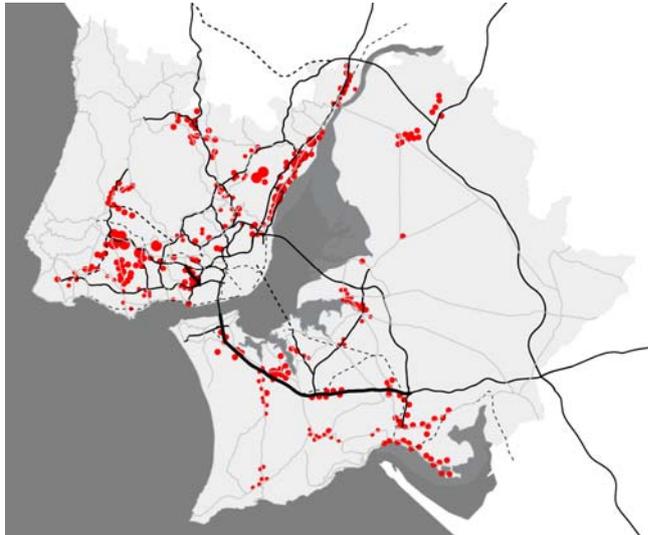


FILAMENTOS METROPOLITANOS

O impacte do aumento da conectividade infra-estrutural na morfologia territorial de Lisboa



INÊS DE CASTRO LUÍS LOPES MOREIRA

Doutoramento em Urbanismo (orientação: Professora Sofia Morgado, FAUTL)

FAUTL (Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa) e DUOT-ETSAB (Departamento d'Urbanisme i Ordenació del Territori - Escola Técnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, Universitat Politècnica da Catalunya)

Faculdade de Arquitectura | Rua Sá Nogueira, Polo Universitário, Alto da Ajuda | 1349-055 Lisboa
ineslmoreira@gmail.com

PALAVRAS-CHAVE:

Território Metropolitano de Lisboa; Morfologia urbana; Conectividade infra-estrutural; Desenvolvimento filamentar

RESUMO

O artigo propõe uma reflexão acerca dos recentes progressos da investigação em curso, no âmbito do Doutoramento em Urbanismo (FAUTL e ETSAB), que tem como objecto de estudo as recentes alterações morfológicas causadas pelo aumento da conectividade infraestrutural (GRAHAM, *[et al.]*, 2001) no território metropolitano de Lisboa (MORGADO, 2005).

Associada à crescente mobilidade urbana, à consolidação da rede infra-estrutural e às consequentes mudanças na forma de habitar a cidade, tem-se vindo a verificar uma polarização urbana, com formações urbanísticas especializadas ligadas ao sector terciário, geradas (invariavelmente) de forma espontânea e alheia às lógicas de poder reconhecidas, por processos auto-organizativos, desenvolvidos paralelamente (ou anteriormente) aos instrumentos de planeamento. Este processo distancia-se das lógicas formais e funcionais habituais, resultando da interacção entre as leis do mercado e o traçado rodoviário de grande velocidade (auto-estradas e vias-rápidas), cujo desenho é autónomo da envolvente e de futuros desenvolvimentos urbanos, tendo como objectivo a ligação entre os pontos que constituem a rede da forma mais rápida e eficaz (*efeito túnel*). Ao funcionar como espinha dorsal para os novos núcleos, o desenho desta rede, os seus acessos e ligações condicionam o processo de crescimento urbano, diferente do tradicional, com morfologias directamente relacionadas com o aumento da conectividade infra-estrutural.

Ao longo das últimas décadas, Lisboa assistiu à emergência desta tipologia de formações urbanísticas, apoiadas na consolidação desta rede rodoviária articulada, que veio aumentar a mobilidade no território metropolitano (GEORGE, *[et al.]*, 2007) e permitiu o aparecimento de novos *pólos monoprogamáticos* (ASCHER, 2008) dependentes do centro consolidado, no que respeita a população, abastecimento e equipamentos. Estas zonas especializadas são caracterizadas pela ocupação de áreas periféricas ao centro consolidado, em localizações estratégicas na rede rodoviária de grande velocidade, com um elevado grau de especialização funcional e morfologias filamentosas (*filamentos metropolitanos*). Actualmente, verifica-se que estas alterações territoriais são transversais às metrópoles a nível global, associadas a mudanças sociais e económicas, ao esbater das fronteiras, ao aumento da mobilidade e dos fluxos instantâneos de troca de informação e capital (CASTELLS, 1999). Apesar destas condições universais, as transformações morfológicas no território de Lisboa apresentam características locais, consequência das especificidades geográficas, históricas, sociais e económicas, o que exige uma abordagem dinâmica ao tema e uma definição de limites geográficos e temporais na análise do objecto de estudo.

Da leitura do suporte como um conjunto de camadas sobrepostas que correspondem a tempos e processos sobre um determinado território, emergiu empiricamente a identificação de tipologias diferentes de vias, que suportam o desenvolvimento de programas e morfologias de ocupação distintos. A abordagem dinâmica da interacção entre os diferentes estados de desenvolvimento, localização das formações urbanísticas emergentes e das infra-estruturas viárias a que estão associadas, permitiu a sua classificação segundo tipos de acções antropomórficas sobre o território: *processos de metamorfose* e *processos de adição*. Desta forma, os *processos de metamorfose* (do grego, *metamórphosis*, mudança de forma) são entendidos como o resultado de um processo em que as vias e a malha urbana se intersectam, sofrendo alterações conjuntas ao longo do tempo, que levam à sua alteração de um carácter e perfil que permitia uma integração na morfologia urbana existente, alojando programas directamente relacionados e acessíveis pela via, para um perfil mais rápido, de elemento de ligação na rede rodoviária. Os *processos por adição* (do latim, *additio*, acção de acrescentar) são entendidos como o resultado de um desenvolvimento paralelo entre a morfologia urbana e a rede rodoviária, em que o diálogo é apenas

estabelecido nas intersecções entre as duas camadas – os nós das auto-estradas em termos físicos, e as suas bermas como forma de *publicidade de auto-estrada* (VECSLIR, 2007), em termos visuais.

O artigo parte de uma abordagem à escala territorial (território metropolitano de Lisboa, com os 18 municípios da AML, em conjunto com Benavente), para se centrar em dois casos de estudo representativos de *processos de metamorfose* e *de adição* das infra-estruturas viárias sobre o território, e das morfologias urbanas resultantes: os desenvolvimentos filamentosos ao longo da EN117 na margem Norte, e da A2 na margem Sul do Tejo, cruzando uma abordagem teórica com a aproximação empírica do trabalho de campo com análises cartográficas e documentais.

A leitura empírica e a representação dos casos de estudo recorre a uma abordagem física do território (paisagem natural) como enquadramento conceptual, uma abordagem antropomórfica (paisagem construída) como conceito-base de análise, e ao princípio operacional de de-composição e re-composição formal e espacial, de forma a identificar e caracterizar as transformações urbanas operadas pelos núcleos emergentes, através da sua tipificação formal, funcional e infra-estrutural. Esta abordagem tem como objectivo final a identificação das formas e dos processos (assim como dos seus agentes) das transformações territoriais que evidenciam a relação estruturante entre a emergência dos novos núcleos urbanos e a consolidação da rede de infra-estruturas viárias de alta velocidade, contribuindo para o aumento da legibilidade deste território, através da descrição, interpretação e operacionalização das lógicas espaciais subjacentes ao seu crescimento e consolidação, traduzidos em princípios de análise exportáveis para realidades semelhantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ascher, F.(2008) *Novos compromissos urbanos. Um léxico*, trad.Margarida de Souza Lobo, 1ªed., Editions de l'Aube, Paris.

Castells, M.(1999) *The Theory of the Network Society*, Polity Press, Cambridge.

George, P.; Morgado, S.(2007) Área Metropolitana de Lisboa 1975-2001. De la monopolaridad a la matricialidad emergente = Metropolitan Area of Lisbon 1970-2001. From monopolarity to an emerging matrix pattern In Font, A.(ED.) *L'explosió de la ciutat : morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional*, Ministerio de Vivienda, Madrid, 62-85 (edição revista).

Graham, S.; Marvin, S.(2001) *Splintering urbanism : networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge, London.

Llop, C.(2008) Paisatges metropolitans: policentrisme, dilatacions, multiperifèries i microperifèries. Del paisatge clixé al paisatge caleidoscòpi. *Papers*. 47,9-13.

Morgado, S.(2005) *Protagonismo de la ausencia: interpretación urbanística de la formación metropolitana de Lisboa desde lo desocupado*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona (Tese de Doutoramento).

Vecslir, L.(2007) Paisajes de la nueva centralidad: infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona. *Revista Urban*, Vol. 12, 34-55.