

## Interacções entre Infra-estrutura e Tecido Urbano

**gustavo de casimiro-silveirinha**

DECivil, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa

Lisboa, Telefone/fax: 00351965167472

gustavosilveirinha@gmail.com

Este artigo procura analisar a relação entre infra-estrutura e o tecido urbano construído.

A qualidade do espaço urbano, aliada à mobilidade nos espaços que o compõem e dos diferentes tipos de tráfego suportado impede a segregação e confere diversidade aos espaços da cidade, influenciando de uma forma clara na morfologia e crescimento urbanos.<sup>1</sup>

A evolução das infra-estruturas no tempo deve ser considerada como um parâmetro importante na criação de soluções para o futuro. O artigo fará esta análise através de estudos de caso nas cidades de Lisboa e Barcelona. Neste contexto analisam-se duas situações aparentemente díspares. Os casos estudados são os da evolução da 2<sup>a</sup> Circular em Lisboa e da Ronda de Dalt em Barcelona e sua influência sobre o tecido urbano envolvente.

Desde o Plano De Groer 1938-48, a 2<sup>a</sup> Circular mudou o seu perfil e integração na malha urbana. De uma ligação ao aeroporto e à auto-estrada do Norte, até as suas características metropolitanas de hoje, com novas circulares externas que substituem em parte a sua função, pode vir a transformar-se ainda, agora no papel duma avenida urbana.

Em Barcelona, o processo relativo às vias de ronda circulares (conjunto de circulares definindo o “anel olímpico” de 1992) implicou preocupações quanto ao tecido suburbano contíguo desde o Plano Cerdá até às soluções contemporâneas visando reconstruir continuidades através de lugares polifuncionais, integrados num tecido permeável.

A hipótese de conseguir uma interacção mais funcional e de ligação entre o tráfego de pedestres, o tráfego de bicicleta e do tráfego rodoviário é viável, como exemplificado em Barcelona, a partir do momento em que eles são pensados e desenhados como uma matriz urbana contínua e não de forma isolada. Pelo contrário verificamos que hoje se torna impossível separar o centro e a periferia, tornando-se imperativo planeá-los e desenvolvê-los em conjunto e com sistemas de

---

<sup>1</sup> Solá-Morales i Rubió, Manuel de (1993) *Les formes de creixement urbà*, Edicions UPC, Barcelona.

mobilidades alargados.<sup>2</sup> Assim a conjugação da morfologia do tecido urbano existente com o futuro desenho da infra-estrutura torna-se imperativa.

A metodologia usada na análise morfológica, usando o exemplo da Ronda de Dalt como referencia, permitiu reflectir sobre práticas e orientações do Projecto Urbano conjugando objectivos de construção de novos espaços de conexão, viáveis na situação analisada em Lisboa.

A tendência para aliar a preocupação com a qualidade do espaço público à eficácia da rede viária nas ligações interiores e exteriores, permitiram a Barcelona melhorar simultaneamente a coerência do tecido urbano, nomeadamente através de intervenções pontuais fazendo dos nós viários verdadeiras praças e parques, que constituem uma articulação benéfica e funcional no sistema integrado de tráfegos. Esta integração passa por formas alternativas de acondicionamento de tráfego e de interação entre os diversos tipos e modos.

É necessário qualificar morfológicamente os espaços público para que estes possam acrescentar identidade a estes novos lugares. A relação de proximidade com um espaço morfológicamente qualificado, reflecte-se na produção de espaço urbano de qualidade na sua envolvente.<sup>3</sup> Assim poder-se-á potenciar uma evolução morfológica positiva e funcional através elementos morfológicos urbanos, e conseqüentemente do tecido urbano envolvente.

Concluimos assim que:

- a) Se pode estabelecer uma relação de perfil e de intervenção entre a 2ªCircular e a Ronda de Dalt, cujo perfil se assemelha. Se as Rondas de Barcelona assumem um papel no descongestionamento da cidade central, a 2ªCircular também tem esse papel mas apresentando-se (com a conclusão da CRIL) numa fase final em que a sua passagem a via de carácter urbano reclama a valorização de critérios próprios do Espaço Publico.
- b) Que se deverá nestes casos acima de tudo procurar produzir soluções de projecto com diferentes características das actuais, mais flexíveis, que permitam uma actualização mais acessível e constante, numa morfologia adaptável a valores de continuidade urbana e paisagística. Estas soluções deverão assim ter em conta o factor espaço-tempo
- c) Finalmente, que o espaço urbano se tornou mais complexo. Para que o conceito organizador do tráfego urbano não colida com o de desenho urbano, e ambos tendam a

---

<sup>2</sup> Herce, Manuel (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad*, Editorial Reverté, Barcelona

<sup>3</sup> Lamas, José Manuel Ressano Garcia (1993) *Morfologia urbana e desenho da cidade*, sl: Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

contribuir para uma cidade mais abrangente das suas dimensões mais alargadas e mais habitável, já não é possível dissociar desenho urbano do projecto rodoviário.

Palavras-chave: Infra-estrutura, Mobilidade, Morfologia, Tecido Urbano

#### Referências:

Bohigas, Oriol (1986) *La reconstrucción de Barcelona*, Ministério de Obras Públicas y Urbanismo, Secretaria, General Técnica, Servicio de Publicaciones, Madrid.

Cappel, Manuel de Torres I (1982) *Barcelona – Arquitectura y ciudad 1980-1992*, editorial GG, Barcelona.

Cullen, Gordon (1961, ed. 1996) *Paisagem urbana*; trad. Isabel Correia, Carlos Macedo. Ed. 70, Lisboa.

Geddes, Patrick (1950) *Cities in Evolution*, Oxford University Press; Revised edition, London.

Herce, Manuel (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad*, Editorial Reverté, Barcelona

Lamas, José Manuel Ressano Garcia (1993) *Morfologia urbana e desenho da cidade*, sl: Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa

Panerai, Philippe, Jean-Charles Depaule, Marcelle Demorgon, and Michel Veyrenche (1980) *Elements d'analyse urbaine*. Editions Archives d'Architecture Moderne, Brussels.

Robson, Brian Turnbull (1969) *Urban analysis: a study of city structure*, CUP Archive, London.

Solá-Morales i Rubió, Manuel de (1993) *Les formes de creixement urbà*, Edicions UPC, Barcelona.