

N.º 252

JAN-ABR 2015

OA

Publicação Periódica da
Ordem dos Arquitectos
www.jornalarquitectos.pt
Portugal
5 euros

JORNAL ARQUITECTOS

AINDA CÁ ESTAMOS



9 770870 150006

English version
available online

REPORTAGEM

- A equipa do J-A
512 **AS PROFISSÕES
DA ARQUITECTURA**

PROJECTO

- André Tavares / Rui Mendes
Valter Vinagre (fotografia)
524 **UM OFÍCIO VULNERÁVEL**
Igreja em Saint-Jacques-de-la-Lande, Rennes.
Projecto de Álvaro Siza

EM CONSTRUÇÃO

- Pedro Baía
André Cepeda (fotografia)
536 **EM BUSCA DE UMA
ARQUITECTURA
INTEGRADA**
Reabilitação de edifício
no Largo do Terreiro, Porto
Projecto de Skrei – Oficina
de Arquitectura Integrada

OBRA FEITA

- Ivo Poças Martins
Nuno Cera (fotografia)
546 **TURBILHÃO**
Novo Terminal de Cruzeiros
de Leixões, Matosinhos.
Projecto de Luís Pedro Silva

DISCURSO DIRECTO

- Diogo Seixas Lopes / Patrícia Barbas
560 **OSSOS DO OFÍCIO**
Pedro Maurício Borges / José Neves

CRÍTICA

- Ivo Poças Martins / André Tavares
570 **O MUNDO É PEQUENO**
Paulo Moreira / Ana Naomi de Sousa
574 **ARQUITECTURA REBELDE**
Ivo Oliveira
578 **UM MUNDO DE COISAS
ESTRANHAS**
Joaquim Moreno
582 **GOSTAMOS DA MUDANÇA**
CORRESPONDENTES
Diego Inglez de Souza
586 **OCUPE ESTELITA**
Correspondente no Recife

UM MUNDO DE COISAS ESTRANHAS



378 Maqueta das terras movimentadas para a construção do nó da A41 em Nogueira da Regedoura – Santa Maria da Feira

Sobre as formas de fazer estradas e as coisas que nos escapam

Um dos males que afligem o quotidiano pode ser atribuído às concessões rodoviárias que povoaram a nossa paisagem com auto-estradas; foram processos de construção que transformaram profundamente os modos de operar no território. Uma breve análise dos mais recentes contratos de concessão revela procedimentos altamente sofisticados e blindados à participação de muitos agentes potencialmente interessados nos processos de construção de estradas. As concessões têm implícita uma estratégia de neutralização dos agentes responsáveis pela transformação do território, e o resultado são formas de produção de paisagem profundamente discutíveis. A neutralização dos agentes faz-se recorrendo, por exemplo, a uma parafernália documental altamente especializada, produzida ou dominada pelos consórcios, nomeadamente a legislação sobre Parcerias Público Privadas, Estudos de Viabilidade Económica, Cadernos de Encargos de Concessões Rodoviárias e Estudos de Impacto Ambiental. Há apenas que garantir o máximo de opacidade processual dentro da máxima transparência burocrática. Nesse processo, oblitera-se a forma da construção e o resultado efectivo da transformação física da paisagem.

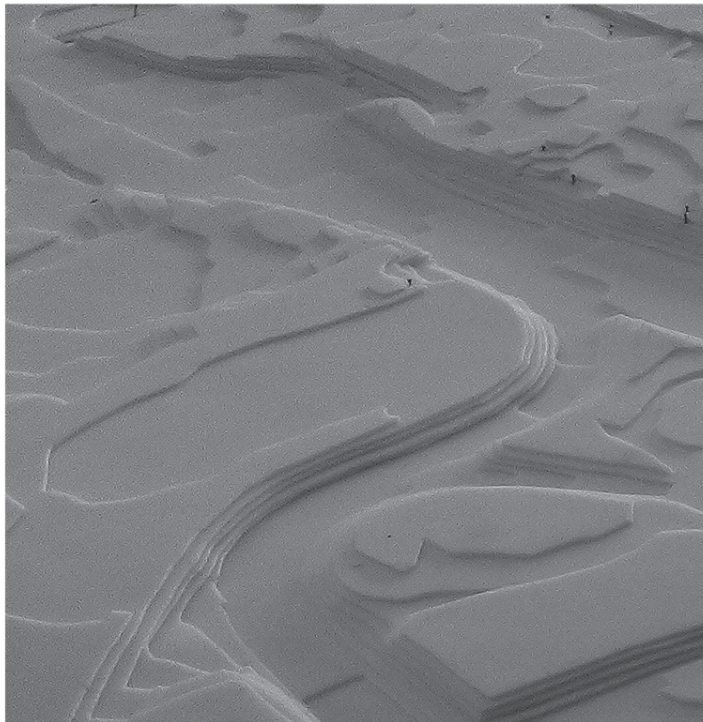
Em modo de apologia tecnocrática, o Estado confia que as concessões possuem mecanismos de auto-regulação que se traduzem em estudos de impacto ambiental e análises comparadas capazes assegurar os níveis de qualidade. Os contratos de concessão inscrevem-se em equações complexas e com uma imensidão de parâmetros tal que se transformam em “pacotes” impenetráveis. Assim, conseguem, sub-repticiamente, ser omissos no que se refere à apresentação da circunstância territorial e das soluções espaciais que preconizam. Essa omissão torna claro que, nas equipas disciplinarmente alargadas criadas para manipular essa complexidade, os arquitectos não têm papel de coordenação nem tão-pouco a missão de alcançar sínteses. É essa vastidão disciplinar e riqueza curricular que confere às equipas a aura legitimadora capaz de viabilizar

novas estradas. É essa aura que, depois de páginas e páginas de impenetráveis análises comparativas, previsões, inquéritos e deduções, permite a produção dos mais diversos e discutíveis artefactos que povoam a paisagem.

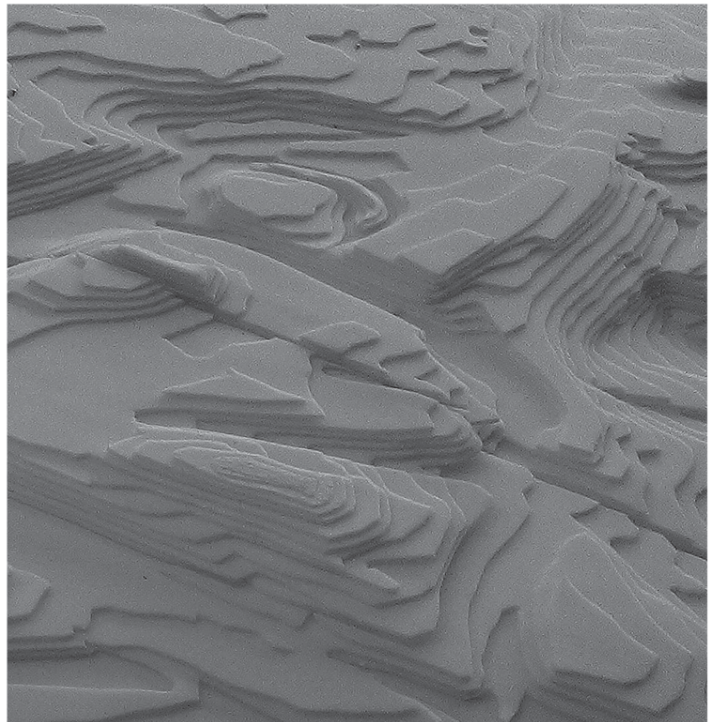
A prestação do serviço público implícito a cada novo contrato de concessão envolve sistematicamente valores colossais. Numa lógica de aproveitamento de sinergias, esses investimentos deveriam prever – como na inserção dos metropolitanos de superfície – valores para a requalificação urbana dos territórios densamente povoados que atravessam. Mas não está. No troço da A41 integrado na Concessão Douro Litoral, os critérios de projecto relativos à integração do traçado foram considerados no ponto 32.5 do Contrato, onde se lê:

... a integração da Auto-Estrada na paisagem e o seu enquadramento adaptado à região que atravessa serão objecto de projectos especializados que contemplem a implantação do traçado, a modulação dos taludes e o revestimento, as margens, o separador e as áreas de serviço.

Um projecto para cada assunto e uma visão compartimentada, alimentada por quem tem dificuldade em perceber o que um painel acústico pode ter a ver com o tratamento de um talude. A forma como os consórcios consideram a integração territorial está patente nas subtis variações cromáticas dos painéis acústicos, nos painéis alusivos ao património natural ou edificado (que, por exemplo, ao chegar a Lisboa pela antiga CREL e actual A9, alertam para a chegada a uma terra de dinossauros). A possibilidade de desenvolvimento de um projecto atento a cada contexto parece ser inconciliável com um sistema de concessões que tomou conta de muitas estradas e, conseqüentemente, de grande parte do território.



379 Detalhes de maquete da topografia de um troço da A41



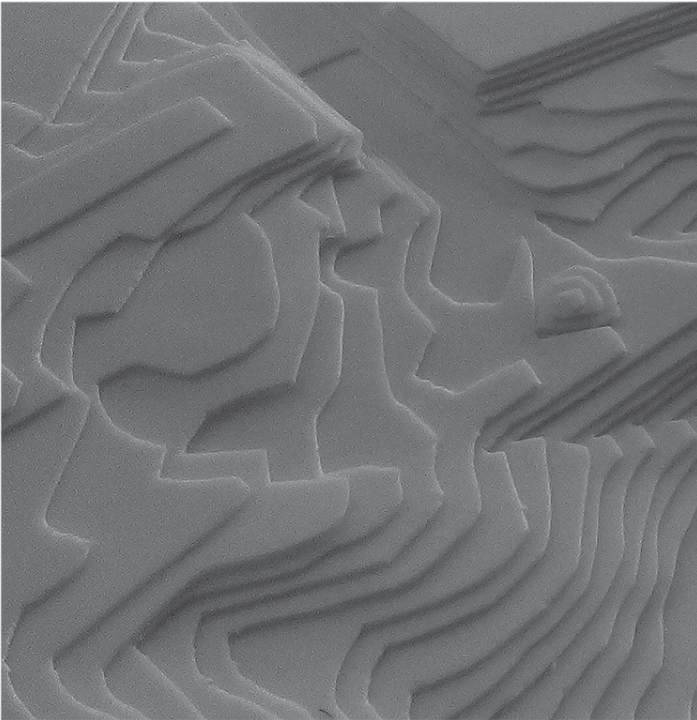
380 Adição e subtracção

Vejam os exemplos: a Concessão Douro Litoral integra não apenas tramos das auto-estradas A32, A41, A43, mas também o tramo Ameal/Leça da Balio da EN14 e vários tramos da Via de Cintura Interna do Porto (VCI). São vias urbanas em constante transformação, que deixaram de ser reguladas e geridas por quem é democraticamente eleito para gerir a cidade. Nos próximos 27 anos, de cada vez que o município do Porto pretender actuar na VCI, terá de se haver com a Auto-Estradas do Douro Litoral S.A., com sede em Castelo de Paiva. Em sentido contrário, de cada vez que a empresa pretender actuar sobre a VCI, poucas informações sobre a solução a preconizar tem de prestar ao município. Este processo explica que, já depois de se verificarem os perigos e conflitos de um traçado de alta velocidade através de um centro urbano, pouco mais se faça para qualificar esse espaço além da instalação de painéis acústicos idênticos aos de qualquer outra auto-estrada, com ou sem dinossauros.

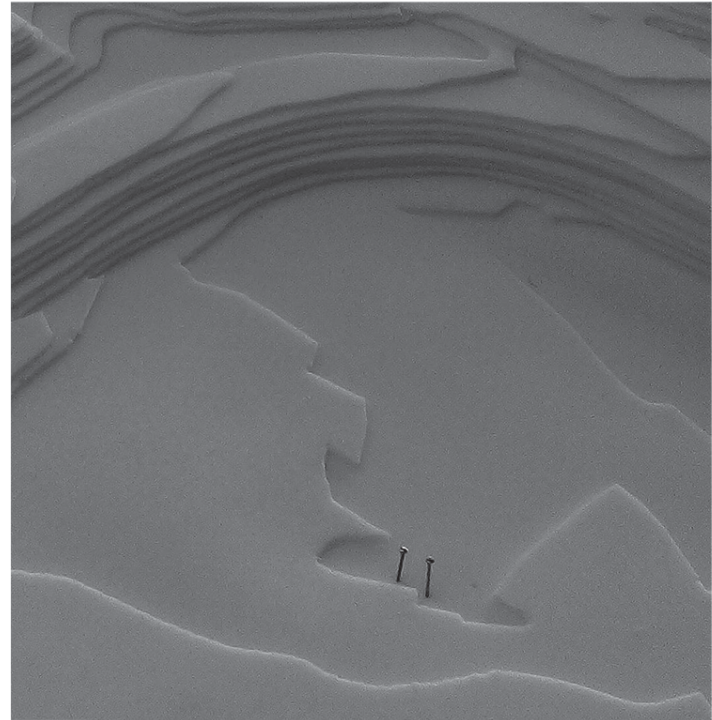
No processo de definição do traçado da A32, um dos actores foi a empresa Amb&Veritas. No Resumo Não Técnico do Estudo de Impacto Ambiental conclui que “a não construção do projecto se mostra mais problemática do que a sua construção, uma vez que as actuais condições da EN1/IC2 não garantem segurança para os utilizadores”.

A segurança determinou as conclusões a retirar de um estudo de impacto ambiental, e as soluções de traçado ponderadas – A+A1+A+A2, A+AB+B+B a B+B1 e a B+BA+A+A1+A+A2 – foram organizadas segundo as “mais prejudiciais e as menos penalizantes”. Na página 28 do Resumo, referente aos Elementos Afectedos pelo Projecto, as conclusões dizem muito sobre as virtudes dos processos de auto-regulação:

A adaptação à nova realidade depende principalmente das atitudes que as pessoas têm face ao projecto. Se as pessoas acham que o projecto é bom e vai contribuir para o desenvolvimento do país e da região, o processo de adaptação destas pessoas faz-se de forma fácil e sem complicações. Já nos casos em que as pessoas não associam quaisquer benefícios ao projecto, estas vão focar-se nos problemas associados à fase de obra (como o ruído, as poeiras, a lama, a degradação das vias), e vão demorar mais tempo a adaptar-se à situação, podendo vir a aumentar os seus estados de ansiedade habituais.



381 Viaduto sobre subtracção



382 Talude por adição

O aumento do “estado de ansiedade” do cidadão que se depara com uma nova auto-estrada à sua porta faz sentido. Mesmo que tenha sido chamado a participar no processo de discussão, o seu parecer suporta-se na escala 1:25 000 e limita-se às opções de traçado e aos respectivos nós de articulação. A sua participação faz-se sem que exista uma prefiguração das transformações dos espaços; a descoberta dos novos espaços do seu quotidiano faz-se com o avançar da obra.

Os novos espaços resultam de sofisticados *softwares*, programados para, através do recurso a um conjunto muito reduzido de soluções técnicas, responderem ao caderno de encargos, minimizando o custo de obra. São condições que, por exemplo, têm imposto aos novos traçados um saldo nulo entre aterros e desaterros. Isto traduz-se na frequência com que se alteram e interrompem as condições topográficas de base, aterrando as cotas mais baixas (vales e respectivas linhas de água) e seccionando as cotas mais elevadas (colinas e cumeeiras). É também este procedimento que explica que o nó de acesso de Nogueira da Regedoura à A41 tenha movimentado 70 mil metros cúbicos de terra e implicado 1400 trajectos de camiã.

Em nenhum momento são oferecidas antevisões das formas do que está para vir. Aliás, é provável que,

quando se começa a construir um nó de auto-estrada desta natureza, nem mesmo o consórcio conheça a sua forma final. A divisão e a compartimentação dos projectos numa imensidão de especialidades acabam por, paradoxalmente, fazer desaparecer o projecto e a sua compreensão face ao contexto que está a transformar. Perante a complexidade do território e dos objectos infra-estruturais, a ausência de prefigurações de projecto inscreve-se na estratégia de escudar as intervenções e blindar os contratos. Os traçados das novas estradas e as suas *obras de arte* são embebidos na parafernália documental, desaparecem até ao dia em que tomam conta da paisagem.

Se a qualidade de execução das novas estradas for tão competente como a qualidade da sua concepção, não tardará a ser necessário intervir na sua requalificação. Nesse momento, os arquitectos terão de saber imiscuir-se nos processos de legitimação e transformação da paisagem, e fazer valer o seu saber não especializado. Talvez assim se possa reconquistar a democracia num território que foi entregue à autoridade de consórcios, com centros de decisão difusos e lógicas económicas cada vez mais incógnitas.

FICHA TÉCNICA

J

A

J-A

www.jornalarquitectos.pt
English version available online

JORNAL ARQUITECTOS

Publicação Periódica da Ordem
dos Arquitectos – Portugal
Janeiro – Abril 2015, n.º 252

DIRECTOR

André Tavares

DIRECTOR ADJUNTO

Diogo Seixas Lopes

REDACÇÃO

Pedro Baía
Isabel Barbas
Pedro Campos Costa
Marta Labastida
Ivo Poças Martins
Rui Mendes
Paulo Moreira
Joaquim Moreno
Mariana Pestana

PROJECTO VISUAL

R2 (www.r2design.pt)

FOTOGRAFIA

André Cepeda
Nuno Cera
Valter Vinagre

ASSISTENTE DE EDIÇÃO

Daniel Duarte Pereira

REVISÃO

Conceição Candeias

TRADUÇÃO

John Elliott

COPY EDITOR

Pedro Clarke

COLABORARAM NESTE NÚMERO

Jorge Nogueira
Ivo Oliveira
Diego Inglez de Sousa
Ana Naomi de Sousa

CONSELHO EDITORIAL

José António Bandeirinha (PT)
Maristella Casciato (IT)
Mark Lee (US)
Manuel Aires Mateus (PT)
Justin McGuirk (UK)
Guilherme Wisnik (BR)

MARKETING E PUBLICIDADE

Maria Miguel com Carla Santos
maria.miguel@ordemdosarquitectos.pt

IMPRESSÃO

Norprint
Zona Industrial Alto da Cruz –
Fontiscos
Apt. 172 · 4780-583 Santo Tirso

ASSINATURAS

ja@ordemdosarquitectos.pt

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Edifício Banhos de São Paulo
Travessa do Carvalho, 21-23
1249-003 Lisboa
Tel. +351 213 241 110

DEPÓSITO LEGAL

27626/89

ISSN

0870-1504

REGISTO ICS

108271

PROPRIEDADE

Ordem dos Arquitectos

NIPC

500 802 025

TIRAGEM MÉDIA

14 000