de 22 de Setembro de 1999

Bases da política de ordenamento do território e de urbanismo, definindo o regime de coordenação dos âmbitos nacional, regional e municipal do sistema de gestão territorial, o regime de uso do solo e o regime de elaboração, aprovação, execução e avaliação dos instrumentos de gestão territorial

Decreto-Lei nº 159, de 14 de Setembro de 1999

Estabelece o quadro de transferência de atribuições e competências para as autarquias locais

Decreto-Lei nº 119-B, de 14 de Abril de 1999

Regime Jurídico das concessões rodoviárias em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT)

Decreto-Lei nº 105, de 24 de Abril de 1998

Regula a fixação ou inscrição de publicidade na proximidade das Estradas Nacionais fora dos aglomerados

Decreto-Lei nº 123, de 22 de Maio de 1997

Normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente através da supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública

Decreto-Lei nº 207, de 6 de Agosto de 1994

Tem por objecto os sistemas de distribuição pública e predial de água e de drenagem pública e predial de águas residuais.

Decreto-Lei nº 13, de 15 de Janeiro de 1994

Estabelece faixas com sentido non aedificandi junto das estradas nacionais, constantes no PRN

Decreto-Lei nº 208, de 26 de Maio de 1982

Define as linhas mestras do regime que permitirá a plena utilização do Plano Director Municipal como instrumento do ordenamento do território

Decreto-Lei nº 344-B, de 1 de Setembro de 1982

Princípios gerais da distribuição de energia elétrica em baixa tensão, bem como as condições a que devem obedecer os contratos de concessão a favor da EDP

Lei nº 79, de 25 de Outubro de 1977

Define as atribuições das autarquias e competências dos respectivos órgãos (cria a figura do Plano Director Municipal)

Decreto-Lei nº 13, de 23 de Janeiro de 1971

Disposições relativas à simplificação dos serviços da Junta Autónoma de Estradas (zona de estrada e zona de protecção à estrada)

Decreto-Lei nº 46673, de 1965

Primeiro Resime Jurídico das Operações de Loteamentos, Concede às autoridades administrativas responsáveis os meios legais que as habilitam a exercer eficiente intervenção nas operações de loteamento urbano

Lei nº 2110, de 19 de Agosto de 1961

Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais

REVISÃO [1.1]

Uma plataforma que acolhe uma multiplicidade de práticas e visões

O percurso traçado revela tentativas de transformação da *infraestrutura viária local* que são caracterizantes da sua imagem atual. Apesar dos sucessivos esforços de introdução de princípios capazes de distinguir e simultaneamente articular a *infraestrutura viária nacional* e a *infraestrutura viária local*, especialmente a exterior aos principais núcleos urbanos, não foi possível a sua afirmação como espaço específico no qual se podem trabalhar estratégias e identidades específicas. O baixo sucesso de muitas das estratégias adotadas, algumas com mais de dois séculos, permite que se afirme que hoje dificilmente a *infraestrutura viária local* encontrará a sua especificidade e coerência através da introdução de legislação, normas, categorias ou parâmetros funcionais genéricos. A insistência nesta trajetória tem correspondido à insistência numa resposta simplista a um problema cujo centro e contornos são complexos.

O frequente fracasso de muitas das orientações do Estado deve-se a um leque alargado de fatores entre os quais está, seguramente, uma dificuldade em perceber e trabalhar com a ‘matéria’ de que cada lugar é feito. O reconhecimento dessa ‘matéria’ é condição prévia para que se possa avançar com legislação que vise, mais do que restringir, enquadrar a diferença. Para isso, é necessário identificar e valorizar processos locais, podendo o Estado constituir-se como entidade potenciadora de uma plataforma, que valoriza a multiplicidade de práticas que se podem constituir como referência aos percursos individuais de cada município.

No percurso apresentado identifica-se um afastamento progressivo entre a *infraestrutura viária local* e a *nacional* na qual se verifica uma vincada especialização funcional, concessão a privados, ‘abandono’ de traçados nos quais é grande a sobreposição entre diversos usos. Esse afastamento leva a importantes desajustes entre as vias que fazem parte da *infraestrutura viária local* com um papel na mobilidade motorizada significativo e as do Estado. A importância dessas vias tende a absorver uma parte importante do capital económico e técnico do município. Acredita-se que a sua associação a um nível intermédio de governo territorial, regional ou intermunicipal poderá contribuir para uma maior percepção e clarificação das identidades da *infraestrutura viária local*. Assim, trata-se de uma associação necessária para que a *infraestrutura viária local* se liberte de um conjunto de vias no qual a mobilidade motorizada é determinante e que, apesar de corresponder a uma pequena percentagem da *infraestrutura viária local*, absorve grandes meios e que, por contágio,

transportam para a restante *infraestrutura viária local* soluções de desenho com elementos e requisitos técnicos desajustados. Soluções pensadas para a mobilidade motorizada e que, quando confrontadas com os usos e processos territoriais acabam, paradoxalmente, por gerar espaços que, do ponto de vista da mobilidade motorizada, são imperfeitos.

A *infraestrutura viária local*, ao encontrar-se mais delimitada e liberta do domínio dos sistemas organizativos das lógicas da mobilidade motorizada, transformar-se-á num espaço com uma outra natureza. Nesse momento, os municípios, ao olharem para o exterior dos seus núcleos e das suas grandes vias, poderão identificar um espaço no qual existe vazio estratégico e, simultaneamente, interstícios e falhas nas quais se podem identificar e testar muitas e novas oportunidades. Para trilhar esses caminhos, é necessário proceder à ‘desmontagem’ da *infraestrutura viária local*, à identificação dos seus processos específicos, novos ou antigos, configurações e motivações que estiveram submersas pelo domínio de realidades que, não lhe sendo estranhas, não são a sua única natureza.

A fragmentação do Estado pode ser vista como uma oportunidade para introduzir o inesperado, e para fazer com que o reino das ideias únicas não se expresse no espaço. A *infraestrutura viária local* revela, na sua espacialidade, os estados que no Estado existem. As múltiplas formas como os processos de cada ‘estado’ se revelam são, por si só, suficientes para que se realce a capacidade de se introduzirem no espaço da *infraestrutura viária local* lógicas que estão para lá das da mobilidade. Essa capacidade deve ser vista como uma oportunidade para a produção de algo novo e positivo.

A própria hierarquia subjacente às diferentes entidades do Estado não tem uma expressão espacial clara, por esse motivo existe uma real possibilidade de processos e estratégias de nível inferior ou periféricos se tornarem mais significativos no ‘desenho’ da transformação. Em certa medida, trata-se de reforçar o vínculo dos pressupostos do *planeamento variável*, enunciado por Nuno Portas, às diversas entidades do Estado. O posicionamento variável é essencial para que, num contexto específico, possa sobressair aquela que melhor explora as suas propriedades mais relevantes. Identificada a ‘vocação’ de um determinado espaço e da entidade que o ‘defende’, poderá ser exigido às restantes entidades um contributo para a afirmação desse objetivo comum, independentemente dos objetivos individuais que queiram ver alcançados.

1.2 As classificações e as medidas

CLASSE

Constata-se o tempo longo, as oscilações e o fracasso das tentativas de fixar as classes da infraestrutura viária. É difícil compreender as razões de algumas designações e é difícil encontrar, no território, as características de uso e espaço que as justificam. **Imagina-se** que os futuros nomes da *infraestrutura viária local*, independentemente de vinculados à hierarquia viária, ao espaço rural, ao espaço urbano ou às memórias coletivas, devem ser compreendidos e reconhecidos por quem habita e percorre o território.

MEDIDA

Constata-se o tempo longo das tentativas de imposição de um dimensionamento fixo. As ténues variações de perfil, as suas oscilações e as dificuldades de aplicação produziram um espaço que se tornou difícil de explicar. Apesar do falhanço, são inexistentes situações de conflito que inviabilizem a mobilidade. **Imagina-se** que a ausência de conflito abre portas a que as opções de ordem qualitativa conquistem espaço face às de ordem quantitativa.

USO

Constata-se o falhanço da estratégia que, nos princípios de dimensionamento das operações urbanísticas, estabelece um vínculo entre o dimensionamento da via e o uso previsto no edificado. Diferentes perfis viários acabam por poder corresponder a usos semelhantes e num mesmo perfil viário podem identificar-se usos diversos. **Imagina-se** uma maior e mais complexa associação das características espaciais da via aos usos que ocorrem na sua margem. Essa associação deverá ser feita indo além de critérios que estão circunscritos a leituras muito limitadas e generalizantes das funções urbanas modernas. Trata-se de descobrir e considerar níveis de complexidade funcional e usos que a *infraestrutura viária local* já contém.

1791	Alvará de Dona Maria, de 28 de Março	<i>Reais</i>
		<i>Comércio</i>
		<i>Públicas</i>
		<i>Vizinhaça</i>
1850	Carta de Lei, de 22 Julho	<i>Estradas</i>
		<i>(1ª classe e 2ª classe)</i>
	Diário do Governo nº 177, 30 Julho de 1859	<i>Caminhos</i>
		<i>Municipais e Vicinais</i>
1854	Sistema Geral de Comunicações do Reino Proposta de lei de 28 de Fevereiro	<i>Estradas Reais</i>
		<i>(1ª classe e 2ª classe)</i>
1862	Sistema Geral das Comunicações do Reino Decreto de 15 de Julho	<i>Estradas Reais</i>
		<i>(1ª classe (directas) 2ª classe (transversais))</i>
		<i>Estradas Distritais</i>
		<i>(de 2ª ordem)</i>
		<i>Estradas Municipais</i>
		<i>(de 3ª ordem)</i>
1862	Sistema Geral das Comunicações do Reino Carta de Lei 15 de Julho	<i>Estradas Tabela nº 1</i>
		<i>(directas)</i>
		<i>Estradas Tabela nº 2</i>
		<i>(transversais)</i>
		<i>Estradas Reais de 1ª classe</i>
		<i>Estadas de Tabela 2ª classe</i>
1864	Decreto de 31 de Dezembro	<i>Estradas de 1ª ordem</i>
		<i>Estradas de 2ª ordem</i>
		<i>Estradas de 3ª ordem</i>
		<i>(1ª classe ou caminhos concelbicos e 2ª classe ou caminhos vicinais)</i>
1889	(PACHECO, 2001: 38)	<i>Estradas Reais</i>
		<i>Estradas Distritais</i>
1913	(PACHECO, 2001: 38)	<i>Estradas Nacionais</i>
		<i>Estradas Municipais</i>
		<i>Caminhos Públicos</i>
1928	Lei nº 16 075, de 30 de Setembro	<i>Estradas Nacionais</i>
		<i>(1ª classe e 2ª classe)</i>
		<i>Estradas Municipais</i>
		<i>Caminhos Públicos</i>
1933	Decreto-Lei nº 23 239, de 20 de Novembro	<i>Estradas Nacionais</i>
		<i>(1ª classe e 2ª classe)</i>
		<i>Estradas Municipais</i>
		<i>Caminhos Vicinais</i>
1945	Plano Rodoviário Nacional	<i>Estradas Nacionais</i>
		<i>(1ª classe, 2ª classe e 3ª classe)</i>
		<i>Estradas Municipais</i>
		<i>(integradas na infraestrutura viária nacional)</i>
		<i>Caminhos Públicos</i>
		<i>(Caminhos Municipais e Caminhos Vicinais)</i>
1985	Plano Rodoviário Nacional	<i>Rede Nacional Fundamental</i>
		<i>(Itinerários Principais)</i>
		<i>Rede Nacional Complementar</i>
		<i>(Itinerários Complementares e Estradas Nacionais)</i>
		<i>Outras Estradas</i>
1998	Plano Rodoviário Nacional	<i>Rede Nacional Fundamental</i>
		<i>(Itinerários Principais)</i>
		<i>Rede Nacional Complementar</i>
		<i>(Itinerários Complementares e Estradas Nacionais)</i>
		<i>Redes Regionais</i>
		<i>(Estradas Regionais)</i>
		<i>Redes Municipais</i>
		<i>(Estradas Municipais e Caminhos Municipais)</i>

1.2|01 **Evolução das classes da infraestrutura viária portuguesa.** Entre o Alvará de Dona Maria de 1791 e a publicação do Plano Rodoviário Nacional de 1998 sucedem-se designações e recategorizações, insuficientemente descritas ou demasiado genéricas, que foram causa e consequência da sua débil aplicação.

O conjunto alargado e instável das CLASSES da infraestrutura viária

Elencar as diversas designações, critérios e contextos que estiveram na base das sucessivas categorizações da *infraestrutura viária local* é um exercício difícil. A utilidade do exercício é grande se se tiver como objetivo uma melhor e mais completa compreensão dos espaços de que hoje somos herdeiros, e uma adequada fundamentação de opções futuras. Não sendo possível fazer uma descrição exaustiva, importa reter o carácter cíclico e muitas vezes contraditório da regulamentação que classifica a infraestrutura viária.

A estas estradas todas ouzamos nós chamar estradas-reais. Com quanto não saibamos, bem ao certo, o que seja huma estrada real em Portugal. [...] Serão reais por serem do Rei, ou do Estado, que era antigamente uma e a mesma coisa? (L'État c'est moi) nesse cazo todos os caminhos desta divisão são estradas reais à excepção de huma ou outra servidão de particulares, e muitos desses caminhos são carreiros insignificantes. Serão reais as estradas que tiverem certa e determinada largura? Nesse supposto qualquer estrada transmontana he e não he real ao mesmo tempo, porque n'humas partes terá essa largura exigida, e n'outras não. Serão finalmente estradas-reais aquellas que entre si comunicação pontos importantes? Isso não sabemos nós mas adoptámos essa base- (GARCÊS, 1843 apud MATOS, 1980: 60)

No alvará de Dona Maria, publicado em 1791, pode ler-se a enunciação de temáticas que se estendem até à atualidade. Aí são propostas quatro classificações para a infraestrutura viária: as Reais, entre Lisboa e as capitais de distrito; de Comércio, ligam as cidades e vilas com pelo menos 500 fogos; as Públicas, estabelecem a ligação a localidades com pelo menos 300 fogos; as de Vizinhança (PACHECO, 2001). Da análise destas quatro designações interessa salientar que as categorias superiores se mantêm vinculadas à organização e hierarquia social vigente. Essas vias são, acima de tudo, instrumentos que permitem à Corte um maior controlo do território. A designação das duas categorias inferiores, nas quais se insere a *infraestrutura viária local* em estudo, afirma, inovadoramente, a dimensão pública e relacional do espaço.

As categorias introduzidas pelo alvará de 1791 mantêm-se nas décadas seguintes. Só com o decreto de 22 de Julho de 1850 surgem alterações legislativas categorizando as Estradas como pertencentes à *infraestrutura viária nacional* e os caminhos como pertencentes à *infraestrutura viária local* (PACHECO, 2001: 102). Com esta divisão associa-se à Estrada as grandes deslocações e o controlo do Estado e ao Caminho as deslocações curtas e o controlo municipal.

São três as alterações introduzidas pelo decreto de 1850 que importa destacar: a do fim de designações com vínculo às hierarquias sociais; a da associação clara a cada um dos dois grandes grupos com a entidade responsável pela sua construção e manutenção; a do estabelecimento de designações claramente diferenciadas.

Sem a possibilidade de identificar, no terreno, as novas categorias e consequente definição de competências, a representação da infraestrutura viária portuguesa permanece bastante rudimentar e continuou a ser difícil aplicar grande parte das disposições do Código Administrativo Português, em vigor desde 1842, relativo à construção e administração das estradas. O baixo conhecimento cartográfico das realidades dos municípios dificulta a atribuição de competências, e assim, apesar das categorias previstas, o Sistema Geral de Comunicações do Reino, apresentado com a lei de 29 de Fevereiro de 1854, revela uma imagem muito limitada da infraestrutura viária portuguesa.

No entanto, importa destacar nas categorias enunciadas no Sistema Geral de Comunicações do Reino a acentuação de um olhar técnico sobre a infraestrutura viária. O Sistema introduz a nova categoria de Estradas de Tabela, uma designação abstrata mas que revela uma alteração na forma de olhar e pensar a infraestrutura viária que se traduz na passagem de um sistema hierarquizado arborescente, que parte de Lisboa e da Corte, para um sistema em malha capaz de servir o território com maior homogeneidade e mais próximo de uma característica já presente nos antigos caminhos romanos e medievais que irrigavam o território.

No interior das povoações atravessadas pelas estradas de 1ª ou de 2ª ordem, o governo, ouvido o conselho d'obras publicas e as respectivas câmaras municipais, terá a faculdade de designar por decreto as ruas que devem fazer parte d'essas estradas e os alinhamentos declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado transito d'elas. (art. 9º da Carta de Lei de 15 de Julho de 1882)

As ruas que forem prolongamento de estradas municipais de 1ª classe são consideradas parte das mesmas estradas para os efeitos d'esta lei. (art. 7º da Lei de 6 de Junho de 1864)

As estradas de primeira, segunda e terceira ordem, as ruas que fazem parte delas e as demais ruas no interior da cidade, vilas e povoações do reino, constituem a viação ordinária, são do domínio público e imprescritíveis. (art. 1º do Decreto-Lei de 31 de Dezembro de 1864)

Ao governo, pelo ministério das obras públicas, comércio e indústria, compete, (...) regular, dirigir e auxiliar a acção municipal sobre a abertura de ruas, praças e jardins, sobre as edificações e seu alinhamento, tendo especialmente em vista a segurança, salubridade e comodo e o livre trânsito do público. (art. 3º do Decreto-Lei de 31 de Dezembro de 1864)

A partir de 1860 diversa legislação vem clarificar as categorias da infraestrutura viária. Na primeira parte do Decreto-Lei de 31 de Dezembro de 1864, assinado pelo engenheiro militar João Chrysostomo de Abreu, são reguladas as *ruas e edificações no interior das cidades, vilas e povoações*, na segunda a *construção, conservação e polícia das estradas*. São pragmaticamente estabelecidas três categorias, as de 1ª, 2ª e 3ª ordem, correspondendo a 3ª ordem às Estradas Municipais que, por sua vez, se subdividiam nas de 1ª classe, Caminhos Concelhios, e nas de 2ª classe, Caminhos Vicinais.

Com a legislação de 1864 reforça-se o carácter público da *infraestrutura viária local* e ficam estabelecidas as bases que se estendem até à atualidade. Seguindo o estabelecido neste período, o Plano Rodoviário Nacional de 1945 dá continuidade a 3ª classe de Estradas Nacionais e mantém as Estradas Municipais e os Caminhos Públicos.

[As Estradas Municipais] destinam-se a servir as diversas regiões por forma a provocar o seu desenvolvimento económico e abrangem também as estradas de interesse turístico. (...) dizem respeito a um ou mais concelhos, devendo haver na sua classificação a preocupação de constituir percursos de interesse económico (...). Os Caminhos Públicos incluem os Caminhos Municipais e os vicinais: os caminhos municipais: (...) destinam-se a permitir o trânsito automóvel e, como o seu nome indica, ficam a cargo das respectivas câmaras; os Caminhos Vicinais (...) destinam-se a trânsito rural e só excepcionalmente permitirão o trânsito automóvel. Ficam a cargo das juntas de freguesia. (Diário de Governo n.º 102, de 11 de Maio de 1945)

Para evitar o falhanço das classificações anteriores, desenvolve-se a estratégia de numeração que parcialmente permanece em vigor. As Estradas Nacionais de 1.ª classe vão do número 1 ao 200, as de 2.ª classe iniciam-se no número 201 e as de 3.ª classe no 301. O mesmo acontece com os ramais entre estradas que passam a ter a designação da estrada de onde partem (ex: E.N. n.º 1-14). A opção para a numeração dos ramais afirma a progressiva passagem de um sistema de grandes eixos para um sistema em rede. É um sistema cuja estratégia de numeração procura poder responder à sua progressiva densificação e simultaneamente garantir o seu vínculo aos elementos viários que o suportam. A marcação das Estradas Nacionais no território foi bem-sucedida. Nas áreas sujeitas a uma menor transformação urbana permanecem visíveis muitos dos seus elementos iconográficos.

Em relação à *infraestrutura viária local* a identificação no território das diferentes categorias só se faz uns anos mais tarde e com importantes diferenças entre municípios. Com a publicação do Decreto-Lei n.º 45 552, de 30 de Janeiro de 1959 procede-se à apresentação de um exaustivo trabalho de classificação e numeração das Estradas Municipais (E.M.) e deixam-se “reunidos os elementos fundamentais para ulterior ampliação da tarefa à rede de caminhos”. Enquanto que o Estatuto das Estradas Nacionais procede, nos seus anexos, a uma extensa listagem e numeração da *infraestrutura viária nacional*, só em 1964, três anos após a publicação do Regulamento das Estradas e Caminhos Municipais, é apresentado o Plano dos Caminhos Municipais do Continente decorrente de um “exaustivo inquérito realizado sobre as vias municipais existentes e os aglomerados populacionais ainda não servidos por acessos rodoviários”. Procede-se à classificação das Estradas Municipais e estabelece-se um critério de numeração dos Caminhos Municipais independente para cada distrito, que se iniciava no n.º 1000. A numeração e marcação dos caminhos é uma tarefa de maior complexidade. Na década de 60, nos contextos de maior carga urbana, a identificação de elementos lineares na *infraestrutura viária local* mais miúda é difícil. Uma tarefa que, caso tivesse sido plenamente realizada e, acima de tudo, preservada a sua legibilidade, tornaria um pouco menos indiferenciada a forma como hoje se olha para a *infraestrutura viária local*.

Ao analisar o percurso pelas designações da infraestrutura viária portuguesa importa fazer referência às alterações introduzidas pelos Planos Rodoviários de 1985 e 1998. Com o plano de 1985 alarga-se o conjunto das tipologias viárias, exclusivamente pensadas para a mobilidade

motorizada e reforça-se a ideia de um sistema que funciona em rede. Passa a existir a Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais IP) e a Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares IC e Outras Estradas). Como já referido, o afastamento que estas vias estabelecem em relação à *infraestrutura viária local* deveria ser evitado graças à constituição de uma Rede Regional, num patamar intermédio.

Apesar das transformações introduzidas por estes planos rodoviários, segundo o Relatório Sectorial Acessibilidade, Mobilidade e Logística realizado no âmbito do PROT Norte em 2009 por António Babo, persistem importantes confusões e sobreposições nas categorias que importa rever. Das diversas propostas existentes no documento importa destacar a de abolir um alargado conjunto de designações. Podendo-se salientar as de Estrada Nacional, Variante à EN, Estrada Regional e Estrada Municipal e de fazer acompanhar as designações de Itinerário Principal, Itinerário Complementar apresentadas no PRN de 1985, das designações de Itinerário Regional e Itinerário Municipal. É uma proposta que visa ‘libertar’ a infraestrutura viária portuguesa de algumas confusões que têm persistido com as sucessivas categorizações. À ideia de itinerário corresponde a definição de um eixo viário que tem um papel específico no sistema territorial e que, no seu interior, pode conter troços cujo vínculo original pode estar associado a distintas categorias. Ora, não é obrigatório que cada itinerário corresponda a uma única tipologia viária, podendo refletir características específicas dos diversos espaços/territórios atravessados, mas também a variação das intensidades e tipos de uso que na sua extensão se podem verificar.

No Relatório de 2009, considera-se que a *nova infraestrutura viária nacional*, particularmente as autoestradas, se encontra numa fase de conclusão. Tal como referido no ponto anterior é para os níveis intermédios, de escala regional ou intermunicipal, que o Relatório orienta os seus principais esforços. Propondo o reforço de um nível intermédio que inclua e clarifique o papel, de parte da *infraestrutura viária local* que hoje tem designações diversas, por exemplo, as Vias Estruturantes, as Vias Intermunicipais e as Variantes. Esta estratégia deverá contribuir para atenuar os desequilíbrios existentes entre a *infraestrutura viária nacional* e a *infraestrutura viária local*. As propostas do Relatório tornam claro que a extensão de *infraestrutura viária local* a integrar numa possível categoria de Itinerário Regional ou Municipal é diminuta e que, para a maioria da *infraestrutura viária local*, não existem estratégias que alterem as categorias atualmente existentes.

As orientações do Relatório poderão ajudar a ‘controlar’ uma pequena parte do extenso leque de designações que, por exemplo, estão contidas nos PDM, ficando, no entanto, a parte maior fora de qualquer controlo. Trata-se de estabilizar um leque de designações cuja construção contou com importantes contributos dos diversos documentos de apoio à realização de planos, produzidos pelas Comissões de Coordenação ou pela DGOTDU, já descritos. Nesses documentos

são atribuídas designações à *infraestrutura viária local* que, ao não se encontrarem adequadamente explicitadas e adaptadas às especificidades territoriais, tornam difícil a sua identificação espacial. A fragilidade destas relações reflete-se nos documentos finais dos Planos, muito particularmente nas Plantas de Ordenamento, nas Plantas de Condicionantes e no Regulamento.

Num levantamento das designações da *infraestrutura viária local* existentes no conjunto dos PDM de municípios do Noroeste português constata-se que muitas delas não remetem para a legislação em vigor e que, em muitos casos, tampouco têm a ver com uma estratégia municipal específica. A diversidade tem origem num processo de acumulação no tempo de vestígios de legislação, identidades territoriais e estratégias, muitas vezes atribuídas pelas diversas entidades que no Estado Central existem.

Na *infraestrutura viária local* surgem designações vinculadas ao espaço rural ou florestal ao lado de designações que remetem para espaços urbanos mais consolidados ou para espaços com princípios de organização onde as racionalidades do transporte motorizado são determinantes. As designações de estrada, o caminho, o arruamento, a rua ou a via cruzam-se e inserem-se numa multiplicidade de espaços agrícolas, florestais, urbanos ou rurais que são de difícil delimitação, no território contemporâneo português. É provável que a diversidade de designações que hoje se podem encontrar seja, acima de tudo, a revelação dessa dificuldade. Aliás, a simples recolha das designações de ruas existentes num município é suficiente para que, através delas, possam destacar-se conjuntos temáticos que, seguramente, poderão constituir um suporte inicial à sua revisão alicerçando a construção de uma nova da forma de olhar para a *infraestrutura viária local*.

A MEDIDA da faixa de rodagem, do domínio público e das zonas *non aedificandi*

Através da análise das características de uma via, por exemplo, das suas medidas, é difícil determinar o momento da sua construção, uma vez que, no estudo das transformações legislativas referentes à infraestrutura viária dos últimos dois séculos, surgem dúvidas interpretativas, sobreposições e exceções que tornam difícil estabelecer uma relação de causa-efeito. Simultaneamente, a legislação permite identificar valores que informaram grande parte das transformações da infraestrutura viária mas, por si só, ela não pode ser considerada suficiente para explicar o espaço existente. Contudo, dessa análise, é possível retirar três características que atravessaram os 200 anos de consolidação da *infraestrutura viária local*.

Infraestrutura viária nacional

Estrada Nacional
Estrada Regional
Estrada Desclassificada
Distribuidora Principal
Distribuidora Secundária
Via Colectora
Via Distribuidora Principal
Distribuidora Principal
Rede Supra Concelhia
Rede Estruturante
Rede Rodoviária Principal
Rede Rodoviária Distribuidora
Itinerário Principal
Itinerário Complementar
Eixos de Alta Capacidade
Outras Estradas
Variantes

1.2 | 02 **Categorias da infraestrutura viária nos Planos de Ordenamento Municipal.** Constata-se a inexistência de uma base conceptual e lexical comum entre municípios contíguos e entre estes e os documentos do Estado Central. [Designações constantes dos seguintes documentos: *Guia para a elaboração de PDM de 2010*; *Manual da Acessibilidade, o Pacote da Mobilidade* de 2012; PDM de Vila Nova de Gaia de 1994; PDM de Espinho de 1994; PDM de Ovar de 1994; PDM de Santa Maria da Feira de 1994; PDM de Vila Nova de Gaia de 2009; PDM de Santo Tirso de 2011; PDM de Guimarães de 2011; PDM de Santa Maria da Feira de 2013 (documento provisório).]

Infraestrutura viária local

Estrada Municipal

Caminho Municipal

Caminho Vicinal

Viação Rural

Caminho Agrícola

Caminho Florestal

Arruamento Urbano

Via de Acesso Local

Acesso Local

Via de Provimento Local

Rua de Provimento Local

Rede de Provimento Local

Rede Rodoviária Local

Rede Rodoviária Distribuidora

Via Distribuidora Local

Rede de Distribuição Local

Distribuidor Local

Local

Outras Estradas

Vias sem Classificação

Vias Intermunicipais

<i>Infraestrutura viária nacional</i>				<i>Infraestrutura viária local</i>		
1791	Reais	Comércio		Públicas	Vizinhança	
	Diogo Mascarenhas	6,6 m (30 palmos)	5,0 m (24 palmos)	--	--	
1850	Estradas Nacionais					
	22 de Julho	1ª classe	2ª classe			
		7,9 m (36 palmos)	6,6 m (30 palmos)	--	--	
1860		1ª classe	2ª classe			
		8,0 m	6,0 m			
1864		1ª ordem	2ª ordem	3ª ordem		
	Eng. João Chrysostomo de Abreu			1ª classe Caminhos Concelhios	2ª classe Caminhos Vicinais	
	1ª parte relativa às estradas			4,0 m	4,0 m	
	2ª parte relativa às ruas			10,0 m (novas ruas)		
				Altura edifício 20 m se largura rua sup. 7,0 m	Altura edifício 12 m se largura rua sup. 5,0 m	
1945	PRN	1ª classe	2ª classe	3ª classe	Estrada Municipal	Caminho Público
		9,0 m a 8,0 m	8,0 m a 7,0 m	7,0 m a 6,0 m	7,0 m a 6,0 m	2,5 m
		12,0 m (aglomerados)	9,0 m (aglomerados)	9,0 m (aglomerados)	9,0 m (aglomerados)	+ 0,75 m x 2 (berma)
		20,0 m ou 15,0 m afast. edifício/plataforma	12,0 m afast. edifício/plataforma	10,0 m afast. edifício/plataforma		
1961					6,0 m afast. edifício/eixo	4,5 m afast. edifício/eixo
	Regulamento Geral de Estradas e Caminhos				8,0 m (se exigido Munic.) afast. edifício/eixo	6,0 m (se exigido Munic.) afast. edifício/eixo
1971		20,0 m ou 15,0 m afast. edifício/plataforma	12,0 m afast. edifício/plataforma	10,0 m afast. edifício/plataforma		
	Decreto-Lei nº 13	6,5 m afast. muro/plataforma	4,0 m a 6,5 m afast. muro/plataforma	4,0 m afast. muro/plataforma		
	Decreto-Lei nº 13/94 de 15 de Janeiro (<i>non aedificandi</i>)	IP 50 m do eixo e nunca menos de 20 m da Estrada IC. 35 m do eixo e nunca menos de 15 m da estrada	OE (Outras Estradas) 20 m do eixo e nunca menos de 5 m da zona de estrada			
1998	PRN		Estrada Nacional	Estrada Regional		
			7,0 m	6,0 m		

1.2 | 03 **Síntese dos parâmetros quantitativos da infraestrutura viária portuguesa.** Apesar do incremento, no século XX, da mobilidade motorizada, a dimensão da plataforma (a vermelho) mantém-se semelhante. Confirma-se a baixa distinção entre as diferentes classes da *infraestrutura viária nacional* e entre os seus níveis inferiores e os da *infraestrutura viária local*.

A primeira é a de que, ao longo de dois séculos, independentemente das categorizações e designações propostas, as medidas da faixa de rodagem da *infraestrutura viária nacional* oscilaram entre os 6 m e os 9 m. Como vimos, assistiu-se a um debate intenso de afirmação de um sistema que deveria ser hierarquizado sendo, no entanto, o intervalo disponível para a pôr em prática inferior ou igual a três metros. A tarefa de hierarquização foi particularmente difícil se se considerar que os restantes elementos que poderiam participar nesse processo, por exemplo, o afastamento do edificado e o desenho dos restantes elementos que integram o perfil, foram sendo, do ponto de vista legislativo, tratados de forma muito semelhante. Trata-se de uma semelhança que, à excepção da *nova infraestrutura viária nacional*³⁰, mantém total atualidade.

A segunda é a de que, a partir de 1945, se assiste a uma aproximação entre as medidas mínimas previstas para a *infraestrutura viária nacional* e as medidas máximas previstas para a *infraestrutura viária local*. É uma aproximação particularmente evidente, caso se considere a possibilidade prevista no Plano de, nos contextos de maior urbanização, o dimensionamento das Estradas e Caminhos Municipais poder convergir. Conclui-se assim que, nos contextos exteriores aos núcleos urbanos que se encontram em urbanização ou já urbanizados, tanto a *infraestrutura viária nacional* como a *local* podem ter como referência, para o seu dimensionamento, valores cuja variação é no máximo de três metros. A fixação da faixa de rodagem foi sempre um tema central da legislação. As preocupações centravam-se na necessidade de assegurar um espaço capaz de responder eficazmente às características da mobilidade. No entanto, constata-se que ela não é, por si só, suficiente para introduzir diferença entre as diversas categorias e na sua relação com o território. É baixa a diferenciação entre a *infraestrutura viária nacional* e a *local* que pode provir, apenas, da largura imposta à faixa de rodagem.

A terceira refere-se ao estabelecimento, a partir de 1945, de zonas *non aedificandi* para a *infraestrutura viária nacional*, com medidas que oscilam entre os 10 m e os 20 m em relação à plataforma da estrada e com a imposição de um canal a integrar, progressivamente, no domínio público de largura variável entre os 12 m e os 18 m, constituiu-se uma estratégia que distingue categoricamente a *infraestrutura viária nacional*, da *local*. Foi com a imposição de zonas *non aedificandi* e com a consequente obrigatoriedade de cedência de terrenos privados ao *domínio público* que maiores transformações se introduziram na infraestrutura viária. A constituição de zonas *non aedificandi* explica muitas das atuais configurações e traduz-se no afastamento entre o espaço da *infraestrutura viária nacional* e o da *local*, mas também entre o da antiga e urbanizada *infraestrutura viária nacional* e aquela que, não

³⁰ Inclui-se na designação de *nova infraestrutura viária nacional* vias construídas nas últimas quatro décadas exclusivas da mobilidade motorizada. Nestas tipologias viárias o dimensionamento do perfil resulta da conjugação de um alargado conjunto de fatores dos quais se pode destacar o modelo exploração da via (concessões), o tráfego previsto, a velocidade máxima permitida, o tipo de intercepções. A consulta do Manual de Planeamento de Acessibilidades e da Gestão Viária editado em 2008 pela CCDR-N e FEUP permite um conhecimento aprofundado do tema.

sendo exclusiva do transporte motorizado, se desenvolveu a partir deste período e até à década de 90. Pode assim concluir-se que, mais do que as características do uso do canal, é na atuação sobre os seus limites que se afirmam as diferenças entre ambas as infraestruturas viárias. São esses limites que devem permitir constituir um espaço capaz de absorver as necessidades presentes e, fundamentalmente, futuras decorrentes do desenvolvimento da mobilidade motorizada e a sua viabilização num território funcionalmente complexo.

A legislação de 1945, e a sua atualização em 1971, ao surgirem associadas a um período de forte construção ao longo das estradas, contribuem para uma efetiva e crescente diferenciação do perfil transversal. A aplicação da legislação leva a que, ao longo de um curto troço de via, se acentue a diversidade dos perfis. Sucodem-se as quebras que decorrem do confronto entre a largura de uma nacional existente (muitas vezes inferior à prevista legalmente) e a largura imposta para a sua faixa de rodagem e, acima de tudo, para a zona a integrar no *domínio público* e na faixa *non aedificandi*. Este processo vai, progressivamente, conferindo maior expressividade formal à *infraestrutura viária nacional*. Uma expressividade que poderia ser atenuada com o surgimento da possibilidade legal, prevista no n.º 2 do art.º 8 do Decreto-Lei n.º 13/71, de se construir na *zona de estrada* ou *non aedificandi* “troços que constituam ruas de aglomerados populacionais com, pelo menos, 150 metros de comprimento (...)”. A nova legislação permite preservar alinhamentos existentes numa nacional. No entanto, a dificuldade em delimitar o aglomerado foi dando origem a interpretações bastante diversas que têm estado na base de muitos dos conflitos existentes nos processos de licenciamento, nos terrenos confinantes com as Estradas Nacionais.

O domínio das lógicas da mobilidade motorizada e dos parâmetros quantitativos leva a que os valores impostos à globalidade da infraestrutura viária, quando confrontados com as diversas condicionantes locais, sejam muitas vezes inviabilizados. No entanto, é o domínio da medida do espaço do automóvel que leva a que os diversos usos e respetivos espaços que constituem o perfil de uma estrada adquiram espacialidades muito diversas ao serem confrontados com o existente. Assiste-se, frequentemente, à compressão ou até mesmo anulação de todos os elementos e usos previstos para o espaço entre a guia da faixa de rodagem e o espaço privado, nomeadamente, passeios, arborização, estacionamento. Só após a sua anulação, e perante a ausência de alternativa, é que o canal viário poderá ver as suas medidas tornarem-se inferiores ao valor legalmente previsto. Trata-se de uma forma de fazer que revela a preponderância do tema da mobilidade motorizada, algo que é consonante com um dos principais objetivos da empresa Estradas de Portugal de “fazer estradas e não ruas”. Um posicionamento muito distante da complexidade dos usos e práticas existentes, como também da atual existência de uma rede de vias na infraestrutura viária municipal com capacidades arteriais que, se mais maximizadas, poderiam pontualmente retirar premência a esse desígnio.

O dimensionamento com base no USO do espaço urbano e a aproximação ao da *infraestrutura viária nacional*

Entre os anos 50 e 90 do século XX, a progressiva implementação de uma faixa de domínio público significativamente superior à da faixa de rodagem, bem como as zonas *non aedificandi* vão contribuir para acentuar as diferenças entre a *infraestrutura viária nacional* e a *local*. Na década de 90, volta a assistir-se à inversão deste processo. Com os Planos Directores Municipais e com a publicação das primeiras portarias que dimensionam as operações urbanísticas de loteamento³¹ assiste-se ao alargamento do perfil transversal da *infraestrutura viária local* e à sua aproximação ao da *nacional*.

Sempre que não exista legislação municipal específica, as portarias constituem a principal referência para o dimensionamento de parcelas de terreno que, no âmbito de operações de loteamento, são destinadas a espaços verdes e de utilização coletiva, infraestrutura viária e equipamentos. Introduce-se um conjunto de valores que, independentemente do contexto territorial e da maior ou menor pertinência da realização de passeios ou estacionamento, é aplicado à generalidade das novas edificações e que vai ser praticado na generalidade dos municípios portugueses. Fica estabelecida a base do dimensionamento da faixa de rodagem, mas também do passeio, arborização e estacionamento.

No momento da entrada em vigor das portarias, as classes inferiores da *infraestrutura viária nacional* tinham como referência os valores descritos em 1945 e 1971 sendo de 7 m para a plataforma e de 10m para o afastamento do edificado em relação à plataforma, passando o espaço compreendido entre o edificado a ter como valor de referência 27 m. Com a entrada em vigor da Portaria para as operações de loteamento, a *infraestrutura viária local* dos espaços habitacionais passa a ser constituída pela faixa de rodagem (7,5 m), estacionamento (2x2,25 m) e passeio (2x1,5 m), e arborização (2x1 m). A este valor acresce a frequente exigência municipal de um afastamento do edificado em relação ao limite do lote compreendido entre os 3 m e os 6 m. O valor total resultante, entre os 23 m e os 29 m, aproxima-se assim dos 27 m até então previstos para as estradas nacionais.

Apesar de, segundo a legislação, o perfil das operações de loteamento não ser obrigatoriamente constituído por todos os elementos descritos, a partir de 1992, o espaço compreendido entre o edificado da *infraestrutura viária local* alarga-se consideravelmente e aproxima-se do nível mais

³¹ Três portarias suportaram o dimensionamento da *infraestrutura viária local* das operações de loteamento. A portaria n.º 1182, de 22 de Setembro de 1992, portaria n.º 1136, de 25 de Setembro de 2001 e a portaria n.º 216-B, de 3 de Março de 2008. Em conjunto, deram origem à produção de uma *infraestrutura viária local* cujo dimensionamento é independente das características da infraestrutura viária com que se articula e do seu 'nível' de urbanidade e passa a ser dependente da função urbana prevista para os espaços que serve.

	Tipo Espaço	perfil tipo ≥	faixa ≥	passeio ≥	arborização ≥	estacionamento ≥
Portaria nº 1182, 22 de Novembro 1992	Habitação	9,3 m	6,5 m	(2x) 1,40 m	*1,0 m	*2,00 m
	Habitação/Comércio/Serv.	9,3 m	7,5 m		*1,2 m	*2,25 m
	Serviços/Comércio	11,5 m	8,0 m	(2x) 1,50 m		*2,50 m
	Indústria	12,0 m	9,0 m			
Portaria nº 1136, 25 de Setembro 2001	Habitação ≥ 80%	9,7 m	6,5 m	(2x) 1,60 m		*2,25 m
	Habitação ≤ 80%	12,0 m	7,5 m	(2x) 2,25 m		
	Indústria/Armazéns	12,2 m	9,0 m	(2x) 1,60 m		*2,50 m
Portaria nº 216-B, 3 de Março 2008	Habitação ≥ 80%	9,7 m	6,5 m			
	Habitação ≤ 80% Comércio ou Serviços	12,0 m	7,5 m	(2x) 2,25 m	*1,0 m	*2,25 m
	Indústria/Armazéns	12,2 m	9,0 m	(2x) 1,60 m		

* quando proposto pelo projetista ou exigido pelo município

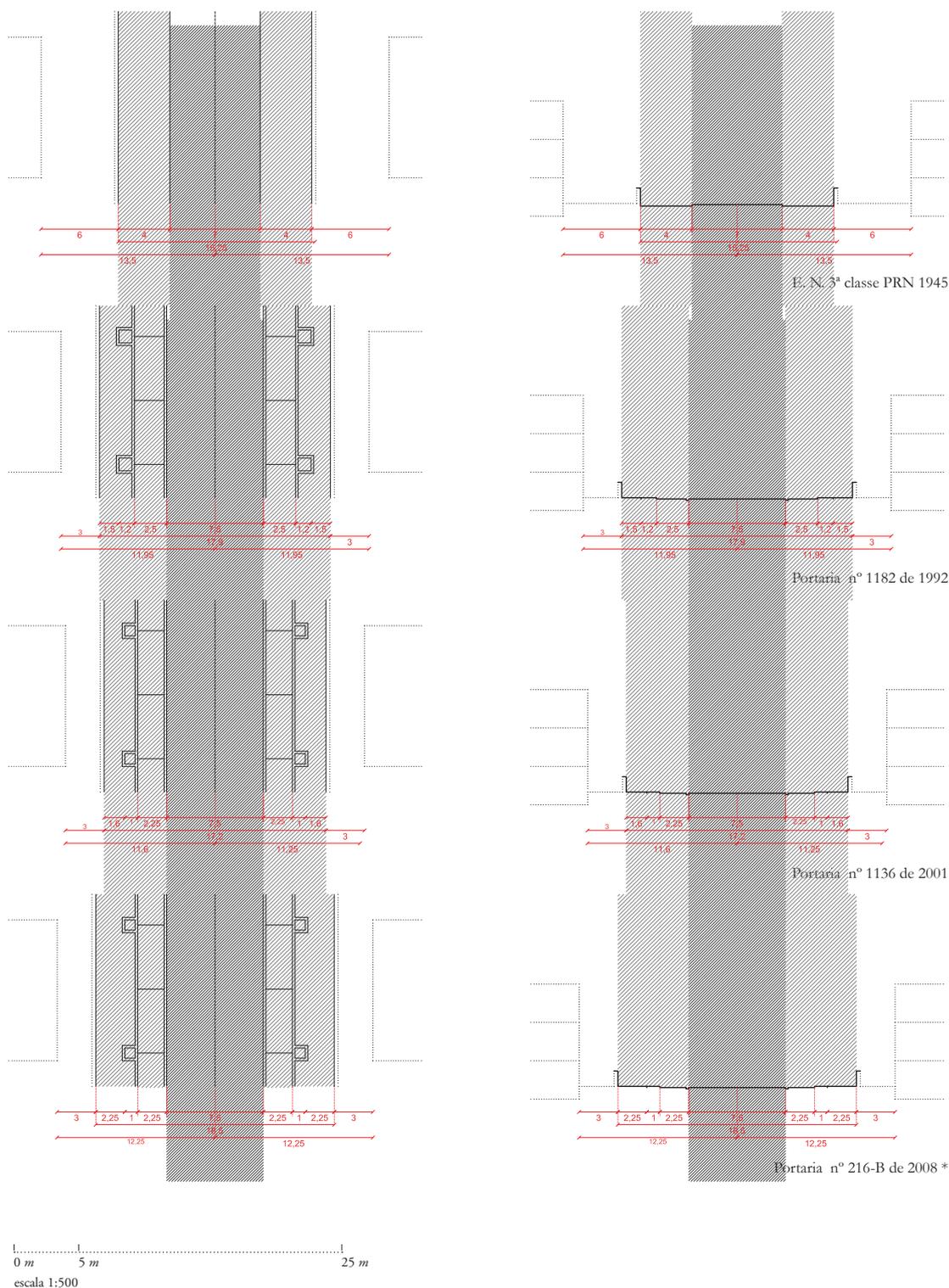
1.2|04 **Parâmetros de dimensionamento da infraestrutura viária local.** É grande a proximidade entre os valores previstos para a faixa de rodagem (a vermelho) da nova *infraestrutura viária local* e os da *infraestrutura viária nacional* (fig. 1.2|05). Num território funcionalmente complexo, uma estratégia de dimensionamento baseada unicamente no Tipo de Espaço funcional que está a ser licenciado, qualquer que seja a envolvente em que se enquadra, tem produzido diversos desajustes.

comum da *infraestrutura viária nacional*. A partir de 1994, com a imposição legal de novas zonas *non aedificandi*, com o valor mínimo de 20 m em relação ao eixo da via, as diferenças deveriam voltar a acentuar-se, no entanto, o regime de excepção previsto para áreas com plano urbano, bem como com a desclassificação de diversas vias que passaram a integrar a *infraestrutura viária local*, leva a que os valores quantitativos de diferenciação de ambas as infraestruturas sejam pouco claros.

A confrontação dos valores que têm informado a *infraestrutura viária local* com os valores que informam a *infraestrutura viária nacional* permite identificar duas características. A primeira é a de que na *infraestrutura viária local* o espaço compreendido entre a faixa de rodagem e o *domínio privado* passa a estar sujeito a regras mais impositivas do que as que vigoram no caso da *infraestrutura viária nacional*. A realização de passeio, estacionamento e áreas verdes surge associada à generalidade dos loteamentos, independentemente das cargas urbanas existentes ou previstas na sua envolvente. Na *infraestrutura viária local*, o passeio e o estacionamento tornam-se indissociáveis de cada nova intervenção, independentemente da existência de conflitos. Por enquanto, na *infraestrutura viária nacional*, o passeio não é uma obrigatoriedade, bem pelo contrário. Para a empresa Estradas de Portugal, a berma é importante para garantir mais altos níveis de fluidez. Apenas no caso de ser detetada uma situação de conflito, em que é posta em causa a segurança rodoviária, é que poderá ser ponderada a realização de passeios.

A segunda característica é a de que, a partir de 1992, o dimensionamento da *infraestrutura viária local* passa a estar vinculado aos usos previstos para o edificado. O perfil passa a ter características que têm por base a tipologia de ambiente envolvente tendo sido identificados os seguintes “ambientes”: *predominantemente habitacionais; mistos residenciais, comerciais e de serviços; industriais* (Portaria nº 1182/92). Paradoxalmente, em Portugal em grande parte do espaço urbano, é difícil associar, com segurança e estabilidade, uma determinada tipologia ou uso. Esta característica, aliás, reflecte-se em muitas das designações do tipo de espaço urbano definidas nos PDM e torna inevitável que o critério de escolha de um perfil passe a estar eminentemente associado não às características dos usos e dos da área envolvente à nova intervenção mas sim ao uso predominante na própria intervenção, tornando-se particularmente claro o contributo das Portarias para a constituição de um espaço que tem sido descrito de descontínuo, compósito ou fraturado.

As Portarias que dimensionam as operações de loteamento são indissociáveis do surgimento de espacialidades que têm sido fortemente criticadas pela forma como foram impostas pelo Estado e pelo seu carácter genérico. No entanto, importa ter presente que a sua consideração pelos municípios só deveria ocorrer caso fosse inexistente legislação municipal específica. No Decreto-Lei nº 555, de 16 de Dezembro de 1999, sobre o Regime Jurídico do Licenciamento Municipal de Loteamentos Urbanos e Obras de Urbanização e de Obras Particulares pode ler-se que “os parâmetros para o dimensionamento das áreas referidas são os que estiverem definidos em Plano



1.2 | 05 **Os perfis da infraestrutura viária resultantes da aplicação da legislação.** A comparação entre o perfil das Estradas Nacionais de 3ª classe (decorrente do PRN de 1945 e do Decreto-Lei de 13 de Janeiro de 1971) com os perfis dos espaços de habitação e serviços (decorrentes da aplicação dos Parâmetros de Dimensionamento das Operações de Loteamento) revela ténues diferenças e, conseqüentemente, o papel do Estado Central na produção de um espaço indiferenciado. Enquanto, entre 1945 e 2001, a faixa de rodagem se mantém sensivelmente inalterada, nas suas margens assiste-se a uma crescente especialização funcional e a sucessivos reajustes de medida. [A solução representada, de estacionamento e arborização longitudinal, é aquela que mais tem sido adotada pelos projetistas. *Apesar de a Portaria de 2008 impor passeios com 1,60 m de largura, as Normas Básicas para a Eliminação de Barreiras Arquitectónicas passaram a impor o valor mínimo de 2,25 m.]

Municipal de Ordenamento do Território, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e pelo plano regional de ordenamento do território”. Também no Decreto-Lei nº 60, de 4 de Setembro de 2007, que atualiza o de 1999, se pode ler, no nº 2 do art. 43º: “os parâmetros para o dimensionamento das áreas referidas no número anterior são os que estiverem definidos em Plano Municipal de Ordenamento do Território”. O espírito da legislação era o de criar condições para que os municípios pudessem produzir ou viabilizar uma *infraestrutura viária local* mais adaptada às suas necessidades. No entanto, por incapacidade técnica, por incapacidade de recursos ou simplesmente por não se considerar necessária tal opção, os municípios não produziram legislação específica ou fizeram-no tendo como principal referência as Portarias.

Da aplicação das Portarias resulta a integração no domínio público municipal de espaços com as mais diversas configurações e nas mais diversas localizações. As subtis variações introduzidas entre as portarias não foram expressivas e inserem-se no conjunto dos permanentes ajustes de valores, pouco distintos, a que a generalidade da infraestrutura viária portuguesa tem estado sujeita. São pequenas diferenças que adicionam descontinuidades e variações aos perfis que cada nova lei ou portaria desejava consolidar.

Considerando o carácter genérico das Portarias e a diversidade de contextos urbanos que podem informar, torna-se pouco útil refletir isoladamente sobre os valores de referência impostos a cada um dos elementos que integram o perfil. A imposição de valores mínimos é criticável pelo facto de não considerar o contexto em que o novo perfil se insere, nomeadamente a existência, na envolvente, de um perfil com forte diferenciação funcional. Importa ainda referir que a imposição de um perfil transversal e a inexistência de estratégias ou orientações para o perfil longitudinal tornou frequentes as situações em que a escolha tem, como critério fundamental ou mesmo único, a mais rentável relação entre parcelas a comercializar e superfície de arruamentos com respetivas infraestruturas básicas. É no âmbito deste processo que se insere a frequente configuração em *cul-de-sac* e não tanto no desejo de desenvolver um sistema viário hierarquizado ou proteger os espaços de acesso local do trânsito de atravessamento.

REVISÃO [1.2]

A constituição de itinerários que atravessam diversas classes e medidas

As tentativas desenvolvidas ao longo dos tempos de definição e estabilização das classes da *infraestrutura viária local* refletem-se na diversidade de designações e espacialidades. Para lá das categorias que têm origem na legislação nacional também os planos e os regulamentos municipais contribuíram para a definição de uma infraestrutura viária na qual é difícil reconhecer as características de cada classe. Nessas categorias identificam-se critérios que dão ênfase às lógicas da mobilidade motorizada, a espaços geográficos ou a usos existentes nas suas margens. Simultaneamente, pode afirmar-se que, apesar das categorias nunca estabelecerem uma correspondência plena com as características do espaço para o qual remetem, elas testemunham a grande diversidade de lógicas e estratégias. São fragmentos de um conjunto desarticulado no qual é difícil reconhecer transversalidades.

A *revisão* da *infraestrutura viária local* poderá passar pela identificação de categorias associadas a itinerários nos quais se identifica uma identidade específica no sistema territorial e aos quais se pode vincular, por exemplo, uma carga urbana, uma memória ou uso particular, bem como sistemas agrícolas, hídricos ou lugares de lazer, comércio e produção. Trata-se de reforçar sistemas identitários muito diversos que integram itinerários quotidianos ou excepcionais da população. São sistemas espaciais que remetem para espaços com tempos muito diversos cuja consideração permitirá que, de espaços pouco visíveis ou desarticulados, surjam lógicas capazes de se tornarem altamente caracterizantes da *infraestrutura viária local*. Esta forma de proceder, cujos limites se desconhecem, caso venha a ser partilhada por diversos municípios, pode ver reforçada a sua legibilidade.

Pode afirmar-se que, com a *revisão* da *infraestrutura viária local*, a consistência dos itinerários não advém da constituição de um perfil comum, mas do reforço da identidade de sistemas espaciais reconhecidos por aqueles que habitam e atuam sobre o espaço. É a partir desses itinerários que se podem definir as novas classes da *infraestrutura viária local*. A *revisão* imaginada não obriga ao estabelecimento de um vínculo entre classe e princípio de dimensionamento. No fundo, trata-se de dar continuidade e expandir uma ideia já expressa por António Babo no *Relatório Sectorial Acessibilidade, Mobilidade e Logística*.

Uma estratégia de dimensionamento e desenho que valoriza e potencia usos, identidades, memórias, sistemas produtivos, valores ambientais e vai conferir maior legibilidade aos itinerários. À medida que eles adquiram expressividade vão obrigar à reconfiguração das lógicas da mobilidade motorizada que dominavam e informavam as transformações espaciais da *infraestrutura viária local*. Trata-se de uma estratégia que destaca fragmentos que, apesar de estarem aparentemente desconectados, podem integrar uma narrativa comum.

Quando, na infraestrutura viária dos territórios mais consolidados, se identifica uma lógica ou identidade espacial a manipular e enfatizar, assiste-se a transformações que, por norma, colocam em causa a organização funcional mais comum e as imposições quantitativas, com o objetivo de conferir ao espaço maior coerência e qualidade. O transporte desta estratégia para os itinerários da *infraestrutura viária local* do território desruralizado é essencial para que se possa alargar o leque de hipóteses de transformação e, ao mesmo tempo, reforçar e enfatizar propriedades territoriais de elevada especificidade. Acredita-se que na *infraestrutura viária local* a reconsideração das imposições quantitativas é mais fácil de ocorrer do que nos lugares mais consolidados ou até mesmo na *infraestrutura viária nacional*. A carga de usos a que as duas últimas estão sujeitas torna, por exemplo, a segurança, o risco do conflito e as soluções técnicas em barreiras difíceis de ultrapassar sem que sejam condicionados alguns dos usos. Na *infraestrutura viária local* da extensão urbana portuguesa o conflito é menor. Dela não fazem parte as vias de maior tráfego, as maiores densidades populacionais ou infraestruturais nem tampouco as mais altas taxas de sinistralidade. Ela prova que, apesar da ausência de passeios, da medíocre iluminação pública, da sinalização reduzida ou quase inexistente, o quotidiano ocorre, muitas vezes com pouco conforto, mas sem elevados sobressaltos. Esta característica permite imaginar que, sem que se coloquem em causa padrões de conforto e segurança, possa existir uma efetiva possibilidade de reforçar outros sistemas espaciais, onde, elementos como passeios, guias, postes eléctricos e até mesmo árvores são usados no sentido de responderem a objetivos que estão para lá da mobilidade motorizada e da funcionalidade imediata.

1.3 O conhecimento e a representação

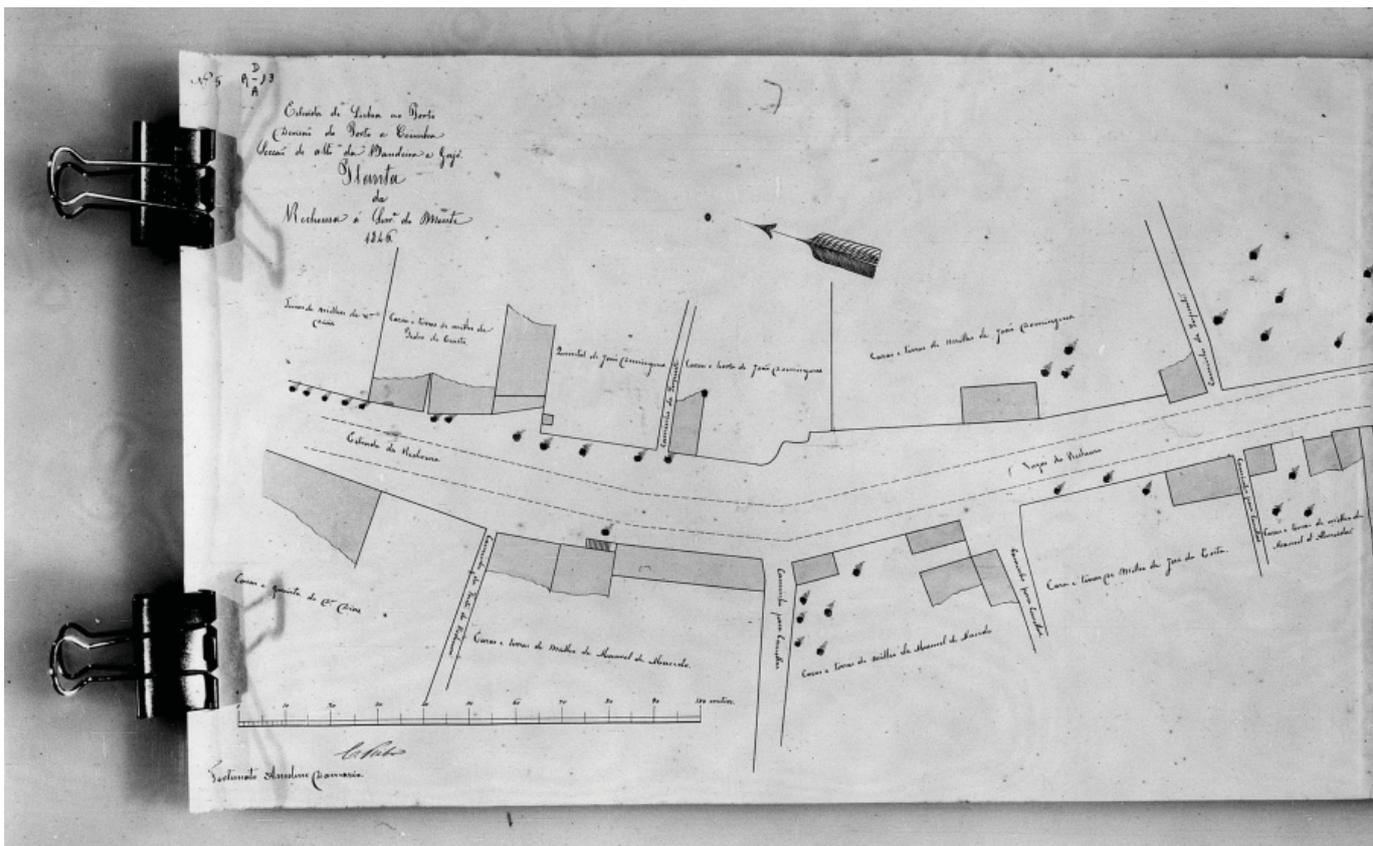
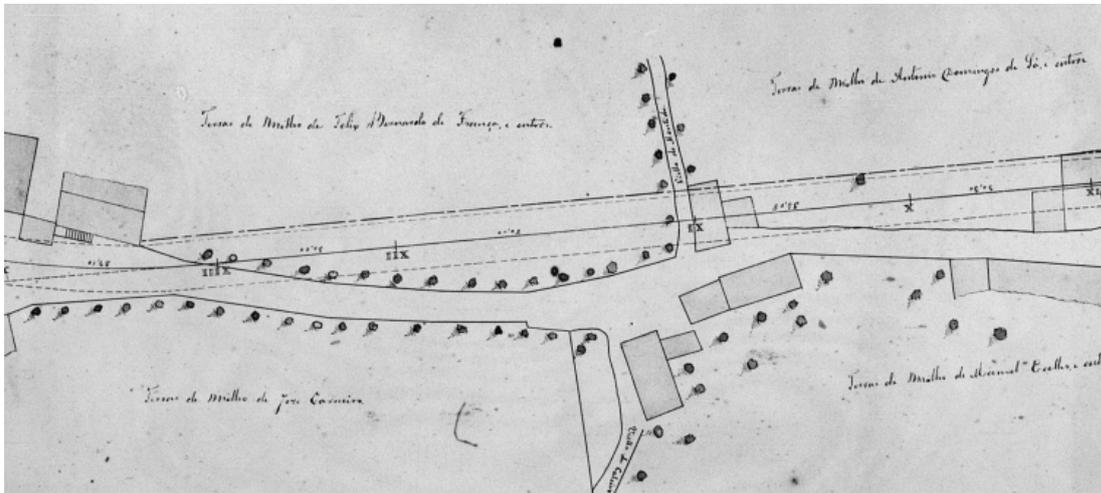
PROXIMIDADE

Constata-se, na representação, nomeadamente nos antigos levantamentos feitos caminhando ao longo da estrada, o tempo longo de muitas das atuais características da infraestrutura viária. Muitas dessas características não se encontram representadas, ou perderam visibilidade, na cartografia mais recente.

Imagina-se que na atualidade muitas dessas características vão, progressivamente, conquistar um protagonismo nas estratégias desenvolvidas para a *infraestrutura viária local*. Um protagonismo importante caso se considere a necessidade de encontrar, nos lugares que já existem, práticas específicas que integrem a sua revisão.

DESAPARECIMENTO

Constata-se que, com o surgimento das primeiras representações da globalidade do território municipal, com a necessidade crescente de se encontrarem códigos de representação e categorização e com o progressivo afastamento do cartógrafo em relação ao espaço representado, se assistiu a um progressivo apagamento ou nivelamento das características da infraestrutura viária. **Imagina-se** que na análise e no projeto será dada maior utilidade e visibilidade às plataformas que contêm informação atual e multi-escalar sobre a infraestrutura viária. Brevemente será possível a constituição de uma visão multi-escalar e rigorosa da *infraestrutura viária local* graças à forma como cada ator partilha informação.



1.3|01 Traçado geométrico da *Secção de Alto da Bandeira a Grijó da Estrada de Lisboa ao Porto*. Os desenhos, realizados em 1846, revelam técnicas de levantamento e representação que, embora pareçam minuciosas e rigorosas, são rudimentares. Apesar de não conterem informação sobre as características topográficas do território em causa permitem compreender as principais características formais e materiais. [Fonte: Arquivo Histórico Obras Públicas]

A PROXIMIDADE de uma visão parcial e detalhada da *infraestrutura viária local*

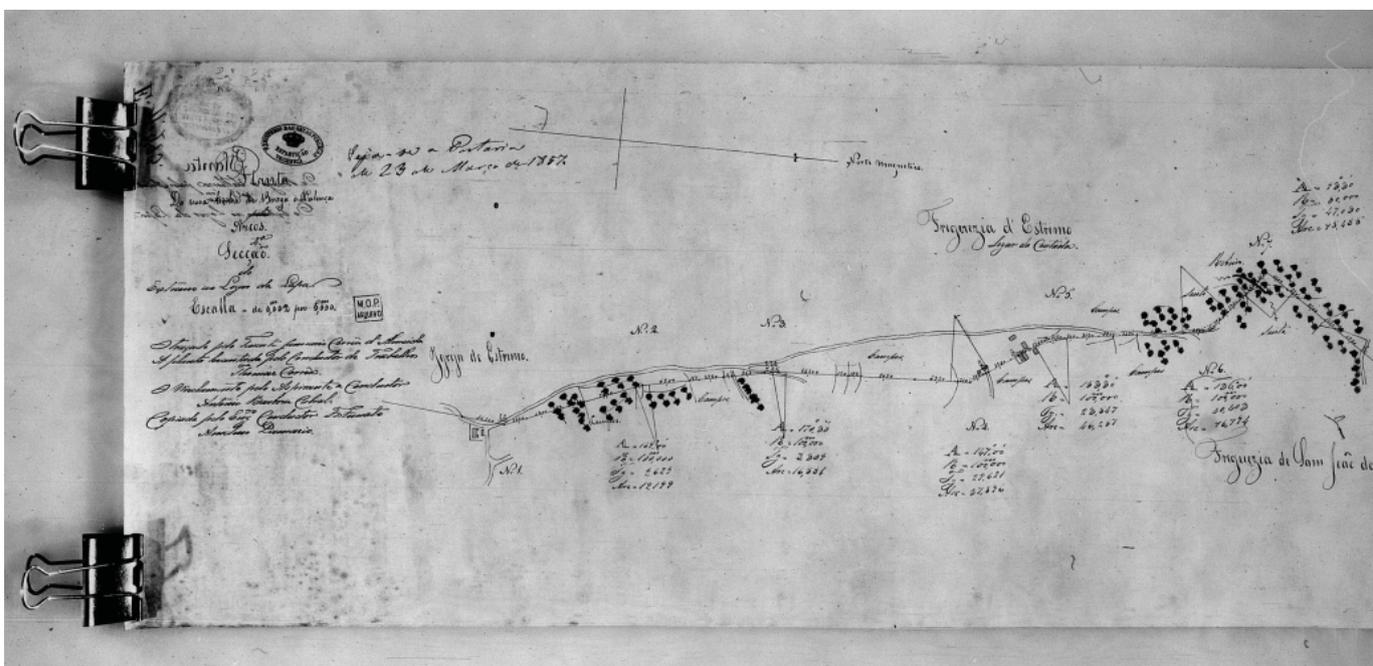
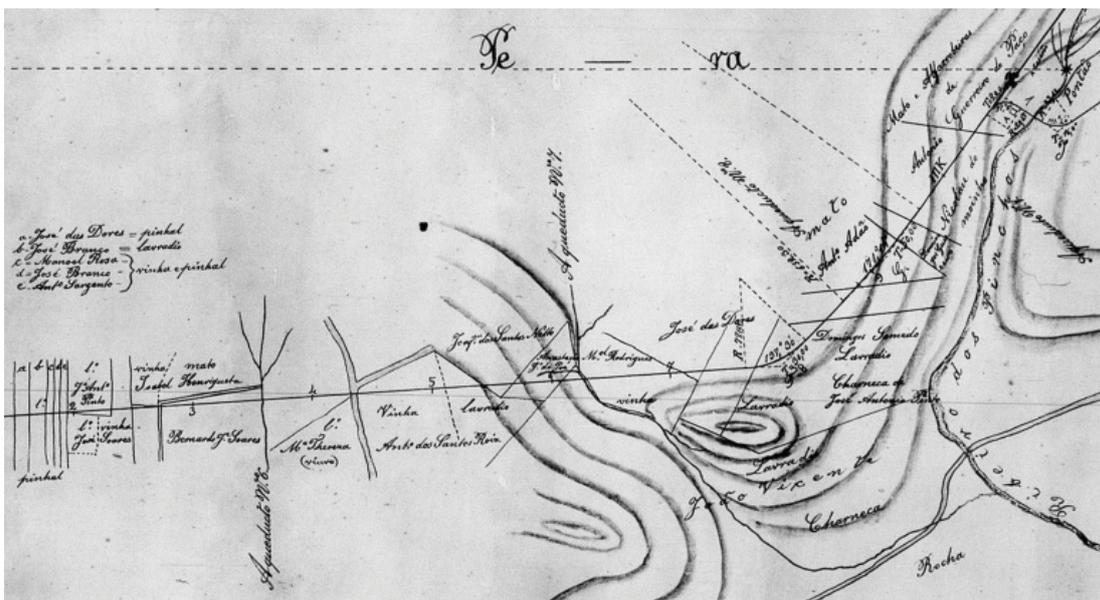
Parece-me impossível formar-se um plano (...) enquanto o Governo não possuir do mesmo país uma descrição exacta, circunstanciada e cabalmente desenvolvida da qual possa coligir não só as necessidades gerais mas também as locais e bem assim os meios pelos quais todas e cada uma das localidades podem melhor contribuir para a feitura dos tais melhoramentos e seu futuro entretenimento e progressiva melhoria. (MOUZINHO DA SILVEIRA, 1839 apud MATOS, 1980: 47-49)

A história da representação do território moderno é indissociável da história da construção de um estado moderno que tem como prerrogativa essencial a gestão do seu espaço. Se nos principais países europeus a modernização da infraestrutura viária esteve associada à criação das escolas que desenvolviam as técnicas necessárias de representação e execução, em Portugal a situação é mais delicada. A modernidade espacial e o conhecimento rigoroso e científico do território é algo que, contrariamente ao que sucedeu em alguns lugares da expansão portuguesa dos séculos XV e XVI, ficou por fazer. A representação do país segundo métodos modernos era essencial para transformar uma prática de projeto e construção que ao longo dos séculos XVIII e XIX se manteve extremamente rudimentar e fortemente tributária dos recursos que, em cada contexto, estavam disponíveis. Até à segunda metade do século XIX permaneceu débil o desenvolvimento cartográfico, o registo de distâncias, topografia, natureza dos solos.

No início do século XIX, a cartografia revelava diversas debilidades, decorrentes da dificuldade em registar as diversas realidades locais³². Nesse sentido, já na década de 50 e tendo Fontes Pereira de Melo como Ministro das Obras Públicas Comércio e Indústria, o Conselho de Obras Públicas elabora o Plano Geral de Viação do Reino. Por se reconhecer a importância do contexto local para o projeto da infraestrutura viária, o Plano deveria conter informação disponibilizada pelos diretores das obras públicas distritais sobre as realidades locais. Segundo Marta Macedo, as dificuldades decorrentes de tal tarefa levaram a que os técnicos acabassem por recorrer em larga medida, à intuição (MACEDO, 2012: 169).

Com o objetivo de superar as principais dificuldades da ação surge, com a Portaria de 24 de Abril de 1860, o Regulamento para a Confecção de Projectos de Obras Públicas (MACEDO, 2012: 181). Pretende-se garantir o controlo das obras públicas e a qualidade da sua execução. Introduzem-se critérios de representação, descrevem-se os principais elementos a elaborar sobre o traçado e as

³² Na primeira metade do século XIX a cartografia portuguesa tem como principais elementos de referência: a Carta Militar das Principais Estradas de Portugal elaborada por Lourenço Homem da Cunha d'Eça em 1808; o mapa de Portugal elaborado em 1778 por Tomás Lopes, São documentos à escala 1:500.000 que revelam as grandes vias nacionais mas que não permitem um grande aprofundamento sobre as suas condições materiais e o seu traçado. Sobre as práticas cartográficas portuguesas da segunda metade do século XIX sugere-se a leitura de *O Mapa de Portugal: Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos* (BRANCO, 2003).



1.3|02. Traçado geométrico de uma seção da estrada de Braga a Valença. O desenho revela o esforço de adequação do novo traçado às condições topográficas e hidrográficas do terreno. Simultaneamente, fornece informação, hoje pouco frequente, sobre os proprietários dos terrenos confinantes, arborização e usos do solo agrícola. [Fonte: Arquivo Histórico Obras Públicas]

obras de arte, estabelecem-se critérios de medição de terras, de escolha de pavimentos e restantes materiais e apresentam-se alguns métodos de execução; o projeto ganha uma maior exatidão.

As inovações introduzidas pelo novo Regulamento e por uma crescente divulgação de métodos e manuais acabam por contribuir para a consolidação do desenho científico e para a fixação de códigos de representação de objetos e realidades cada vez mais complexas. O desenvolvimento da prática do desenho obriga à consolidação do trabalho de campo e é esse trabalho que, em parte, vai suprir a ausência de cartografia moderna da globalidade do país. É através desse trabalho que se vai revelando um crescente controlo das relações entre o objeto desenhado e o território, “só no contacto direto, na percepção do mundo físico com todos os sentidos, é possível informar o cérebro sobre a complexidade do mundo real, sobre a ‘densidade das coisas’, e compor o vocabulário do engenheiro” (MACEDO, 2012: 73).

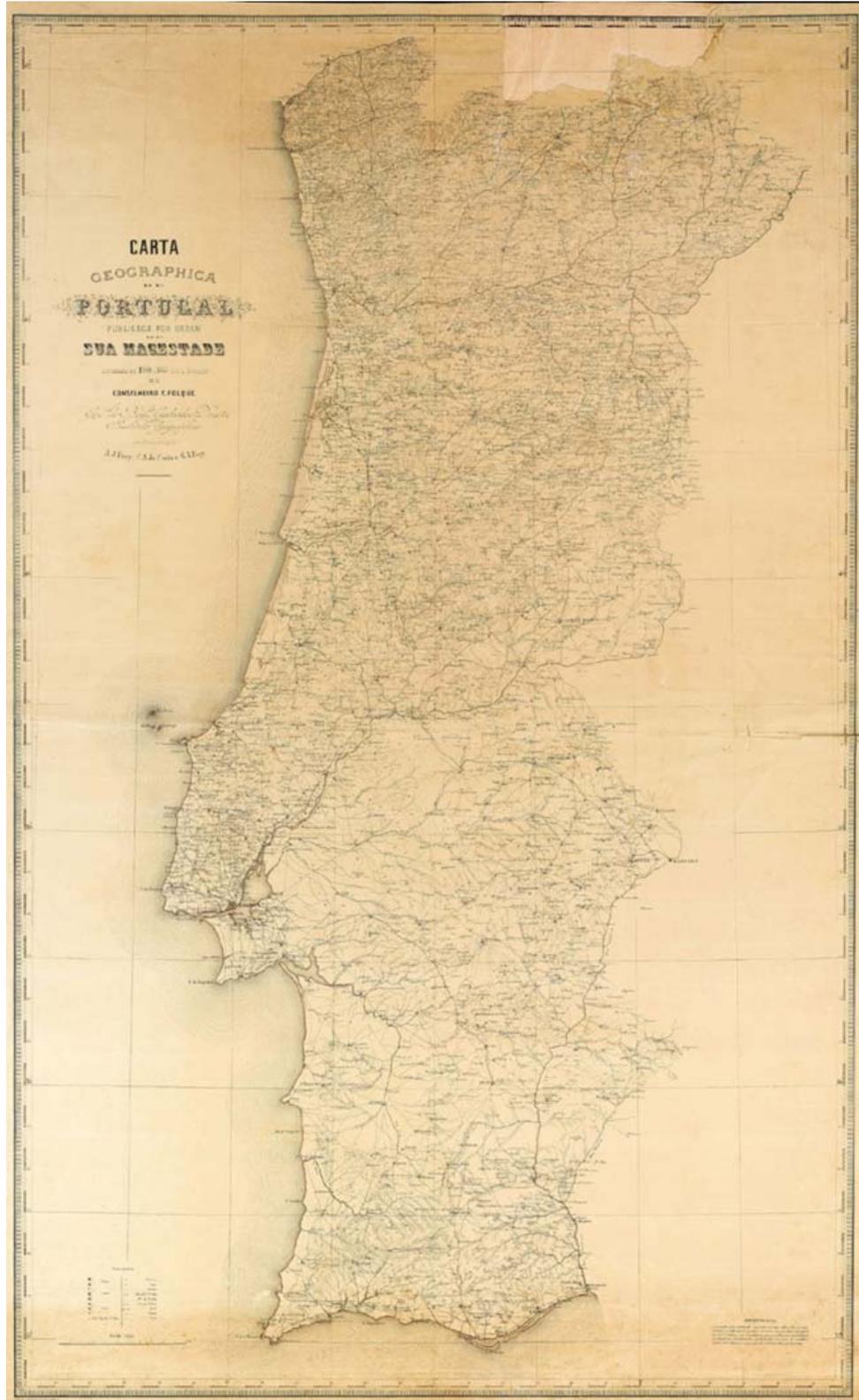
Assiste-se ao desenvolvimento de representações que permitem a constituição de um olhar sobre alguns dos principais troços da *infraestrutura viária nacional*. Trata-se de um conjunto de desenhos que decorrem de exercícios de levantamento *in situ* que contém informações importantes para uma aproximação à espacialidade da *infraestrutura viária nacional*, do momento. São descritos usos e nomes de proprietários, são implantadas as principais construções, muros e alinhamentos registando-se as principais características formais da infraestrutura viária existente, mas também da proposta: largura, características das intercepções, raios de curvatura, bem como a arborização e cultivo.

No entanto, como não poderia deixar de ser, os desenhos revelam um olhar muito centrado na via, sendo bastante omissos em relação ao território que para lá dela existe, nomeadamente a *infraestrutura viária local*. Apesar disso muitos desses desenhos destacam-se pela forma como conseguem sintetizar um conjunto de características do território a interencionar. No século XX estas características mantiveram-se até tarde e hoje estão mais diluídas. Apesar da urgência em resolver os problemas que o transporte motorizado introduziu, os engenheiros mantiveram-se centrados no desenvolvimento de respostas técnicas de grande racionalidade e na aplicação de uma “ciência prática com fins concretos” (MACEDO, 2012). É neste período, em que o conhecimento do local a intervir obriga a uma profunda imersão nos contextos locais, que as novas lógicas de desenho vão revelando traçados cuidadosamente implantados no território. Trata-se de uma transformação que, pontualmente, informou a *infraestrutura viária local* sem que tenha levado a uma transformação mais radical das práticas instaladas.

Apesar das inovações da cartografia, até à década de 40 do século XX persistem dúvidas sobre a categoria de grande parte da infraestrutura viária. Dúvidas que “[...] originavam por vezes tais discussões que, ainda há bem poucos anos, estradas havia quâsi em ruína completa porque não se sabia a quem pertenciam e por consequência ninguém as reparava”. (SALGADO, 1936 apud PACHECO, 2001)



1.3|03 *Sistema Geral de Comunicações do Reino a que se refere a Carta de Lei de 15 de Julho de 1862.* Mapa elaborado à escala 1:1.000.000 sem representação da topografia, dos níveis inferiores da *infraestrutura viária nacional* e da globalidade da *infraestrutura viária local*. A infraestrutura viária é classificada em: Estradas Reaes de 1ª Classe; Estradas de Tabella (directas); Estradas de Tabella (transversais). [Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal Cota: cc-1320-r]



1.3 | 04 **Carta Geographica de Portugal**, elaborada por Filipe Folque e publicada em 1865. Mapa elaborado à escala 1:500.000 com informação, topográfica, hidrográfica e dos traçados, obtida no âmbito do levantamento em curso por Filipe Folque para elaboração da Carta Geral do Reino à escala 1:100.000. Identifica-se na faixa litoral norte a exaustiva representação da *infraestrutura viária nacional* bem como dos principais traçados da *infraestrutura viária local*. É revelada uma densidade infraestrutural que está na base de muitos dos processos urbanos que na atualidade se têm estudado. [Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal Cota: cc-965-r]



1.3 | 05 Extrato da folha n° 7 da *Carta Geral do Reino* à escala 1:100.000. Na Carta elaborada por Filipe Folque e publicada pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos em 1880, constata-se a baixa distinção da *infraestrutura viária nacional* face à extensa rede de estradas e caminhos que compõem a *infraestrutura viária local*. Através da carta constata-se que ambas são suporte de um edificado disperso e altamente relacionado com o solo agrícola (que na Carta tem um tratamento gráfico específico).

A visão da globalidade da infraestrutura viária e o DESAPARECIMENTO do detalhe

A constituição de uma visão mais complexa das relações entre a *infraestrutura viária nacional* e a *local* surge ainda no final do século XIX. A Carta Geographica de Portugal elaborada por Filipe Folque em 1865 revela, face aos mapas anteriores, uma aproximação rigorosa à complexidade dos espaços urbanos do país. Na Carta, é particularmente evidente que, na faixa litoral norte portuguesa, existe uma rede de estradas relativamente densa, enquanto o interior do país continua mal servido.

As diferenças introduzidas pela cartografia de Filipe Folque em relação às anteriores devem-se, em grande medida, ao elevado conhecimento do território de que o autor dispõe. Na segunda metade do século XIX, Filipe Folque tem a seu cargo a elaboração da Carta Geral do Reino à escala 1:100.000. Trata-se de um trabalho realizado para a Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos que é da máxima importância para o conhecimento rigoroso do território português. Suporta-se em métodos cartográficos modernos e numa escala que permite a constituição do ‘olhar’ rigoroso sobre a totalidade dos territórios municipais portugueses. Os desenhos, cuja impressão se estendeu entre os anos de 1856 e 1904, constituem um importante contributo do Estado Central para a gestão municipal do território. Estabelecem uma profunda rutura com as escalas, níveis de informação e rigor da representação do território português até então existente. Os desenhos constituem-se como uma importante plataforma de apoio ao desenvolvimento de escalas inferiores feito ao longo de todo o século XX, sendo por isso um importante suporte às reflexões, quantitativas ou qualitativas, sobre os temas territoriais desenvolvidos ao longo de todo o século XX.

A cartografia realizada por Filipe Folque permite identificar, com grande clareza, as principais características das diversas identidades territoriais portuguesas, de norte a sul e de este e oeste. Com ela passa a ser possível fazer uma aproximação à forma como a infraestrutura viária se dispõe no território, nomeadamente, a sua articulação com a topografia (curvas de 25 m), rede hidrográfica, edificado, uso do solo (agrícola e florestal).

Os trabalhos realizados por Filipe Folque à escala 1:100.000 são simultâneos à produção da nova cartografia urbana portuguesa que veio a apoiar a realização dos Planos de Melhoramentos, cuja figura foi legislada em 1884. Tem sido amplamente estudado e divulgado o contributo de Filipe Folque na representação do território e do espaço urbano português. Pelo facto de estar envolvido no mesmo período de tempo na produção de cartografia cujas escalas vão da 1:500.000 à 1:500, Filipe Folque passa a dispor de um conhecimento único e medida multi-escalar de alguns dos



0 m 10 m 50 m
escala 1:100.000



0 m 10 m 50 m
escala 1:1.000

1.3|06 **Cartografia elaborada por Filipe Folque à escala 1:100.000 e 1:1000.** Envolvido na elaboração de cartografia em diversas escalas Filipe Folque contribuiu para a compatibilização e estabilização da representação dos principais elementos do espaço urbano e do território. A estabilização da representação da infraestrutura viária, do solo agrícola, da topografia, da hidrografia e do edificado permite constituir uma base a toda a cartografia produzida no século XX. [Fonte: (superior) extrato ampliado para a escala 1:50.000 da folha nº 7 da Carta Geral do Reino publicada em 1880 à escala 1:100.000 pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos; (inferior) extrato da folha nº 30 do Atlas da Carta Topográfica de Lisboa à escala 1:1.000 elaborado por Filipe Folque entre 1856 e 1858]

temas mais estruturantes do território português. Em síntese, pode afirmar-se que, neste período, a cartografia transforma-se passando a apresentar um grande rigor.

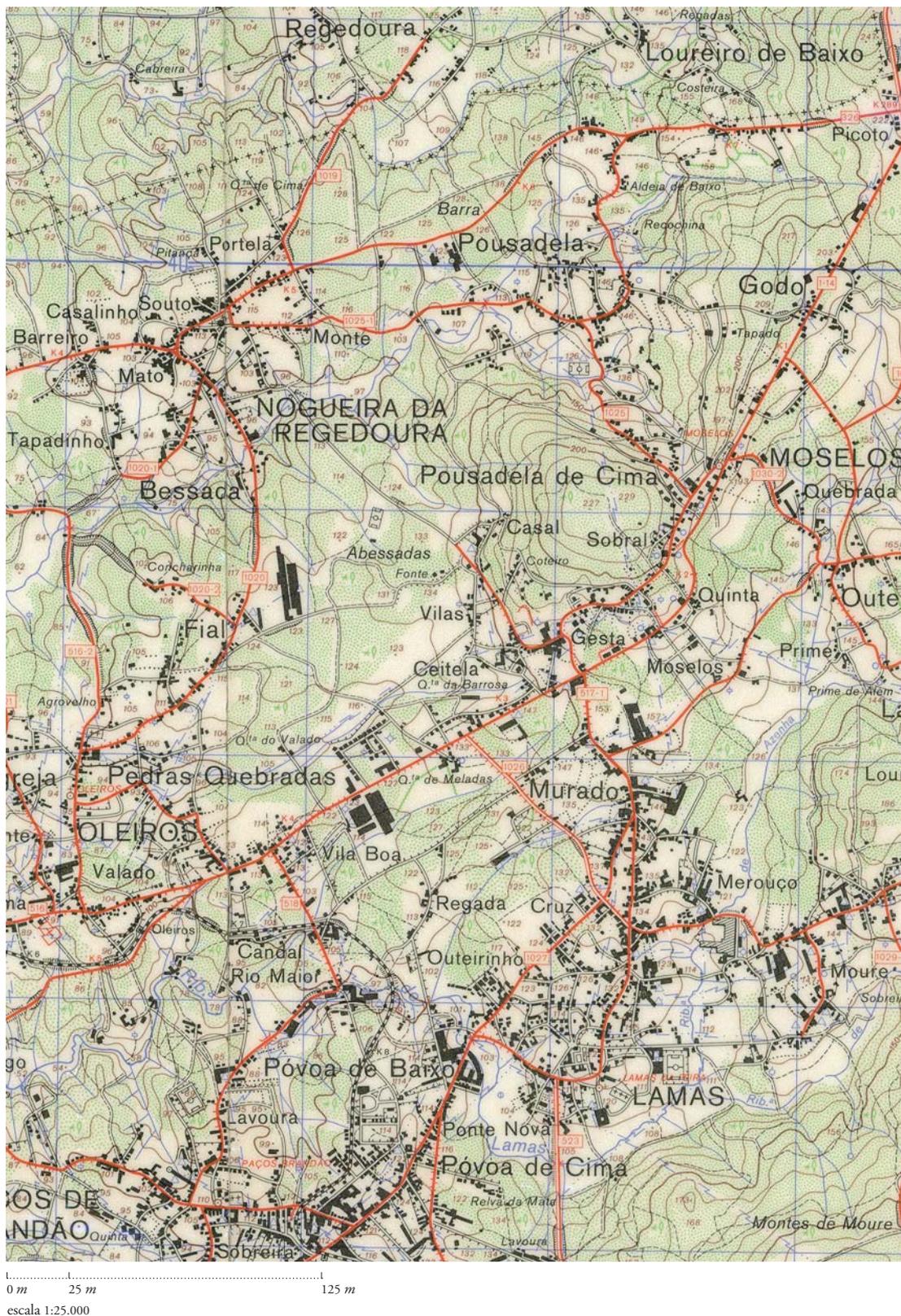
De qualquer forma as plantas eram ‘minuciosas e exactas’, como sublinhou Orlando Ribeiro a propósito da planta de Viseu (1864), apresentando o rigor que os instrumentos da época permitiam, podendo considerar-se que Portugal entrara na primeira fase de generalização da cartografia urbana científica elaborada como suporte às acções de planeamento urbano, visando a concretização de obras específicas e tão diversas como a reconstrução de pisos ou alargamento e abertura de arruamentos, a canalização de águas, a construção de cemitérios, a edificação de mercados e matadouros ou o arranjo de largos e de jardins. (FERNANDES, 2011: 8)

As novas visões cartográficas do território português inovam na coerência do desenho e na diversidade dos elementos representados. O estabelecimento de critérios gráficos normalizados permite transformar a cartografia num suporte estável de apoio à exploração de temáticas como: a topografia; a hidrografia; a infraestrutura viária; o edificado.

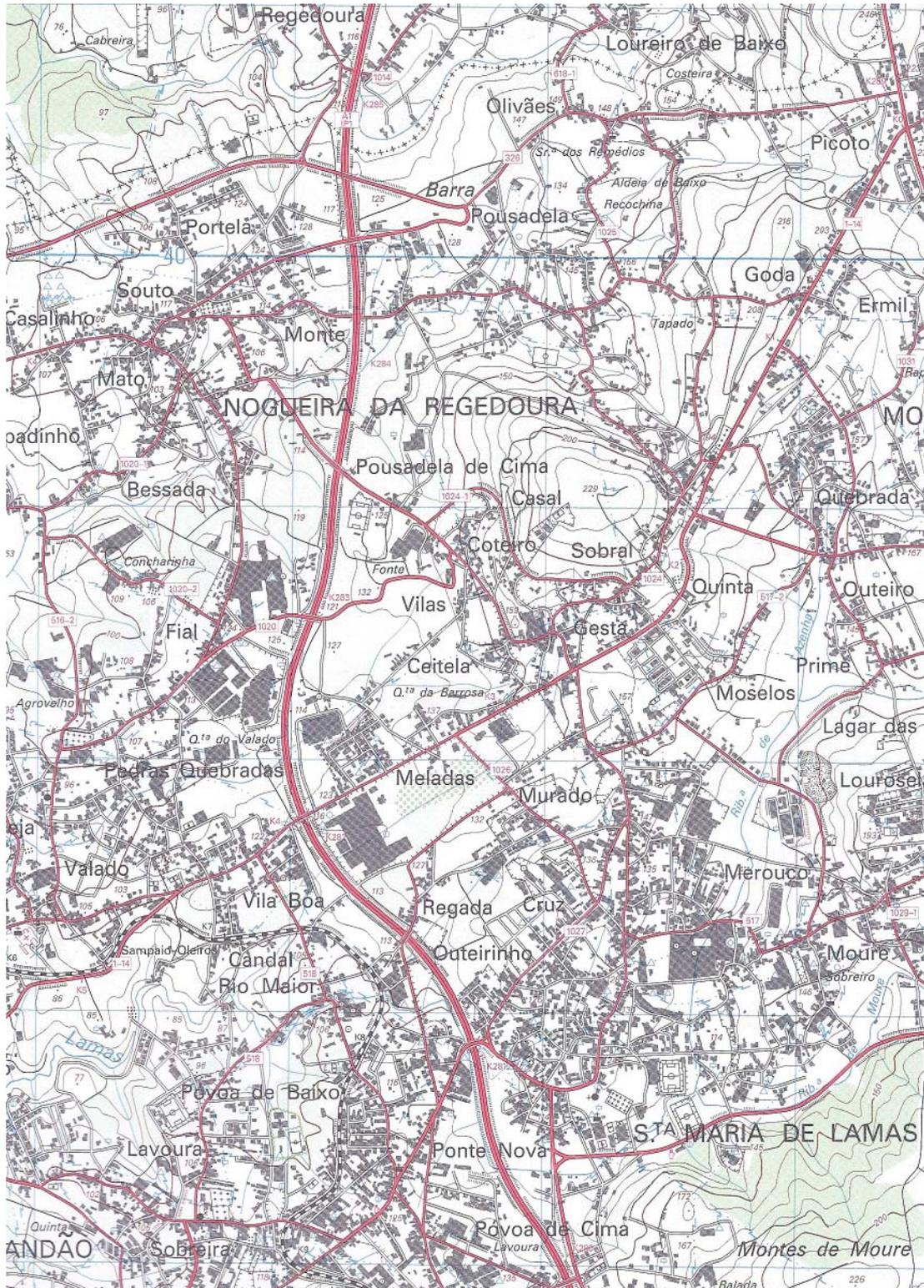
Das opções gráficas da cartografia que Filipe Folque realiza à escala 1:100.000 destaca-se a utilização de uma única cor e o recurso a um reduzido conjunto de tipos de linhas (contínuas, duplas ou tracejadas). O grafismo não confere particular destaque a nenhum dos elementos ou sistemas territoriais. Esta opção permite a sua mais fácil reprodução e acentua o seu papel de suporte neutro sobre o qual se poderá proceder à realização de diversa cartografia temática. Um olhar sobre as folhas referentes ao Noroeste peninsular revela muitas das suas atuais complexidades. A diferenciação gráfica permite identificar os principais eixos viários, no entanto, a ausência de legenda impede a sua associação a uma determinada categoria. É representada uma extensa e diversa *infraestrutura viária local*, incluindo-se pequenos caminhos representados a tracejado que atravessam espaços agrícolas ou florestais.

Apesar da ampla informação que passa a estar disponível nos mapas divulgados nas primeiras décadas do século XX, a escalas superiores, permanece uma representação altamente simplificada e temática³³. Apesar do maior conhecimento da *infraestrutura viária local* ela não informa a representação da infraestrutura viária portuguesa. Na realidade pode considerar-se que a sua não representação traduz, já neste período, o desejo de não a integrar em estratégias mais vastas, existindo receio que as suas características criem barreiras à constituição de um sistema que se deseja de elevada racionalidade e fácil legibilidade. A representação da *infraestrutura viária local* fez-se como resposta a uma necessidade latente e não tanto devido ao facto de se estar a perseguir algo de novo. Talvez por tampouco ter sido manuseada a imagem cartográfica de Filipe Folque continua a destacar-se pela surpreendente atualidade dos processos territoriais que exprime.

³³ Podendo destacar-se: o *mapa das estradas e caminhos-de-ferro* realizado em 1906 por Henrique Loureiro; a *Carta de Portugal* de 1909; o *mapa da Vacuum Oil Company* de 1913.



1.3|07 Extrato da folha nº 143 da Carta Militar 1:25.000 de 1978. A representação, a vermelho, das Estradas Nacionais e Municipais reflete o seu antigo papel estruturante da mobilidade. Contudo, a esse papel não se pode associar uma maior capacidade polarizadora do edificado relativamente à restante infraestrutura viária. [Fonte: Serviços Cartográficos do Exército, Carta Militar de Portugal, 1:25.000, folha nº 143 do levantamento de 1978]



1.3 | 08 **Extrato da folha nº 143 da Carta Militar 1:25.000 de 1998.** Na Carta identifica-se o aumento da infraestrutura viária representada a vermelho (Estradas Nacionais e Municipais). Excetuando o traçado da autoestrada, acentua-se a dificuldade em ler um sistema hierarquizado. O desaparecimento da trama do espaço agrícola e a redução do espaço florestal acentua o carácter indiferenciado de uma cartografia que, paradoxalmente, foi suporte dos Planos Directores Municipais realizados a partir de 1990. [Fonte: Serviços Cartográficos do Exército, Carta Militar de Portugal, escala 1:25.000, folha nº 143 do levantamento de 1998]

Ao longo do século XX, surgem e vão sendo realizadas e atualizadas as diversas folhas à escala 1:50.000 e 1:25.000 realizadas pelo Instituto Geográfico Nacional e pelo Serviço Cartográfico do Exército³⁴. Ao longo de todo o século numa forte continuidade com os desenhos de Filipe Folque, evoluem os códigos de representação, aumenta o rigor e a diversidade de detalhe dos elementos representados.

A Carta Militar de Portugal do Serviço Geográfico do Exército, realizada em 1978 à escala 1:25.000, organiza a infraestrutura viária recorrendo a duas cores: a preto e com ténues variações de tipo de linha são representadas três categorias de Caminhos (os que dão acesso a automóveis’, os de ‘carreteiro’, e os de ‘pé-posto’); a vermelho e com dois tipos de linha as estradas (com 5,5 m ou mais de faixa de rodagem ou com 5,5 m ou menos), incluindo-se neste conjunto vias pertencentes à *infraestrutura viária nacional* e à *local*. Neste conjunto de documentos e nas suas mais diversas escalas não se identificam significativas alterações na forma de olhar e representar a infraestrutura viária. As suas principais características mantêm-se fortemente presentes nas folhas publicadas mais recentemente. O nível de detalhe e a estabilidade dos códigos de representação da cartografia militar tornaram-na um dos mais importantes suportes das investigações que têm sido desenvolvidas sobre a ‘realidade’ física do território.

Durante todo o século XX foram mais importantes as transformações decorrentes da divulgação de cartografia do que as alterações da forma como o seu conteúdo se dá a ler. Em Portugal as novas leituras e representações do território e conseqüentemente da sua infraestrutura viária surgem na última década do século XX. A cartografia a integrar ou de apoio aos Planos Directores Municipais e a cartografia desenvolvida nos centros de investigação das universidades portuguesas passa a ter uma base digital. Inicia-se uma nova fase da representação do território que está para lá dos núcleos urbanos; ela permite estudar de forma mais adequada o território extensamente urbanizado. As suas características, nomeadamente as múltiplas e dinâmicas camadas, passam a poder ser manuseadas de forma mais expedita e expressiva. A cartografia digital permite um acesso quase simultâneo a diversas escalas de leitura. Permite ainda aliviar algumas tensões que, anteriormente, existiam entre a descrição e a transformação, ao mesmo tempo que vai tornando mais fácil a produção de cartas temáticas.

Assim, a cartografia digital, a forma como simplificou determinadas operações e a facilidade com que permite evidenciar e colocar em confronto os mais diversos elementos territoriais, tornou-se um instrumento essencial para o estudo do território e para a revelação das suas especificidades.

³⁴ No litoral norte português pode destacar-se: **1902**_ Instituto Geográfico e Cadastral, *Carta de Portugal*, escala 1:50.000, folhas nº 13 A e nº 13 C; **1954**_ Instituto Geográfico e Cadastral, *Carta Corográfica de Portugal*, escala 1:50.000, folhas nº 13 A e nº 13 C; **1978**_ Serviços Cartográficos do Exército, *Carta Militar de Portugal*, escala 1:25.000, as folhas nº 143, nº 144, nº 153 e nº 154.

Se num primeiro momento essa base elaborada a partir de ortofotomapa ou levantamento aéreo fotográfico possuía baixa precisão e exigia processos de atualização demorados, na atualidade as dificuldades provêm da articulação entre os diversos métodos e critérios de levantamento.

Simultaneamente, os critérios de seleção dos elementos a representar e a imposição de códigos de representação e categorização não são consonantes com a especificidade de alguns processos territoriais. Importa referir que muitos dos atributos positivos da cartografia digital estão a ser ocultados. A estratégia de desmaterialização de tudo o que tem a ver com a gestão urbana e territorial está, por agora, a impossibilitar a exploração de muitas das potencialidades introduzidas pela cartografia digital. A generalidade dos atores territoriais, muito particularmente os que estão envolvidos na elaboração dos novos PDM, identificam uma enorme dificuldade em incluir o espectro largo dos temas territoriais que a cartografia digital permitiu representar, no conjunto de categorias espaciais, funcionais ou ambientais, segundo normalização europeia, nas quais todo o território europeu tem que estar inscrito. É uma imposição que visa disponibilizar e aproximar os diversos conteúdos cartográficos existentes em plataformas digitais do comum dos cidadãos. Paradoxalmente é esse objetivo que está, uma vez mais, a impossibilitar a percepção de um conjunto de processos espaciais mais vasto e fortemente vinculados ao quotidiano do cidadão.

REVISÃO [1.3]

A representação multi-escalar que reúne os contributos de cada indivíduo

Ao contrário de muitos países europeus, nos quais o projeto da infraestrutura viária andou lado a lado com o levantamento cartográfico, no registo das distâncias, da topografia, da natureza dos solos, em Portugal, no momento em que se constitui um olhar sobre a totalidade do território municipal, grande parte da *infraestrutura viária local* já existia. A sua revisão beneficiará com a possibilidade de introdução do olhar próximo que esteve na base de algumas das representações realizadas localmente e com métodos modernos no final do século XIX. Esse exercício é necessário porque, apesar da transformação dos processos de levantamento e dos processos digitais, a representação dos elementos que nela se dispõem permanece incompleta.

Apesar das tecnologias de registo disponíveis na entrada do século XXI, a representação e o projeto da *infraestrutura viária local* não recorria a escalas de desenho que permitissem uma aproximação ampla à realidade espacial e material dos lugares. Assistiu-se ao desaparecimento da informação cuja obtenção só pode provir de uma aproximação aos lugares. Na sequência deste processo grande parte do território foi-se associando a documentos, a processos e códigos de levantamento e projeto que reduzem, significativamente, a diversidade de representação dos elementos e das suas localizações, homogeneizando-os, o que se repercutiu nas propostas de transformação.

É necessário regressar aos lugares e incluir, na sua representação, as informações disponibilizadas por atores implicados nas telecomunicações, no fornecimento de energia, na recolha de resíduos, mas também no comércio e na indústria. Através deles será possível aceder a informação relevante que, devido à dificuldade de obtenção, não tem sido considerada na ação territorial, mas que revelará extratos territoriais essenciais à atuação num sistema complexo.

Nesta tarefa os sistemas digitais podem ser decisivos. Eles podem contribuir para a viabilização do olhar que considera as diversas escalas do território ao qual tanto se refere Nuno Portas. Trata-se de fazer com que o uso da cartografia digital possibilite a exploração dinâmica do desenvolvimento e transformação dos processos de urbanização. Também André Corboz afirma que, enquanto a cartografia tradicional possibilita a leitura de um determinado fenómeno, o mapa digital obriga a que leitura e escrita se façam numa maior interação. Para a revisão da *infraestrutura viária local* importa que as novas possibilidades da cartografia digital informem a prática. A surpreendente e extremamente atual informação que pode ser produzida e disponibilizada por cada entidade ou indivíduo ao ser articulada com a informação disponibilizada *online*, por plataformas como a Google Earth, Google Maps e a Google Street View, e com a informação digital municipal constituirá material acessível e reconhecível pelo coletivo, que será, seguramente, facilitador da legitimação social de novas revisões da *infraestrutura viária local*.

Através destas plataformas pode passar-se da escala do território à da soleira com grande facilidade e percorrer as principais transformações ocorridas no território, nas últimas décadas. Nesse processo a dimensão interativa poderá fazer com que uma dimensão social e coletiva do espaço urbano associada a plataformas digitais se fortaleça. A disponibilização *online* de informação multi-escalar e tematicamente mais vasta da *infraestrutura viária local* fará dela um lugar mais maduro. Um lugar que partilha o seu ‘código genético’ e deixa que nele se testem outros caminhos.

No entanto, apesar das inovadoras e cada vez mais atuais visões que as plataformas *online* possibilitam, revelando elementos e transformações que a cartografia institucional demora tempo a absorver, importa referir que elas não são suficientes para que muitos dos elementos detetados na *infraestrutura viária local* sejam plenamente conhecidos, destacando-se, dados materiais (largura, declive, cotas, implantação, texturas), imateriais e temporais que são importantes na caracterização. Apesar disso, pode afirmar-se que a informação obtida nos mais diversos percursos urbanos, sejam eles reais ou virtuais, está a conferir um novo protagonismo ao conhecimento obtido a partir do solo. É um conhecimento determinante para a constituição de uma resposta ao distanciamento territorial e abstração de muitas das leituras que estiveram associadas às intervenções urbanas das últimas décadas.

Com as novas ferramentas, através da possibilidade que dão de partilhar com o coletivo vasta informação, aumentam as possibilidades de ampliação dos limites da participação cidadã que poderá estender-se a processos que têm a ver com a produção de conhecimento, mas também com a ação e a revisão da *infraestrutura viária local*. O cidadão, munido dessas ferramentas, pode revelar as complexidades espaço-temporais do território e contrariar as visões tecnocráticas do projeto feito por “especialistas” e “especialidades”. Este é o cidadão enunciado por Ascher ao qual se exige que se envolva nos territórios que habita e que contribua direta ou indiretamente para a construção de políticas e práticas urbanísticas presas ao seu próprio lastro.

As expectativas depositadas no cidadão são grandes e acentuam-se quando, num mero exercício utópico, se pode considerar expectável que o cidadão de Santa Maria da Feira, ao envolver-se no processo de representação cartográfica, se envolva também na construção das suas próprias ferramentas, programando, por exemplo, os seus próprios dispositivos. A verdade é que, nos atuais dispositivos móveis, dominados por três sistemas operativos, correm aplicações informáticas de fabrico cada vez mais ‘doméstico’ capazes de produzir cartografias cada vez mais surpreendentes. Também elas podem ser integradas numa plataforma que sustem as novas estratégias a desenvolver por aqueles que pensam e transformam o território. As cada vez mais complexas relações espaço-temporais que essas representações vão revelar tornar-se-ão, progressivamente, o reflexo de uma prática de cidadania alargada.

II.

A infraestrutura viária local que preserva um Lugar Homogéneo

[sob um olhar afastado]

2.1 A urbanização e a densificação

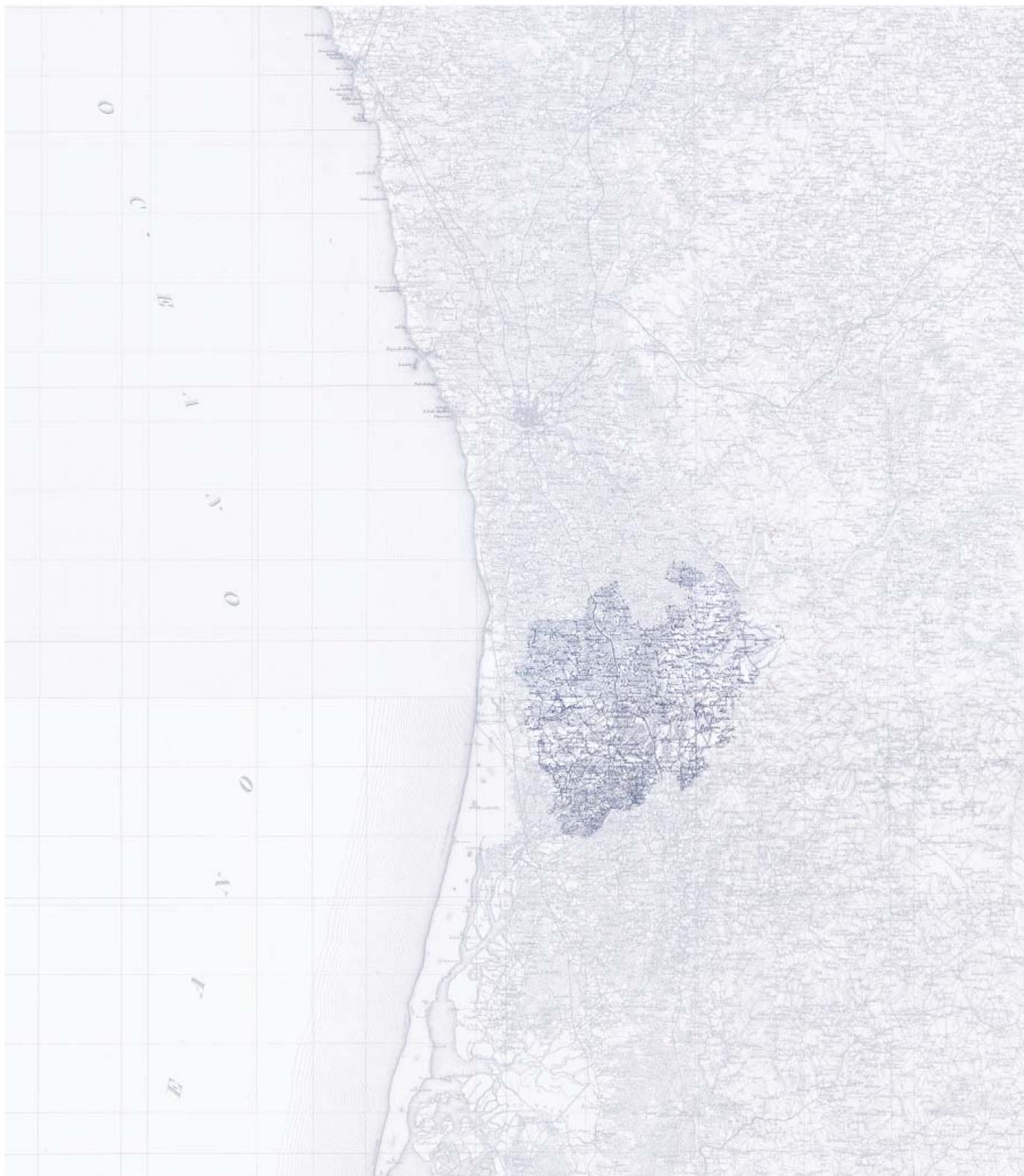
CORRESPONDÊNCIA

Constata-se uma correspondência entre a localização dos espaços agrícolas e a dos espaços mais urbanizados. A *infraestrutura viária local*, que garantiu acessibilidade a um território agrícola e, mais tarde, a uma indústria de baixa especificidade tipológica e dispersa, foi o suporte da urbanização. **Imagina-se** que o reforço da ideia de que grande parte da atual *infraestrutura viária local* possui um tempo longo contribui para lhe conferir uma dimensão mais positiva informando um novo olhar e, conseqüentemente, a sua revisão.

DILUIÇÃO

Constata-se que a atual mancha urbana possui uma elevada homogeneidade. As características da base territorial, a elevada acessibilidade, a plena infraestruturação básica e a extrema abundância de processos de polarização contribui para uma permanente diluição dos processos de densificação.

Imagina-se que a *infraestrutura viária local*, por não revelar as dicotomias entre um centro e a sua periferia, pode constituir-se como expressão de um território homogêneo, cabendo às frequentes articulações com a *nova infraestrutura viária nacional* a sua preservação.



0 km 4 km 20 km
escala 1:400.000

2.1 | 01 **Enquadramento do município de Santa Maria da Feira no Noroeste português.** A cartografia do final do século XIX permite constatar que o município já então se insere num território agrícola extensamente povoado irrigado por uma extensa rede de estradas e caminhos. [Fonte: montagem do autor elaborada a partir da redução das folhas nº 7 de 1880 e nº 10 de 1870 da Carta Geographica de Portugal elaborada por Filipe Folque à escala 1:100.000 e publicada pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos.]

A forte CORRESPONDÊNCIA entre os antigos espaços agrícolas e a atual mancha urbana

Na Província da Beira entre as Comarcas do Porto, Aveiro e Lamego, fica a Comarca da Feira, que tem de extensão mais de sete léguas, he muito povoada com belíssimas terras que produzem toda a qualidade de fructos em abundancia.

A Villa da Feira he a Capital da Comarca que fica central a todas as Villas, e Coutos de que se compõem as quaes lhe estão em boa proporção a excepção da Castanheira que dista nove léguas entressassadas nas Comarcas de Aveiro, e Vizeu, confina esta Comarca pelo Nascentre com a do Porto, e Rio Douro, Norte com Lamego, Sul Aveiro, e Poente com o Mar.

He da Serenissima casa, e Estado do Infantado desde o anno de mil setecentos e oito, por merce que ElRey o Senhos D. João Quinto fes ao Serenissimo Senhor Infante D. Francisco, cuja Casa administra o Principe Regente Nosso Senhor.

O seu clima he benigno, o ar temprado, e não he fria nem quente com excesso, com excepção das terras que ficão nas serras donde he mais áspera a habitação em ambas as Estações.

As moléstias ordinárias são sezões e alguas impertinentes, e reveldes.

Os Homens são robustos, corpulenteos, e fortes para o trabalho em que se ocupão tanto no exercicio da Lavoura como da pesca no Mar, e Rios.

A população esta muito adiantada à proporção do tempo antigo combinando com a descrição que fes Busching conformandosse com o deduzido por Luis Caetano de Lima.

A agricultura esta muito augmentada em todas as sementeiras, e cresce com grande excesso, o que tem procedido dos muitos montados que se tem roteado pela felicidade de ter o Principe Regente Nosso Senhor facultado aos Povos desta Comarca a distribuição dos montes para os reduzirem a cultura, o que tem adiantado este principal ramo.

O commercio hé em cada huma das terras, conforme a sua producção, o maior contudo he em pão em que tirão muita vantagem, como se ve da importancia dos dizimos. (Columbano Pinto Ribeiro de Castro, 1801 apud AMORIM, 1994: 266)

Recorrendo à análise da realidade territorial do município de Santa Maria da Feira e das suas principais transformações, constituir-se-á uma visão sobre as especificidades que a *infraestrutura viária local* contém. Em Santa Maria da Feira são muitos os processos e formas que remetem para tempos diversos. Sendo uma característica comum a muitos lugares urbanos, ela assume particular expressão e intensidade devido às poucas condicionantes topográficas e hidrográficas e a uma urbanização feita sobre uma base agrícola.

Segundo José Mattoso, nas terras onde atualmente se inscreve o município de Santa Maria da Feira, existiram fatores que ditaram um processo evolutivo particular e lhe conferiram consistência, comparativamente com territórios que lhe são próximos e que, na atualidade, integram os municípios de Paredes, Penafiel, Baião, Castelo de Paiva e Arouca. Santa Maria da Feira possuía poucas condicionantes topográficas e, além disso, desde 1120 que a estabilidade existente entre as dioceses de Coimbra e Porto se refletia no processo de ocupação. Para José Mattoso, estes dois



fig. 2.1 | 03

2.1|02 Extrato do município de Santa Maria da Feira na Carta Geographica de Portugal. É perceptível a extensa rede de estradas e caminhos na qual se apoia a construção. À excepção da faixa poente do município, de topografia mais acentuada, constata-se a intensa relação entre o edificado e as terras férteis (com tratamento gráfico específico). [Fonte: montagem elaborada a partir das folhas nº 7 de 1880 e nº 10 de 1870 da Carta Geographica de Portugal elaborada por Filipe Folque à escala 1:100.000]

fatores associados à fertilidade das suas terras “permitiram que nele se fixassem alguns habitantes, que podiam, ao mesmo tempo beneficiar também das correntes de trocas que aí se faziam.” (MATTOSO, 1993: 38)³⁵. A relação privilegiada com os principais centros urbanos e religiosos “atraiu agricultores, mercadores e cavaleiros, e fez da Terra uma zona de grande concentração humana na época medieval” (MATTOSO, 1993: 44).

O território situado entre o Douro, a norte, o vale do Vouga, a sul, e a serra da Arada, a leste, constitui, portanto, uma certa unidade geográfica, apesar da sua diversidade (...) formou-se ao longo de uma estrada traçada já desde a época romana entre dois grandes pólos urbanos, o Porto e Coimbra. Este troço da estrada era, por sua vez, um segmento da maior via de comunicação do ocidente da Península Ibérica, aquela que punha em contacto os povos da área densamente habitada da Galécia com as cidades com funções administrativas e comerciais do sul. (MATTOSO, 1993: 37)

As Estradas Romanas, as Estradas Mouriscas e, já mais recentemente, a Estrada Real Lisboa Porto, “impunham uma evidente unidade” (MATTOSO, 1993: 37) que conferiu solidez ao território, relativamente àqueles que lhe são adjacentes e que sofreram importantes processos de fragmentação social, administrativa e económica³⁶.

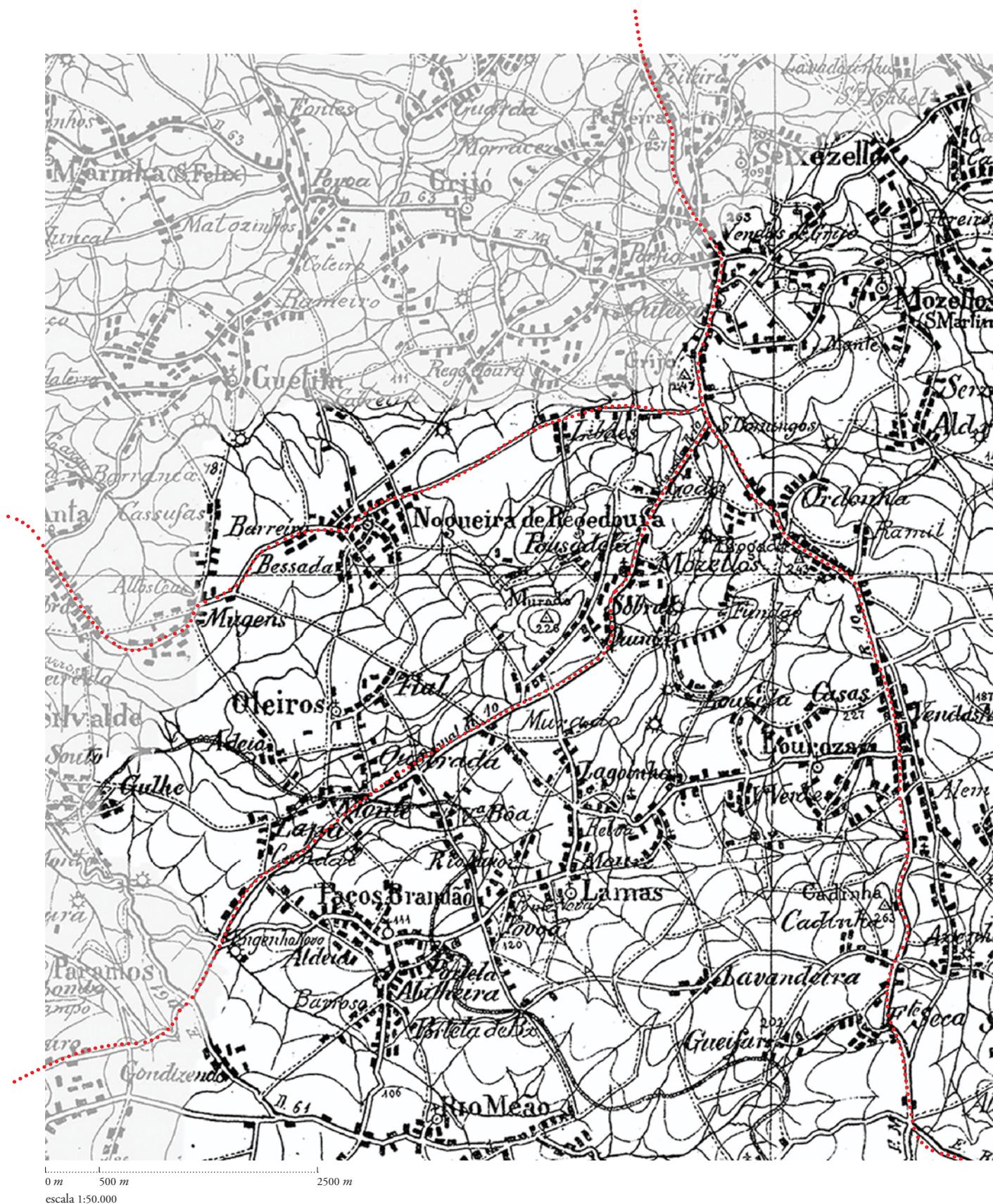
No final do século XVIII o município de Santa Maria da Feira desenvolve-se suportado na sua forte capacidade produtiva, especialmente agrícola, e na relação que estabelece com os núcleos urbanos do Porto, de Coimbra e, já no século XIX, de Aveiro. As dinâmicas decorrentes da localização entre três importantes núcleos urbanos constituem uma importante base explicativa das dinâmicas sociais, demográficas e económicas do município e, naturalmente, das suas transformações urbanas³⁷.

O desenvolvimento do município de Aveiro, que ocorre com a criação da diocese e estabilização do estuário do Vouga, é importante para explicar algumas transformações da infraestrutura viária de Santa Maria da Feira. Surge um novo eixo viário (a atual Estrada Nacional nº 109) localizado a poente do até então principal eixo viário do município, a estrada Porto Lisboa (atual Estrada Nacional nº 1). Entre estes dois eixos que se desenvolvem de norte a sul vai-se consolidando uma

³⁵ Segundo José Mattoso, a instalação no século XII pelo bispado do Porto de um celeiro onde atualmente se situa a freguesia de São João de Ver contribuiu, desde muito cedo, para o reforço de um clima concorrencial entre os proprietários de toda a área e imprimiu ao território um desenvolvimento que veio a revelar-se muito constante.

³⁶ Diversos documentos fazem referência às *estradas velhas* ou *mouriscas* identificando caminhos muito antigos construídos durante o período de ocupação romana e revitalizados nos tempos da Reconquista. Para uma introdução ao tema sugere-se a leitura de C. Fabião, «o passado Proto-Histórico e Romano», in *História de Portugal* (dir. José Mattoso), volume I, Lisboa, Círculo de Leitores, 1993, p. 258 e também C. A. Ferreira de Almeida, *Arquitetura Românica de Entre o Douro e Minho*, Porto, Faculdade de Letras, 1978, volume I.

³⁷ Pode considerar-se que o posicionamento de Santa Maria da Feira entre os núcleos urbanos do Porto, Aveiro e Coimbra permite, no contexto nacional, fazer uma leitura temporalmente longa de conceitos desenvolvidos por Thomas Siervertz no estudo da *Zwischenstadt alemã*. (SIEVERTS, 2004 [2000])



2.1|03 Extrato do extremo noroeste do município de Santa Maria da Feira. O protagonismo que, no âmbito da mobilidade, no início do século XX, é atribuído à *infraestrutura viária nacional* não se traduz numa maior capacidade polarizadora do edificado relativamente à *infraestrutura viária local*. [Fonte: Extrato das folhas n.º 13a e n.º 13c da Carta de Portugal do Instituto Geográfico e Cadastral publicada em 1902 à escala 1:50.000]

antiga rede viária transversal³⁸. Trata-se de um conjunto de vias que dão corpo a uma malha que cobre a totalidade do território municipal e garante uma elevada acessibilidade, abrindo caminho a um povoamento disperso.

A orientação dos caminhos que cruzam a Terra de Santa Maria é bem a prova da intensidade das relações que nela se criaram e lhe imprimiram uma certa unidade. Paralelamente à antiga via romana, de direcção sensivelmente norte-sul, apareceu, não muito longe dela, outra via principal, mais a leste; e junto à costa, uma terceira via secundária com a mesma orientação. Ficou assim reforçada a facilidade das comunicações, mas dispersos os seus centros. Entre eles, e em sentido transversal, multiplicaram-se numerosas vias de ligação, cuja densidade manifesta claramente a intensidade da circulação e a proliferação das povoações que ela animava. (MATTOSO, 1993: 45).

Os critérios gráficos da cartografia realizada à escala 1:100.000 não permitem inferir a racionalidade do sistema descrito por José Mattoso. Sendo do conhecimento geral a existência dos eixos referidos, poderá então afirmar-se, que eles se encontram profundamente imersos na forma do território. Trata-se de um sistema no qual se identifica uma forte articulação entre a infraestrutura viária, o edificado e a topografia, bem como o solo mais fértil, e que possui uma enorme correspondência com a atual mancha urbana.

É um sistema com propriedades idênticas às de muitos outros pontos de país e que cabem na descrição de Orlando Ribeiro: “os núcleos povoados e entre as casas e os campos, uma rede densa de caminhos e atalhos asseguram o movimento dos homens e a concentração e distribuição dos produtos” (DAVEAU, LAUTENSACH, RIBEIRO, 1999: 874).

No ano de 1908 é inaugurado o primeiro troço do eixo ferroviário do Vouga, entre Espinho e Oliveira de Azeméis. Trata-se de uma linha que, num traçado ondulante, atravessa o município e cuja conclusão obrigou o Estado a cumprir o compromisso assumido perante os concessionários de intervir na *infraestrutura viária local* com o objetivo de assegurar um adequado acesso às estações. A linha era considerada um importante suporte ao desenvolvimento industrial do município.

Em Santa Maria da Feira, é só no final da década de 40 do século XX que a industrialização, iniciada no final do século XIX, ganha intensidade e começa a surgir associada a edificações que trazem para o território novas escalas e configurações. A indústria corticeira, contrariamente a muitas outras atividades industriais, desenvolve-se beneficiando da isenção de condicionamento industrial³⁹. Apesar de distante da matéria-prima, localiza-se perto do mercado consumidor e dos agentes exportadores do produto transformado, as caves de Vila Nova de Gaia e o Porto de

³⁸ Dos eixos que se desenvolvem horizontalmente, fazem parte as antigas estradas romanas e medievais que ligavam ao rio Douro, a Castelo de Paiva, a Arouca e a Vale de Cambra.

³⁹ A Lei nº 19 354 de 1931 sobre o condicionamento industrial define que compete ao Ministro do Comércio e Comunicações, depois de consultado o Conselho Superior Técnico das Indústrias, autorizar a instalação de novos estabelecimentos industriais.

Leixões. O facto de se tratar de um processo tardio e menos dependente das características físicas do território, quando comparado como o ocorrido no território industrializado e novecentista do nordeste português⁴⁰, pode explicar o carácter de algumas transformações territoriais do município.

Segundo a listagem da Associação Portuguesa de Cortiça (MATOS, 2003: 305), nas décadas de 50 e 60, existem no município um total de 251 unidades fabris distribuídas de forma bastante dispersa mas predominantes nas freguesias de Santa Maria de Lamas, Lourosa e Paços de Brandão. Era uma indústria cuja localização estava, frequentemente, associada aos espaços habitacionais e agrícolas, de grande rudimentaridade e baixo nível tecnológico e na dependência, quase exclusiva, de força humana extremamente mal remunerada. Apesar do número elevado de indústrias, a sua baixa especificidade tipológica e dispersão acabam por não alterar significativamente o padrão territorial. Simultaneamente, são muito pontuais as intervenções urbanas promovidas ou suportadas pelo capital da indústria. Pode afirmar-se que, em Santa Maria da Feira, as características da urbanização decorrem da sua base rural, da abundância de solo, da existência de uma boa acessibilidade, mas também da baixa especificidade tipológica e da dispersão da localização da indústria. Esta característica, que em grande medida se mantém, revela-se nas expressivas contiguidades que se estabelecem entre os espaços da indústria, da agricultura e da residência.

Com o tempo, o progressivo crescimento do transporte de matérias-primas e produtos transformados, as deslocações do operariado e a edificação induzem significativas alterações no uso e espacialidade da *infraestrutura viária local*. No entanto, ela continua a corresponder a um sistema cuja origem se encontra, em grande parte, no sistema de caminhos agrícolas e florestais já representados por Filipe Folque em 1870.

O início da actividade de muitos industriais remontou a uma iniciativa concertada com a família, servindo-se do espaço habitacional (sobretudo, do rés-do-chão), dos edifícios contíguos à casa e das eiras e/ou espaços anexos para animais. (...) A imiscuidade dos espaços era também visível na estrutura dos edifícios, porque a fábrica tinha uma arquitectura próxima da casa, marcada pela sua estrutura simples, com paredes caiadas e janelas pequenas, constituindo o portão o único elemento desviante. (MATOS, 2003: 331)

Com o Decreto-Lei nº 46 673 de 1965 e o Decreto-Lei nº 289, de 1973, é posta em prática a estratégia de contribuir para uma maior disponibilidade de solo urbanizável e de baixo custo. Ao aplicar-se sobre uma base dispersa e sujeita ao crescimento de uma atividade industrial de baixa especificidade tipológica, cristalizam-se práticas de urbanização que já se encontravam em curso.

⁴⁰ No século XIX, o desenvolvimento industrial do Noroeste português, muito particularmente o do Vale do Ave, foi altamente transformador de práticas sociais e económicas e introduziu lógicas territoriais que têm um forte vínculo com a forma do território. A matriz rural preexistente e os antigos núcleos foram transformados por uma indústria com fortes condicionantes tipológicas e com grande necessidade de se aproximar das fontes de energia.

Este processo ocorre, em grande parte, devido à ausência, nos anos seguintes, de uma estratégia de transformação específica. A urbanização faz-se aproveitando a generalidade da infraestrutura viária existente e independentemente de se tratar de solo urbano ou rural.

Entende-se por loteamento urbano, para os efeitos deste diploma, a operação ou o resultado da operação que tenha por objecto ou tenha tido por efeito a divisão em lotes de um ou vários prédios fundiários, situados em zonas urbanas ou rurais, para venda ou locação simultânea ou sucessiva, e destinados à construção de habitações ou de estabelecimentos comerciais ou industriais. (Art. 1º do Decreto-Lei nº 46 673 de 29 de Novembro de 1965)

Edificação isolada, divisão da propriedade, localização independente da existência de redes básicas e suportada no mais rudimentar dos caminhos, resumem as características da transformação que vai ocorrer nas três décadas seguintes. A urgência de construir, a complexidade da tarefa e os custos dos processos de licenciamento previstos no âmbito da nova legislação fizeram com que os processos de crescimento urbano não controlados continuassem a ser significativos, dificultando a implementação de qualquer estratégia que o estruturasse.

O processo de urbanização faz-se com elevada rudimentaridade, mas o forte crescimento das necessidades de habitação individual levam ao progressivo aumento das operações urbanísticas de loteamento promovidas por atores privados. Muitas delas revelam novas opções tipológicas para a casa, mas também para a infraestrutura viária. Introduzem-se formas de espaço urbano e da casa que, pouco a pouco, contribuem para a perda da relação estreita, até então existente, entre o território, a casa, a agricultura e a indústria.

A permanente DILUIÇÃO dos processos pontuais de densificação

O território representado na cartografia de 1870 à escala 1:100.000 revela um sistema que possui uma elevada homogeneidade devido à ausência de importantes condicionantes topográficas, climáticas, ou ambientais, à extensão de terras férteis, à estabilidade administrativa, à ausência

	1864	1878	1900	1920	1940	1961	1981	1991	2001	2011
população concelho	31 692	33 676	38 949	45 008	61 000	83 483	109 535	118 641	135 964	139 312
densidade hab/km ²					285	387	509	555	631	645

2.1 | 04 **Evolução da demografia e densidade populacional do concelho de Santa Maria da Feira.** Entre a publicação da primeira cartografia de Filipe Folque e a atualidade o município esteve sujeito a um continuado processo de densificação. [Fonte: *Fontes de Demografia Portuguesa, 1800-1962* (SERRÃO, 1973) e Instituto Nacional de Estatística]



0 m 1000 m 10 000 m
escala 1:100.000

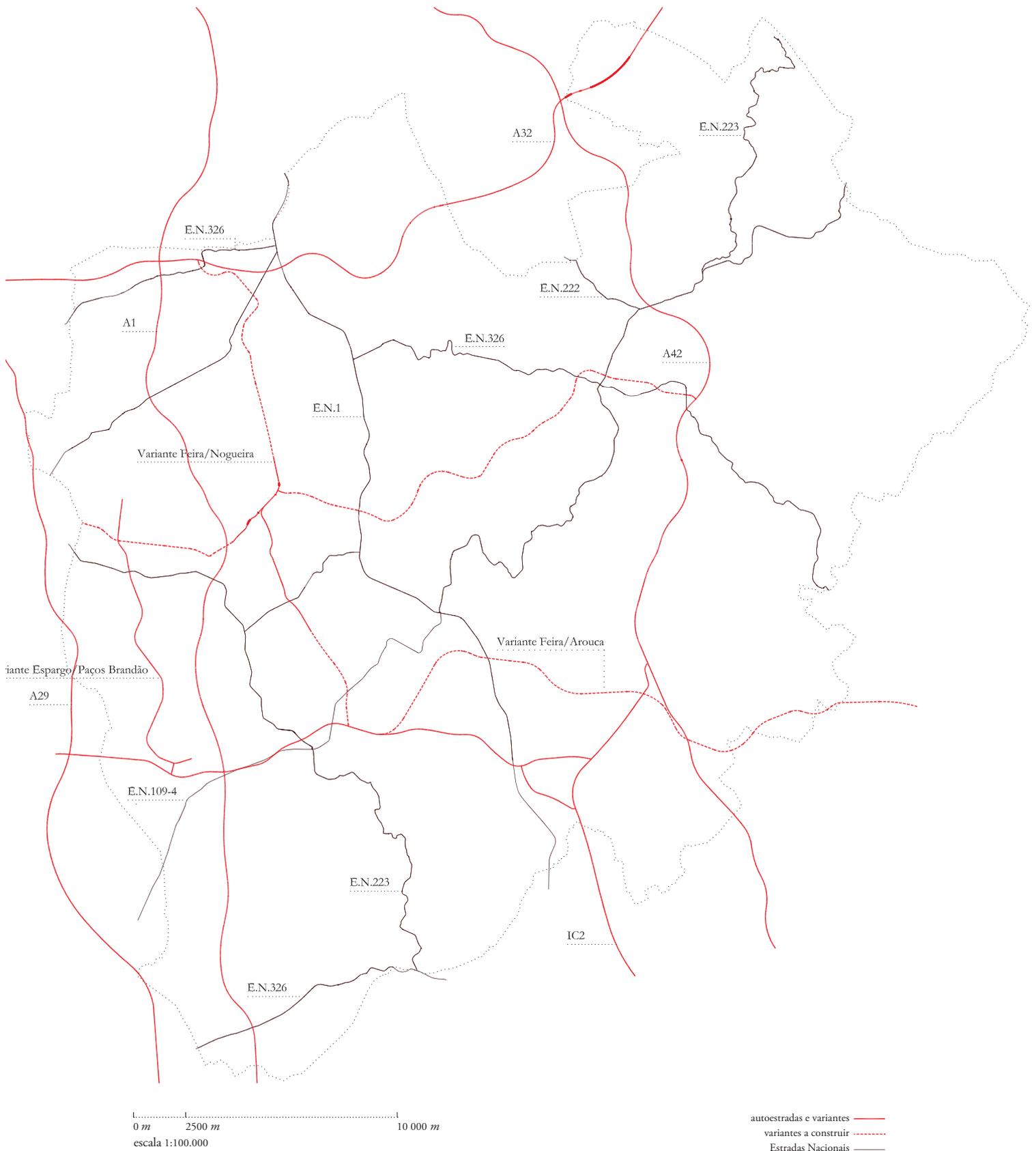
2.1 | 05 **A topografia e a rede hidrográfica que viabilizou um Lugar Homogéneo.** À exceção do sector a nascente do município, a topografia pouco pronunciada e a extensa e miúda rede hidrográfica que irriga as terras agrícolas oferecem idênticas condições à edificação e, conseqüentemente, viabiliza um povoamento disperso.

de importantes nucleações, ao seu papel articulador dos importantes núcleos urbanos do Porto, Aveiro e Coimbra e à sua extensa rede de caminhos. No final da primeira década do século XX, a localização e tipologias da indústria não alteram decisivamente esta característica. Na segunda metade do século XX, apesar da diversidade das transformações ocorridas e apesar de ser possível identificar elementos que se destacam da mancha urbana, a sua elevada homogeneidade é uma característica que, num olhar afastado, é particularmente relevante. Contrariando o espírito de diversas estratégias e orientações para o espaço urbano que, na generalidade, se caracterizam pela densificação e consolidação dos aglomerados, muitos dos processos ocorridos no território de Santa Maria da Feira contribuíram para a manutenção de uma mancha urbana que, embora seja cada vez mais densa, apresenta sempre elevada homogeneidade, sendo reflexo dessa característica a dificuldade que frequentemente se associa ao exercício de delimitação das funções urbanas, espaços urbanos ou espaços administrativos nos planos urbanísticos.

La généralisation de l'aménagement de notre planète par des réseaux techniques de plus en plus performants marque l'avènement d'une urbanisation diffuse et sans contraintes physiques. Non seulement les périphéries des villes s'étendent indéfiniment, mais il devient désormais possible de s'établir n'importe où, en se branchant sur les réseaux. Cette logique du branchement signe la disparition progressive des différences entre villes et campagnes, au profit d'une civilisation mondiale qu'on peut appeler civilisation de l'urbain. (CHOAY, 2002: 01)

Durante as primeiras duas décadas de democracia, a transformação ocorre sem que exista um plano para a globalidade do município⁴¹. Até 1993, no exterior dos núcleos urbanos, as novas escalas, tipologias ou formas da indústria, da habitação e do comércio continuam a implantar-se com elevada liberdade, maioritariamente apoiadas na infraestrutura viária existente. Já com o primeiro PDM em vigor e com a aplicação das primeiras verbas do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), assiste-se à implantação, na infraestrutura viária, dos sistemas de infraestruturação básica de água, saneamento, abastecimento eléctrico, iluminação pública e telecomunicações. Esta implantação, aos poucos, foi-se estendendo a grande parte da infraestrutura viária do município. A base rural do território transforma-se respondendo às pressões populacionais e territoriais. A mancha homogénea mantém-se devido à estratégia de apoiar a nova edificação, na generalidade da infraestrutura viária existente.

⁴¹ Em 1950 foi realizado o Plano de Urbanização da Feira pelo arquiteto Rodrigues de Lima, um plano que se limitava ao núcleo central da freguesia sede do concelho. Em 1976 é elaborado o Plano Geral de Urbanização do Concelho da Feira da autoria dos arquitetos Duarte Castel-Branco e Alfredo Viana de Lima. Em 1982 o Plano de Estruturação Urbanística do Concelho da Feira. Em 1983, na sequência da chegada do primeiro troço da autoestrada A1, é elaborado o Plano de Expansão da Feira vocacionado para a caracterização urbanística do espaço envolvente ao nó de acesso. A elaboração do primeiro Plano Director Municipal de Santa Maria da Feira esteve a cargo do arquiteto Manuel Fernandes de Sá, tendo sido publicado no Diário da República n.º 194 de 19 de Agosto de 1993. Em 2005, 2008 e 2010, no âmbito do processo de revisão do Plano, foram publicados em www.cm-feira.pt diversos documentos provisórios. Em Dezembro de 2014, iniciou-se o período de discussão pública no âmbito do novo Plano.



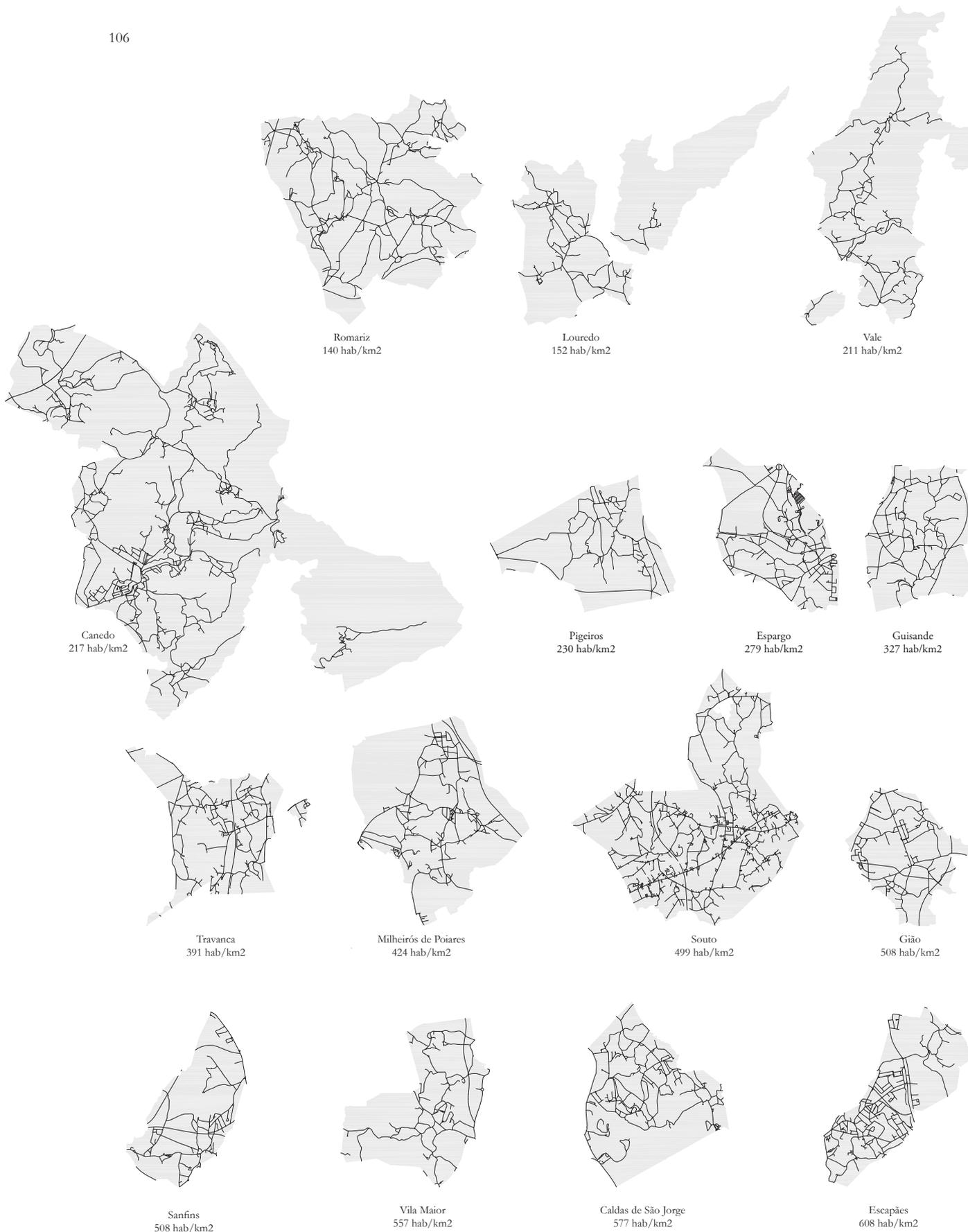
2.1 | 06 **A infraestrutura viária que preserva um Lugar Homogêneo.** A antiga infraestrutura viária nacional com origem nos traçados romanos e medievais (atuais Estradas Nacionais) associada à nova infraestrutura viária nacional (autoestradas) e às novas vias municipais exclusivas da mobilidade motorizada (variantes), tem garantido uma elevada equidade na acessibilidade e contribuído para a preservação de um Lugar Homogêneo.

O facto de o PDM prever diferentes tipologias de espaço poderia contribuir para aumentar os processos de diferenciação. No entanto, são poucos os lugares onde eles tiveram uma expressão clara. Hoje é bastante evidente que a delimitação proposta no Plano é insuficiente para impedir que qualquer lugar, mais recôndito ou central, deixe de estar apto para receber, nas margens da infraestrutura viária, um alargado leque de soluções edificatórias. As duas últimas décadas foram de consolidação das aptidões técnicas e edificatórias da generalidade da *infraestrutura viária local* e contribuíram para a manutenção de um espaço de elevada homogeneidade. Pode considerar-se que o Plano Director Municipal acabou por ter objetivos e consequências contraditórios. Por um lado, é claro o desejo de afirmação das nucleações mas, por outro lado, a generalidade da infraestrutura viária afirma-se como suporte à edificação.

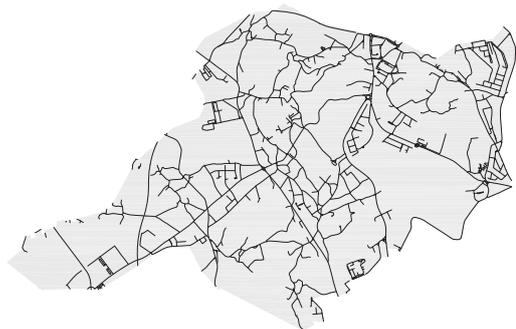
Simultaneamente, a construção da *nova infraestrutura viária nacional* e a *local* com propriedades estruturantes da mobilidade motorizada encontra-se prevista no Plano Director Municipal. Trata-se de um conjunto de vias que deveria preservar uma acessibilidade elevada à totalidade do município e que se constitui, cada vez mais, como essencial para a preservação da mancha homogénea e para sustentar um “padrão de localização de parques e zonas industriais e pequenas e grandes empresas isoladas, que se distribuem praticamente por todo o território.” (DOMINGUES, 2010)

Apesar de, pontualmente, se identificarem processos urbanos que se destacam da mancha homogénea, nomeadamente nas proximidades do nó de acesso à *nova infraestrutura viária nacional* a verdade é que a existência, por todo o território, de usos associados às mais diversas escalas, configurações e localizações tem garantido a preservação da homogeneidade territorial. As sucessivas revisões, reinterpretações, exceções e distorções dos limites e características dos espaços urbanos previstos no Plano Director Municipal e a dificuldade em fixar os limites capazes de introduzir diferenciação no interior da mancha urbana são reflexo da homogeneidade territorial. São estas características que fazem com que muitas das delimitações previstas no plano sejam difíceis de legitimar junto da população.

Após vinte anos de aplicação do Plano Director Municipal pode afirmar-se que as densidades, tipologias, usos e estratégias de implantação que foram associadas aos diferentes espaços urbanos do Plano são menos visíveis do que as configurações, escalas e formas que resultaram de operações de loteamento e de urbanização de baixa diversidade tipológica que foram realizadas um pouco por todo o território. Neste sentido, pode afirmar-se que, na espacialidade da *infraestrutura viária local*, as diferenças espaciais introduzidas recentemente estão mais vinculadas às transformações provenientes das múltiplas operações de loteamento ou urbanização do que às decorrentes das categorias de espaço urbano previstas no Plano.



2.1 | 07 **A infraestrutura viária local das 31 freguesias de Santa Maria da Feira.** As semelhanças existentes entre as *infraestruturas viárias locais* de freguesias com distintas densidades habitacionais dificulta a identificação do núcleo central de cada freguesia e contribui para afirmação de um Lugar Homogéneo. O predomínio de solo florestal nas freguesias localizadas na faixa nascente do município explica a existência de grandes espaços sem *infraestrutura viária local*.



São João de Vêr
648 hab/km²



Romariz
140 hab/km²



Lobão
693 hab/km²



Rio Meão
762 hab/km²



Sanguedro
835 hab/km²



Fornos
935 hab/km²



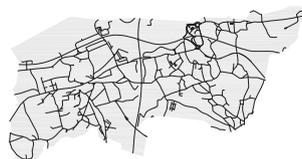
São Pedro de Ociros
964 hab/km²



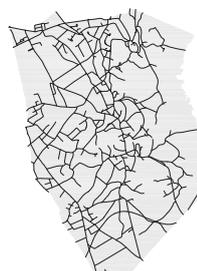
Argoncilhe
964 hab/km²



Arrifana
1.036 hab/km²



Nogueira da Regedoura
1.188 hab/km²



Fiães
1.214 hab/km²



Gião
1.294 hab/km²



Paços de Brandão
1.311 hab/km²



Lourosa
1.347 hab/km²

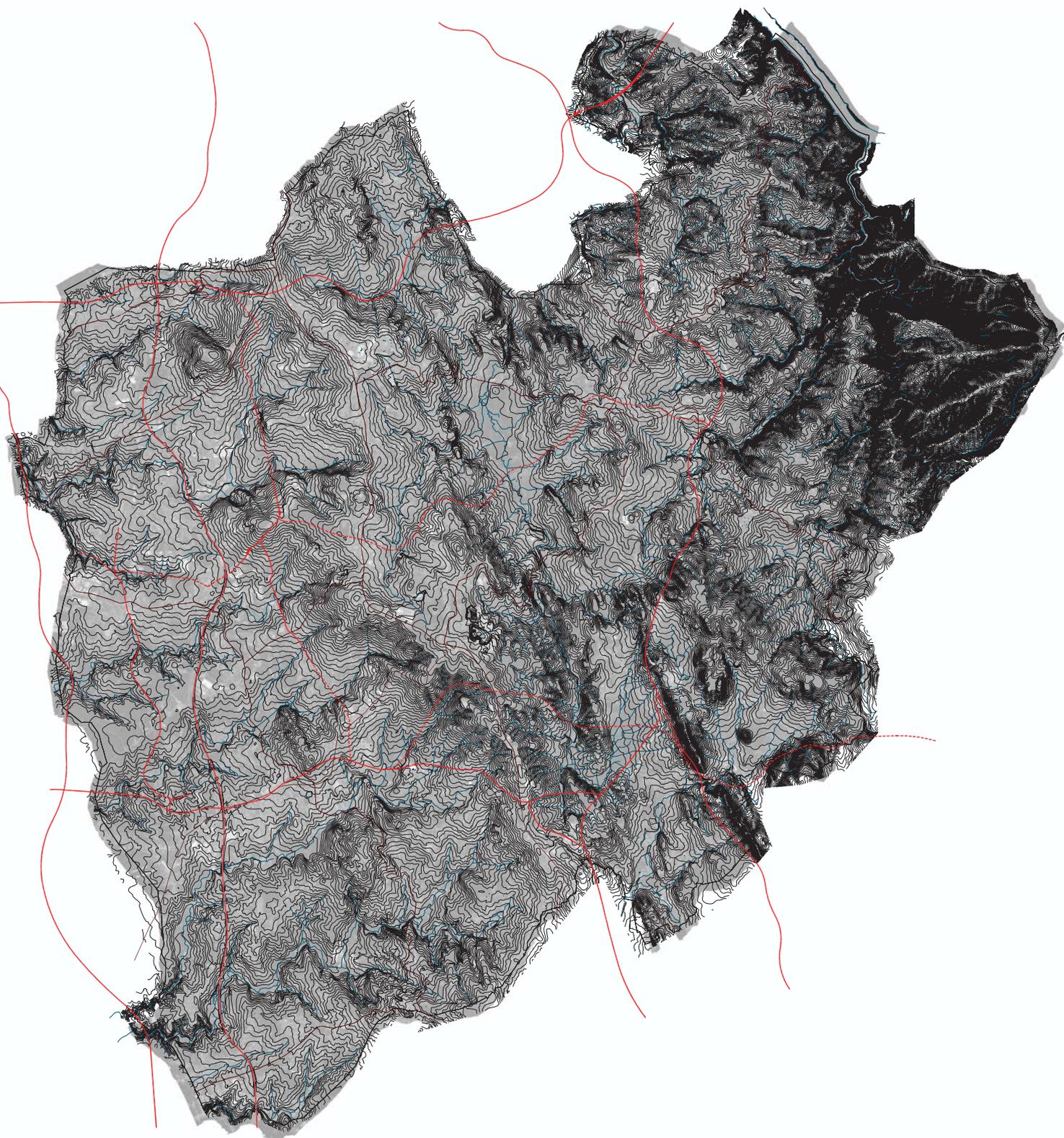


Mozelos
1.417 hab/km²



Feira
1.489 hab/km²





0 m 2500 m 10 000 m
escala 1:100.000

autoestradas e as variantes ———
variantes a construir - - - - -
Estradas Nacionais ———

2.1|08 **Síntese dos fatores de preservação de um Lugar Homogéneo.** A forma do território, a hidrografia, a fertilidade do solo, a acessibilidade interna e a acessibilidade aos grandes núcleos urbanos do Porto, Aveiro e Coimbra contribuíram para que, num continuado processo de densificação, se tenha preservado um Lugar Homogéneo.

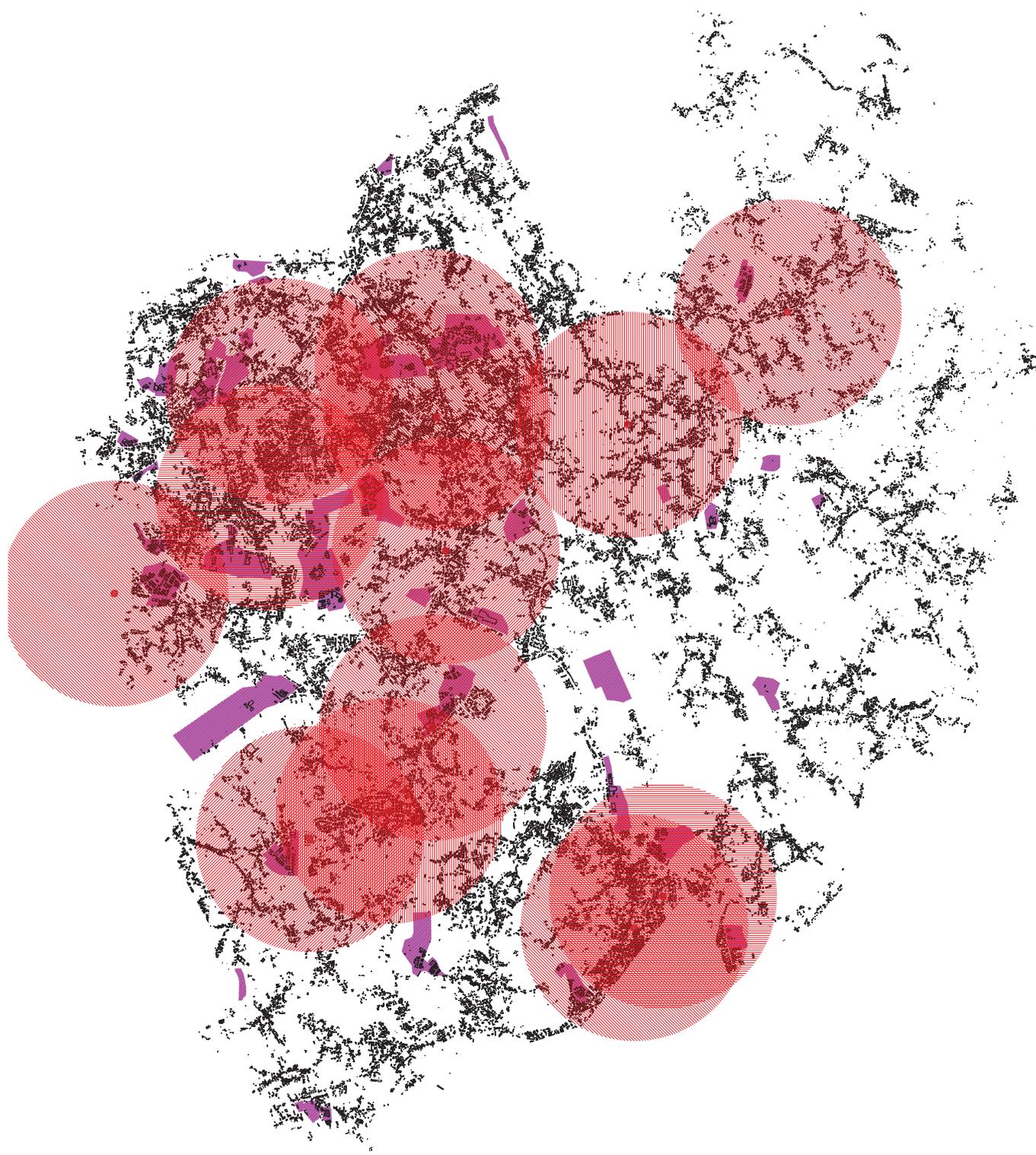
Num olhar afastado, a homogeneidade da mancha urbana parece estar refletida na própria *infraestrutura viária local*. Esta leitura ganha particular pertinência quando se procura identificar nas diversas freguesias o seu núcleo central ou quando, de uma análise dos principais documentos do Plano Director e independentemente dos tipos de espaços urbanos previstos, se constata que a maior parte da *infraestrutura viária local* está inscrita numa única categoria. Uma característica que acontece, apesar de um olhar afastado ser suficiente para que se possa afirmar que a *infraestrutura viária local* não é toda igual.

Na infraestrutura viária de Santa Maria da Feira, a diferenciação espacial está mais associada aos espaços das suas Estradas Nacionais, muito particularmente a Estrada Nacional nº 1. São espaços nos quais se reconhece alguma autonomia técnica, jurídica e administrativa. A elas é possível associar processos, formas e usos que podem contrariar a ideia de que existe uma elevada homogeneidade. Apesar de quando isoladas parecerem pôr em causa a ideia de homogeneidade, a sua coabitação com muitos outros processos e lógicas, nomeadamente aqueles que foram descritos no capítulo anterior e que tendem a impedir a constituição de uma espacialidade específica, levam à sua diluição e tornam excessivamente forçado o seu destaque, num olhar afastado. As sete Estradas Nacionais existentes, as 31 freguesias e o seu núcleo central, as quatro autoestradas, os pólos industriais que mais recentemente se consolidaram, os espaços de comércio e lazer, as polaridades exteriores ao município localizadas a norte, a sul e a oeste (nomeadamente as do Porto, Gaia, Espinho, Aveiro e São João da Madeira) impedem que, do interior da mancha urbana, seja possível identificar num olhar afastado uma ou várias polaridades que contrariem a sua homogeneidade.

O modelo da urbanização difusa não se esgota, no entanto, na estrada-mercado. Para além do próprio crescimento aglomerado das cidades que preexistiam ao processo de industrialização e de intensificação da urbanização difusa – cujos “limites”, de resto são bastante imprecisos – há ainda outras tipologias de formação mais recente que se desenvolvem a partir de nós de forte conectividade e que correspondem às intersecções dos eixos principais que estruturam a urbanização difusa. (DOMINGUES, 1999: 46)

O tempo já longo da autoestrada A1⁴², permite identificar o processo descrito por Álvaro Domingues que, na generalidade, ocorreu em todas as áreas urbanas europeias. Em redor do nó de acesso constitui-se um pólo que contém um leque diverso de atividades, bem como a densidade de construção e de pessoas mais elevada do município. Ele teve uma real capacidade de

⁴² Atualmente, a rede de autoestradas cobre a globalidade do território municipal. No entanto, durante mais de 30 anos, desde 1980 em direção ao Porto e 1983 em direção a Albergaria, o nó de acesso à autoestrada A1, construído nas proximidades da sede do concelho, induziu um processo específico de densificação. O nó constituiu uma importante polaridade. No entanto, a sua proximidade (1,5 km) aos espaços mais centrais da sede do município inflacionou o preço do solo, tornando-o inacessível às atividades económicas de menor valor. Entre o nó e o núcleo urbano mais antigo, a cidade cresceu recorrendo às tipologias viárias dos ambientes urbanos mais consolidados: ruas, praças, avenida que, neste caso, anularam a matriz rural preexistente.



0 m 2500 m 10 000 m
escala 1:100.000

área de influência retalhistas alimentares (r = 2km)

áreas de actividades económicas (doc. prov. PDM2014)

2.1 | 09 A área de influência dos principais retalhistas alimentares e a localização as áreas de actividades económicas. Nos últimos anos, o aumento das vendas dos grupos económicos Continente, Pingo Doce, Lidl, Intermarché ou Minipreço é suportado pelo crescimento do número de estabelecimentos de proximidade. Após um período de concentração do consumo nos hipermercados, regressa-se a um modelo de maior dispersão. Tal como acontece com os espaços industriais, a generalidade dos habitantes de Santa Maria da Feira tem, a menos de 2 km da sua residência, um espaço de consumo e trabalho.

atrair um alargado conjunto de atividades económicas e foi determinante para as transformações urbanas ocorridas na sede do município nas últimas décadas. No entanto, é também essa elevada proximidade à sede do município (menos de 1500 m) que tornou o solo mais escasso e inflacionou o seu preço. O custo do solo associado à conclusão da restante rede de autoestradas, e consequente elevada acessibilidade levou à atenuação de um processo de polarização que, na década de 90, foi único no município.

Num olhar afastado sobre o território, é possível considerar ser cada vez menos provável que venha a assistir-se a uma maior polarização da sede do município em relação ao restante território. A conclusão, já nos anos 2000, de uma rede constituída por quatro autoestradas, A1, A29, A32 e A41 e com inúmeros pontos de articulação, contribuiu para alterar o processo de afirmação de algumas polaridades. A *nova infraestrutura viária nacional* bem como a *infraestrutura viária local* estruturante, aumentaram a proximidade entre os diversos nós. Poucos são os lugares ou habitantes que se encontram a mais de cinco minutos de um acesso. Atualmente, no município de Santa Maria da feira, existem níveis de acessibilidade bastante equivalentes entre os seus diversos espaços. Trata-se de uma característica pouco comum que contribui para que, apesar do processo de densificação, não se perca a elevada homogeneidade da mancha urbana, bem como das configurações da *infraestrutura viária local*.

REVISÃO [2.1]

Um lugar que se constitui como uma base de elevada equidade

A elevada homogeneidade da mancha urbana e a multiplicidade de processos que para ela contribuíram confere especificidade ao território de Santa Maria da Feira e à sua *infraestrutura viária local*. A aceitação dessa especificidade é importante e deve ser considerada na revisão da *infraestrutura viária local*. Só assim ela se tornará um espaço que está para lá daqueles que existem na cidade limitada e já bastante desenhada, sem cair nas espacialidades de um espaço rural inexistente.

Quando se retrata um lugar intermédio, ‘entre cidades’ ou entre ‘o rural e o urbano’, identificam-se processos e transformações que colocam os temas mais frequentes na caracterização do território contemporâneo numa posição lateral. A leitura num olhar afastado de um lugar homogéneo retira protagonismo às temáticas que provêm da relação entre os centros e as suas periferias. O lugar homogéneo retira protagonismo aos antigos núcleos urbanos, aos grandes acontecimentos morfológicos que condicionam a implantação, às Estradas Nacionais e até mesmo aos ‘sites’ da contemporaneidade (DOMINGUES, 2010). Assiste-se a uma surpreendente diluição dos processos de urbanização contemporâneos ‘metastásicos’ (ASCHER, 1995), “territorialmente descontínuos e que catalisam intensos efeitos de urbanização adjacentes aos nós do sistema arterial de comunicações” (DOMINGUES, 1999: 48), mas também os da ‘sobremodernidade’ (AUGÉ, 1994). O processo de diluição de muitos dos temas centrais do espaço urbano contemporâneo é, em Santa Maria da Feira, de grande expressão, tendo por isso que ser considerado na ação urbana.

Acredita-se que, na revisão da *infraestrutura viária local*, a valorização da mancha homogénea possa contribuir para retirar o protagonismo, muitas vezes excessivo, das leituras quantitativas. Por exemplo, as diferenças de densidade populacional ou da mancha edificada que se podem identificar entre freguesias contíguas, bem como as diferenças sociais, económicas e culturais, raramente têm tradução explícita na *infraestrutura viária local*. Independentemente dos contrastes que os números sugerem, a *infraestrutura viária local* dispõe-se no território através de uma diversidade de configurações e processos que retiram protagonismo a muitas das estratégias de um planeamento quantitativo.

Na *infraestrutura viária local* as forças de um espaço polarizado, que impedem que se olhe para o território urbano de Santa Maria da Feira como um espaço de elevada homogeneidade, estão

presentes nas memórias dos cidadãos e informam as estratégias de quem planeia e regula. No entanto, elas são mais culturais e políticas do que funcionais, económicas ou espaciais. Na revisão importa fazer com que as forças de um lugar homogéneo, nomeadamente as da sua equidade, sejam reconhecidas por quem planeia mas também pelos cidadãos e políticos.

A valorização de uma *infraestrutura viária local* que, tal como o território, possui uma elevada homogeneidade pode ser feita à custa do manuseamento do valor democrático da equidade. A defesa da homogeneidade da mancha urbana deve ser vista como um tema a integrar nas estratégias territoriais e políticas. Surpreendentemente trata-se de associar um pensamento estratégico a uma forma de fazer que já está, parcialmente, presente no espaço. Algumas práticas políticas recentes acabam por atribuir, mesmo que não estrategicamente, a cada porção de território e aos que o habitam idênticas condições de vida. Elas vão dando corpo a um território homogeneamente acessível e equipado com uma extensa rede de infraestruturas viárias, de abastecimento de água, telecomunicações, energia ou gás, mas também aos inúmeros e dispersos equipamentos públicos. Tal como a ação política, também as práticas de diversos atores económicos vão, aos poucos, disseminando por todo o território os seus programas. O surgimento de superfícies comerciais de dimensão intermédia cada vez mais próximo dos espaços do quotidiano do cidadão decorre da articulação entre um pensamento económico e as características do território, não deixando de ir ao encontro das necessidades dos cidadãos.

Este processo repõe e reinventa relações de proximidade que pareciam perdidas. As articulações que entre estes sistemas funcionais se estabelecem e restabelecem produzem um espaço urbano que é novo devido à evolução dos seus objetos funcionais e das suas relações de proximidade. Trata-se de um espaço urbano onde a *infraestrutura viária local* pode voltar a acolher ou redescobrir formas de estar e circular que tornarão menos dominante a circulação motorizada individual. Formas de estar que em muito têm a ver com o facto de nela e nos mais variados locais se poder continuar a encontrar a residência, a habitação e o lazer e a ter o direito de, através dela, aceder a serviços de abastecimento de água, energia e telecomunicações comuns a todos.

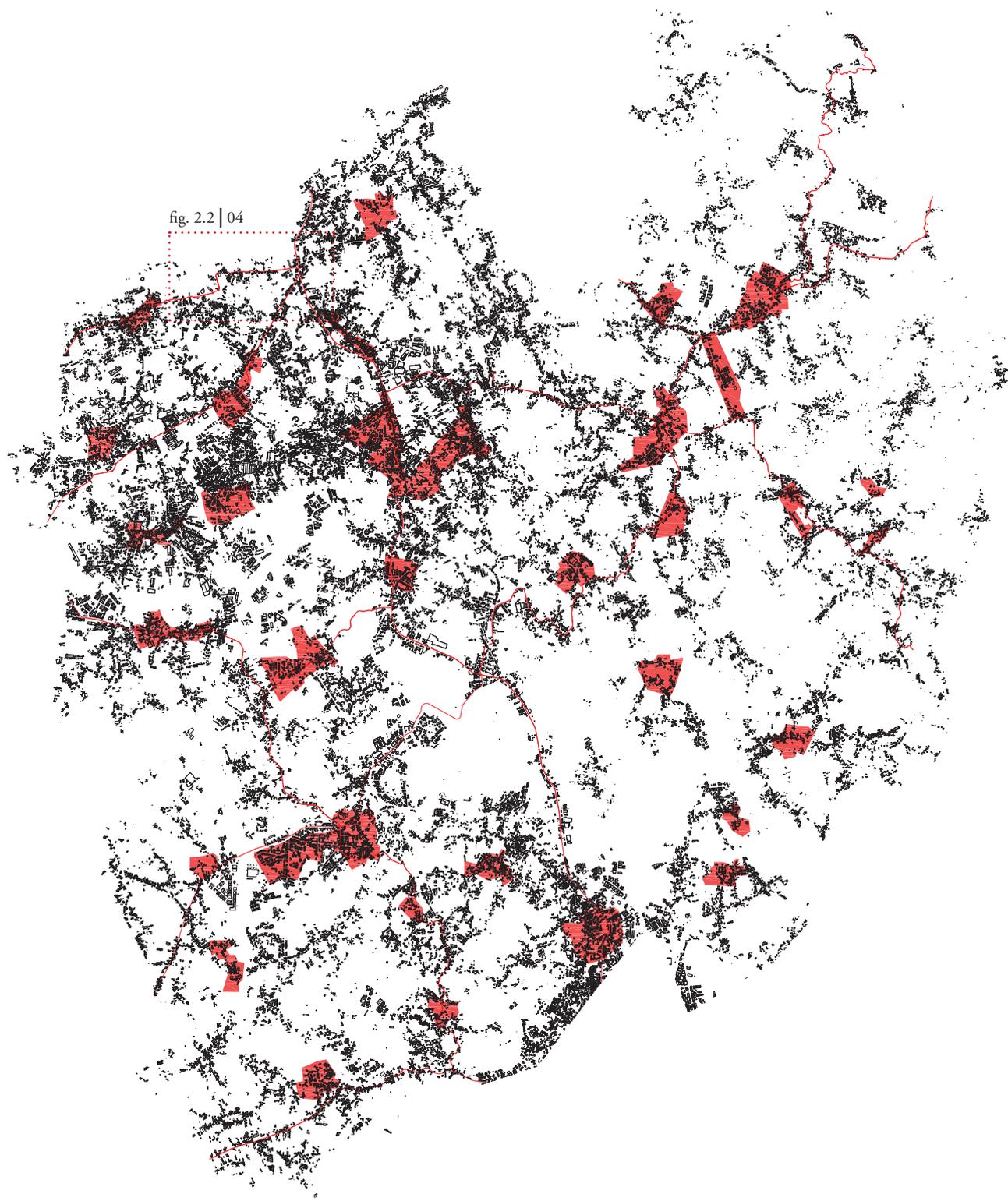
2.2 As figuras fortes

POLARIDADES

Constata-se que as polaridades convencionalmente associadas aos centros urbanos e às Estradas Nacionais têm baixa legibilidade. Tal ocorre devido à generalização ao restante território de processos que lhe eram específicos. **Imagina-se** que a baixa legibilidade dos pólos convencionais obriga à procura de outros sistemas territoriais de referência que, na grande escala, constituam uma nova chave de leitura do território.

FIGURAS

Constata-se que, apesar da dificuldade em identificar na grande escala os pólos convencionais, existem figuras que se destacam. Elas podem corresponder a antigas quintas, fábricas, grandes operações urbanísticas ou às recentes e expressivas configurações da *nova infraestrutura viária da nacional*. **Imagina-se** que podem, individualmente ou em conjunto, contribuir para a consolidação de um sistema de relações que, graças à especificidade das lógicas que as informam, confere legibilidade ao território.



0 m 1000 m 5000 m
escala 1:100.000

Antigas Estradas Nacionais 
31 sedes de freguesia sujeitas a Planos de Pormenor (Doc. Prov. PDM2010) 

2.2|01 A ausência de polarização nos núcleos centrais das freguesias e ao longo das Estradas Nacionais.
As características da base territorial associadas a um vasto conjunto de processos urbanos têm contribuído para que o núcleo central das 31 sedes de freguesia e a envolvente às antigas Estradas Nacionais não constituam figuras que se destacam num olhar afastado sobre o Lugar Homogéneo.

A baixa legibilidade das tradicionais POLARIDADES

Entre muitos outros, o centro da cidade alargada desvaneceu-se enquanto referência inequívoca, provocando uma violenta ruptura entre a sua expressão física e funcional e a ideia de cidade profundamente imbuída na cultura ocidental. Desfasamento entre a realidade e o discurso/desejo que os cidadãos continuam a manifestar – intensidade, identidade, proximidade, diversidade – descolamento traumático (trágico segundo muitos) que a investigação contemporânea procura compreender no sentido de encontrar mecanismos de reajustamento e compatibilização. (OLIVEIRA, 2007: 291)

A ausência da dicotomia centro periferia e a dificuldade em identificar e delimitar um conjunto estável de centros ou pólos contribui para que a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira se apresente como um sistema que, numa leitura de grande escala, possui uma elevada homogeneidade. Trata-se de um sistema no qual é difícil identificar os seus ‘órgãos’ principais, os espaços que, convencionalmente, se destacam da mancha urbana. Essa dificuldade é particularmente sentida quando se pretende destacar as diversas estradas nacionais que atravessam o município ou os seus 31 núcleos centrais de freguesia. Eles não têm uma visibilidade clara, num olhar alargado sobre o território. Trata-se de uma especificidade do espaço urbano de Santa Maria da Feira que retira operatividade e eficácia a algumas das estratégias urbanas mais comuns.

Se, por um lado, é consensual que as características da *antiga infraestrutura viária nacional* explicam muitas das configurações do atual sistema urbano, é difícil aferir, nas suas representações mais antigas, o grau de excecionalidade dos seus espaços face ao da restante infraestrutura viária e, conseqüentemente, a forma como esses espaços se destacam da base territorial. Por outro lado, como anteriormente referido, na atualidade, são muitas as transformações que fundem as propriedades da *antiga infraestrutura viária nacional* com as da *infraestrutura viária local* tornando difícil o destaque de uma em relação à outra.

Apesar desse processo de fusão, diversas investigações sobre a *antiga infraestrutura viária nacional*⁴³, nomeadamente sobre a Estrada Nacional nº 1, identificam fragmentos com forte e excecional identidade cuja frequência leva à constituição, por exemplo, da *rua da estrada* ou *rua mercado*. Dos processos que fundem e dos que diferenciam e destacam a *antiga infraestrutura viária nacional* da do restante território, resulta um sistema de espaços específico. Um sistema que tende a ter um baixo destaque face a muitos outros mas que, no entanto, contém no seu interior fragmentos com configurações que sobressaem na grande escala.

⁴³ Diversas investigações realizadas na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto têm conferido destaque à *infraestrutura viária nacional*: *EN125: a rua da estrada do Algarve* (CASANOVA, 2012); *Estrada Nacional EN1: rua da cidade alargada, estratégia para uma intervenção orientada e programada* (SILVA, 2005); *Da estrada à rua: reflexão sobre um processo de transformação* (TEIXEIRA, 1999); *Estrada mercado e edifício montra no concelho de Paços de Ferreira* (CORTEZ, 2006).



40°58'22.36"N 8°32'18.04"O



40°58'25.49"N 8°32'11.83"O



Estrada Nacional n° 1

40°59'02.20"N 8°32'11.40"O



40°59'52.93"N 8°31'52.86"O



Estrada Nacional n° 326

40°59'52.07"N 8°31'55.52"O

2.2|02 **A diversidade formal, funcional e tipológica das Estradas Nacionais.** É uma característica que impede a sua afirmação enquanto *figura forte* mas que não impede que, pela escala e consistência, alguns dos seus espaços se constituam como tal.

Muitos dos fragmentos que se podem destacar, apesar de conterem um desenho que é dominado pelas lógicas da mobilidade motorizada, acabam por se apresentar como espaços onde a mobilidade está mais condicionada devido a uma maior intensidade e complexidade das formas de mobilidade e à sua interação com muitos outros usos. É frequente que, enquanto fuga a estes lugares, a infraestrutura viária que existe na sua proximidade se constitua como alternativa. Assim, nestes fragmentos identificáveis na *antiga infraestrutura viária nacional* existe uma contradição, o seu desenho tem o objetivo de servir a mobilidade motorizada, mas, paradoxalmente, é por esse motivo que quem percorre o território de carro os evita.

A partir da análise do PDM de Santa Maria da Feira, constata-se que o município prevê a realização de Planos de Pormenor, na globalidade dos núcleos centrais das 31 freguesias. Independentemente da excecionalidade dos seus espaços face aos da restante freguesia procura-se fortalecer uma polaridade que tem como ponto estruturante o seu valor simbólico mais do que a sua atual relevância económica, política ou social. É uma estratégia que tem por base o desejo de “reconstruir os sistemas funcionais e semióticos, do lado das formas dos espaços e do lado dos seus usos e significados” (PORTAS, 2005: 260). Essa estratégia restringida aos núcleos centrais das freguesias tem por base uma visão limitada do espaço urbano. Com uma estratégia centrada na realização de Planos de Pormenor inicia-se um processo de transformação que contribui para o fortalecimento de um sistema espacial cujas lógicas e regras de desenho são distintas das do restante território. Nestes espaços, delimitados pelo Plano de Pormenor, definem-se e restringem-se usos, volumetrias, perfis e alinhamentos e reduz-se ou dispensa-se a rigidez das lógicas da mobilidade motorizada. Esta opção é fundamental para a constituição de um sistema coeso relativamente ao que existe no restante espaço urbano. Assim, tendo como referência as intervenções já levadas a cabo em muitos núcleos antigos, pode afirmar-se que, nestes espaços, a consistência tem sido obtida com recurso a uma menor diversidade tipológica do edificado, a uma materialidade partilhada entre edificado, muros e pavimentos, a um desenho que privilegia a união em relação à separação de usos.

Num olhar mais próximo, nos casos em que ocorreu uma intervenção na infraestrutura viária no âmbito de um Plano de Pormenor identifica-se lugares que foram esvaziados de muitas das suas complexidades, constituindo-se como lugares de uma memória simplificada ou até mesmo distorcida de um território que é de uma outra natureza. Enquanto tal aconteceu, para lá dele, assistiu-se ao contínuo desenvolvimento de espaços da residência ou do trabalho mas também dos equipamentos e dos espaços de lazer.



Largo do Morado, Mozelos

40°59'27.13"N 8°34'10.52"O



Rua Central, Fiaes

40°59'19.36"N 8°31'22.10"O



Rua da Igreja, Mozelos

41°00'03.04"N 8°33'57.64"O

2.2|03 **A infraestrutura viária local do núcleo central das freguesias.** No núcleo central das 31 freguesias, independentemente da existência e nível de implementação dos Planos de Pormenor, identificam-se sofisticadas soluções de controlo do edificado e da *infraestrutura viária local*. As estratégias de condicionamento e controlo do acesso automóvel, dos usos e da edificação viabilizam soluções de organização espacial libertas de muitos dos níveis de complexidade existentes nos espaços que estão para lá do núcleo central. Esse processo, embora de percepção difícil num olhar afastado, contribui para o fortalecimento de um sistema que pode estar articulado com as restantes *figuras fortes* que se destacam do Lugar Homogéneo.

O vasto conjunto das FIGURAS que se destacam

Um olhar fugaz sobre elementos cartográficos e fotografias aéreas de escala elevada esconde um conjunto de figuras que sobressaem à medida que o olhar se vai tornando mais demorado. São figuras distintas daquelas que comumente decorrem da existência de um centro. A elas não se associam as cargas urbanas ou valores simbólicos mais comuns. São figuras cuja força pode resultar da escala, da autonomia, da coerência formal ou da ordem implícita aos processos que as produziram. Processos cujas diferenças raramente provêm de diferentes territórios políticos, administrativos, ou até mesmo geográficos.

Trata-se de um conjunto de figuras cuja deteção, no âmbito desta investigação, se inicia com uma prática que se suporta na fotografia aérea, explorando o fácil acesso às representações de grande escala do território disponibilizadas *online*. Um exercício que, por ser suportado em imagens de grande atualidade capazes de se cruzarem com visões de proximidade, permite explorar associações e relações até há pouco tempo difíceis de detetar. Um trabalho que exige, contudo, a confirmação, num segundo momento e recorrendo a outras ferramentas, da justeza e intensidade dessas leituras. A confirmação das figuras no solo é um passo importante para que sobre o Lugar Homogéneo do território desruralizado de Santa Maria da Feira e sobre a sua *infraestrutura viária local* se ‘instalem’ e enfatizem elementos de referência, *figuras fortes*⁴⁴ reveladoras da diversidade e complexidade territoriais.

No *território desruralizado* de Santa Maria da Feira é possível associar a grande maioria das *figuras fortes* a três processos significativamente distintos e relativamente recentes: o primeiro tem a ver com uma prática de planeamento que identifica e delimita sistemas espaciais para depois os potenciar, através de regulamentos específicos, podendo traduzir-se na consolidação de reservas ambientais, agrícolas ou florestais, mas também em grandes e novas zonas industriais ou residenciais; o segundo tem a ver com o regime jurídico da edificação e urbanização e com o papel que este confere ao Estado e aos privados na urbanização, podendo traduzir-se no surgimento de conjuntos urbanos possuidores de um desenho de grande autonomia e racionalidade; o terceiro tem a ver com a construção da *nova infraestrutura viária nacional*, cuja escala, lógica de conceção, modelo de gestão e monofuncionalidade dão corpo a objetos e espaços fortemente desconetados do sistema territorial. Em conjunto, os três processos revelam muitas das lógicas e visões do espaço urbano que se baseavam num urbanismo progressista que procurava estabelecer uma *ordem-tipo* (CHOAY, 1965) suscetível de se aplicar a qualquer assentamento humano.

⁴⁴ Uma designação através da qual se explora a etimologia do termo *figura*. Pretende-se afirmar uma forma visível, uma imagem que pode tornar-se um símbolo de algo mais vasto.



0 m 100 m 500 m

escala 1:10.000

2.2|04 **As figuras fortes ao longo da infraestrutura viária local.** Sob um olhar afastado, do Lugar Homogêneo sobressaem *figuras fortes* que têm como característica comum o vínculo a processos de alguma excecionalidade face aos do quotidiano da transformação urbana. A sua escala e a especificidade das suas lógicas conferem-lhes uma forte identidade formal e funcional. Por corresponderem, simultaneamente, a formas do território desruralizado e a formas de um mundo globalizado (nomeadamente grandes loteamentos residenciais e industriais) acredita-se que, integradas em novos sistemas narrativos, podem contribuir para alargar a percepção e os 'sentidos' dos espaços que já existem no território.





41°00'30.49"N 8°35'22.47"O



41°00'05.98"N 8°34'27.42"O



41°00'55.93"N 8°31'47.57"O

0m 100 m 500 m

escala 1:10.000

2.2 | 05 **As figuras fortes dos espaços agrícolas e florestais.** As estratégias de planeamento e de otimização da infraestrutura viária contribuíram para o fortalecimento de diversos contrastes, nomeadamente: entre os espaços agrícolas ou florestais e os espaços urbanos; entre o espaço edificado no perímetro dos 'quarteirões' e o espaço livre do seu interior; entre o espaço urbanizado e as parcelas expectantes. Estes contrastes traduzem uma racionalidade que, quando é dirigida para a preservação de espaços de grande dimensão não urbanizáveis, produz *figuras fortes*.

Par analogie avec la réflexion introduite il y a trente ans par Colin Rowe et Robert Slutsky, qui opposaient à la transparence « littérale », liée aux matériaux, celle, considérée comme « phénoménale », des espaces, la notion de monumentalité pourrait également être reformulée. On pourrait ainsi identifier dans la production élaborée depuis 1900 une monumentalité manifeste, reproduisant – en les infléchissant si nécessaire et en les adaptant – les schémas existants, et reflétant une certaine anxiété devant la perte de la continuité avec les programmes, les méthodes et les formes des monuments du passé. (COHEN, 1998 :171)

Nas mais diversas escalas, existem elementos que se podem destacar. No entanto, no âmbito desta investigação interessa criar um vínculo entre a *figura forte* e a grande escala. Acredita-se que da manipulação desse vínculo podem resultar lógicas capazes de substituir a ausência de um sistema espacial que contém um centro ou um conjunto de centros⁴⁵. O conceito de *figuras fortes* pode potenciar um novo modo de ler o espaço urbano e a *infraestrutura viária local* do território desruralizado. Trata-se de “ênfatizar ainda mais a ideia de complexidade e diversidade tipológica” podendo ser vistos como lementos “de contraste pontual que promovem uma vez mais o sentido de transição” (ARAÚJO, SANTOS, BANDEIRA apud OLIVEIRA, TAVARES, 2008: 58)⁴⁶.

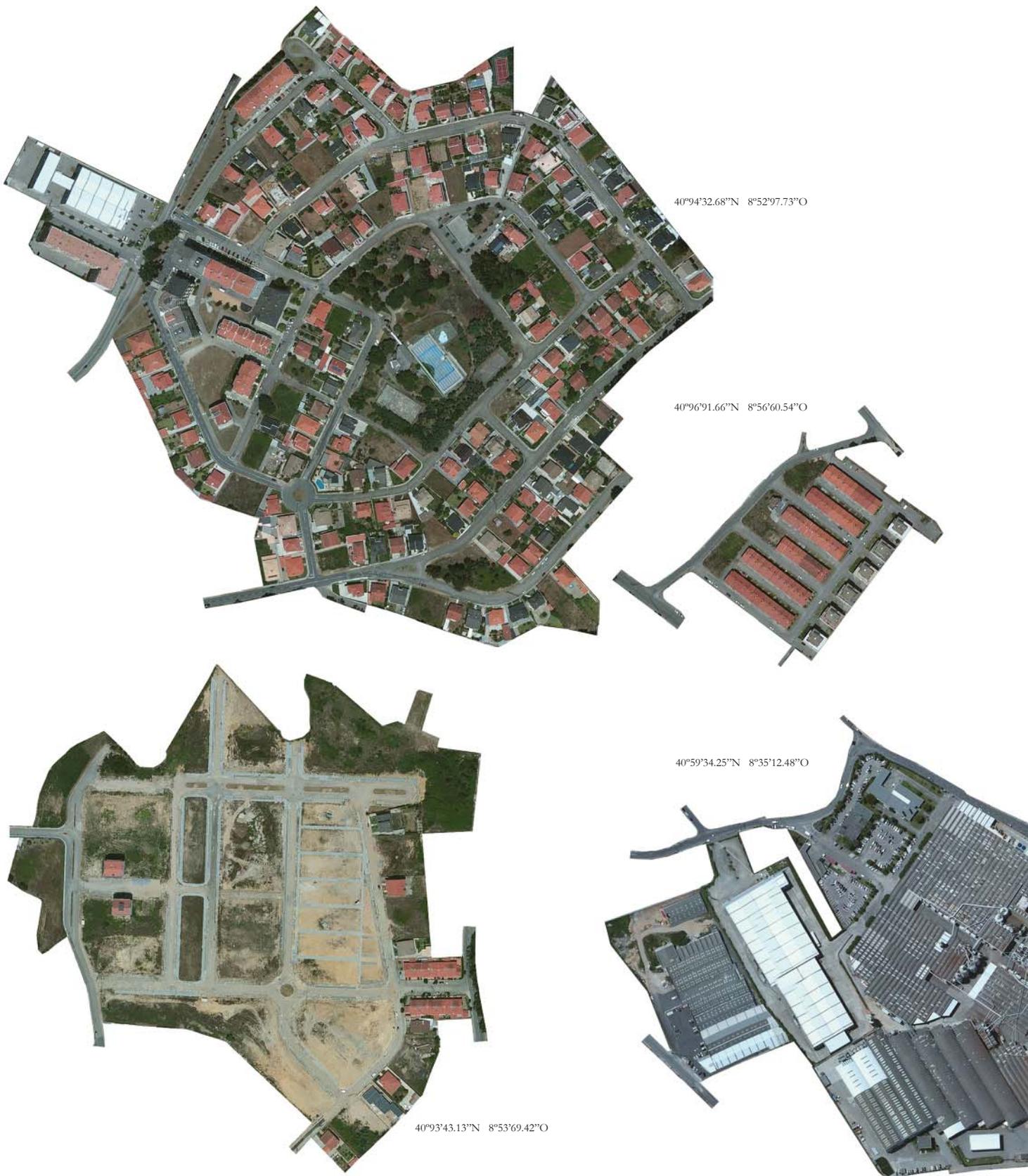
Às *figuras fortes* pode corresponder um leque alargado de espaços reveladores da complexidade do território: os das grandes operações urbanísticas residenciais, industriais ou comerciais; os da articulação com a *nova infraestrutura viária nacional*; os dos grandes sistemas e continuidades ecológicas, agrícolas ou florestais. À *infraestrutura viária local* que participa na construção dessas *figuras fortes* podem corresponder distintas espacialidades. Podendo salientar-se: a de um sistema viário altamente hierarquizado e racionalizado de uma grande operação urbanística; a de um sistema exclusivo da mobilidade motorizada de desenho muito especializado e afastado da especificidade territorial; a de uma rede miúda de caminhos que irrigam um grande espaço agrícola ou florestal.

As *figuras fortes* da residência, do trabalho, do comércio e do lazer

Às *figuras fortes* da *infraestrutura viária local* podem ser associados os espaços resultantes de operações de loteamento industrial, comercial ou residencial, de promoção pública ou privada cuja dimensão lhes confere protagonismo na grande escala. Elas não têm uma obrigatória correspondência aos lugares mais centrais que, como vimos em Santa Maria da Feira, são de deteção difícil. Trata-se de um conjunto de figuras que sobressaem pela racionalidade e carácter genérico da ordem que

⁴⁵ A leitura de *figuras fortes* existentes numa mancha urbana de forte homogeneidade estabelece significativas aproximações aos temas da *metrópole horizontal* descrita por Secchi e Vigano. As *figuras fortes* podem surgir associadas ao alargado conjunto de figuras urbanas e territoriais que são espaços de referência (os centros antigos; os parques; as florestas; as novas centralidades) e podem, simultaneamente, contribuir para a inclusão de novos espaços.

⁴⁶ O estabelecimento de *figuras fortes* permite também uma aproximação à estratégia da equipa vencedora do concurso de ideias para o Vale do Ave lançado pela Escola de Arquitectura da Universidade do Minho e pela Dafne editora. O Vale do Ave, enquanto Brodacre City materializada, incorpora a *figura forte* do arranha-céus.



0m 50m 250m

escala 1:5.000

2.2|06 **As figuras fortes das maiores operações urbanísticas de loteamento.** Correspondem a sistemas espaciais com um desenho único e suportado na repetição de um conjunto reduzido de soluções. São figuras que reforçam o vínculo do território desruralizado a processos e formas de uma urbanidade mais canônica 'globalizada'.



40°92'93.49"N 8°55'64.72"O

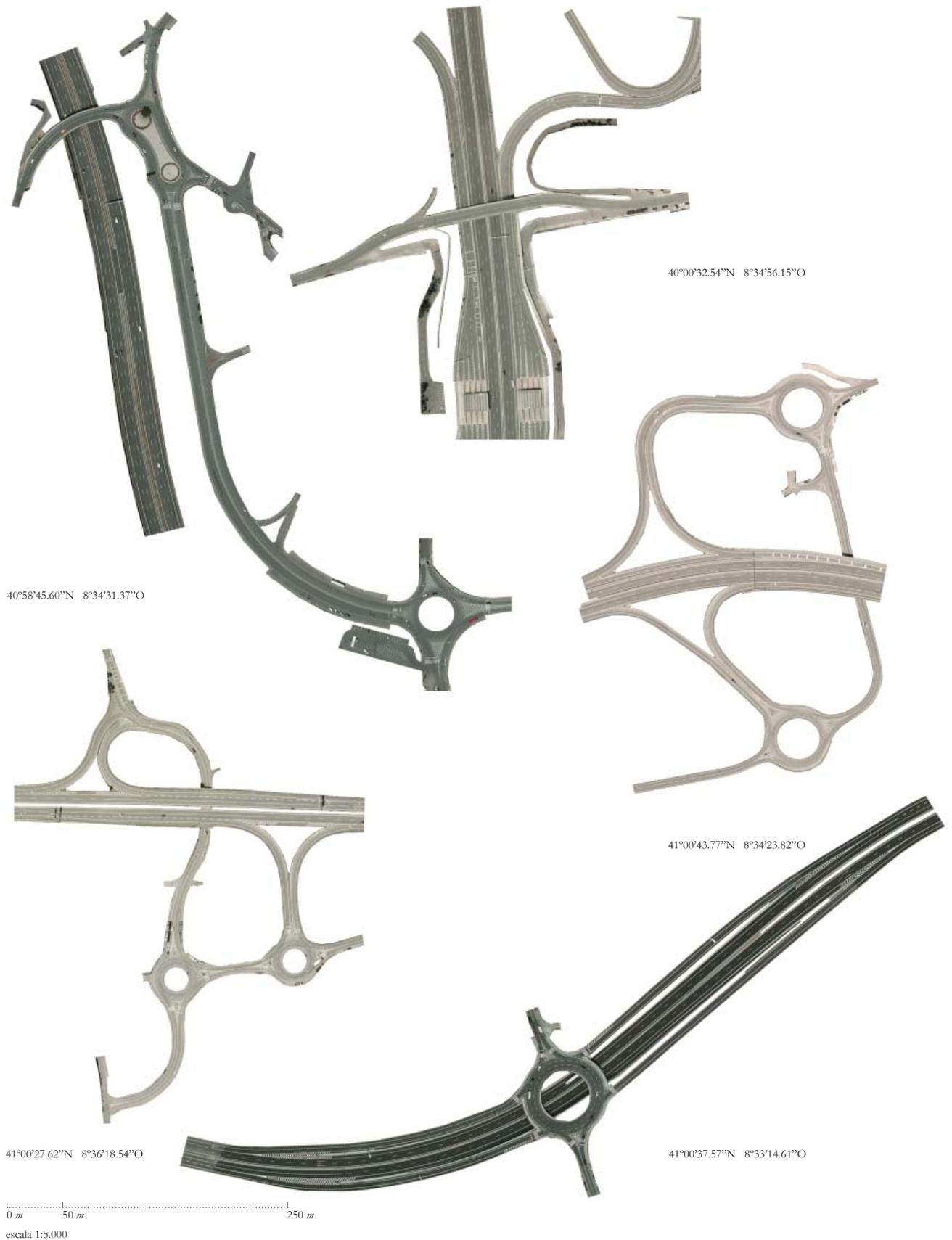


40°91'72.67"N 8°55'89.91"O



40°58'37.34"N 8°33'11.11"O





2.2 | 07. **As figuras fortes dos sistemas de articulação da nova infraestrutura viária nacional.** Elas estão associadas a sistemas de fluxos que complexificam as relações espaço-temporais e cadastrais. Por se implantarem em áreas pouco edificadas e espaços que se sobrepõem às lógicas, nomeadamente topográficas, dos lugares constituem momentos privilegiados para a observação do confronto entre a base rural e os processos urbanos das últimas décadas.

as informa. São *figuras* que, apesar de poderem ser associadas a alguns dos modelos urbanos de maior sucesso do século XX, deles constituem sucedâneos muito incompletos. Ao contrário dos principais modelos urbanos do século XX que articulavam a residência, o trabalho e o comércio, estas *figuras fortes* correspondem, quase sempre, a apenas um desses usos, cabendo à *infraestrutura viária local* do *território desruralizado* de Santa Maria da Feira a tarefa de os articular.

São figuras que se destacam mais pelo carácter exógeno dos temas e modelos que informam o seu desenho do que por possuírem uma clara ideia de cidade ou sociedade. São figuras que contêm uma infraestrutura viária que se distingue da restante porque, enquanto a restante revela com expressividade a aglomeração e o tempo longo dos mais diversos processos, esta revela uma ordem, limites, modelos e usos mais óbvios por provirem de uma ação de desenho e de um momento temporal preciso e quase sempre recente.

Dadas as características do suporte territorial, fragmentado pelas múltiplas ações individuais que ocorrem em reduzidas parcelas, é cada vez mais difícil assistir ao surgimento de *figuras fortes*. É cada vez mais frequente que quando tal acontece elas decorram de uma ação mais concertada que articula a estratégia de desenvolvimento territorial do município e os objetivos de atores e promotores privados. Acredita-se que a crescente dependência destas *figuras fortes* em relação ao município pode conferir-lhes um papel mais ativo na manipulação de lógicas e na valorização de estratégias especificamente dirigidas para o *território desruralizado* e eventualmente para a sua *infraestrutura viária local*.

As *figuras fortes* da articulação com a nova infraestrutura viária nacional

O conjunto da *nova infraestrutura viária nacional*, traçado e pontos de articulação, pode ser considerado uma *figura forte*. No entanto, no âmbito desta investigação, interessam particularmente os espaços onde se processa uma articulação com a *infraestrutura viária local*. São espaços que, em Santa Maria da Feira, são cada vez mais frequentes e que acentuam o confronto entre ‘formas de fazer’ estradas que têm pressupostos, modelos e objetivos distintos⁴⁷.

As *figuras fortes* resultantes da implantação da *nova infraestrutura viária da nacional* têm origem na manipulação de parâmetros e no uso de equações nas quais as configurações territoriais tendem a ser reduzidas às suas propriedades mais elementares. Elas acabam por surgir associadas à existência de uma quase total dissociação espacial, funcional e tipológica com o restante território e com a *infraestrutura viária local*. São figuras que se afirmam pela sua escala, identidade formal e material, mas também pela forma como a elas se associa a relação entre um território e o seu exterior.

⁴⁷ A relação entre as diversas formas de ‘fazer estradas’, os seus processos específicos e consequências tem sido amplamente estudada por Gabriel Dupuy e Jean-Marc Offner (DUPUY, 1991) (OFFNER, 1996).

Nas *figuras fortes* são postas em relação, de forma particularmente evidente, distintas escalas de funcionamento do espaço, locais e globais, tornando-se, por isso, uma das mais claras expressões do território enquanto sistema complexo.

Ces lieux où se tissent des liens fonctionnent en mêlant, de façon permanente, diverses échelles d'organisation du monde. Selon une interprétation réductrice du réel, on peut en considérer deux principales. À très grande échelle, ces derniers sont approchés dans leur singularité comme un territoire dont la coherence provient précisément du transport: ce dernier est ce par quoi advient la configuration morphologique et fonctionnelle du lieu et ce par quoi il peut être identifié. À petite échelle, c'est un ensemble de points, pris les uns par rapport aux autres et reliés par des lignes dont l'inscription spatiale peut être planétaire. (...) Mais, ce qui compte n'est ni l'une ni l'autre prises isolément. (LOMBARD, STECK, 2004: 6).

As *figuras fortes* dos sistemas de articulação com a *nova infraestrutura viária nacional* têm a sua identidade formal alicerçada em lógicas de um desenho viário genérico pouco informado localmente. A dimensão positiva da introdução de uma nova infraestrutura viária no território e a autonomia e tecnicidade projetual que lhes é associada têm sido, por si só, suficientes para que não se realize um exercício mais minucioso de articulação com as lógicas espaciais, mas também económicas, ambientais e culturais existentes. A velocidade de produção destas figuras tem-se mostrado incompatível com a velocidade de um exercício de articulação, um exercício que deveria permitir confrontar uma matriz quantitativa com uma matriz qualitativa e que poderia evitar algumas fricções territoriais.

As *figuras fortes* dos sistemas de articulação com a *nova infraestrutura viária nacional* são uma espécie de inevitabilidade da modernidade territorial. As ruturas que estabelecem com o suporte territorial deveriam, com o passar do tempo e progressivamente, ser atenuadas. No entanto, o facto de em Santa Maria da Feira elas serem muitas e a elevada acessibilidade da generalidade dos pontos do município deixou algumas das *figuras fortes* da *nova infraestrutura viária nacional* num impasse.

Com o abrandamento do mercado imobiliário e com a diminuição da construção de espaços industriais, comerciais ou residenciais, o vínculo destas figuras fortes aos 'sites' da modernidade territorial alterou-se. Atualmente, muitas das *figuras fortes* da *nova infraestrutura viária nacional* podem ser vistas como um símbolo da fragilidade das relações entre o local e o global, ou, num sentido mais positivo, como um símbolo do facto de que as relações entre o local e o global recorrem a canais cada vez mais diversos e estão em contínua transformação. Hoje é claro que muitas destas *figuras fortes*, mais do que poderem vir a constituir-se como lugares centrais, são lugares que exprimem os mitos que alimentaram a transformação das últimas décadas destacando-se, evidentemente, o do contínuo crescimento da sociedade, da economia e da urbanização. A baixa velocidade de transformação de alguns destes espaços aumenta a visibilidade do confronto entre

lógicas de desenho muito distintas. Interessa olhar para esse confronto de uma forma mais positiva e fazer com que a ideia de confronto ocupe o lugar deixado vago pela crise dos processos de edificação. Trata-se de fazer com que, com a passagem do tempo, o confronto transforme dissociação em articulação.

O trevo, a grande rotunda, as duas rotundas, bem como todas as outras *figuras fortes* de descrição mais difícil estão, em muitos lugares de Santa Maria da Feira, intactas. São figuras em estado bruto nas quais continua a ser possível imaginar novos usos e práticas. No âmbito da investigação interessa particularmente a viabilização de usos e práticas espaciais que manipulem positivamente a complementaridade existente entre a *infraestrutura viária local* e a *nova infraestrutura viária nacional*. Que ao explorarem positivamente e com expressividade as relações entre a ordem e o ‘caos’, o global e o local, estejam a manusear, um pouco mais, a complexidade do território.

Deste processo, decorrente da articulação com a *nova infraestrutura viária nacional* podem resultar *figuras fortes* onde está suspensa aquela que se julgava ser a sua inevitável correspondência aos *sites* de trocas intensas e das complexidades espaço-temporais. Considerando o grande número de pontos de articulação com a *nova infraestrutura viária nacional*, hoje existentes em Santa Maria da Feira, constata-se a insuficiência dos argumentos a favor dessa correspondência, nomeadamente os económicos, de usos, de programas ou empresariais para alimentar tantos ‘sites’. A lentidão dos processos de transformação associados a alguns destes espaços acentua muitos desfasamentos, nomeadamente os de dimensionamento, tornando-os uma imagem de futuro desejado cujo alcance é agora menos provável.

Considerando que muitas das transformações associadas à construção do nó não vão ocorrer, a noção de *figura forte* poderá contribuir para a afirmação de uma plataforma que revela e conecta complexidades espaço-temporais. Uma plataforma que tem uma expressão física evidente, que quase sempre resultou de violentas alterações topográficas introduzidas em solos agrícolas e florestais tornando particularmente expressiva a leitura da matriz rural e da sua intensa urbanização.

REVISÃO [2.2]

As *figuras fortes* que revelam uma ordem e monumentalidade específica

Repositório de história e cultura, condensador de memórias, *landmark* de proximidade ou grande escala, significativa para um bairro ou com abrangência nacional, o monumento, enquanto ‘facto persistente’ – sobrevivendo ao tempo e ao(s) uso(s) que o próprio tempo lhe impõe – confere legibilidade ao território e resistência à isotropia generalizada. (OLIVEIRA, 2007: 303)

Perante o baixo sucesso da delimitação e reforço das ‘tradicionais’ polaridades no território desruralizado, nomeadamente as dos antigos núcleos e sedes de freguesia, importa que, no processo de revisão da *infraestrutura viária local*, se estabeleçam estratégias capazes de atuar na multiplicidade de marcas físicas existentes no território e que dele se destacam. Imagina-se a possibilidade de orientar a estratégia de matriz Moderna de delimitação para um conjunto de elementos, com origens diversas que, pela sua escala, consistência e forma, se destacam do Lugar Homogéneo. Trata-se de um exercício de delimitação que permite encontrar um grande, diverso e complexo conjunto de *figuras fortes*. Algumas delas podem corresponder a espaços que estão bastante desarticulados do sistema urbano, são visíveis na grande escala mas são impercetíveis para quem percorre o território.

O conjunto das *figuras fortes* não revela as configurações resultantes das tradicionais dicotomias entre centro e periferia nem as de uma prática de planeamento baseada na afirmação e delimitação de porções de território com tipos de espaço vinculados a um uso. O conjunto das *figuras fortes* existente em Santa Maria da Feira não se encontra fechado. Nele podem ser acolhidas outras figuras com origem em processos muito diversos que, a cada instante, se produzem e reproduzem. É devido a esta característica que ele pode ser considerado, face aos das convencionais delimitações, mais universal, pela diversidade de objetos que contém, do que histórico, porque muitas delas ainda não existem.

A noção de *figura forte* deve contribuir para que, no âmbito da *revisão*, lhe seja atribuído um papel activo e significativo no território alargado e próximo. Estas *figuras fortes* podem refletir, na grande escala, a existência de lugares à parte, lugares cuja ordem e estabilidade ocupa o lugar deixado vago pela ausência de importantes polaridades. Simultaneamente, são lugares informados por uma ordem e racionalidade mais aparente, nos quais se pode ‘preparar’ o regresso à ‘desordem’ do território onde se integram. Trata-se de usar a *esfera* para ver o *labirinto* (TAFURI, 1980).

Um conjunto de *figuras fortes* pode conter, por exemplo, aquelas que partilham propriedades formais, sendo por isso possível considerar que a elas está associado um tipo de espaço. No entanto,

acredita-se que a construção de um fio condutor, de uma narrativa, capaz de articular *figuras fortes* espacialmente diversas, poderá ser um contributo da máxima importância para a revelação plena da complexidade territorial; essa poderá ser a chave para a sua construção simbólica.

Decorrente da sua escala e da identidade espacial as *figuras fortes* sobressaem da restante mancha urbana. O valor simbólico aproxima-se da noção de monumento. Associar-lhes a noção de monumentalidade pode permitir constituir um conjunto cujo valor mais facilmente poderá ser reconhecido por aqueles que habitam e percorrem o território.

Aldo Rossi désignait le monument (au sens vrai), comme un outil de compréhension et de redécouverte de la ville constituée. Il a charché ce concept. C'est avec une certaine prudence que je le rapporte à la campagne. Mais, constatant l'attachement profond de mes concitoyens pour le paysage, j'estime que celui-ci peut contribuer, en la contenant, à donner du sens à la ville diffuse. (CORAJOUD, 2003 : 35)

Pode-se afirmar que as *figuras fortes* do território desruralizado constituem um contraponto à leitura que, na década de 70, viu uma sucessão de monumentos, ao longo da infraestrutura viária da extensão urbana, (VENTURI, 1978) e um contraponto à leitura que na atualidade tende a restringir a noção de monumentalidade aos grandes espaços abertos que, por exemplo deveriam constituir uma alternativa aos lugares urbanos onde tem reinado o caos (GIEDION, LÉGER, SERT, 1980 [1943]). Simultaneamente, deseja-se que a associação da noção de monumentalidade às *figuras fortes* no âmbito de uma investigação sobre a *infraestrutura viária local* possa contribuir para a reposição do desejo e esperança que a modernidade depositou no valor monumental e estruturante da infraestrutura viária. Através das *figuras fortes* estabelecem-se pontes com princípios do espaço Moderno, sendo possível imaginar a sua participação na construção de uma monumentalidade específica do *território desruralizado*.

Assim, a *figura forte* do território desruralizado tanto pode ter como referência o monumento da cidade consolidada, tendencialmente tipológico e mineral, como o espaço livre Moderno. Incluem-se estruturas não edificadas que sobressaem da mancha urbana, tornando o conceito de *figuras fortes* associável a elementos territoriais díspares. Esses elementos, trabalhados em conjunto, produzem aproximações que não podem deixar de parecer provocatórias: *Que relação existe entre um nó da autoestrada e uma antiga quinta?* Importa descobrir, para cada lugar, as narrativas que suportam essa provocação. Quando tal acontecer, o exercício de revisão da *infraestrutura viária local* transformar-se-á também num exercício contra a diluição da noção de monumentalidade.

2.3 O rizoma

COMPLEMENTARIDADE

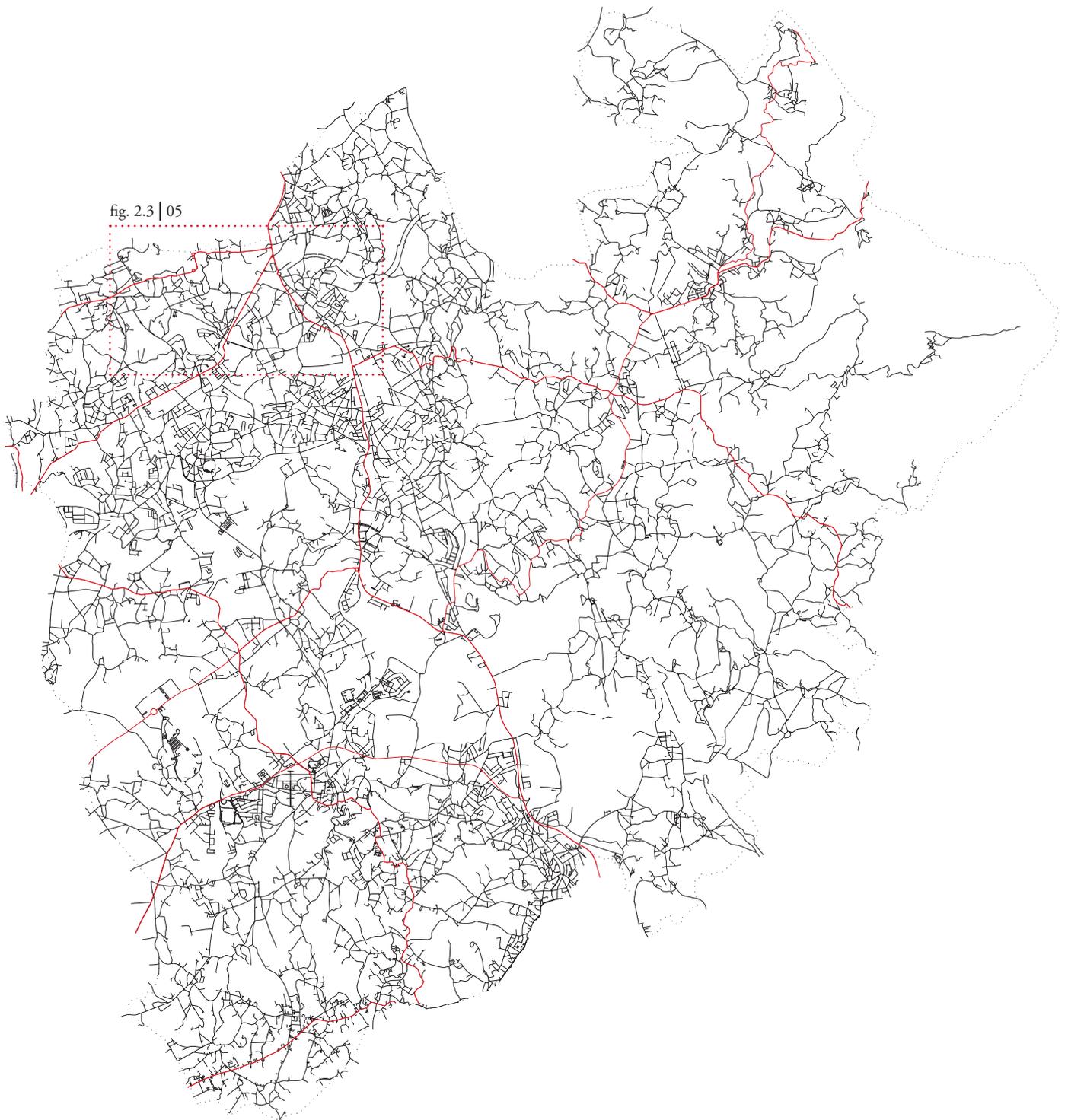
Constata-se que a autonomia, a hierarquia e a racionalidade que tradicionalmente se associam à infraestrutura viária perdem acuidade num sistema onde predominam dois níveis viários altamente distintos e complementares. **Imagina-se** que o reforço das características que garantem uma elevada complementaridade é essencial para a preservação da identidade da *infraestrutura viária local*.

LABIRINTO

Constata-se que no labirinto da *infraestrutura viária local* existem múltiplas espacialidades cujo conhecimento está fortemente dependente da experiência territorial do indivíduo em movimento. **Imagina-se** que o reforço do papel do indivíduo no conhecimento de um território em permanente transformação exige uma maior e constante integração na ação da informação por ele obtida quotidianamente.

RIZOMA

Constata-se que o rizoma se constrói integrando de forma fácil processos oriundos de outras lógicas, contribuindo para a preservação de uma base territorial de maior diversidade. **Imagina-se** que à *infraestrutura viária local* do rizoma se podem subtrair alguns dos seus espaços sem que as suas características estruturais se alterem e sem que o movimento no seu interior seja inviabilizado. Podendo cada uma das partes subtraídas integrar novas narrativas, materiais e imateriais, reveladoras da especificidade territorial.



0 m 1000 m 5000 m
escala 1:100.000

2.3|01 A globalidade da *infraestrutura viária local*. Os 1450 km da *infraestrutura viária local* e os 50 km de *infraestrutura viária nacional* (a vermelho) constituem a base que, até 1980, foi garante dos principais atravessamentos, dos movimentos internos e suportou a edificação no concelho.

Dois sistemas que se viabilizam pela sua elevada COMPLEMENTARIDADE

A *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira possui uma aparência precária e de compreensão difícil. Estranha-se as suas formas e muitos dos elementos que contém. As visões de um espaço inteligível e controlado no qual existe uma ideia estruturante são difíceis de estabelecer. Perante essa dificuldade ela é comumente classificada, tal como o território, caótica. Trata-se de um adjetivo que acaba por refletir uma leitura corrente feita sobre um conjunto de acontecimentos, de espaços e de objetos que escapa à mais elementar das racionalidades. É um adjetivo que se afirmou nas leituras que, no século XX, reconheceram o caos e a sua insustentabilidade e que foram essenciais para a afirmação das ‘soluções’ Modernas.

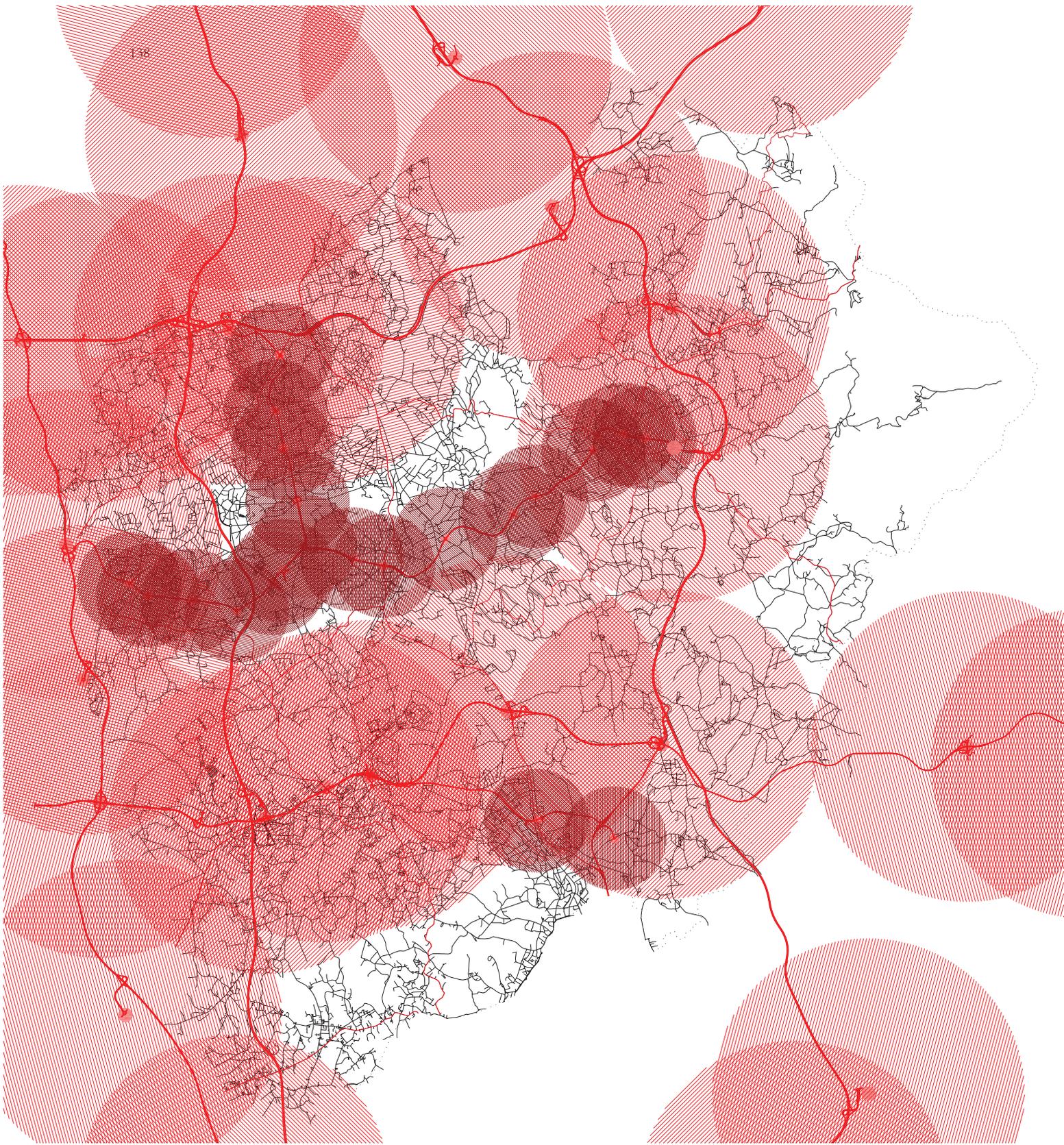
Solucionar o caos exigiu a reunião de instrumentos intelectuais, culturais e técnicos e a adoção de práticas modernas. São esses instrumentos e práticas que levam à constituição de importantes previsões espaciais de muitas das estratégias que a Carta de Atenas veio a veicular⁴⁸. Apesar dos riscos de excessiva simplificação pode considerar-se que nessas previsões se podem identificar as principais alterações do século XX no projeto da infraestrutura viária, nomeadamente: a afirmação da dimensão técnica de suporte a novas redes e fluxos urbanos; a prática de um dimensionamento fortemente hierarquizado; a progressiva especialização e autonomia funcional; a recalibração e requalificação da infraestrutura já existente. Apesar do relativo consenso sobre as principais estratégias da ação, são múltiplas as suas traduções no espaço.

Esta alteração tem especial visibilidade na forma como Le Corbusier associa a solução dos problemas urbanos ao estabelecimento de lógicas de organização e associação fortemente hierarquizadas ou polarizadas. Em muitas das suas propostas urbanas é forçada uma representação que assenta numa visão muito rígida sobre a ‘ordem natural das coisas’. É uma representação que integra a maioria das estratégias urbanas e que, de tão ‘natural’, é quase indiscutível.

Quando se representa a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira é difícil obter a imagem de um sistema hierarquizado⁴⁹. Essa imagem poderá, eventualmente, ser obtida se o olhar se centrar na *nova infraestrutura viária nacional* incluindo-se algumas vias municipais estruturantes. Essa dificuldade

⁴⁸ Em *Architettura da Cidade* Rossi destaca a cidade imaginada por Leonardo da Vinci “un réseau de rues souterraines et de canaux permettant le transit des marchandises et desservant le niveau des caves; au niveau du rez-de-chaussée des maisons, un réseau de rues permet la circulation des piétons” (ROSSI, 2001: 86). Trata-se de uma das muitas visões precursoras da modernidade infraestrutural e que colocaram em relação a infraestrutura viária, as funções urbanas, a morfologia e a arquitetura. Visões que atingiram especial visibilidade com os contributos de Haussmann e Cerdà.

⁴⁹ No artigo *A city is not a tree* Christopher Alexander (ALEXANDER, 1966) recorre a diversos casos de estudo e a diversas figuras abstratas para provar as limitações das estruturas arborescentes e do seu sistema de hierarquias, a sua insuficiência para explicar a multiplicidade de relações que os diferentes elementos de um sistema urbano podem produzir.



0 m 1000 m 5000 m
 escala 1:100.000

área de influência de 3 km dos 14 pontos de articulação com as autoestradas
 área de influência de 1 km dos 24 pontos de articulação com a infraestrutura viária municipal estruturante (existente e prevista)

2.3 | 02 Dois sistemas com elevada complementaridade. Os 1450 km da *infraestrutura viária local* e os 50km das antigas Estradas Nacionais (ambos a preto) dão corpo a um sistema distinto e complementar ao que é formado pelos 120 km de infraestrutura viária exclusiva da mobilidade motorizada [90 km de autoestradas concessionadas (a vermelho) mais 30 km de infraestrutura viária municipal estruturante (a vermelho escuro)]. Na globalidade do território municipal existe a possibilidade de, num raio máximo de 3 km, se entrar numa malha tendencialmente reticulada de vias que garante uma elevada acessibilidade. Esta característica atenua possíveis conflitos na *infraestrutura viária local* e pode ser determinante para a preservação de muitos dos valores do Lugar Homogéneo.

decorre em grande medida do facto de o percurso de modernização da infraestrutura viária e do território de Santa Maria da Feira ter impedido a constituição de um sistema hierarquizado. A cartografia elaborada por Filipe Folque à escala 1:100.000 provou a existência, nos níveis inferiores, de categorias que poderiam contribuir para a constituição das bases de um sistema hierarquizado, espaços com características materiais e espaciais significativamente distintas. No entanto, na sequência das práticas homogeneizantes e indiferenciadas das últimas décadas, a possibilidade de percepção e representação dessas diferenças foi desaparecendo.

A dificuldade de controlo da transformação do espaço e a difícil afirmação de algumas especificidades contribuiu para que, com as novas habitações, indústrias, espaços de lazer e de comércio, surgisse uma progressiva ocultação das diferenças espaciais. Um processo que se acentuou à medida que os critérios que estão na base da hierarquização se confrontavam com lógicas da organização administrativa do território e eram reduzidos às lógicas específicas da mobilidade motorizada, deixando de lado, por exemplo, a espacialidade, os usos e outras formas de circular.

Em certa medida, pode considerar-se que a dificuldade em constituir uma visão hierarquizada da *infraestrutura viária local* se deve ao facto de tal tarefa obrigar à construção de um olhar muito limitado, implicando a desconsideração de um conjunto de fenómenos altamente caracterizantes dos seus espaços. O tempo longo das tentativas de hierarquização da *infraestrutura viária local* e o seu baixo sucesso abrem portas à possibilidade de identificação de uma estrutura e organização específica.

A partir da década de 80 do século XX, a *infraestrutura viária nacional* vai-se tornando exclusiva da mobilidade motorizada e ganha um novo protagonismo territorial. A sua representação, juntamente com algumas vias municipais estruturantes, revela um nível superior que possui propriedades profundamente distintas das da restante infraestrutura viária. Apesar das lógicas de conectividade serem determinantes, ela possui uma elevada autonomia. As diferenças que estas vias estabelecem com a restante infraestrutura viária permitem que se substitua a representação de um sistema com vários níveis hierárquicos pela representação de um sistema com dois níveis bastante distintos. O primeiro corresponde a um conjunto de vias monofuncionais e de mobilidade elevada impermeável à transformação que diariamente ocorre na 'base' territorial e o segundo corresponde a um vasto conjunto de vias assente nessa 'base' que se encontra altamente exposto aos processos e lógicas dos elementos e usos que nela ocorrem.

A *nova infraestrutura viária nacional* ignora muitas das complexidades territoriais que mais têm condicionado a ação. Em certa medida, a forma como, no Plano Director Municipal, se representaram estes dois sistemas é elucidativa deste processo. O pequeno conjunto da *nova infraestrutura viária nacional*, existente ou prevista, surge representado com um traço forte e ladeado



Eixo das Cortiças, Santa Maria de Lamas

40°58'51.9"N 8°33'29.09"O



Rua do Carrascal, Santa Maria de Lamas

40°59'15.11"N 8°32'58.54"O

2.3 | 03 **Duas espacialidades da ação municipal na infraestrutura viária.** A ação oscila entre a produção de vias municipais estruturantes exclusivas da mobilidade motorizada e a reconversão do perfil transversal da extensa *infraestrutura viária local*. Apesar do distinto protagonismo da mobilidade motorizada nos dois contextos, a ação municipal adota soluções tipificadas que se baseiam na otimização da circulação motorizada refletindo-se no dimensionamento e especialização das faixas laterais e na uniformização de materiais e sinalética. A primazia das lógicas da mobilidade motorizada na ação municipal dificulta o reconhecimento e manuseamento estratégico da complementaridade entre a *nova infraestrutura viária nacional* e a *infraestrutura viária local*.

por extensas faixas de território condicionado. Enquanto o extenso e diverso conjunto da *infraestrutura viária local* não tem uma representação específica, surgindo maioritariamente como um espaço intersticial branco entre edificado ou usos de solo previstos, acentuando-se o vazio de ideias ou estratégias.

Perante a dificuldade em implementar estratégias para a globalidade da *infraestrutura viária local*, também o município orientou a sua ação, de maior potencial transformador, para a produção de traçados infraestruturais⁵⁰ com desenho predominantemente suportado nas lógicas da mobilidade motorizada. A construção da *nova infraestrutura viária nacional* ou vias municipais estruturantes, dirigidas para a mobilidade motorizada, revela um caminho que se encontra mais liberto de muitas das complexidades que informam e bloqueiam a ação na restante *infraestrutura viária local*, nomeadamente por possuir uma mais elevada autonomia técnica, jurídica, económica e administrativa, mas também pela forma como tende a impor-se ou a sobrepor-se ao suporte territorial.

Simultaneamente a este processo, a restante *infraestrutura viária local* vai absorvendo no seu interior porções da *antiga infraestrutura viária nacional* e é, frequentemente, alvo de fragmentárias intervenções de infraestruturação e transformação em arruamento urbano. Assim, as transformações das últimas décadas contribuíram para a consolidação de um sistema com dois níveis, de identidades geométricas, funcionais e processuais distintas, que pontualmente se articulam. Um deles, perante a ausência das mais comuns referências geométricas e hierárquicas é, comumente, caracterizado como caótico; o outro, de maior racionalidade, pela sua extensão constitui uma malha ou rede que garante acesso à globalidade do território municipal. A representação em simultâneo de ambos constitui uma visão distinta da que resulta da representação de sistemas hierarquizados nos quais se pressupõe uma progressão ou evolução entre os espaços, e constitui também uma visão distinta da que se pode obter nos territórios que não são totalmente cobertos pela *nova infraestrutura viária nacional*. A coexistência dos dois sistemas, mais do que um sistema hierarquizado, revela um sistema no qual existe uma forte complementaridade, característica esta que é essencial para a viabilização de cada um deles.

Nesta perspectiva urbano/territorial, porosidade e efeito-túnel são dois conceitos essenciais, simétricos e complementares: a densidade dos nós/pontos de acesso é directamente proporcional à finura da rede e traduz a cobertura territorial; numa situação de malha fina, esta confunde-se com o próprio território e pode-se falar de porosidade; quando a malha alarga, a articulação de nós distanciados gera efeitos-túnel, fluxos em indiferença total para com os espaços intermédios. (OLIVEIRA, 2007: 295)

⁵⁰ Segundo informação disponibilizada no mapa *Estrutura da Rede Viária do Concelho de Santa Maria da Feira* (Outubro 2007) realizado pela Divisão de Informação Geográfica, Pelouro do Planeamento e Urbanismo da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira, as vias municipais já construídas ou previstas são: Variante Feira-Nogueira; Variante Estrada Lourosa-Lamas; Variante às Estradas Nacionais n° 223 e n° 326; Variante Feira Arouca.



2.3|04 **A coexistência territorial de dois sistemas viários.** Nos mais diversos lugares surgem, lado a lado, elementos pertencentes à *infraestrutura viária local* e à nova infraestrutura viária nacional dramatizando o confronto entre escalas e velocidades e a relação com a morfologia do território. A forma como ambos os sistemas são vitais para a preservação do Lugar Homogêneo impõe um olhar que valorize, em projetos futuros, a sua complementaridade em detrimento do conflito.

A infraestrutura viária de Santa Maria da Feira é um sistema onde, no mais surpreendente e rudimentar local, pode existir um nó de articulação. A presença em todo o território desta complementaridade contribui para evitar o colapso ou permanentes situações de conflito que podem existir numa *infraestrutura viária local* frequentemente caracterizada como caótica, labiríntica ou rizomática. É a existência de uma extensa e edificada *infraestrutura viária local* que forçou o desenvolvimento da *nova infraestrutura viária nacional* em rede e exigiu uma elevada conectividade.

É essa conectividade que cria uma forte complementaridade entre ambos os sistemas e que atenua a ausência de um sistema mais hierarquizado. É ela que torna possível imaginar, para a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira, um sistema menos dependente das vias intermédias que, por exemplo, no Vale do Ave se revelam pertinentes (SUCENA, 2010).

Na verdade, o que o Ave sugere, no contexto da cidade extensiva, é a renovada percepção das 7V de Le Corbusier – matéria representada na classificação que distingue os vários tipos de vias: coletoras, distribuidoras...pedonais – um escalonamento que aqui falha nos níveis intermédios com o resultado evidente de um deficiente funcionamento territorial. É nesta óptica que a proposta de uma Rede Viária de Nível Intermédio (RVNI) se justifica, um nível ausente da hierarquia que se pretende implementar e distinguir como elemento unificador do Sistema Urbano do Ave, organizador de trajectos, referencial para a implantação de actividades e propiciador de uma certa equidade territorial. (SUCENA, 2010: 459)

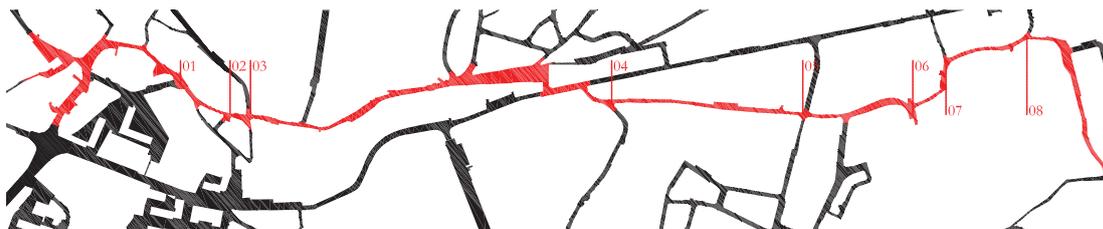
Das estratégias desenvolvidas para o território de Santa Maria da Feira poderá fazer parte a preservação e manipulação positiva da elevada complementaridade entre a globalidade da *infraestrutura viária local* e a *nova infraestrutura viária nacional*. Importa que os processos de polarização que podem surgir nos pontos de conexão não condicionem ou bloqueiem a conexão com a restante *infraestrutura viária local*. A preservação da complementaridade poderá mesmo retirar intensidade ao tema da mobilidade motorizada ao longo das antigas Estradas Nacionais, criando-se condições ao desenvolvimento de soluções de desenho menos dependentes das soluções viárias e mais potenciadoras de valores espaciais, económicos, sociais que são suporte da sua identidade. Além dos diversos pontos de conexão entre ambas as infraestruturas viárias, a sua complementaridade revela-se também nos diversos momentos em que, ao longo da *infraestrutura viária local*, se avista um viaduto, um talude, uma sinalética da *nova infraestrutura viária nacional*. São fragmentos com forte presença que reforçam a ideia de que o território é altamente acessível e que essa acessibilidade possibilita a exploração de outras estratégias na ação sobre a restante *infraestrutura viária local*.

[Guillermo Vázquez Consuegra] parte, pues, de superar la visión topográfica pura y monofuncional de la carretera [autopista en Monterusciello], su simple lógica ingenieril y circulatória, y entender su presencia entre los edificios como un hecho edificatório más, de gran importancia como elemento visual de referencia y observación constante. La valoración tridimensional de la vía (muros, terraplenes, pasos a distinto nivel, pórticos y rampas) adquiere así un interés prioritario. (SOLÀ-MORALES, 2007[1987]: 36)



2.3 | 05 **O domínio público e o eixo da via na *infraestrutura viária local*.** A representação da totalidade da superfície que integra o domínio público (página esquerda) substituindo a convencional representação através de linhas (página direita) aumenta o grau de consciência das características da *infraestrutura viária local*. Ela permite identificar, no interior de um sistema intrincado, diferentes configurações e polaridades. Trata-se de uma estratégia de representação que pode contribuir para que um sistema centrado nas lógicas do movimento e da hierarquia dê lugar a um outro que se interessa pelas condições espaciais de cada lugar.





01 Rua do Sobral/Rua de São Brás, Mozelos



05 Rua da Quinta da Igreja/Rua do Rapigo, Mozelos



02 Rua do Sobral/Rua Sargento Henrique, Mozelos



06 Rua da Quinta de Arnelas/Travessa de Arnelas, Mozelos



03 Rua do Sobral/Avenida Casal, Mozelos



07 Rua de Arnelas/Travessa de Goda, Mozelos



04 Rua da Quebrada/Rua da Quinta da Igreja, Mozelos



08 Rua de Arnelas/Rua de Centeiras, Mozelos

2.3|06 **Interseções que remetem para espaços anteriormente percorridos.** A indiferenciação espacial contribui para a prevalência de um sistema no qual é difícil identificar uma ordem ou hierarquia. Sucodem-se espaços com propriedades semelhantes e que, por esse motivo, são pouco capazes de 'orientar' o movimento no labirinto. É uma característica que reforça a importância da constituição de leituras menos interessadas nas propriedades de cada lugar e mais interessadas na forma como esses lugares estão articulados entre si e com o território. Assim, é nas leituras em movimento que se deve suportar o exercício de descodificação do 'labirinto' e das suas complexidades.

A infraestrutura viária local enquanto LABIRINTO cuja compreensão exige a participação do indivíduo

Quando se está menos familiarizado com a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Fera e se recorre à cartografia com o objetivo de constituir uma visão global memorizável sobre um percurso as dificuldades são grandes. Quando esse exercício é feito através das imagens aéreas acessíveis *online* as dificuldades acentuam-se.

A *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira é um espaço difícil de dominar. Por esse motivo, é classificada como labiríntica. Trata-se de uma metáfora que não tem forçosamente a ver com a existência de uma afinidade formal ou tipológica com o labirinto. O seu uso deve-se ao facto de se tratar de uma espacialidade complexa, pouco distinta, intrincada. Uma espacialidade na qual nem tudo é o que parece, na qual se sucedem os cruzamentos e entroncamentos que nos obrigam, frequentemente, a optar entre espaços que não são radicalmente distintos e que nos podem levar a locais nos quais já passámos anteriormente. Uma espacialidade na qual “somos frequentemente confrontados com um beco sem saída ou com um obstáculo intransponível e obrigados a retrair os nossos planos até à última bifurcação” (BATISTA, 2005: 127).

A *infraestrutura viária local* é um espaço cujas margens estão cada vez mais construídas, encontrando-se cada vez mais encerrada sobre si mesma. Esta característica associada à ausência de hierarquia aumenta a desorientação e acentua o carácter labiríntico do espaço. No entanto, contrariamente ao que acontece no labirinto, o espaço da *infraestrutura viária local* não foi pensado com o objetivo de enganar ou confundir. Ao contrário do labirinto, na *infraestrutura viária local* é possível obter informações que permitem a aproximação a um ponto, é possível realizar um exercício de referenciação. As informações obtidas quando se percorre os seus espaços permitem a construção de uma base explicativa que torna o tema da imprevisibilidade espacial que habitualmente se associa ao labirinto menos central. É a espessura e diversidade dessas informações que torna a experiência de percorrer o espaço menos difícil, é ela que lhe confere um sentido positivo.

Tal como acontece quando, com o recurso à cartografia, se procura compreender o espaço da *infraestrutura viária local*, também quando nos imiscuímos no seu interior, a compreensão é difícil. Perante a dificuldade em constituir uma leitura global do espaço a partir de um ponto, o movimento torna-se essencial para o seu conhecimento. No interior da *infraestrutura viária local*, a percepção do espaço é sempre parcial e fragmentada. Ela faz-se à custa da junção de fragmentos que, após uma experiência sensorial alargada e pessoal do espaço, a memória selecciona e guarda. É esta característica que torna o exercício da caracterização da espacialidade da *infraestrutura viária*



Rua do Rio/Rua de Prime, Mozelos



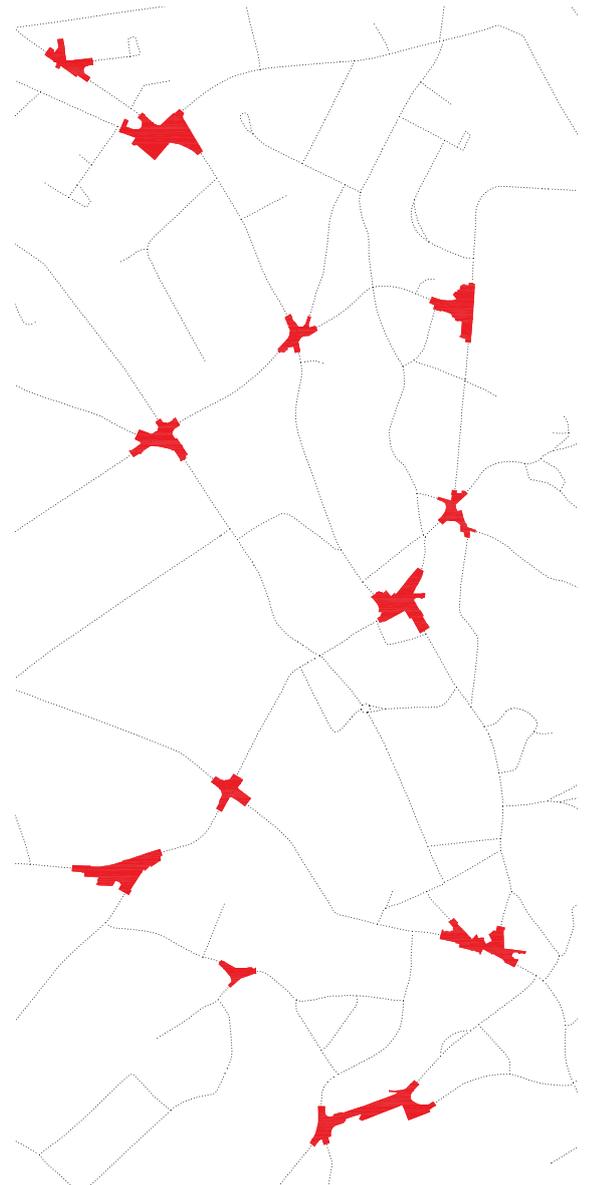
Rua do Rapigo/Rua das Leiras, Mozelos



Rua da Corga/Rua do Bolhão, Fiaes



Rua da Cobaixa/Rua do Rio, Nogueira da Regedoura



0 m 100 m 500 m
escala 1:10.000

2.3 | 07 **As intercepções que são 'lugares grandes'**. O excesso de área atribuído às intercepções da *infraestrutura viária local*, se apenas entendido no seu sentido rodoviário (facilmente detetável quando é representada em superfície), é o fator que pode permitir constituir lugares da densificação, da coexistência e do confronto positivo do alargado conjunto de práticas, formais e informais que, quotidiana e casuisticamente, ocupam a *infraestrutura viária local*, constituindo soluções que, adequadas às circunstâncias específicas que servem, contribuirão para a referência de momentos específicos do labirinto.

local de Santa Maria da Feira altamente pessoal e subjetivo. As características da relação íntima que se estabelece com quem usa e procura descrever a *infraestrutura viária local* são estruturantes, no entanto, essas características são um conjunto que reúne interesses e olhares extremamente diversos.

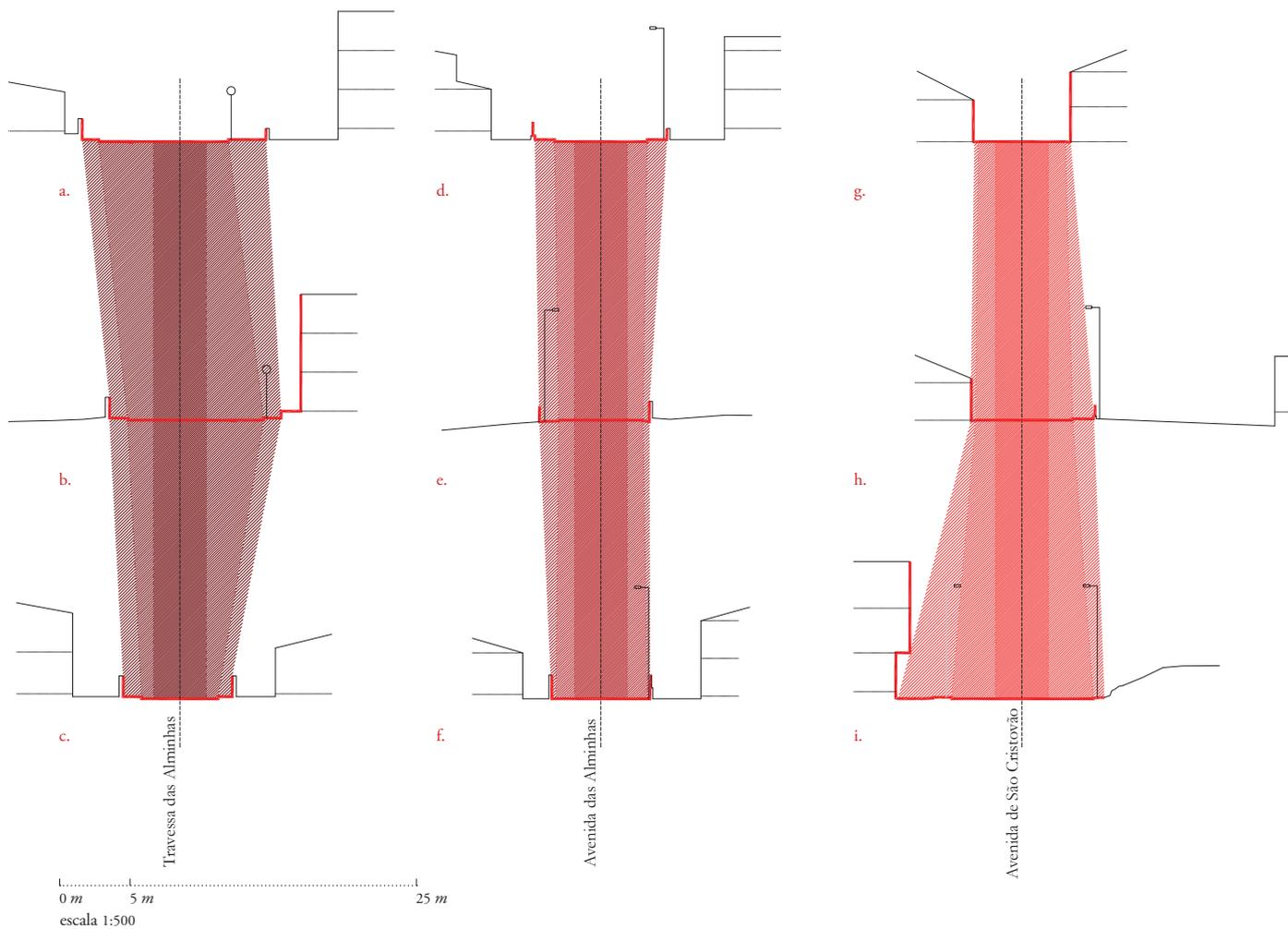
Na *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira a metáfora do labirinto deverá contribuir para o reforço da importância da experiência individual, conferindo-lhe especificidade e afirmando o papel da deslocação na compreensão do espaço. Por outro lado, essa metáfora deverá reforçar a importância da experiência quotidiana porque, mesmo quando já se conhece relativamente bem a *infraestrutura viária local*, mesmo quando já não nos perdemos fisicamente, a intensidade da sua transformação faz com que fatores de desorientação estejam sistematicamente a ser reintroduzidos. As lógicas de grande parte da transformação que quotidianamente surge e que procuram anular o labirinto são ambíguas. Por um lado, as suas estratégias e excecionalidade constituem pontos de referência que ‘corrompem’ o labirinto, por outro lado, a frequência e aleatoriedade das suas localizações bem como a intensidade dos seus processos, faz com que continue a ser possível ‘perder-se’ no labirinto.

O RIZOMA⁵¹ que altera a relação entre a esfera e o labirinto

Une ‘ville-liste a l’aspect d’un ‘labyrinthe ouvert’. Certes, le labyrinthe, dans sa structure classique, est un espace clos. Mais c’est un espace clos structuré de façon telle que (pour qui le parcourt), il semble impossible d’en sortir. Le labyrinthe est une forme, mais pour qui le vit, c’est l’expérience d’une impossibilité d’en sortir et donc, d’une errance jamais achevée – d’où naissent la fascination et l’effroi qu’il inspire. Paradoxalement, le labyrinthe est une énumération non linéaire, qui s’enroule en pelote sur elle-même, et encore une fois, l’homologie avec la structure d’un rhizome nous dit quelque chose sur ce bouclier d’Achille infini comme le catalogue des navires. (ECO, 2009: 240)

Apesar das pontes que se podem estabelecer entre a *infraestrutura viária local* e o labirinto, elas não são suficientes para a caracterização de um espaço que escapa aos mais elementares princípios de racionalidade. A *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira afasta-se da identidade e

⁵¹ Em *Mille Plateaux*, Gilles Deleuze e Félix Guattari recorrem ao conceito de rizoma para explicar as particularidades e as potencialidades de um alargado conjunto de redes. As suas constantes e instáveis interações constituem visões distintas das visões fortemente hierarquizadas, mas também da figura do labirinto. A associação de cada interação a uma linha, a associação de todas elas revela um espaço rizomático, sem fronteiras ou limites, “il n’a pas de points ou de positions dans un rhizome, comme on en trouve dans une structure, un arbre, une racine. Il n’y a que des lignes” (DELEUZE; GUATTARI, 1980: 15). O conceito de rizoma é complexo sendo no âmbito do território e do urbanismo, amplamente utilizado. O seu sucesso deve-se, provavelmente, ao facto de os autores terem procedido a diversas caracterizações que têm um vínculo à geografia, ao território, ao meio, à paisagem e às suas diversas camadas. Num único parágrafo Deleuze e Guattari oscilam entre um discurso que poderia ser o do geógrafo, do biólogo ou do linguísta, distanciando-se em relação a leituras disciplinarmente circunscritas.



2.3 | 08 A ausência de correspondência entre os perfis transversais e o tipo de via. A tipificação em Avenida, Rua ou Travessa não se baseia nas características do perfil transversal. No interior de cada tipo identificam-se diversos perfis, simultaneamente, em tipos distintos identificam-se perfis semelhantes. Retira-se, assim, protagonismo ao vínculo habitualmente estabelecido com as lógicas da mobilidade motorizada e facilita-se a exploração de novas correspondências. Por exemplo, com sistemas espaciais que integram a memória coletiva da população ou com as mais recentes práticas produtivas e ambientais, ou, ainda, com formas de mobilidade menos comuns.

consistência formal, bem como do número controlado de entradas e saídas que por norma se associam à figura do labirinto. No âmbito de uma investigação sobre a *infraestrutura viária local*, a figura do rizoma permite preservar temas e, simultaneamente, expandir características do labirinto. O rizoma pode ser visto como uma emancipação do labirinto. Um labirinto sem centro nem periferia, sem princípio nem fim, sem geometria disciplinada.

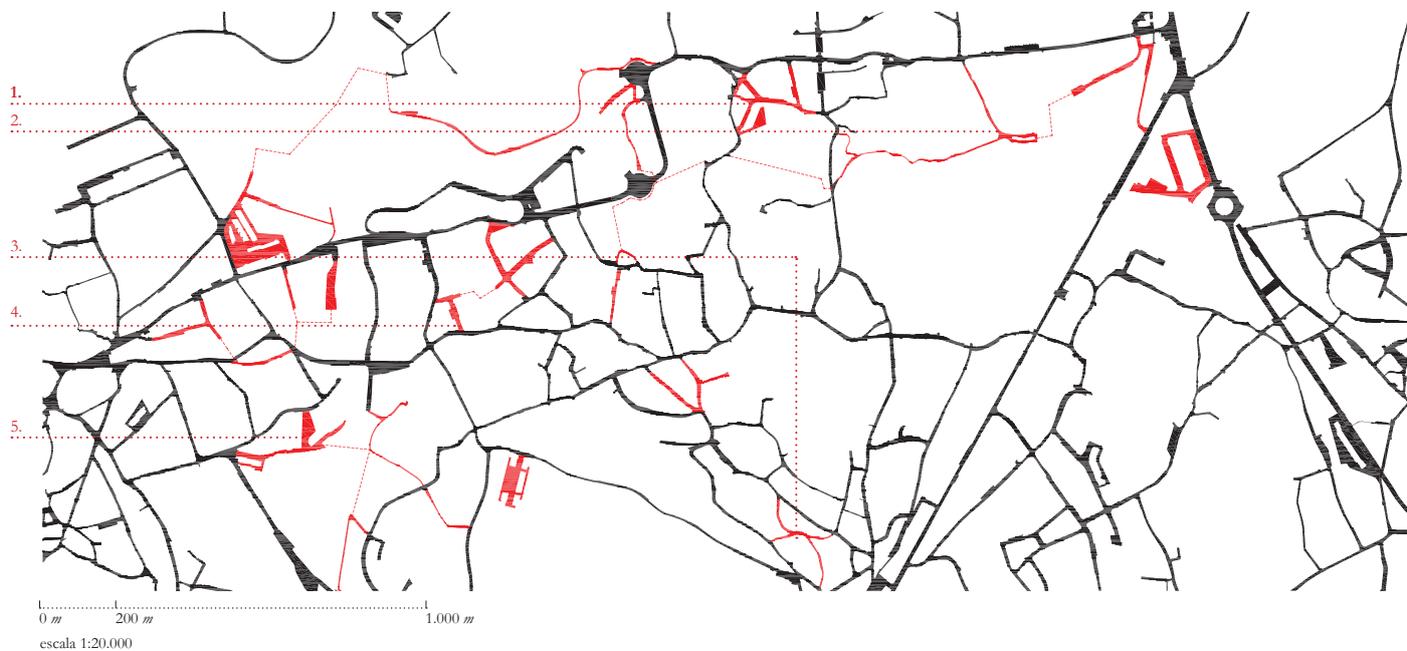
O carácter informe e livre da *infraestrutura viária local*, o facto de nela se estabelecerem as mais diversas conexões, bem como a sua capacidade de desenvolvimento numa multitude de itinerários, é por si só suficiente para que se considere a noção de *rizoma* de Gilles Deleuze e Félix Guattari e a forma como esta se constituiu como alternativa ao pensamento arborescente. Das múltiplas pontes que a *infraestrutura viária local* estabelece com o rizoma são particularmente evidentes e explícitas aquelas que estabelecem conexões com as suas características formais e espaciais.

À la différence des arbres ou de leurs racines, le rhizome connecte un point quelconque avec un autre point quelconque [...]. Le rhizome ne se laisse ramener ni à l'un ni au multiple. [...] Il n'est pas fait d'unités, mais de dimensions, ou plutôt de directions mouvantes. Il n'a pas de commencement ni de fin, mais toujours un milieu, par lequel il pousse et déborde. [...] Contre les systèmes centrés (même polycentrés), à communication hiérarchique et liaisons préétablies, le rhizome est un système acentré, non hiérarchique et non signifiant, sans Général, sans mémoire organisatrice ou automate central, uniquement défini par une circulation d'états. Ce qui est en question dans le rhizome, c'est un rapport avec l'animal, avec le végétal, avec le monde, avec la politique, avec le livre, avec les choses de la nature et de l'artifice, tout différent du rapport arborescent : toutes sortes de «devenirs». (DELEUZE ; GUATTARI, 1980: 31)

Tal como o *rizoma*, a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira é um sistema no qual a noção de centro é específica a cada indivíduo e aos processos em que se encontra envolvido. A dificuldade em identificar um centro, ou conjunto de centros, torna difícil uma leitura que tenha por base princípios de hierarquização. A ausência da figura do centro, e mais genericamente a ausência de grandes polaridades às quais habitualmente se confere grande protagonismo na explicação dos processos urbanos, faz com que a *infraestrutura viária local* possa ser considerada um ‘corpo sem órgãos’, um corpo em permanente transformação e permanentemente inacabado “un rhizome ne commence et n’aboutit pas, il est toujours au milieu, entre les choses, inter-êtré, intermezzo” (DELEUZE; GUATTARI, 1980: 36).

Trata-se de uma característica que abre caminho à consolidação de práticas e fenómenos que estão muito para lá daqueles que tradicionalmente informam a transformação da *infraestrutura viária local*. Trata-se de uma qualidade só possível por se tratar de uma figura ilimitada e sempre reconfigurável.

A capacidade de conter um conjunto alargado de elementos em permanente reconfiguração revela a existência de uma enorme liberdade no interior do rizoma. Nele é possível identificar modelos



2.3 | 09 **Uma estrutura que pode perder algumas das suas partes.** A subtração de alguns tramos à infraestrutura viária local (dominada pela mobilidade motorizada e pela edificação) pode permitir o reforço de conexões entre espacialidades mais experimentais, atribuindo-lhes sentidos estruturadores de narrativas que, por exemplo, sejam capazes de afirmar os valores urbanos do rizoma.

ou processos que, quando articulados, produzem espacialidades extremamente diversas. Nele é possível que designações com distinto vínculo tipológico e espacial sejam atribuídas a espaços extremamente idênticos. No rizoma, a estrada, o caminho, a rua ou avenida podem possuir uma designação comum. Existe uma liberdade que permite a desconexão entre a designação e as características do espaço. É essa liberdade que origina configurações e associações aparentemente aleatórias e acentua o carácter rizomático da *infraestrutura viária local*.

Na *infraestrutura viária local* rizomática assiste-se à frequente incorporação de espaços que têm uma ordem ou hierarquia canónica. São espaços que podem ter origem em operações urbanísticas promovidas pelo município ou por privados. Podem ser diversos no tempo, nos processos ou nas formas. Alguns deles podem introduzir acentuadas variações no processo de crescimento do rizoma. A estes espaços correspondem espacialidades informadas por uma ordem que os distancia da restante *infraestrutura viária local*. São espaços que constituem importantes visões de sistemas que, tradicionalmente, informam lugares mais desenhados e, eventualmente, disciplinados urbanisticamente.

A noção de rizoma permite afirmar a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira como um sistema cujas lógicas estão afastadas daquelas que tem informado a prática urbanística do século XX. A ação na *infraestrutura viária local* reflete, de forma mais ou menos deliberada, um exercício constante de introdução de visões racionalizadoras que só muito pontualmente tiveram expressão plena. Perante o baixo sucesso de grande parte dessas ações em contrariar o rizoma, interessa construir um olhar positivo que considere e explore a coexistência de ambos os sistemas. Um olhar que se inspire nas ideias desenvolvidas por Manfredo Tafuri em *La Sfera e il labirinto* (1980), onde se afirma que a arquitetura parece ter sempre avançado entre a esfera e o labirinto, entre a permanência e a mudança, a estrutura e o caos. A noção de rizoma aplicada à *infraestrutura viária local* revelará a frequência dos momentos em que a regra é o labirinto e a transgressão é a esfera. No labirinto, os sistemas de maior ordem ou racionalidade apenas se alcançam no final de um percurso. No rizoma esses sistemas surgem no seu interior e nos mais inesperados momentos.

REVISÃO [2.3]

Uma espacialidade generosa

na forma como se reconfigura para acolher os mais diversos processos

A ação sobre a infraestrutura viária teve como pano de fundo a imagem de um sistema hierarquizado, no entanto, hoje, mais do que um sistema constituído por diversos níveis correspondentes a distintas formas e intensidade de mobilidade é cada vez mais notória a existência de dois sistemas com consistência própria que, pela forma e frequência das suas conexões, possuem uma elevada complementaridade.

Os processos e as espacialidades com alguma especificidade que se poderiam associar à *antiga infraestrutura viária nacional* diluem-se nos do sistema da *infraestrutura viária local*, tal como as características e níveis da mobilidade. As dificuldades à mobilidade colocadas por este processo de diluição são corrigidas pelo permanente reforço dos pontos de conexão com o sistema *nova infraestrutura viária nacional*. Ela irriga grande parte do território e dilata as suas relações espacio-temporais tornando-se o garante da viabilidade contemporânea da *infraestrutura viária local*. Apesar da infraestrutura viária não ter sido pensada nesta dicotomia, ela não pára de se acentuar e a ela se associam-se princípios de equidade. Nenhum destes sistemas pára de crescer, tal como a sua complementaridade.

Na revisão da infraestrutura viária, os princípios de equidade podem ser aperfeiçoados, nomeadamente garantindo-se que a generalidade dos cidadãos e das mercadorias tenham a possibilidade de aceder, com poucas restrições, a ambos os sistemas. O acesso livre passa, por exemplo, pelo questionamento das soluções portajadas na *nova infraestrutura viária nacional*, elas introduzem importantes distorções, condicionam a complementaridade e impedem a sua otimização condicionando a visibilidade de algumas das características mais distintivas dos dois sistemas. Assim, concluído o reconhecimento dos excessos de conceção e dos modelos de financiamento da *nova infraestrutura viária nacional*, importa conferir um sentido positivo ao que existe. Na revisão, a otimização da *nova infraestrutura viária nacional* dará ênfase a uma *infraestrutura viária local* menos condicionada pelas lógicas da mobilidade motorizada e pelas respetivas soluções técnicas restritivas de um conjunto mais alargado de práticas.

A importância das práticas quotidianas que a *infraestrutura viária local* acolhe, associada ao reforço do papel do indivíduo na descodificação de um espaço considerado labiríntico, vai contribuir para que se recupere a importância de uma espacialidade emotiva. Trata-se de uma espacialidade que, para ser cada vez mais bem compreendida, exige uma cada vez maior participação de quem a percorre.

A metáfora do rizoma ajuda a revelar uma *infraestrutura viária local* que liga práticas, pontos, espaços ou elementos diversos e, conseqüentemente, ajuda a revelar um sistema que amplifica a possibilidade de construção de novas narrativas. A revisão, que manipula as qualidades rizomáticas, pode surgir da exploração da capacidade que a sua figura tem de se reconfigurar à medida que novas conexões se estabelecem entre pontos que podem possuir ‘naturezas’ diversas. As características formais e as localizações extremamente diversas dessas localizações permitem que, no processo de revisão, a cada instante, se possam constituir alternativas ao mais banal dos percursos. As frequentes transformações e interrupções das continuidades viárias e a forma fácil com que se estabelecem novas alternativas reforçam a possibilidade de se subtraírem partes ao rizoma sem que ele deixe de ‘funcionar’. Um sistema que se constrói integrando processos oriundos de outras lógicas e que contribui para a existência de outros sistemas ao possibilitar que se abdique de alguns dos seus espaços sem que este entre em rutura ou desapareça. Trata-se de uma característica que, no caso das estruturas hierarquizadas só existe nos níveis inferiores. O rizoma reconfigura-se a cada instante e revela-se generoso na forma como pode libertar algumas das suas espacialidades para integrarem novas narrativas.

A definição de partes a subtrair ao rizoma pode ter por base um alargado conjunto de critérios, sendo o mais óbvio o da ênfase de um sistema ambiental, funcional, material ou social, ou seja, sistemas que possuem um conjunto de signos que lhes confere uma aparente autonomia. Extraídos do rizoma, estes espaços podem constituir um novo exterior. Um exterior a colocar ao lado da *nova infraestrutura viária nacional* e que se destaca por possuir uma ordem reconhecida por aqueles que habitam e usam o território. São espaços nos quais pode ganhar evidência uma outra natureza.

Na revisão da *infraestrutura viária local* as características rizomáticas tornam-se determinantes da atribuição de maior operatividade às caracterizações, cada vez mais frequentes, dos extratos territoriais. Esses extratos podem ganhar visibilidade ao serem subtraídos ao rizoma. Ao serem colocados em interação com a ‘irracionalidade’ da *infraestrutura viária local* e com a ‘racionalidade’ da *nova infraestrutura viária nacional* eles inserem-se na condição contemporânea do território, da arquitetura e da sociedade.

Between rationality and the demand for irrationality, our present society moves toward other attitudes. If system plus excess is one of its symptoms, we may soon have to consider architecture as the indispensable complement to this changing praxis. (TSCHUMI, 1996: 50)

III.

A infraestrutura viária local que suporta um Lugar Aberto

[sob um olhar lateral]

3.1 A viabilização da urbanização sem limites

DETERMINADO

Constata-se a existência de um Lugar Aberto que é indissociável da construção e viabilização de um território totalmente urbanizado e que reflete o confronto entre o determinismo do espaço Moderno e as características da base territorial. **Imagina-se** que a consideração do Lugar Aberto obriga ao reforço de leituras multi-escalares e transversais à via, de inspiração moderna, que articulam um olhar próximo e um olhar territorial.

SISTEMA

Constata-se a existência de um Lugar Aberto que, na continuidade de alguns modelos urbanos do século XX, possibilita a constituição de um sistema que se alimenta de múltiplas especificidades. **Imagina-se** que a *infraestrutura viária local* enquanto Lugar Aberto renova os valores do coletivos articulando-os com os valores de cada indivíduo.



0 m 1000 m 5000 m
escala 1:100.000

3.1 | 01 **Em Santa Maria da Feira identifica-se grandes espaços não edificados.** O seu protagonismo no conjunto do território municipal e o modo como informam a *infraestrutura viária local* e por ela são articulados, justificam a sua inclusão no processo de *revisão*. Trata-se de integrar o Lugar Aberto nas estratégias de transformação da *infraestrutura viária local*. [Fonte: montagem realizada a partir das imagens disponibilizadas *online* pelo serviço BingMaps2012]

Um espaço DETERMINADO por um conjunto reduzido de lógicas e elementos

L'unicité conceptuelle de la ville-centre se consolide davantage par des pressions continues sur une densification inconditionnelle de son périmètre urbain. (...) Jardins familiaux, terrains de sport, industries, terrains de rangement ferroviaires sont confondus avec des vides, condamnés à être mis au ban, au profit d'une homogénéisation de ce que nous considérons être l'urbain. (VERSTEEGH, 2005: 22)

O conjunto dos espaços não construídos constituem um Lugar Aberto que, no caso de Santa Maria da Feira, é altamente caracterizante da sua *infraestrutura viária local*. Grandes espaços abandonados, agrícolas ou florestais ou espaços menores, mais intrincados e complexos, revelam-se a partir da *infraestrutura viária local*. Muitos deles remetem para processos que têm um tempo longo e que são caracterizantes da imagem atual do território, nomeadamente da sua expressão formal, material, social, económica e administrativa.

Si existe como referencia el ideal platónico de espacio infinito, un continuum natural receptáculo de todo lo creado y lo visible, en cambio Aristóteles en su *Física* identifica el concepto genérico de «espacio» con otro más empírico y delimitado que es el de «topos» o «lugar». (MONTANER, 1993)

A exploração do vínculo entre o Lugar Aberto e a *infraestrutura viária local* pode proporcionar o desenvolvimento de novas formas de pensar o presente e o futuro da *infraestrutura viária local*, constituindo uma alternativa à padronização e homogeneização do seu espaço. A reflexão sobre o Lugar Aberto⁵² poderá permitir que, no futuro, também o projeto da *infraestrutura viária local* o considere e revele as suas especificidades, contribuindo para o desenvolvimento do projeto específico de que, segundo Bernard Secchi e Paola Viganò, o território contemporâneo tanto precisa (SECCHI, VIGANO, 2009).

Ao longo da história das cidades, a generalidade das transformações ocorridas na espacialidade da *infraestrutura viária local* tem um vínculo às relações que ocorreram entre espaço edificado e espaço aberto. A partir do século XVIII, o espaço aberto torna-se central na transformação da cidade e na viabilização e controlo do seu crescimento, tornando-se estruturante. Na cidade oitocentista e

⁵² A relação estreita entre os processos e formas da *infraestrutura viária local* e o Lugar Aberto dos territórios extensamente urbanizados confirma-se a partir da década de 50, nos diversos estudos sobre a paisagem urbana. A importância do Lugar Aberto na caracterização da *infraestrutura viária local* acentua-se à medida que nele se identificam processos e práticas que são altamente estruturantes do funcionamento do território. A revista *Architectural Review* publica em 1955 e em 1956 dois números com os títulos *Outrage* e *Counterattack*, nos quais, graças aos contributos de Kenneth Browne, Gordon Cullen, Jim Richards e Ian Nairn, é introduzido um importante debate sobre os componentes morfológicos da paisagem urbana e sobre a forma como os elementos de um 'mundo moderno' a transformam e a complexificam. São números percussores do trabalho desenvolvido por Kevin Lynch em *A Imagem da Cidade* no qual é revelado o interesse das imagens constitutivas da legibilidade urbana. Lynch define os elementos que integram a imagem mental da cidade para os habitantes e que a tornam visível; essas imagens devem ser explicitadas e servir os urbanistas. Com esse objetivo propõe novos princípios de composição urbana partindo da via, dos limites, dos bairros e dos pontos de referência, elementos físicos que considerava serem facilmente perceptíveis.



0 m 150 m 750 m
escala 1:15.000

Espaços Florestais e Agrícolas (doc. prov. PDM2014)



3.1|02 O espaço não construído e os seus Espaços Agrícolas ou Florestais. No território extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira, o espaço não construído é estruturante da sua identidade. Esta característica retira visibilidade e pertinência a uma ação suportada no solo agrícola ou florestal estabelecido no PDM. São muitos e de grande variabilidade os momentos em que existe um contacto, não intermediado pelo edificado, entre a *infraestrutura viária local* e os espaços não construídos. Um contacto que, nos lugares mais extensa e densamente edificados (incluídos na mancha branca), se faz através de espaços intersticiais de menor dimensão. Acredita-se no desenvolvimento de uma ação que transforme a *infraestrutura viária local* numa plataforma privilegiada para a descoberta e potenciação do Lugar Aberto.



fig. 3.1 | 04



Rua do Bolhão, Fiães



0 m 50m 250m
escala 1:5.000

3.1|03 **A infraestrutura viária local do Lugar Aberto determinado e regular.** A implantação tem, progressivamente, incorporado imposições legais que, pela forma como padronizam afastamentos mínimos entre o edificado e deste ao eixo da via, bem como a sua volumetria, contribuem para a perda de diversidade formal dos espaços intersticiais. Reforça-se um espaço 'funcional' que, por estar desconectado de muitos sistemas e 'dimensões' do território, se torna mais abstracto mas que, com a passagem do tempo e na sequência de distintas formas de apropriação, pode adquirir maior variabilidade e novas identidades.

novecentista ele surge associado à viabilização do espaço já existente implicando o rasgamento e desenho de novos traçados, dos quais os 'boulevards' urbanos, os parques e as 'cinturas verdes' são a face mais visível de um processo que informou um território urbano confinado.

A passagem para um território urbano que perdeu os seus limites torna-se visível a partir do final do século XIX e ao longo de todo o século XX. Desenvolvem-se modelos que se baseiam num espaço, livre ou construído, no qual se repete um conjunto de elementos que não são radicalmente distintos uns dos outros. A consistência do desenho que os informa e a sua rigidez tipológica contribuem para que os processos individuais tenham uma expressão de amplitude mais reduzida.

É tendo como referência modelos pensados para 'grandes' territórios que se podem estabelecer aproximações, quando se percorre a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira, ao modelo de Cidade Jardim. São muitos os lugares de Santa Maria da Feira nos quais se percorre uma *infraestrutura viária local* em direção à habitação unifamiliar isolada dos limites da parcela e uniformemente disposta. De automóvel na *infraestrutura viária local* atravessa-se um Lugar Aberto que ao ser determinado por um conjunto reduzido de elementos é pouco diferenciado.

Os dois níveis de leitura que na Cidade Jardim correspondem à distinção entre *Town Planning* e *Site Planning* (UNWIN, 1909) estão em Santa Maria da Feira pouco articulados. Ao *Site Planning* corresponde um olhar próximo sobre a *infraestrutura viária local* que se revela, por exemplo, no nono capítulo da obra, numa extensa e desenhada reflexão sobre a disposição da habitação. No entanto, nesse olhar próximo, importa referir que, ao mesmo tempo que se procede ao estudo de diversas configurações em planta, é dada particular importância ao perfil transversal que articula a *infraestrutura viária local* com o território. Na Cidade Jardim, o perfil transversal é indissociável da conceção de um Lugar Aberto e coloca em articulação estratégias de *Site Planning* e *Town Planning*.

Atualmente as aproximações à escala territorial do modelo são difíceis de fazer. Apesar das qualidades territoriais existentes nas operações urbanísticas realizadas na década de 70 e 80, a extensão da mancha edificada no território, bem como o carácter fragmentado destas operações e crescente densificação do lote tornam difícil estabelecer aproximações às temáticas apresentadas em *Town Planning*. Uma característica que se reforça com a crescente associação dos projetos e processos de licenciamento a um exercício desenvolvido em planta. O perfil transversal é o da via e não o da via que se articula com o território. O desaparecimento desta estratégia leva ao domínio de leituras e lógicas bidimensionais nas configurações viárias. São essas lógicas que Raymond Unwin também descreve e que se vão constituir como referência para muitas das tipologias de espaço viário desenvolvidas nas operações urbanísticas de loteamento e que produziram um perfil viário, de grande rigidez na forma como espacializa os principais usos e genérico na forma como se desvincula do contexto territorial.



Rua Egas Moniz, Mozelos



Rua do Pavilhão, Mozelos



Rua Carlos Martins, Mozelos



3.1 | 04 **O Lugar Aberto determinado e as características de cada parcela.** É frequente a produção de espaços livres de grande e desconfinada dimensão que, na sua vastidão, dão protagonismo objetual a formas globalizadas que se confrontam com formas locais. Importa proceder à identificação das qualidades dos espaços resultantes desse confronto e incluí-los num Lugar Aberto que contém processos de grande racionalidade projetual e rigidez compositiva e formas que provêm da ‘espessura’ própria dos lugares.

Muitos dos modelos urbanos desenvolvidos neste período introduzem o tema da leitura em perfil do território. O perfil torna-se necessário para pensar e projetar a urbanização sem limites. Exemplo extremo dessa atitude é o da *Cidade Linear* de Soria y Mata. Eles reforçam o pensamento tridimensional do espaço urbano e dos sistemas de articulação que é possível estabelecer nas diversas escalas. É neste processo, de crescente protagonismo do perfil transversal, que o Lugar Aberto se vai revelando suporte essencial e caracterizante de uma urbanização cujos limites são cada vez menos perceptíveis e controláveis.

A partir da década de 30 do século XX, com os modelos saídos da Carta de Atenas, com o zoneamento e com o desejo de separação das principais funções urbanas, a planta reforça-se e o perfil é definitivamente colocado de lado. Um processo que ocorre apesar da relação entre muitos desses modelos e os processos de consolidação de um Lugar Aberto. Os processos de projeto e licenciamento apoiam-se, fundamentalmente, no desenho em planta. A planta é cada vez mais central e sugere a existência, entre o edificado e entre este e a rua, de continuidades com o Lugar Aberto. A planta sugere relações com um território alargado que, na maioria dos casos, desaparecem quando representadas em corte. O olhar sobre a planta pôs de lado o olhar sobre o corte. O Lugar Aberto é, cada vez mais, o resultado do espaçamento regular do edificado e é, cada vez menos, territorial.

De grande parte dos modelos desenvolvidos no final do século XIX, bem como nos modelos Modernos de Atenas, resulta a identificação de Lugar Aberto que decorre da disposição racional do edificado. Ao longo do século XX, esse lugar foi sendo seccionado por uma infraestrutura viária hierarquizada, desenhada a régua e esquadro. O Lugar Aberto tornou-se um plano horizontal, muitas vezes sem materialidade e cuja transformação parece entregue às próprias forças da natureza. A organização e divisão funcional da Cidade Moderna, nomeadamente a separação em grandes zonas funcionais, pólos ou unidades residenciais de maior densidade, afirma o Lugar Aberto como tema de escala territorial, ao mesmo tempo que o torna mais abstrato. Assim, é comum em modelos urbanos da primeira metade do século XX, a associação da representação da infraestrutura viária a um cenário, quase idílico, no qual o automóvel atravessa um lugar imenso em direção a um centro ou afastando-se dele.

A realização da *Ville Verte* assinala também o início da clara rescisão do binómio rua-edifício, no processo de conformação do espaço urbano tradicional, em defesa da progressiva autonomia do edificado face à rua, que passa simplesmente a via ou a “autoestrada”. Assim se substitui o antigo binómio por uma nova relação entre o edifício e o parque, contribuindo para a formalização deste profícuo conceito. (CARLOS, 2013: 133)

As características do Lugar Aberto, suporte de um território alargado e abstrato, são importantes para a compreensão da infraestrutura viária de Santa Maria da Feira. Não se trata de identificar

soluções e modelos concretos, mas sim de destacar uma prática que considera o Lugar Aberto de Santa Maria da Feira um espaço indiferenciado e abstrato. Uma prática que também se revela no conjunto das intervenções urbanas que desvinculam o edifício da rua e produzem representações dos ‘seus’ Lugares Abertos altamente indiferenciadas. É comum perseguir-se, na representação de novas operações imobiliárias, um Lugar Aberto extenso, livremente percorrível, que não está vinculado a um uso específico.

A aplicação desta estratégia, em Santa Maria da Feira, origina um espaço distinto. O confronto entre a regularidade da forma, não apenas a construída, com a irregularidade e diversidade geométrica das parcelas e da *infraestrutura viária local* reduzem o nível de abstração e indiferenciação, bem como as continuidades do Lugar Aberto. A espacialidade resultante decorre do confronto entre processos de grande racionalidade que organizam o espaço edificado e infraestrutural e a complexidade geométrica dos lugares onde se dispõe. Trata-se de um lugar no qual a transformação futura parece estar menos do lado da transformação do edificado e mais do lado do controlo das ‘forças’ da natureza que, por agora, são fortemente condicionadas por práticas genéricas de manutenção dos espaços verdes. Nestes espaços o Lugar Aberto tem origem num tempo e ação precisos. Sendo que a expressão física dos contrastes e elementos formados com a passagem do tempo revela um maior condicionamento.

O lugar territorial complexo que é SISTEMA na ‘não cidade’

Com o incremento da mobilidade individual, o Lugar Aberto é atravessado e revelado pela *nova infraestrutura viária nacional*. A sua dependência em relação às Parkways, Highways, Motorways (GEDDES, 1940) confirma-o como tema de desenho a considerar na escala territorial e, conseqüentemente, nas respostas dadas à forma como se estava a desenvolver o processo de desruralização e urbanização.

Quando, em 1951, Le Corbusier apresenta o sistema 7V⁵³, tem o claro objetivo de fazer desaparecer as situações de conflito decorrentes das geometrias preexistentes e da simultaneidade de usos. No sistema, é dada particular atenção aos dispositivos e sistemas de articulação entre os

⁵³ A rigidez do sistema descrito por Le Corbusier tornou-se uma referência e legitimou muitas das práticas sobre a infraestrutura viária. Através da Carta de Atenas e da escuta de Le Corbusier, reforça-se e generaliza-se a ideia de que as lógicas e racionalidades da deslocação motorizada são determinantes da configuração do espaço viário. “Uma cidade moderna vive da linha direita; a circulação exige a recta” (CHOAY, 1965: 240). No sistema 7V parte-se da via arterial principal (autoestrada) decompõem-se em eixos urbanos, ruas comerciais, ruas habitacionais, residenciais e ruas exclusivamente pedestres.

diversos níveis viários, propondo-se soluções genéricas desvinculadas de qualquer contexto real. A liberdade que o sistema tem em relação a um território real e ao edificado é uma característica reveladora da preponderância das lógicas da mobilidade motorizada. A generalização da aplicação do sistema deveria levar à erradicação da globalidade da antiga e mais miúda infraestrutura viária, nomeadamente, levar à erradicação da rua estreita e sinuosa e dos conflitos resultantes do confronto dos mais variados usos.

A Parkway articula espaços diversos

Na última década, no território de Santa Maria da Feira, a desvinculação crescente dos sistemas infraestruturais e do próprio Lugar Aberto em relação ao suporte territorial permite uma aproximação aos pressupostos de Le Corbusier. No entanto, Le Corbusier tinha noção clara das limitações dos seus sistemas. Talvez por isso, apesar do seu desprezo pelas estruturas urbanas antigas, não deixasse de afirmar a necessidade de se desenvolver vias urbanas que tanto atravessam núcleos antigos como zonas de baixa densidade. A Parkway⁵⁴ é um desses casos. Em *Manière de penser l'urbanisme* (LE CORBUSIER, 1977 [1946]: 89) faz referência às palavras de Giedion, para quem a Parkway era imprescindível para a transformação positiva da cidade. A ela é atribuído um papel importante na supressão da rua corredor e, simultaneamente, na reconquista do espaço urbano. Uma via moderna mas de origem novecentista na qual poderia coexistir um leque mais alargado de formas de mobilidade e que se destaca pela forte presença de vegetação. É uma via que atravessa “territórios” urbanos extensos e que se vai articulando com um conjunto de atividades e espaços e com a restante infraestrutura viária, graças a um desenho rigoroso. Uma via considerada “flexível e livre como a planta das unidades habitacionais” (LE CORBUSIER, 1977 [1946]: 85). Uma via democrática, pela diversidade de espaços que articula e que é capaz de considerar os diversos Lugares Abertos do território⁵⁵.

À Parkway estão associadas temáticas que permitem estabelecer uma aproximação a um conjunto de vias existentes em Santa Maria da Feira. São vias que atravessam um lugar onde é praticamente inexistente o solo virgem e no qual as premissas do espaço viário Moderno especializado e hierarquizado têm revelado a impossibilidade de se implementar plenamente.

⁵⁴ A noção de Parkway surge nos Estados Unidos da América por volta de 1870 associada à construção da Eastern Parkway em Brooklyn e foi pensada como um espaço de grandes dimensões que atravessa territórios urbanos diversos associando espaço de circulação com viários e no qual os elementos vegetais têm protagonismo. Em *Espace, Temps, Architecture* (GIEDION, 1990 [1941]: 464-467) as páginas dedicadas à Parkway antecedem as páginas dedicadas a Le Corbusier. Sobre a Parkway sugere-se adicionalmente a leitura de e *Le parkway, dispositif métropolitain* (COHEN, HODEBERT, LORTIE, 1996).

⁵⁵ Nos Estados Unidos da América, em *Public Parks and the Elargement of Towns* (1870), Olmsted desenvolve um sistema de parques urbanos para a cidade de Boston, constituído por 19 espaços verdes e 5 parques principais. Todos se encontravam articulados por largos eixos viários arborizados designados por Parkways.

0 m 100 m 500 m
escala 1:10.000

3.1 | 05 A 'Parkway' no Lugar Aberto.

Olhar estas vias de características globalizadas e que apresentam uma grande desadequação de escala ao território através do conceito de Parkway, reutilizando-o, pode contribuir para aproximar quem percorre a infraestrutura viária às múltiplas complexidades e escalas territoriais. As características do seu traçado podem dar expressão a uma via livre que atravessa, revela e articula uma enorme diversidade de estruturas urbanas. Essa descoberta, agora apenas possível através do transporte motorizado deve contribuir para acrescentar novas qualidades ao lugar desruralizado e extensamente urbanizado.



Apesar das diferenças de desenho, em Santa Maria da Feira, existem vias às quais, ao mesmo tempo que se lhes atribui um papel articulador e de refundação do espaço urbano, se pode atribuir um especial protagonismo na forma como põem em cena e se tornam indissociáveis do Lugar Aberto. São traçados que articulam espaços de baixa densidade e cujo desenho exprime a consideração de um leque mais alargado de condicionantes e complexidades territoriais. Uma aproximação que se revela, por exemplo, num traçado ondulante que atravessa espacialidades diversas.

Apesar das imensas diferenças, a aproximação da noção de Parkway à infraestrutura viária de Santa Maria da Feira pode permitir a constituição de uma alternativa às características dos novos traçados propostos pelo município ou pelo Estado. Trata-se de testar a possibilidade de, através dessas vias, se constituir uma alternativa à monofuncionalidade, ao mineral, ao progressivo encerramento e ao espaço genérico que, com indiferença, atravessa Lugares Abertos ou lugares edificados. Uma alternativa que teria de conferir importância ao desenho específico, ao controlo espacial dos usos, às continuidades ‘naturais’ e às relações com um leque diversificado de espaços urbanos. Imagina-se que, dada a ausência de um sistema viário hierarquizado com um vínculo mais explícito a algumas das lógicas da infraestrutura viária Moderna, na relação de forte complementaridade existente entre a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira e a *nova infraestrutura viária nacional* podem introduzir-se temáticas e objetivos presentes na Parkway. Tal como a Parkway, a *nova infraestrutura viária nacional* pode ser vista como um conjunto de vias que não apresenta uma vocação estruturante, mas antes uma vocação reestruturante. A estrutura já lá está e os diversos pontos de acesso revelam o desejo de articulação de realidades diversas. Através da noção de Parkway, pode evitar-se os efeitos causados pela frequente inserção e adopção de fragmentos viários que dão ênfase aos princípios de uma espacialidade determinada pela mobilidade motorizada. Através dela o Lugar Aberto pode revelar-se diverso, possuindo formas, limites e materiais extremamente variáveis. Reforça-se a leitura de um Lugar Aberto territorial de forte indeterminação formal e material. Um Lugar Aberto não confinado no qual a ausência de um desenho, estratégias ou processos mais unitários, associada à presença de elementos com origem em tempos distintos, confere protagonismo à expressão espacial dos usos e práticas individuais.

‘Broadacre City’ suporte da ‘não cidade’

No território extensamente urbanizado de Santa Maria da Feira a intensidade e diversidade dos processos individuais que ocorrem na propriedade privada são altamente caracterizantes da espacialidade da sua *infraestrutura viária local*. A importância do espaço privado enquanto Lugar Aberto na caracterização do sistema urbano permite estabelecer uma aproximação a modelos urbanos que se têm destacado pelas pontes que estabelecem com processos e formas de ocupação contemporâneas.



0 m 50 m 250 m
escala 1:5.000

3.1 | 06 Uma elevada equidade na acessibilidade e posse do solo. Neste território, predominantemente, o cidadão é proprietário da parcela que habita e, apesar das constantes perdas provenientes dos modelos de planeamento, tem maior liberdade na sua organização. A equidade territorial é preservada pela elevada acessibilidade e constitui expressão clara do fim do espaço rural tal qual foi conhecido.

No Lugar Aberto revelado a partir da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira identificam-se características que remetem de forma particularmente explícita para a utopia urbana de Broadacre City apresentada por Frank Lloyd Wright no seu livro *The Disappearing City* (1932). Frank Lloyd Wright fala da produção de uma ‘não cidade’ e dá continuidade ao desejo expresso por Soria y Matta em 1894, a propósito da Cidade Linear, de ‘ruralizar a vida urbana e urbanizar o campo’. Antes que o rural acabe transformam as suas características, bem como a sua relação com o urbano. Afirma-se o fim do espaço rural tal qual era conhecido e assiste-se ao surgimento de um espaço distinto do da cidade.

Numa aproximação à proposta de Wright, pode afirmar-se que também Santa Maria da Feira corresponde a um território que generaliza e homogeneiza a acessibilidade, tornando-a pouco condicionadora e pouco capaz de hierarquizar os processos e localização da edificação. O território de Santa Maria da Feira também pode ser visto como um espaço urbano de aparência ilimitada e pouco dependente da existência de centros. Trata-se de um espaço irrigado por uma *infraestrutura viária local* que, como anteriormente descrito, se apoia numa grelha de infraestruturas viárias arteriais que confere elevada acessibilidade a qualquer posição do espaço urbano. Uma proposta que está totalmente dependente da forma como é trabalhada, na escala alargada e próxima, a mobilidade individual, “toutes les formes de production, distribution, transformation et jouissance, dans un rayon distant de dix à quarente minutes de sa propre demeure. Et qu’il puisse en disposer dans les délais les plus brefs, au moyen de sa voiture, de son avion personnel ou des transports publics” (CHOAY, 1965: 306).

Em Broadacre City, as características do espaço urbano e nomeadamente do seu Lugar Aberto tornam-se indissociáveis da existência de uma efetiva mobilidade individual que é considerada condição essencial para a existência de democraticidade no espaço urbano. Cabe ao automóvel, à sua democratização e ao seu permanente desenvolvimento técnico garantir uma resposta eficaz às múltiplas transformações e localizações do emprego. Onde, é no carro que está a flexibilidade e não numa relação provisória entre o habitante e o espaço que habita. É a perenidade da relação entre o indivíduo e o lugar imaginado em Broadacre City, que também se verifica no território urbano de Santa Maria da Feira, que torna pertinente o debate sobre o Lugar Aberto e reforça o valor do lugar. Um valor que, em grande parte, provém da ação individual transformadora levada a cabo ao longo dos tempos.

Em 2011, a equipa vencedora de um concurso de ideias para o Vale do Ave construiu uma aproximação entre o modelo de Wright e o território português urbano do Vale do Ave, um território com diversas características comuns ao de Santa Maria da Feira. Na proposta, os concorrentes afirmam que, tal como em Broadacre City, o território do Vale do Ave “é também

o lugar do individualismo de raízes populares e, simultaneamente, a concretização de uma forma nova de civilização dispersa que se tornou possível pela propriedade maciça de automóveis – ‘o carro enquanto modalidade democrática de locomoção seria o ‘deus ex machina’ do modelo antiurbano de Wright’” (ARAÚJO, BANDEIRA, SANTOS, apud OLIVEIRA, TAVARES, 2008).

Apesar do aumento das distâncias, acreditou-se que o tempo da generalidade dos percursos urbanos se manteria inalterado. Esta crença tornou-se central no desenvolvimento do espaço urbano e é a base explicativa de muitas das transformações e viabilizações do Lugar Aberto. Trata-se de uma ideia que, durante as décadas em que foi válida, alimentou o crescimento da urbanização do território. Um crescimento que se processa independentemente dos percursos serem feitos em direção a um centro ou às múltiplas e inconstantes localizações do emprego, mas também do consumo, do lazer e do ensino. A crença nesta equação foi essencial para manter atrativa a extensão urbana face à densificação. Frank Lloyd Wright desenvolveu um modelo de uma cidade ilimitada de baixa densidade sem centros. Uma utopia que anunciou muitas das características da urbanização planetária do final do século XX. O modelo de Wright antecipa muitos dos temas da atualidade com origem nas transformações da mobilidade e das relações espaço-temporais.

O Lugar Aberto suporte de processos ‘planetários’

It seems that the general usefulness of poche in a revived and overhauled sense, comes by its ability, as a solid, to engage or be engaged by adjacent voids, to act as both figure and ground as necessity or circumstance might require: but with the city of modern architecture, of course, no such reciprocity is either possible or intended. (KOETTER; ROWE, 1978: 79)

É a crença no desenvolvimento permanente da mobilidade que, já recentemente, permitiu a Rem Koolhaas suportar o conceito de ‘urbanidade planetária’⁵⁶, uma urbanidade que, de tão grande, só pode ser associada a um Lugar Aberto indeterminado. Um conceito que permite anular os limites e especificidades locais e fazer com que o colapso da extensão urbana só possa provir de uma congestão planetária.

Esta visão, na qual os argumentos e leituras globais se sobrepõem aos de um território específico, reflete-se no Lugar Aberto de Santa Maria da Feira. É nas lógicas da urbanização planetária que reside a base explicativa do constante surgimento de espaços e processos que não se compreendem programaticamente, funcionalmente, estrategicamente ou até mesmo administrativamente, no contexto local. É dela que resultam muitas das configurações que parecem escapar à realidade espacial do contexto onde se inserem. São os processos de uma urbanização planetária, a aceitação

⁵⁶ Um conceito trabalhado por Rem Koolhaas que veio a suportar a *cidade genérica* e que está fortemente dependente de uma leitura hipertextual. A *cidade genérica* é indissociável da generalização, uniformização e banalização de um modo de vida urbano e do ambiente construído.

generalizada e positiva de muitos dos seus atributos, que torna muitos destes lugares, construídos ou abertos, imunes a pressões que possam provir do contexto local.

Reconhecendo a liberdade e impossibilidade de controlo de muitos dos processos do edificado e valorizando o Lugar Aberto que o separa, Rem Koolhaas introduz, no interior da reflexão urbana e de forma particularmente expressiva, as noções de dissociação, desconexão, contraste e rutura. O vínculo destas noções a territórios urbanos extensamente urbanizados e não desenhados estabelece uma profunda rutura com noções de matriz Moderna que se tornaram tão comuns e que informaram a generalidade das práticas urbanas. “A questionabilidade dos conceitos de linearidade, de homogeneidade no tempo e no espaço constituem uma estratégia para a elaboração de uma epistemologia operativa dentro das práticas materiais contemporâneas” (ZAERA, 1992: 39). É o trabalho dessas noções que leva a que Rem Koolhaas afirme que, na periferia, é praticamente impossível controlar o cheio. “Le bâti, le plein, est désormais incontrôlable, libre tous azimuts à des forces politiques, financières, culturelles qui le plongent dans une transformation perpétuelle”, sendo o vazio “peut-être le dernier sujet où les certitudes sont encore plausibles” (KOOLHAAS, 1990: 91).

Pode afirmar-se que o principal contributo da investigação de Koolhaas é o da afirmação, perante a impossibilidade de conter a extensão urbana através do seu edificado, de uma forma de fazer que se concentra no espaço que está entre os edifícios e que pode tornar-se estruturante de um território mais vasto⁵⁷. Não sendo possível imaginar que a globalidade dos espaços não construídos possa vir a ser incluída num uso público, acredita-se que a *infraestrutura viária local* pode suportar o desenvolvimento de uma noção de espaço público mais complexa. À *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira corresponde um lugar público através do qual se revela e articula um Lugar Aberto estruturante da identidade territorial e de estratégias futuras.

Com Koolhaas torna-se mais claro que, no exterior dos lugares urbanos mais consolidados e permanentes, a *infraestrutura viária local* está muito para lá de uma mera relação funcional e de suporte à forma construída. Ela dilata-se para um Lugar Aberto que é bastante distante daquele que resulta da aplicação dos princípios herdeiros da Carta de Atenas na disposição dos edifícios, mas também daquele que resulta das variações de implantação, necessariamente limitadas, das tipologias que Frank Lloyd Wright imaginava desenvolver nas parcelas de Broadacre City. Com Koolhaas afirma-se um espaço que não resulta da mera aplicação e variação de princípios e racionalidades do edificado e que não possui, na sua imagem global, uma aparência estável.

⁵⁷ Koolhaas retira centralidade à ideia de caos decorrente da disposição livre e pouco controlada dos edifícios, invertendo o centro de interesse do urbanismo, gerando e trabalhando o espaço público mesmo quando as formas construídas estão ausentes ou fora de controlo. No projeto que desenvolveu em 1987 para Melun Sénart é estabelecida uma articulação entre o potencial do Lugar Aberto e o seu uso público.

Rem Koolhaas, perseguindo temas introduzidos por Colin Rowe e mais tarde Robert Venturi, contribuiu, com a sua obra, para fazer cair o mito racionalista e em certa medida moralista do urbanismo Moderno e para revelar o falhanço de uma representação racional da cidade, bem como do controlo do seu crescimento. A forma como altera, seguindo Rowe e Venturi, as visões sobre a paisagem urbana estabelece uma importante rutura com a racionalidade moderna mas também com a ênfase do pitoresco que nunca deixou de poder ser associada às realizações de Raymond Unwin.

No por casualidad se encadena esta revisión con la ya emblemática presentación del proyecto de Rem Koolhaas (OMA) para el parque de La Villette, París, concurso de 1983, en el que puede cifrarse el auge del interés de los arquitectos por el paisajismo, entendido como el último lugar para una exploración pura sobre el espacio público y los conceptos espaciales y culturales que lo conforman. La enorme influencia de este proyecto se basa en el hecho de que, por primera vez, se materializa de forma consciente desde la modernidad una transferencia completa de técnicas proyectuales de la arquitectura al paisajismo, del rascacielos a la superficie horizontal del parque, mostrando las enormes posibilidades de una identificación entre ambas disciplinas. A través de este proyecto y el realizado poco después para Melun-Sénart (1987) la idea del vacío como verdadero potencial de la transformación de la ciudad moderna se consolida en la profesión; comienza a emerger una atención renovada por las técnicas y los métodos del paisajismo, que se consolida cuando se da el paso de ligar los fenómenos de cambio y sucesión biológicos — en un principio ajenos por completo al aparato técnico y metodológico del arquitecto — con las entonces recién llegadas tecnologías informáticas, capaces de registrar procesos dinámicos y que permiten al arquitecto operar sobre campos dinámicos. (ABALOS, 2009)

O ‘sistema verde’⁵⁸

Les ‘vides’ qui jouxtent les ‘pleins’, le bâti continu, ne sont pas des obstacles à l’urbanité. Il nous faut penser ces irrégularités, ces dispersions, afin de concevoir une ‘ville diffuse’, città diffusa, dans laquelle il fait bon vivre. (SECCHI: 1999)

O reconhecimento do poder estruturante do Lugar Aberto pode ser identificado nas propostas desenvolvidas no início do século XX que visaram a estruturação de novos espaços urbanos e também os espaços já existentes. É nessa perspetiva que se encontram as propostas de Forestier para Barcelona, Paris e Lisboa (CASALS COSTA, 2009), nas quais se procura repensar o espaço urbano tendo como base uma repartição equilibrada do espaço verde. Broadacre City e Melun Sénart conferem protagonismo estruturante a um Lugar Aberto que é formalmente diverso e instável. É esse potencial que, ao longo dos últimos anos, tem sido amplamente explorado por Bernardo Secchi e Paola Vigano. O ‘sistema verde’ de Secchi procura trabalhar a reconstituição de ligações

⁵⁸ No município de Bergamo (1994) Bernardo Secchi propõe a requalificação do ‘sistema verde’ tornando-o suporte de um projeto de organização dos espaços públicos estruturantes na grande escala. A criação de um novo parque urbano ou a manipulação de um pequeno interstício livre são temas equivalentes na construção do sistema, criando continuidades entre distintos processos urbanos.

entre os diferentes espaços que fazem parte do Lugar Aberto. Diversos autores têm confirmado a importância da existência desse sistema nos territórios urbanos da contemporaneidade. Secchi reconhece que o espaço urbano é composto de elementos e usos cada vez mais diversos, nomeadamente parques, jardins públicos, zonas de lazer, recintos desportivos, jardins privados, terrenos agrícolas, interstícios ao longo das estradas e recintos industriais nos quais a vegetação se desenvolve espontaneamente e cuja requalificação pode ser um meio para reintroduzir coerência num território onde se acumulam espaços com lógicas díspares.

As continuidades temáticas que se podem estabelecer entre a proposta de Secchi para um território com características próximas do de Santa Maria da Feira e as propostas de Forestier, mas também de Le Corbusier, são imensas. Mas o que as diferencia e destaca é, indiscutivelmente, a complexidade e visão sistémica que Secchi introduz, ao incluir nesse sistema processos que estão muito para lá dos da natureza. Para Secchi a capacidade de incluir e de simultaneamente diferenciar os espaços e elementos que compõem esse sistema é essencial. É ela que vai impedir que se banalizem, sendo para tal necessário respeitar a identidade de alguns dos seus processos e contrariar as soluções únicas.

La notion de système du vert, si elle rompt de manière radicale avec la doctrine moderne qui était fondée sur le zoning et la segmentation, renoue avec des approches plus anciennes qui ont pu s'exprimer dans le Paris hausmannien ou le Londres victorien. Du premier, elle retient la leçon que parcs et jardins ne constituent pas des équipements isolés mais les éléments d'un système ; du second, elle s'inspire quand il s'agit de rechercher des modes d'entretien plus respectueux de l'identité plus ou moins sauvage des lieux. Travailler à la reconstitution de ce système du vert, comme à l'amélioration du système de la mobilité ou à la mise en valeur du système des centralités, devient pour les urbanistes une voie de recherche féconde pour restaurer des continuités entre les différents fragments qui constituent la ville diffuse. (NOVARINA, 2003)

REVISÃO [3.1]

Um Lugar Aberto informado por processos individuais e coletivos

O forte protagonismo do Lugar Aberto na viabilização de um território extensamente urbanizado é motivo suficiente para que se considerem os processos de observação e de afirmação da paisagem urbana, nas suas múltiplas expressões e escalas, como tema relevante na ação na *infraestrutura viária local*.

Na revisão da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira importa ter presente que o Lugar Aberto oscila entre o vínculo a temas do espaço aberto Moderno contínuo, homogéneo, controlado e, muitas vezes abstracto, e o vínculo a um espaço de forte indeterminação cuja descrição e controlo é difícil.

Das visões Modernas de um Lugar Aberto formalmente controlado importa reter, para a revisão da *infraestrutura viária local*, a importância de uma prática multi-escalar, por exemplo, a que tentou articular a escala do Town Planing e a do Site Planing. Trata-se de pensar a *infraestrutura viária local* através de um perfil que ao estender-se sobre o território adquire novas dimensões. Trata-se de conferir protagonismo a um perfil transversal de maior dimensão, menos exclusivo das características da via e mais revelador do lugar. Um primeiro momento dessa tarefa pode passar pela identificação na *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira dos espaços que se destacam pela forma como colocam em relação a via e o território alargado.

A revisão da *infraestrutura viária local* pode também recuperar temáticas da Parkway. Nesse sentido, imagina-se uma maior articulação entre o seu perfil transversal e o seu perfil longitudinal com o objetivo de dar visibilidade a um Lugar Aberto que recolhe, articula e dá visibilidade a alguns dos sistemas espaciais da *infraestrutura viária local*. A Parkway pode constituir-se em Santa Maria da Feira como infraestrutura viária híbrida que é simultaneamente suporte, infraestrutura e Lugar Aberto.

Com Frank Lloyd Wright consolida-se um Lugar Aberto que está vinculado à autonomia do habitante, do seu movimento motorizado, da parcela que habita e, em grande medida, da matriz económica que acolhe. Tal como em Broadacre, também em Santa Maria da Feira a elevada acessibilidade generaliza-se servindo um Lugar Aberto composto por espaços privados de controlo formal difícil. Com Rem Koolhaas o Lugar Aberto adquire a possibilidade de se tornar o que estrutura o sistema territorial. O Lugar Aberto adquire um papel que era suposto caber aos edifícios ou à própria infraestrutura. Com as propostas de ambos os autores confirma-se que o futuro do Lugar Aberto está cada vez mais dependente de processos específicos de uma sociedade capitalista de iniciativa privada.

A revisão da *infraestrutura viária local* implica expandir as leituras sistêmicas que a partir da década de 60 revelaram as novas paisagens urbanas. Uma transformação essencial para ultrapassar a visão que informa a prática urbana e que é altamente reducionista. Na revisão da *infraestrutura viária local* importa viabilizar um olhar complexo sobre o território que, por exemplo, a revista *Architectural Review* dirigida por Reiner Banham ajudou a constituir. Substituindo o olhar sobre territórios confinados, estabilizados, pitorescos e densos por lugares contrastantes, descontínuos, revelados a partir de uma infraestrutura viária que a eles passou a estar vinculada. Neste processo de revisão importa colocar os vazios ao lado de cheios de forma a identificar sistemas espaciais com níveis de profundidade absolutamente variáveis, tal como as suas múltiplas escalas e temporalidades.

Na revisão da *infraestrutura viária local* é necessário imaginar um Lugar Aberto multidimensional no qual é possível uma aproximação entre um lugar quase individual e um lugar alargado. A *infraestrutura viária local* pode revelar e potenciar esse lugar alargado adquirindo valor de ferramenta e filtro identificando e organizando os valores do espaço individual de forma a que possam ser acompanhados por valores do espaço coletivo.

Só após o estabelecimento dessa articulação será possível imaginar que o cidadão que habita estes lugares compreenda e contribua com os seus espaços para sistemas cuja expressão plena se faz em escalas mais alargadas. A compreensibilidade dessa articulação pode, por exemplo, permitir uma melhor compreensão do papel territorial das grandes reservas ambientais, agrícolas ou ecológicas para o sistema territorial. Uma articulação essencial para que as restrições à edificação e a determinados usos sejam compreendidas por aqueles que habitam e percorrem o território e para que as permissões sejam mais valorizadas. Quando esta articulação estiver estabelecida e for compreendida por todos, será possível imaginar um Lugar Aberto onde, entre o sim e o não da legislação urbanística, surja o talvez, tendo por base os contributos para o reforço de uma articulação e de uma visão sistémica. Uma visão já aplicada e que tem permitido a passagem do Sistema de Parques desenvolvido por Forestier para o ‘anti-parc’ proposto por Bernardo Secchi e Paola Viganò.

Aujourd’hui les parcs sont rarement des lieux de connexion entre les différentes parties habitées qui les entourent. Ils servent plutôt de distanciation et de séparation. Si on étudie les bords des parcs existants et on sélectionne ceux qui pourraient être modifiés et transformés on peut imaginer des rives habitées mais perméables qui puissent rendre plus aisée l’appropriation des parcs ce que on appelle un «anti-parc», qui précède le parc. (SECCHI; VIGANÒ, 2012)

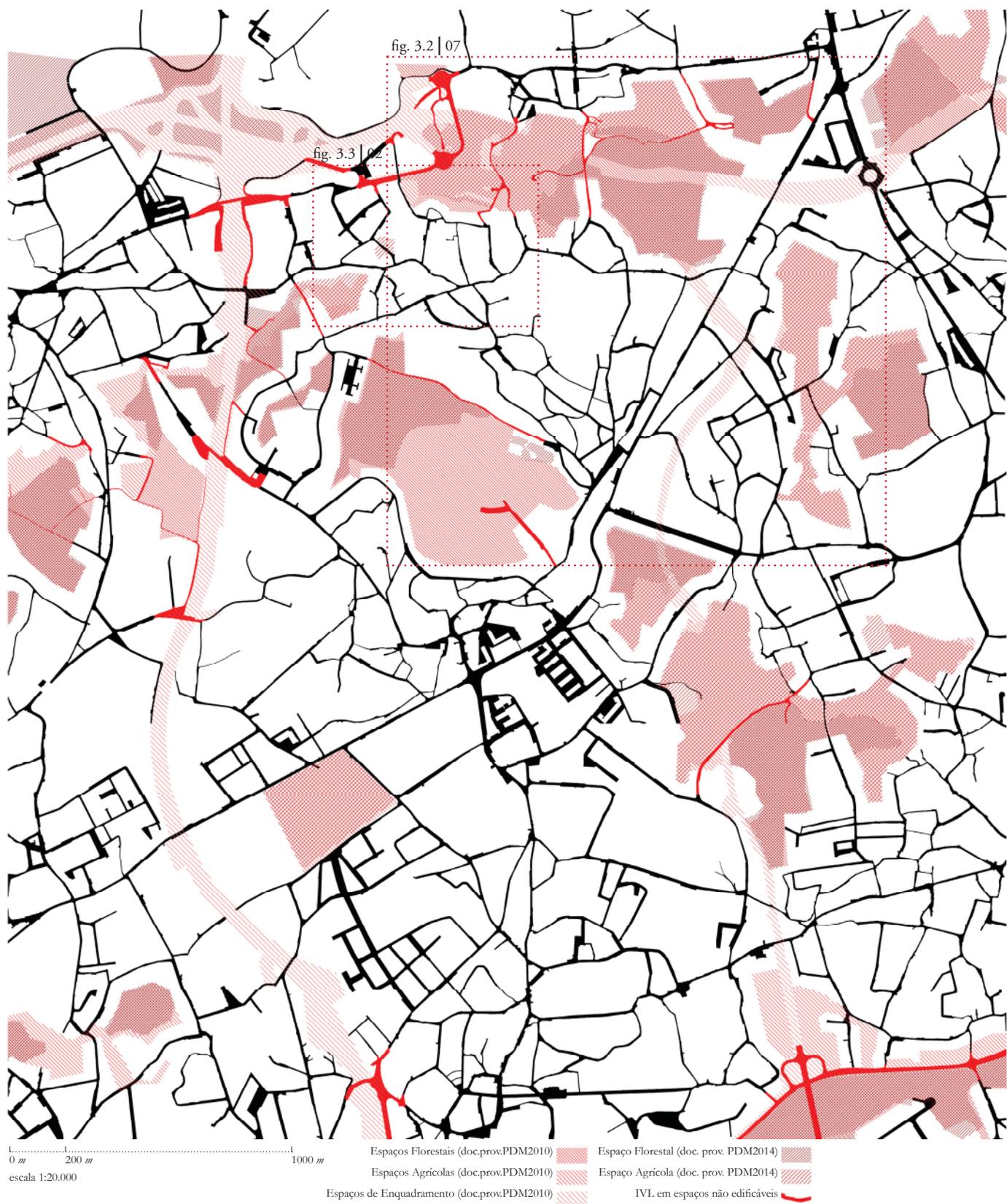
3.2 Os espaços intersticiais

CONSISTÊNCIA

Constata-se que o Lugar Aberto se suporta em espaços não construídos intersticiais cuja consistência formal e funcional é frequentemente delimitada e protegida pelos instrumentos de planeamento, constituindo-se como lugares à parte do restante sistema territorial. **Imagina-se** que esses interstícios podem integrar uma narrativa que os articula considerando, por exemplo, a sua condição de *figuras fortes*, transformando-os nos principais protagonistas da visibilidade de um Lugar Aberto.

INSTABILIDADE

Constata-se a existência de espaços intersticiais de maior instabilidade formal e funcionalmente complexos. Eles são fortemente informados por processos individuais quotidianamente revistos e, também eles, são garante da viabilidade do Lugar Aberto. Paradoxalmente eles são pouco considerados nos instrumentos de planeamento. **Imagina-se** que o reconhecimento e organização dos processos existentes nos interstícios, nomeadamente a articulação de pessoas, usos e culturas, leva a que se possam constituir tramas temáticas. O manuseamento da visibilidade dessas tramas exigirá o controlo da sua localização, repetição, profundidade, intercepções e sobreposições.



3.2|01 A *infraestrutura viária local* que atravessa e acompanha espaços não edificáveis. Nos Espaços Agrícolas, Florestais ou de Enquadramento, a *infraestrutura viária local* revela propriedades altamente contrastantes com as do restante território. Acredita-se que o desenvolvimento de estratégias valorizadoras da identidade destes tramos pode constituir uma alternativa e, simultaneamente, ponto de partida para a valorização de um Lugar Aberto que é mais vasto e complexo.

A CONSISTÊNCIA da *infraestrutura viária local* que acompanha e cruza os espaços RAN e REN

Ao longo das duas últimas décadas, em diversos municípios portugueses, assistiu-se à identificação, nos instrumentos de planeamento, de lugares de elevado valor ambiental, ecológico, agrícola ou florestal, por entre espaços maioritariamente urbanos e urbanizáveis. Trata-se de um procedimento desenvolvido a partir da década de 80, liderado pelo arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles que, na sua fase inicial, visava a identificação de espaços a integrar na Rede Ecológica Nacional e na Reserva Agrícola Nacional com o objetivo de os defender dos intensos e pouco controlados processos de urbanização. São espaços cuja delimitação resultou de um difícil e muito negociado exercício, realizado entre o poder local e os Ministérios do Ambiente e da Agricultura, para os quais foi definido um contexto legislativo e regulamentar específico que visava a implementação de estratégias de salvaguarda e proteção. “Áreas *non aedificandi* que a Administração considerou (ainda) justificadas dentro da filosofia defensiva ou negativa que atualmente informa estas duas salvaguardas ou servidões administrativas.” (PORTAS, 2012 [1994]: 61)

Apesar das diversas incompreensões locais em relação aos critérios de delimitação e à frequente redefinição dos seus limites, é possível identificar espaços cuja configuração e características estão estabilizadas há aproximadamente trinta anos. Num primeiro momento deste intervalo temporal, estes Lugares Abertos foram considerados espaços isolados, desvalorizados e distantes das estratégias de desenvolvimento municipal. Um desenvolvimento que se fazia à custa da infraestruturação e da edificação, reservada em grande parte para o interior de espaços classificados nos planos como urbanos ou urbanizáveis. Assim, a estratégia de delimitação dos planos reforça a oposição entre Lugares Abertos perfeitamente delimitados e lugares urbanos ou urbanizáveis. Os espaços não edificados, existentes no interior dos espaços urbanos e urbanizáveis, por não integrarem os sistemas de representação, tornam-se difíceis de incluir nas principais estratégias urbanas. Este processo constituiu-se como um importante contributo para que o eventual desenvolvimento de estratégias de articulação entre a *infraestrutura viária local* e o Lugar Aberto se limitasse aos espaços em que as práticas agrícolas, florestais ou os sistemas ambientais são excepcionais e têm uma expressão na grande escala. Os restantes Lugares Abertos, localizados em solo urbano ou urbanizável, e que frequentemente são menores, mais fragmentados e de relação estreita com o edificado, ficam fora deste processo.

Esta oposição tem uma tradução clara na *infraestrutura viária local*, a maioria dos processos que a transformam e que são responsáveis pela sua imagem atual decorrem da urbanização e edificação. O acesso aos Lugares Abertos classificados como REN ou RAN faz-se através de



Rua do rio Uima, Fiães (Espaço Florestal PDM2014)



Rua do Outeiro, Santa Maria de Lamas (Espaço Agrícola)



Rua de Vilas de Baixo, Mozelos (Espaço de Enquadramento)

3.2 | 02 **A infraestrutura viária dos Espaços Agrícolas, Florestais e de Enquadramento.** Nestes espaços a complexidade que informa a transformação quotidiana do espaço está ausente. Podendo afirmar-se que ela dá lugar à complexidade proveniente de mecanismos de proteção e controlo ambiental cada vez mais sofisticados e, frequentemente, genéricos. Apesar desta circunstância, a espessura do lugar revela-se, demonstrando que, se olhada com atenção e proximidade, poderá atribuir novas qualidades e significados ao território contribuindo para a sua identidade e valorização estética e sensorial, nomeadamente.

uma infraestrutura rudimentar, pousada no solo, adaptada ao cadastro e com o perfil de reduzida dimensão, na qual não tem legibilidade espacial a diferenciação dos usos, sendo reduzido o leque de elementos, materiais e técnicas construtivas que evidencia.

Com a nova geração de Planos Directores Municipais, tem-se assistido ao incremento de uma forma de olhar para estes espaços que lhes confere um papel estruturante e de suporte de algumas das estratégias a implementar no território. Com a afirmação destes espaços assiste-se à implementação de soluções de desenho específicas para a infraestrutura viária que os serve e atribui-se-lhe, pouco a pouco, uma natureza híbrida. Por um lado, adotam-se soluções que remetem para o sistema produtivo agrícola e florestal destes lugares e, por outro lado, para soluções que os afirmam como espaços de lazer. Independentemente das características e sofisticação das soluções preconizadas para a *infraestrutura viária local* destes lugares, pode afirmar-se que a sua identidade, antiga ou agora híbrida, se mantém bastante distante da do restante sistema urbano. Independentemente dela resultar de uma estratégia municipal para a globalidade da infraestrutura viária dos seus Lugares Abertos classificados RAN ou REN ou de soluções de projeto implementadas fragmentadamente, assiste-se ao reforço de uma identidade quase sempre desconectada das lógicas e características da transformação do restante sistema territorial.

O reforço destas identidades espaciais no interior do Lugar Aberto do território contemporâneo é por vezes paradoxal. Ao território corresponde um Lugar Aberto do qual fazem parte os temas da dissociação, fragmentação, desconexão, contraste ou rutura. No entanto, do Lugar Aberto apenas se destaca, com sentido operativo, os espaços mais consistentes, homogéneos, e para os quais se atua sempre o sentido do fortalecimento da sua identidade. Trata-se de uma forma de proceder que não deixa de revelar uma prática de matriz moderna que tem por base a delimitação, proteção e regulação e que objetivamente não é radicalmente diferente daquela preconizada na primeira geração de planos. Uma prática que, à excepção de alguns municípios, se encontra bastante desarticulada dos restantes processos urbanos e que pode estar a contribuir para que os Lugares Abertos, existentes no interior de espaços classificados pelos planos de ordenamento como urbanos ou urbanizáveis, não sejam reconhecidos e valorizados e continuem submetidos a um processo contínuo de perda.

O Lugar Aberto que tem sido integrado nas estratégias mais recentes de planeamento não é o lugar complexo que, por exemplo, no *território desruralizado* de Santa Maria da Feira, está entre o edificado. Por agora ele é um lugar contínuo e homogéneo que apenas se associa a outros lugares com propriedades semelhantes e que se encontram perfeitamente identificados nos instrumentos de planeamento. As relações de proximidade que estes lugares revelam, quando representados nos instrumentos de planeamento, nem sempre são perceptíveis para quem percorre a infraestrutura



Rua do Pego, Mozelos



Rua da Cavada Velha, Mozelos

3.2 | 03 **Os Espaços Agrícolas opõem-se aos espaços edificados do restante território.** A transformação da *infraestrutura viária local* pode ser informada pelas formas, materiais e processos específicos a cada um deles. Com essa transformação, podem ganhar visibilidade soluções extremas. No futuro, entre elas, deve surgir um conjunto de outras soluções que considerem as manifestações, bem mais diversas e complexas, que o Lugar Aberto tem.

viária. Este facto leva a que se considere que as estratégias municipais para o conjunto dos Lugares Abertos RAN ou REN se encontram mais próximas do sistema de parques de Forestier do que do ‘sistema verde’ ou do ‘antiparc’ de Bernardo Secchi e Paola Viganò.

Aujourd’hui les parcs sont rarement des lieux de connexion entre les différentes parties habitées qui les entourent. Ils servent plutôt de distanciation et de séparation. Si on étudie les bords des parcs existants et on sélectionne ceux qui pourraient être modifiés et transformés on peut imaginer des rives habitées mais perméables qui puissent rendre plus aisée l’appropriation des parcs .ce que on appelle un «anti-parc», qui précède le parc. (SECCHI; VIGANÒ, 2009)

Por agora, os Lugares Abertos RAN ou REN surgem associados a um exercício de delimitação e não tanto um exercício de articulação entre todos eles e entre eles e os restantes Lugares Abertos. A estratégia municipal tem contribuído para o reconhecimento da sua importância estando, no entanto, associada a uma visão nostálgica, patrimonial ou ecológica algo desconexa. Muitos destes espaços são alvo das estratégias de renaturalização que hoje são emergentes na gestão territorial. Quando o resultado desta estratégia se limita à preservação de porções de espaço ‘natural’, constituindo sistemas de reservas, corre sérios riscos de pouco mais servir do que para a afirmação de uma visão romântica do espaço.

Nestes espaços, a implementação da estratégia municipal de renaturalização, que encena um desejo de regresso às origens, só é possível graças ao recurso a soluções técnicas altamente sofisticadas que visam o controlo ambiental, nomeadamente através da permanente medição e tratamento de resíduos, controlo e tratamento da rede hídrica, bem como da permanente monitorização das espécies animais e vegetais. Trata-se de uma estratégia que acaba por se traduzir no reforço da desconexão destes Lugares Abertos em relação aos do restante território.

Todos estes paradoxos contribuem para que o Lugar Aberto da Reserva Agrícola e da Reserva Ecológica Nacional surja em oposição a um lugar urbano de construção cada vez mais densa ao longo da *infraestrutura viária local*. Esta oposição traduz-se, frequentemente, na acentuação das diferenças entre um imaginário valorizador da rua edificada e o que valoriza a estrada que atravessa territórios ‘íntactos’, opondo uma espacialidade cada vez mais encerrada e genérica a uma espacialidade que, simultaneamente, fornece uma relação visual intensa com a vegetação que cresce na sua proximidade como com a de um território mais vasto. Trata-se de uma experiência espacial que, na *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira, é cada vez mais rara. Uma espacialidade excepcional que, independentemente das suas transformações futuras, não deve perder as propriedades que permitem, a quem percorre a realidade física e material da *infraestrutura viária local*, desenvolver as visões, cada vez menos frequentes e de profundidade variável, sobre o que existe entre espaços urbanos.

À semelhança do que ocorre no âmbito da qualificação do solo rural, também no que se reporta à qualificação do solo urbano se confere aos municípios a possibilidade de proceder à desagregação das categorias funcionais e operativas por subcategorias adequadas à estratégia de desenvolvimento local e ao modelo de organização espacial do território municipal, abrindo espaço aos municípios para pensarem de forma integrada e adequada a melhor forma de categorizar o solo urbano. (...) A grande novidade é a clarificação no âmbito das categorias de solo das categorias funcionais (próximas do existente e assentes na utilização dominante) e das categorias operativas que se podem estruturar “de acordo com o grau de urbanização do solo, o grau de consolidação morfo-tipológica e a programação da urbanização e da edificação, prevendo-se como categorias base a de solo urbanizado e a de solo urbanizável. (...) A estrutura ecológica municipal é constituída pelo conjunto de áreas que, em virtude das suas características biofísicas ou culturais, da sua continuidade ecológica e do seu ordenamento, têm por função principal contribuir para o equilíbrio ecológico e para a proteção, conservação e valorização ambiental e paisagística dos espaços rurais e urbanos. (...) A estrutura ecológica municipal incide nas diversas categorias de solo rural e urbano com um regime de uso adequado às suas características e funções, não constituindo uma categoria autónoma. (Decreto Regulamentar nº 11, de 29 de Março de 2009: 3383 e 3386)

As condições de acesso do público às paisagens deveriam ser garantidas no respeito pela propriedade privada, mas conviria que as vias de acesso, estradas, caminhos e trilhos permitam gozar as paisagens. Para este efeito, as autoridades podem prever, de acordo com os atores envolvidos, a supressão de obstáculos visuais ou o ordenamento de corredores visuais sobre uma paisagem que o mereça. A estas vias de acesso deveriam estar associados os equipamentos necessários ao bem-estar dos utentes, ou seja, ao seu conforto e segurança, e estar conformes às condições do desenvolvimento sustentável. (...) A aplicação concreta das opções entre proteção, gestão e ordenamento devem visar a paisagem como um todo, evitando dividi-la nos elementos que a compõem: a paisagem é caracterizada pelas inter-relações de diversos domínios (físicos, funcionais, simbólicos, culturais e históricos, formais, etc.) que constituem sistemas paisagísticos antigos e recentes. Estes podem imbricar-se e sobrepor-se numa mesma parte do território. A paisagem não é a simples soma dos seus elementos constituintes.

Outros Objectivos de Qualidade Paisagística terão que ser desenvolvidos a partir da análise e diagnóstico relativo às várias Unidades de Paisagem abrangidas pelos PDM, podendo justificar-se a sua especificação, designadamente, nos seguintes âmbitos: _rede de percursos apoiados nas estradas, caminhos municipais, linhas ferroviárias desactivadas, ou outros caminhos rurais existentes, tirando partido dos valores paisagísticos e patrimoniais presentes e potenciando a fruição pública, educação ambiental e o lazer, bem como o seu aproveitamento turístico; _Condicionamento do uso nas faixas laterais da rede viária, nomeadamente quanto à edificação e quanto à exposição e venda de produtos; _Qualificação de espaços urbanos através de regras quanto à valorização da morfologia existente (adopção de linguagens arquitectónicas compatíveis com as envolventes) ou quanto ao dimensionamento e à conceção dos espaços públicos; (...); _Sistemas de vistas a preservar e/ou valorizar, quer nos espaços urbanos como nos rurais, nomeadamente nas aproximações viárias aos centros urbanos, a partir de miradouros naturais ou construídos, em situações paisagísticas notáveis (por exemplo pela qualidade e extensão das panorâmicas, pela relação com o mar, com estuários ou rios, com albufeiras); _Integração paisagística de património construído, valorizando as características determinantes da estrutura morfológica, identidade e imagem de conjunto. Não esquecendo o papel que, neste domínio, os espaços públicos devem desempenhar em ambientes urbanos, há situações relativamente frequentes nos espaços rurais em que esta integração paisagística faz parte da essência do valor patrimonial porque determina a sua relação com o espaço em que se insere. (Conselho Europa, 2008 apud DGOTDU, 2011:50)

Simultaneamente é importante estabelecer uma aliança entre a valorização de uma experiência espacial que na *infraestrutura viária local* é cada vez mais rara e uma estratégia de articulação com os restantes Lugares Abertos do sistema urbano. Só assim o Lugar Aberto dos espaços RAN e REN, através da sua *infraestrutura viária local*, se aproximará daqueles que quotidianamente percorrem o território e perderá o carácter de espaço intersticial encerrado, por ser um ‘interior’ envolto por extensas e complexas manchas urbanas e urbanizáveis. Paralelamente ao quotidiano de produção agrícola ou florestal que está associado a estes espaços e que os protege, eles não devem transformar-se num sistema oposto ao dos espaços urbanos. Trata-se de dar um passo no sentido da passagem de um sistema que apenas isola Lugares Abertos com características únicas, para um sistema no qual esses lugares vão ser reunidos e associados entre si através de outros Lugares Abertos intersticiais, menores, de delimitação mais difícil e fragmentados. Em conjunto, vão expandir a *infraestrutura viária local* do Lugar Aberto e obrigar à consideração de novas complexidades recorrendo-se às mais diversas escalas e ao perfil transversal.

Para o processo de articulação entre os múltiplos espaços intersticiais que acompanham a *infraestrutura viária local* pode contribuir o recurso às possibilidades de classificação que, atualmente, já estão previstas nos instrumentos de gestão urbana. O Decreto Regulamentar nº 11, de 2009 determina a possibilidade de reclassificação do solo, permitindo a delimitação de sistemas de espaços no interior dos quais podem estar contidos solos de várias categorias funcionais.

Aproveitando este novo enquadramento legal, é possível imaginar a criação de uma categoria mais operativa capaz de articular os interstícios mais consistentes e delimitáveis com os restantes interstícios existentes nos espaços urbanos, urbanizáveis ou rurais. Aprofundando este exercício, no interior dessa categoria mais operativa, podem ser desenvolvidos mecanismos de identificação e proteção que, no que à *infraestrutura viária local* diz respeito, podem reunir espaços retirados às categorias convencionais tendo em vista a proteção de um novo sistema espacial valorizador do Lugar Aberto. Trata-se de uma categoria que servirá, não a aplicar a estratégia mais comum de proibir a edificação, mas sim a fazer com que a edificação não inviabilize a expressão de uma determinada espacialidade. Num posicionamento mais ambicioso, poderá mesmo imaginar-se que este sistema de um Lugar Aberto vê a sua expressão enfatizada na *infraestrutura viária local*. O Lugar Aberto e a *infraestrutura viária local* podem integrar em conjunto a visão ampla que o próprio decreto regulamentar de 2009 apresenta sobre a Estrutura Ecológica Municipal, permitindo alargar o leque de temáticas e processos.

Considerando o forte protagonismo que as grandes delimitações RAN e REN têm no tema da paisagem urbana poderá ainda considerar-se que a estratégia enunciada, da sua articulação com o restante e diverso conjunto de espaços intersticiais, pode contribuir para atingir alguns dos



Rua de Patais, Mozelos



Avenida São Cristóvão, Mozelos



Rua Central, Fiães

3.2|04 **A diversidade de espaços intersticiais.** Importa constituir um olhar que reconheça a sua grande diversidade formal e funcional. São espaços caracterizantes da relação entre a *infraestrutura viária local* e o Lugar Aberto. A sua dimensão, texturas, formas, densidades, variabilidade (permanente ou sazonal), repetição, usos e quotidianas transformações devem ser considerados nas estratégias de revisão.

objetivos expressos na Carta Europeia de Paisagem. Do ponto de vista operativo, a aplicação dos princípios enunciados na Carta deveria contribuir para uma “transição de uma política baseada unicamente na proteção das características e partes do território reconhecidas como notáveis para uma política baseada na qualidade de todo o ambiente vivido, quer seja excecional, quotidiano ou degradado” (DGOTDU, 2011: 16).

Os princípios enunciados na Carta podem evitar o regresso às visões Modernas que persistem, anulando preexistências e forçando a especialização funcional do espaço. Se é verdade que elas já não fazem parte da maioria das estratégias arquitetónicas e urbanas, também se verifica que ressurgem no discurso das ciências naturais influenciando, por exemplo, muitas das intervenções de matriz naturalista. É no âmbito do paradigma enunciado na Carta que se poderá construir um alargado conjunto de narrativas nas quais, evidentemente, poderão estar incluídos os corredores e continuidades ambientais, paisagísticas, agrícolas ou florestais. A investigação de Marta Labastida ao caracterizar o sistema paisagístico e territorial do Vale do Ave através de uma “aproximación al lugar a partir de un cierto orden”⁵⁹ procede a esse exercício. A autora efetua leituras que contribuem para a valorização, articulação e afirmação da dimensão sistémica do Lugar Aberto.

Os interstícios de grande INSTABILIDADE no tempo, na forma e nos usos

O espaço não edificado, a que chamámos «espaço orgânico», mas que pode ser apenas a sua parte não classificada – a dos resíduos ou interstícios de dimensão diversa, a “terceira paisagem” (CLÉMENT, 2007) é também um forte elemento dessa qualificação territorial seleccionada, o qual apenas sumariamente explorámos, mas a que reconhecemos grande potencialidade. (SUCENA, 2010: 461)

Importa constituir um olhar próximo sobre o grande conjunto de Lugares Abertos intersticiais existentes ao longo da *infraestrutura viária local* do território desruralizado. Da sua caracterização deve sair reforçada a importância de um Lugar Aberto intersticial que não se encontra incluído nos espaços RAN e REN mas que com eles pode estar articulado. Essa articulação informará a *infraestrutura viária local* colocando-a em relação com escalas distintas do território. Trata-se de garantir a presença, na *infraestrutura viária local*, de espaços com uma natureza que não é forçosamente a do ‘sistema de espaços verdes’ REN e RAN que os regulamentos vão delimitando e muito menos da paisagem bucólica que a eles se associa com frequência. No território de Santa Maria da

⁵⁹ Em El Paisaje Próximo: Fragmentos del Vale do Ave é apresentado o *Estrato Continuo*, “se trata de un estrecho y alargado que acompaña la orografía del río Ave, lo que le confiere una continuidad longitudinal determinada por el cauce del río, y alguna continuidad transversal definida por las cuencas de escorrentía” (LABASTIDA, 2013: II, 24) e o *Estrato Homogéneo* “definido por grandes declives y cubierto por una masa arbórea compuesta, principalmente, por eucaliptos, pinos, acacias y algunos robles.” (LABASTIDA, 2013: II, 40).



3.2|05 **A padronização do espaço intersticial.** Os espaços intersticiais são, do ponto de vista da medida e da relação com o edificado, cada vez menos diversos, porque se encontram progressivamente vinculados a imposições legais e processos de edificação tipificados e se desenvolvem em parcelas cada vez mais exíguas. As suas medidas reduzidas, associadas à 'pressão' exercida pelo edificado, retiram protagonismo aos processos de apropriação e transformação. Imagina-se que a forma como comprimem a relação entre a *infraestrutura viária local* e o Lugar Aberto os transforma num espaço de sombra e transição que enquadra e 'dramatiza' a descoberta do Lugar Aberto que está para lá deles. Essa é uma qualidade que poderá ser explorada nas decisões de planeamento e gestão do território.

Feira identificam-se espaços intersticiais com elevada consistência formal e funcional resultantes da introdução de um edificado de elevada racionalidade ou da inserção da *nova infraestrutura viária nacional* num território fortemente ocupado. A estes espaços pode associar-se práticas que se sustentam numa leitura muito limitada do sistema urbano, “l’écart entre la géométrie routière et la géographie urbaine, l’interface entre le réseau et le territoire, entre le lotissement et les enclaves, créent autant d’in-between que de bâtie”(MANGIN, 2004: 294). São espaços existentes entre o edificado e entre este e o limite da parcela, de grande diversidade formal e funcional, altamente caracterizantes da *infraestrutura viária local* cuja consideração e potenciação deve ser inevitável.

Nomeadamente porque eles permitem estabelecer pontes com algumas das mais significativas propostas urbanas do século XX que, respondendo ao inevitável crescimento da cidade, em grande parte alimentado pelo desejo de aproximação a formas de habitar do mundo rural, propuseram espaços onde tanto a complementaridade com o edificado como a expressão dos processos individuais adquirem efetiva visibilidade. Nesta perspetiva, Broadacre City volta a destacar-se pela forma como permite que, no Lugar Aberto intersticial da parcela, se disponha de forma livre, o edificado e as suas futuras transformações ao mesmo tempo que nele se instala um quotidiano de produção. Em Broadacre City a condição territorial do Lugar Aberto está dependente da possibilidade ilimitada de escolhas individuais no interior da parcela. Para que ela seja efetiva, é necessário que, mais do que o espaço que se aluga, se viabilize o espaço próprio, fortalecendo-se o sentido de propriedade, a possibilidade de nele intervir e, conseqüentemente, o sentimento de pertença.

Estas características são, em muito, comuns às de processos que ocorrem nas parcelas que, em Santa Maria da Feira, são servidas pela *infraestrutura viária local*. São parcelas onde as suas sucessivas transformações se revelam numa diversidade de espaços e exprimem um tempo longo. Mesmo os conjuntos edificados de maior rigidez, repetição e regularidade que foram sendo construídos – alguns deles com um forte vínculo a temáticas da Cidade Jardim – revelam, hoje, no seu interior a diversidade dos caminhos tomados após a sua edificação. São os processos individuais, as suas lógicas sociais, económicas e produtivas que mais contribuem para que, com o passar do tempo, se assista a uma crescente diferenciação dos usos, das formas e dos materiais pertencentes a um Lugar Aberto intersticial. Trata-se de uma diversidade que tem um reflexo direto na espacialidade da *infraestrutura viária local*.

A passagem do tempo vai ditando a desvinculação a modelos que, apesar de nunca terem estado conscientemente presentes, contribuíram para a produção de um Lugar Aberto de maior regularidade e repetição. Os espaços intersticiais que hoje predominam resultam de lógicas e processos que os afastam das de modelos onde se previa uma maior liberdade formal na parcela,



3.2 | 06 **Os sistemas de vedação num Lugar Aberto.** Identificam-se múltiplos sistemas de vedação que permitem conciliar o desejo de proteção da parcela e a preservação da legibilidade de um Lugar Aberto. Eles mantêm porosa a relação entre a *infraestrutura viária local* e o Lugar Aberto, contribuindo para leituras que se estendem até aos limites impostos pela morfologia do território.

como é o caso de Broadacre City, mas também de algumas das parcelas da Cidade Linear e da Cidade Industrial⁶⁰. A liberdade que, no interior da parcela, os três modelos previam – traduzida nas possibilidades de implantação de uma tipologia preestabelecida – está fortemente condicionada em Santa Maria da Feira. A liberdade da implantação, apenas condicionada pela relação entre a dimensão da parcela e a área de implantação, reduziu-se por se encontrar sujeita à exigência de afastamentos à rua, previamente determinados, bem como a preservação de alinhamentos e continuidades dominantes nos alçados anteriores e posteriores.

Assim, atualmente, quer a legislação quer a prática continuam a perseguir uma regularidade para os espaços intersticiais que é próxima da dos modelos de maior determinação formal. Trata-se de uma orientação que é aplicada à generalidade da *infraestrutura viária local* que, associada à progressiva diminuição das parcelas e aumento da área de implantação, contribui para um cada vez maior condicionamento do Lugar Aberto intersticial. Assim, a forte promiscuidade entre o suporte e a parcela que Marta Labastida identifica no território do Ave é em Santa Maria da Feira cada vez menos expressiva. Embora em perda de protagonismo, não pode deixar de se reconhecer a sua existência, nomeadamente na enorme diversidade de espaços intersticiais.

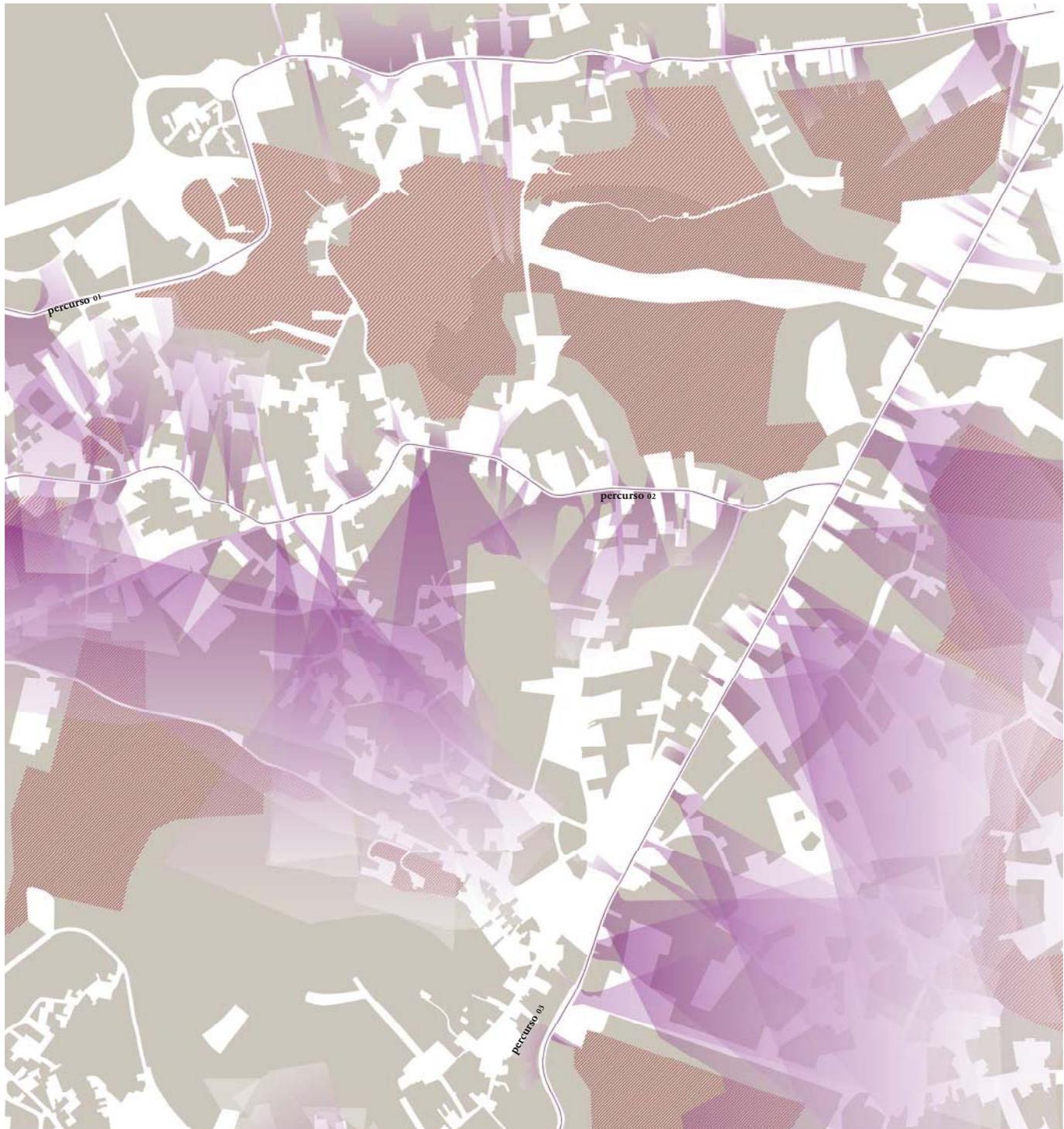
Se observa en el lugar una gran diversidad de parcelas domésticas que resultan de diferentes formas, tempos y procesos de ocupar y urbanizar el territorio, en definitiva de apropiarse el lugar. Sin embargo, en la variabilidad, se deduce algunos criterios de ocupación, agrupación y localización comunes que permiten determinar distintos principios. (LABASTIDA, 2013: II, 188)

O condicionamento das implantações, associado à escassez de espaço, acaba por potenciar um alargado conjunto de transformações, mais ou menos legais, nomeadamente, ampliações à edificação original, garagens, telheiros ou pavimentações que tornam menos perceptível o Lugar Aberto a partir da *infraestrutura viária local*.

Apesar de a *infraestrutura viária local* apresentar limites laterais que se vão tornando visualmente impermeáveis, nela ainda permanece relevante a percepção do Lugar Aberto intersticial, sendo por isso legítima uma aproximação, inspirada pela proposta de Frank Lloyd Wright de Broadacre City, à liberdade dos processos que deveriam poder ocorrer no interior da parcela. Uma liberdade que, naturalmente, não poderia deixar de ser caracterizante da expressão formal da *infraestrutura viária local*. Trazer para a atualidade esta aproximação permite suportar um olhar mais positivo sobre o território e sobre a dispersão urbana de Santa Maria da Feira⁶¹.

⁶⁰ Nos três modelos urbanos previa-se a existência de parcelas com liberdade de implantação e densidade máxima baixa. Uma opção que é por si só suficiente para alargar o leque de possibilidades de implantação e conferir importância, na caracterização da espacialidade do território e da *infraestrutura viária local*, às diferentes opções individuais.

⁶¹ Uma aproximação ensaiada pela equipa vencedora do *Concurso de Ideias Transições no Vale do Ave* que consiste na transformação dos princípios da utopia de Wright em critérios de qualidade do território contemporâneo “de certo modo o Vale do Ave é a *Broadacre City* materializada” (ARAÚJO, BANDEIRA, SANTOS apud OLIVEIRA, TAVARES 2008).



0 m 100 m 500 m
escala 1:10.000

Espaços Florestais (doc. prov. PDM2014)
 Espaços Agrícolas (doc. prov. PDM2014)
 Espaço não construído
 Espaços com elevada permeabilidade visual

3.2|07 **A permeabilidade da infraestrutura viária local.** Ao longo de três percursos, identificam-se surpreendentes variações na permeabilidade visual e na profundidade de campo que é possível atingir. A identidade, intensidade e diversidade das relações entre cada porção de rua e um território alargado devem ser tidas em conta numa revisão que considere as qualidades do Lugar Aberto. Importa desenvolver uma estratégia que considere as relações que, a cada momento, são estabelecidas com o território próximo ou alargado e que tenha reflexo, por exemplo, nas variações de densidade, nas lógicas de implantação, nos afastamentos à rua e nos sistemas de vedação.

A valorização de um Lugar Aberto intersticial significa maiores complexidades para o controle formal da *infraestrutura viária local*. No entanto, é essa valorização que poderá constituir o principal ingrediente da sua consistência futura. O próprio Frank Lloyd Wright afirma, na sua proposta, a importância da infraestrutura viária na percepção da paisagem urbana e traz para o interior do espaço urbano o tema das leituras mais alargadas. Apesar de Wright não considerar estruturante a liberdade dos processos que ocorrem no interior das parcelas, ele acaba por enunciar estratégias para a infraestrutura viária que vão encenar o confronto entre o território e o espaço de cada parcela.

There are no rows of trees alongside the roads to shut out the view. Rows where they occur are perpendicular to the road or the trees are planted in groups. Useful trees like white pine, walnut, birch, beech, fir, would come to maturity as well as fruit and nut trees and they would come as a profitable crop meantime giving character, privacy and comfort to whole city. (WRIGHT, 1935)

Tal como já referido, o Lugar Aberto deve ser entendido como constituinte de um sistema que confronta, continuamente, o espaço da *infraestrutura viária local* com o território, integrando-o numa trama de espaços mais ampla que, por exemplo, articule continuidades visuais ou temáticas. Essa trama vai valorizar o espaço intersticial não devendo levar, no entanto, ao simples bloqueio do processo de edificação.

Importa desenvolver estratégias que possam informar positivamente os espaços intersticiais capazes de garantir uma maior porosidade entre a *infraestrutura viária local* e o Lugar Aberto mais consistente que, habitualmente, existe por detrás do primeiro plano de edificação. Contrariando as atuais práticas, essa estratégia pode não ter como centro a fixação de critérios condicionadores da ocupação que se suportam no afastamento à rua e às parcelas laterais nem tampouco a interdição generalizada de sistemas de vedação que acentuam a opacidade das parcelas.

REVISÃO [3.2]

As narrativas longitudinais e transversais possibilitadas pelos espaços intersticiais

A habitual relevância da relação entre a *infraestrutura viária local* e o edificado estendeu-se à sua relação com o espaço que está entre o edificado, valorizando o Lugar Aberto intersticial. Estas relações podem ser equivalentes na capacidade de informar a *revisão* da *infraestrutura viária local*. Contudo, atualmente, perante a perda de intensidade dos processos de edificação, o olhar sobre os espaços intersticiais do Lugar Aberto pode adquirir um novo protagonismo.

Através do Lugar Aberto intersticial reforça-se a importância, na caracterização da *infraestrutura viária local*, dos momentos em que se geram movimentos perpendiculares ao da via. São momentos em que se podem afirmar outras possibilidades face às da fluidez e do movimento, que tão associadas têm estado à transformação.

O Lugar Aberto intersticial viabiliza a constituição de um olhar alargado, profundo, transversal, articulador de lógicas de proximidade e de lógicas territoriais. Simultaneamente, a relação intensa entre o cidadão e o Lugar Aberto intersticial, o vínculo que entre eles se estabelece, reforça códigos que podem ser considerados. A *revisão* pode conter a produção de uma estrutura que, tal como a *infraestrutura viária local*, poderá não ter hierarquia ou centro, acabando por ser um contributo adicional para o reforço da consistência e equidade da base territorial e, conseqüentemente, do sentido coletivo do Lugar Aberto.

A *revisão* consiste, assim, na manipulação do Lugar Aberto no interior de tecidos, modelos e estereótipos urbanos que, muitas vezes, fragilizam a sua existência. Trata-se de, por exemplo, manipular os elementos formais e materiais ou as práticas sociais e económicas direcionando-as para a potenciação do Lugar Aberto intersticial.

Assim, no âmbito das estratégias de reforço das mais variadas continuidades, pode ser útil voltar a olhar para lógicas do urbanismo Moderno e, nomeadamente, para a *ville verte*, com edifícios dispostos livremente no espaço contínuo, livre, coletivo, verde e omnipresente suportado pela condição ilimitada do desenvolvimento técnico e da mobilidade individual. O tema da continuidade pode ser determinante para anular a falta de porosidade já existente em muitos espaços da *infraestrutura viária local*.

Uma aproximação ao Lugar Aberto intersticial reforça a necessidade de estabelecer princípios capazes de não deixar a *infraestrutura viária local* fora de qualquer exercício de controle e, simultaneamente, garante a coexistência entre lógicas do espaço individual e lógicas do espaço coletivo. Assim, essa aproximação é, por si só, suficiente para retirar centralidade ao debate que divide a reflexão urbana em ideias pró ou anti urbanas.

Na *revisão* da *infraestrutura viária local* deverá considerar-se que ela não é uma estrutura espacial única para todo e qualquer território e que através das suas múltiplas relações com o Lugar Aberto pode adquirir novas identidades. Nesse sentido, a tarefa de quem regula não deverá ser tanto a de condicionar genericamente a edificação mas, mais do que isso, a de fazer com que ela não seja impeditiva da construção de uma maior diversidade de sistemas espaciais. Num território que, nos instrumentos de planeamento, se insere na categoria, quase única, de solo urbano, a valorização desses sistemas vai contribuir para o desenvolvimento de novos níveis de porosidade entre a *infraestrutura viária local* e o espaço que está para lá do edificado, quase sempre no interior dos ‘quarteirões’. A *infraestrutura viária local*, que cada vez mais é informada pelo primeiro plano, seja ele o do limite da parcela ou do edificado, volta a ser informada pelos Lugares Abertos do território.

Para o desenvolvimento desses sistemas espaciais ou narrativos poderá ser necessário começar pela manipulação das temáticas que são mais consensuais e que apresentam elevada aceitação social. Temáticas que, por exemplo, trabalhem a reintrodução da relação entre a *infraestrutura viária local* e os resquícios de ruralidade que existem em muitos destes interstícios ou entre ela e o sistema hídrico. Um ponto de partida que pode ter como objetivo não o da introdução nostálgica do valor bucólico das paisagens naturais ou rurais, mas, sim, o de abrir caminho à valorização de sistemas que constroem ambiências e identidades envolvendo, progressivamente, elementos que as complexificam. Este exercício não deve traduzir-se na recusa ou inviabilização dos processos de um ‘mundo’ urbano, mas deve complementá-lo e enriquecê-lo. A partir do momento em que os valores do Lugar Aberto intersticial forem reconhecidos, dificilmente ficará num plano posterior ao das estratégias de edificação.

3.3 O progressivo desaparecimento

REDUÇÃO

Constata-se na sequência do processo de densificação provocado pelo continuado fortalecimento do perímetro dos ‘quarteirões’ a redução da percepção do Lugar Aberto. **Imagina-se** que à racionalidade infraestrutural subjacente à edificação ao longo da *infraestrutura viária local* se vão associar e articular novas racionalidades, potenciadoras dos sistemas espaciais do Lugar Aberto.

MINIATURIZAÇÃO

Constata-se que as pequenas intervenções paisagísticas em espaços decorrentes de operações de loteamento ou em retificações do traçado da infraestrutura viária reproduzem soluções simplistas e pouco articuladas entre si e em relação à sua envolvente. **Imagina-se** que a relação estratégica entre estes espaços e outros do domínio público pode fazer com que o Lugar Aberto se expanda. Trata-se de quebrar o seu alheamento em relação à envolvente e explicitar uma componente estrutural.

FICÇÃO

Constata-se a patrimonialização de elementos arquitetónicos ou utensílios referentes ao espaço rural que ficionam a ruralidade em narrativas que, paradoxalmente, afirmam a urbanidade do lugar. Muitos deles obedecem a lógicas de comunicação que se alimentam de temas locais para ocultar ou viabilizar processos cada vez mais globalizados. **Imagina-se** que a revisão pode passar pela transformação da *infraestrutura viária local* num espaço de articulação entre ficção e realidade, material e imaterial, formal e simbólico, global e local.



Rua dr. Mário Castro, Fiães



Rua da Lavoura, Nogueira da Regedoura



Rua da Urbanização Flávio Avelar, Nogueira da Regedoura

3.3|01 **A perda de protagonismo dos espaços intersticiais.** As alterações ocorridas nas características das operações de loteamento (diminuição dos lotes, aumento de capacidade construtiva, custo do solo, modelos tipológicos, e o desejo de privacidade e segurança) explicam a progressiva perda de protagonismo dos espaços intersticiais. A sua repetição, diminuição e desaparecimento têm vindo a alterar, de forma radical, a possibilidade de leitura transversal e em profundidade, a partir da *infraestrutura viária local* do Lugar Aberto.

A REDUÇÃO da parcela e o fortalecimento do perímetro do quarteirão

No território de Santa Maria da Feira assiste-se ao processo quotidiano de edificação ao longo da *infraestrutura viária local* e, conseqüentemente, à progressiva perda de porosidade. Ao contrário do que aconteceu na Cidade Jardim e do que foi imaginado em Broadacre City, a possibilidade de, a partir da *infraestrutura viária local*, se descobrir um Lugar Aberto é cada vez menor.

Através da análise da evolução das operações urbanísticas de loteamento, ocorrida ao longo dos últimos 30 anos, identifica-se a progressiva redução e densificação da parcela consequência do aumento do valor do solo. Este facto, associado à introdução de parâmetros uniformizadores das implantações, constitui um dos fatores que explica o desaparecimento da possibilidade de emergência do Lugar Aberto.

A relação entre a *infraestrutura viária local* e a parcela perdeu porosidade, tendo-se acentuado este processo à medida que se reforçou a estratégia de consolidação do perímetro dos quarteirões. Uma estratégia expressa a partir de 1990 no Plano Director Municipal, tendo como principal objetivo a otimização das infraestruturas, nomeadamente as básicas. Hoje, aos quarteirões corresponde um espaço de geometria variável cujo interior, tendencialmente não construído e de múltiplas práticas, é cada vez menos perceptível a partir da *infraestrutura viária local*.

A estratégia de fortalecimento do quarteirão através da edificação no seu perímetro, tirando proveito de uma melhor articulação com a *infraestrutura viária local*, valorizou, provavelmente em demasia, a dimensão infraestrutural. Essa estratégia inflacionou o valor da frente da parcela levando, progressivamente, à sua redução. Conseqüentemente dificultou o teste e introdução de soluções tipológicas para o quarteirão que a história do urbano do século XX e o próprio território de Santa Maria da Feira contêm.

A preservação do espaço e da liberdade individual impede a interferência nas práticas instaladas. Ela torna praticamente impossível a realização de exercícios próximos dos que, por exemplo, ao longo do século XX, se fizeram sobre o quarteirão e, nomeadamente, sobre a sua porosidade e permeabilidade. Simultaneamente, o processo de edificação ao longo da *infraestrutura viária local* está, há muito, em curso. O seu tempo longo e o facto de estar incompleto impede uma percepção clara das conseqüências territoriais provenientes da total consolidação dos quarteirões. A ausência de investigação sobre o tema impede a antecipação das suas conseqüências.

A exploração deste princípio do perímetro urbanizado aparece como a solução lógica para resolver o conflito nos usos do solo que, à primeira vista, ressalta das tendências que no início apontámos. Do ponto de vista do aproveitamento agrícola seria pois um erro opor ao modelo natural o da concentração polarizada e hierarquizada, o qual, como é sabido, também não evita a competição



3.3|02 **A progressiva consolidação do perímetro do quarteirão.** A estratégia de edificação ao longo da *infraestrutura viária local* e a generalização de sistemas de vedação com elevada opacidade reforçam a rua-canal e reduzem a leitura do Lugar Aberto. Muitas das continuidades sugeridas pela proximidade entre espaços não edificados são impossíveis de estabelecer quando se percorre a *infraestrutura viária local*. Importa desenvolver estratégias que permitam descobrir, através da *infraestrutura viária local*, o Lugar Aberto de cada quarteirão ou que percorre distintos quarteirões com o objetivo de o salvaguardar.

das rendas fundiárias urbana e rural nos anéis das periferias urbanas, com perda para a agricultura. (...) Referimo-nos, por exemplo, aos loteamentos de apreciável dimensão com lotes mínimos de tipo urbano para casas unifamiliares isoladas e implicando a abertura de novos arruamentos que se penduram nas vias principais para invadir os melhores terrenos ou trepar pelos montes antes arborizados. (...) Difundiu-se o negócio do lote urbano em meio rural, tanto mais lucrativo quanto mais barata fosse a «bouça» e mínimas as exigências camarárias de infraestruturas ou de outras contrapartidas. Curiosamente, este tipo de produto teria menores obstáculos das tutelas oficiais (desde que o solo não tivesse classificação agrícola proibitiva) do que a construção aleatória de casas, embora com maior terreno, à beira dos caminhos existentes. (...) Para além de os moradores destes loteamentos ficarem irremediavelmente separados dos campos e mais afastados das empresas, agravaram-se os custos para os municípios de formas de urbanização intensiva que supõem redes de saneamento e transporte convencionais que não poderão ser asseguradas tão cedo e que a dispersão linear, em certas condições, poderia dispensar. (PORTAS, 1986)

Em Santa Maria da Feira faltou o estabelecimento de uma estratégia para o quarteirão decorrente do manuseamento do *território desruralizado* como sistema complexo. À ausência de uma estratégia juntam-se, em Santa Maria da Feira, as consequências provenientes da inexistência de sistemas ambientais, hidrográficos ou topográficos que de forma significativa condicionem a ocupação e, conseqüentemente, o próprio quarteirão.

A consolidação do perímetro e o conseqüente encerramento, pelo edificado, das margens da *infraestrutura viária local*, segundo lógicas de racionalização do sistema urbano, revelam um olhar sobre o quarteirão que o considera uma unidade autónoma. Hoje, os níveis de consolidação do quarteirão tornam-no uma das maiores barreiras à afirmação na *infraestrutura viária local* de um Lugar Aberto suportado em leituras de escala e profundidade diversa.

As escalas que o Lugar Aberto adquire a partir da *infraestrutura viária local* podem obrigar ao questionamento da uniformidade e isolamento do perímetro do quarteirão. Elas podem informar e transformar o atual processo de encerramento do quarteirão tornando-se presentes nas estratégias e soluções tipológicas do edificado e, conseqüentemente, na sua articulação com a *infraestrutura viária local*. São estratégias que, seguramente, não se podem resumir à imposição de medidas genéricas, nomeadamente: a criação de uma relação fixa entre edificado e Lugar Aberto; a imposição de baixas densidades; o recurso a um reduzido leque de tipologias; o controlo da porosidade dos elementos que vedam o perímetro das parcelas.

As estratégias para o quarteirão podem ser expressas através de documentos, preferencialmente desenhados, que se alimentam da intercepção entre sistemas espaciais do Lugar Aberto (que incluem os espaços não urbanizáveis e os diversos interstícios), as opções tipológicas para o edificado, os usos e a localização das infraestruturas básicas. Em síntese, contrariamente ao que aconteceu em territórios onde a ocupação se fez em solo virgem e sobre os quais se dispuseram



Rua do Bolhão nº 288, Fiães



Rua do Bolhão nº 298, Fiães



Rua José Santos Cardoso nº 264, Mouselos



Rua do Bolhão nº 341, Mouselos

3.3|03 **O progressivo encerramento do espaço privado.** A consolidação do perímetro do quarteirão e o desaparecimento do Lugar Aberto dependem também das soluções de vedação utilizadas. São muitas aquelas que, explorando os limites da regulamentação e a ausência de controlo, vão, progressivamente, encerrando as parcelas e reduzindo a relação entre a *infraestrutura viária local* e o interior dos lotes e dos quarteirões.

os mais diversos modelos urbanos, trata-se de aproveitar a maior diversidade e expressão de processos capazes de condicionar positivamente a formação do quarteirão. Num território há muito e fortemente ocupado um ou vários quarteirões podem adquirir identidade específica não deixando de os fazer interagir com o legítimo desejo de construir ao longo da *infraestrutura viária local*.

A progressiva fragmentação e MINIATURIZAÇÃO dos interstícios ajardinados

O desaparecimento do Lugar Aberto decorre da perda de porosidade associada à progressiva redução das parcelas. Os espaços intersticiais transformam-se em muito pequenos espaços agrícolas, espaços ajardinados ou espaços totalmente mineralizados envolvidos por um perímetro fortemente edificado. Procurando contrariar o desaparecimento do Lugar Aberto, assiste-se ao reforço do protagonismo de pequenas intervenções paisagísticas, feitas no espaço privado ou público, que cruzam o imaginário do mundo rural com o do mundo urbano.

São pequenas intervenções que podem ter origem nos interstícios resultantes da retificação do traçado da infraestrutura viária ou nos espaços cedidos ao domínio público no âmbito de uma operação de loteamento. Elas apresentam-se como somatórios avulsos de respostas genéricas que gradualmente se revelam alheadas dos elementos que compõem e estruturam a identidade paisagística dos lugares onde se implantam. A dimensão destes espaços e a inexistência de uma componente estrutural ou de um objetivo comum impede-os de participarem na proteção e valorização de um Lugar Aberto.

A origem destes espaços não decorre de processos que têm um tempo longo ou que respondem a uma exigência social ou urbana de novos e públicos ‘espaços verdes’. São espaços que decorrem de estratégias regulamentares e práticas de projeto estereotipadas. A sua dimensão reduzida e a sua origem em soluções de desenho do espaço viário inviabilizam a sua associação aos usos mais comuns dos interstícios do Lugar Aberto, acentuando-se uma dimensão eminentemente estética. Quando estes espaços se confrontam com aqueles onde o Lugar Aberto se revela multidimensional tornam-se insignificantes. Quando existem no interior de recentes loteamentos com parcelas densas e opacas revelam-se insuficientes para construir uma identidade coesa, eles revelam o desejo de introduzir temas de um Lugar Aberto ao mesmo tempo que o seu desenho confirma o quanto dele estão desconectados. Aproveitando a sua frequência no espaço urbano importa reconhecer a sua importância e reconhecer-lhes capacidade para integrarem uma noção complexa de Lugar Aberto.



0 m 50 m 250 m
escala 1:5.000

3.3|04 **O Lugar Aberto e os fragmentos e miniaturas de ‘espaço verde’.** Para que os fragmentos ditos de ‘espaço verde’ integrem uma estratégia comum, as suas características geométricas e localização não podem, como atualmente se verifica, decorrer do simples confronto entre as características da parcela a lotear, a disposição regular dos lotes e a rigidez dos traçados viários. Ao serem pensados numa estratégia de conjunto, deixarão de ser fragmentos sobranceiros e desconexos e contribuirão para que o Lugar Aberto, articulado com a *infraestrutura viária local*, se constitua como um sistema significativo e participe na expressão territorial.

Para que o conjunto destes pequenos espaços intersticiais possa fazer parte de uma estratégia comum é necessário que as suas características geométricas e localização não sejam apenas resultado do confronto entre as características da parcela a lotear e a disposição regular dos lotes e a rigidez dos traçados viários. É o predomínio da racionalidade relativa aos novos lotes e ao espaço viário que confere um carácter residual e desconexo a espaços que deveriam ter uma componente estrutural explícita. Nas raras situações em que ocorre um trabalho de projeto mais elaborado que visa a articulação com os restantes Lugares Abertos intersticiais, públicos ou privados, revela-se nos seus elementos compositivos (vegetação, muros, mobiliário urbano) uma identidade rural ‘passada’ que tende a mantê-los desvinculados dos elementos estruturantes do espaço urbano que os envolve.

A FICÇÃO DO ESPAÇO RURAL

A segunda questão da desruralização é a transformação do mundo rural. *Rural* é um adjectivo que qualifica culturas, visões do mundo, imaginários... e, por arrastamento, as gentes e a geografia, o território e as paisagens desses imaginários. Por isso, o *rural* é uma palavra que funciona como um arrastão. Cabe lá tudo, desde Virgílio e as suas élogas e bucólicas, os mundos mais-que-perfeitos como o paraíso e os Campos Elísios, o lirismo romântico e outros encantamentos pastorais, o comunitarismo poético, a aura das coisas primordiais e sagradas, o *bom povo* das aldeias, os impolidos e ignorantes, os supersticiosos enredados nas crenças e na religião popular, os proletários camponeses explorados, o lugar dos antepassados, os da província, o espaço verde, o turismo rural, as *excellencias da vida rústica* ao estilo de Feliciano Castilho, os velhos camponeses, os pós-rurais, os arrelampamentos dos iluminados, dos fisiocratas e dos tecnocratas, a antítese dos vícios da cidade, o obscurantismo dos rústicos que não se modernizam, a cultura popular, *os bons estercos e a sua influência n'agricultura*, e o que mais vier (DOMINGUES, 2012: 121)

Na *infraestrutura viária local* assiste-se à introdução, de elementos materiais e imateriais, formais e simbólicos com mensagens de ruralidade que, em grande medida, testemunham e acompanham o desaparecimento do Lugar Aberto. Este processo pode ter expressão na toponímia de um novo arruamento, na patrimonialização de alfaías agrícolas na presença de elementos arquitetónicos que foram deslocados do espaço rural ou em produtos alimentares ou artesanais que são, frequentemente, expostos em rotas e feiras temáticas e comunicados através de elementos iconográficos de um mundo urbano. A esses elementos podem corresponder objetivos diversos que vão desde o simples desejo de ‘suavizar’ o urbano até ao reforço de uma dimensão patrimonial ou à afirmação de uma componente da economia urbana por via da valorização de produtos com forte vínculo às especificidades produtivas do território, atuais ou passadas, especialmente as agrícolas e industriais.



3.3 | 05 **Os fragmentos e miniaturas de interstícios ajardinados.** As suas geometrias, fortemente dependentes das lógicas da mobilidade motorizada, conferem-lhes um desenho característico. Mais do que participarem na construção de um sistema de ‘espaços verdes’ eles viabilizam um sistema contínuo e fluido de espaços para o automóvel. Determinados pelos espaços do automóvel ou tendo como principal objetivo mediar a sua relação com o domínio privado e encerrado das parcelas, torna-se particularmente difícil imaginar o seu envolvimento em processos estruturantes de um Lugar Aberto.

As ficções que deles resultam referem-se maioritariamente a um mundo rural passado e rudimentar procurando transmitir-se o encanto ‘romântico’ que se suporta no mito do retorno ao passado, um retorno sonhado mas não forçosamente desejado. Dos elementos ou materiais que constroem essas ficções raramente fazem parte aqueles que traduzem a modernização da agricultura. Elas suportam-se preferencialmente em materiais que se relacionam com a miséria e com a fragilidade de práticas agrícolas. Os materiais que, por não terem acompanhado a evolução tecnológica, são responsáveis pelo seu próprio desaparecimento. Trata-se, assim, de um conjunto de elementos que exibem um charme paradoxalmente irónico.

[sobre Raúl Lino] investigação de uma identidade natural caracterizada por vinculado ruralismo (a cidade em função do campo), portanto economicamente aceitando a dominante agrária, pressupondo uma descentralização do poder, sistema que se desenvolvia num quadro mental de acentuado espírito romântico e com dilatado sentido de História. (ALMEIDA, 1986: 46)

A associação destes elementos à expressão espacial de uma ruralidade reduzida permite estabelecer uma associação ao processo de ruralização da vida urbana que foi desenvolvido pelo Estado Novo, em Portugal (ALMEIDA, 2002). Uma aproximação que, no entanto, em Santa Maria da Feira, se suporta em elementos e espacialidades que, evidentemente, não decorrem de planos de urbanização e estilos arquitetónicos ruralizantes, sendo por isso mais fragmentadas diversas e contraditórias.

Ao longo da *infraestrutura viária local*, a presença desses elementos pode traduzir-se, por exemplo, na colocação em destaque de resquícios de alguma arquitetura rural ou na patrimonialização de alfaias agrícolas. Eles surgem, frequentemente, associados a pequenos espaços ajardinados que procedem à miniaturização do Lugar Aberto, em arranjos urbanos de rotundas ou de parcelas intersticiais sobrantes da retificação e inserção de *nova infraestrutura viária nacional*.

As ficções do mundo rural conferem uma identidade ao Lugar Aberto que é avessa ao próprio rural. Com o objetivo de afirmar o mundo rural como produto, cada vez mais essencial, para a afirmação da contemporaneidade urbana de Santa Maria da Feira assiste-se, na *infraestrutura viária local*, a transformações que a libertam da maioria das suas complexidades. Desenvolvem-se soluções de desenho sofisticadas e financeiramente exigentes para espaços onde a carga urbana e os usos são pouco expressivos. São soluções através das quais se procura estabelecer uma aproximação a uma espacialidade rural original, que provavelmente nunca existiu. Na sequência deste processo deslocam muros simulando técnicas construtivas antigas, enterram-se sistemas de energia e telecomunicações, introduzem-se soluções muito sofisticadas de recolha de resíduos, concebe-se um perfil viário no qual não existe diferenciação espacial ou material dos principais usos e adota-se uma iluminação pública suportada por critérios menos baseados nas lógicas do automóvel. Estas soluções produzem espaços cuja qualidade interna é inegável mas cuja excecionalidade e



3.3|06 **Ficções do espaço rural.** O progressivo encerramento da *infraestrutura viária local* reduziu a expressão dos processos do 'mundo rural'. Hoje, elementos identificados ao longo da *infraestrutura viária local* passaram a estar ao serviço do urbano, embora muitos deles pretendam reportar-se a essa ruralidade em desaparecimento. Pensados em conjunto e a partir de uma perspetiva sistémica e não nostálgica, podem ultrapassar essa condição de simulacro e contribuir para a emergência efetiva das múltiplas manifestações e práticas de génese rural que existem e se desenvolvem no urbano.

desarticulação do restante conjunto urbano deixa dúvidas sobre a sua capacidade de responder à diversidade e complexidade de processos identificados ao longo da *infraestrutura viária local*.

São intervenções que podem ser vistas como reflexo da ‘angústia da perda’ (DOMINGUES, 2012). Elas alimentam uma ficção que tem múltiplos contactos com o imaginário rural, mas que, no entanto, está muito distante das suas complexidades materiais e imateriais. Ela é uma expressão reduzida, parcial ou enviesada, distante da multiplicidade de expressões dos processos, não apenas rurais, que coexistem no Lugar Aberto.

Essa ficção acaba por contribuir para que se retarde o reconhecimento das múltiplas ruralidades, pois no Lugar Aberto estão integrados espaços que testemunham a gama larga de temas que, de forma mais ou menos explícita, têm um vínculo original ao espaço rural, nomeadamente os de uma prática agrícola de continuidade em relação a técnicas e métodos artesanais e os de práticas agrícolas altamente especializadas e de base elevadamente tecnológica. Assim, também nas formas e processos das práticas rurais existe uma componente multi-dimensional que não tem estado inscrita nas visões nostálgicas que, predominantemente, envolvem as ficções de ruralidade.

The last three decades have witnessed substantial changes in the role of rural spaces amid the restructuring of advanced capitalist economies and in the way that they are approached as a focus of inquiry. The significance of the “rural” is shifting from a production orientation (e.g., agriculture) to a consumption-oriented role (i.e., the symbolic value of a rural identity by which to market a particular place to inhabitants, investors, visitors, and funding sources). “Rurality” has become a dominant theme, characterized by its central concern with the construction and representation of appealing countryside identities. (BASCUM: 2001 apud JEAN, 2006: 23)

O crescente desaparecimento da possibilidade de descoberta de um Lugar Aberto a partir da *infraestrutura viária local* acaba por conferir maior legitimidade à mensagem ficcional, pois o seu confronto com a realidade tornaria mais perceptível a insuficiência ou pouca amplitude das narrativas que a suportam.

Os elementos ficcionais do espaço rural que servem processos e estratégias comerciais, produtivas, sociais ou políticas devem ser incluídos num movimento que procura uma maior articulação entre o Lugar Aberto e a *infraestrutura viária local*. Ou seja, devem integrar e manusear um conjunto mais largo de processos capazes de se referir não só ao passado mas também à atualidade do Lugar Aberto. Processos esses que estão, na sua maioria, entre dois extremos: o das práticas agrícolas de elevada base tecnológica altamente apoiadas financeiramente e o das práticas agrícolas que constituem uma importantes almofada da economia familiar por atenuarem os efeitos das oscilações do emprego e da economia. É entre estes dois extremos que podem inscrever-se as novas ficções de ruralidade que se revelarão ao longo da *infraestrutura viária local*.



Rua de Arnelas, Mozelos



3.3 | 07 **Os elementos naturais que revelam a medida e os usos de cada lugar.** O excessivo dimensionamento do espaço público, associado à ausência de manutenção, leva ao desenvolvimento espontâneo dos elementos vegetais. Revela-se a 'justa' medida dos usos de cada espaço, nomeadamente os que têm a ver com o automóvel. Estes espaços podem ser vistos como momentos em que se rompe o equilíbrio entre processos de edificação e a sua efetiva utilidade e importância no quotidiano do território. Importa incluí-los em formas de renaturalização, atualmente demasiado confinados e restritos a lugares de excepção.

Essas ficções aproximar-se-ão de uma população cada vez mais cosmopolita e urbana e deverão estabelecer contacto com muitos dos restantes processos do Lugar Aberto, neles incluindo espaços que, não sendo os das práticas produtivas agrícolas, podem ser relevantes na forma como as encenam. Perante o abrandamento do processo de densificação do edificado e perante a necessidade crescente de afirmação de uma identidade territorial municipal, no interior do espaço metropolitano em que Santa Maria da Feira se insere, acredita-se que o novo valor identitário e multi-dimensional do Lugar Aberto, revelado a partir da *infraestrutura viária local*, contribuirá para uma progressiva clarificação da matriz económica, social e territorial.

REVISÃO [3.3]

Um Lugar Aberto que desapareceu e ao reaparecer torna-se multi-dimensional

Nos processos de redução, miniaturização ou ficção a que o Lugar Aberto tem estado sujeito encontram-se propriedades cuja manipulação positiva pode ser suporte da *revisão* da *infraestrutura viária local*. Neles existem lógicas capazes de alterar positivamente a formação dos elementos que têm estruturado a transformação do território.

A prática de planeamento recente fundou muitas das suas estratégias na racionalidade infraestrutural subjacente à edificação por vezes, ao proteger lugares de valor ambiental e paisagístico excecional acabou por os isolar. No âmbito de uma *revisão* espera-se contribuir para que a prática de planeamento tenha mais opções decorrentes do desenvolvimento de um Lugar Aberto sistémico que se constitui como uma trama que não inviabiliza os processos já existentes mas que, acima de tudo, os informa e os complementa.

La question qui anime certaines interventions à but naturaliste devrait être la suivante: fait-on des bouts de territoire ou restructure-t-on le territoire en entier? Dans la réponse, qui devrait à ce point être évidante, se trouve la raison pour laquelle l'architecture et le paysage doivent continuer à jouer un rôle actif dans toute aspiration renaturante. (LANZA, 2005: 138)

Trata-se de pôr em prática uma estratégia que, por considerar novas racionalidades, nomeadamente a de um Lugar Aberto territorial e intersticial, vai obrigar à complexificação das lógicas de ocupação e, conseqüentemente, vai participar na afirmação e desenvolvimento de uma 'arquitetura urbana' específica do território desruralizado. As relações entre o espaço mineral da *infraestrutura viária local* e o Lugar Aberto que quotidianamente são simplificadas vão passar a revelar novas racionalidades. Suspendendo o caminho dos perímetros edificados cada vez mais contínuos espera-se que, no âmbito de um processo de *revisão*, a trama constituída por um Lugar Aberto multi-dimensional permita conferir protagonismo ao confronto e contraste que estabelece com a superfície mineral, e quase sempre de asfalto, da via.

No Lugar Aberto que foi miniaturizado, em grande parte como consequência do domínio das lógicas da geometria da parcela e da via, identifica-se um espaço intersticial cuja geometria se estranha e que, quase sempre, estabelece um elevado contraste com os espaços do domínio público que o envolvem. No âmbito da *revisão* da *infraestrutura viária local* importa que esse Lugar Aberto, confinado e miniaturizado, associado ao domínio público do estacionamento, do peão ou do automóvel, se aproxime e expanda para o Lugar Aberto intersticial.

Um processo de expansão bidireccional que fará com que o tema do 'espaço verde' perca centralidade e se transforme no tema de um Lugar Aberto no interior do qual, entre muitos outros espaços, existem 'espaços verdes'. Esta *revisão* é essencial para que o Lugar Aberto passe de miniaturizado a multi-dimensional e se evite a sua frequente redução ao olhar estetizante que domina as práticas. Com o processo de expansão destes espaços para o restante domínio público

no qual está inscrita a *infraestrutura viária local*, será possível retirar protagonismo ao edificado, quase sempre banal, que integra as operações de loteamento. Acredita-se que esse edificado, ao ser envolvido por um Lugar Aberto que possui um novo protagonismo, poderá vir a acolher soluções tipológicas que complexificam as relações entre espaço livre e espaço edificado.

Para que a *revisão* seja possível é necessário que o projeto de paisagem deixe de ser uma especialidade que se entrega a *posteriori* e passe a privilegiar, na sua resposta, a amplitude da sua componente estratégica e a sua presença em todas as fases e escalas do exercício de projeto. Então, o projeto de paisagem deixará de ser o projeto de interstícios ajardinados e passará a ser o projeto que articula a globalidade dos espaços que integram o domínio público e privado. Para isso ele terá que informar o vasto conjunto de elementos que podem ser caracterizantes da relação entre a *infraestrutura viária local* das operações de loteamento e o território que as envolve, próximo ou afastado.

A ausência ou redução da manutenção dos espaços públicos resultantes das operações de loteamento permite que a expressão espontânea das forças da natureza produza significativas transformações. Essas forças podem transformar os lugares e, em certa medida, repor equilíbrios que estavam ausentes. No processo de *revisão*, deverá perseguir-se a reintrodução de um equilíbrio entre os processos da edificação e os da renaturalização de forma a atuar sobre a violenta marca deixada no território pelas operações de loteamento. A procura desse equilíbrio estabelece uma aproximação ao processo que Gilles Clement designa por *Le Tiers Paysage*, um processo no qual o equilíbrio é garantido pelo auxílio de um ‘jardineiro’ que “abandonne progressivement le projet cartésien de maîtrise de la Nature pour inventorier les possibilités de dialogue avec elle dans un processus où l’immersion au sein du vivant s’accompagne d’une véritable connaissance des êtres et d’une tolérance face aux inventions de la vie” (CLÉMENT, 2014: 10). Trata-se de potenciar equilíbrios no interior das forças da natureza e, simultaneamente, entre elas e as forças do urbano que atenuem as disparidades geométricas dos interstícios ajardinados das operações de loteamento, a sua fragmentação, diversidade e disparidade, sobrepondo a existência do Lugar Aberto e a da *infraestrutura viária local*.

Incluir na *revisão* da *infraestrutura viária local* estratégias que atuem sobre os processos que têm ditado a simplificação do Lugar Aberto é essencial para que os antigos caminhos vicinais, agrícolas ou florestais, estradas municipais ou nacionais que estão cada vez mais desarticuladas das condições topográficas, morfológicas e paisagísticas do território, adquiram um novo protagonismo. O Lugar Aberto permite alargar os temas que informam a disposição do edificado ao longo da *infraestrutura viária local*, o que facilitará a constituição da imagem do espaço urbano a partir, por exemplo, da leitura das vias, dos limites, dos nós, dos pontos de referência e dos bairros (LYNCH, 1960).

IV.

***A infraestrutura viária local* que é um Lugar Compósito**

[sob um olhar próximo]

4.1 Os fragmentos das ideias e utopias do passado

MODELO

Constata-se que a existência de espaços onde o vínculo a alguns dos mais importantes modelos urbanos do século XX é forte, sendo surpreendente a forma como têm resistido às intensas e uniformizantes transformações. **Imagina-se** a associação dos modelos ao seu sistema de ideias original reforça uma dimensão subversiva e a sua cumplicidade com o urbanismo e a arquitetura.

ESTEREÓTIPO

Constata-se que é a ausência de uma articulação clara entre o modelo urbano e a sua base ideológica, transformando-o em estereótipo tornou-os altamente disponíveis para serem usados. **Imagina-se** que a coexistência dos mais diversos estereótipos revela um processo de estratificação mas, acima de tudo, de simultaneidade. Uma característica importante para que o espaço não perca a sua dimensão plural.

JUSTAPOSIÇÃO

Constata-se que os modelos ou estereótipos estão sujeitos à justaposição de elementos com origem em múltiplas ações coletivas e individuais que reforçam a cada instante processos de fragmentação e de articulação. **Imagina-se** que estes processos são centrais na afirmação da *infraestrutura viária local* enquanto sucessão de lugares.



0 m 100 m 500 m
escala 1:10.000

4.1|01 **Os fragmentos dos mais diversos modelos urbanos e o Lugar Compósito.** Acredita-se que o reconhecimento e manuseamento de temas implícitos ao Lugar Compósito pode oferecer um novo protagonismo à sua presença no território, o qual, por sua vez, poderá assim encontrar novas consonâncias. Com a clarificação do vínculo entre o modelo, a sua espacialidade e um sistema de ideias, reforça-se a cumplicidade entre a *infraestrutura viária local*, a arquitectura e o urbanismo.

O vínculo a um alargado conjunto de MODELOS urbanos

Uma enorme *recoleccion* de utopias, de fracassos. (TAFURI apud BONFANTI, 1992: 30)

Marcel Romcayolo em *La ville et ses territoires* (ROMCAYOLO, 1990: 159) reflete sobre a relação entre as ideologias e a organização e representação da cidade e descreve um processo no qual foram constantes os reajustes feitos no sentido de se adequar a realidade construída e em construção ao discurso ideológico. A *infraestrutura viária local*, tal como o território, é “uma entidade material em permanente construção, que reflete e incorpora características próprias da sociedade, dos modelos económicos, dos referentes culturais e dos regimes políticos” (MACEDO, 2012: 4). As características da ação moderna do Estado e dos Municípios sobre a *infraestrutura viária local* são indissociáveis de quatro princípios que informaram a generalidade dos modelos desenvolvidos, ao longo do século XX, para o espaço urbano: a ideia de um mundo em permanente crescimento; a hegemonia do automóvel; uma nova relação entre o homem e o meio; a decomposição e especialização funcional no trabalho, no lazer, no habitar e no circular. Foi perseguindo estes quatro princípios que se desenvolveram alternativas à cidade antiga e densa na qual era grande a contiguidade entre o edificado e a infraestrutura viária.

À medida que alguns dos princípios foram sendo postos em causa, nomeadamente o permanente crescimento económico e o incremento da mobilidade, os modelos urbanos foram revelando fragilidades. Podendo afirmar-se que em muitos territórios europeus, as transformações espaciais introduzidas pelos novos modelos urbanos se anteciparam às previsíveis transformações sociais, políticas ou económicas que, de facto, não chegaram a ocorrer.

Em Santa Maria da Feira, são poucos os momentos em que a aplicação dos modelos urbanos decorre de uma ação estrategicamente planeada. No entanto, a intensidade das contaminações é suficiente para que se possa procurar nos modelos urbanos que se dispõem ao longo da *infraestrutura viária local* a expressão de ideologias do passado. Alguns destes espaços têm um tempo longo. A sua durabilidade e presença na atualidade permite o questionamento do modelo dominante baseado na contínua e universal difusão das conquistas materiais do capitalismo.

Na *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira, é expressiva a forma como se aproximam modelos que têm origem em diversas e muitas vezes contraditórias ideologias. O espaço resultante desta aproximação reflete, em certa medida, as profundas e rápidas mudanças que na sociedade portuguesa têm ocorrido. Com a associação de uma dimensão ideológica aos espaços que se



Rua do Pavilhão, Mozelos



Rua da Quinta da Igreja, Mozelos



Rua do Sobral, Mozelos



Avenida de São Cristóvão, Mozelos



Av. São Cristóvão, Nogueira da Regedoura



Rua do Sobral, Mozelos

4.1 | 02 **As transformações que ocorrem no interior de cada modelo.** A generalidade dos espaços da residência tem, predominantemente, um vínculo a um de dois modelos urbanos. A sua condição de estereótipo potencia variações cujas virtualidades (relação com a via, permeabilidade visual, materialidade, etc.) devem ser identificadas e valorizadas no âmbito da transformação da *infraestrutura viária local*.

identificam ao longo da *infraestrutura viária local*, pretende-se reforçar a sua cumplicidade com o urbanismo e com a arquitetura. Uma cumplicidade que tão presente esteve na visão pragmática, mas também utópica dos engenheiros e arquitetos das primeiras décadas do século XX.

Os ESTEREÓTIPOS são modelos urbanos esvaziados do seu sistema de ideias

Un même élément peut souvent être classé dans plusieurs groupements différents, les typologies se croisent en générant des hybrides, les modèles urbains et architecturaux subissent des variations jusqu'à la limite du détournement de leur sens original. (RADU, 2005: 95)

A partir da análise das diversas investigações que se debruçaram sobre as mais significativas intervenções urbanas do século XX português pode concluir-se que aquelas em que se identifica uma consistente articulação entre o modelo urbano e o discurso ideológico do momento foram territorialmente muito localizadas. Em Portugal, essas intervenções não estiveram sujeitas às “pressões”, anteriores e posteriores que, por toda a Europa, impuseram o debate sobre os modelos e a sua base ideológica. Pode afirmar-se que, em Portugal, ocorreu um processo inverso: a baixa intensidade do debate ideológico, a ausência de crítica e as práticas de investigação muito centradas numa análise objetual dos conjuntos urbanos contribuíram para alimentar verdadeiros mitos urbanos.

É pelo facto de muitos espaços terem estado pouco sujeitos à crítica que muitos modelos continuam a integrar o leque de possibilidades a usar por quem projeta; o seu uso não exige uma sofisticada argumentação. Está por desenvolver um exercício intenso e territorialmente vasto que permita a reflexão e confronto entre o conjunto dos modelos urbanos aplicados e a base ideológica que os suportou.

A crise a que estiveram sujeitos, nas últimas décadas, alguns dos principais modelos urbanos europeus permite afirmar que a espacialização das ideologias do século XX pode ter estado um passo à frente em relação às efetivas transformações sociais, revelando-se um desajuste. Acredita-se que em Santa Maria da Feira esse desajuste é menos expressivo porque a diversidade de modelos reflete todo um período de indefinição da base ideológica da própria sociedade. Trata-se de uma leitura que justifica a existência de uma espacialidade plural nas transformações que ocorreram na sociedade, especialmente na democrática.

Assim, no território desruralizado e extensamente urbanizado, as múltiplas transformações que ocorreram na sociedade revelam-se precisamente nessa pluralidade e nos seus matizes. Trata-se



Avenida de São Cristóvão nº 1301, Nogueira da Regedoura



Avenida de São Cristóvão nº 1103, Nogueira da Regedoura



Avenida de São Cristóvão nº 1591, Nogueira da Regedoura



Rua do Gesto nº 74, Mouselos



Rua Principal nº 791, Fiães



Rua Principal nº 380, Fiães

4.1|03 **A infraestrutura viária local que ‘suporta’ o edifício de habitação e comércio.** Identifica-se um espaço que complexifica as relações entre os domínios público e o privado. Um espaço que, na sua diversidade, tanto pode participar em estratégias que procuram viabilizar movimentos longitudinais ‘alternativos’ aos que ocorrem na *infraestrutura viária local*, como conferir visibilidade à diversidade das atividades económicas instaladas no território. O conjunto destes espaços constitui expressão clara de que, há muito tempo, a definição da infraestrutura viária não se pode resumir às lógicas dos ‘fluidos’.

de uma aproximação entre o espaço e a sociedade que é, seguramente, distinta da que se pode encontrar nos espaços da *infraestrutura viária local* dos lugares mais consolidados e desenhados.

Une approche raisonnée des modèles et des références sur lesquels s'appuie le travail des concepteurs (...) faire urbain ne peut plus se réduire à projeter des solutions stéréotypées mais obligé à inscrire les bâtiments dans une pensée sur le territoire et sa transformation (CASTEX; DEPAULE; PANERAI, 1997: 184)

Em “duas propostas para uma arqueologia da forma urbana” Nuno Grande, referindo-se à cidade, lança bases que, em parte, são aplicáveis ao território desruralizado. Atualmente, na cidade “estamos longe da ‘cidade ideal’ do Renascimento, da ‘cidade total’ do Iluminismo, da ‘cidade progressista’ do Higienismo oitocentista ou da ‘cidade fordista’ do Urbanismo Moderno e, no entanto, é na estratificação de todas elas que se define o nosso campo analítico e projetual” (GRANDE, 2002: 173). No território desruralizado e extensamente urbanizado o campo analítico e projetual complexifica-se, pois a estratificação coexiste com um processo de simultaneidade. Os diversos modelos, recentes ou antigos, coexistem no presente e estão amplamente disponíveis para serem usados constituindo uma imensa panóplia à qual continua a poder recorrer-se com facilidade, sem o estabelecimento de um rígido leque de critérios que obrigue a opções devidamente fundamentadas. Essa liberdade é reveladora da complexidade ideológica do presente e, recuperando as palavras de Choay, acaba por revelar uma forma de pensar o urbano que repousa em princípios e ideais que têm pouco a ver com “a realidade das cidade e das suas construções” (CHOAY, 2002).

Os modelos urbanos, quando aplicados no território desruralizado, surgem desvinculados do sistema de ideias que esteve associado à sua gênese. Eles tornam-se mais fáceis de utilizar e a sua manipulação apresenta-se mais livre, sendo feita, pelo menos num primeiro momento, em proveito dos interesses e valores dos atores diretamente envolvidos na construção. O recurso aos modelos sem que exista uma ideia forte associada às características dos processos de estratificação e de simultaneidade, bem como a ausência de crítica, fazem com que, raramente, se revelem de forma plena. Este processo dita a sua progressiva transformação em meros estereótipos urbanísticos passando a corresponder a espaços que, apesar de remeterem para muitos dos modelos urbanos do século XX, foram ‘esvaziados’ da sua base ideológica original.

A ausência da base ideológica transformou os modelos em estereótipos e, conseqüentemente, o seu manuseamento ganhou maior liberdade. Hoje, essa liberdade é altamente caracterizante do território desruralizado de Santa Maria da Feira e informa, decisivamente, a sua *infraestrutura viária local*. O reconhecimento dessa liberdade e as múltiplas derivações dos estereótipos conferem uma espessura ao sistema espacial que torna difícil atribuir ao estereótipo um sentido pejorativo. O estereótipo é apenas um modelo urbano que não se insere na sua base ideológica original.

O processo de difusão de modelos desprovidos da sua base ideológica leva a que se afirme que o território “intensamente urbanizado pontuado por uma rede densa de centros urbanos de pequena e média dimensão” (DOMINGUES, 1999: 44) se transforme num território intensamente urbanizado onde os centros surgem, de forma cada vez mais esbatida, por entre a difusão de espaços vinculados aos mais diversos modelos, mas desprovidos da sua base ideológica. Assim, a caracterização da *infraestrutura viária local* fica menos vinculada ao conceito introduzido por Francesco Indovina e trabalhado por Bernardo Secchi e Paola Viganò de *città diffusa* (INDOVINA, 1990), e mais próxima do conceito desenvolvido por Jean Attali de *diffusion urbaine* (ATTALI, 2008). O conceito de *città diffusa*, ao mesmo tempo que adjetiva a cidade, acaba por a tornar demasiado presente, perpetuando a ideia de que existe um centro, ou muitos centros. O que permite dar realce ao conceito de *diffusion urbaine* é o facto de, ao mesmo tempo que se suspende a presença da cidade, se coloca em cima da mesa a questão da difusão de modelos e, no caso de Santa Maria da Feira, dos seus estereótipos.

Assim, perante um território onde continuam, na atualidade, a implantar-se os mais diversos modelos urbanos, sendo impossível identificar o dominante, conclui-se que a própria base ideológica tem contornos mal definidos. Acompanhando Paul Ricoeur e procurando retirar peso ao termo ideologia trata-se apenas de aceitar a existência de um conjunto de ideias fortes (RICOUER, 1997). Importa clarificar as ideias fortes que estão implícitas aos modelos que se dispõem ao longo da *infraestrutura viária local*. Só assim será possível ultrapassar a ideia forte do domínio dos modelos de base capitalista e liberal. Uma ideia que não reflete muitas das ambiguidades e contradições que provêm do seu tempo longo e das ações de que é diariamente alvo.

Importa fazer com que muitas das ambiguidades e contradições ideológicas passem a fazer parte de um novo campo analítico e projetual. Só assim será possível caminhar no sentido da clarificação do sistema territorial e, acima de tudo, das lógicas implícitas aos seus múltiplos modelos urbanos. Trata-se de definir um novo campo que permita o desenvolvimento de elementos de mediação que trabalhem alguns dos desfasamentos mais visíveis, nomeadamente, os que existem entre espacialidades com origem em modelos implícitos na difusão, cada vez mais universal, das conquistas materiais do capitalismo e, por exemplo, os modelos espaciais ainda hoje introduzidos pelo Estado Providência. Desfasamentos que são perceptíveis, por exemplo, na forma como em cada um deles se trabalha os espaços coletivos.

A JUSTAPOSIÇÃO de processos coletivos e individuais acentua a fragmentação

Les fragments sont comme des expérimentations de laboratoire ou semblables à des œuvres d'art (en reprenant la définition de Schlegel) et assument ce rôle avec leur propre autonomie formelle et fonctionnelle. (SECCHI, 2000: 129)

As espacialidades dos modelos ou estereótipos urbanos, pela forma como se diferenciam do restante território, constituem-se em fragmentos de forte identidade e consistência. A maioria desses espaços correspondem a loteamentos industriais, comerciais ou habitacionais que se destacam graças à debilidade da sua articulação com a restante *infraestrutura viária local*. Acentua-se um processo de fragmentação do espaço urbano que permite o estabelecimento de aproximações a um vasto conjunto de autores. Destaca-se Aldo Rossi e o seu conceito de *città per parte*, pela forma como se refere a uma cidade cujas diferentes partes remetem para a acumulação de modelos ou estereótipos. Um território cuja forma resulta da justaposição de diferentes modelos com origem em tempos e processos díspares (ROSSI, 1966). No entanto, para Aldo Rossi, independentemente da fragmentação urbana, existia uma unidade que era conferida pela localização dos elementos singulares, uma unidade que, no território estudado, é difícil encontrar devido à extrema diversidade das formas, dos significados e das localizações dos possíveis elementos singulares.

Na sequência dos processos de fragmentação, acentua-se em Santa Maria da Feira a ideia de um espaço onde reina o caos. Se na cidade Moderna o solucionamento do caos passou pela introdução de estratégias de zonamento, na atualidade territorial de Santa Maria da Feira e da sua *infraestrutura viária local*, o baixo sucesso das estratégias de zonamento e a sua baixa legibilidade no espaço constituíram um contributo adicional à produção de um espaço urbano fragmentado. A incidência dessa estratégia em Santa Maria da Feira produziu enclaves que, no entanto, dada a complexidade funcional do território, são mais espaciais do que funcionais.

A implementação de estratégias de zonamento não mediadas por um desenho mais amplo tornou-se um contributo para o incremento de um espaço onde os fragmentos revelam a acumulação de estereótipos dos principais modelos urbanos do século. Uma característica a que se encontram sujeitos a generalidade dos espaços urbanos (VIDAL ROJAS, 2000), no entanto, em territórios como o de Santa Maria da Feira, a passagem do tempo longo e a baixa eficácia dos mecanismos de controlo da transformação do edificado, fazem com que esse processo tenha adquirido maior expressividade.

Identifica-se, em espaços que têm na sua base o mesmo modelo, a produção ao longo do tempo de diferenças que, também elas, reforçam a constituição de um espaço fragmentado. Entre espacialidade que tem um vínculo ao mesmo modelo identificam-se variações, muitas vezes



4.1|04 **As variações no interior de cada modelo testemunham as múltiplas histórias individuais.** No interior de um único ‘espaço funcional’ a passagem do tempo associada às ações quotidianas de transformação e manutenção, levada a cabo por atores coletivos ou individuais contribuem para a produção de um espaço urbano fragmentado.

subtis, de elementos estruturantes ou acessórios do modelo. São variações que podem ter origem nas transformações espaciais decorrentes da passagem do tempo, mas também em exigências particulares da encomenda ou do contexto. Essas variações podem decorrer da localização de garagens e acessos, das variações da cota de soleira ou dos muros, das conseqüentes quebras lote a lote ou no conjunto dos lotes, bem como das nuances de desenho de perfis transversais ou longitudinais, passeios, arborização e faixas de rodagem. A expressão de um espaço fragmentado pode ser elevada, apesar de não serem muitos nem extremamente distintos os elementos constituintes de cada um desses espaços. Assim, o tema da fragmentação existe em espaços que têm, na sua origem, o mesmo modelo ou estereótipo urbano e acentua-se à medida que a passagem do tempo e as múltiplas ações individuais o transformam.

Em *La fragmentation en question* François Navez-Bouchanine destaca a atualidade do termo por testemunhar a passagem de um modelo “de ville où le tissu et la morphologie sont remplacés par des secteurs et des typologies” (NAVEZ-BOUCHAININE, 2002: 56). No entanto, em Santa Maria da Feira, a sua atualidade reforça-se pela sua associação à substituição de uma visão coletiva e organizada do espaço por uma visão na qual a ação do indivíduo é central. Uma substituição que se traduz numa fortíssima pluralização do espaço e dos comportamentos (NAVEZ-BOUCHAININE, 2002: 49). Os processos individuais e a sua multiplicidade tornam-se determinantes na construção de um espaço fragmentado.

Os elementos, formas ou usos que decorrem de múltiplos processos individuais e coletivos e a passagem do tempo fazem com que o tema da fragmentação adquira crescente expressividade e complexidade. É este processo que impede que se olhe para estes lugares tendo como referência um olhar clássico de unidade e consistência. Uma unidade que, ainda segundo Rodrigo Vidal Rojas, pode nunca ter existido. Em *Eléments pour une analyse multimodale de la fragmentarité* descreve a cidade como um conjunto de elementos mais ou menos descontínuos, sendo essa a sua essência. Apresentando a fragmentação como um processo que está antes, durante e depois do desenho urbano, Vidal Rojas classifica-o como percepção fragmentada, sendo a fragmentação um “outil méthodologique de lecture et d’interprétation du milieu urbain” (VIDAL ROJAS, 2000). Também Philippe Genestier, em *La rhétorique de la ville fragmenté* (GENESTIER, apud NAVEZ-BOUCHAININE, 2002: 121), isola o sufixo «ation» para reforçar a ideia de que se trata de um processo em contínuo desenvolvimento.

No hay continuidad en la sección, no hay continuidad en las visuales, no hay continuidad entre la percepción de aquí y ahí, no hay continuidad en el tiempo ni en el proceso de construcción; por ello este territorio, estimulado desde la multiplicidade de caminos, presenta constantes rupturas, tantas que se tornan asignificantes, no son excepción, no son conflictos, ...son su carácter. (LABASTIDA, 2013: II, 142)

Os processos de fragmentação preencheram o espaço de forma não uniforme, pouco controlada, com variações ora graduais ora bruscas, com uma diversidade das implantações e sucessivas transformações no interior e exterior da parcela. Trata-se de um processo que, por ter ocorrido num território desruralizado, que revela em simultâneo os mais diversos modelos urbanos, produziu um Lugar Compósito de particular expressividade. É neste processo que está a base da forte distinção entre a *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira e a das periferias urbanizadas das grandes metrópoles europeias.

La figure de la continuité a construit l'image et l'esthétique d'un espace urbain régulier, isotrope et infini, universel parce qu'il est épuré de tout caractère contingent, tel qu'on le saisit dans les grandes villes du XIXe siècle, comme Paris, Vienne et Berlin. De même, la figure de la fragmentation renvoie à une conception topologique de l'espace, de la différence et de la spécificité des lieux. La figure de la continuité a bâti une idée synoptique de la ville telle qu'elle est représentée, de manière extrême, dans certaines propositions de ville idéale des architectes de la Renaissance, dans les villes de fondation comme Palmanova ou Saint-Petersbourg, dans le plan de L'Enfant pour Washington (1791) ou de Griffin pour Canberra (1911) et, de manière encore plus extrême, dans la grille territoriale américaine. (...) La figure du fragment, de son côté, a construit l'idée d'une politique suivant une logique de processus qui encourage la construction et la modification de la ville et du territoire, par des interventions fragmentaires, soustractions ou ajouts cumulatifs qui, bien qu'agissant ponctuellement et localement, parviennent à donner un nouveau sens à l'ensemble urbain dans sa totalité. (SECCHI, 2006: 28).

Acredita-se que a *infraestrutura viária local* pode suportar a constituição de uma chave de leitura do espaço que valorize, por entre os múltiplos fragmentos urbanos, os elementos que podem integrar sistemas de fragmentos que possuem uma unidade ou consistência particular. Um exercício que, no entanto, não deve estar limitado ao estabelecimento de continuidades através dos elementos que têm origem no espaço de circulação, passeios, estacionamento ou guias, mas que deve, por exemplo, manusear as características específicas de um Lugar Homogéneo ou Aberto. É nelas que se encontram elementos de unidade alternativos aos que, por agora, estão a produzir um espaço cada vez mais desarticulado dos espaços que atravessa. A atuação, no Lugar Compósito da *infraestrutura viária local*, pode assim desenvolver-se explorando as sobreposições entre as 'figuras da continuidade' e as 'figuras do fragmento' descritas por Secchi. Trata-se de contrariar o impasse provocado pela ausência de uma narrativa que reúna e articule, nas mais diversas escalas, a expressão territorial dos fragmentos dos diversos estereótipos ou modelos urbanos.

Autores como Álvaro Domingues e Marta Labastida estabelecem, nas suas investigações, narrativas transversais a diversos fragmentos com o objetivo de ultrapassar o impasse. São narrativas que se constroem através da manipulação e enfatização de temáticas de grande especificidade que permitem o estabelecimento de sugestivas associações de objetos, espaços, tempos e escalas. Estas abordagens são importantes contributos para a distinção entre a fragmentação do território

desruralizado, nomeadamente o de Santa Maria da Feira, e a de outros territórios portugueses ou grandes áreas urbanas europeias.

Mais do que contribuir para o reforço de um conceito de fragmentação que é, cada vez mais, polissémico, importa regressar à sua origem. Na sua definição mais básica, a fragmentação remete para um processo de divisão ou diferenciação de algo que antes se encontrava unido. Importa considerar que em cada fragmento existem premissas de conjuntos mais vastos. Trata-se de reconhecer um domínio formal específico e, simultaneamente, aceitar que a manipulação não impeça a inscrição de cada fragmento em processos individuais de desenvolvimento.

REVISÃO [4.1]

O valorização de um lugar que contém uma *sucessão de lugares*

A forma como os mais diversos modelos ou estereótipos urbanos se revelam na atualidade e informam a *infraestrutura viária local* justifica um maior interesse pelo valor instrumental, experimental e ideológico que está na sua origem. É a surpreendente naturalidade com que se faz a sua introdução na *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira que permite afirmar que os espaços de uma urbanidade cada vez mais planetária, capitalista e liberal não têm uma expressão dominante. Domina e sobressai um lugar onde as características particulares da acumulação e simultaneidade de modelos e estereótipos urbanos conferem à *infraestrutura viária local* uma identidade compósita muito particular.

A leitura que se deve associar a um processo de *revisão* é a de que a esses espaços corresponde uma multiplicidade de ideias fortes. Trata-se de uma leitura contrária à da existência na atualidade de um espaço urbano explicitamente vinculado a uma ideologia dominante. Pode encontrar-se na fragmentação espacial alguma relação com a diversidade ideológica que se verifica na sociedade, o que atenua a existência de conflitos. Assim, importa reconhecer, nomeadamente através da *infraestrutura viária local*, a existência de uma base ideológica bem mais complexa e de contribuir para afirmar os seus múltiplos espaços que subvertem o discurso dominante. Com eles será possível reivindicar uma dimensão subversiva que, por exemplo, as utopias urbanas sistematicamente reivindicam. Enquanto espaço de subversão a *infraestrutura viária local* pode, mais facilmente, libertar-se da conotação negativa que recorrentemente lhe está associada, passando a poder ser vista como lugar de múltiplas e, em certa medida, novas ‘impressões’ da sociedade, no solo.

Essas impressões fazem-se nas formas ‘originais’ do território desruralizado, mas também nas formas mais recentes, correspondentes a estereótipos modernos do habitar, do produzir e do estar. Elas permitem afirmar, no território desruralizado, uma difusão de lugares que, quando percebidos em movimento ao longo da *infraestrutura viária local*, revelam uma *sucessão de lugares*.

A noção de uma *sucessão de lugares* tem implícita a possibilidade da união através de um movimento único e permite introduzir a noção de corpo. Uma noção que se fragiliza por se tratar de uma espacialidade imperfeita e inacabada na qual são fortes e presentes os processos de desarticulação. Mas é também uma noção que se reforça à medida que os múltiplos estereótipos vêm, com a passagem do tempo, os seus usos, técnicas construtivas e materiais aproximarem-se. Assim, a *revisão* que se centra na identificação dos elementos combinatórios existentes entre diversos fragmentos deve interessar-se tanto pelos fragmentos que provêm de um tempo longo como pelos que acabam de ocorrer.

Na *revisão* da *infraestrutura viária local* a ideia de corpo é essencial para que o olhar que se fixa no fragmento evolua ou dê lugar a um olhar que se centra na identificação de sistemas que se desconectaram ou que não chegaram a associar-se. A baixa possibilidade de uma união através do desenho confere importância aos processos de união intrínsecos ao sistema territorial e à ordem natural das formas, dos materiais ou dos usos. Esses processos são particularmente importantes para trabalhar a composição dos diversos fragmentos a integrar numa *sucessão de lugares*. É no âmbito desse exercício que se pode conferir maior substância aos fragmentos (SECCHI, 2006: 133) e contribuir para a sua inscrição ou reinscrição no território.

4.2 Os Fragmentos da função Circular

CIRCULAÇÃO

Constata-se a dificuldade em constituir uma ‘arrumação territorial’ que tenha por base a autonomia espacial das funções urbanas. É difícil ver a *infraestrutura viária local* como um sistema de circulação espacialmente autónomo e coerente. **Imagina-se** o desenvolvimento de estratégias que permitem identificar sistemas funcionais do território. Cada um desses sistemas possui uma consistência particular e nova que se reflete na função Circular. Em conjunto sugerem diversas e sugestivas interações.

MOTORIZADA

Constata-se a acumulação de elementos com forte vínculo ao espaço de circulação de um único meio de transporte. As continuidades espaciais implícitas aos diferentes elementos do espaço de circulação automóvel dominam. No entanto, são esses elementos, nas suas múltiplas variações e colagens que revelam um espaço descontínuo. **Imagina-se** uma coabitação amável entre formas de circular e que tanto é produto dos espaços centrais da cidade consolidada, valorizadores da presença do peão, como dos pequenos caminhos rurais.



Rua da Ribeirinha, Santa Maria de Lamas



Rua do Murado, Mozelos



Rua III, Lourosa



Rua das Centieiras, Mozelos

4.2|01 **Uma *infraestrutura viária local* indiferente aos lugares funcionalmente Modernos.** À exceção das diferenças decorrentes de parâmetros quantitativos a organização espacial da *infraestrutura viária local* mantém-se. Trata-se de uma característica que permite afirmar a existência de uma significativa autonomia dos processos e soluções da *infraestrutura viária local* face às especificidades funcionais dos lugares.

A relação entre o CIRCULAR e as restantes funções urbanas

Le zoning fonctionnel en est aujourd'hui une technique réputée inadéquate. Par essence, il cultive et proroge le précepte de la ville périphérique, en différenciant d'un côté toute nouvelle production urbaine d'une pré-supposée centralité préalable ou du moins distinct et, de l'autre, en l'astreignant au principe de la ségrégation fonctionnelle. Néanmoins, les plans de zones et leur règlements sont plus que jamais en vigueur et continuent inéluctablement d'organiser la construction du territoire... (VERSTEEGH, 2005: 21)

O território de Santa Maria da Feira encontra-se cada vez mais afastado do modelo produtivista e industrial que suportou o espaço urbano Moderno. Apesar disso, as estratégias contemporâneas de organização do espaço continuam a conferir importância ao zonamento funcional. Ao longo da *infraestrutura viária local* é possível identificar diversas consequências desse processo. Assiste-se a práticas espaciais segregativas do habitar, do trabalhar, do lazer e do circular assentes numa aplicação tecnocrática e fragmentária de alguns dos pressupostos mais presentes nos modelos urbanos da primeira metade do século e que, evidentemente, têm o seu expoente máximo na Carta de Atenas⁶².

Se, por um lado, o tema da organização funcional do espaço urbano se sobrepôs a muitos outros veiculados pela Carta, também é verdade que, à medida que o Estado, em territórios como o de Santa Maria da Feira, foi estando menos presente nos processos de urbanização, o zonamento funcional tornou-se pouco mais do que o suporte de estratégias de comercialização do solo. Para François Archer o facto de os espaços funcionais que hoje se criam se afirmarem enquanto mercadorias transaccionáveis alterou a forma como se alcança um espaço urbano funcionalmente organizado, mas não retirou centralidade ao tema⁶³.

⁶² Apesar do protagonismo da Carta de Atenas e na sua associação às palavras de Le Corbusier "*il faut exiger... le découpage en quatre fonctions élémentaires (habitations, loisirs, travail, circulation)*", não pode deixar de se salientar que a Cidade Industrial de Tony Garnier constitui uma das visões mais claras sobre separação e relação entre diferentes funções urbanas. Para a defesa do zoneamento funcional recorre-se a um conjunto de argumentos que vão desde a qualidade paisagística, da incompatibilidade de usos, o da qualidade ambiental, o da criação de pólos de actividades de maior escala, o da adequada gestão das infraestruturas básicas, o de juntar objetos que têm propriedades formais comuns. Argumentos que reforçavam a ideia que o zoneamento funcional constituía uma resposta pragmática a um problema latente que a simplicidade do discurso e a capacidade de comunicar seduziram.

⁶³ A presença das quatro funções no território passou a estar fortemente vinculada aos grandes grupos económicos e às estratégias territorialmente hierarquizadas com que se dispõem. A função Circular revela-se nas grandes vias concessionadas e o lazer surge associado a grupos que controlam a distribuição territorial dos grandes shoppings, mas também das superfícies comerciais intermédias e, mais recentemente, o comércio de proximidade. Paradoxalmente, a forma como na actualidade se dispõem no espaço, testemunha a actualidade da organização funcional do espaço urbano. "Nous ne sommes donc pas si loin que cela du modèle de La Charte d'Athènes. Ce modèle commercial hiérarchique s'applique aussi globalement aux activités de loisirs avec, par exemple, comme nouveaux 'équipement de loisirs' les cafés Internet et les McDo à l'échelle des micros-centralités, les cinémas multiplexes au niveau des centres secondaires, les parcs à thème pour des loisirs plus exceptionnels et le tourisme" (ASCHER, 2003: 71).



0 m 100 m 500 m
escala 1:10.000

4.2|02 A autonomia do edificado em relação à *infraestrutura viária local*. A arrumação funcional de base moderna tem baixa legibilidade. A autonomia do edificado que acolhe três das quatro funções urbanas (o habitar, o trabalhar e o lazer) constitui um importante fator para que, na caracterização da infraestrutura viária, seja importante atribuir protagonismo ao vasto conjunto de elementos não edificados.

Apesar do tempo longo das estratégias de zonamento não é possível afirmar que elas tenham contribuído para a produção de um território funcionalmente arrumado. A partir da *infraestrutura viária local* é difícil ter uma visão consistente de uma organização territorial que tenha por base a autonomia espacial das categorias funcionais modernas.

Apesar disso identificam-se espaços dedicados ao trabalho, ao habitar, ao lazer e, no caso das grandes infraestruturas viárias, ao circular. São espaços que podem ser vistos como sucedâneos de modelos nos quais existiam fortes estratégias de especialização funcional, traduzindo-se em diversas zonas de negócios, parques industriais ou conjuntos residenciais de densidade variável que reforçam a visibilidade de estratégias vinculadas ao espaço Moderno. Simultaneamente, a diversidade espacial e tipológica de alguns desses espaços, em grande medida possibilitada pela manipulação livre dos modelos urbanos, reforça a produção de um espaço de base Moderna e extremamente plural.

Muitos desses espaços parecem inscrever-se no conceito de enclaves funcionais descritos em *La Ville Franchisée* por David Mangin. No entanto, a sua maioria não revela o isolamento e as deficiências de articulação que lhe é atribuída. As justificações para que tal ocorra são várias, podendo destacar-se três: o facto de serem de dimensão reduzida e de manterem uma forte conexão com a *infraestrutura viária local* preexistente e com a diversidade de funções que nela se apoiam; o facto de as espacialidades mais próximas da função Circular Moderna, nomeadamente as provenientes da *nova infraestruturas viária nacional*, terem tido, em Santa Maria da Feira, uma implantação tardia e que manteve elevada a conexão com a *infraestrutura viária local* preexistente; o facto de serem frequentes as possibilidades de articulação entre a *infraestrutura viária local* e a *nova infraestrutura viária nacional*.

Num primeiro olhar, em Santa Maria da Feira, uma espacialidade cuja consistência confere legibilidade à função Circular parece estar mais próxima da *nova infraestrutura viária nacional* do que da *infraestrutura viária local*. No entanto, a complementaridade que entre estes dois sistemas se identificou contribui para o reforço da identidade e autonomia de cada um e da sua respetiva figura. Podendo afirmar-se que, no caso da *infraestrutura viária local*, a aproximação à figura de um sistema isotrópico, descrito por Secchi e Viganò no seu projeto para o Grand Paris (SECCHI; VIGANÒ, 2012), pode constituir uma aproximação à autonomia que o sistema funcional da circulação deveria possuir no espaço urbano Moderno. Na figura específica da *infraestrutura viária local*, reveladora de um Lugar Compósito, identifica-se uma autonomia em relação ao edificado e uma articulação com espaços não edificados que a aproxima dos temas de uma espacialidade moderna.

O que é uma rua? É uma via no interior de uma aglomeração que serve específica ou simultaneamente para atravessar uma zona dessa aglomeração, que permite aceder a lugares ao longo ou na imediata



4.2|03 **O domínio das lógicas de uma única forma de circular.** A autonomia das lógicas da circulação motorizada revela-se num conjunto de elementos e parâmetros (guias, raios de curvatura, sinalética e desenho de interceções) indiferentes ao seu suporte morfológico e funcional, reduzindo o entendimento da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira ao de uma ‘machine à circuler’, limitando assim a sua articulação com as restantes funções urbanas.

proximidade dessa via, e para produzir um espaço coletivo utilizado para diversos tipos de actividades. Por isso, uma rua assegura pelo menos uma destas três funções de trânsito, acesso e base para a localização de actividades. Certas ruas são monofuncionais, como os becos sem saída de um bairro residencial, as vias rápidas urbanas ou as galerias comerciais. Outras são multifuncionais, como as da cidade pré-moderna que acolhem todo o tipo de actividades, a grande rua do burgo com os seus comércio e mercados de todas as estações, o boulevard urbano com as suas esplanadas, lugares de lazer, os largos passeios onde se misturam passantes, residentes e comerciantes, ou ainda a parkway que é uma espécie de autoestrada bordejada de vivendas e passeios arborizados. A coexistência das funções sempre põs problemas que reclamaram diferentes soluções técnicas, organizacionais ou sociais. (...) A questão da coexistência dos utilizadores e das funções põe-se hoje mais que nunca (...), tal como a questão da partilha da rua no seu duplo significado de pôr em comum e de separar. (ASCHER, 2007: 25)

A identidade e predomínio da função Circular

Se, por um lado, parece existir a possibilidade de associação da *infraestrutura viária local* a uma figura com um vínculo à autonomia da função Circular Moderna, também é verdade que, num olhar mais próximo, essa possibilidade tende a desaparecer. Nas operações de loteamento a *infraestrutura viária local* perde autonomia em relação às restantes funções urbanas. É a partir da classificação funcional da operação urbanística que é fixado o dimensionamento do espaço de circulação. No entanto, o vínculo meramente quantitativo decorrente do predomínio de uma determinada função não é suficiente para colocar em causa o domínio da função Circular face às restantes e face à base territorial. O domínio na organização do espaço de elementos vinculados à mobilidade motorizada torna-o autónomo em relação a temas de maior especificidade funcional ou territorial. Assim, apesar da função circular existir no interior das restantes funções, pode afirmar-se que as estratégias de desenho que quotidianamente a transformam contribuem para que também num olhar próximo se reforcem lógicas de um sistema autónomo.

A independência da organização espacial da *infraestrutura viária local*, em relação ao edificado, acaba por voltar a traduzir o desejo Moderno de afirmação de uma entidade funcional e tecnicamente autónoma e que, nas diversas declinações, é indissociável de modelos tão diversos quanto o da Cidade Jardim, da Ville Radieuse ou de Broadacre City.

Torna-se assim possível afirmar que a sua autonomia tem expressão em diversas escalas territoriais e que ela não decorre da introdução e consistência de um desenho único. A consideração da autonomia da *infraestrutura viária local* face ao edificado e às funções urbanas permite imaginar que, num território funcionalmente ‘desarrumado’, se vai assistir à transformação das quatro funções urbanas em três mais uma. Uma separação que pode ser um importante contributo para o reforço de estratégias inovadoras.

Estratégias que, por exemplo, podem tomar dois caminhos distintos. O primeiro tem a ver com a máxima simplificação do tema da organização funcional do espaço, nomeadamente colocando no interior da *infraestrutura viária local* as duas funções urbanas abordadas por Ildefonso Cerdà em 1859, no seu texto *Théorie Générale d'Urbanization*, onde afirma que a cidade é território de duas funções essenciais: o movimento e a estadia. Uma estratégia que coloca de lado as quatro funções urbanas do espaço Moderno, para permitir a viabilização, em Santa Maria da Feira, de múltiplas e reconfiguráveis aproximações às ‘tradicionalis’ funções urbanas, bem como a associação ao desenho da *infraestrutura viária local* do tema da sua apropriação.

O segundo é o do reforço do número de níveis funcionais valorizando um sistema no qual se podem identificar, para além das três principais funções, a função circular, bem como muitas outras funções. Trata-se de sublinhar um sistema funcional e espacialmente complexo, recuperando temas fortes da década de 60 que envolveram os arquitetos num exercício de confronto da *infraestrutura viária* com o habitar, trabalhar, circular e lazer, mas também com níveis funcionais mais fenomenológicos cobrindo níveis distintos de espaços relacionais urbanos, nomeadamente a casa, a rua, o bairro ou o distrito⁶⁴. Trata-se de levar para Santa Maria da Feira a possibilidade de integrar, no futuro da *infraestrutura viária local*, um conjunto bem mais amplo de práticas que podem ser identificadas no interior de cada uma das outras três funções Modernas.

O contributo de ambos os caminhos é o da perda de intensidade do tema da circulação, que tanto continua a dominar na *infraestrutura viária local* e que, de certa forma, tem bloqueado o processo da sua *revisão*. Donde poderá sair reforçado o potencial reestruturador da *infraestrutura viária local*. Entre a apropriação e os níveis funcionais mais fenomenológicos não é difícil imaginar o favorecimento de experiências locais, práticas sociais e processos individuais que podem ocorrer na *infraestrutura viária local*. Uma atitude perfeitamente enquadrável no âmbito da crítica à Cidade Moderna dos anos 50 e 60 e que retoma a noção de uma infraestrutura viária funcionalmente complexa e cuja identidade abala a força hegemónica das lógicas da circulação motorizada no seu desenho.

Assim, tal como a partir da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira se podem constituir visões sobre fragmentos que remetem para a “machine à circuler”, será necessário considerar a forma como nesses e noutros fragmentos se processou o acolhimento e têm expressão práticas sociais variadas. Práticas que revelam um processo que pode ser visto como consequência da tolerância e da consideração das necessidades particulares de cada indivíduo. É na consideração desta dimensão que terão origem muitos dos ingredientes que sustentam uma visão menos estrita da função Circular. É graças a eles que se vai afirmar a ideia de que, no futuro da *infraestrutura viária*

⁶⁴ Níveis enunciados no perfil territorial elaborado por Patrick Geddes e popularizado pela paisagista Jacky Tyrwhitt. A casa isolada, a aldeia, o bairro e a cidade surgem num desenho de afirmação das relações sociais. Sobre o assunto ler: *CLAM 8, The Heart of the city: Towards the humanization of Urbain life* (ROGERS; SERT; TYRWHITT, 1952).

local está uma abordagem transdisciplinar⁶⁵ orientada num sentido reestruturador e de resposta às especificidades de um território complexo. Acredita-se que um território onde a presença do automóvel não implica a existência de um conflito funcional está em melhores condições para o desenvolvimento de estratégias que conferem amplitude funcional e, conseqüentemente, espacial à *infraestrutura viária local*.

Do conjunto de respostas que têm sido desenvolvidas em territórios equivalentes, pode salientarse, como aglutinador de um percurso, o conceito de ‘città elementare’ de Paola Vigano (VIGANO, 2000). Nela o tema das diversas funções urbanas e a sua expressão espacial adquire uma dimensão multi-escalar, que se alimenta de grandes ou pequenos elementos territoriais e que é cada vez mais determinante para uma adequada ação territorial. Esta estratégia permite identificar camadas funcionais do território menos convencionais, no interior das quais se pode trabalhar uma forma e espaço de circular específico. Cada camada, por possuir uma consistência particular, permite estabelecer diversas e sugestivas interações entre espaços de circular. Assim, as formas de circular são trabalhadas por Paola Vigano e Bernardo Secchi interrogando o contexto local com o objetivo de responder aos processos de fragmentação. Para tal identificam os ‘materiais’ que compõem o território e dão especial ênfase àqueles que se podem tocar, ver, apreender através dos sentidos no espaço de circular.

Un espace on se déplace à faible vitesse (L’espace de la marche à pied, du vélo, mais aussi de la voiture qui ne veut pas aller plus vite); un espace de la grande vitesse qu’on pratique, au contraire, lorsqu’on veut se déplacer vite entre deux lieux distants ; un espace intermédiaire qui permet de parcourir des distances urbaines dans des temps raisonnables. Il ne s’agit pas d’espaces à différentes échelles ; tous ces espace sont à la grande échelle métropolitaine. (SECCHI, VIGANÒ, 2009)

As discontinuidades numa *infraestrutura viária local* que valoriza a circulação MOTORIZADA

Quando se percorre a pé a *infraestrutura viária local* ou quando se habita um espaço nas suas margens, identifica-se um espaço dominado pelas lógicas da circulação motorizada. Elas impõem continuidades à custa do estabelecimento de diversas discontinuidades nas restantes formas de circular. Esse domínio, que é indissociável de práticas cada vez mais tecnocráticas, tornou os espaços da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira distintos dos da generalidade dos espaços

⁶⁵ Porque o desenvolvimento desse olhar obriga à consideração de temas como os da mobilidade social, de classes, geográfica, de emprego, da mão-de-obra, dos capitais, atravessando áreas disciplinares como a geografia, a sociologia, a economia, a ecologia.



4.2|04 **As discontinuidades resultantes do confronto entre uma única forma de circular e o lugar.** Perante as variáveis do lugar, afirma-se uma infraestrutura viária onde as formas de circular não motorizadas estão permanentemente subalternizadas e em causa. As lógicas do automóvel, sempre dominantes, associadas à escassez de espaço, reforçam processos de fragmentação. Eles têm reflexo na largura dos passeios, na colocação de sinalética, na localização de passadeiras e amplificam o confronto com os outros usos da *infraestrutura viária local*.

herdeiros de um urbanismo de matriz funcionalista, onde a função Circular se decompunha com maior equidade entre as diferentes formas de circulação e velocidades.

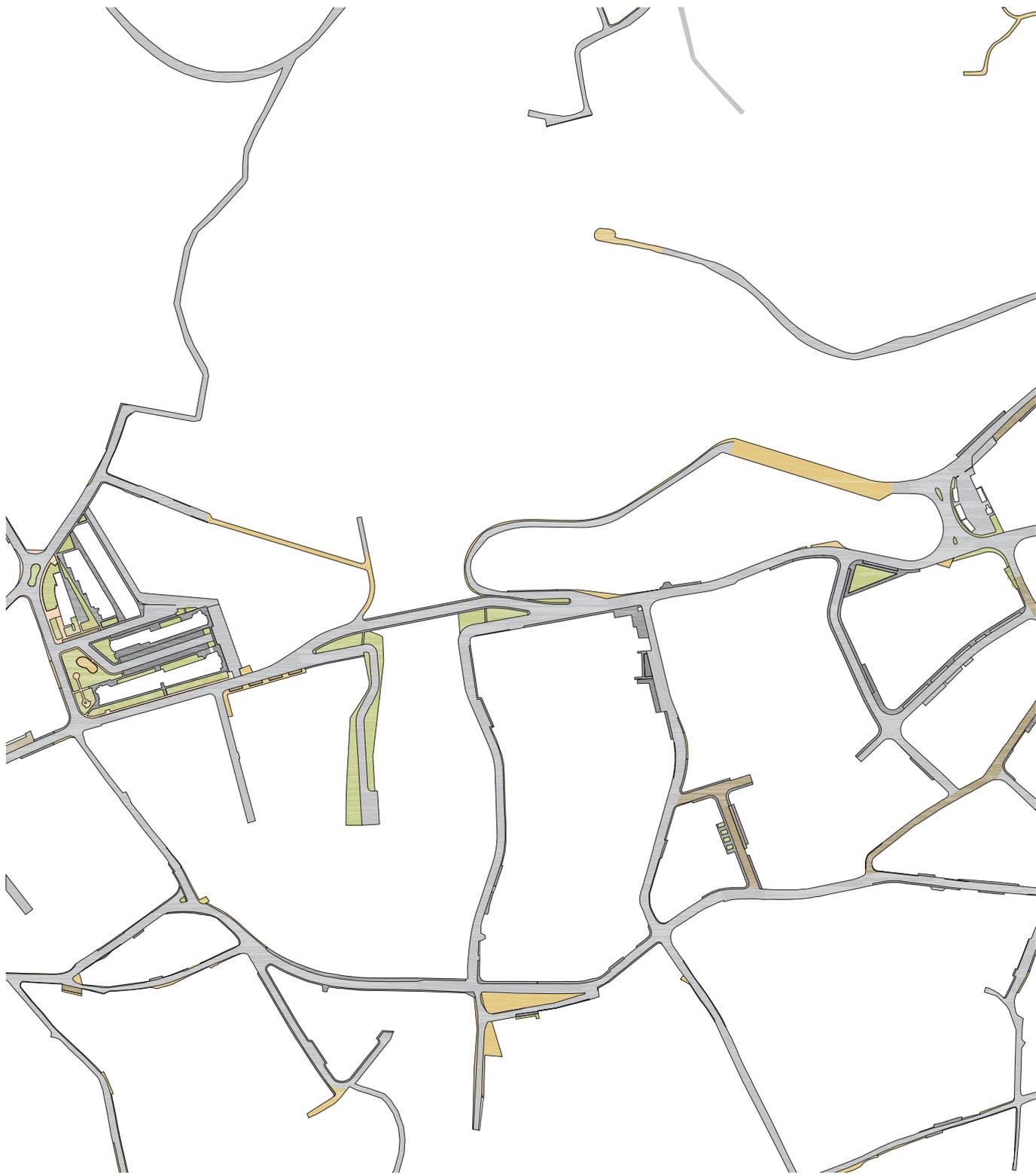
As lógicas da circulação motorizada condicionam as restantes e resultam num espaço, produzido a partir de uma perspectiva especializada e tecnicista, que é excessivamente autocentrado, conduzindo a situações de desajuste evidente face aos problemas que pretende resolver, nomeadamente ao nível da escala e do ‘consumo’ de espaço. Só em situações limite, de confronto com a escassez de espaço e para não inviabilizar definitivamente outra forma de circular ou função urbana, se poderá assistir à cedência de algumas dessas lógicas. O domínio das lógicas da circulação motorizada tem subvertido muitas das outras que o território contém, necessita ou poderá vir a necessitar. Esse domínio tende a colocar as restantes formas de circular numa situação de inferioridade espacial. Trata-se de uma característica que, nos contextos de maior carga urbana, nomeadamente de intensa circulação motorizada, é provavelmente decisiva para conferir segurança às restantes formas de circular.

Em Santa Maria da Feira, a menor carga urbana, a extensão da *infraestrutura viária local* e a insuficiência de espaço para introduzir um perfil mais diferenciador das formas de circulação fazem com que, frequentemente, as restantes formas de circular e usos ocorram em espaços de elevada precariedade. Apenas num conjunto muito restrito de lugares se avança para as soluções, mais condicionadoras da circulação motorizada, frequentes em espaços consolidados e de forte carga urbana nos quais é condicionada a presença do transporte motorizado individual.

A existência das restantes formas de circular em espaços de elevada precariedade ou a sua ocorrência no próprio espaço do transporte motorizado testemunha a ausência de mecanismos e estratégias que permitam pensar um espaço alimentado pelas diversas componentes da função circular, bem como por espacialidades que complementam ou o articulam com as restantes funções urbanas.

É, aliás, entre a força do espaço da circulação motorizada e o carácter inviolável dos limites da propriedade privada que se comprimem muitos dos processos e usos que acompanham ou podem vir a acompanhar o espaço da *infraestrutura viária local*. A forte compressão desses processos obriga a que, frequentemente, as funções previstas para os espaços que ficam entre a faixa de rodagem e o espaço privado sejam inviabilizadas. É a reduzida largura de passeios que coloca o peão a circular na faixa de rodagem. É a sua guia elevada que impede o automóvel de se retirar da faixa de rodagem, tendo como consequência a redução de fluidez na circulação.

Apesar do domínio das lógicas da circulação motorizada, parece claro que as continuidades, que canonicamente se associam ao seu espaço permanecem por estabelecer. As características do contexto onde se insere, as vicissitudes do tempo e dos regulamentos impossibilitam a produção



0 m 50 m 250 m
escala 1:5.000

4.2 | 05 Os elementos da função Circular na construção de uma espacialidade fragmentada. A estratégia da estabilização do perfil baseada numa especialização funcional e material que privilegia o transporte motorizado não se tem refletido na produção de um sistema consistente. A variabilidade dos perfis, a descontinuidade dos passeios, a diversidade de materiais e dos seus vínculos aos usos mais comuns revelam um espaço fragmentado. Defende-se o desenvolvimento de uma estratégia que considere a frequência dos elementos já presentes na *infraestrutura viária local* bem como a capacidade de um único material servir os mais diversos usos.





Rua do Carrascal, Santa Maria de Lamas



Rua do Carrascal, Santa Maria de Lamas



4.2|06 **A variabilidade do perfil funcionalmente organizado.** Ao longo de um trajeto que tenha sido alvo de uma ação de normalização do perfil transversal, identifica-se uma grande diversidade de soluções que ocorre sempre no espaço comprimido entre a parcela e o espaço da mobilidade motorizada. É aí que se concentram, frequentemente sem condições para se desenvolverem de maneira adequada, as restantes funções e formas de circular. É também esse espaço que se transforma ou desaparece cada vez que colide com o que legalmente é exigido à faixa de rodagem.

de uma espacialidade onde as continuidades de perfil, de bermas, de largura de faixa de rodagem, de estacionamento, de sinalética ou de materiais estejam presentes. Assim, os elementos da circulação motorizada, implementados em diferentes tempos, produzem configurações surpreendentes.

É a fragilidade das continuidades espaciais verificadas na *infraestrutura viária local* decorrente do domínio da circulação motorizada que retira legibilidade a outras formas de circular e, conseqüentemente, impede uma aproximação a um espaço urbano Moderno. Num curto troço da *infraestrutura viária local* alvo de estratégias que são herdeiras de uma organização funcional do espaço, deteta-se uma grande diversidade de perfis transversais. A *infraestrutura viária local*, enquanto entidade sujeita a lógicas de desenho que remetem para a circulação motorizada, tarda em revelar, consistentemente, na sua identidade, as continuidades que canonicamente lhe são inerentes. Assim, a percepção das descontinuidades da função Circular faz-se através das mais diversas escalas e elementos. Ela pode provir da introdução de novos troços de via, de variantes, de rotundas, de sistemas de articulação, viadutos, bem como do alargado conjunto de sistemas de gestão e controlo do tráfego ou de pequenas operações de reconversão de um perfil. Quando se percorre a *infraestrutura viária local*, a pé ou de carro, a identificação das múltiplas descontinuidades da função Circular faz sobressair a sua condição de Lugar Compósito.

Quando se percorre a *infraestrutura viária local* das operações urbanísticas identificam-se descontinuidades que testemunham um alargado conjunto de processos, muitos deles decorrentes de estratégias privadas e do facto da legislação urbana, a partir de 1980, ter passado a associar o dimensionamento da *infraestrutura viária local* à função prevista nas operações urbanísticas. A dependência dos principais elementos de diferenciação espacial da função prevista para o edificado e as transformações de medida a que têm estado sujeitos cada elemento que integra o perfil transversal têm contribuído para a produção de um espaço descontínuo. A força transformadora e imprevisibilidade desses processos e a ausência de ações mais articuladoras e multi-escalares para a *infraestrutura viária local* reforçam a existência de um espaço descontínuo altamente condicionador das formas de circulação e da forma como se articulam com a complexidade funcional do território.

Apesar da legislação para as operações urbanísticas ter procurado implementar uma estratégia que considera a relação entre a *infraestrutura viária local* e as funções urbanas, na prática, ela acaba por se limitar ao controlo da presença da circulação motorizada no seu interior. O peso hierarquizante das suas lógicas sobrepõe-se a todos os outros. É na imposição dos processos específicos da circulação motorizada e no seu confronto com a base territorial e com os tempos e processos da sua transformação que também a legislação participa na construção de um Lugar Compósito.

A função Circular e as excepcionais continuidades

Existem situações excepcionais onde a estabilidade do perfil transversal garante elevada continuidade à *infraestrutura viária local*. Elas decorrem de ações de reformulação integral da superfície cujas características de projeto e construção permitem a sua rápida implementação ou que permitem elevado controlo das vicissitudes espaciais da passagem do tempo. É no âmbito deste processo que se enquadra a reconversão de algumas das vias de maior carga urbana, nomeadamente, as antigas Estradas Nacionais ou Estradas Municipais e que surgem elementos de continuidade mais consistentes, como longos passeios, guias, alinhamentos de árvores, faixas de estacionamento ou vias de serviço.

Às excepcionais continuidades podem também corresponder os antigos caminhos e estradas municipais. Apesar de inscritos em diversos processos de transformação recente o seu espaço ainda não foi alvo de uma estratégia de especialização espacial da circulação, predominando uma superfície única que se estende até ao limite da propriedade privada. Aí, pode identificar-se um tratamento da superfície no qual, pela homogeneidade e pela extensão, sai reforçada a característica de um espaço contínuo de grande indeterminação, que vai sofrendo dilatações e compressões, de acordo com as variações do domínio público. Dado tratar-se de uma superfície única que acolhe diferentes formas de circular e funções urbanas, estes espaços, apesar de a sua materialidade estar frequentemente associada a asfalto e, conseqüentemente, à circulação motorizada, acabam por revelar uma elevada capacidade de acolher e dar expressividade a outros sistemas funcionais. A simplicidade com que acolhem novos usos e distintas formas de circular revela sugestivas hipóteses para a *revisão da infraestrutura viária local*.

A baixa carga urbana a que estão sujeitos contribui para que tenha especial expressão um quotidiano diverso e sugere a possibilidade de se perseguirem soluções de desenho nas quais o lugar de cada uso seja enunciado sem que se traduza na produção de fronteiras de elevada rigidez ou na frequente inviabilização de muitos outros usos. Eles sugerem, portanto, a possibilidade de se perseguirem espacialidades mais híbridas. Espacialidades que contêm elementos de continuidade e que, simultaneamente, respondem a algumas das complexidades funcionais do Lugar Compósito.

Os fragmentos quase iguais que existem no interior de sistemas de continuidade

Ao longo da *infraestrutura viária local*, no pavimento da faixa de rodagem, da berma ou no passeio, nas medidas de cada um deles ou na sinalética revelam-se elementos que reforçam uma espacialidade que se encontra inscrita num permanente processo de fragmentação. Apesar de se perseguirem as lógicas de continuidade, que nas extensões urbanas planeadas e entre sectores funcionais são

fruto dos fortes mecanismos de controlo e produção do espaço, em Santa Maria da Feira são os mecanismos de controlo, nomeadamente, legislação, regulamentos e planos, que produzem desajustes. Os desajustes são, na sua maioria, decorrentes de imposições feitas no âmbito de operações urbanísticas privadas. Uma nova construção ou a simples alteração de um muro podem ser pretextos suficientes para a imposição legal de um novo afastamento ou da construção de passeios ou estacionamento.

No entanto, é crescente em Santa Maria da Feira o número de troços nos quais elementos como passeios ou estacionamento, pela extensão, têm implícita uma ideia de continuidade. Quando essa continuidade resulta de um processo, temporalmente identifica-se um desenho com princípios de dimensionamento, materiais e soluções construtivas distintas. Quando se percorre a pé estes espaços, identificam-se diferenças que traduzem processos de microfragmentação.

No interior de sistemas contínuos, como passeios, guias, estacionamento ou muros, identificam-se diversas discontinuidades. Trata-se de uma característica normal se se considerar que a fragmentação é indissociável de qualquer espaço urbano mas que se acentua em Santa Maria da Feira porque a extensão da *infraestrutura viária local*, associada à instabilidade dos regulamentos e à diversidade das práticas, torna difícil o desenvolvimento de mecanismos de controlo do detalhe.

Assim, apesar da *infraestrutura viária local* ser composta por um conjunto relativamente restrito de elementos, nomeadamente guias, passeios, rampas ou postes, identifica-se, no interior de cada um, substanciais diferenças que se acentuam com a passagem do tempo. Na sequência deste processo, é possível, quando se representa os seus sistemas funcionais, produzir a imagem de um sistema que possui grande continuidade, nomeadamente, passeios, estacionamento ou guias. Simultaneamente, é possível produzir uma representação desse mesmo espaço, com toda a sua fragmentação espacial e material, caso se lhes adicione as diferenças, por exemplo, de medida, de materiais, de desgaste. Trata-se de uma representação que vai traduzir processos de microfragmentação e que, inevitavelmente, confere destaque à relação entre os espaços da função Circular e os processos específicos desenvolvidos no espaço privado.

REVISÃO [4.2]

Diluir as fronteiras funcionais de cada fragmento estabelecendo novas continuidades

À medida que se percorreu a *infraestrutura viária local*, foi-se descobrindo a expressão espacial, as fragilidades e a amplitude da matriz de um espaço de circulação, bem como a sua relação com os mecanismos de controlo e regulação que envolvem grande parte das práticas que o informam. Progressivamente, foi-se percebendo que as leituras decorrentes da quantidade de tráfego, das estatísticas de uso de transporte motorizado, da fixação e diferenciação de perfis, são insuficientes para suportar a resolução dos problemas da *infraestrutura viária local*. Tal acontece porque, apesar de, na *infraestrutura viária local*, estarem permanentemente em causa padrões de eficácia, segurança e conforto, são poucas as situações cujo nível de conflito exija a adopção de uma solução exclusiva à circulação motorizada. Acredita-se que a ausência da urgência de soluções abre espaço para a reflexão e permitirá um processo de escolha, por entre as muitas possibilidades já existentes na *infraestrutura viária local*. São essas possibilidades que vão contribuir para a *revisão* da expressão espacial da função Circular.

A expressão das lógicas da mobilidade motorizada, na *infraestrutura viária local*, revela uma situação paradoxal. Elas sugerem um espaço no qual se espera que existam as continuidades e consistências que conferem segurança. Simultaneamente, são também as lógicas da mobilidade motorizada que acabaram por fazer com que, ao longo dos anos, nas variações de critérios, medidas e elementos, se tenha acentuado o processo de fragmentação e a produção de um espaço descontínuo. Um processo que existiu e existe, apesar de serem de sentido contrário, as estratégias que o Estado e o município implementam.

No processo de *revisão* de um espaço fortemente marcado pelos elementos da mobilidade motorizada, importa que o perfil transversal, os seus elementos estruturantes e a sua progressiva transformação contenham a diversidade de temáticas que se podem revelar, ao longo de uma via. Simultaneamente, reivindica-se o olhar multi-escalar sobre o projeto e a ação na *infraestrutura viária local* e o alargamento da abrangência territorial do perfil transversal. É esse perfil que pode trazer, para a *infraestrutura viária local*, uma ideia de território e, acima de tudo, contribuir para a confrontar, de forma mais explícita, com a função Circular e com as restantes funções urbanas. Trata-se de pôr em prática um processo que introduza elementos identitários que façam com que a ação sobre a função Circular vá para lá da necessária garantia da existência de condições de conforto para se circular a pé, de bicicleta, de carro ou de transporte coletivo, sem inviabilizar nenhum deles. No entanto, a legibilidade das formas de circular não têm que se traduzir na autonomia de cada uma delas e na sua forte ‘impressão’ no solo.

Na *revisão* de uma *infraestrutura viária local* tão vasta, o solo pode conter ‘impresso’ temas específicos do território de Santa Maria da Feira. Trata-se de fazer com que elementos de continuidade como passeios, muros ou estacionamento, habitualmente reveladores de processos de fragmentação e microfragmentação, se possam destacar pela forma como têm impressa a expressão de um tema territorial e, conseqüentemente, pela relação que estabelecem com aqueles que circulam na *infraestrutura viária local*. Só assim poderá ser alcançada uma *revisão* que articula as formas de circular com distintas expressões espaciais de temas do território. É essa associação que vai reforçar o interesse pela materialidade, pelos sistemas construtivos, ou pelo leque alargado de outros usos que, ao longo do dia e dos dias, seguramente, ocorrem na *infraestrutura viária local*.

Na *infraestrutura viária local* são frequentes os fragmentos provenientes das lógicas da circulação motorizada que nunca acolheram o uso que lhes está implícito. Acredita-se que no âmbito de um processo de *revisão* a intercepção entre esses elementos e temas específicos do território pode fazer com que uma porção de passeio, que não serve o peão, se transforme num interstício que filtra a relação entre o público e o privado, que um espaço de estacionamento se transforme em espaço expositivo de uma actividade económica, que uma rotunda, mais do que articular diversas vias, se constitua como plataforma de observação de um território alargado. É no âmbito desta estratégia que a identificação dos elementos que têm estado ‘esvaziados’ da sua função ‘original’ pode constituir uma oportunidade. Ao ser confirmada a perda de centralidade das lógicas do espaço de circulação, será mais fácil imaginar a sua entrega a narrativas que, ao articularem fragmentos do Lugar Compósito, acabam por complexificar a expressão da função Circular.

No momento em que os fragmentos da função Circular adquirirem novas espessuras, muito naturalmente sobressairá a sua hibridez. No âmbito da *revisão* da *infraestrutura viária local*, é importante que se inicie o teste dessas soluções. Uma hibridez que não se deve reduzir à relação entre formas de circular. É no âmbito dessa estratégia que se pode imaginar um espaço mais liberto do determinismo formal dos modelos dos lugares consolidados, que reforça a noção de rua espacialmente especializada e, do domínio das lógicas da mobilidade motorizada, que reforça a noção de estrada. Aceitar que existem elementos do espaço viário que possuem esse carácter híbrido, que estão, simultaneamente, incorporados na *infraestrutura viária local*, no território ou no mapa mental de quem o habita, é necessário para que a *revisão* da função Circular de um lugar compósito adquira uma outra natureza.

4.3 Os fragmentos técnicos

AFASTAMENTO

Constata-se que, na atualidade, muitos dos atores territoriais responsáveis pelos sistemas infraestruturais se tornaram entidades económicas de escala planetária cada vez mais distantes dos lugares, bem como dos próprios sistemas que exploram. As racionalidades técnicas foram substituídas pelas racionalidades económicas e empresariais. **Imagina-se** que num espaço que acolhe sistemas informados por um número crescente de atores é necessário criar um interlocutor transversal capaz de voltar a conferir valor estruturante às especialidades e às especificidades.

IRRACIONALIDADE

Constata-se que o distanciamento e decomposição dos atores obrigou ao reforço da autonomia técnica, jurídica, administrativa e económica dos sistemas. A autonomia intrínseca a cada sistema técnico, ao confrontar-se com outras técnicas, com o território e com a passagem do tempo, produz um conjunto de elevada irracionalidade. **Imagina-se** que, perante a sua irracionalidade, se vai reatribuir relação entre as racionalidades técnicas e as racionalidades do lugar um renovado protagonismo.

Câmara Municipal de Santa Maria da Feira

Estradas de Portugal

AE Douro Litoral

Brisa

Refer

Rede Elétrica Nacional

EDP Distribuição

EDP Comercial

GALP Energia

Iberdrola

Indaqua

Suldouro

Portugal Telecom

Cabo Visão

Vodafone

Nos

4.3|01 **As principais entidades nas infraestruturas de Santa Maria da Feira.** O crescente número de intervenientes, a deslocalização dos seus centros de decisão, a sua constante separação e fusão, e a autonomia técnica e administrativa implícita às suas actividades dificultam a sua inserção estratégica na *infraestrutura viária local* e a implementação de soluções temporalmente mais ambiciosas e articuladas.

O crescente AFASTAMENTO das entidades que participam na infraestruturação

O território é complexo e, perante as dificuldades do Estado em lidar com os seus sistemas, a ação traduziu-se numa crescente separação entre as suas diversas dimensões, nomeadamente a infraestrutural, paisagística, económica e social. No interior de cada uma delas identificam-se níveis que têm a ver com usos, técnicas, interesses, estratégias, competências administrativas, e com as sempre crescentes exigências temporais e financeiras. Alguns destes sistemas são tão preponderantes que levam ao domínio de uma forma de fazer específica e permitem que se afirme que a racionalização “continua a marcar, de forma cada vez mais profunda, todas as ações individuais e coletivas.” (ASCHER 2010 [2001]: 32).

No processo de privatização da acção pública enquadram-se as infraestruturas básicas. A privatização tem-se traduzido na extinção dos serviços urbanos prestados em rede, pensados de forma integrada, no âmbito da sociedade e do território. No interior das infraestruturas básicas passaram a existir diversos subsistemas que têm uma expressão no espaço que, quando é precedida de um exercício de articulação, se torna menos problemática. No entanto, na maioria dos lugares, esse exercício é inexistente ou imperfeito.

É grande a diversidade de entidades que exploram as infraestruturas básicas, algumas são locais e possuem uma história que se confunde com a história do próprio sistema técnico e do lugar, a maioria encontram-se perfeitamente inseridas no tecido global das grandes multinacionais na área das infraestruturas, sendo por isso mais distantes das especificidades locais. Esse afastamento, associado ao elevado número de entidades que podem explorar um único sistema técnico, tem fortes consequências na espacialidade da *infraestrutura viária local*. As lógicas internas e prioridades de cada entidade vão ao encontro de objetivos económicos e empresariais que, raramente, dependem das condições técnicas, territoriais, ou espaciais.

Ao longo da *infraestrutura viária local*, identificam-se sistemas infraestruturais de energia, de abastecimento de água, de águas residuais, de telecomunicações e de gás cuja expressão espacial está cada vez mais dependente de condicionantes empresariais e jurídicas das entidades que os exploram do que das condições técnicas. Apesar da instabilidade das condições técnicas continuar a ter um reflexo no espaço, é crescente a instabilidade proveniente das estratégias económicas e empresariais.

As lógicas empresariais forçam a autonomização dos sistemas técnicos e, simultaneamente, assiste-se à sua decomposição. Ao longo dos últimos anos, no interior de cada sistema técnico, os atores infraestruturais foram-se decompondo e especializando em tarefas cada vez mais específicas. Por

exemplo, o abastecimento de energia elétrica, tradicionalmente associado a uma única entidade, encontra-se agora decomposto em três níveis (CURIEN, 1993: 17), podendo cada um desses níveis ter vários atores. O primeiro diz respeito à implementação das infraestruturas. O segundo é o de serviços intermédios de controlo e gestão da rede. O terceiro é um nível já próximo do consumidor final que tem como objetivo o fornecimento de produtos cada vez mais adaptados às necessidades particulares dos clientes. No terceiro nível podem coexistir vários atores podendo o seu número ter valores surpreendentes. Em Santa Maria da Feira é possível escolher entre três fornecedores de energia e, simultaneamente, o consumidor final pode transformar-se em produtor e vendedor. Trata-se de um produtor apoiado pelo Estado, que não consome o que produz para seguidamente o vender mais caro do que o produto equivalente que compra. A identidade difusa dos atores contribui para que seja crescente o afastamento aos objetos técnicos que suportam a sua atividade.

No presente, a expressão espacial dos sistemas infraestruturais caminha em sentidos opostos. Em alguns sistemas acentuam-se processos de desmaterialização, os sistemas de telecomunicações suportam-se em redes que só pontualmente têm um suporte físico. Em sentido oposto a implementação de uma rede de fibra ótica obriga a traçados de grande especificidade e rigidez que restringe fortemente a possibilidade de interferir na sua expressão espacial. Uma dificuldade que se acentua quando, num único troço de via, as lógicas do mercado concorrencial fizeram coexistir autonomamente, redes com características técnicas equivalentes.

O que leva ao aparecimento [de um novo tipo de cidade, na passagem do século XX para o XXI], como tantas vezes antes nesta longa história, é a tecnologia: desta vez a tecnologia da informação. Mas ela não nos conduzirá, na realidade nunca o fez, a um caminho simples ou determinista. (HALL, 1997: 941)

A decomposição dos atores traduz uma especialização do serviço prestado, tendo como principal motivação estratégias económicas. A racionalidade técnica perde centralidade, ao longo de uma via repetem-se sistemas técnicos equivalentes nos quais correm fluxos de informação e energia que estão muito aquém da sua capacidade máxima. Os argumentos económicos predominam sobre os técnicos e sobre os espaciais. Este afastamento à expressão espacial dos sistemas técnicos torna particularmente difícil a introdução de argumentos que tenham a ver, por exemplo, com a garantia de serviço a um consumidor mais isolado ou com uma estratégia de retirar atratividade infraestrutural e, conseqüentemente, edificatória a um troço de *infraestrutura viária local* ou porção de território. As infraestruturas técnicas são, hoje, manipuladas por um conjunto de atores difícil de delimitar e que, na sua maioria, desconhecem a expressão territorial dos elementos que são suporte à sua atividade. A permanente evolução técnica dos sistemas infraestruturais, associada à decomposição dos serviços prestados e à componente concorrencial do mercado, confere grande imprevisibilidade às estratégias a levar a cabo.

O afastamento das diversas entidades retira disponibilidade para que se envolvam numa reflexão mais aprofundada e partilhada sobre a relação entre os seus sistemas técnicos e o espaço onde se desenvolvem. Tal acontece porque as vantagens provenientes de uma maior articulação entre as estratégias empresariais dos sistemas infraestruturais e as estratégias a desenvolver para a *infraestrutura viária local* permanecem pouco claras. Por exemplo, para a generalidade dos atores infraestruturais os benefícios económicos de uma inserção cuidada e articulada dos sistemas técnicos são incomparavelmente inferiores aos que provêm de uma ação publicitária.

A nova organização empresarial, amplamente incentivada pelo Estado, tem obrigado ao desenvolvimento de sistemas de regulação que, através da imposição de restrições técnicas, jurídicas e administrativas, acabam por contribuir para um crescente afastamento entre cada sistema infraestrutural. Nos últimos anos, esses mecanismos de regulação têm ganho crescente protagonismo ao procurarem controlar os movimentos de divisão empresarial, deixando de lado estratégias territoriais de maior especificidade.

Já mais recentemente os mecanismos de regulação têm adquirido uma nova componente. Após uma fase de alargamento do número de atores infraestruturais assiste-se agora à sua concentração, reduz-se o número de empresas de transportes, fornecimento de energia ou transportes. Os mecanismos de regulação procuram agora, face a um contexto de menor concorrência, proteger o consumidor dos abusos provenientes de posições dominantes. Perante as características deste processo, pode afirmar-se que foi através de um percurso pouco linear que se assistiu à passagem de um sistema no qual o Estado era dominante na infraestruturização para um sistema dominado por um conjunto muito reduzido de atores globais.

As movimentações dos atores e os seus sistemas organizativos impediram que a *infraestrutura viária local* acolhesse elementos, como galerias técnicas, no interior dos quais poderia estar instalada uma multiplicidade de sistemas infraestruturais. Atualmente, na sequência dos processos de fusão, constata-se que ao longo da *infraestrutura viária local* podem estar dispostos diversos sistemas infraestruturais que prestam o mesmo serviço e que, paradoxalmente, pertencem ao mesmo ator. A sua expressão no espaço não se explica à luz da racionalidade técnica e muito menos das subjetividades da arquitetura ou do urbanismo. Constata-se que a sua base explicativa reside, fundamentalmente, no modelo empresarial e económico.

No entanto, junto da população, as perplexidades espaciais introduzidas no território por entidades sujeitas às lógicas de mercado e à organização empresarial são mais toleradas do que as perplexidades existentes em sistema sob a responsabilidade do Estado. Os benefícios económicos para um ator infraestrutural decorrentes do abandono de um sistema ou de uma fusão são tolerados sem que se avalie os prejuízos para o coletivo. Paradoxalmente, nos sistemas infraestruturais pertencentes



4.3|02 **A diversidade e a acumulação de objectos técnicos.** A sempre presente autonomia e a progressiva especialização e materialização física das redes de distribuição contribuem para que a sua presença no espaço exponencie sobreposições e confrontos, dificultando o desenvolvimento de respostas articuladas com os restantes sistemas, capazes de perseguir objetivos comuns valorizadores do contexto.

ao Estado, qualquer tentativa de abandono de um sistema infraestrutural é automaticamente considerada um prejuízo para o coletivo.

A *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira é, assim, informada por entidades que têm dimensões, centros de decisão e localizações díspares, que se regem por modelos administrativos, económicos ou jurídicos fortemente vinculados a estratégias de desempenho globais. A permanente transformação dos atores e as suas múltiplas localizações e dimensões resultam em práticas sectoriais, ao mesmo tempo que obrigam ao reconhecimento de que os processos de decisão, que levam à transformação da *infraestrutura viária local*, existem em espaços e em tempos cada vez mais diversos. A progressiva especialização da gestão dos sistemas infraestruturais tem sido potenciada pela autonomia que o próprio Estado conferiu, por via legal, a muitos dos seus sistemas, levando a que muitos dos objetos existentes na *infraestrutura viária local* ‘escapem’ ao controlo municipal, contribuindo-se para a construção de um espaço que, além de fragmentado, se apresenta afastado da realidade sensível, humana e geográfica dos lugares.

O processo de decomposição dos atores é, cada vez mais, uma lei fundamental das transformações da *infraestrutura viária local*. Ele espelha a lógica, já secular, de divisão do trabalho, tornando-se cada vez mais claro que, mais do que a dimensão técnica, é a administrativa, empresarial ou económica que informa as transformações. A presença espacial dos objetos técnicos revela essas múltiplas dimensões e torna clara a extrema dificuldade de qualquer exercício que os procure enquadrar numa estratégia comum que responda a questões de identidade, valor simbólico ou até mesmo uso. Pensar o futuro da *infraestrutura viária local*, num território de forte decomposição dos atores, é um exercício de grande dificuldade. Os processos específicos de cada ator produzem espaços onde se acumulam discursos que, na sua maioria, se inscrevem numa forma muito parcial e limitada de olhar para as relações entre as infraestruturas técnicas, a *infraestrutura viária local* e o próprio território.

Dans toute l'histoire de l'humanité c'est probablement la première fois qu'un écart aussi tragique se produit entre la réalité territoriale et sa représentation mentale. Trop de descriptions sont pensées en termes de surface au lieu de l'être en termes de réseaux. Le territoire comme surface est un héritage du XIXème siècle, époque où les nations se sont définies... Inutile de souligner à quel point cette conception est devenue impraticable: multiculturalisme, transculturalisme, mobilité, déplacement des centres décisionnels, abolition de maintes barrières historiques, etc., nous contraignent à formuler tous ou presque tous les problèmes territoriaux comme des systèmes de réseaux. Une surface a un périmètre, alors qu'un réseau n'a que des points terminaux ; les surfaces ne se mélangent guère tandis que les réseaux, en revanche, se superposent et se combinent ; en outre, les réseaux n'abolissent pas les surfaces, ce qui nécessite d'inventer une dialectique capable d'en définir les relations. (CORBOZ, 2001 : 254 apud OLIVEIRA, 2007 ;CCXC1)

A dimensão empresarial das entidades que atuam nas infraestruturas técnicas introduziu lógicas que se sobrepõem às leituras centradas na dimensão exclusivamente técnica dos objetos, no

entanto essa dimensão não é suficiente para explicar a forma como estão presentes os objetos técnicos no espaço da infraestrutura viária local de Santa Maria da Feira. Sendo difícil de averiguar o contributo de cada dimensão na construção do espaço, não se pode deixar de se reconhecer que continua a repousar uma ‘aura’ sobre os argumentos e lógicas da dimensão técnica que tem permitido justificar e legitimar as ações desenvolvidas na *infraestrutura viária local*. Pode mesmo afirmar-se que a existência dessa ‘aura’ é tão consensual junto da população que explica que a dimensão técnica continue a ser, frequentemente, convocada para a legitimação de opções cuja origem está, fundamentalmente, na dimensão empresarial ou política. Este processo aproveita, em grande medida, do facto de continuar a ser socialmente reconhecido que “l’ingénieur dispose de qualités morales et d’un statut social qui lui permettent de se détacher des contingences” (THOENIG, 1987: 205).

A resposta do engenheiro, ao ser associada a um forte pragmatismo e à exatidão dos números, vê reconhecida a sua eficácia na resolução de um problema concreto (VERIN, 1993). É em grande parte neste reconhecimento que se justifica a tolerância do coletivo relativamente à forma como o objeto técnico se dispõe no espaço. Assim, a ‘aura’ novecentista que continua a estar associada ao engenheiro⁶⁶ leva a que a presença dos diferentes objetos no espaço seja atribuída, quase que exclusivamente, aos imperativos técnicos e às representações que lhes são mais comuns. É recorrendo à ‘aura’ que repousa sobre a resposta técnica que continua a dar-se força a muitos dos argumentos que pretendem legitimar decisões que provêm da dimensão empresarial, económica ou política e que participam na construção de um Lugar Compósito.

O afastamento dos atores em relação aos seus objetos técnicos e em relação ao território acentua a dificuldade em desenvolver estratégias de controlo que viabilizem uma maior diversidade de técnicas e a sua adequação ao contexto territorial. Assim, perante este cenário pode afirmar-se que o que mais caracteriza os objetos técnicos que existem ao longo da *infraestrutura viária local* não é as suas qualidades formais, materiais ou originalidade, mas sim a estanquicidade das suas lógicas. É essa estanquicidade que explica que um viaduto sobre uma autoestrada, um poste de iluminação pública, um posto de transformação de energia elétrica, uma conduta de abastecimento de água ou uma caixa de visita de uma rede de saneamento não possam participar em algo mais do que a simples viabilização dos sistemas em que se encontram inscritos.

Em consequência da crescente especialização dos atores e da complexificação das dimensões que informam o objeto técnico assiste-se à crescente produção de regulamentação e cadernos de encargos desvinculados da realidade local e impenetráveis ao conhecimento comum. São

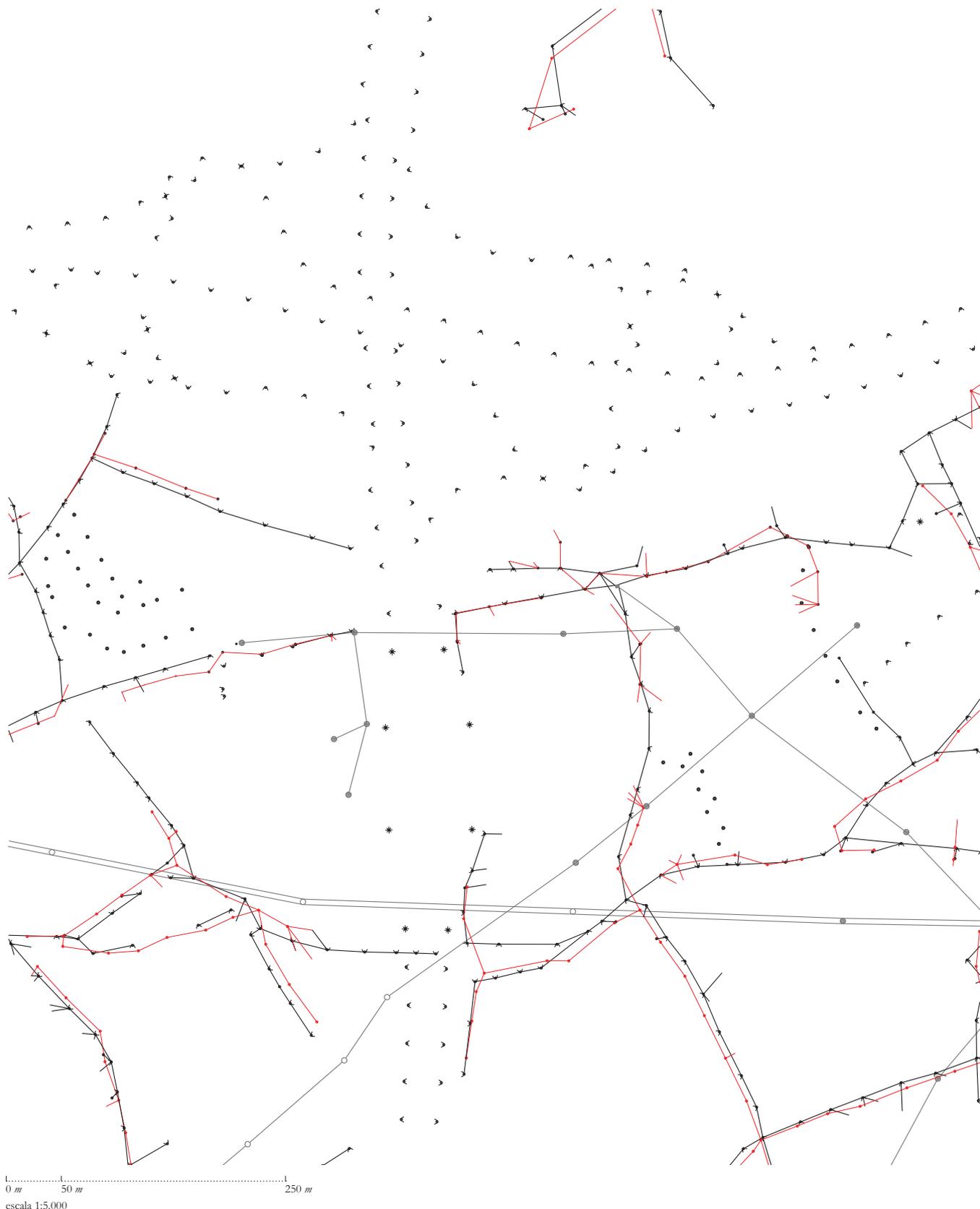
⁶⁶ Uma ‘aura’ que no século XIX transportou os engenheiros para cargos elevados da administração do Estado e que traduzia a convicção de que a equidade territorial tinha como principal suporte a presença dos grandes sistemas infraestruturais, nomeadamente, portos, estradas e caminhos-de-ferro (MACEDO, 2012: 118).

características que podem ser identificadas nos documentos que servem de base ao concurso público para o projeto, construção e exploração de uma nova infraestrutura básica, a um estudo de impacto ambiental ou de viabilidade económica de uma rede de telecomunicações. Em muitos destes documentos, identificam-se sobreposições entre objetivos, programa e proposta. É frequente que os documentos que suportam um concurso público para solucionar um determinado problema infraestrutural apresentem a própria resposta técnica.

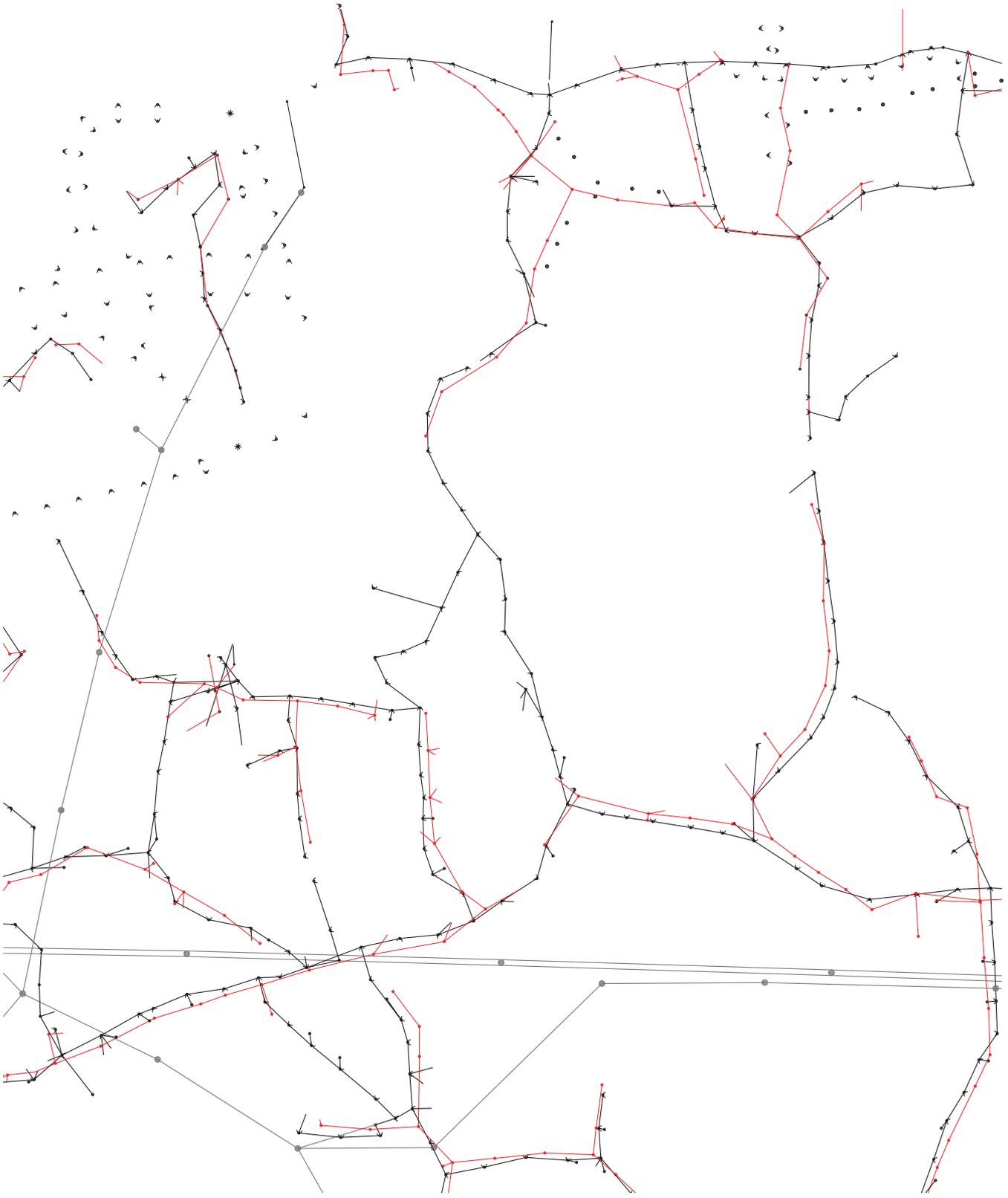
O objetivo do concurso deixa de ser o da seleção de um determinado sistema técnico, passando a ser o de uma escolha primordialmente assente no tempo de execução, no preço e, eventualmente, na modalidade de financiamento. São estes critérios que afastam qualquer possibilidade de reflexão sobre o sistema técnico e a sua adequação e pertinência num determinado contexto. Uma característica que explica a ausência, nos concursos para a instalação de sistemas infraestruturais, de escalas menores de desenho. O concurso para a execução, conceção e exploração de uma nova autoestrada é suportado por desenhos de traçado realizados à escala 1:25.000 e a instalação e manutenção da rede de iluminação pública de um determinado território não exige a elaboração de peças desenhadas.

Em grande medida, este processo decorre do facto de, para a generalidade dos atores, a decisão de execução de uma transformação infraestrutural ser acompanhada da 'imagem', comum e inquestionável, do resultado final. Trata-se, pois, de uma imagem mental que é construída pela força dos modelos que usualmente são aplicados. É ela que impede o questionamento, à luz de problemas contextuais, dos possíveis sistemas a implementar, as suas vantagens (não apenas técnicas) e os seus impactos territoriais. Então, grande parte dos processos de infraestruturização do território acabam por surgir associados a opções empresariais e financeiras que não dependem dos problemas da organização do espaço, ao mesmo tempo que contribuem para que se banalize um conjunto de sistemas técnicos cujos principais atributos provêm de racionalidades que estão muito para lá do próprio sistema técnico, espacial ou territorial.

O acentuado afastamento dos atores, dos centros de decisão, dos estudos, dos regulamentos e das técnicas, contribui para que os objetos existentes na *infraestrutura viária local* se tornem cada vez mais genéricos e exclusivamente dirigidos para o cumprimento da sua função mais básica. Trata-se de um processo que se identifica na grande e na pequena escala, nos mais elementares ou sofisticados objetos técnicos. Independentemente da sua expressividade e originalidade, todos eles possuem a característica comum de decorrerem e possuírem lógicas extremamente estanques.



4.3 | 03 **O traçado das redes de energia, iluminação pública e telecomunicações.** A representação das redes de distribuição permite constatar que, à exceção dos grandes eixos de mobilidade elevada e das operações de loteamento, nas Estradas Nacionais, nas Estradas Municipais e nos Caminhos Municipais a sua expressão é indiferenciada. A representação dos seus traçados não evidencia a complexidade e diversidade dos lugares.



Redes de média e alta tensão Rede de distribuição elétrica e iluminação pública Rede de telecomunicações

A IRRACIONALIDADE resultante da soma dos objetos técnicos

É o dinamismo tecnológico e empresarial dos atores infraestruturais que explica que, no espaço resultante da implementação dos seus diversos sistemas, sejam cada vez mais frequentes as incongruências. O predomínio das lógicas económicas e empresariais faz com que não se possa confundir o atual manuseamento dos objetos técnicos com aquele que resultou da aplicação do paradigma funcionalista e no qual se atribuiu um profundo simbolismo ao projeto, desenho ou conceção dos sistemas técnicos. O projeto dos sistemas técnicos e da sua coexistência, do qual o corte transversal das ruas de Paris constitui uma importante referência, desapareceu, tendo o atual modelo económico contribuído para que se inscrevessem, práticas, no espaço, como se este estivesse desprovido de dimensão, material e imaterial.

Em Santa Maria da Feira a ausência de um projeto ou estratégia, portador de uma visão territorial transversal a diferentes objetos e sistemas técnicos e resistente à volatilidade dos critérios económicos, administrativos, políticos e técnicos, contribui para a afirmação da *infraestrutura viária local* enquanto Lugar Compósito.

A representação dos diversos objetos técnicos identificados na *infraestrutura viária local* revela o papel dos diferentes atores na caracterização do espaço. Cada um deles instala, segundo as suas próprias lógicas, postes de iluminação, postes de telecomunicações, transformadores eléctricos, armários de distribuição, publicidade, contentores de recolha de resíduos, bancos, cabines telefónicas, paragens de autocarro. A representação individual ou do conjunto dos sistemas não revela a racionalidade esperada, nem tampouco a sua adequação às diversas realidades e qualidades do contexto territorial, sendo grande a irracionalidade do conjunto. Torna-se clara a existência de um desfasamento entre a racionalidade das lógicas implícitas a cada sistema e a irracionalidade resultante da sua implantação e da sua soma.

A ausência de uma estratégia que explore as qualidades do território e, conseqüentemente, informe a disposição dos diferentes objetos técnicos contribui para a presença de objetos e sistemas técnicos, pouco distintos, que no confronto com o espaço existente adquirem excessivo protagonismo. Um protagonismo que cresce à medida que as técnicas se complexificam e à medida que cada ator desenvolve sistemas de controlo e proteção mais elaborados. É a ausência de estratégia que contribui para que, cada vez mais, os atores procurem um espaço exclusivo para o seu sistema, um espaço não partilhado por razões jurídicas ou de gestão, que permite evitar as sobreposições com outros sistemas infraestruturais.

O desenvolvimento de soluções infraestruturais articuladas com os temas específicos da *infraestrutura viária local* é particularmente difícil mas necessário para que a irracionalidade dê lugar

a uma racionalidade acente na matriz territorial. Esse exercício poderá ser iniciado com a inscrição dos temas do território na argumentação técnica. Acredita-se que numa *infraestrutura viária local* extensa e altamente infraestruturada as estratégias para garantir a manutenção da operacionalidade dos diversos sistemas pode fazer-se em estreita articulação com os contextos locais, nomeadamente com a sua população. É essa aproximação que fará com que a técnica se torne um contributo. Ela passará a conter, no seu próprio interior, uma reflexão e luta contra o excessivo tecnicismo que informa muitas das práticas. Muitas das dificuldades ou perplexidades que os sistemas técnicos revelam no espaço ocorrem por lhes estarem implícitos modelos de expansão e manutenção fortemente vinculados a ambientes urbanos mais consolidados e densos. A descoberta e viabilização de estratégias de manutenção alternativas constitui um passo importante para que nas técnicas se comecem a revelar respostas sensíveis e próximas dos problemas sentidos quotidianamente por aqueles que habitam os espaços. Na realidade trata-se de enquadrar e expandir práticas de manutenção dos sistemas infraestruturais que, em muitos contextos, já são informalmente levadas a cabo. Cada sistema técnico revela no seu interior uma diversidade que está vinculada a processos e práticas locais.

Os parâmetros de dimensionamento genéricos que suportam os objetos técnicos em confronto com a multiplicidade de processos que, ao longo do tempo e do espaço, transformaram a *infraestrutura viária local*, deixam antever uma diversidade de soluções e configurações bem mais sugestivas do que aquelas que deveriam provir do determinismo e do domínio de parâmetros quantitativos aplicados por um único ator infraestrutural. São soluções que deixam no território indícios sobre as características do contexto social, político ou empresarial em que foram criadas e com o qual se foram relacionando.

Assim, importa considerar a presença, no espaço, de diferentes objetos que introduzem variações no interior de um único sistema técnico. Acredita-se que neles estão contidas muitas das características da *revisão da infraestrutura viária local* e que é através do seu transporte para um exercício de questionamento da *infraestrutura viária local*, que se confere espessura à presença espacial dos sistemas técnicos. Os indícios deixados pelos sistemas técnicos podem revelar momentos em que a técnica esteve mais refem das políticas e momentos em que a evolução técnica obrigou à transformação das políticas. Um exercício importante para a legitimação de experiências que coloquem os sistemas técnicos ao serviço de especificidades locais.

Olhando para o Lugar Compósito percebe-se que ele é caracterizado pelos elementos que decorrem da mobilidade motorizada (semáforos, raies, placas centrais, sinalética) e por elementos referentes a muitos outros usos e decorrentes da sua condição pública (bancos, painéis de publicidade, caixotes de lixo). O Lugar Compósito é também caracterizado por um grande



4.3|04 **Os fragmentos dos sistemas técnicos da água.** Ao longo da *infraestrutura viária local*, identificam-se elementos com origem em tempos e processos diversos que alargam o conjunto das soluções técnicas mais comuns. O reconhecimento, patrimonial inclusive, e a requalificação dessas soluções, se articulados com estratégias territoriais inovadoras, podem conferir uma diferente visibilidade aos caminhos da água e contribuir para a valorização ambiental e paisagística da *infraestrutura viária local* e dos próprios espaços ribeirinhos.

conjunto de objetos pertencentes aos sistemas técnicos que correspondem a usos e funções que não ocorrem no próprio espaço (transformadores eléctricos, postes de rede de telecomunicações), mas que integram o ambiente urbano. Eles emergem e atravessam o espaço da *infraestrutura viária local*, conhece-se a sua utilidade no sistema infraestrutural urbano, mas desconhece-se o seu papel nos espaços em que se implantam. Por agora, não fazem parte de nenhuma estratégia ou sistema fundado na infraestrutura viária do território desruralizado e extensamente urbanizado. No entanto, o que mais os destaca é que, ao contrário do que ocorre nos lugares mais consolidados, aqui eles emergem no espaço com forte protagonismo.

Um dos passos a dar no sentido da *revisão* da forma como se olha para os objetos técnicos que emergem ao longo da *infraestrutura viária local* poderá ser o da constituição de um olhar sobre a etimologia do termo ‘técnica’ e do reforço do seu vínculo à arte⁶⁷. Esse vínculo é uma importante justificação para que se retire centralidade aos dois temas que mais se associam à generalidade dos objetos técnicos presentes ao longo da *infraestrutura viária local*, o objetivo e o cálculo: o objetivo, pela forma como oculta a existência do objeto enquanto forma e o cálculo porque a essência do objeto não é quantificável (SIMONNET, 2000). Esta transformação constitui um primeiro passo para que os objetos técnicos assumam um papel que ultrapasse a sua funcionalidade imediata.

⁶⁷ Sobre a dimensão artística da obra infraestrutural sugere-se a leitura de *Ouvrage d'art oeuvre d'art* in *Mobilité & esthétique: Deux dimension des infrastructures territoriales* (SIMONNET, 2000). Trata-se de uma dimensão que reforça o seu valor enquanto objeto mas também enquanto suporte de um processo de territorialização.



0 m 20 m 100 m
escala 1:2.000

4.3 | 05 **A organização espacial e as redes aéreas na infraestrutura viária local.** A inexistência de uma relação estreita entre a organização espacial da via e as redes infraestruturais que nela se desenvolvem testemunha a progressiva autonomia e desarticulação dos intervenientes no espaço. Urge encontrar 'plataformas' capazes de articular a organização funcional e material da *infraestrutura viária local* com a das redes de distribuição.



- | | | | | | | | |
|------------------------------|-----------|--|------------------------|--------------------------|--------------|------------------|---------------|
| asfalto | betonilha | bloco de cimento | micro-cubo de calcário | micro-cubo de granito | cubo granito | terra compactada | terra vegetal |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Redes de média e alta tensão | | Rede de distribuição elétrica e iluminação pública | | Rede de telecomunicações | | | |

REVISÃO [4.3]

A técnica que condiciona as escolhas mas que não é a escolha em si

Na conjuntura actual de extrema de destruição do Estado Social, sem dinheiro nem margem de acção, de liberalismo radical e de globalização do sistema capitalista, não existe nenhuma razão para crer que o Estado tenha o poder de tutela, regulação, articulação, capacidade de acção e previsão que tinha. Até mesmo as questões mais ‘duras’ da construção de território, como são as infraestruturas, se privatizam e mercantilizam (GRAHAM, MARVIN, 2001) e (MANGIN, 2004). Para contrariar os efeitos decorrentes da estanquicidade e autonomia do objeto técnico, na *revisão* da *infraestrutura viária local*, importa aproximar os diferentes atores, fazendo face ao progressivo distanciamento e decomposição das entidades responsáveis pelas infraestruturas básicas, mas também aos enquadramentos legais que têm dificultado o desenvolvimento de respostas transversais.

Perceber contextos de urbanização, modos de acção e políticas dos municípios do Estado Central, ou de empresas privadas equivale a refletir sobre o que pode ser o reposicionamento das políticas públicas e do urbanismo em particular. Os municípios, individualmente ou em associação, podem ter um papel decisivo nesse exercício, devendo participar na definição de estratégias e no desenvolvimento de novos instrumentos.

Na *revisão* da *infraestrutura viária local* importa procurar o desenvolvimento de soluções que, em alternativa às soluções meramente técnicas e vinculadas a lógicas empresariais e económicas universais, permitam o desenvolvimento de sistemas técnicos específicos, reconfiguráveis, ajustáveis à complexidade de cada Lugar. A transformação da *infraestrutura viária local* deve passar por uma diversificação das técnicas e formas de fornecimento e manutenção dos serviços infraestruturais básicos. Pouco a pouco, essa diversificação deve tornar-se perceptível, num exercício de representação dos diversos sistemas no espaço fazendo com que de cada um, mais do que a singularidade do objeto técnico, sobressaia a sua exemplaridade. Nomeadamente aquela que tem a ver com a forma como, individualmente ou em sistema, revela uma propensão para rever a *infraestrutura viária local*.

Para lá da perfeição técnica de cada objeto (uma ponte, um poste ou uma conduta) passa a ser preponderante o processo que materializam. Um processo que, seguramente, contém forças resultantes da intercepção do local e do global. A aceitação de que o objeto técnico, na *infraestrutura viária local*, tem esta dimensão viabiliza uma prática que alimenta os mais básicos critérios da técnica mas também de beleza, de proporção e de equilíbrio; olha-se para o objeto e para os seus efeitos com entusiasmo equivalente. Simultaneamente, esta *revisão* oferece ao objeto técnico uma dimensão crítica e até mesmo subversiva que, habitualmente, decorre de uma prática arquitetónica ou artística consistente, mas que aqui traduz um processo de territorialização. É esse processo que pode suspender a ideia de que, na *infraestrutura viária local*, a soma dos objetos técnicos se traduz num sistema de elevada irracionalidade.

Na *infraestrutura viária local*, verifica-se uma relação difícil entre cada objeto técnico e a irracionalidade da figura que resulta da associação de diversos objetos. Por outro lado, as condicionantes legais que regulam a implantação dos diversos objetos técnicos não se adequam às características do território, obrigando à constante adaptação dos processos de implantação. Estas duas circunstâncias permitem constatar que a presença do objeto técnico na *infraestrutura viária local* não pode ser explicada apenas no âmbito de um projeto técnico.

Perante a ausência de uma fundamentação técnica abre-se um espaço para que as múltiplas condicionantes e explicações que provêm do lugar sejam articuladas tendo em vista a construção de uma estratégia de conjunto. É no confronto entre as estratégias da técnica e as que provêm dos Lugares que se pode imaginar a inscrição dos sistemas infraestruturais no âmbito dos projetos arquitetónicos ou urbanos. Será através destas estratégias que a *infraestrutura viária local* se tornará num espaço onde as técnicas da circulação ou das infraestruturas básicas estarão ao serviço do Lugar.

Através da *infraestrutura viária local* torna-se claro que a técnica pode impor ao espaço um conjunto de dimensões e soluções formais, mas não lhe dá conteúdo nem explica plenamente o seu sistema organizativo. Assim, a dificuldade não está em aplicar as imposições técnicas das fórmulas matemáticas, da dinâmica dos fluidos ou da qualidade lumínica, mas sim em fazer com que a sua expressão no espaço ultrapasse essa dimensão, que vá para lá das condicionantes técnicas.

Em “Novos Princípios do Urbanismo”, François Ascher apresenta o conceito de ‘modernização reflexiva’ afirmando que a racionalização científica e técnica marca “de forma cada vez mais profunda todas as ações individuais e colectivas” (ASCHER, 2010 [2008]: 33). Então, as relações que cada indivíduo estabelece com os objetos técnicos também devem ser revistas. Devem ser relações reflexivas que ultrapassem a racionalização científica e técnica e que mergulhem também, profundamente, em dimensões subjetivas, imateriais e simbólicas. A valorização dos contributos de cada um e a expansão das possibilidades dos objetos técnicos é essencial para que se estabeleça uma relação menos ingénua, que em certa medida se possa emancipar a relação entre cada um e os objetos técnicos. Por exemplo, trata-se de, a partir dos objetos técnicos cada vez mais obsoletos, descobrir novas vocações. É possível identificar algumas delas ao longo da *infraestrutura viária local*. São vários os objetos que, mesmo após perderem a sua componente utilitária ou funcional, perduraram nos espaços tornando claro que há muito que a futura *revisão* se encontra inscrita nos espaços existentes e que muitos deles já ultrapassaram, há muito, as regras internas ao sistema técnico.

V.

***A infraestrutura viária local* que revela um Lugar de Ambiências**

[sob um olhar agregador]

5.1 A organização espacial

CATEGORIAS

Constata-se que o espaço da *infraestrutura viária local* não cabe nas classificações de estrada ou caminho municipal, nem tampouco nas classificações baseadas na mobilidade motorizada que os municípios adotam. **Imagina-se** que as possibilidades de reorganização da *infraestrutura viária local* são facilitadas pela ausência de um sistema baseado numa visão utilitarista ou funcionalista.

AMBIÊNCIAS

Constata-se a possibilidade de proceder a uma sistematização formal e material da *infraestrutura viária local*. Produz-se uma representação alternativa que, mais do que fixar categorias para uma ação determinista, revela *ambiências*. **Imagina-se** que as *ambiências*, associadas a processos que remetem para tempos diversos, dão ‘espessura’ ao espaço e ressignificam um sistema fragmentado, tornando mais fácil o estabelecimento de um vínculo com o cotidiano do cidadão.

Avenida das Alminhas
Rua da Quinta da Igreja
Rua dos Reservatórios
Rua da Ponte Funda
Rua Chão de Água
Rua da Lavoura
Rua do Arieiro
Rua da Portela
Rua da Presa
Rua Estreita
Rua do Cedro
Rua da Penha
Rua do Salgueiro
Rua dos Valinhos
Rua das Ribeiras
Rua do Rio
Rua da Igreja
Rua da Azenha
Rua da Tapada
Rua Romana
Rua das Leiras
Rua dos Mortórios
Rua Central das Regadas
Rua da Lagoinha de Trás
Rua Parque de Jogos
Rua Floresta Mar
Rua da Cruz
Rua da Barra
Rua das Flores
Rua da Vinha
Rua das Agradas
Travessa Cavada Velha
Travessa da Corticeira
Travessa da Fonte

5.1 | 01 A toponímia da *infraestrutura viária local*. Muitos destes nomes transportam para o presente ambientes em que, apesar do processo de banalização decorrente da tipificação das soluções espaciais, existe um vínculo às condições, formais, simbólicas e materiais dos lugares. Nomeadamente, quando a nomenclatura se reporta a uma memória coletiva em provável desvanecimento, permite imaginar possibilidades de intervenção que transformam a *infraestrutura viária local*, dando-lhe maior espessura e significado.

As CATEGORIAS de espaço urbano e as estratégias municipais de diferenciação

La tendencia a la homogeneización y el creciente imaginario genérico asociado a lo ordinario se confronta con lo particular y lo encontrado en el lugar. Para el proyecto en el difuso pasa a ser lo que ya está ahí, lo que cuenta y permite mostrar posibilidades de transformación. (LABASTIDA, 2013: II, 190)

Independentemente dos múltiplos e permanentes processos de fragmentação, quando se percorre a *infraestrutura viária local* é possível identificar um conjunto de lugares cuja organização formal e material lhes confere identidade. Os resultados deste exercício que se suporta no conhecimento adquirido à medida que se percorreu uma área restrita do território estudado estão profundamente dependentes da escala de observação. Eles permitem refletir sobre a eventual carência e possível afirmação de uma imagem à semelhança das que oferece o espaço urbano mais ‘consolidado’.

Quando se percorre a *infraestrutura viária local*, é difícil proceder a uma arrumação que procure detetar e evidenciar padrões e estruturas, semelhanças que permitam descrever e consolidar a disposição particular dos seus diversos espaços. Em muitos deles identifica-se uma surpreendente capacidade de fazer perdurar no tempo características antigas. Tal resiliência é de salientar porque a generalidade dos processos já descritos e que atualmente informam a *infraestrutura viária local* tende a impor racionalidades que, aplicadas genericamente, ditam a diluição dos seus diversos sistemas espaciais.

Ações que diluem as diferenças espaciais

As ações técnicas e normalizadoras que incidem sobre espaços com um tempo longo não são suficientes para anular as características do traçado, o seu carácter mais ou menos ondulante, o declive, a forma como pousa no solo, o ritmo imposto pela divisão cadastral, a percepção da forma do território longínquo, a exposição solar, a articulação com as restantes vias, a mobilidade dos confinamentos laterais entre espaços que estão fortemente enraizados na organização social e espacial do território (a antiga quinta, a capela, o ribeiro, a loja). De facto, as características estruturais dos espaços, que têm um tempo significativamente longo, são mais fáceis de compreender do que as das intervenções mais recentes. Refira-se, a propósito, que os desenhos cartográficos produzidos no início do século são provavelmente mais reveladores das espacialidades da via do que aqueles que acompanham agora os principais documentos urbanísticos. Na cartografia mais antiga, facilmente se identificam caminhos agrícolas de terra batida, estradas romanas, núcleos urbanos ou florestais e reconhecem-se, tipologicamente, determinados conjuntos edificados. Na cartografia recente, a mancha urbana prevalece e o vínculo do espaço viário e das tipologias

do contexto territorial é cada vez menos claro e pormenorizado, porque os processos digitais acentuam a abstração cartográfica, uma característica que se pode inverter com uma participação alargada, de 'leitura e escrita', possibilitada pelas plataformas cartográficas existentes *online*.

Apesar das reiteradas tentativas feitas pelo Estado Central e pelo município para categorizar a *infraestrutura viária local*, continua a ser impossível estabelecer correspondências estritas entre um determinado espaço e um nome ou categoria. Na *infraestrutura viária local* do território desruralizado essa tentativa esbarra rapidamente na dúvida: “serão estradas ou serão caminhos?” (DOMINGUES, 2010).

Na infraestrutura viária do território desruralizado de Santa Maria da Feira os únicos espaços aos quais é fácil associar uma categoria viária específica são os dos níveis de mobilidade mais elevada, nomeadamente autoestradas, itinerários principais e complementares ou vias estruturantes e variantes. Apenas uma percentagem muito residual destas vias se inscreve na *infraestrutura viária local*. A restante *infraestrutura viária local* inscreve-se predominantemente numa única categoria de espaço, no qual se pode identificar a presença aleatória e com as mais variadas intensidades das formas de mobilidade e circulação.

Assim, a maioria da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira inscreve-se, de acordo com o Regulamento das Estradas e Caminhos Municipais de 1961, na categoria de Caminhos Municipais e, de acordo com o documento provisório do novo Plano Director Municipal de Santa Maria da Feira elaborado em 2013, na categoria de Rede Rodoviária Local. Reconhece-se a desadequação e baixa operatividade das categorias previstas na primeira geração de planos e opta-se pela não diferenciação. Uma opção que é, aliás, contrária aos *Princípios Básicos de Organização de Redes Viárias* elaborados pela CCRN com o objetivo de apoiar os municípios no processo de elaboração dos novos planos. Desse documento, pode destacar-se a conceção de um sistema hierarquizado, típico de espaços urbanos mais consolidados e que contém um número mais significativo de categorias. Sistema esse que reforça a diferença entre as categorias do Meio Urbano e as do Meio Rural⁶⁸. A desadequação do modelo urbano que suporta os *Princípios Básicos de Organização de Redes Viárias* leva a que, no território desruralizado e extensamente urbanizado, grande parte da *infraestrutura viária local* se inscreva numa única categoria, a de nível inferior. O facto de as estratégias de hierarquização não se adequarem às especificidades da *infraestrutura viária local* permite concluir que estão por definir os temas das categorias que no futuro integrarão a sua *revisão*.

Analisando a versão provisória do Plano Director Municipal de Santa Maria da Feira, levanta-se a possibilidade de esses temas decorrerem do cruzamento entre a Rede Rodoviária Local, como já

⁶⁸ Álvaro Domingues refere-se à baixa utilidade desta separação na construção de uma respostas ao panorama urbano nacional e propõe a sua substituição, “são paisagens transgênicas que acumulam traços de variegada origem e os re-misturam em combinações inusitadas” (DOMINGUES, 2011: 39).

referido, designação dada à única categoria prevista para a *infraestrutura viária local*, e as Categorias de Espaço previstas no Plano. Deste cruzamento poderiam resultar, por exemplo, as seguintes designações: Rede Rodoviária do Espaço Residencial; Rede Rodoviária do Espaço Urbano de Baixa Densidade; Rede Rodoviária do Espaço de Actividades Económicas; Rede Rodoviária do Espaço Agrícola; Rede Rodoviária do Espaço Florestal de Produção. O estabelecimento de um vínculo entre a *infraestrutura viária local* e as Categorias de Espaço poderia facilitar a definição de estratégias de revisão. No entanto, o facto de em Santa Maria da Feira ser predominante no Espaço Urbano de Baixa Densidade, originaria uma única categoria de *infraestrutura viária local* e impediria a consideração da diversidade que no interior destes espaços ela pode possuir.

A possibilidade de uma maior articulação entre a *infraestrutura viária local* e as Categorias de Espaço nunca foi explicitamente assumida pelo município. No entanto, ela tem estado implícita nas opções de desenho de muitas das transformações ocorridas, sendo visível na forma como se estendeu ao Regulamento Municipal alguns dos Parâmetros de Dimensionamento das Áreas Destinadas à Implantação de Infraestruturas Viárias nos Loteamentos. Parâmetros estes cuja variação estava dependente do Tipo de Ocupação e uso que acabou por, de uma forma redutora, valorizar um dimensionamento baseado nas características da operação urbanística e distante do espaço urbano que a suporta.

Através dos Regulamentos Municipais, estendeu-se o dimensionamento imposto a operações de loteamento à generalidade das operações de edificação que se apoiam na *infraestrutura viária local*, independentemente da sua tipologia e localização no território municipal. Com esta opção, o município persegue a progressiva normalização dos perfis e a regularização das características espaciais da sua infraestrutura viária. Uma estratégia cujos resultados falharam por não ter em conta as diversas velocidades das dinâmicas de transformação nem tampouco a diversidade dos Tipos de Ocupação possíveis num curto trajeto na *infraestrutura viária local*.

Ao longo de uma via que atravesse diferentes Tipos de Espaço previstos no Plano ou que acolha operações de loteamento de espaços industriais, residenciais ou comerciais, assiste-se à introdução de diferentes parâmetros de dimensionamento. A medida altera-se e o perfil distancia-se do objetivo inicial do município, mas também, e paradoxalmente, do objetivo daqueles que acreditam que o desenho, segundo as lógicas da mobilidade, deve ser preponderante.

Também não foi considerada a possibilidade de existirem significativas diferenças espaciais e tipológicas, no interior de um único Tipo de Espaço previsto no Plano. A imposição de parâmetros rígidos para a totalidade desse espaço impede uma diferenciação motivada, por exemplo, pela existência, no seu interior, de um antigo caminho no qual se apoiou a habitação, um loteamento habitacional dos anos 70 no qual não foi imposta a realização de passeios ou estacionamento



Rua de Moure, Santa Maria de Lamas



Rua Central, Santa Maria de Lamas



Rua 5 de Outubro, Santa Maria de Lamas



Rua de Patais, Mozelos

5.1 | 02 **A diversidade de espaços que se podem encontrar numa pequena porção de território.** Num espaço que, no âmbito do Plano Director Municipal, integra uma única categoria (Espaço Residencial Nivel II [doc.prov. PDM2014]), identifica-se uma notória diversidade de ambiências, inspirando o desenvolvimento de estratégias que considerem e manipulem positivamente essa diversidade.

ou um loteamento habitacional recente. Com base na prática municipal dos últimos anos, pode afirmar-se que os parâmetros inscritos nas Portarias que informam as operações de loteamento passaram a ter um carácter genérico e, portanto, inadequado à realidade local.

A aplicação extensiva de parâmetros idênticos verifica-se na associação generalizada de medidas semelhantes, para lotes, índices de construção, de cedências ou de implantação, a um determinado Tipo de Espaço, independentemente da diversidade das suas envolventes. A generalização desta prática conduziu a que uma operação de loteamento envolvida por um espaço urbano extremamente bem equipado e com generosos espaços verdes, obedeça às mesmas imposições normativas de uma operação realizada numa zona subequipada. Os espaços encerraram-se sobre si próprios, alheios da realidade urbana em que se integram. Esta estratégia autista fez com que os municípios vissem aumentar descontroladamente a superfície de solo público que, nos anos seguintes, passaram a ter que conservar. As generosas medidas mínimas e as modalidades de largura impostas aos diferentes elementos constituintes do espaço viário são uma dificuldade adicional à exploração positiva da diferença, dos contrastes, das tensões e das sobreposições que, nestes territórios, são tão frequentes.

A complexidade do problema e a intensidade da transformação dificulta a revisão das formas de atuação. Torna-se cada vez mais evidente, apesar das ações iniciadas em determinados segmentos, que o processo de reconversão e uniformização do perfil da generalidade da *infraestrutura viária local* não vai ocorrer. Importa, assim, olhar para o que resultou dessas transformações e aproveitar a presente perda de intensidade dos processos de transformação para propor uma nova forma de organizar. No entanto, o reconhecimento do município relativamente à importância desta tarefa continua a não ser claro: se, para uns, o problema é irrelevante, para outros, a sua complexidade torna-o irresolúvel.

A existência de AMBIÊNCIAS espaciais na *infraestrutura viária local*

Se réappropriier le patrimoine (urbain ou paysager), en tant que valeur d'usage identitaire, c'est résister à la mondialisation, et tous ceux qui s'engagent dans cette résistance sont aujourd'hui des utopistes potentiels. Mais, attention, il ne s'agit pas de passéisme. Ce qu'il faut combattre, ce n'est pas la technicisation du monde en soi, mais son hégémonie, qui tend à une civilisation minimale unique. (CHOAY, 2002)

Quando se percorre a *infraestrutura viária local*, é perceptível uma grande diversidade de espaços. Muitos deles revelam identidade e contornos que não correspondem aos que são estabelecidos para uma correta organização do território, no âmbito da visão utilitarista ou funcionalista predominantemente desenvolvida pelo município ou pelo Estado Central. As racionalidades que suportaram as diversas tentativas de organização por eles levadas a cabo, mostram-se demasiado

distantes e redutoras da substância formal e material do território e transformam-se num obstáculo a todas as outras tentativas de organização. Então, a *infraestrutura viária local* integra um território funcionalmente pouco organizado.

É com vista à construção de uma alternativa às delimitações estabelecidas à luz dessas racionalidades que se propõe uma outra abordagem aos espaços da *infraestrutura viária local*, considerando-a um Lugar de Ambiências. Com a utilização do conceito de *ambiência* pretende-se enfatizar a importância de leituras que se suportam no estabelecimento de relações entre a percepção, a acção, a apropriação e a atribuição de sentido ao espaço social e material que se percorre ao longo da investigação.

J._F.Augoyard s'interroge alors sur ce qui constitue les ambiances, en demandant notamment : "qu'est-ce qui relie l'objectif et le subjectif ?" ; "doit-on penser Ambiance ou ambiances ?" ; "Quoi de commun entre l'action technique et l'action usagère ?" ; " Comment maîtriser l'ambiance entre les impératifs normatifs, les contraintes techniques et la pulsion créatrice ? " (BOURDIN, 2007 : 171)

Através do Lugar de Ambiências pretende-se enfatizar organizações espaciais de forte identidade. Elas devem constituir-se como ponto de partida para o aprofundamento de leituras espaciais que se interessem pela componente sensorial, os modos de vida e as relações sociais, e, caso se considere que o termo *ambiência* "échappe à toute définition formelle" (CHADOIN, 2010: 153), podem adquirir grande complexidade. Trata-se de um exercício que não cabe na presente investigação, mas que é da máxima importância para que o Lugar de Ambiências não seja um contributo para a transformação destes espaços em 'Ambiências Cosméticas' (AMPHOUX, 2004) e se possa incluir a sua *revisão* num tema fundador do projeto urbano e da *infraestrutura viária local*. Com o Lugar de Ambiências delimitam-se sistemas espaciais cujo aprofundamento vai obrigar a que se transgridam os atuais limites do planeamento, das formas de atuação e o próprio âmbito disciplinar da intervenção no território. Não se pretende que as *ambiências* se transformem em 'categorias', isto é, não se pretendem perfeitamente delimitadas, fixas e generalizáveis, condição essencial para minimizar a repetição de erros passados.

No Lugar de Ambiências é desenvolvido um olhar que reconhece níveis de organização da realidade que, evidentemente, poderão e deverão ser cruzados com todos os que se possam desenvolver à luz de outros olhares. O objetivo é identificar e caracterizar sistemas espaciais que revelam uma particular consistência e identidade, apresentando-os à luz de uma 'ordem' que lhes é própria. Com a noção de *ambiência* pretende-se, fundamentalmente, construir uma leitura do espaço urbano tendo por base conteúdos que estabelecem uma forte aproximação aos que, habitualmente, acompanham a ação dos arquitetos, urbanistas e paisagistas. Um exercício que é realizado na expectativa de reforçar a ação dessas disciplinas na *infraestrutura viária local* e de dar oportunidade às alternativas agora perceptíveis.

A identificação de *ambiências* nos espaços da *infraestrutura viária local* é um exercício que permite a evidenciação de características semelhantes e, naturalmente, coloca em segundo plano as variações de elementos, escalas, materiais ou usos. Acredita-se que as perdas assim provocadas são compensadas pela constituição de uma leitura unificadora da fragmentação. O exercício permite realçar, ao longo da *infraestrutura viária local*, espaços cujas propriedades formais e materiais revelam consistência em extensão, espaços cujo atravessamento se faz num intervalo temporal expressivo ultrapassando a condição de fragmento enquanto sequência rápida de ocorrências aleatórias.

A existência de uma relação temporal dilatada entre a *infraestrutura viária local* e o indivíduo que a percorre é essencial para que o espaço possa ser compreendido. Simultaneamente, com a afirmação de um Lugar de Ambiências pretende-se dar um passo para que o tema da mobilidade, centrado no transporte motorizado, perca algum protagonismo. Espera-se que outras formas de circular e outras velocidades possam suportar a descoberta dos elementos caracterizantes de cada *ambiência*, pois a velocidade elevada reduz a capacidade de percepção e, conseqüentemente, de reflexão sobre as diferenças e não apenas as pequenas diferenças (materiais, texturas), mas também as grandes (formas, tipos, usos).

La urbanidad resulta de la articulación de cosas urbanas, que no depende de las funciones o la actividad, sino de la materia, de muros y esquinas, en desniveles y fachadas, en calzadas, aceras, ventanas, portales y vitrinas, en rampas y semáforos, en alineaciones y retranqueos, en gálibos y voladizos, en siluetas y anuncios, en plataformas y vacíos, huecos y descampados. No como los detalles de townscape, sino como materia continua del espacio construido. (SOLÀ-MORALES, 2008: 147)

O exercício de identificação, descrição e representação do Lugar de Ambiências pode contribuir para que os modelos arquitetónicos e urbanos adquiram maior protagonismo. Poder-se-á sublinhar, nesses modelos, e nas suas *ambiências*, elementos de inteligibilidade próximos do espaço quotidiano. Esta proximidade permite conferir ao Lugar de Ambiências uma base social que o legitime no seu valor intrínseco. Através desta aproximação torna-se mais fácil imaginar um reforço da relação entre lugares, os nomes dos lugares e os habitantes, recuperando e atualizando, por exemplo, a relação antiga que existiu entre os nomes das estradas ou caminhos, as suas características morfológicas e o quotidiano da população. Trata-se de criar condições para considerar as memórias coletivas, de identidade, de significado, de construção de novos sentidos, num processo de permanente reelaboração, potenciando a capacidade de os cidadãos discutirem o futuro do território que habitam. Espera-se que, deste processo, possam sair reforçadas espacialidades, formas e materiais dos lugares e a relação específica que estabelecem ou podem vir a estabelecer com os cidadãos. Os lugares só se revelam através das vivências que aí têm lugar.

Acredita-se que o Lugar de Ambiências facilitará, a quem está envolvido na gestão quotidiana da *infraestrutura viária local*, a aplicação das condicionantes técnicas, passando a ser o seu objetivo fazer

com que o espaço se revele para lá delas, que vá para lá da sua utilidade ou funcionalidade, que esteja imbuído de uma dimensão conceptual. O alcance deste objetivo facilitará a ultrapassagem da separação entre o mundo da qualificação espacial e o mundo da técnica que tende a ocorrer na *infraestrutura viária local*.

A representação do Lugar de Ambiências contribui para a valorização de uma leitura da *infraestrutura viária local* a partir da sua espacialidade. A estratégia que inicia a identificação do Lugar de Ambiências organiza o território em dois grandes grupos de espaços, os endógenos e os exógenos. Trata-se de uma opção que, mais do que dividir, deverá contribuir para que em ambas as espacialidades, se reconheça atualidade e operatividade no processo de *revisão* da *infraestrutura viária local*. Com a separação pretende-se contribuir para alterar a leitura que delas predomina quando sobre elas se reflete mais profundamente.

As espacialidades *endógenas*, por conterem processos de um maior arco temporal, são, frequentemente, associadas à presença de uma forte identidade, de um valor patrimonial a preservar, enquanto que as espacialidades *exógenas* são associadas a espaços descaracterizados, sem identidade. No entanto, são espaços sujeitos a ‘desenho’ e aprovação formal e hoje muito procurados para a residência ou o trabalho.

Às *endógenas*, espaços de fortes contrastes formais, materiais e funcionais, associa-se um desajuste face às exigências de uma urbanidade contemporânea. Às *exógenas*, com espaços de maior monofuncionalidade e com habitantes envolvidos em quotidianos de pendularidade, associa-se, paradoxalmente, uma urbanidade mais plena.

Às espacialidades *endógenas* associa-se heranças intrínsecas à história do próprio território e às espacialidades *exógenas* heranças importadas de uma urbanidade mais globalizada.

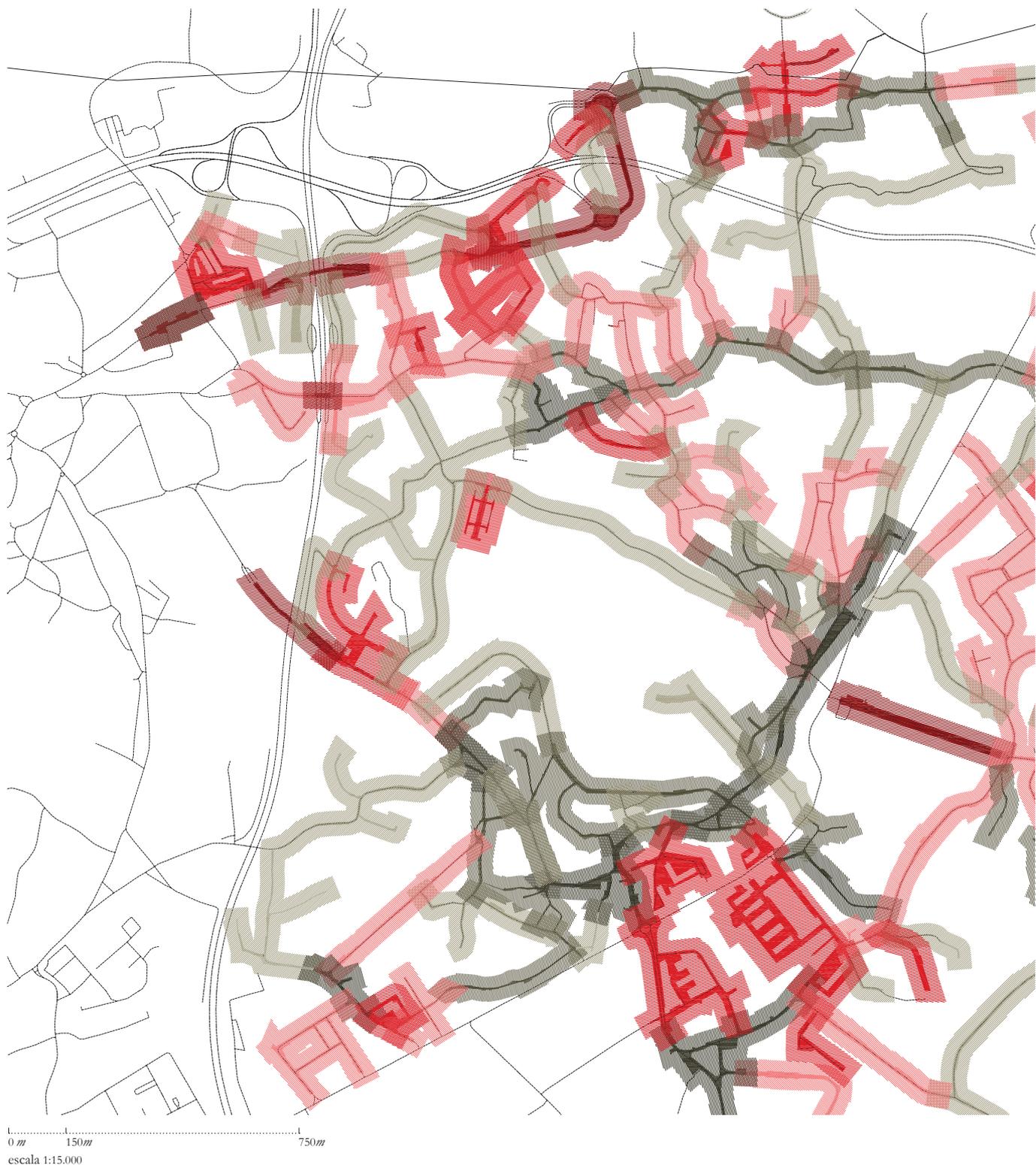
Finalmente, às espacialidades *endógenas* associa-se uma permanente inscrição num processo de perda, para práticas, formas, materiais e técnicas genéricas, e às *exógenas* associa-se um permanente processo de acumulação por práticas, usos e técnicas provenientes do contexto onde se implantaram.

Às espacialidades *endógenas* associa-se antigos caminhos agrícolas e florestais, bem como os caminhos e estradas que há muito irrigam o território cujas características estruturais se têm preservado e aos quais se confere maior importância na construção do futuro. Às espacialidades *exógenas* associa-se as zonas comerciais, as novas áreas de lazer, as novas centralidades, os fragmentos de espaços das espacialidades da mobilidade elevada com grandes sistemas de articulação e viadutos que inserem o território num sistema espacial mais global.

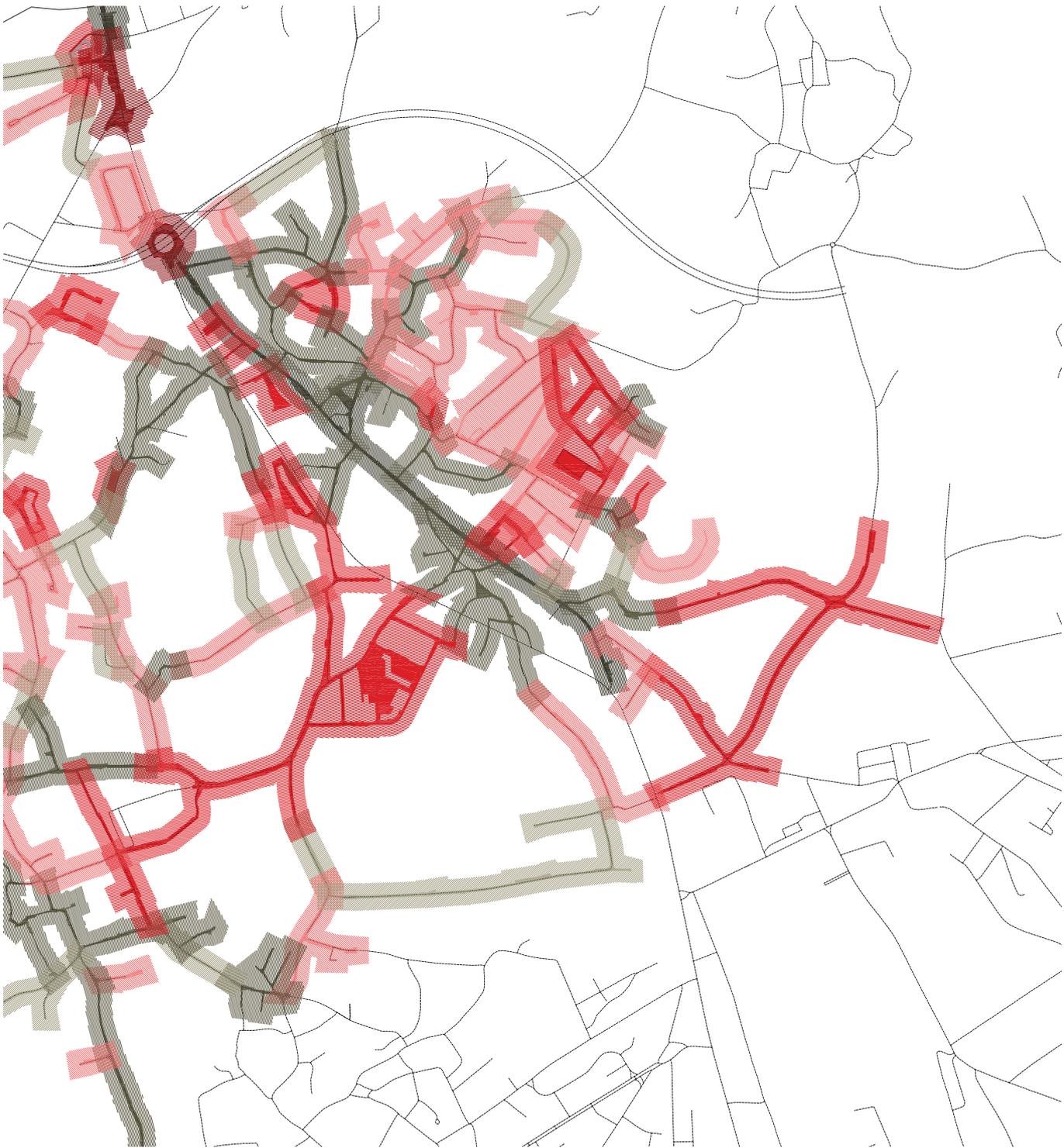
Ao dar protagonismo às duas espacialidades, mais do que fazer perdurar os equívocos, contradições e dissociações anteriormente descritos, pretende-se fazer emergir, do interior de cada uma delas, espaços e leituras que densificam, questionam e, em certa medida, subvertem os termos em que essa separação é, geralmente, equacionada. Serão espaços diversos que, progressivamente, vão conter temáticas, processos, formas que não só diluem as fronteiras como se podem sobrepor, permitindo refletir sobre o quanto de *endógeno* ou de *exógeno* existe no interior de cada lugar.

Olhou-se para o interior dos lugares da *infraestrutura viária local* à luz de um extenso conjunto de critérios. Em cada lugar esses critérios foram adquirindo destaque ou relevância distinta, correspondendo a um alargado e variável conjunto, no qual se podem inscrever: continuidades e descontinuidades do desenvolvimento longitudinal e transversal do traçado, nomeadamente as topográficas; a expressão material e imaterial dos usos; o estacionamento; o comércio; a implantação do edificado; a forma; a escala; os interstícios; a percepção da paisagem; o vínculo do seu dimensionamento técnico e administrativo à regulação; a subversão das normas vigentes; as características da fronteira com o domínio privado; a presença e expressão espacial das infraestruturas básicas.

Tendo por base a organização formal e material da *infraestrutura viária local*, e após um trabalho de sucessivas aproximações e testes, obteve-se uma série de *ambiências*, seguramente provisória, instável e questionável. Na atualidade, a acalmia dos processos de edificação facilita a leitura das suas características estruturantes e revela uma temporalidade que oferece ao cidadão a possibilidade de estruturação do território e a criação de uma narrativa que, desejavelmente, se transformará num ‘mapa mental’ (LYNCH, 1960).



5.1 | 03. **A infraestrutura viária local de um Lugar de Ambiências.** A identificação das *ambiências* constitui uma alternativa às representações baseadas nas lógicas da mobilidade motorizada ou da organização funcional do espaço urbano. As *ambiências* conferem protagonismo a identidades diversas e a sua representação permite revelar 'concentrações' ou o seu caráter excecional. Estas características podem condicionar futuras transformações e fortalecer uma narrativa territorial compreensível para os seus habitantes e para os agentes públicos e privados que na infraestrutura viária local actuem.



As ambiências espaciais
nos lugares endógenos

-  dos caminhos agrícolas e florestais onde a **ESCASSEZ** da faixa de rodagem e a ausência de edificação intensifica a relação com a paisagem
-  dos caminhos e estradas municipais cuja superfície da via possui uma forte **INDIFERENCIAÇÃO** espacial e funcional
-  dos caminhos e estradas municipais acompanhados por um espaço membrana de **INTERMEDIÇÃO** com o espaço privado

nos lugares exógenos

-  das primeiras operações de loteamento cuja **POROSIDADE** confere protagonismo ao Lugar Aberto próximo ou afastado
-  das recentes operações de loteamento cuja **TIPIFICAÇÃO** reforça a presença do global no local e prepara novas imersões no território
-  dos espaços de desenho estradal cujas fortes manipulações topográficas e localização em espaços pouco edificados permite a **REDESCOBERTA** do lugar

REVISÃO [5.1]

Aproximação à organização funcional, formal e material da *infraestrutura viária local*

Constata-se que, no Lugar de Ambiências, a *infraestrutura viária local* tem sido palco de um continuado exercício de tentativas de regularização cujos resultados estão longe de alcançar os objetivos pretendidos. Hoje, verifica-se a dificuldade em inscrevê-la nas classificações funcionais veiculadas pelo município, bem como nas classificações decorrentes de uma hierarquização viária baseada na intensidade da circulação motorizada. No âmbito de um processo de *revisão*, esta constatação justifica o esforço de constituição de uma visão e representação da *infraestrutura viária local* enquanto espaço poderosamente signifiicante. Trata-se de lançar bases e perceber em que medida, através de que operações e olhando para o quê, se pode escapar, ao enunciado utilitarista e funcionalista, propondo e dando visibilidade a uma nova ‘arrumação’ do território que sublinhe a sua organização formal, material e simbólica.

Foi na sequência de uma relação próxima com o espaço percorrido de automóvel e a pé que, progressivamente, se foram estabilizando os critérios que permitiram uma nova organização dos espaços e a sua representação. Em movimento, numa *infraestrutura viária local* labiríntica ou rizomática, desenvolveu-se um olhar sobre os seus elementos e objetos que, independentemente da sua escala, forma ou expressão, se organizam em signos que permitem ler o território desruralizado como um lugar do presente com importantes transparências sobre o passado e o futuro.

É para a identificação destes elementos e objetos que podem contribuir as leituras próximas. Com a valorização de um olhar próximo sobre o conjunto alargado de elementos que integram estes lugares, através da sua organização em signos, constroem-se sentidos que podem ter a ver, por exemplo, com a sintaxe formada pela disposição das ruas, dos caminhos, dos muros, dos edifícios, dos espaços livres, das fachadas, dos materiais, dos usos. Para organizar alguns destes signos poderá, pontualmente, ser necessário questionar o que já está construído ou apagar parte do que já foi escrito com o objetivo de clarificar, se necessário, um signo. Trata-se de recuar taticamente perante a diversidade de um lugar com o objetivo de, por exemplo, numa escala mais alargada, reforçar a noção de contraste entre ambiências e, conseqüentemente, a percepção da complexidade.

No processo de *revisão*, a deteção das ambiências e a sua dependência de uma relação prolongada, estabelecida entre o indivíduo em movimento e o espaço que percorre, permitem afirmar um caminho que confere, novamente, protagonismo às estratégias e lógicas compositivas que suportaram as espacialidades Modernas. O Lugar de Ambiências constitui, também, uma

oportunidade para reatribuir à *revisão* da *infraestrutura viária local* um novo protagonismo na organização formal e material do território. Contudo, ao invés de criar limites fixos generalizáveis, pretende-se contribuir para que, na *revisão*, se afirme a necessidade de estar em cima do acontecimento, próximo do espaço e de o percorrer de muitas e variadas maneiras.

Com a *revisão* de um Lugar de Ambiências, contraria-se o ‘instante’, que se associa ao fragmento, e fortalece-se o ‘durante’, das relações prolongadas com um lugar. É com o reforço do ‘durante’ que se pode constituir alternativas ao processo da crescente dissociação entre o significado dos lugares e a sua espacialidade. A dilatação temporal da possibilidade de contactar com os espaços e com os seus temas específicos contribui para que se construa uma nova visão da *infraestrutura viária local* capaz de informar a sua *revisão*.

A afirmação dos dois grupos de espacialidades, as *endógenas* e as *exógenas*, faz-se devido ao domínio, em cada uma delas, de processos, como os locais, os globais, os de um tempo longo ou os de origem recente. No entanto, eles intercetam-se, não sendo exclusivos a cada uma delas. Importa identificar sobreposições, coabitaciones, o que de global existe no local e vice-versa, assim como identificar elementos que remetem para os mais diversos tempos. É por entre estas múltiplas combinatórias que se afirma a sua condição contemporânea.

Assim, a *revisão* da *infraestrutura viária local* de um Lugar de Ambiências volta a reforçar a existência de elementos e características transversais que podem suportar exercícios de delimitação, agrupamento, caracterização e representação. Esta abordagem é necessária para que se possa imaginar o desenvolvimento de uma ação, na *infraestrutura viária local*, que considera a maioria dos seus espaços e tem por base a preservação e valorização de sistemas espaciais que estão para lá dos espaços de reconhecido valor patrimonial ou de elevada carga urbana, pois a generalidade da *infraestrutura viária local* não se inscreve em nenhum deles.

Imagina-se que a clarificação fará com que o cidadão, além de identificar as *ambiências* e as suas sobreposições, reconhecer-lhes-á um valor positivo, colocando ao lado de espaços antigos de valor patrimonial, espaços mais heteróneos (da residência, do comércio, da produção e do lazer) que integram o seu quotidiano. Através da valorização do Lugar de Ambiências acredita-se que a *revisão* da *infraestrutura viária local* poderá encontrar coerência e compatibilidades entre o nome dos lugares e a sua espacialidade, constituindo uma base que, seguramente, se complexificará ao intercetar-se com os restantes Lugares característicos da *infraestrutura viária local*.

5.2 Os lugares endógenos

ESCASSEZ

Constata-se a existência de *ambiências* onde a escassez da faixa de rodagem confere protagonismo a uma berma que prolonga e viabiliza um conjunto alargado de usos, ao mesmo tempo que reforça a articulação com a paisagem. **Imagina-se** que a preservação desta característica é essencial para contrariar o crescente reforço e autonomização de um espaço canal genérico, sublinhar o território e valorizar as antigas estradas que atravessavam territórios não edificados.

INDIFERENCIAÇÃO

Constata-se a existência de *ambiências* onde o espaço indiferenciado da via se estende até ao limite da parcela ou da casa. Um espaço que, com surpreendente naturalidade, vai servindo de plataforma a um conjunto de práticas diversas e que, pela sua neutralidade, confere protagonismo aos elementos construídos, nomeadamente muros, taludes, leiras, eiras, espigueiros, tanques e poços. **Imagina-se** que estes espaços, característicos de ruralidades em processo de urbanização, possam adquirir um novo protagonismo, fugindo à absorção de modelos genéricos e transformando-se num sistema espacial com identidade própria à *infraestrutura viária local* neste território.

MEMBRANA

Constata-se a existência de *ambiências* onde, acompanhando uma faixa de rodagem estabilizada, se desenvolve um espaço-membrana que, na sua variabilidade formal e material valoriza as ações individuais. **Imagina-se** que a capacidade das ações individuais de participarem no desenho do espaço público é surpreendente e original. Numa *infraestrutura viária local* extensa essa possibilidade é determinante para a sua apropriação e diferenciação face à dos lugares mais consolidados.



Rua 25 de Abril, Nogueira da Regedoura



Rua da Soenga, Nogueira da Regedoura

5.2|01 **Os antigos caminhos que atravessam espaços agrícolas e florestais.** A escassez da superfície da via associada à adaptação topográfica do traçado intensifica a relação com a paisagem. Simultaneamente, a reduzida edificação nas suas margens confere maior protagonismo aos elementos naturais cujas 'forças' pressionam o espaço viário e fazem com que se estabeleçam férteis intercepções com o imaginário da estrada enquanto trajeto entre lugares.

Dos caminhos onde a ESCASSEZ da faixa de rodagem intensifica a relação com o lugar

No Lugar de Ambiências, os antigos caminhos agrícolas e florestais revelam características formais e materiais que diluem a fronteira entre o domínio público e o domínio privado. A construção nova é residual, predominando um edificado com organização tipológica vinculada ao espaço agrícola e com forte articulação com um conjunto de elementos construídos, muros, taludes, leiras, eiras, espigueiros, tanques e poços.

Nesta *ambiência*, exibem-se continuidades transversais, físicas e visuais, que permitem uma intensa relação com o território próximo, das parcelas agrícolas e florestais ciclicamente trabalhadas e das suas construções, mas também com o território longínquo que revela, nas linhas de água, nas encostas, nos vales ou cumes, a ‘forma’ da paisagem. O traçado da *infraestrutura viária local* reflete essa relação através das suas permanentes variações e ondulações, de acordo com as características topográficas e cadastrais.

O espaço que integra o domínio público divide-se em dois elementos: a faixa de rodagem e a berma. A faixa de rodagem contém um perfil exíguo e de desenvolvimento longitudinal regular onde, maioritariamente, estão presentes dois tipos de revestimentos, um pavimento betuminoso, predominante, que é pobre em asfalto e rico em inertes, e um pavimento em paralelepípedo de granito, menos frequente. A berma possui uma geometria variável que exprime, de forma suave, as variações da fronteira entre o domínio público e o privado de cada parcela. Fronteira essa cuja falta de manutenção e limpeza pode permitir a sua diluição e hibridação.

A berma e a faixa de rodagem aparecem como se de dois sistemas distintos se tratasse. À faixa de rodagem associa-se o predomínio da circulação motorizada enquanto a berma adquire o papel de espaço plurifuncional capaz de complementar as frequentes insuficiências funcionais da faixa de rodagem e, também, as do espaço privado. É através da berma que se viabiliza o cruzamento entre dois automóveis, o estacionamento, a carga ou comércio de produtos agrícolas ou florestais, sabendo-se, no entanto, que todas estas funções ou usos, sempre que necessário, se estenderão para a faixa de rodagem.

Nestes contextos, quando classificados como Agrícolas ou Florestais, os Regulamentos Municipais estabelecem importantes restrições à execução de novos e perenes elementos de vedação. Procura-se evitar a redução de porosidade e preservar um espaço aberto, fluido e contínuo. No entanto, quotidianamente, são construídas vedações que tentam contornar a legislação e respondem à necessidade individual de proteção e delimitação do espaço privado. Apenas algumas dessas vedações

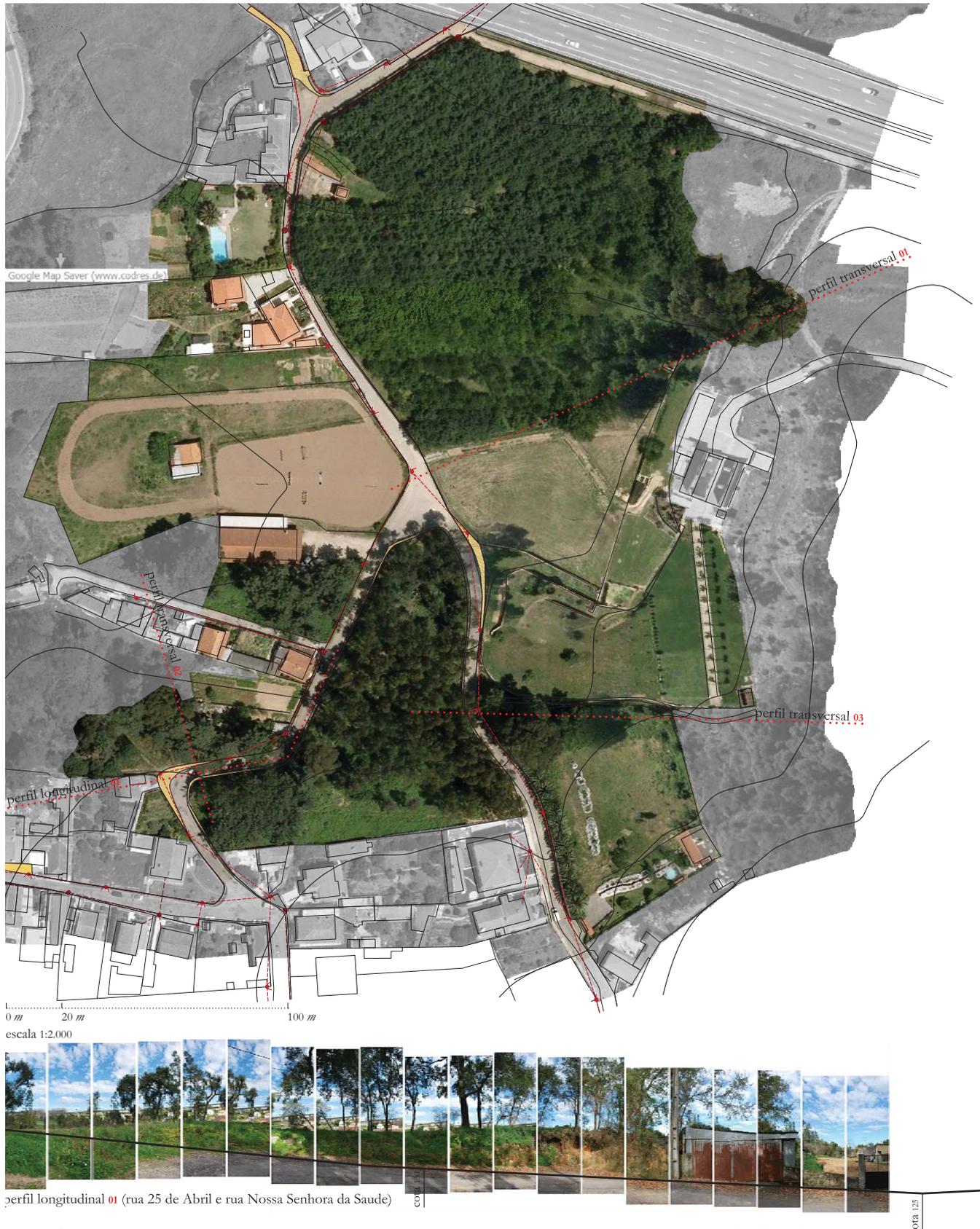


5.2 | 02 **Os elementos que potenciam a diluição das fronteiras.** Apesar de serem espaços associados a ambientes pouco edificados e nostalgicamente vinculados a um estado ‘original’, o amplo conjunto das transformações que acolhem suporta-se em elementos cujas propriedades contribuem para a diluição das fronteiras e dos contrastes, nomeadamente os que contribuem para o fortalecimento da oposição entre a identidade espacial da *infraestrutura viária local* e a do espaço privado de cada parcela, entre as lógicas da mobilidade motorizada e as de, por exemplo, práticas agrícolas e florestais.

salvaguardam a leitura ampla do lugar. As soluções com esta dupla capacidade recorrem a um conjunto de elementos como estacas e esteios de pedra ou betão que, mais ou menos distantes da sua função original, conseguem articular delimitação e proteção com porosidade e transparência.

Aqui, a expressão das infraestruturas básicas é reduzida. Quando existentes, tendem a oscilar entre soluções de elevada simplicidade, postes e cabos, regularmente dispostos que acompanham um dos lados da via, e soluções invisíveis, porque instaladas no subsolo.

A generalidade destas *ambiências* está sujeita a transformações cíclicas que podem ter a ver com ações tão distintas quanto as de repavimentação da faixa de rodagem ou aquelas implícitas aos ciclos do sistema produtivo agrícola ou florestal existente nas parcelas que ladeiam a *infraestrutura viária local*. Neste processo de permanente diluição dos efeitos das transformações, as características estruturais destas *ambiências* ganham visibilidade e reforça-se a sua perenidade. A relação estreita que nestas *ambiências* se estabelece com a paisagem faz com que o movimento na *infraestrutura viária local* se aproxime do das estradas antigas nas quais era próxima e intensa a relação com a ‘forma’ do território.



5.2 | 03 **O vínculo dos antigos caminhos agrícolas e florestais à forma do território.** A escassez da faixa de rodagem e a inexistência de barreiras à relação visual entre o domínio público e o privado são estruturantes de uma identidade. A crescente complexificação dos usos que estas *ambiências* acolhem (na imagem, uma escola de equitação) torna claro o seu vínculo a uma ruralidade cada vez mais ausente e idealizada.



perfil transversal 01



perfil transversal 02



perfil transversal 03

.....1
0 m 1 m 5 m
escala 1:100



cota 130

cota 135



Rua do Sr. dos Aparecidos, Mozelos



Rua dr. Joaquim Domingues da Maia, Nogueira da Regedoura



Rua da Cobaixa, Nogueira da Regedoura

5.2|04 **Os antigos caminhos e estradas municipais há muito edificados.** Nestes espaços, a via é uma superfície contínua e indiferenciada que se estende até ao limite da parcela ou à soleira da casa que se abre, frequentemente, sobre a rua. São espaços em que os edifícios se implantam segundo lógicas anteriores à legislação que, a partir do final da década de 80, impôs afastamentos mínimos ao eixo do arruamento e determinou a progressiva especialização funcional da *infraestrutura viária local*.

Dos caminhos e estradas de grande INDIFERENCIAÇÃO espacial e funcional

As antigas estradas e caminhos municipais, que historicamente articulam sedes de freguesia e estas com a sede do município e os principais lugares de produção, contêm troços onde persistem características formais e materiais que preservam a sua identidade e dão corpo a uma ambiência particular. São espaços cuja organização é fortemente informada por processos de um tempo longo e nos quais tem particular visibilidade a progressiva consolidação do espaço canal delimitado por um edificado cada vez mais contínuo. Este processo ditou o crescente encerramento do espaço, mantendo no entanto fortemente compreensíveis as condições topográficas e cadastrais ao longo do seu desenvolvimento longitudinal.

Num período em que eram menores as condicionantes impostas à *infraestrutura viária local* sedimentou-se um espaço de forte consistência que se mantém legível na atualidade. O facto de, a partir de 1990, muitos destes troços já apresentarem elevados níveis de consolidação, contribuiu para que fossem menores os efeitos introduzidos pelas operações urbanísticas realizadas após a entrada em vigor das Portarias e dos Regulamentos Municipais que se pautaram pela introdução da obrigatoriedade de cedências, afastamentos, execução de passeios ou estacionamento, contribuindo para o reforço dos processos de fragmentação.

Na sequência do processo de densificação, estas vias acolheram novas funções e um edificado com soluções tipológicas, formais ou técnicas de grande diversidade, mas cujo confronto com a base e com a perenidade dos seus elementos estruturais atenua a expressão de ruturas geométricas. O seu espaço é caracterizado por constantes variações que lhe conferem um carácter de grande variabilidade e dinamismo, sendo envolvido por um ambiente de alguma unidade. Uma característica perceptível nos alinhamentos das construções mais antigas e na forma como informam o desenho de construções, nomeadamente nas ampliações do edificado e muros. Também com a passagem do tempo se assiste à diluição das diferenças materiais, reforçando-se a unidade do conjunto.

Nestas *ambiências*, as continuidades transversais que se podem estabelecer com um território mais vasto têm-se reduzido. Essas continuidades são comprimidas pelo edificado e pelos sistemas de vedação das parcelas. A continuidade e consistência da frente construída pode ser interrompida por interstícios não edificados de maior dimensão. O contraste estabelecido entre a frente construída e alguns espaços intersticiais, afirma um espaço no qual ganham especial protagonismo os momentos, cada vez mais raros, em que o território alargado se revela.

Estas *ambiências* são relevantes pela forma como exprimem e preservam características estruturais dos lugares mantendo-se perfeitamente inseridas no sistema territorial e exprimindo muitas das suas



5.2|05 **Uma consistência baseada em ténues variações de materiais e técnicas.** O conjunto mais reduzido de soluções tipológicas, construtivas e materiais associado ao desgaste provocado pela passagem do tempo contribuem para o reforço da uma espacialidade que concentra e dá visibilidade a técnicas e materiais há muito trabalhados na globalidade do território.

complexidades funcionais. A frente construída reforça o espaço canal no qual se desenvolve uma superfície de asfalto que cobre a quase totalidade do espaço que integra o domínio público. Ela estende-se até à propriedade privada, nomeadamente, até à soleira da habitação. Para responder aos múltiplos usos do espaço viário, a frequente escassez do seu perfil transversal obriga ao máximo aproveitamento do espaço disponível e dificulta a autonomização espacial de cada um dos usos.

A inexistência de uma estratégia adequável às condições espaciais da base e às condições financeiras dos municípios, reforça a pertinência da superfície de asfalto na resposta aos mais diversos usos, e às frágeis condições existentes para a sua manutenção. A ausência de um desenho que arrume funcionalmente a *infraestrutura viária local* contribui para que estas *ambiências* se destaquem como lugares de forte indeterminação funcional. É surpreendente a sua capacidade de resposta às exigências do quotidiano, apesar do carácter exíguo do espaço de circulação. O predomínio de uma baixa carga urbana possibilita coabitações que noutros contextos se tornariam inoportáveis.

Nestas *ambiências*, as infraestruturas básicas aéreas têm uma forte expressão no espaço. Os seus traçados revelam um carácter rudimentar decorrente da acumulação, pouco controlada pelo desenho, de sucessivas ‘inovações’, correções e traçados que servem um edificado cada vez mais denso e funcionalmente complexo. Não existe uma localização, expressão ou ritmo preciso para cada uma das redes. Por exemplo, apesar da racionalidade da estratégia de iluminação dos arruamentos, ela possui importantes e casuísticas variações, surgindo associadas a muitas outras infraestruturas aéreas de distribuição de energia de baixa, média ou alta tensão, bem como às redes de telecomunicações. Estas variações são fruto de um processo que se estendeu no tempo e que foi implementado por um leque crescente e variado de atores. Como consequência deste processo, as redes aéreas tornaram-se muito mais presentes, verificando-se o frequente atravessamento da via, bem como os conflitos entre os elementos verticais que as suportam e os usos que a via acolhe.

As transformações que mais recentemente ocorreram nas margens desta *ambiência* não são suficientes para alterar as suas características estruturais. As intervenções na faixa de rodagem consistem, sobretudo, em operações de manutenção, sendo muito pontuais as tentativas de introdução da sua diversificação funcional. Só muito pontualmente, quando correspondem a pequenas centralidades ou a espaços de maior valor identitário, se assiste à implementação de soluções que, mantendo contínua a superfície da via, vão deixando ‘impressos’ no seu solo elementos que sugerem funcionalidades específicas. São soluções que, por norma, exigem um maior investimento financeiro no projeto e na execução. Simultaneamente, tendem a obrigar à redução de algumas das complexidades existentes, nomeadamente, a subtração de um dos sentidos da circulação automóvel ou associações do espaço do peão a apenas um dos lados da via. Trata-se de soluções cujos benefícios são, muitas vezes, duvidosos e difíceis de legitimar.



0 m 20 m 100 m
escala 1:2.000



5.2|06 **Um primeiro plano construído de elevada continuidade.** Uma *ambiência* desenvolvida num período anterior ao da imposição de afastamentos mínimos à faixa de rodagem, valorizadora da edificação nos limites da parcela e suportada na construção de continuidades que integram habitações, construções agrícolas ou muros.



perfil transversal 01



perfil transversal 02

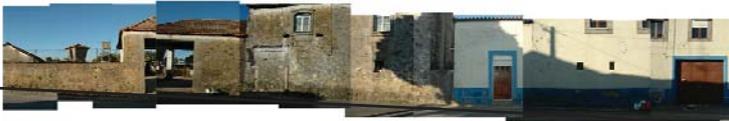


perfil transversal 03

0 m 1 m 5 m
escala 1:100



COTA 145



COTA 140



COTA 133



Rua Padre Zé, Santa Maria de Lamas



Rua do Outeirinho, Santa Maria de Lamas



Rua do Carrascal, Santa Maria de Lamas

5.2 | 07 **A membrana lateral que acompanha os antigos caminhos e estradas municipais.** Esta desenvolve-se em espaços com um tempo longo que têm acolhido um conjunto alargado de soluções edificatórias e incorporado as imposições legais de afastamento à *infraestrutura viária local*. Tanto pode corresponder a um elemento com soluções construtivas e materiais unificadas como a um elemento diverso e fortemente vinculado às transformações e especificidades do domínio privado.

Dos caminhos e estradas com uma MEMBRANA lateral de forte variabilidade espacial e funcional

Nos Caminhos e Estradas Municipais, bem como nos antigos Caminhos Vicinais cujo espaço canal se consolidou ao longo das últimas três décadas, desenvolveram-se operações urbanísticas cujo desenho é suportado por lógicas que visam a correção e reconversão dos perfis viários. Quer a execução de um muro, quer um conjunto de novas edificações, passam a considerar elementos do espaço de circulação como guias, passeios e estacionamentos que contribuem para uma progressiva incorporação dos elementos mais comuns dos arruamentos urbanos no perfil existente.

Entre o limite do asfalto e a porta da casa-loja existe uma ‘membrana’ onde se podem ver formas, signos e funções de origem desigual: o muro, o gradeamento, as plantas e o candeeiro de jardim resumem em versão condensada as marcas do espaço privado e do limite frontal do lote. (...) Noutro caso, a membrana entre o asfalto e os edifícios é uma coisa sem sossego: diferenças de nível, muros, postes de alta-tensão, contentores de lixo e vidrões, escadas suspensas e o que mais vier. (DOMINGUES, 2009: 131)

Do processo de reconversão do perfil destaca-se uma crescente autonomização da faixa de rodagem e o desenvolvimento de um espaço lateral cuja diversidade de soluções provém das práticas individuais e da variação, ao longo do tempo, do quadro legal e regulamentar. Os elementos e alinhamentos que desenham esse espaço lateral, adquirem características geométricas que conferem expressividade às preexistências, nomeadamente as topográficas e cadastrais. São geometrias de elevada variabilidade que, dado o carácter fragmentado da localização das intervenções, podem revelar importantes discontinuidades.

Trata-se de um espaço-membrana que adquire consistência enquanto *ambiência*, com a proximidade entre operações urbanísticas ou na sequência de uma ação municipal concertada. As características destes lugares dão visibilidade ao confronto entre propriedades formais antigas da *infraestrutura viária local* e propriedades implícitas ao processo de reconversão em ‘rua’.

Desenvolve-se uma ‘rua’ quase sempre marcada pela generosa dimensão da faixa de rodagem e pelo uso, cada vez mais exclusivo, da circulação motorizada. A essa continuidade e regularidade associa-se por vezes um perfil transversal e longitudinal espacial e materialmente regular na totalidade do arruamento e responsável por conferir maior autonomia e constância espacial a cada uso e função.

O espaço lateral pode adquirir diversas dimensões. Aí, com maiores ou menores níveis de compressão, instalam-se passeios, estacionamentos, linhas de árvores, postes ou ecopontos. Quando é exíguo, esses elementos reduzem-se ou desaparecem, restando a guia como elemento garante da regularidade da faixa de rodagem. Quando a sua dimensão vai para lá do necessário, tende a tornar-se funcionalmente indeterminado. A variabilidade que possui faz com que possa



5.2 | 08 **A membrana confere expressividade aos processos que ocorrem no domínio privado.** Quer a sua expressão material quer a sua expressão funcional podem revelar processos, transformações e práticas do domínio privado. A membrana, cuja gênese remete para as lógicas do movimento ao longo da rua, pode transformar-se num elemento que valoriza a *infraestrutura viária local* como espaço de expressão dos processos do domínio privado no domínio público.

ser visto como um espaço-membrana que articula e absorve muitas das complexidades formais, funcionais e materiais existentes ao longo da *infraestrutura viária local*.

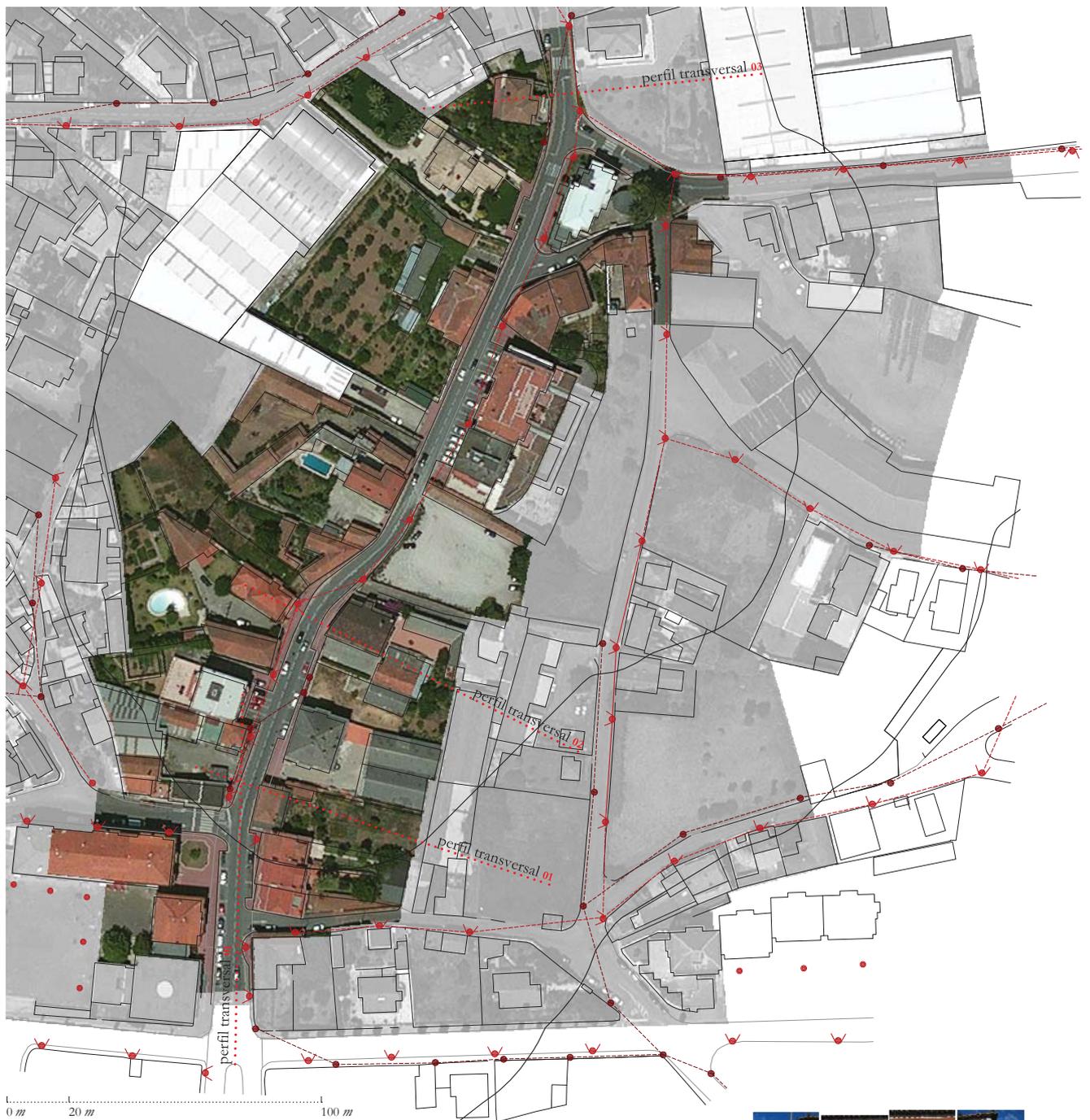
Trata-se de um espaço-membrana com elevada autonomia em relação à faixa de rodagem. À membrana associa-se a introdução de uma nova ordem e, conseqüentemente, de restrições a diversas práticas preexistentes, podendo provocar o ‘esvaziamento’ da diversidade funcional anterior.

A consolidação de uma frente edificada, a presença do espaço-membrana e a constância da faixa de rodagem conferem protagonismo ao movimento longitudinal e secundarizam as leituras transversais de um espaço próximo ou afastado. Para lá dos elementos integrados no processo de reconversão em rua da *infraestrutura viária local*, são raras as situações em que são incorporadas soluções de desenho que visam a valorização de um movimento ou olhar perpendicular ao dos fluxos. No entanto, num olhar próximo, identificam-se variações na membrana que, em oposição ao espaço predominantemente asfaltado da faixa de rodagem, revelam uma variabilidade de materiais e soluções decorrentes das opções tomadas no âmbito de cada operação urbanística. O espaço-membrana contém múltiplas expressões que dão visibilidade a processos transversais com origem no espaço privado. Surge uma gama de materiais, pavimentos em bloco de betão, betonilhas, cubos e micro cubos de granito, cubos de calcário ou mármore, que se complementa com soluções de vedação, muros de grande dimensão ou pequenas bases sobre as quais surgem as mais variadas soluções de revestimento originando diferentes níveis de porosidade.

Em resultado destas características, pode afirmar-se que a membrana que acompanha a faixa de rodagem tem a capacidade de estabelecer continuidades ao mesmo tempo que enfatiza discontinuidades provocadas pelas múltiplas ações no espaço privado e pela sua capacidade de transformar o espaço público. Ações cuja visibilidade e evolução depende da forma como cada um se implica na sua manutenção.

Nestas *ambiências*, as infraestruturas básicas aéreas podem ter duas expressões significativamente distintas, a de uma disposição rudimentar e frequentemente precária na qual se acumulam os sistemas técnicos de múltiplos momentos temporais e as mais sofisticadas e desenhadas provenientes, por exemplo, de operações de loteamentos ou de uma ação municipal de reconversão. Assim, tanto se pode identificar uma disposição das redes de aparência casuística, como se pode identificar disposições que aparentam uma maior articulação entre o traçado da via e os seus diversos elementos. Em ambos os casos, as redes aéreas revelam uma elevada indiferença face aos usos e formas que, na faixa de rodagem ou na membrana, dão corpo à *ambiência*.

É frequente que a consolidação desta *ambiência* exija uma intervenção municipal articuladora das diversas transformações com origem no espaço privado. Essa ação na sua vontade normalizadora não deve apagar sistemas espaciais e funcionais que dela fazem parte.



perfil longitudinal 01 (rua de Santa Maria)

5.2|09 **A adaptabilidade do espaço-membrana.** No processo de adequação às preexistências geométricas e funcionais dos lugares, a membrana revela uma elevada adaptabilidade. Com o objetivo de contrariar a sua crescente afirmação enquanto espaço com uma identidade material que a dissocia da envolvente e que acentua o movimento longitudinal e, especialmente, o dos fluxos motorizados, importa considerar a possibilidade de as suas lógicas contaminarem o domínio privado bem como o espaço intocável da faixa de rodagem.

REVISÃO [5.2]

A atualidade da articulação entre a dimensão territorial, espacial, funcional e social

Nos lugares endógenos da *infraestrutura viária local*, identificam-se três *ambiências* que se destacam pela escassez da faixa de rodagem que intensifica a relação com a paisagem, pela adaptabilidade de um espaço funcionalmente indiferenciado e pela expressividade dos processos individuais que conferem diversidade material e funcional à membrana. Estas ambiências são estruturantes por possuírem um forte vínculo ao território desruralizado e extensamente urbanizado.

Nestas *ambiências*, a superfície do chão, tendencialmente simples, depurada e lisa, contrasta com o que está à sua volta, conferindo-lhe maior protagonismo e expressividade. Expressividade essa que é, também, reforçada pela sua elevada resiliência. Na relação entre o seu traçado ondulante e o sistema parcelar, entre o muro e a edificação, na percepção das práticas agrícolas, nos materiais, nas técnicas construtivas, na diversidade de usos e na sua interação constrói-se uma identidade territorial cuja atualidade obriga à sua consideração nas *revisões* da *infraestrutura viária local*.

A delimitação de *ambiências* que possuem elementos que têm um tempo longo não partilha os objetivos das delimitações realizadas nos centros históricos dos lugares consolidados. Não se pretende, através de um exercício de delimitação, proteger um espaço pequeno e confinado que preserva elevada integridade ou excecionalidade. Bem pelo contrário, deseja-se ‘proteger’ o território como um todo. Trata-se de garantir a preservação de um sistema espacial diverso, vasto e temporalmente complexo, um mosaico que valoriza uma difusão de lugares e de identidades. Uma estratégia que, considerada na *revisão* da *infraestrutura viária local*, permitirá reforçar o vínculo identitário, a legibilidade e inteligibilidade dos mais diversos lugares.

No âmbito da *revisão da infraestrutura viária local*, a noção de património pode revelar-se útil caso se coloque de lado o seu vínculo a processos que a prendem a uma área restrita, a um sistema construtivo em desuso, a um fazer artesanal. A noção de património interessa naquilo que tem a ver com a proteção, em cada *ambiência*, de elementos identitários estruturantes. Para tal, ela deverá dilatar-se, passando a reconhecer espaços, valores e metodologias de intervenção específicos deste território enfatizando estas presenças e recusando estratégias que impõem o nivelamento dos sistemas espaciais, funcionais e construtivos.

A permanência destas *ambiências* na atualidade acaba por revelar lugares onde as dimensões territorial, programática, espacial, social e económica permanecem bastante articuladas, revelando, na sua coexistência, o carácter fenomenológico da urbanização. A forma como estas *ambiências* continuam a ser respostas possíveis e adequadas ao quotidiano, a forma como absorvem e readequam elementos e sistemas, torna-as atuais. Assim, na *revisão* considera-se que também serão estas “as ruas de amanhã, que tornarão o território acessível a todos e sustentável” (ASCHER, 2007: 18), preservando uma identidade distinta da dos arruamentos funcionalmente especializados e dando especial protagonismo a processos e práticas transversais aos do movimento longitudinal.

5.3 Os Lugares exógenos

POROSIDADE

Constata-se, nas primeiras operações de loteamento, a existência de *ambiências* onde é intensa a relação entre o domínio público e o privado. Verifica-se uma grande porosidade entre a *infraestrutura viária local* e o espaço livre de cada parcela. **Imagina-se** que a valorização desta porosidade contribui para que a *infraestrutura viária local* estabeleça intensas e estruturantes relações com o Lugar Aberto.

TIPIFICAÇÃO

Constata-se, nas recentes operações de loteamento, a existência de *ambiências* fortemente tipificadas pelo recurso a um dimensionamento baseado em normas e regulamentos genéricos. O crescente custo da infraestrutura leva à redução da dimensão das parcelas e ao aumento do seu índice de construção, dando origem ao reforço de um espaço-canal encerrado. **Imagina-se** que estas *ambiências* correspondem a momentos de dissonância face à espacialidade intrincada da restante *infraestrutura viária local* e onde é clara uma dimensão espacial que exprime uma dimensão estandardizada do território.

REDESCOBERTA

Constata-se a existência de *ambiências* que correspondem a fragmentos dominados pelas lógicas da mobilidade motorizada. Apesar da sua diversidade tipológica, o predomínio das normas de dimensionamento e cálculo do espaço de circulação motorizada confere-lhes uma identidade comum. **Imagina-se** que, por corresponderem a elementos de articulação entre a *infraestrutura viária local* e a *nova infraestrutura viária nacional*, implantados em espaços pouco edificadas, dão protagonismo a uma *revisão* que enfatiza complementaridades entre os sistemas locais e os globais e entre distintas relações espaço-temporais.



Rua Bairro Cantina, Santa Maria de Lamas



Rua do Bolhão, Fiaes



Rua das Mimosas, Nogueira da Regedoura

5.3|01 **As primeiras operações de loteamento.** Identifica-se uma forte interação entre a *infraestrutura viária local* e o espaço de cada parcela. O chão indiferenciado da via, os muros baixos e as dinâmicas e usos do domínio privado anulam as fronteiras mais convencionais. Nesta ambiência a *infraestrutura viária local* reforça-se pela forma como dá visibilidade e dimensão pública a processos que ocorrem no território privado.

Das primeiras operações de loteamento que conferem POROSIDADE à relação entre público e privado

Estas *ambiências* correspondem, genericamente, a operações de loteamento realizadas entre 1965 e 1985, entre o primeiro Regime Jurídico das Operações de Loteamento e a publicação da primeira Portaria que introduziu fortes exigências infraestruturais. Antecedem uma fase na qual os custos infraestruturais e o preço do solo implicaram a redução dos lotes e o aumento da sua capacidade construtiva, tal como têm origem num intervalo temporal muito preciso, onde, a maior dimensão dos lotes e os baixos índices de implantação conferem maior protagonismo ao Lugar Aberto e à diversidade de apropriações funcionais e materiais. O espaço livre intersticial tem um papel importante na intermediação entre o espaço público e o espaço privado da casa. A existência de uma forte porosidade é determinante na revelação da diversidade e complexidade dessas relações. Nesta *ambiência* identifica-se uma *infraestrutura viária local* cujo traçado pode desafiar as lógicas de implantação e adequação topográfica preexistentes, ao mesmo tempo que é alterado o sistema parcelar e cadastral, reforçando uma espacialidade altamente distinta da espacialidade da infraestrutura viária mais antiga.

São *ambiências* que antecederam a legislação que a partir de 1980, além de conferir protagonismo à dimensão infraestrutural, veio decompor funcional e espacialmente a infraestrutura viária. Nesta *ambiência*, mais do que a decomposição funcional, é a regularidade dos seus perfis que a destaca da *infraestrutura viária local* mais antiga. A regularidade é acentuada pela superfície homogênea, indiferenciada, de asfalto ou de paralelepípedo de granito que se estende até ao limite das parcelas que, com a sua elevada porosidade, dá ênfase às relações entre a via e o espaço próximo ou alargado.

Embora surjam associadas a um edificado com um leque reduzido de soluções tipológicas, a sua materialidade diversifica-se na sequência de diversas e constantes transformações individuais. Exemplo dessa diversidade são as múltiplas e expressivas soluções de encerramento das parcelas, grelhas, chapas, vidros ou sebes que contornam as exigências legais. Soluções que, apesar de implicarem um reforço dos níveis de opacidade, nesta *ambiência* ainda se apresentam menos frequentes do que as que se verificam nas operações de loteamento mais recentes. A ausência de uma barreira visual reforça a importância do espaço livre existente no espaço privado e põe em destaque um território mais vasto e a multiplicidade de práticas espaciais individuais. Ao espaço livre tanto pode corresponder um local de práticas agrícolas ou comerciais como um jardim onde poderão ser extremamente diversos os elementos vegetais e objetos decorativos. O edificado perde protagonismo para espaços e elementos que com ele se articulam.



5.3 | 02 **A protecção e delimitação do domínio privado e a preservação da transparência do campo visual.** Identificam-se soluções de encerramento que, pela sua porosidade, conferem protagonismo ao espaço fronteiro às construções enquanto representação do privado na esfera pública. A sua diversidade é expressão das práticas individuais e a sua variação ao longo do ano e dos anos reforça a importância do elemento vegetal ‘domesticado’ na caracterização da relação entre a espacialidade da *infraestrutura viária local* e as suas margens.

O espaço da via corresponde a uma superfície horizontal onde predomina um material que se estende até aos limites da parcela. Uma superfície que se distingue pela maior generosidade e regularidade das suas medidas. Ao contrário do que ocorre em espacialidades endógenas, nas quais predomina uma superfície contínua mas de traçado irregular, a regularidade do traçado, as suas dimensões e materialidade acabam por possibilitar velocidades mais elevadas ‘intimidando’ outras formas de circulação e apropriação.

As infraestruturas aéreas, tal como o edificado, desenvolvem-se regularmente ao longo da via, sendo frequente encontrar as que dizem respeito às telecomunicações dispostas de um lado e as que suportam o abastecimento eléctrico do lado oposto. No entanto, esta opção e o aumento do número de atores e utilizadores acentuaram o constante atravessamento da via pelas infraestruturas aéreas, constituindo-se como uma malha irregular, mais presente no espaço e com um carácter mais precário.

Nesta *ambiência*, a ação transformadora diretamente dirigida para a *infraestrutura viária local* tem sido residual. Apesar disso, ela encontra-se inscrita num processo de perda que se reforça à medida que os limites da parcela, as fronteiras com o domínio privado, são encerrados por novos sistemas de vedação e à medida que se altera a relação entre edificado e espaço livre, nomeadamente através de sucessivas alterações das áreas de construção. Anexos, garagens, armazéns, ampliações da habitação podem, pela forma como se dispõem no espaço, pôr em causa a preservação de algumas características desta *ambiência*. Tal significa que a manutenção de uma estratégia urbana que vincula a área da parcela à sua capacidade construtiva tem que ser articulada com o desejo individual de construir e com o desejo coletivo de preservar um espaço urbano diverso. Através da procura de um equilíbrio e da aceitação da diferença, os elementos construídos mais recentes, nas suas múltiplas configurações, podem reforçar a expressividade dos processos individuais.

O vínculo desta *ambiência* a modelos urbanos do século XX identifica-se pela forma como a habitação individual é envolvida por um espaço ‘aberto’ e pela forma como respondeu à urbanização de extensos territórios dependentes do automóvel. Através destas ambiências afirma-se um território urbano onde se preserva a possibilidade de cada um no seu espaço privado, esteja ele construído ou livre, encontrar acolhimento às mais diversas práticas contemporâneas.



0 m 20 m 100 m
escala 1:2.000



perfil longitudinal 01 (rua 25 de Abril)

cota 130

cota 130

5.3|03 **Elementos do espaço privado estruturantes da espacialidade da infraestrutura viária local.** A mancha vegetal que se desenvolve entre o edificado e a via tem a capacidade de, por um lado, reforçar um elemento contínuo que acompanha o desenvolvimento longitudinal da via e, por outro, complexificar as fronteiras entre o primeiro plano em que se desenvolve e os planos posteriores que revelam o território. Uma característica cuja preservação depende dos sistemas de encerramento mas, acima de tudo, do desenvolvimento de uma estratégia dirigida aos espaços entre os limites da parcela e o edificado.



perfil transversal 01



perfil transversal 02

.....1
0 m 1 m 5 m
escala 1:100





Rua da Noémia, Mozelos



Rua Formiga, Nogueira da Regedoura



Rua das Centieiras, Mozelos

5.3 | 04 **As recentes operações de loteamento.** Os loteamentos mais recentes correspondem a operações que se distanciam de grande parte das complexidades formais, funcionais e materiais do território. São ambiências que remetem para uma espacialidade tipificada, encerrada e funcionalmente especializada, comum aos lugares urbanos mais consolidados. A sua espacialidade integra uma base de referências global cuja presença no território se revela bastante mais fragmentada e circunscrita a das restantes ambiências.

Das recentes operações de loteamento cuja TIPIFICAÇÃO afasta o lugar

No Lugar de Ambiências identificam-se espaços que são predominantemente informados pelos Princípios de Dimensionamento das Operações de Loteamento definidos em sucessivas portarias a partir de 1985, bem como por regulamentos municipais. Através de uma estratégia de matriz quantitativa procura-se controlar um espaço cuja produção depende, cada vez mais, de atores económicos privados.

La ville conçue comme un monde sans autre monde à ses côtés. (SPENGLER, 1989: 32)

Esses espaços conformam uma *ambiência* que decorre da produção de uma nova via ou da profunda transformação de uma preexistente. Ela diferencia-se por estar associada a traçados altamente tipificados, indiferentes às condicionantes topográficas. Corresponde a operações de loteamento nas quais a articulação topográfica com a envolvente é feita no limite da parcela a lotear (recorrendo frequentemente a grandes taludes e muros de contenção), com o objetivo de criar, no seu interior, um espaço capaz de acolher as soluções tipológicas mais comuns para a via e para as edificações. Trata-se de um espaço viário liberto das ‘irracionalidades’ topográficas e cadastrais que tanto caracterizam as espacialidades endógenas. A simplificação topográfica do interior da parcela a lotear torna o seu perímetro mais contrastante em relação ao restante território. No seu interior, a percepção do território em que se insere é baixa e as lógicas que mais o informam são as regulamentares associadas àquelas que contribuem para o sucesso económico da operação. Em muitas destas ambiências constata-se que os modelos e procedimentos estandardizados para produzir a ‘boa urbanização’, como o loteamento, podem, pela sua banalidade e má qualidade, ter provocados dois efeitos negativos: o de não constituírem ambientes interessantes e o de provocarem ruturas que anulam as qualidades e identidades preexistentes.

O perfil longitudinal e transversal apresenta elevada regularidade e, graças à anulação das condicionantes topográficas, tende a revelar uma articulação direta e fácil com o espaço privado, um espaço que se encontra cada vez menos permeável ao olhar. Assiste-se à generalização de sistemas de vedação com elevada opacidade, bem como à crescente redução do espaço livre que se torna cada vez mais secundário face ao edificado com soluções tipológicas de grande impacto formal e volumétrico. Trata-se de uma *ambiência* na qual o domínio público apresenta fronteiras físicas e visuais claras e próximas das dos arruamentos urbanos mais canónicos.



5.3|05 **Uma infraestrutura viária dissociada do território e dos usos do domínio privado.** Numa lógica de aproveitamento máximo da área do lote, o edificado apoia-se, cada vez mais, nos limites laterais da parcela, encerrando-a física e visualmente. O seu contraste e encerramento face aos restantes espaços do território reforça estas ambiências enquanto momento de ‘pausa’ face aos movimentos e formas mais irregulares e, portanto, mais difíceis de apreender, da restante *infraestrutura viária local*.

No perfil transversal é introduzido o espaço do peão, do estacionamento e do automóvel, sem que a solução adotada procure uma adequação à intensidade e diversidade de usos existentes ou previstos. Na faixa de rodagem predomina a superfície de asfalto que pode ser substituída por paralelepípedo de granito. Nos passeios e estacionamento, os materiais que predominam são o bloco de cimento, as betonilhas, o cubo ou micro cubo de granito e, pontualmente, de calcário.

O elevado nível de encerramento reduz possibilidade de leitura de um território mais vasto. No entanto, importa destacar a existência de parcelas que, por não terem sido comercializadas preservam permeabilidades e continuidades espaciais que vão fixando leituras que permitem uma crescente articulação entre a sua infraestrutura viária e o território mais vasto. Consolidam-se, assim, sistemas de relações que não foram deliberados nem planeados, mas que são cada vez mais caracterizantes da sua identidade.

Nesta *ambiência* predomina a estratégia de instalação no subsolo das infraestruturas básicas. Trata-se de sistemas que emergem em caixas de visita e armários técnicos cuja localização e características materiais lhes conferiram um protagonismo variável. O seu impacto na leitura do espaço pode rivalizar com o dos sistemas aéreos e das suas sucessivas adequações. A rede de iluminação pública também é alimentada pelo subsolo, sendo que os elementos que a suportam se dispõem segundo uma lógica de máxima uniformização da intensidade lumínica. É uma exigência da entidade licenciadora que, tal como os elementos físicos que a suportam, é difícil de alterar sem um maior envolvimento e empenho dos gabinetes técnicos municipais.

As características das infraestruturas exigem a adoção de soluções com custos elevados de execução e manutenção que se associam a um deficiente aproveitamento dos sistemas já instalados, que lhes são contíguos. Estes desajustes e desarticulações face à envolvente refletem uma forma de proceder que tem por base princípios legais, regulamentares, técnicos e metodológicos genéricos. A sua pretensa racionalidade, perante as perplexidades da sua implantação no território, dá origem a um sistema de elevada irracionalidade.

Apesar da desvinculação entre esta *ambiência* e as ‘formas do território’ importa ter presente que num sistema urbano de apreensão difícil, no qual a infraestrutura viária é complexa, rizomática e em permanente transformação, a ordem e racionalidade existente no interior destes espaços faz com que estes possam destacar-se como momentos de afirmação e, eventualmente, expansão de outros modelos territoriais. O seu vínculo a espacialidades tipificadas e globalizadas alarga a experiência espacial da *infraestrutura viária local*. A imersão nestes espaços é uma dissonância. Um espaço consistente, que suspende muitas das características do território, no qual se pode preparar o regresso a um espaço de apreensão mais difícil.



perfil longitudinal 01 e 02 (travessa da Avenida das Alminhas + rua da Urbanização Fávio Avelar)

5.3|06 Um 'espaço grande' resultante de estratégias de dimensionamento genéricas. Um espaço que é, do ponto de vista da medida, frequentemente, desajustado em relação aos usos que serve. Essa desadequação de escala, associada às reduzidas dimensões das parcelas e ao seu encerramento, abre a possibilidade de extensão ao domínio público de práticas que não podem ter lugar no espaço privado. Em certa medida, poder-se-á reforçar a *infraestrutura viária local* como espaço que supera o domínio das lógicas da mobilidade motorizada e se abre a outros usos urbanos.



perfil transversal 01



perfil transversal 02

.....l
0 m 1 m 5 m
escala 1:100



COTA 146

COTA 145



Rua de Cinquenta, Nogueira da Regedoura



Avenida da Cobaixa



Rua Central de Regadas, São Paio de Oleiros

5.3 | 07 **Fragmentos de um desenho estradal.** Correspondem a ambiências de articulação do território com a nova e quase sempre concessionada *infraestrutura viária nacional*. A elas correspondem momentos de forte contraste face à *infraestrutura viária local* mais comum.

Dos fragmentos de desenho estradal que permitem a REDESCOBERDA da macro-escala do território

No Lugar de Ambiências identificam-se espaços constituídos por elementos cujo desenho tem um vínculo, quase que exclusivo, à circulação motorizada. Correspondem a novos troços da *infraestrutura viária local*, produzidos pelo município ou por entidades que atuam nos sistemas infraestruturais nacionais, aos quais é atribuída uma função estruturante e determinante à mobilidade motorizada. Muitos deles visam facilitar a acessibilidade, articulação e atravessamento da *nova infraestrutura viária nacional*. As metodologias e parâmetros que estão na base da produção destes espaços acentuam a sua dimensão eminentemente técnica. No entanto, com o conhecimento mais aprofundado dos processos que levam à solução final, sai reforçada a ideia de que a opção por uma determinada solução tipológica ou dimensionamento tem, também, como justificação parâmetros que ultrapassam os das racionalidades técnicas da mobilidade motorizada, nomeadamente, estratégias de afirmação territorial, económica, simbólica ou política. É no âmbito destas estratégias que se encontra justificação para traçados e perfis que são integrados em espaços viários tão distintos quanto avenidas, eixos estruturantes, circulares, viadutos ou rotundas e nos quais, as previsões mais otimistas sobre a intensidade de tráfego são insuficientes para justificar o seu dimensionamento.

Trata-se de uma *ambiência* cuja conceção é quase sempre da responsabilidade de projetistas fortemente envolvidos no desenho de grandes vias segundo parâmetros e modelos estandardizados, sendo, geralmente, pouco conhecedores dos processos locais, pois os tempos de conceção e financiamento dificultam esse conhecimento. Esta *ambiência* tanto pode resultar da ação direta do município na conceção de vias reestruturantes da mobilidade local, como de concessões privadas que antes eram responsabilidade do Estado Central. Em Santa Maria da Feira, a construção, na última década, de uma extensa rede de vias concessionadas contribuiu para que esta *ambiência* adquirisse protagonismo. Assiste-se à disseminação, por toda a *infraestrutura viária local*, de soluções espaciais que remetem para configurações viárias típicas das vias exclusivas à circulação motorizada. Esta *ambiência* resulta da aplicação de métodos de projeto e financiamento expressos nos documentos que apoiam os concursos de conceção. Documentos onde, normalmente, não existe um único desenho de projeto que seja reflexo do conhecimento e consideração da realidade local. O confronto entre o desenho do espaço da circulação motorizada e a realidade local, tem imposto geometrias que tornam ineficiente ou muito limitada as formas de aceder ao território. Elas resolvem os problemas de articulação estritamente física entre espaços da circulação motorizada, ao mesmo tempo que podem acentuar ou perpetuar falhas e discontinuidades de outros usos e formas de circulação. A articulação desta *ambiência* com a restante *infraestrutura viária local* acaba por acentuar um espaço hostil a práticas e usos que possam existir na sua proximidade.



5.3 | 08 **Um espaço que condiciona outros usos e formas de circular.** Nestas ambiências, projetadas na lógica dos traçados viários da mobilidade elevada, é forte a presença de estratégias, elementos e parâmetros tipificados, de difícil articulação com os que informam a restante *infraestrutura viária local*.

A esta *ambiência* correspondem diferentes tipologias de espaços. Pode, no entanto, afirmar-se que a forma como neles se encontra definida a largura da faixa de rodagem, os raios de curvatura, a concordância de pendentes, o desenho de intercepções, os sistemas de proteção de peões e veículos, a localização de passadeiras, o espaçamento e altura da iluminação pública ou a sinalética lhes confere uma identidade comum.

É também no âmbito da implementação de um desenho exclusivamente informado pelas lógicas do automóvel, da velocidade e do ‘feito túnel’, que lhe são retirados acessos diretos à propriedade privada, reduzindo a presença de conjuntos edificados. Paralelamente a este processo pode identificar-se, pontualmente, a introdução de arborização ou passeios que transformam a sua qualidade espacial. Uma qualidade que pelo isolamento e deficiente articulação com a envolvente, acentua o seu valor objetual e participa pouco na potenciação de novos usos e práticas.

Nestas ambiências, identifica-se um processo de hibridização entre situações extremas. Convivem estratégias que remetem para os eixos e rasgamentos urbanos dos lugares consolidados de maior complexidade funcional (avenidas e boulevards) com desenhos que remetem para os grandes sistemas viários monofuncionais. A frequente expressão incompleta que ambos apresentam faz com que os excessos que envolvem faixas de rodagem, passeios ou até mesmo estacionamento, a transformem numa imagem onde se adivinha a nostalgia de um ambiente urbano que dificilmente se concretizará sem que ocorram profundas alterações na forma como se produzem estes lugares.

A inexistência de relação com espaços edificados contíguos dispensa as infraestruturas básicas tão presentes neste território. O protagonismo espacial desses sistemas é substituído pelo de elementos relacionados com ‘rodoviarismo’, sinalética rodoviária, painéis acústicos, informativos ou publicitários.

Do ponto de vista da materialidade predomina o recurso a soluções construtivas e materiais do espaço da circulação motorizada. Por serem espaços decorrentes de processos controlados pelo Estado Central e executados por entidades distantes da realidade local, torna-se difícil o surgimento de outras soluções. Só muito pontualmente, quando a *ambiência* resulta de uma ação municipal, se pode assistir a uma maior adequação à circunstância urbana dos espaços que lhe são contíguos. São *ambiências* maioritariamente provenientes da ação de projetistas de vias que, naturalmente, se encontram afastados de um pensamento disciplinar de natureza urbanística ou arquitectónica.

Apesar do estatuto indefinido que na atualidade têm muitos destes espaços e das efetivas contradições funcionais que introduzem, importa destacar a forma como, a partir deles, graças a fortes operações topográficas e à sua frequente localização em espaços pouco edificados, se pode ler um território vasto. Nesse sentido, como ponto de partida para a sua *revisão*, importa enfatizar as complementaridades que estabelecem entre os sistemas locais e os globais e entre distintas relações espaço-temporais.



perfil longitudinal 01 (avenida de São Cristóvão)

5.3|09 **Um espaço que se destaca topográficamente da sua envolvente.** Estas ambiências decorrem de expressivas manipulações topográficas construídas em espaços pouco edificados, frequentemente agrícolas ou florestais. São plataformas físicas que enfatizam a macro-escala do território e que, na forma como dão visibilidade aos lugares do território desruralizado e extensamente urbanizado, sugerem possibilidades de coexistência.



modelação do terreno para execução do nó da A41 de Nogueira da Regedoura

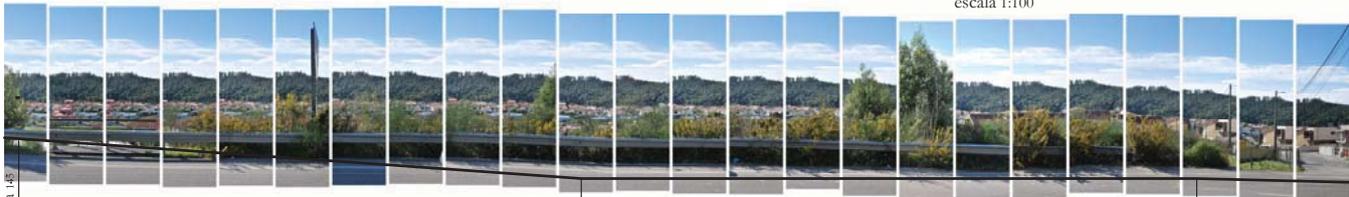


perfil transversal 01



perfil transversal 02

0 m 1 m 5 m
escala 1:100



cota 145

cota 140

cota 140

REVISÃO [5.3]

As ambiências ‘mundializadas’ conferem novas espessuras ao lugar

Na *revisão* do Lugar de Ambiências, as espacialidades *exógenas* testemunham processos nos quais a desruralização e urbanização se fez à custa de uma forte sobreposição de estratégias de dimensionamento e de organização genéricas às lógicas preexistentes. A forma como estas espacialidades se dispõem e organizam no território leva a que, quando se está no seu interior, se acentue o afastamento às especificidades que ao longo dos tempos construíram o lugar. Através de uma extrema simplificação e recorrendo a um conjunto cada vez mais determinado de regras e códigos, elas procedem à anulação do lugar. Em grande medida estas espacialidades testemunham uma cultura espacial cujos dispositivos materiais, arquitetónicos ou técnicos se fixaram, endureceram e se protegeram em fronteiras e práticas que não se deixam questionar nem afetar pelos condicionalismos próprios aos locais em que se implantam.

O vínculo destas espacialidades a um conjunto restrito de modelos e a forma como os preservam, independentemente dos contextos e ao longo dos tempos, reforça a necessidade de as incluir no processo de *revisão* da *infraestrutura viária local*. Num primeiro olhar, estas espacialidades podem ser vistas como momentos de maior liberdade face aos bloqueios que frequentemente provêm da base territorial existente. Aqui se revelam, com grande nitidez, formas e organizações que ampliam a espacialidade da *infraestrutura viária local*. As referências que estabelecem com processos urbanos ‘mundializados’ conferem nova espessura ao lugar. É pela clareza deste vínculo que se constituem como momentos privilegiados para olhar, compreender e preparar a imersão em espaços de uma outra complexidade formal, organizacional ou funcional, dominantes na *infraestrutura viária local*. É também pela clareza desse vínculo que muitas das *figuras fortes* do território de Santa Maria da Feira correspondem a ambiências das espacialidades exógenas. Tendo como referência a *cidade análoga* de Aldo Rossi, nelas se podem ver espaços que são, frequentemente, independentes do sítio, mas que podem ser capazes de contribuir para a construção de uma identidade.

No processo de *revisão* importa considerar que, no âmbito das espacialidades *exógenas* de Santa Maria da Feira, se inscrevem processos de urbanização que ficaram incompletos. Muitas das novas vias deveriam servir conjuntos edificados e cargas urbanas que tardam em revelar-se. Este facto prolonga no tempo a visibilidade de desajustes funcionais, de dimensionamento e tipológicos, colocando extremas dificuldades à sua manutenção e controlo. Ao longo dos anos, estes desajustes vão-se traduzindo no espaço, acumulam-se objetos, desenvolvem-se inesperadas apropriações pelo desgaste dos materiais ou pelo avanço menos controlado da

vegetação. O conjunto destes processos permite afirmar que, em muitos deles, está cada vez mais impressa na sua superfície a ‘justa’ espacialidade da *infraestrutura viária local*. Uma impressão que se faz à custa da incorporação de especificidades que são essenciais ao quotidiano de quem habita.

Assim, na *revisão* da *infraestrutura viária local* importa identificar e trabalhar positivamente o movimento de reformulação do carácter desterritorializado e indiferenciado que se associa às espacialidades exógenas. Essa reformulação desenvolveria novos sistemas relacionais a estabelecer com os lugares, exprimindo-se no espaço e contribuindo para o aprofundamento das relações entre as espacialidades endógenas e exógenas.

Os espaços exógenos, sujeitos às forças da natureza e das múltiplas formas de apropriação, vão revelando processos específicos do território e os espaços endógenos quotidianamente sujeitos a intervenções genéricas, vêm apagadas algumas das suas características estruturantes e perenes. No entanto, no âmbito de um processo de *revisão* da *infraestrutura viária local* que considera a diversidade de formas e processos, importa que este processo de aproximação não se traduza numa homogeneização das suas espacialidades. Importa que os processos que mesclam as espacialidades sejam orientados para um espaço urbano de múltiplas *ambiências*, reconhecíveis por quem habita. Por isso, nessas *ambiências*, urge identificar os elementos comuns com capacidade articuladora. Elementos ou propriedades que deverão permitir a inserção do fragmento que é cada *ambiência* no interior de um sistema. Estes sistemas podem ter a ver, por exemplo, com as superfícies pavimentadas contínuas e funcionalmente indiferenciadas, as ‘membranas’ laterais funcional e espacialmente complexas, os elementos de vedação das parcelas com os seus diferentes níveis de porosidade ou as infraestruturas aéreas. São sistemas cuja leitura é transversal a diversas *ambiências* e que, ao garantirem a pertença a um todo mais vasto, permitem explorar a individualidade de cada uma.

É no âmbito dessa *revisão* que poderá contrariar-se a ideia de um território espacialmente desqualificado no interior do qual existem porções, claramente delimitadas, de espacialidades a proteger. É nesse âmbito que, recorrendo às espacialidades endógenas e exógenas, se poderá reforçar uma espacialidade ampliada que transpõe o fragmento. A compreensão destes dois mundos, incluindo o alargado leque de espaços que, ao longo dos séculos, o território produziu e que, ao longo da última meia década, se acentuaram e diversificaram, será possível construir as narrativas que ultrapassam as de um passado a patrimonializar e as da contemporaneidade difusa.

EPÍLOGO

Um Lugar Público, *Mise en Action*

O território de Santa Maria da Feira constituiu-se como caso de estudo desta investigação e alicerçou *revisões* da *infraestrutura viária local* à luz de um conjunto de teorias de âmbito disciplinar diverso. O olhar que se foi construindo sobre a *infraestrutura viária local*, imbuído dessas teorias, permitiu mergulhar no seu interior questionando-a para estabelecer novas leituras e imaginar a sua *revisão*.

Este conhecimento próximo da *infraestrutura viária local* foi representado através da escrita, desenhos e fotografias que, por si só, implicam um distanciamento crítico da realidade que lhes confere um grau de abstração capaz de abrir caminho ao seu transporte para a compreensão de outras realidades. Por seu lado, essas representações revelam narrativas e reatribuem um outro protagonismo à *infraestrutura viária local* permitindo a emergência de novas dimensões potenciadoras da sua *revisão*.

A defesa de uma *revisão* das lógicas que estão implícitas no modelo de produção e transformação que a sociedade contemporânea desenvolveu para a *infraestrutura viária local*, associada a uma representação gráfica do território que revela um afastamento em relação às representações mais comuns, permite aproximar a investigação do lugar da utopia⁶⁹. Uma atitude que participa na recusa de uma visão hegemónica afastando-se das soluções tecnicistas e aproximando as *revisões* da *infraestrutura viária local* das interpretações próprias do âmbito disciplinar da arquitetura e do urbanismo.

D'usage assez récent en urbanisme, la notion d'espace public n'y fait cependant pas toujours l'objet d'une définition rigoureuse. On peut considérer l'espace public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectations d'usage. (...) En tant que composé d'espaces ouverts, ou extérieurs, l'espace public s'oppose, au sein du domaine public, aux édifices publics. Mais il comporte aussi bien des espaces minéraux (rues, places, boulevards, passages couverts) que des espace verts (parcs, jardins publics, squares, cimitières...) ou des espaces plantés (mails, cours...). (CHOAY; MERLIN, 1988: 320)

Em Santa Maria da Feira, de maneira evidente, para lá dos lugares mais consolidados, a *infraestrutura viária local* corresponde a um Lugar Público. Essa correspondência é condição suficiente para que no processo da sua *revisão* se trabalhe, complexificando os contornos disciplinares das respostas, em simultâneo o espaço do automóvel e os espaços do homem e do seu quotidiano público, problemas que na *infraestrutura viária local* são tradicionalmente objeto de uma resposta técnica. Enquanto Lugar Público, a *infraestrutura viária local* deve ser considerada, intrínseca e complementarmente,

⁶⁹ Sobre o tema sugere-se a leitura de “Excavating Utopia: Why Archaeologists Should Study «ideal Communities» of the Nineteenth Century” (TARLOW, 2002) e “Typologies des utopies urbaines aux 19ème et 20ème siècles: une approche critique” (CANTAROGLOU, SADOUX, 2005).

um espaço de encontro e de conflito. É, aliás, no manuseamento destas duas características que deverá processar-se a sua *revisão*, procurando a argumentação positiva do conflito, considerando-o um facto de base social sem o qual o espaço público vê o seu significado diminuído.

São múltiplas e de intensidade variável as expressões do conflito. No caso da *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira destaca-se a expressão das ações individuais, do cidadão ou de entidades privadas que atuam na infraestruturação, e a sua especificidade face às que ocorrem nos lugares consolidados, porque se traduzem numa surpreendente transformação da organização material do espaço. Esta característica deve-se à menor consolidação, consistência e perenidade do seu sistema de espaços, bem como à maior diversidade e sobreposição das interpretações que possibilitam. Assim, enquanto Lugar Público, a especificidade da *infraestrutura viária local* reside mais na forma como reflete o confronto entre as múltiplas ações coletivas e individuais transformadoras do espaço do que na intensidade das práticas sociais, culturais ou económicas que acolhe.

A grande capacidade de transformação da sua organização material e o reconhecimento de que a *infraestrutura viária local* constitui um sistema de espaços sem ‘ruas’, ‘praças’, ‘avenidas’, ‘jardins’ ou ‘parques’ produziram uma importante barreira à afirmação da *infraestrutura viária local* enquanto espaço público. A investigação desenvolvida é um contributo para o derrube dessa barreira e, conseqüentemente, do incontestado domínio das lógicas da mobilidade motorizada que têm tornado prevalente a dimensão da infraestrutura sobre a do espaço público. Uma prevalência que leva a que a espacialidade da *infraestrutura viária local* se tenha constituído como uma *falha* que existe por entre fragmentos onde se inscrevem expressões de Lugar Público. Enquanto *falha* ela é um elemento longitudinal de fronteiras mais ou menos vincadas com os lugares que atravessa.

À contre-courant de l'urbanisme fonctionnaliste qui a évacué la rue, fustigé les espaces mélangés et exacerbé la place impartie à la voiture. Mais aussi, à contre-courant de l'urbanisme de secteurs qui assujettit la rue à la voiture, il faut retrouver le sens de ces espaces mixtes. (MONGIN, 2012 : 81)

Os temas inerentes ao espaço público devem reforçar a noção de ‘chão’. Esse reforço terá que considerar o contributo transformador das múltiplas ações individuais, confirmando-as como participantes na construção de um espaço público experimental e exploratório que, naturalmente, escapa à solução estereotipada. O reforço do ‘chão’ obriga a que se confira maior protagonismo a temas como o da relação entre o público e o privado, o da aproximação aos espaços do quotidiano das populações, o da articulação dos espaços de produção e o da valorização dos lugares de ‘memória’. Esta estratégia é essencial para inverter o sentido da crescente indiferenciação e reprodução desconexa de fragmentos. Só assim surgirá uma renovada *infraestrutura viária local* que se articula tematicamente com os espaços atravessados e com eles estabelece continuidades longitudinais e transversais. É na sequência deste processo que poderá emergir uma nova espinha dorsal que, enriquecida pelas componentes material e imaterial das transformações da

ação individual, servirá de suporte ao projeto do espaço público do território desruralizado e extensamente urbanizado.

Dans une métropole multipolaire, [l'espace public] a aussi pour fonction d'assurer les sas, les transitions et les médiations, de faire tenir ensemble et de relier. Ensuite, l'espace public approfondit notre relation à l'espace (...) l'expérience publique urbaine renvoie à des strates et des couches qui l'animent et le dynamisent de manière multidimensionnelle. Habiter associe les échelles, du local au global et inversement. (...) L'espace public, c'est le respect du Dehors sans lequel « refaire monde » est une gageure. Il faut sortir de l'alternative opposant l'espace de connexion rivé au global et l'espace de la ville passante. L'espace public est là pour faire glisser d'une vitesse à l'autre. (MONGIN, 2012: 84)

As *revisões* de um Lugar da Nação, de um Lugar Homogéneo, de um Lugar Aberto, de um Lugar Compósito e de um Lugar de Ambiências construíram-se a partir da análise e ênfase dos elementos estruturantes do espaço estudado, tendo em conta a complementaridade das suas componentes material e imaterial. Tratou-se, acima de tudo, de lhes dar uma nova visibilidade encontrando, no seu interior e nas mais diferentes escalas, meta-princípios capazes de atribuir significado e até, talvez, fazer desaparecer a *falha* conferindo reconhecimento ao Lugar Público.

O Lugar da Nação na revisão da *infraestrutura viária local*

Au lieu d'un plan général, l'urbanisme exige à l'heure actuelle un programme général flexible, capable de tenir compte des changements temporels c'est-à-dire de laisser la porte ouverte au hasard (...) Il est encore trop tôt pour donner une description systématique d'un urbanisme répondant aux exigences d'un changement perpétuel (...) Une seule tendance générale se dessine jusqu'à présent, celle de la planification ouverte. L'évolution montrera sous quelle forme cette planification ouverte pourra être réalisée dans l'urbanisme. (GIEDION, 1990 [1941]: 387)

Os modelos, categorias e hierarquias que se podem associar às estratégias desenvolvidas ao longo dos últimos dois séculos pelo Estado português, na *infraestrutura viária local*, não se revelam hoje claros. O confronto dessas estratégias com processos e lógicas provenientes dos contextos locais produziu expressões espaciais diversas, e muitas vezes, contraditórias.

No processo de *revisão* da *infraestrutura viária local*, dificilmente se poderá alterar, em profundidade, a matriz do pensamento inerente aos processos do Estado. Contudo, esse facto não deve ser impeditivo de uma gestão que, considerando a complexidade do sistema, se posicione num nível intermédio. O contributo do Estado deverá ser o de possibilitar um processo de descentralização da gestão da *infraestrutura viária*, tendo como objetivo a constituição de uma plataforma capaz de reconhecer e acolher as práticas que, a partir de um local específico, suspendem ou reinventam os temas tradicionalmente perseguidos, como, por exemplo, os da hierarquização, da categorização ou da fixação do perfil. É a partir da abertura à consideração dessas práticas que o Estado pode ajustar as estratégias da legislação que produz.

A investigação torna claro que um dos primeiros passos a dar será o de considerar que, no conjunto da infraestrutura viária, existem espaços nos quais se tem que anular a preponderância de lógicas de desenho e gestão que provêm da mobilidade motorizada. A infraestrutura viária atual prova que isso pode acontecer sem que os seus índices de eficácia sejam necessariamente postos em causa. Concluiu-se, então, que existem condições para a aceitação de práticas e sistemas conceptuais que, mais atentos à lógica e simultaneidade de usos, sejam informados por um desenho menos vinculado à mobilidade motorizada.

A investigação também revela a elevada capacidade de, a partir das entidades em que se decompõe o Estado Central, se poder desenvolver ações transformadoras da *infraestrutura viária local*, conferindo visibilidade a temáticas periféricas. Elas podem traduzir transformações mais distantes das lógicas da mobilidade motorizada e, por exemplo, mais próximas de lógicas tão distintas quanto as de outras formas de mobilidade ou as dos grandes sistemas ambientais, dos transportes coletivos, da recolha de resíduos e das redes de energia. No âmbito de um processo de *revisão*, cabe ao Estado o reconhecimento desta possibilidade, garantindo que os ‘estados’ existentes no seu interior possam ter um posicionamento variável e ajustado às estratégias territoriais definidas pelas entidades regionais ou municipais. Nesta perspetiva compete ao Estado proceder à transformação do quadro legislativo de forma a que se possam desenvolver processos que têm estado impedidos por razões de natureza legal.

O posicionamento variável dos diferentes ‘estados’ existentes no interior do Estado Central fará sobressair aquele que, numa determinada circunstância territorial, pode ‘liderar’ a construção identitária de novos sistemas espaciais. A forma como esses sistemas articulam, numa narrativa coletiva, espacialidades diversas, dá uma nova espessura à *infraestrutura viária local* e permite evidenciar, por exemplo, as relações entre lugares de produção, lugares de memória, lugares de lazer, lugares de contemplação, lugares do quotidiano, lugares excecionais.

Os processos de representação cartográfica da *infraestrutura viária local* tornar-se-ão, inevitavelmente, mais complexos do que aqueles que hoje existem. As dificuldades colocadas pelos atuais sistemas cartográficos, em grande parte provenientes da forma como se processou a sua homogeneização, justificam uma maior implicação do Estado na viabilização e difusão de sistemas que permitam, em simultâneo, uma representação alargada e próxima, individual e coletiva, de um tempo longo e do presente. Nessa tarefa, os sistemas cartográficos disponíveis *online*, que contemplam uma produção partilhada e em tempo quase real e cuja operatividade é reconhecida por atores económicos privados locais e não locais, devem ser integrados nos processos do Estado. O Estado deverá contribuir para tornar acessível à generalidade dos atores ferramentas que tornem possível o exercício simultâneo de leitura e escrita (CORBOZ), que é imprescindível à *revisão* da *infraestrutura*

viária local. A *revisão* cartográfica vai possibilitar a difusão de dados territoriais cuja obtenção exigia um conjunto de meios humanos, financeiros e temporais desajustados das dinâmicas territoriais, bem como criar condições para a futura descoberta da operatividade de dados agora menos comuns.

O conjunto de *revisões* imaginadas poderá redefinir os contributos da ação pública para a transformação da *infraestrutura viária local*. Não se propõe, portanto, que ele chame a si o controlo total do espaço, nem que o abandone aos municípios ou aos atores privados. Mais do que um agente de controlo via regulação e legislação, o Estado deverá alimentar ideias e futuros para a própria *infraestrutura viária local*. Nesse sentido, é necessário que os códigos e as normalizações se articulem com as dinâmicas reveladas pelos novos sistemas de representação, entre as múltiplas camadas territoriais ou entre realidades locais e estratégias globais. Trata-se de considerar um conjunto de informação, proveniente de atores coletivos e individuais. Esse é o contributo que se exige ao Estado, sendo indispensável para a afirmação da *infraestrutura viária local* como um Lugar Público.

O Lugar Homogéneo na revisão da *infraestrutura viária local*

Na *revisão da infraestrutura viária local*, a elevada homogeneidade da mancha urbana retira protagonismo às temáticas que provêm das oposições que habitualmente se estabelecem entre centro e periferia, rural e urbano. Também a dicotomia entre a *infraestrutura viária local* e o espaço público se dilui. Nesta perspetiva, importa relevar a forma surpreendente como a *infraestrutura viária local* associa residência, comércio, produção e lazer, todas conectadas às redes infraestruturais básicas, suportando uma equidade territorial que se reforça graças à sua densidade e frequente articulação com o sistema de mobilidade mais elevada da *nova infraestrutura viária nacional*.

No Lugar Homogéneo a *revisão* deve considerar as características estruturantes e a forte complementaridade entre a *infraestrutura viária local* e a *nova infraestrutura viária nacional* exclusiva da mobilidade motorizada. A identidade formal, funcional e material de cada uma pode, no âmbito de um processo de *revisão*, ser reforçada dando visibilidade e perenidade, por exemplo, à possibilidade de, a partir de qualquer ponto do território de Santa Maria da Feira, se passar num curto espaço de tempo de um sistema para o outro. Para preservar esta qualidade pode, por exemplo, ser necessário evitar o desenvolvimento de barreiras físicas ou até mesmo visuais, garantindo uma legibilidade e acessibilidade considerada estruturante. A proteção da complementaridade é necessária para que se possa preservar o elevado dinamismo e capacidade de regeneração que inscrevem a *infraestrutura viária local* num contínuo processo de diluição e solidificação.

Contrariando os processos de polarização que envolvem os grandes espaços de lazer e comércio, tem-se assistido a uma progressiva alteração das estratégias de localização. Assim, assiste-se a uma maior difusão de espaços de comércio e de lazer, traduzida na sua aproximação aos espaços do quotidiano do cidadão. No âmbito da *revisão da infraestrutura viária local*, a consideração desta alteração pode levar, por exemplo, ao reforço de movimentos quotidianos menos suportados no automóvel. A *revisão da infraestrutura viária local* pode alimentar-se da forma como áreas de comércio, lazer ou trabalho repõem e reinventam níveis de proximidade que pareciam perdidos. Essa circunstância pode viabilizar a reintrodução de formas de mobilidade alternativas e, pouco a pouco, suavizar o atual sistema no qual, independentemente das características da deslocação, ela se faz, quase exclusivamente, de automóvel.

O Lugar Homogéneo, cuja estrutura tem características rizomáticas, precisa de ser percorrido e conhecido proximamente para ser compreendido. No processo de *revisão* importa considerar o contributo do indivíduo em movimento na construção de narrativas que incluem e articulam sistemas espaciais que, pela sua excecionalidade, se destacam da base territorial e se constituem como *figuras fortes*. Apesar de elas poderem não conter a matriz compositiva ou o valor simbólico da noção habitual de ‘monumento’, a sua identidade material e imaterial permite esse paralelismo. Acredita-se que, na *revisão da infraestrutura viária local*, o significado a atribuir às *figuras fortes* pode constituir-se como elemento de referência numa nova e específica chave de leitura do território, suportada num léxico identitário próprio e diverso das tradicionais categorizações urbanas.

O Lugar Aberto na *revisão da infraestrutura viária local*

Le site, mixte de données géographiques et historiques, n'est pas un contexte dans lequel il s'agirait d'insérer un programme, fût-il d'espace public, mais constitue la matière même du projet: c'est presque en lui que le programme de l'intervention sur l'espace ouvert serait à déchiffrer. (MAROT, 1995)

Na *revisão da infraestrutura viária local* o Lugar Aberto potencia uma aproximação entre temáticas com origem no espaço público e na paisagem, sendo parte integrante de ambos. Tal como a paisagem, a *infraestrutura viária local* é um espaço em permanente construção. A possibilidade desta aproximação é uma das características mais distintivas da *infraestrutura viária local* de um Lugar Aberto, revelando-se nomeadamente na forma como enquadra o espaço não edificado que aqui se manifesta sob forma de uma ‘natureza’ preponderantemente domesticada e apreensível desde o ponto de vista próximo e confinado até ao recorte longínquo.

A *revisão da infraestrutura viária local* considera a diversidade de espaços intersticiais que viabilizam um Lugar Aberto poroso e com elevado nível de transparência. Mesmo quando os interstícios

são apenas fissuras, eles revelam um sistema paisagístico complexo nas suas múltiplas identidades, sociabilidades e escalas. Através deles é possível identificar a sobreposição de um largo espectro de processos de apropriação e usos estruturantes de uma ideia de espaço público própria da *infraestrutura viária local*. A partir da *infraestrutura viária local* e graças à existência do Lugar Aberto é possível identificar, nos espaços intersticiais privados, usos que nos lugares mais consolidados se atribuem ao espaço público, por exemplo, a possibilidade de estacionar, de estar ao ar livre, de realizar trocas comerciais. Esta característica justifica que, aqui, o projeto do espaço público se afaste da habitual relação entre organização espacial e funcional e reforça a importância da reflexão sobre o contributo do espaço privado para a *revisão* do conceito de espaço público na urbanização extensiva. Um contributo que implica a diluição da componente funcional e programática que habitualmente integra o projeto do espaço público dos lugares mais consolidados e obriga à redescoberta da componente formal.

Appréhender l'espace public contemporain exige d'admettre ces deux phénomènes qui s'entrecroisent de la « mise en suspens » du territoire et de la privatisation : d'un côté, la « dissémination » et le « gonflement » d'échanges virtuels sont un facteur de déterritorialisation ; de l'autre, la privatisation de la vie publique, dont l'envers est la publicisation de l'espace privé, trouble les représentations du privé et du public qui ne correspondent plus à une frontière bien établie entre privé et public, entre le domaine privé et l'agora. Mais privatisation et déterritorialisation ne font pas disparaître l'espace public, elles le transforment. (MONGIN, 2012: 62)

A intensa relação que se estabelece entre processos que ocorrem no domínio privado e na *infraestrutura viária local* sugere que, na sua *revisão*, se tenha em conta as linhas de fronteira entre o que é público e o que é privado. Fronteiras essas que se diluem ou se reconfiguram de acordo com os temas em análise. A importância do espaço intersticial que caracteriza o Lugar Aberto atribui 'profundidade' ao espaço público e esta qualidade deverá integrar, estrategicamente, a avaliação dos processos de edificação.

O processo de *revisão* deverá permitir que os diversos atores territoriais possam identificar ao longo da *infraestrutura viária local* os espaços que, surgindo de uma percepção transversal ao movimento da via, dão ênfase a uma especificidade topográfica, a um sistema hídrico, a um núcleo patrimonial ou a uma atividade produtiva ou de lazer. O conjunto destes espaços produzirá configurações cada vez mais reconhecíveis e compreensíveis por todos aqueles que habitam e atuam no território.

O olhar transversal poderá explorar a existência de interstícios, que são propriedade do município. Assim, imagina-se que também os municípios serão diretamente implicados na exposição de processos e práticas específicas do Lugar Aberto. A associação destes espaços à *infraestrutura viária local* pode constituir-se como laboratório de relações a estabelecer com os interstícios privados, reforçando a dimensão fluida e contínua do espaço público no Lugar Aberto.

A inclusão, no processo de *revisão*, de mecanismos capazes de reinventar a articulação entre edifícios e ‘espaçamentos’ pode contribuir para que, ao longo da *infraestrutura viária local*, o tema de um Lugar Aberto seja incluído nas práticas de projeto. No Lugar Aberto o reforço desta articulação far-se-á com o objetivo de valorizar a dimensão multi-urbana, multi-rural, multi-temática e, evidentemente, multi-escalar da própria *infraestrutura viária local*. Constituindo um princípio conceptual potenciador de uma efetiva *revisão* do modelo dominante, contraria-se a visão estetizante e verde que está plasmada em muitos espaços intersticiais, bem como a progressiva transformação da *infraestrutura viária local* em rua-canal.

O Lugar Compósito na *revisão da infraestrutura viária local*

Na *revisão da infraestrutura viária local* importa considerar que, enquanto Lugar Compósito formado pela sobreposição de ações de natureza pública e privada, a *infraestrutura viária local* dificilmente perderá as características que provêm de processos tão díspares e autónomos. Aceitar esta ideia não significa desistir de influenciar o processo de transformação, mas sim de compreender a necessidade de o adaptar a esta realidade, desenvolvendo estratégias e instrumentos adequados.

Num Lugar Compósito importa que os espaços, fruto de um alargado somatório de ações que remetem para os mais variados modelos urbanos e matrizes ideológicas, assumam uma dimensão que contribua para subverter o discurso e práticas dominantes. Simultaneamente, atores responsáveis pelo abastecimento de energia, água ou saneamento, pelo transporte de resíduos ou pelos transportes públicos, inseridos em grandes grupos multinacionais, têm vindo a transformar-se, progressivamente, em atores com uma prática estereotipada e tecnocrata. É num exercício de questionamento que deve ser enquadrada a presença na *infraestrutura viária local* dos atores envolvidos na infraestruturação básica. Apesar do crescente afastamento dos seus centros de decisão, será fundamental incrementar o vínculo dos seus sistemas a uma ideia de território que se revê num desígnio coletivo. Desse desígnio resultarão orientações que ‘suavizam’ o conflito que resulta da presença na *infraestrutura viária local* de objetos que transportam lógicas de elevada autonomia, jurídica, administrativa e técnica.

A *revisão da infraestrutura viária local* exige uma maior aproximação e perenidade dos compromissos que estas entidades estabelecem com o município enquanto instituição que regula o uso do solo. Simultaneamente, ela levará ao reconhecimento de que a solução técnica, mais do que condicionar o espaço público, pode participar na construção da sua dimensão transformadora, trazendo respostas que estão, seguramente, muito para lá das lógicas exclusivas da intervenção sectorial.

As lógicas macroeconómicas e empresariais das entidades prestadoras de serviços de interesse geral afastaram os centros de decisão do território servido. É crescente o número de intervenções nos

sistemas técnicos cujos pretextos escapam à realidade espacial e social em que se inserem. Pode-se assistir, por exemplo, à sobreposição, na *infraestrutura viária local*, de sistemas de telecomunicações e ao seu quase imediato abandono. São processos que se justificam em lógicas distantes das racionalidades mais imediatas que sustentam cada sistema, o que faz com que seja cada vez maior a indiferença social relativa à pertinência de cada transformação, tornando-se cada vez mais difícil legitimar das ações infraestruturais.

Reconhecendo a ‘perda’ da racionalidade técnica, urge exigir aos seus sistemas um papel mais significativo na organização do espaço. Esse exercício implica avaliar melhor os fragmentos de sistemas técnicos de grande especificidade e inseri-los numa base conceptual alargada, evidenciando a sua dimensão plural na produção de espaço. Neste contexto, acredita-se que será crescente a exigência que a sociedade impõe a cada sistema. Uma exigência que pode passar pela sua implicação em processos específicos da *infraestrutura viária local* e que pode permitir recuperar e reinventar o protagonismo territorial e estruturante dos sistemas infraestruturais, valorizando-os enquanto verdadeiros dispositivos sócio-técnicos mediadores do uso e da apropriação do espaço.

A afirmação dessa dimensão plural reduz a percepção de uma sobreposição caótica, pois permite imaginar um sistema que articule os diversos fragmentos, ultrapassando as práticas genéricas e restritivas, habitualmente vinculadas às lógicas dominantes e complexificando os dados que informam e ditam a presença de cada sistema no espaço.

Esta dimensão poderá ser um decisivo contributo para que os ‘especialistas do espaço’ se aproximem do projeto da *infraestrutura viária local* de um Lugar Compósito. Assim, recuperando o contributo dos arquitetos, ao longo do século XX, para a introdução das noções de eficácia, funcionalidade e tecnicidade na cidade pode-se, agora que a ‘cidade acabou’ (CHOAY, 1994: 26), participar numa transformação que tem estado submetida a um somatório de tecnocracia. Uma participação que vai evidenciar o facto de o monopólio da infraestrutura já não ser exclusivo da cidade. As infraestruturas que dão corpo ao sistema PIB descrito por Ascher (ASCHER, 1995) e que contêm sistemas e tecnologias de mobilidade de pessoas, bens, informação e energia ‘estenderam-se’ pelo território e viabilizaram a urbanização nos mais variados contextos. Espera-se agora que possam estar positivamente comprometidas com a organização espacial da *infraestrutura viária local*.

O Lugar de Ambiências na *revisão da infraestrutura viária local*

La «fonctionnalité» de l’ambiance par rapport au modèle dominant de consommation tient à ce qu’elle opère des simplifications qui structurent le jeu de la différence généralisée, du flux et du choix permanent [...]. Enfin, l’ambiance constitue une offre de sens qui s’inscrit dans un ensemble d’offres entre lesquelles on peut choisir. Elle est facilement renouvelable et transformable, notamment au gré des aménagements urbains. (BOURDIN, 2005: 75)

O Lugar de Ambiências permite reforçar a coexistência de fragmentos urbanos cujas propriedades formais, materiais e construtivas conferem múltiplas identidades à *infraestrutura viária local*. Às *ambiências* associam-se características cuja consistência e perenidade remetem para o momento e para os processos da sua produção. A consistência de cada ambiência não impede que no seu interior tenha expressão uma multiplicidade de formas de apropriação e práticas. O reforço da *infraestrutura viária local* enquanto Lugar de Ambiências é importante para que se afaste a ideia, tão generalizada, de que a *infraestrutura viária local*, pela sua instabilidade e permanente transformação, é um sistema cuja qualificação, formal, material ou funcional, é inútil.

Com a representação de um conjunto alargado de *ambiências* existentes na *infraestrutura viária local* de Santa Maria da Feira, constituiu-se um suporte que, se considerado no processo de *revisão*, permitirá ao desenho evidenciar e preservar as qualidades estruturais do espaço. Um exercício de caracterização formal que, desejavelmente, não deve impedir o desenvolvimento de processos de transformação diferenciados, provavelmente menos invasivos, no interior de cada *ambiência*.

O contributo de um *lugar de ambiências* para a *revisão* da *infraestrutura viária local* apresenta duas componentes essenciais: a do aumento do grau de consciência dos diversos atores, incluindo os habitantes, sobre os elementos construídos dos espaços que habitam, esperando que possam ponderar melhor as consequências das transformações que aí operam; a do reforço de uma ação que, ultrapassando um discurso que incide nas incompatibilidades, procura identificar desígnios comuns, revelar elementos de inteligibilidade de uma *infraestrutura viária local* que se revê em inúmeros aspectos que se avaliam a partir das experiências individuais e coletivas.

A representação do *lugar de ambiências* permitiu verificar que a *infraestrutura viária local* revela sistemas espaciais que têm tido a capacidade de resistir aos processos de anulação das diferenças e que mantêm a sua identidade. Ao longo da *infraestrutura viária local* existem troços de razoável extensão e estabilidade nos quais se estabelece, ou será possível estabelecer, interessantes e inesperadas correspondências entre as suas características físicas e as dos espaços servidos. Os espaços mais frequentes onde essa correspondência é mais intensa são os das maiores parcelas florestais e agrícolas, das antigas quintas, das operações de loteamento anteriores às atuais portarias que dimensionam e organizam o seu espaço público, das operações de loteamento mais recentes em banda e de maior densidade volumétrica, e de alguns troços de estradas municipais e antigas nacionais. A possibilidade de enfatizar os elementos estruturantes de espacialidades tão distintas é uma *revisão* importante para o reconhecimento das qualidades de intervenções mais recentes, habitualmente desconsideradas pelo baixo valor identitário ou patrimonial que se lhes associa. Encontramos aqui uma base evidente para a sustentação de um mapa mental, especialmente qualificado, em que as *ambiências* referenciam um território de elevada homogeneidade numa leitura afastada, mas vincadamente caracterizado quando experienciado.

As *ambiências* identificadas na investigação encontram-se inscritas em dois grandes conjuntos de espaços, os *endógenos* e os *exógenos*. A forma como se apresentam a quem percorre o espaço público permite afirmar que o primeiro corresponde a um sistema espacial de maior continuidade longitudinal e transversal, pela forma fluida como se articula com os espaços que atravessa; o segundo corresponde a um sistema de espaços que se apresenta de forma bastante mais encapsulada e intrusiva que se diferencia pelas múltiplas ruturas que estabelece com o território. As espacialidades existentes no interior de cada conjunto são, por si só, suficientes para que o processo de *revisão* procure anular o apagamento a que estão diariamente sujeitas muitas das suas características particulares. A diversidade dos seus limites, a relação com um território mais alargado, as características formais e tipológicas do edificado, a porosidade e a expansão para a via de alguns dos seus usos poderão ser valorizadas enquanto temas em que se suporta a caracterização das suas *ambiências* e a urbanidade que lhes é própria da *infraestrutura viária local*.

O confronto do Lugar de *Ambiências* com os dois tipos de soluções que habitualmente caracterizam a intervenção na rua dos espaços urbanos mais consolidados, o da especialização funcional e o de um espaço indiferenciado, revela, na *infraestrutura viária local*, uma inversão. O primeiro tipo, que atualiza a lógica da especialização funcional, é predominante nos espaços mais consolidados mas é excecional na *infraestrutura viária local*. O segundo tipo, que consiste numa espacialidade contínua e funcionalmente indiferenciada, é excecional no espaço consolidado mas é predominante na *infraestrutura viária local*. Acredita-se que o predomínio de um espaço indiferenciado, e o seu vínculo a uma determinada *ambiência*, pode no âmbito da *revisão* da *infraestrutura viária local* ser inspirador de uma prática mais experimental. No entanto, deverá tratar-se de uma espacialidade contínua com capacidade de proteger a diversidade alimentando-se de temas com origem em leituras longitudinais e transversais da *infraestrutura viária local*, consolidando a sua importância na construção do espaço público específico de um Lugar de *Ambiências*.

***Mise en Action* de um Lugar Público expandido**

Ao longo da dissertação, no Lugar da Nação, no Lugar Homogéneo, no Lugar Aberto, no Lugar Compósito e no Lugar de *Ambiências* encontraram-se *revisões* nas quais os temas da autonomia, da tecnicidade, da funcionalidade, da hierarquia ou da especialização se contaminaram pelos campos disciplinares a que cada Lugar deu protagonismo. Eles adquiriram novos contornos, abriram-se ao que os atravessa e ultrapassa, fazendo com que a *revisão* da *infraestrutura viária local* não se possa confundir com uma rígida tentativa de planificação do espaço urbano ou de fixação de um leque predefinido de identidades tipo-morfológicas.

Afirmando a atualidade e pertinência das heranças da modernidade em espaços que revelam muitos ‘desenhos’ sobrepostos e um tempo longo, descobrem-se possibilidades de reinvenção. A ideia de espaço público contínuo, neutro e tendencialmente abstrato que se percorre livremente e com uma componente territorial e local, ao ser atualizada no contexto da *infraestrutura viária local*, permite abalar o determinismo e expandir as possibilidades de *revisão*.

A atualização da ideia de espaço público moderno permite a percepção, em Santa Maria da Feira, de uma continuidade. Trata-se de uma continuidade na qual abundam qualidades espaciais provenientes das componentes material e imaterial das transformações coletivas ou individuais. Essa abundância permite contestar o epíteto de ‘não lugar’ e apresenta características que distinguem a *infraestrutura viária local* da de muitos outros territórios extensamente urbanizados, ultrapassando as abstratas categorizações do ‘disperso’ ou ‘difuso’ que poucas vezes conduzem a interpretações positivas da sua condição espacial. Assim, a condição contemporânea da *infraestrutura viária local* obriga a que a sua condição natural de espaço contínuo coexista com uma sucessão de lugares, cujos usos, articulação e sobreposição conformam um Lugar Público.

[A modernidade] é, ao mesmo tempo, liberdade e trabalho, comunidade e individualidade, ordem e movimento. Reúne o que estava separado e luta contra as ameaças de ruptura que tendem mais perigosamente que nunca a separar o mundo das técnicas e o das identidades. [...] A modernidade é refractária a todas as formas de totalidade, e é o diálogo entre a Razão e o Sujeito, que não pode dissipar-se nem chegar ao fim, que mantém aberto o caminho para a liberdade. (TOURAINÉ, 1994 [1992]: 435, 443)

Referências Bibliográficas

ABALOS, Iñaki, (2009), *Naturaleza e Artificio. El ideal pintoresco en la arquitectura y el paisajismo contemporáneos*. Barcelona: Gustavo Gili.

ALEGRIA, Maria Fernanda, (1990), *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

ALEXANDER, Christopher, (1966), “A city is not a tree” in *Design*. Council of Industrial Design. n° 206, p. 46-55 (edição original: 1965).

ALMEIDA, Sandra Vaz Costa, (2009), *O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*. Lisboa: Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa. Tese de Doutoramento.

ALMEIDA, Pedro Vieira (1986) “A arquitectura moderna em Portugal” in *História da Arte*. Lisboa : Alfa, vol. 14.

ALMEIDA, Pedro Vieira de, (2002), *A arquitectura do Estado Novo*. Lisboa: Livros Horizonte.

ALMEIDA, Pedro Vieira de, (2006), “A Arquitectura Moderna em Portugal” in *História da Arte em Portugal*. Lisboa: Edições Alfa. Volume 14, p. 46-56.

AMORIM, Inês, (1994) “Introdução e estudo crítico da Descrição da Comarca da Feira 1801 feita pelo Desembargador, Corregedor Columbano Pinto Ribeiro de Castro” in *História*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, III Série, Vol. 4, p. 227-286.

AMPHOUX, Pascal; THIBAUD, Jean-Paul; CHELKOFF, Grégoire, (2004), *Ambiances en Débat*. Bernin: À La Croisée

ANDRADE, Amélia Aguiar, (2002), “Avaliar situações, decidir estratégias” in ANDRADE, Amélia Aguiar (coord.), *Das estradas reaes às estradas nacionais: alicerces, estratégias, procedimentos, financiamentos*. Lisboa: Centro Rodoviário Português.

ARMENGAUD, Marc, (2008), *Corps à corps de la perception et du territoire*. Paris: Les conférences de Malaquais, École Nationale Supérieure d'Architecture.

ASCHER, François, (1995), *Métapolis ou L'Avenir des villes*. Paris: Editions Odile Jacob.

ASCHER François, (2003), “Multi-mobility, multispeed cities: a challenge for architects, town planners and politicians” in HOUBEN, Francine; CALABRESE, Luísa Maris (ed.), *Mobility: a room with a view*. Rotterdam: Nai Publishers.

ASCHER, François, (2003), “Loisirs” in *Revue Urbanisme: La charte d'Athènes et après ?*. Paris. N° 330 Mai-Juin, p. 70-71.

ASCHER, François, (2007), “Le double partage de la rue” in ASCHER, François; MULLER, Mireille Appel (dir.), *La rue esta à nous...tous !*. Paris: Éditions Au Diable Vauvert, p. 24-31.

- ASCHER, François, (2008 [2001]), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- ASCHER, François, (2010 [2001]), *Novos princípios do urbanismo*. Lisboa: Livros Horizonte.
- ATTALI Jean, (2008), *Plan des villes et ideographie*. Paris: Les conférences de Malaquais, École Nationale Supérieure d'Architecture.
- AUGÉ, Marc, (1992), *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la sumodernité*. Paris: Éd. du Seuil.
- AUGÉ, Marc, (1994), *Pour une anthropologie des mondes contemporains*. Paris: Aubier.
- AVITABILE, Alain, (2005), *La mise en scène du projet urbain: pour une structuration des démarches*. Paris: l'Harmattan.
- AUGOYARD, J.-F., (2007), "Ambiance(s) in L'espace anthropologique" in *Les Cahier de la recherche architecturale et urbaine*. Paris: Éditions Monum. N° 20 e 21, p.33-37.
- BAGNASCO, Arnaldo, (1977), *Tre Italie: la problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologna: Il Mulin.
- BANDEIRA, Pedro (ed.), (2003), *Missão Fotográfica: Paisagens Transgênicas*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- BANDEIRA, Pedro, (2007), *Arquitetura como Imagem, Obra como Representação: subjectividade das Imagens arquitetónicas*. Guimarães: Universidade do Minho. Tese de Doutoramento.
- BARRADAS, Carlos, (2009), "Poder ver, poder saber. A fotografia nos meandros do colonialismo e pós colonialismo" in *ArquivoS da Memória*. Lisboa: Centro de Estudos de Etnologia Portuguesa, Universidade Nova de Lisboa, p. 61-71.
- BATISTA, João David Esteves, (2005), *As Medições de Dédalo: Labirintos e Arquitectura*. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Prova Final.
- BENKIRANE, Réda, (2002), *La complexité, vertiges et promesses: 18 histoires de sciences*. Paris: Le Pommier.
- BONFANTI, Ezio, (1992), "Elementos y Construcción. Notas sobre la Arquitectura de Aldo Rossi" in FERLENGA, Alberto [et. al.] *Aldo Rossi*. Barcelona: Ediciones Serbal.
- BOSCACCI, Flavio; CAMAGNI, Roberto; CORDA, Gian; MORETTI, Ana, (2001), *Mobilità, modelli insediativi ed efficienza territoriale*. Milano: Franco Angeli.
- BOURDIN, Alain, (2005), *La Métropole des individus*. Paris: Éditions de l'Aube.
- BOURDIN, Alain (2007) "Des Ambiances à L'offre urbaine" in *ERES Espaces et sociétés*. Nanterre La Défense: Université Paris Ouest. N° 130, p. 169-174.
- BRANCO, Rui Miguel, (2003), *O Mapa de Portugal: Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos*. Lisboa: Livros Horizonte.

- CANTAROGLOU Frédéric; SADOUX, Stéphane, (2005), *Typologies des utopies urbaines aux 19ème et 20ème siècles: une approche critique*. Montpellier: Communication présentée a l'Ecole de Géographie Sociale d'Été, Université de Montpellier III.
- CARLOS, Rute, (2013), *A Ville Verte de Le Corbusier como Sistema: Uma Perspectiva Centrada no Parque*. Guimarães: Universidade do Minho. Tese de Doutoramento.
- CARNEIRO, Maria Isabel Silva, (2011), *As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar*. Lisboa: Universidade Aberta, Departamento de Ciências Sociais e de Gestão. Dissertação de Mestrado.
- CASALS COSTA, Vicente, (2009), “Barcelona, Lisboa y Forestier: del parque urbano a la ciudad-parque” in *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona. (consultado online <http://dialnet.unirioja.es/servlet/oaiart?codigo=3159388>) [consultado em 30.06.2013].
- CASANOVA, Ana Carina, (2012), *EN125: A rua da estrada do Algarve*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado.
- CASTELLS, Manuel, (2006), “Globalisation and identity: a comparative perspective” in *Transfer, Journal of Contemporary Culture*. Barcelona-València: Institut Ramon Llull, Publicacions de la Universitat de València. N° 1, p. 56-66.
- CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean Charles; PANERAI, Phillipe, (1997 [1980]), *Formes Urbaines, de l'ilot à la barre*. Paris: Parenthèses.
- CERDÀ, Ildefons, (1979 [1867]), *La théorie générale de l'urbanization*. Paris: Éditions du Seuil.
- CHADDON, Olivier, (2010), “La notion d'ambiance” in *Les Annales de la recherche urbaine*. La Défense: PUCA. N°106, p.153-159.
- CHALAS, Yves; DUBOIS-TAINE, Geneviève, (1997), *La Ville Émergente*. La Tour-d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- CHARTERS d'AZEVEDO, Ricardo, (2011), *A estrada de Rio Maior a Leiria em 1791*. Leiria: Textiverso.
- CHOAY, Françoise, (1965), *L'Urbanisme, utopies et réalités: Une anthologie*. Paris: Éditions du Seuil.
- CHOAY, Françoise, (1994), “Le regne de l'urbain et la mort de la ville” in *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Centre Georges Pompidou, p. 26-35.
- CHOAY, Françoise; MERLIN, Pierre [et al.], (1988), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris: PUF.
- CHOAY, Françoise, (2002), *L'utopie aujourd'hui, c'est retrouver le sens du local. A l'ere de la mondialisation, peut-on encore imaginer une utopie?* [consultado online: <http://www.aroots.org/notebook> (25.03.2013)].
- CHOMBART de LAUWE, Paul-Henry, (2005), *Des hommes et des villes*. Paris: Payot.
- CLÉMENT, Gilles, (2014), *L'alternative ambiante*. Paris: Sens et Tonka Eds.

COHEN, Jean-Louis; HODEBERT, Laurent; LORTIE, André, (1996), *Le parkway, dispositif métropolitain*. Paris: Ecole d'Architecture Paris Villemin, PIR Villes.

COHEN, Jean Louis, (1999 [1998]), “Monuments déguisés” in *La confusion des monuments Les Cahiers de médiologie*. Paris: Gallimard. N° 7, p. 167-181.

CORBOZ, André, (2001 [1997]), “La recherche: trois apologues” in *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*. Paris: Les Éditions de L'imprimeur.

CORBOZ André, (2001 [2000]), “La description : entre lecture et écriture” in *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*. Paris: Les Éditions de l'Imprimeur.

CORTEZ, Vasco Guimarães, (2006), *Estrada mercado e edifício montra no concelho de Paços de Ferreira*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Prova Final para Licenciatura em Arquitectura (ed. policopiada).

CURAJOUD, Michel, (2003), *Le paysage: une expérience pour construire la ville*. Paris. (<http://corajoudmichel.nerim.net>) [consultado em 06.12.2012].

CURIEN, Nicolas, (1993), “Économie des services en réseau: principes et méthodes” in *Communications et Stratégies*. Montpellier: DigiWorld Economic Journal. N° 10, p. 13-30.

DAVEAU, Suzanne ; LAUTENSACH, Hermann; RIBEIRO, Orlando, (1999), *Geografia de Portugal III*. Lisboa: Edições João Sá da Costa.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix, (1980), *Capitalisme et schizophrénie: Mille Plateaux*. Paris: Éditions de Minuit.

DEVILLERS, Christian, (1995), “Les infrastructures comme architecture urbaine” in *Projet urbain*. DAU. MELT. N° 6, p. 4-8.

DIAS, Maria Helena (coord.), (1995), *Os mapas em Portugal: da tradição aos novos rumos da cartografia*. Lisboa: Cosmos.

DOMINGUES, Álvaro, (1999), “Formas e Escalas da Urbanização Difusa. Interpretação e intervenção no NO de Portugal” in *Inforgéo*. Lisboa: Edições Colibri. n° 14, p. 43-46.

DOMINGUES, Álvaro; SÁ, Fernandes, (2002), *Cidade Difusa no Noroeste Peninsular*. Volume II, Portugal. Porto: CEFA/FAUP (ed. policopiada).

DOMINGUES, Álvaro, (2006), *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum.

DOMINGUES, Álvaro, (2008), *Regulação na urbanização extensiva – o caso de St.ª Maria da Feira*, (não editado)

DOMINGUES, Álvaro, (2009), *A Rua da Estrada*. Porto: DAFNE Editora.

DOMINGUES, Álvaro, (2010), “A Rua da Estrada” in *Cidades – Comunidades e Territórios*. Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa. n° 20/21, p. 59-67.

DOMINGUES, Álvaro (2012), *A Vida no Campo*. Porto: DAFNE Editora.

- DUPUY, Gabriel, (1991), *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*. Paris: Armand Colin.
- DUPUY, Gabriel, (1995), *Les Territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos.
- ECO, Umberto, (2009), *Vertige de la liste*. Paris: Flammarion.
- FERNANDES, Mário Gonçalves, (1995 [1992]), “Viana do Castelo na 2ª metade do séc. XIX: O planeamento da cidade” in ARAÚJO, Maria Assunção; VARETA, Nicole Devy; SILVA, Rosa Fernanda Moreira (org.), *Actas do VI Colóquio Ibérico de Geografia: a Península Ibérica – um espaço em mutação*. Porto: Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 1203-1209.
- FERNANDES, Mário Gonçalves, (2011), “Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)” in *IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto (Comunicação apresentada a 9 e 12 de Novembro).
- FORESTIER, Jean-Claude-Nicolas, (1906), *Grandes villes et systèmes de parcs*. Paris: Hachette.
- FRASER, Marie, (2005), “Des Lieux aux non lieux, de la mobilité à l'immobilité” in BABIN, Sylvette (dir.), *Lieux et non lieux de l'art actual*. Montréal: Éditions Esse.
- GARNIER Tony, (1988 [1904]), *Une cité industrielle: étude pour la construction des villes*. Paris: P. Sers.
- GAUSA, Manuel, (2010), *Open: espacio, tiempo, información: Arquitectura, vivienda y ciudad contemporánea: teoría e historia de un cambio*. Barcelona, New York: Actar.
- GAYFFIER, Joseph Eugène de, (1840), *Nouveau manuel des ponts et chaussées*. Paris: Librairie encyclopédique de Roret, Volume I.
- GEDDES, Norman Bel, (1940), *Magic Motorways*. New York: Random House.
- GIEDION, Sigfried, (1990 [1941]), *Espace, temps, architecture*. Paris: Editions Denoel.
- GIEDION, Sigfried; LÉGER, Fernand; SERT José-Luis, (1980 [1943]) “Neuf points à propos de la monumentalité” in GIEDION, Sigfried, *Architecture et vie collective*. Paris: Danoel, p. 61-62.
- GOMES, Luís Miguel Martins, (2007), *Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa – o “Tratado da Ruação” de José Figueiredo Seixas*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa. Dissertação de Mestrado.
- GONÇALVES, Fernando, (1977), “Formação e qualificação dos «urbanistas» em Portugal”, *Comunicação apresentada no Congresso da Ordem dos Engenheiros*. Lisboa: Ordem dos Engenheiros (realizado entre 20 e 26 de Novembro).
- GRANDE, Nuno, (2002), *O verdadeiro mapa do universo: uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*. Coimbra: Edições do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, EDARQ.
- GREGOTTI, Vittorio, (1989), “La strada: tracciato e manufatto” in *Casabella*. 555-554, p. 373-393.
- GREGOTTI, Vittorio, (1994 [1966]), *Território da arquitectura*. São Paulo: Perspectiva. (título original : Il Território dell'architettura).

HALL, Peter, (1997), “Megacities, world cities and global cities. Stichting Megacities”, *The First Megacities Lecture*, The Hague. (consultado em: http://www.megacities.nl/lecture_1/lecture.html) [consultado em 22.08.2012].

HERS, François; LATARJET, Bernard (dir.), (1985), *Paysages: photographies: travaux en cours, 1984-1985: Mission photographique de la DATAR*. Paris: Hazan.

INDOVINA, Francesco, [et al.], (1990), *La città diffusa*. Venezia: Istituto Universitario di Architettura di Venezia, DAEST-IUA.

JEAN, Bruno, (2006), *Les Représentations de la Ruralité dans la littérature scientifique récente* (Rapport n° 8). Rimouski: Centre de recherche sur le développement territorial.

KELLER, Terrance, [et al.], (2005), *Lieux et non lieux de l'art actuel*. Montréal: Éditions Esse.

KOETTER, Fred; ROWE, Colin, (1978), *Collage City*. Cambridge Massachusetts, London: MIT Press.

KOOLHAAS, Rem, (1990), *OMA 6 projets*. Paris: Institut Français d'Architecture.

LABASTIDA JUAN, Marta, (2013), *El Paisaje Próximo. Fragmentos del Vale do Ave*. Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Tese de Doutoramento, (ed. policopiada).

LANZA, Elena Cogato, (2005), “Le territoire inversé” in VERSTEEGH, Pieter, (2005), *Méandres: Penser le paysage urbain*. Paris: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, p. 119-138.

LE CORBUSIER, (1977 [1946]), *Manière de penser l'urbanisme*. Paris: Éditions Gonthier.

LE CORBUSIER, (1970 [1941]), *Sur les 4 routes*, Paris: Éditions Denoel.

LÉVY, Albert, (1999), “Infrastructures viaires et forme urbaine, genèse et développement d'un concept” in *Espaces et Sociétés*. L'Harmattan, n° 96, p. 40.

LÔBO, Margarida Sousa, (1995), *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*. Porto: Faup publicações.

LOMBARD Jérôme; STECK, Benjamim, (2004), “Quand le transport est d'abord un lieu!” in *Autrepart*. Paris: Revue de Sciences Sociales au Sud, Presses de Sciences Po.

LYNCH, Kevin, (1960), *The Image of the City*. Cambridge Massachusetts: MIT Press.

MACEDO, Marta, (2012), *Projectar e construir a Nação: engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais.

MANGIN, David, (2004), *La Ville Franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Éditions de la Villette.

MAROT, Sébastien, (1995), “L'alternative du paysage” in *Le Visiteur*. Paris: Revue Critique d'Architecture, Société française des architectes, n° 1, p. 54-69.

MATEUS, Augusto (coord.), (2013), *25 anos de Portugal Europeu: a economia, a sociedade os fundos estruturais*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.

- MATOS, Artur Teodoro, (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores. Tese de Doutoramento.
- MATOS, Carla Raquel da Silva; PINTO, Marta Raquel Ferreira, (2003) “A indústria transformadora de cortiça em Santa Maria de Lamas, nos anos 50 e 60” in *História*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, III Série, Vol. 4, p. 297-341.
- MATTOSO, José, (1993), *A Terra de Santa Maria na Idade Média: limites geográficos e identidade peculiar*. Santa Maria da Feira: Comissão de Vigilância do Castelo de Santa Maria da Feira.
- MATURANA, Humberto Romecin; VARELA, Francisco (2007 [1989]), *A Árvore do Conhecimento: As bases biológicas da compreensão humana*. São Paulo: Palas Athena.
- MERTON, Robert K.; BARBER, Elinor, (2006), *The Travels and Adventures of Serendipity: A Study in Sociological Semantics and the Sociology of Science*. New Jersey: Princeton University Press.
- MONGIN, Olivier, (2012), “Métamorphose de l’espace public” in *Esprit*. Paris: Editions Esprit, Novembre 2011, p. 73-87.
- MONTANER, Josep Maria, (1993), *Ensayo sobre Arquitectura Moderna y Lugar*. Coruña: conferência proferida na Escuela de Arquitectura de La Coruña.
- MONS, Alain, (2006), *Paysage d’images: essai sur les formes diffuses du contemporain*. Paris: l’Harmattan.
- MOREIRA, Ana, (2006), *Utopias Territoriais do Iluminismo em Portugal*. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Dissertação de Mestrado.
- MORIN, Edgar, (2006 [2004]), *La méthode: Éthique*. Paris: Éditions du Seuil.
- MUÑOZ, Francesc, (2008), *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- NAVEZ-BOUCHAININE, Françoise, (2002), *La fragmentation en question: Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?*. Paris: L’Harmattan.
- NEWMAN Peter; KENWORTHY Jeffrey, (1989), *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*. Gower: Aldershot.
- NOVARINA, M. Gilles, (2003), “Ville diffuse et système du vert” in *Revue de Géographie Alpine*, Tome 91, n° 4, p. 9-17.
- OFFNER, Jean-Marc; PUMAIN, Denise, (1996), *Réseaux et territoires, significations croisées*. La Tour d’Aigues: Éditions de l’Aube.
- OLIVEIRA, Maria Manuel, (2007), *In memoriam, na cidade*. Guimarães: Universidade do Minho (ed. policopiada).
- OLIVEIRA, Ivo; TAVARES, André, (2008), *Arquitetura em Lugares Comuns*. Porto: Dafne Editora.
- OLMSTED, Frederick Law, (1871), *Public Parks and the Elargement of Towns*. Classic Textbooks.
- ORFEUIL, Jean-Pierre, (1994), *Je suis l’automobile*. Paris: Editions de l’Aube.

PACHECO, Elsa, (1992), *Os Transportes Coletivos Rodoviários no Grande Porto*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Dissertação de Mestrado (ed. policopiada).

PACHECO, Elsa, (2001), *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Tese de Doutoramento (ed. policopiada).

PORTAS, Nuno, (1973), “A evolução da Arquitectura Moderna em Portugal, uma interpretação”, in ZEVI, Bruno, *História da Arquitectura Moderna*. Lisboa: Editora Arcádia.

PORTAS, Nuno, (1982), “Nova Política Urbana + 10 Mandamentos do Urbanismo Municipal” in *Cadernos Municipais*. Lisboa: Fundação Antero de Quental, nº 12.

PORTAS, Nuno, (1985), “O PDM vale a pena?” in *Cadernos Municipais*. Lisboa: Fundação Antero de Quental, nº 34, p. 31-34.

PORTAS, Nuno, (1986), “Modelo territorial e intervenção no Médio Ave” in *Sociedade e Território*. Porto: Edições Afrontamento, nº 5, p. 80-87.

PORTAS, Nuno, (1994), “Notas sobre a experiência dos PDM” in *Arquitectos*. Lisboa: Associação de Arquitectos Portugueses, nº 141, p. 18-19.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João, (2003), *Políticas Urbanas I: tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

PORTAS, Nuno, (2005), *Os tempos das formas: A cidade feita e refeita*. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho.

PORTAS, Nuno, (2007 [1969]), *A cidade como arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte.

PORTAS, Nuno, (2008), “Espaço Público e Mobilidade Sustentável” in *Manual de Metodologia e Boas Práticas Para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*. [consultado em 22.08.2011].

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João, (2011), *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

PORTAS, Nuno, (2012), *Os tempos das formas: A cidade imperfeita e a fazer*. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho.

RADU, Florinel, (2005), “Bucarest. Complex(c)ités naturelles”, VERSTEEGH, Pieter, *Méandres: Penser le paysage urbain*. Paris: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, p. 92-115.

RICOUER, Paul, (1997), *L'idéologie et l'utopie*. Paris: Le Seuil.

ROGERS Ernesto N.; SERT, Jose Luis; TYRWHITT, Jacqueline (dir.), (1952), *CLAM 8, The Heart of the city: Towards the humanization of Urbain life*. London: Lund Humphries.

ROMCAYOLO, Marcel, (1990), *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard.

ROSSI, Aldo Rossi, (2001 [1966]), *L'architecture de la ville*. Paris: In folio.

SANTOS, Boaventura, (1999 [1987]), *Um discurso sobre as ciências*. Porto: Afrontamento.

- SANTOS, Luís Aguiar (2001) “A crise financeira de 1891: uma tentativa de explicação” in *Análise Social*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, n° 158/159, p. 185-207.
- SASSEN, Saskia, (1991), *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- SECCHI, Bernardo, (1989), “Lo spessore de la strada” in *Casabella*. 555-554, p. 373-393.
- SECCHI, Bernardo, (2005), *La città del ventesimo secolo*. Roma/Bari: G. Laterza & Figli.
- SECCHI, Bernardo, (2006 [2000]), *Première leçon d'urbanisme*. Paris: Parenthèse.
- SECCHI, Bernardo; VIGANÒ, Paola, (2009), *Paris Métropoles 2021 la construction d'une stratégie*. (Consultado online em www.apur.org/sites) [consultado em 12.10.2011].
- SERRÃO, Joel, (1973), *Fontes de Demografia Portuguesa (1800-1962)*. Lisboa: Livros Horizonte.
- SICHERMAN, Jean, (2001), “Le praticien face aux utopies d’hier et d’aujourd’hui” in *Les Chaiers du CREHU*. Besançon: Revue sur l’espace humain et urban n° 10, Les Utopies de la Ville, Annales Littéraires de l’Université de Franche-Comté.
- SIEVERTS Thomas, (2004 [2000]), *Entre-ville: Une lecture de la Zwischenstadt*. Marseille: Editions Parenthèses.
- SILVA, Ana Isabel da Costa, (2005), *Estrada Nacional EN1: rua da cidade alargada, estratégia para uma intervenção orientada e programada*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado (ed. policopiada).
- SIMONNET, Cyrille, (2000), “Ouvrage d’art oeuvre d’art” in PRELORENZO, Claude; ROUILLARD, Dominique, *Mobilité & esthétique: Deux dimension des infrastructures territoriales*. Paris: L’Harmattan.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de, (1987), “La segunda historia del Proyecto Urbano” in *Revista UR*. Barcelona: Escola Tècnica Superior d’ Arquitectura de Barcelona, n° 5, p. 21-27.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de, (1997), *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de, (2008), *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili.
- SPENGLER, Oswald, (1989), “L’amasse pierreuse”, in ANSAY, Pierre; SCHOONBRODT, René, *Penser la ville: choix de textes philosophiques*. Bruxelles: AAM Editions.
- SUCENA, Sara, (2010), *Rede Viária y Territorio en el “Vale do Ave”: La red viária de nível intermédio como estrutura del paisaje urbano en el NW portugués*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Univerisdad Politècnica de Catalunya. Tese de Doutoramento (ed. policopiada)
- TAFURI, Manfredo, (1980), *La Sfera e il labirinto: Avanguardia e architettura da Piranesi agli anni ‘70*. Turin: Einaudi.
- TARLOW, Sarah, (2002), “Excavating Utopia: Why Archaeologists Should Study «ideal Communities» of the Nineteenth Century” in *International Journal of Historical Archaeology*. Plenum Publishing Corporation. Vol.6, n° 4, p. 299-323.

- THOENIG, Jean-Claude, (1987), *L'ère des technocrates. Le cas des Ponts et Chaussées*. Paris: L'Harmattan.
- TOURAINÉ, Alain, (1994 [1992]), *Crítica da Modernidade*. Lisboa: Instituto Piaget.
- TSCHUMI, Bernard, (1996), "The Architectural Paradox" in *Architecture and Disjunction*. Cambridge Massachusetts: MIT Press.
- UNWIN, Raymond, (1909), *Town Planning in Practice. An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*. London: Allen & Unwin.
- VENTURA, Nico (1989) "The space of motion: specificity and integration" in *Casabella*. 555-554, p. 373-393.
- VERIN, Hélène, (1993), *La gloire des ingénieurs. L'intelligence technique du XVI au XVIII siècle*. Paris: Albin Michel.
- VERSTEEGH, Pieter, (2005), *Méandres: Penser le paysage urbain*. Paris: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- VIARD, Jean, (1994), *La Société d'archipel ou les territoires du village global*. Paris: Éditions de l'Aube.
- VIGANÒ, Paola, (1999), *La Città elementare*. Milano: Skira.
- VIDAL ROJAS, Rodrigo, (2000), *Eléments pour une analyse multimodale de la fragmentarité*. Laussane: Faculté des Lettres Université de Lausanne.
- VIGANÒ, Paola, (2001), "Un projet pour Prato" in SÖDERSTRÖM, Ola; LANZA, Elena C.; LAWRENCE, Roderick J.; BARBEY, Gilles (dir.), *L'usage du projet: pratiques sociales et conception du projet urbain et architectural*. Lausanne: Éditions Payot.
- VIGANÒ, Paola, (2010), *I territori dell'urbanistica: il progetto come produttore di conoscenza*. Roma: Officina Edizioni 2010.
- WRIGHT, Frank Lloyd, (2013 [1932]), *La ville évanescence*. Paris: Gollion. (título original: The Disappearing city. New York: W. F. Payson).
- WRIGHT, Frank Lloyd, (1935), "Broadacre City: A new Community Plan" in *The Architectural Record*. n° 77(April), p. 243-254.
- ZAERA, Alejandro, (1992), "Encontrando Libertades: Conversaciones con Rem Koolhaas" in *El Croquis*. Madrid, n° 53, p. 24-28.

