

A estrada nacional EN1: rua da cidade alargada

Ana Isabel Silva

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Via Panorâmica, s/n, Telefone 00 351 226057100

ana.isabel@arq.up.pt

A dialéctica entre mobilidade e centralidade coloca-se, no âmbito da gestão urbana, como uma das questões chave do urbanismo contemporâneo. O nosso estudo nasce da convicção sobre a essencialidade de uma nova atenção relativamente à rede territorial com o objectivo de conceber e gerir as infra-estruturas como parte de um processo antropomórfico da paisagem.

Uma série de estudos desenvolvidos nos anos setenta, no âmbito das investigações do MIT, contribuíram para a construção de um sentido mais lato sobre o processo de perda de qualidade da estrada contemporânea, tanto ao nível da sua estrutura física como ao nível do seu significado e uso social. Os estudos, notavelmente reunidos por Stanford Anderson, no livro *On Streets*, apontavam um objectivo comum: a necessidade de recuperar a complexidade da estrutura física da estrada e o seu carácter de lugar colectivo.

Com indicações provenientes da morfologia urbana, que considera a via como um dos elementos de composição da imagem física do território, verificámos que algumas estradas nacionais podiam desenvolver o seu potencial de vectores de valorização da paisagem uma vez que, ao permitirem a construção nas suas margens, exigiam uma visão complementar e relacional entre a estrada e o edificado.

A análise de um caso de estudo concreto, a estrada nacional EN1, nos concelhos de Santa Maria da Feira e São João da Madeira, localizados a sul do Porto, possibilitou-nos reflectir sobre uma tipologia específica de estradas que, por um conjunto de factores, nomeadamente as características físicas, a localização e a primeira função, sofreu uma acelerada transformação deixando esse território vincadamente desordenado.

A elaboração de dois níveis de representação do território em estudo, o primeiro baseado na análise e interpretação das Cartas Militares do Instituto Geográfico Português, na escala 1/25000, provenientes de trabalhos de campo de 1945 a 1948 e de 1973 a 1975, posteriormente relacionado com a cartografia actual proveniente das Câmaras Municipais, e o segundo nível que, ao utilizar a escala 1/1000, privilegiou a observação da área envolvente imediata do elemento urbano EN1, permitiu-nos elaborar uma análise visando tanto as características físicas da via quer as formas de ocupação do território envolvente. A partir desse trabalho confirmámos que as raízes de sustentação metropolitana passavam pela transformação e actualização continuada das

estruturas lineares, contrariando a frequente expansão por pequenos pacotes fragmentários geradores de bolsas isoladas e descontínuas.

Através de unidades de leitura (UL) procurámos identificar, naquele território, um ritmo ou frequência de momentos estruturadores ao longo do conjunto – estrada e envolvente – no sentido de lhes conferir uma determinada identidade ou potenciar alguma emergente. Só assim seria possível definir uma possível intervenção similar ao longo do eixo, através daquilo a que denominámos de unidades similares de intervenção (USI). Desse modo, foi possível a formulação de uma base operativa com capacidade de distinguir unidades que pela sua situação territorial e constituição pudessem propor uma intervenção selectiva naquele território dominado pela estrada. A estrada foi e continua a ser o principal motor do crescimento urbano que, por ter sido muitas vezes considerada lugar da hegemonia automobilística, ao transformar-se ao longo do tempo teve consequências, naturalmente, para o uso tanto da estrada como do espaço envolvente. As diversas configurações e valências que, ao longo do tempo, marcaram os territórios dominados pela estrada alteraram definitivamente a percepção, o conhecimento e a experiência daqueles pedaços urbanos. O nosso trabalho recuperou a estrada como elemento urbano pertencente também ao domínio da Arquitectura, tendo em conta as dimensões transversal e relacional (Moretti, 2000). A nossa análise ao integrar os componentes físicos envolvidos no conjunto – estrada e envolvente – permitiu a abordagem do conceito de domínio público que inclui tanto o desenho do chão como as formas urbanas (Silva, 1998), isto é, os elementos construídos e os vazios existentes ao longo do eixo.

Verificámos que as rupturas no tecido e as interrupções do traçado ocorreram nas matrizes débeis existentes ao longo da estrada. Aí encontramos as oportunidades para a (re)significação dos conceitos de estrada, de cruzamento e de edificado perseguindo o objectivo de estruturar circunstâncias com capacidade de construir momentos de identidade ao longo do traçado.

Concluimos portanto que algumas das estradas que constituíam a rede viária nacional, em particular as estradas nacionais, após terem sido a base de um primeiro crescimento metropolitano, são agora um facto da condição urbana metropolitana porque de estradas nacionais transformaram-se em ruas da cidade alargada. Daí a necessidade de olhar este território segundo uma visão holística permitindo desse modo o ajustamento de determinadas circunstâncias tendo em conta a estrada e a sua envolvente com o objectivo de melhorar o ambiente urbano desse território.

Palavras-chave: estrada, rua, traçado, rede viária, cidade alargada.

Referências

- Anderson S (1991) *On Streets*, MIT Press, London.
- Crotti S (1986) Strade, frontiere interne della trasformazione urbana, in *Urbanistica*, n.83, Franco Angeli editore, Milano, 16-23.
- Gregotti V (1989) La strada: tracciato e manufatti, in *Casabella*, n. 553-554, Mondadori editore, Verona.
- Gregotti V (1985) Morfologia, materiali, in *Casabella*, n.515, Franco Angeli editore, Milano.
- Moretti A (2000) I tracciati viari come collegamenti, struttura, forma del territorio: il caso delle radiali del milanese, in *Urbanistica*, n.115, Franco Angeli editore, Milano, 23-33.
- Mumford L (1989) [1961] *The City in history : its origins, its transformations, and its prospects*, MJF Books, New York.
- Sá M (1996) La diversidad de la condición periférica: procesos explicativos, in *Periferia(s): Variaciones sobre las periferias del área metropolitana do Porto*, Congreso Internacional dos Arquitectos UIA, Barcelona, 119-124.
- Santos M, Silva F (2002) *As estradas em Portugal: Memória e História*, Centro Rodoviário Português, Lisboa.
- Secchi B (1989) Lo spessore della strada, in *Casabella*, n. 553-554, Mondadori editore, Verona, 38-41.
- Silva L (1998) *Formas da Cidade Difusa – investigação efectuada no espaço urbano do Porto*, tese de mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano, Porto.
- Viganò P (1999) *La città elementare*, Skira editore, Milano.