# a.obra.nasce

revista.de.arquitetura.e.urbanismo.da.universidade.fernando.pessoa

14

# ficha técnica


Título | Serial title

**A OBRA NASCE**
**revista de Arquitetura e Urbanismo**
**da Universidade Fernando Pessoa**
**nº14, dezembro de 2020**

Edição | Publisher

**publicações Fundação Fernando Pessoa**
**Praça 9 de Abril, 349 | 4249-004 Porto**
**Tlf. +351 225 071 300 | Fax. +351 225 508 269**
**publicacoes@fundacaofernandopessoa.pt**



Conselho Editorial | Editorial

Editor | Editor-in-Chief:
**Luis Pinto de Faria** (Professor Associado na Universidade Fernando Pessoa)
Editor Convidado | Guest Editor:
**Sara Sucena** (Professora Auxiliar na Universidade Fernando Pessoa)
co-Editor:
**Rui Leandro Maia** (Professor Associado na Universidade Fernando Pessoa)

Comissão Científica | Scientific Advisory Board

**Antonella Violano** (Facoltà di Architettura "Luigi Vanvitelli" della Seconda Università degli Studi di Napoli)
**Avelino Oliveira** (Professor Auxiliar na Universidade Fernando Pessoa)
**Clovis Ultramari** (Professor na Pontifícia Universidade Católica do Paraná)
**Conceição Melo** (Mestre em Projecto e Planeamento do Ambiente Urbano FAUP/FEUP)
**João Castro Ferreira** (Professor Auxiliar na Universidade Fernando Pessoa)
**Luís Pinto de Faria** (Professor Associado na Universidade Fernando Pessoa)
**Miguel Branco Teixeira** (Professor Auxiliar na Universidade Fernando Pessoa)
**Paulo Castro Seixas** (Professor Associado no ISCSP – Universidade de Lisboa)
**Rui Leandro Maia** (Professor Associado na Universidade Fernando Pessoa)
**Sandra Treija** (Vice-Dean of the Faculty of Architecture and Urban Planning of Riga Technical University)
**Sara Sucena** (Professora Auxiliar na Universidade Fernando Pessoa)
**Teresa Cálix** (Professora Auxiliar na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto)



Design

**Oficina Gráfica da Fundação Fernando Pessoa**

Fotos da capa e separadores

**Álvaro Domingues**

ISSN

**2183-427X**



Reservados todos os direitos. Toda a reprodução ou transmissão, por qualquer forma, seja esta mecânica, electrónica, fotocópia, gravação ou qualquer outra, sem a prévia autorização escrita do autor e editor é ilícita e passível de procedimento judicial contra o infractor.

# Índice

**11**

**O DISCURSO HAUSSMANNIANO SOBRE O LUGAR-CIDADE: PARIS COMO FICÇÃO, COMO RETÓRICA E COMO SOFISMA**
THE HAUSSMANNIAN DISCOURSE ON THE CITY-PLACE: PARIS AS FICTION, RHETORIC AND SOPHISTRY
**Ilídio Jorge Silva**

**21**

**O *SITE* DA ARRÁBIDA** ENSAIO DE ANÁLISE HIPERTEXTUAL APLICADO ÀS NEO-AGLOMERAÇÕES URBANAS
**THE ARRÁBIDA *SITE*** HYPERTEXTUAL ANALYSIS ESSAY APPLIED TO URBAN NEO-AGGLOMERATIONS
**Álvaro Domingues**

**43**

**A METÁFORA DO HIPERTEXTO E A CIDADE CONTEMPORÂNEA** REFLEXÃO SEGUIDA DE ENSAIO – A ÁREA CIRCUNDANTE À ESTAÇÃO DO METRO DE SETE BICAS, EM MATOSINHOS, COMO OBJECTO HIPERTEXTUAL
**THE HYPERTEXT METAPHOR AND THE CONTEMPORARY CITY** A REFLECTION FOLLOWED BY AN ESSAY – THE SETE BICAS METRO STATION AREA, IN MATOSINHOS, AS A HYPERTEXTUAL OBJECT
**Sara Sucena**

**61**

**CIDADE COMPREENSIVA ENTRE A CIDADE REPRESENTATIVA E A CIDADE DO QUOTIDIANO** A IMPORTÂNCIA DA COMPREENSÃO DA ARQUITETURA E DO URBANISMO NO ESPAÇO CONTEMPORÂNEO DAS CIDADES
**COMPREHENSIVE CITY BETWEEN REPRESENTATIVE AND EVERYDAY CITY** THE IMPORTANCE OF UNDERSTANDING ARCHITECTURE AND URBANISM WITHIN THE CONTEMPORARY SPACE OF CITIES
**Avelino Oliveira**
**João Ferreira**
**Luís Pinto de Faria**
**Sara Sucena**

**73**

**ON WALKING IN DERELICT URBAN SPACES:** EXPERIENCING LIMINALITY IN A CITY
**Sarah Al Shrbaji**

**85**

**POR UM ESPAÇO PÚBLICO METROPOLITANO: TECIDO CONECTIVO, INFRAESTRUTURA E PROJETO TERRITORIAL**
TOWARDS METROPOLITAN PUBLIC SPACE: CONNECTIVE FABRIC, INFRASTRUCTURE AND TERRITORIAL DESIGN
**João Rafael Santos**

**103**

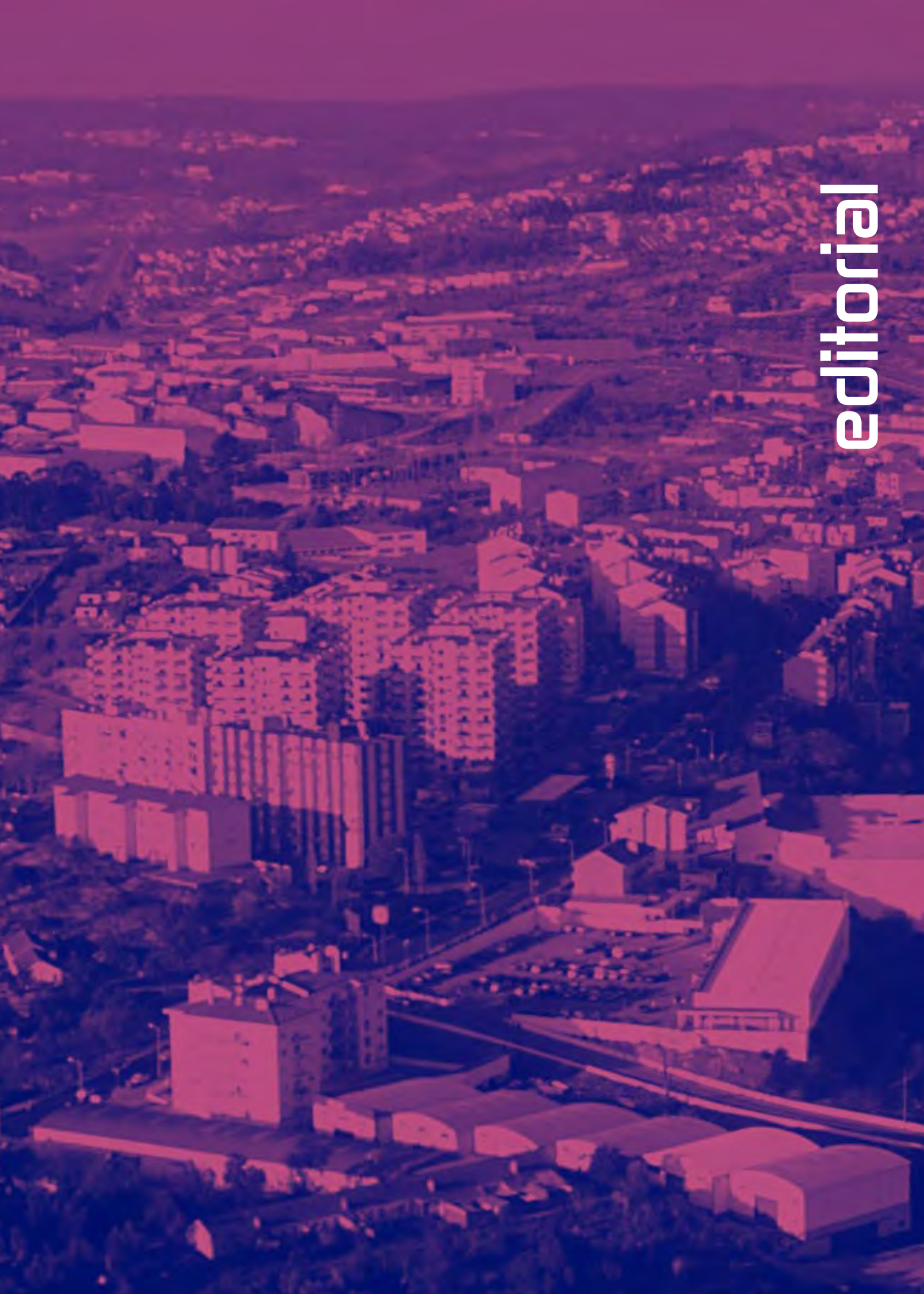
**NUEVAS HERRAMIENTAS PARA LA REGENERACIÓN URBANA DE LOS POLÍGONOS DE VIVIENDA MASIVA:** UNA APROXIMACIÓN GRÁFICA AL DIAGNÓSTICO ESPECÍFICO DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS LIBRES
**NEW TOOLS FOR THE URBAN REGENERATION OF MASSIVE HOUSING ESTATES:** A GRAPHIC APPROACH TO THE SPECIFIC DIAGNOSIS OF THE QUALITY OF FREE SPACES
**Sergio García-Pérez**

**121**

**TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA:** PLANEAR NO TEMPO DO DIGITAL
**TERRITORIAL TRANSFORMATIONS IN THE CONTEMPORARY CITY:** PLANNING IN DIGITAL TIME
**Miguel Branco-Teixeira**

**131**

**LISBOA Y LAS REGIONES METROPOLITANAS DEL SUR DE EUROPA A INICIOS DE SIGLO XXI**
LISBON AND THE METROPOLITAN REGIONS OF SOUTHERN EUROPE AT THE BEGINNING OF THE 21ST CENTURY
**Rui Florentino**



# editorial

**A Obra Nasce**
dezembro 2020, 14, pp. 7–8

## A VOCAÇÃO TRANSDISCIPLINAR DA CIDADE CONTEMPORÂNEA: LEITURAS E REPRESENTAÇÃO; ANÁLISE E PROJECTO

A cidade é um objecto de estudo fascinante, sempre actual porque constantemente renovado, e tão inesgotável de originalidade quanto a sociedade, na sua progressiva e contínua metamorfose, o permita. Sendo seu espelho, ela – a cidade – imbui-se das características das comunidades que a constroem, as quais (necessariamente) a sua expressão física denota. Tal afirmação ganha uma particular consistência quando a generalidade da literatura científica sobre a cidade contemporânea, em especial a partir dos anos 90 do século passado, revela falta de consenso sobre o seu significado e a denominação por que responde, quer o exercício de compreensão se faça a partir da Arquitectura/Urbanismo, da Geografia, da Sociologia, da Economia... Génese, dimensão, forma, mas também (des)organização social, económica, política, cultural, são aspectos de uma *totalidade* que não se correspondem já com a *totalidade* a que antes davam sentido. Em crise de valores essenciais e processo de ressignificação, cidade e sociedade (interdependentes, mas nem sempre em caminhos conscientemente cruzados) buscam-se no interior de equilíbrios instáveis, ou "*líquidos*", para usar a tão vívida metáfora de Z. Bauman.

O campo disciplinar específico do Urbanismo, ao ter na cidade o seu alicerce, vive, em consequência, momentos re-fundacionais. Face à supramencionada crise que nem todos reconhecem ou aceitam, a verdade dos factos impõe-se e boa parte dos instrumentos da teoria e da prática mostram-se desarticulados da realidade; impotentes ou insuficientes para nela agir. Paralelamente, como a dar razão tautológica a uma evidência, novos motores de questionamento surgem diariamente, quer ao nível da informação/dados, quer dos suportes (*hardware* e *software*) que os permitem trabalhar. As possibilidades de estudo, compreensão e representação da cidade são hoje ampliadas relativamente a um passado recente e desejavelmente introduzem distintos modos de a olhar, de apreender a sua crescente e diferente complexidade, de interrelacionar e integrar matérias/assuntos e, no final, de intervir sobre ela, no caso específico, de a analisar e compreender para a projectar e/ou planear. O cruzamento de campos disci-

## THE TRANSDISCIPLINARY CALLING OF THE CONTEMPORARY CITY: READINGS AND REPRESENTATION; ANALYSIS AND PROJECT

The city is a fascinating case study, always up-to-date inasmuch as constantly renewed, and as endlessly original as society, within its gradual and permanent metamorphosis, allows it to be. As its mirror, the city is imbued with the characteristics of the communities that build it, and which are (necessarily) conveyed by its physical expression. Scientific literature, in general and particularly from the 1990s on, illustrates and reinforces this statement as it reveals the lack of consensus regarding both the meaning of the city and the designation that fits it, no matter if the arguments come from Architecture/Urbanism, Geography, Sociology, Economy... Origin, size, shape, as well as social, economic, political, cultural (dis)organisation are aspects of a *whole* that no longer find correspondence within the *whole* to which they once accorded a sense. Subsumed under both a crisis of essential values and a re-signification process, city and society (interdependent, though not always on consciously interwoven paths) search for themselves within unstable balances, or "*liquid*" ones, to make use of Z. Bauman's vivid metaphor.

The specific disciplinary field of Urbanism, since it has the city as its core, is therefore living re-foundational moments. In the light of the aforementioned crisis that not everyone recognizes or accepts, the hard facts speak for themselves and a significant amount of theoretical and operative tools appear disjointed from reality; inefficient or insufficient to act upon it. At the same time, seeming to grant tautological support to the obvious, new triggers for questioning emerge on a daily basis, whether at the information/data level or in the realm of the technical support (hardware and software) that allows working with that data. The possibilities for studying, understanding and representing the city are now widened when compared to a recent past, and hopefully have introduced different ways of looking and apprehending its growing and changed complexity, as well as new modes of interrelating and integrating city-related matters. In the end, different ways of analysing and understanding the city, in order to design and/or plan it, have been introduced. The intersection of diverse

plinares diversos, se sempre foi inerente ao Urbanismo – justamente pela complexidade temática que o pensamento sobre a cidade supõe –, é, portanto, mais do que nunca, inevitável e central no redesenho do seu conteúdo conceptual e instrumental.

Mais do que a interdisciplinaridade, porém, é a transdisciplinaridade que permite renovar o modo de ver, de equacionar a partir de dentro, sendo por isso um recurso fundamental quando outros se esgotam. É também um artifício estratégico para quebrar "circuitos fechados" confortáveis no interior de áreas científicas/profissionais e testar, mudando o foco, hipóteses aparentemente incontroversas. No contexto específico da cidade (em toda a amplitude semântica que o termo hoje contém e cujo desenvolvimento não é, aqui e agora, oportuno), a sua aplicação é crucial, com tanto mais sentido quanto esse objecto de estudo é orgânico e por isso essencialmente não contido em fronteiras de conhecimento, senão as que comodamente permitem circunscrever e tornar operativa a complexidade que o caracteriza.

O presente número da Revista "A Obra Nasce" dirige-se a esta visão transdisciplinar sobre a cidade, apelando à sua leitura contemporânea, i.e., a partir dos recursos que o presente nos oferece, desejavelmente colocada desde a perspectiva organizadora do arquitecto, do urbanista, do que pensa o espaço físico como protagonista da análise e do projecto, ou antes dito, da intervenção, para deixar abertura maior às leituras possíveis.

**Sara Sucena**[1]
Editor Convidado

disciplinary fields, though always inherent to Urbanism – due precisely to the thematic complexity presupposed in the act of reasoning about the city – is, thus, more than ever, unavoidable and central to redrafting its conceptual and operational set.

More than interdisciplinarity, however, it is transdisciplinarity that allows a renewing of the perspective, a questioning from within, thus acting as a fundamental resource when others fail. It is also a strategic device to break comfortable "closed circles" inside scientific/professional fields and for testing seemingly undisputed hypothesis, by shifting the focus. Within the specific context of the city (in all the wide latitude the term's semantics hold today – this not being however the time or the place to discuss it), the use of transdisciplinarity is crucial. All the more so given that the research subject has an organic nature and is therefore essentially opposed to the bounds of disciplinary knowledge, to the exception of those convenient dividing lines that make it possible to convert its defining complexity into manageable entities.

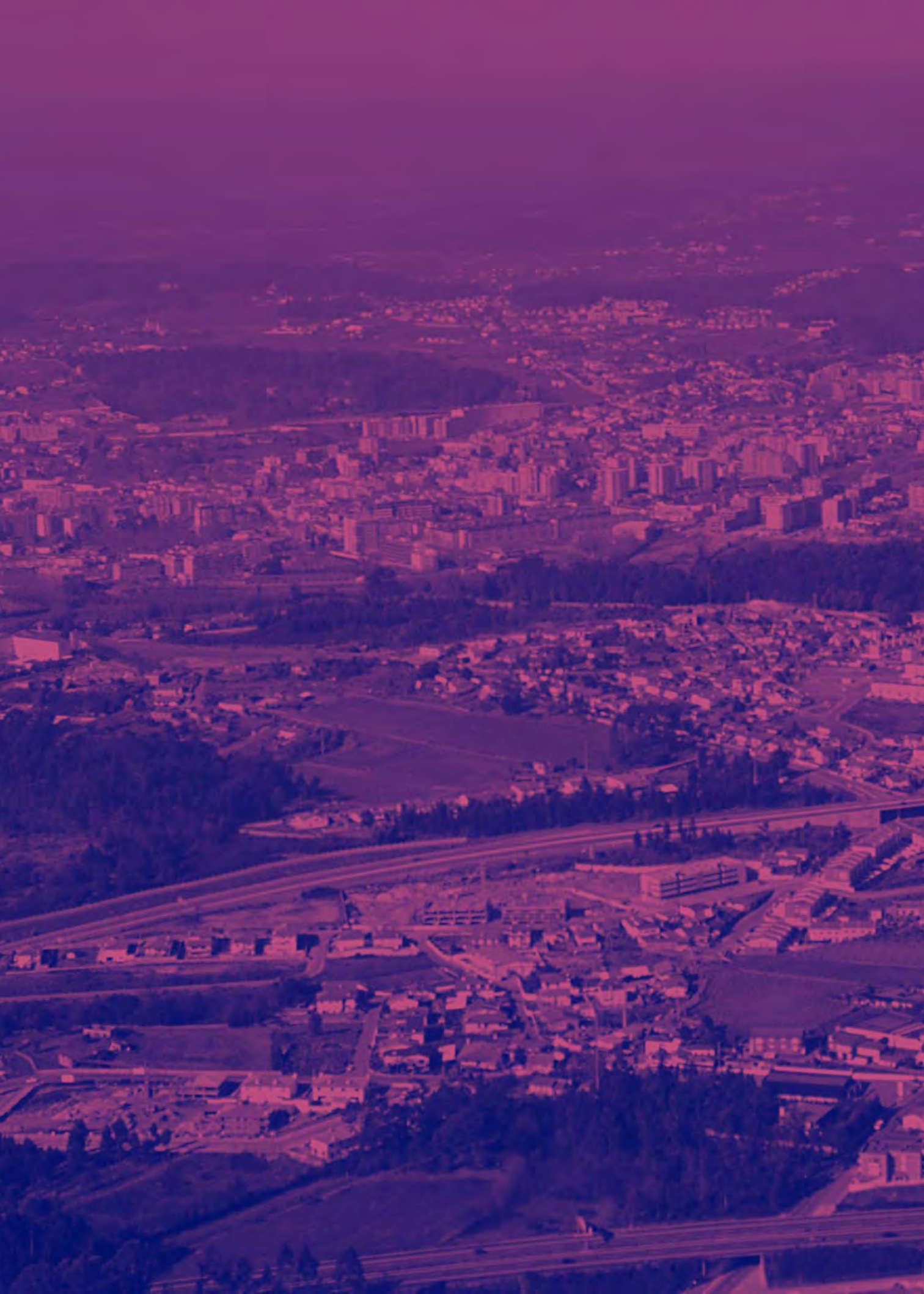
This issue of the Journal "A Obra Nasce" is aimed at this transdisciplinary vision of the city, and calls for a contemporary reading of it, i.e., stemming from the resources offered today, wishfully envisaged under the organising view of the architect, the urban designer, of all those that hold physical space as the protagonist of the analysis and project – or rather, as the core material of the intervention in the city, so as to leave a wider opening to all possible readings.

**Sara Sucena**
Guest Editor

1 A autora escreve segundo a antiga ortografia.

**Nota do Editor:** Os artigos que integram este número da Revista foram submetidos em 2018.

**Editor's Note:** The articles included in this issue of the Journal were submitted in 2018.



A Obra Nasce
dezembro 2020, 14, pp. 11–20



# O discurso haussmanniano sobre o lugar-cidade: Paris como ficção, como retórica e como sofisma

# The haussmannian discourse on the city-place: Paris as fiction, rhetoric and sophistry

**Ilídio Jorge Silva**, arquiteto
Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa
Laboratório de Paisagens, Património e Território (Lab2PT)
**(ilidio@ufp.edu.pt)**

**RESUMO**

Paris, como lugar, é uma ficção. É uma recriação absoluta, se não uma invenção, maioritariamente criada por um homem, um causídico e um tribuno (logo um retórico), que formulou um discurso urbanístico consciente e articulado – tão persuasor como falacioso – sobre o que Paris deveria ser e a tornou de facto nisso: o Barão Haussmann. Este artigo é uma análise linguística dessa formulação.

**Palavras-chave**

cidade, Paris, Haussmann, ficção, Retórica, sofisma

**ABSTRACT**

Paris, as place, is fictional. It stands as a total re-creation, if not an invention, largely the work of a single man, a man of the bar and a politician (and thus a rhetorician), that produced a conscious and articulate urban discourse – as persuasive as it was fallacious – on what Paris was supposed to be and proceeded to make it so: the Baron Haussmann. This paper is a linguistic analysis of that formulation.

**Keywords**

city, Paris, Haussmann, fiction, Rhetoric, sophistry

Paris é ficcional. Não apenas no sentido em que todas as cidades o são relativamente ao seu lugar natural, e o são como "mundo construído", mas na maneira como um autor reformulou integralmente o seu texto urbano, mudando-lhe o sentido: Georges-Eugène Haussmann, o Barão de Haussmann, entre 1853 e 1870.

Há cidades que consagram um discurso argumentativo sobre regimes políticos ou mitologias nacionais (a maneira como Brasília explica o regime republicano brasileiro de separação de poderes e o seu progressismo, no final dos anos 50 do séc. XX, ou como Washington encena urbanisticamente uma mistura das instituições e dos personagens fundacionais da experiência americana), ou são a liricização de simbioses político-culturais (do classicismo indianista da Nova Deli do fim do *Raj*, à modernidade espiritualizada de Chandigarh na jovem União Indiana). Há cidades que são uma afirmação do "novo", cidades novas, como as de que falei, cidades reconstruídas, como a Lisboa Pombalina, cidades exponencialmente ampliadas, como a Barcelona de Cerdà. Paris, por seu lado, é uma descrição aparentemente neutra da *cidade* como ideia, um elogio do funcionamento e da beleza da cidade, que só secundariamente – e retoricamente – é uma afirmação de que essa personagem magnífica (e afinal totalmente criada) é a Paris e a França "eternas".

O artifício está em que se afirma como a re-escritura duma cidade e duma cultura/linguagem de desenho urbano, que afinal lá teriam estado sempre, e cuja estrutura implícita, pontos nodais e limites edificados não mudam (mesmo se os administrativos sim). E a forma como esta falácia, produto de uma operação de linguagem, se tornou verdadeira, é o corolário de glória do Prefeito do Sena.

## 1. O LUGAR FICCIONAL

De que maneira é a Paris haussmanniana ficcional? Pela maneira como *não é real*, e como uma *fábula* urbana é *narrada* através da *estilização* linguística (Alves, 2009).

A Paris que emerge após 1853 nunca existiu. Aquilo que define a sua personagem, a ordem (estrutura e unidade do texto) e monumentalidade (a definição dos seus signos, de base pré-existente ou integralmente novos, como "perfeitos" e "grandiosos"), pura e simplesmente não estava na cidade que a história tinha criado até aí (Chaudun, 2000, pp. 79-84).

Há uma linha narrativa, central e condutora, deste novo lugar: é o que, estrategicamente, constitui o essencial do "*1.er* réseau", a primeira tarefa da reformulação da capital e a sua apresentação pública (Malet, 1973, p. 189). É o *Grand-Axe* Oeste/Este, que, como os textos deste tipo, tem uma introdução (a *Avenue de La Grande Armée*, das fortificações então existentes ao Arco do Triunfo), um desenvolvimento (a mudança de pendente e de ambiente que os Campos Elísios introduzem), um nó central (o palácio real/imperial do Louvre, sucedido por dois elementos de centralidade segunda, em contraponto: o *Hôtel de Ville*, pela Rua de Rivoli, e as ilhas da *Cité* e *Saint-Louis*, pelo cais do Sena), chamadas laterais que se voltam a reunir, a partir da Praça da Bastilha, na conclusão da narração, até à saída de *Vincennes*. A essa linha contrapõe-se, perpendicularmente, um eixo mais funcional, secundário (de menor extensão e desmultiplicado em dois eixos viários – boulevards Sébastopol/Saint-Michel e Ruas Saint-Jacques/Saint-Martin) que parte das Gares du Nord e de l'Est, reconta em tom menor o clímax urbano (passando equidistantemente entre o Louvre e o *Hôtel de Ville*, ladeando o Palácio da Justiça e a catedral de *Notre-Dame*, englobando a prefeitura da polícia, e abraçando a *Sorbonne*, na margem esquerda), e se dirige para a saída Sul da cidade. Estes dois eixos formam a *Grande Croisée*, que compõe uma enunciação das deslocações principais e das instituições definidoras da cidade. Ao mesmo tempo, estas duas linhas narrativas são uma sugestão romanesca da história da cidade: transversalmente é o eixo Renascentista, Barroco e Neoclássico, de Francisco I aos *Bourbons* e a Bonaparte, que se encena (amplificado, corrigido e depurado, no entanto); verticalmente o medieval (partindo virtualmente da Basílica de Saint-Denis, passando pela origem das peregrinações a Santiago de Compostela – a igreja de Saint-Jacques – a Île de la Cité, a Universidade: Chaudun, 2000, pp. 112-114).

O resto do território da cidade foi transformado numa rede homogénea de traçados parcelares e relativamente homólogos, que interligam "acontecimentos" urbanos distribuí-

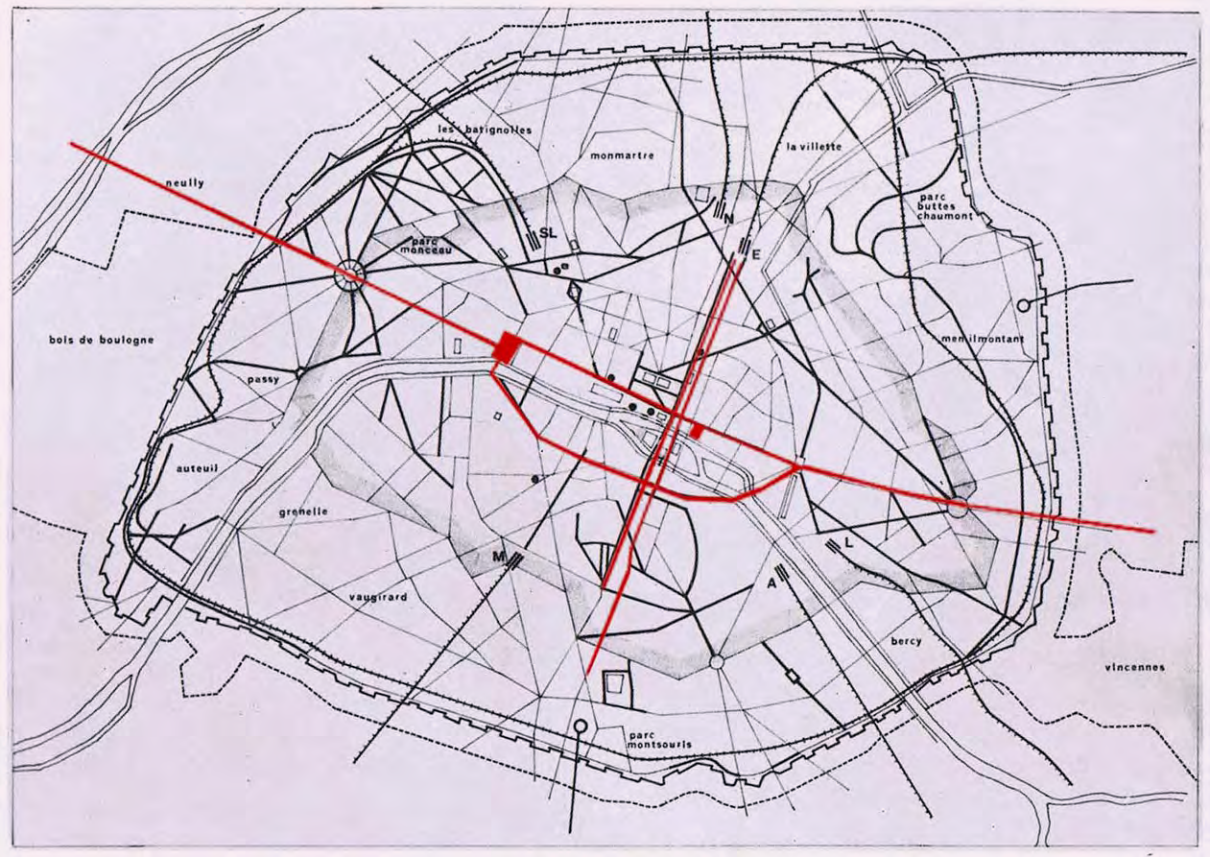



**Figura 1.** **Paris como lugar re-criado**

dos por toda a sua superfície de forma tendencialmente uniforme, formando uma base descritiva em contraponto ao texto narrativo da estrutura principal.

A segunda dimensão literária desta operação está na estilização do vocabulário e da gramática com que é realizada. Estilização no sentido da redução ao essencial e também na seleção das alusões estilísticas que compreende.

A morfologia da Paris do Barão assenta no *boulevard* (a entidade linear, o verbo transitivo, característico da narrativa), no cruzamento viário em estrela e no parque (as entidades centrais, substantivas), e edificatoriamente no monumento (substantivo, quando, no caso de edifícios referenciais, se substitui ao espaço aberto; adjetivo ou interjeição, quando convive com ele) e no prédio de rendimento (aliteração contínua, que realça a relevância relativa do monumento). É um curto elenco, este que compõe a cartilha haussmanniana, até porque constituído por morfologias com poucos casos especiais, personalizados: todos os *boulevards* são tendencialmente iguais (e as artérias de grau superior e inferior mantêm o essencial do caso-tipo), os espaços de confluência de eixos criados funcionam similarmente e similarmente são associados/definidos por uma presença monumental (e os pré-existentes são aproximados daqueles – espaços abertos são interligados a vias e "justificados" por monumentos, e edifícios são isolados/alterados para funcionarem como esculturas-foco de eixos que os assinalam e deles tiram a origem/destino). Vocábulos com as mesmas características e funções são interligados de formas fixas, portanto.

Por outro lado, a conotação estilística desta linguagem é sensível. O *boulevard* ladeado por prédios de rendimento emula a avenida direcionada barroca de alçado unificado (e os prédios perpetuam o *immeuble de rapport* de tradição setecentista); a confluência em estrela marcada por um elemento orientador monumental quer-se herdeira da pra-

ça pós-renascentista (Chaudun, 2000, p. 81). Para compor a Paris do século XIX são escolhidos signos que aludem à tradição urbana que culmina no barroco, assim como são os episódios preexistentes dessa época aqueles que são reintegrados na cidade que se reformula. A combinação de sedução compositiva com a ordem distributiva e a funcionalidade enuncia a fábula do modo de vida urbano que está no cerne do discurso haussmanianno; a alusão histórica que as abaliza é a que corresponde ao pico da preeminência francesa na Europa. A Idade Média, aliás, para além de uma ou outra menção marginal, largamente toponímica – pouco mais que justificações de uma origem "antiga" – está quase apenas presente na cidade produzida em consequência dos sucessos da geração romântica e largamente sob a mão de Viollet-le-Duc, sendo óbvio o quanto o Barão não a considerava grandemente parte da sua visão da capital.

## 2. O LUGAR RETÓRICO

A análise sobe um nível mais quando consideramos esse discurso urbano sob o ponto de vista da sua retoricidade. É que o Barão de Haussmann não era tanto um estilista da língua quanto era um retórico.

Licenciado em Direito em 1830 e doutorado em 1831 (Chaudun, 2000, p. 74; Malet, 1973, p. 43; Saalman, 1971, p. 13), num período em que a Retórica era ainda parte integrante dessa formação (Reboul, 1991, p. 91), e político com carreira autárquica, daí até empreender a tarefa de redesenhar Paris, em 1853, num regime liberal e logo dependente da opinião pública (Malet, 1973, pp. 43–107), o Barão era conhecedor e utilizador da disciplina, nos seus dois ramos de maior tradição – o jurídico e o político – e as suas monumentais *Memórias* (1890–1893), como autoelogio, mostraram o quanto também estava à vontade no terceiro campo clássico daquela – o epidíctico.

Se a Retórica é a arte de persuadir pelo discurso (Reboul, 1991, pp. 3–5), as intervenções de Haussmann em Paris são obra retórica por definição. Porque persuadir era a sua necessidade básica e passava pela obra feita: persuadir o imperador de que executava os seus planos e cumpria os seus desejos, persuadir as instituições do Estado que o financiavam da bondade do seu plano e da sua forma de execução, persuadir as forças económicas privadas – nomeadamente as imobiliárias – das mais-valias de aderir ao plano reformador, persuadir a opinião pública da cidade da oportunidade e excelência do que se concretizava, persuadir uma opinião mais vasta do estatuto da nova cidade (essa capital do século XIX: Chaudun, 2000, p. 171); finalmente, e já por escrito, nas *Memórias*, persuadir inclusive a posteridade da irrepreensibilidade da sua ação e dos seus resultados. E de persuasão se trata, e não de convencimento racional, uma vez que em nenhum dos casos, como veremos mais adiante, o Barão usa de completa sinceridade.

Mais ainda, os instrumentos clássicos dessa persuasão retórica, as dimensões aristotélicas do *ethos*, *logos* e *pathos* (Reboul, 1991, p. 7), através da linguagem, estão aqui bem presentes.

O *ethos* corresponde às formas de afirmação da confiança no emissor do discurso. O Barão de Haussmann recorre aqui a uma convencional forma de lidar com este vetor, ao diminuir-se como autor/decisor, de modo a defletir a responsabilidade para outras figuras e alimentar a credibilidade do plano da estatura dessas figuras e entidades: a iniciativa e a estrutura da intervenção é de Napoleão III, não sua; a dimensão assistencial das infraestruturas hospitalares é função do pendor caritativo da imperatriz; as tarefas e sua execução financeira derivam de definições legais; a construção do tecido edificado é dos privados, e a dos elementos monumentais de arquitetos, muitas vezes em concursos, e a própria seleção das novas *percées* a executar parece ditada, para além de qualquer voluntarismo individual, por pura necessidade de tráfego, em geral, e pelo alinhamento a um foco monumental, em particular. *Monsieur* Haussmann é apenas um funcionário, um mero executor. Bom, pelo menos até que, depois do seu afastamento em 6 de Janeiro de 1870, todas essas manobras se tornem desnecessárias, e ele venha reclamar o seu quinhão, na sua apologia em três volumes[1].

1 Sobre a variação do *ethos* antes e depois da comunicação, veja-se McCroskey, 2004, p. 82.

**Figura 2. "Napoleão III entrega ao Barão Haussmann o decreto de anexação a Paris das comunas suburbanas".** Tela de Henri Frédéric Adolphe Yvon, 1860 (Museu *Carnavalet*, Paris).

Em segundo lugar o *logos*, o conteúdo argumentativo do discurso, definindo a questão e a sua resolução, dificilmente poderia ser mais clássico como congregador de aprovação. Sobre o que está em causa na renovação de Paris, o Prefeito do Sena remete-se para o que Protágoras definiu como o *kreitón logos*, ou "discurso forte" (Romeyer-Dherbey, 1986, pp. 26-30), um discurso que se baseia nas assunções partilhadas por um maior número de indivíduos, e que a tradição retórica aristotélica passou a designar como "lugares comuns" (Meyer, 2007, p. 78). Os objetivos dos "Grands Travaux" de Paris, na pena de Haussmann, reúnem essa força de razão e são indiscutíveis e essenciais: a cidade virá a ser limpa, ordenada/funcional e monumental. Isto é, conjugará portanto os lugares comuns capitais do discurso retórico (Meyer, 2007, pp. 75-76, 78), respetivamente o Bem (ou o Justo, na tradição retórica jurídica), o Útil (foco da retórica política) e o Belo (cerne da argumentação epidíctica), numa cidade que será a imagem da *cidade ideal* (e numa Paris que será a ilustração da *Paris ideal*, como já vimos).

Ao nível da linguagem, e, por conseguinte, da tradução da argumentação, os trabalhos estabelecem concordantemente uma sucessão do que em Lógica se chamam proposições categóricas afirmativas universais (e veja-se como a designação, nos seus classificativos, se adequa tão perfeitamente ao tom pretendido), isto é, uma afirmação de um predicado de um sujeito que segue a forma "todos os A são B" (Detlefsen, MacCarty e Bacon, 2004, pp. 95-96). Assim, "todas as vias são largas", "todas as vias são retas", "todas as vias são servidas por um coletor de esgotos", "todos os jardins são parques[2]", "todas as vias levam a praças ou parques", "todas as praças ou parques têm elementos monumentais". Por sua vez, estas asserções abrangentes e de leitura totalmente unívoca, interligam-se circularmente, assumindo a forma de silogismos afirmativos universais[3], como por exemplo em "se todas as vias levam a praças ou parques e todos os parques ou praças têm elementos monumentais, então todas as vias levam a monumentos".

Finalmente, no que toca ao *pathos* – à instrumentalização da dimensão afetiva dos destinatários no ato de persuasão – as intenções das intervenções parisienses falam diretamente à vaidade (a pertença a um local esteticamente melhorado e o nacionalismo da reabilitação, inclusive patrimonial, da capital), ao hedonismo (o conforto, a fruição estética e o luxo que parecem dominar a nova realidade urbana) e à conveniência (a salubridade, a segurança, a prosperidade que o plano possibilita).

Assim, a "haussmanização" é apresentada como largamente fruto da congregação de vontades gerais, a sua execu-

2 O "parque" é um espaço verde planificado paisagisticamente, é equipado, tem elementos monumentais, tem uma certa dimensão.

3 Argumentação lógica perfeita, definida por Aristóteles, em que três proposições se relacionam, existindo duas premissas com um termo comum, que implicam uma conclusão, sob a forma "se A é B e B é C, então A é C"; quando as três proposições são categóricas (estabelecem a relação direta entre dois termos através dum quantificador dessa relação), afirmativas (usam a forma "são") e universais (usam como quantificativo "todos"), obtêm-se silogismos afirmativos universais (Leitão, 2004, pp. 14-16).

ção como relevando, em objetivos e meios, do óbvio e do necessário, e a nova realidade como a realização de um ideal reconhecível por todos. Urbanisticamente, comunica a sua natureza através de uma linguagem sumamente compreensível, estilizada até ao essencial (como tentei explicar) e estruturada através de relações simples, cujos objetivos funcionais se aliam perfeitamente a uma semântica topológica de "revelação" do implícito, em que os novos eixos libertam o espaço entre pontos focais pré-existentes, ou eixos renovados são justificados por remates espaciais e monumentais (concretizando ou sublinhando uma tensão espacial e de significado afinal já parcialmente existente, mas apenas "incompleta").

De facto, o que encontramos aqui que não seja persuasivo?

Mas existe ainda um outro nível em que este lugar é retórico, e que é aquele em que o termo assume a sua conotação pejorativa comum, de falácia.

### 3. O SOFISMA DO LUGAR

A ficção retórica da Paris do II Império, na narrativa que estabelece e na sua argumentação persuasiva, está, no entanto, permeada de falácias, que eu diria intencionais, e, portanto, *sofismas* (Hegenberg, 1995, pp. 81–82, 203).

Uma vez mais, a conduta de Georges-Eugène Haussmann é um bom indicador da manipulação a que procede o seu discurso urbanístico. Da capitalização empolada de um suposto "ferimento heroico", nos conflitos revolucionários no início da Monarquia de Julho, que usa para fazer nascer a sua carreira política (Malet, 1973, pp. 41–43), até à versão facciosa da própria obra nas *Memórias*, passando pela "engenharia financeira" (quando não "contabilidade criativa") dos trabalhos da sua prefeitura (Chaudun, 2000, pp. 128–150), o Barão não era homem de evitar recorrer a subterfúgios para fins que considerava essenciais.

Por um lado, se revirmos a armação aparente do seu discurso em Paris (*ethos*, *logos*, *pathos*), descrita no ponto anterior, verificaremos o seu conteúdo falacioso.

Haussmann é o autor da intervenção. Ele segue as intenções expressas por Napoleão III, mas, de acordo com as suas próprias escolhas e preocupações, desrespeita-as completamente nalguns pontos – como na referência do imperador a traçados curvilíneos, "pitorescos", que ele não utilizará (senão, reveladoramente, no *boulevard Saint Germain*, onde lida com a nata da antiga aristocracia francesa, que não pode tão facilmente afrontar: Chaudun, 2000, pp. 87–88); simultaneamente, acrescenta-lhes elementos que ele considera fundamentais, de âmbito higienista, especialmente no que toca à rede de saneamento (*idem*, p. 95; Saalman, 1971, p. 10). A obsessão evidente pela linha reta/perspetiva/uniformidade, combinada com a deslocação/higiene, que conformam o espírito do plano, são suas, indubitavelmente (Chaudun, 2000, pp. 128–131). Além disso, é bem sabido que o controle das edificações, nomeadamente na regularização dos fatores de cércea, composição de alçados e materiais, se não é formalmente regulamentada municipalmente, é controlada *de facto*, indiretamente, nos contratos de venda, post-expropriação, de terrenos para construção (Pinon, 1995, pp. 20–21). Da mesma forma, a aparente natureza implícita das ligações entre elementos monumentais que os traçados novos estabelecem é claramente sofismada pela alteração daqueles para servir ao desenho (como a simetrização do conjunto do *Louvre* em relação ao *grand-axe*, o que o palácio nunca fora) ou a criação de novas referências onde os traçados pareceriam carecer de "justificação" (como a Ópera ou *Saint-Augustin*, ambos casos de edifícios sensivelmente espartilhados pelos alinhamentos que afinal lhes são superiores, desmentindo o papel e a independência dos arquitetos).

Também o tema da cidade-ideal, como mote de apelo universal inquestionável, tem um outro lado: a Paris haussmanianna é limpa, ordenada e bela, mas é também socialmente purgada, policial e militarmente controlável (Pinon, 1995, pp. 16–17), e facilmente monótona no seu tecido, assim como de qualidade estética discutível em alguns dos seus monumentos.

A correção formal dos silogismos urbanos, que são o eixo forte da intervenção, corresponde de igual modo a uma duvidosa legitimidade das suas proposições consti-

**Figura 3. A redefinição do lugar: abertura da Avenida da Ópera, demolindo a colina des Moulins.** Fotografia de Charles Marville, 1877.

tuintes[4]. O conjunto das novas vias e confluências, aliado às artérias e praças existentes que assimila, formam uma malha suficientemente abrangente no espaço e que incorpora todos os pontos urbanos relevantes (patrimonialmente e funcionalmente), e dessa forma parecem *ser* a cidade – até porque aquela pode funcionar sem nunca sair desses limites. Contudo, outros traçados e às vezes vastas zonas (pense-se em toda a colina "indesejável" de *Montmartre*, contornada e isolada por novos *boulevards*, que a tornam uma ilha escamoteada) permanecem entre os parêntesis da cidade nova[5]. Assim, nem todas as vias são largas e levam a praças ou parques, mas apenas todas as criadas/selecionadas para fazerem parte da nova Paris, com o reforço da ilusão permitido pelo facto de também serem todas as que é necessário utilizar para a vida "normal" – e igualmente pela maneira como a "muralha" dos *immeuble de rapport* torna discretas, meras interrupções, as permanências dos outros traçados, agora "irrelevantes". Da mesma forma, como já vimos, as entorses ao conceito de "monumento" a que se procede não abalizam a legitimidade das asserções que o usam como fulcral à inferência lógica.

Numa outra dimensão ainda, o discurso de sedução da retórica depende e define-se pela utilização, mais de que uma dialética silogística, de formas paralógicas que lidam com o artifício da apresentação dos conteúdos de forma a suscitar adesão a afirmações que não são literalmente verdadeiras (Meyer, 2007, p. 105). São as figuras de estilo, e destas as mais características e clássicas são os tropos, e em particular a metáfora, a metonímia e a sinédoque (*idem*, pp. 108-112). O desenho de Paris baseia-se abundantemente no uso

4 Sobre a diferença entre correção formal silogística e legitimidade das preposições, veja-se Hegenberg, 1995, pp.191-192.

5 O próprio procedimento urbanístico das *percées* participa desta constante diferença entre o que é afirmado e o que se verifica; etimologicamente e no que parece constituir como processo, a "*percée*" seria "penetração" e "atravessamento", logo uma inserção/abertura linear, minoritária a um espaço denso pré-existente – na realidade, essa penetração é uma larga faixa (que, multiplicada, consegue reduzir o tecido anterior a fragmentos sobrantes) e não atravessa/abre, mas cerca, fecha, esconde.

**Figura 4. O *boulevard* Haussmann visto do telhado das Galerias *Lafayette*, fotografia de Thierry Bézecourt, 2005. A muralha uniforme dos *immeubles de rapport* e a elisão dos traçados preexistentes (ao fundo, a velha rua Caumartin é uma interrupção quase impercetível).**

de equivalentes destes tropos, apesar da fachada de simplicidade lógica que ostenta e que procurei desmontar acima. Há uma metonímia de base a quase todos os elementos-chave vocabulares: "as confluências de vias são praças", "os jardins são parques", ou "os *boulevards* são avenidas". Peguemos apenas neste último caso como exemplo.

Originalmente, e à data da operação haussmanniana, o conceito de "avenida" e "*boulevard*" divergem sensivelmente. Avenida, do francês "*venir*", "chegar a", é uma via que tem um destino, que se dirige a um ponto identificado, a que está associado um desenho linear reto, e uma marcação rítmica do movimento (muitas vezes por elementos verdes); ao mesmo tempo tem um carácter de artéria comercial e um estatuto de via "nobre" (Merlin e Choay, 1988, pp. 83–84). O *boulevard*, por seu lado (do alemão "*bollwerk*", "baluarte", "fortificação": *idem*, pp. 101–102), evoca algo que vai do caminho de ronda aos arruamentos que seguem ou substituem as muralhas das cidades europeias; teriam a ver com percursos periféricos, circulares, às vezes de passeio, e com grande presença de elementos verdes, pela sua própria situação de fronteira entre o urbano e o rural. O que o Barão faz é incorporar as características definidoras da avenida no *boulevard* (reto, comercial, dirigido a pontos focais, marca-

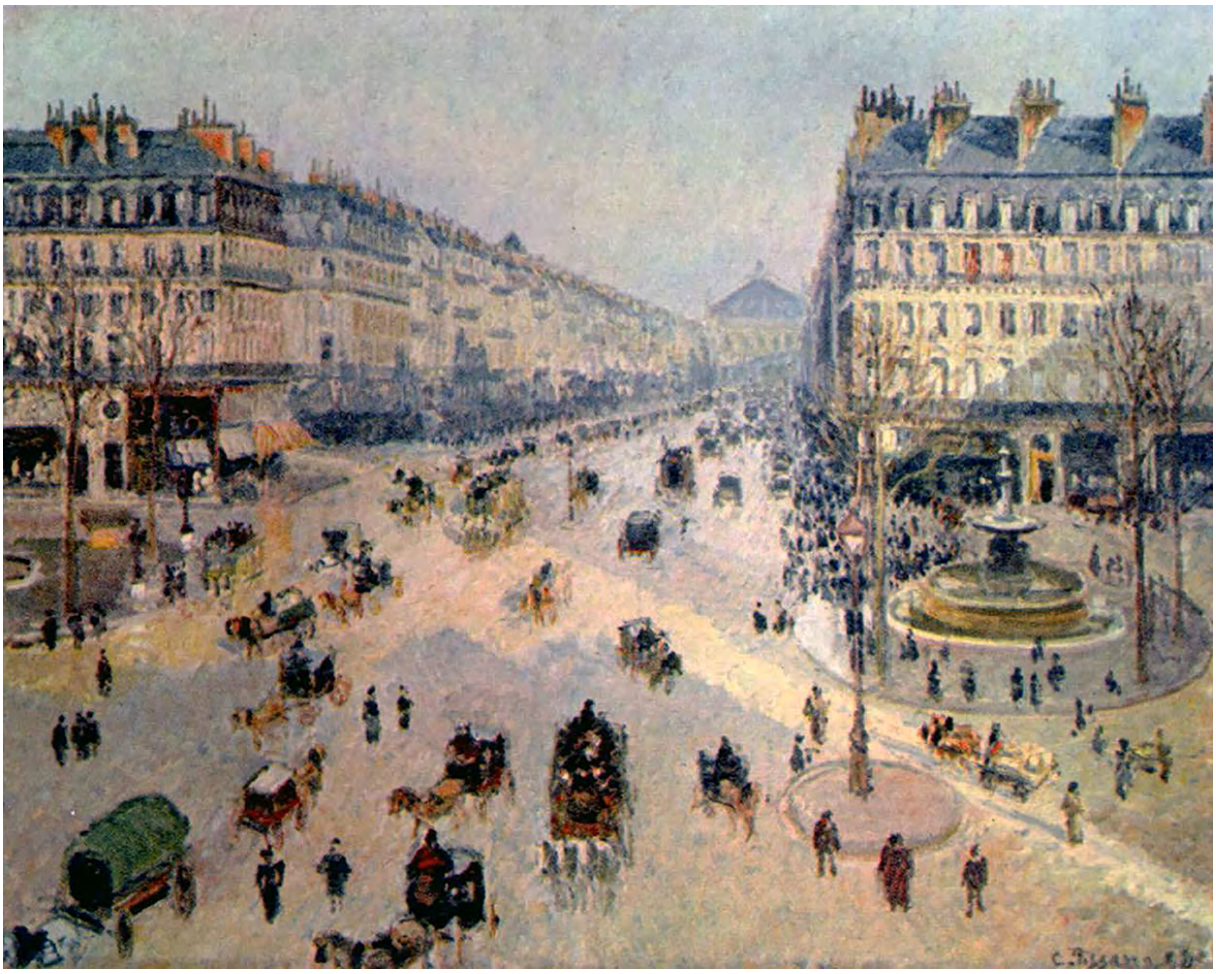


**Figura 5.** ***"Avenue de L'Opera"*****, tela de Camille Pissarro, 1898 (Reims, Musée dês Beaux Arts). A praça, o *boulevard*, o monumento.**

do ritmicamente pela vegetação) e apagar a distinção entre eles[6], procedendo de facto, a longo prazo, à sua inversão hierárquica: o *boulevard* será simbolicamente mais prestigiado que a avenida, à medida que Paris se torna arquetípica.

Para dar apenas um exemplo também de outro tropo que não é literalmente verdadeiro, mas congrega uma adesão lúdica, uma das sinédoques mais óbvias desta cidade é a de que "Paris é os seus monumentos". Claro que aquela, funcionalmente, não o é, mas a eficiente iconicidade da regra compositiva que produziu uma base uniforme, repetitiva e tendencialmente simplificada, onde se salientam, isolados no espaço, emergentes em altura, e contrastantes em silhueta, essas entidades "extraordinárias", é indiscutivelmente convincente.

Finalmente, seria ainda caso para dizer que, se a cidade que o prefeito oferece parece mais universalmente apelativa e mais neutra politicamente, ao evitar ser a cidade afirmativamente imperial/aristocrática, ela é por excelência a cidade burguesa, a da iniciativa individual, do triunfo do consumo e da ação passiva de exclusão das camadas sociais não desejadas, tanto tornando-se economicamente incomportável para aquelas, como adormecendo-as com o objeto

**6** Distinção que ainda se pressente, de forma honorífica, nalguns elementos do plano: são avenidas, como os Campos Elísios, as vias que saem da Rotunda da Étoile, é uma avenida que leva à Ópera, mas são *boulevards* os de Sébastopol/Saint-Michel.

de desejo hedonista que se lhes mostra como atingível, ao mesmo tempo que se evitam as possibilidades de desordem pública dos que nunca a atingirão[7].

Mas o triunfo definitivo de Haussmann é a forma como este lugar ficcional, retórico e sofismado, existindo, se tornou real e se foi cumulativamente adensando após o seu afastamento – da *Torre Eiffel* aos *Grand* e *Petit Palais*, do *Sacré-Coeur* ao *Palais de Chaillot*, da *Torre Montparnasse* ao *Centro Pompidou*. Mais ainda, está na constatação de como a sedução funciona, quando, afinal, algo como o "refrão" do *L'invitation au voyage*, de Baudelaire (escrito na década de 1850 quase certamente como um convite à fuga de Paris), pareça agora definir com rigor quer as intenções do programa de intervenção urbana, quer o que todos lemos em Paris:

*«Là, tout n'est qu'ordre et beauté,*
*Luxe, calme et volupté.»*

## REFERÊNCIAS


**Alves, J.** (2009). Narração. *In*: Ceia, C. (dir.). *E-Dicionário de termos literários*. Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. (em linha) disponível em http://edtl.fcsh.unl.pt/encyclopedia/ (acedido em 20-07-2019).

**Chaudun, N.** (2000). *Haussmann au crible*. Paris, Éditions des Syrtes.

**Detlefsen, M.; McCarty, D. C.; Bacon, J. B.** (2004). *Glossário de Lógica*. Lisboa, Edições 70.

**Hegenberg, L.** (1995). *Dicionário de Lógica*. São Paulo, E.P.U..

**Leitão, J. A. S. G.** (2004). *Representações e processos na dedução humana: o caso do raciocínio silogístico*. Tese de doutoramento em Psicologia (Psicologia Experimental) apresentada à Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação de Coimbra. Coimbra, edição do autor.

**Malet, H.** (1973). *Le Baron Haussmann et la rénovation de Paris*. Paris, Éditions Municipales.

**McCroskey, J. C.** (2004). *An introduction to rhetorical communication – a western rhetorical perspective*. Boston, Pearson.

**Merlin, P.; Choay, F.** (dir.) (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, P.U.F..

**Meyer, M.** (2007). *Questões de Retórica: linguagem, razão e sedução*. Lisboa, Edições 70.

**Pinon, P.** (1995). Haussmann e l'haussmannismo. *In*: Dato, G. (dir.) (1995). *L'urbanistica de Haussmann: un modello imposibile?*. Roma, Officina Edizioni, pp. 15-27.

**Reboul, O.** (1991). *Introduction à la rhétorique*. Paris, P.U.F..

**Romeyer-Dherbey, G.** (1986). *Os Sofistas*. Lisboa, Edições 70.

**Saalman, H.** (1971). *Haussmann: Paris transformed*. Nova York, Georges Brazilier.


7 Sobre a substituição e movimentação de estratos populacionais na Paris de Haussmann, veja-se Pinon, 1995, p.17.

A Obra Nasce
dezembro 2020, 14, pp. 21–41



# O *site* da Arrábida
## ensaio de análise hipertextual aplicado às neo–aglomerações urbanas

# The Arrábida *site*
## hypertextual analysis essay applied to urban neo–agglomerations

**Álvaro Domingues**, geógrafo
Professor Associado, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto
Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, CEAU–FAUP
**(alvarodomingues2@gmail.com)**

**RESUMO**

O título deste texto já teve outro começo: nem lugar, nem não–lugar: o site da Arrábida. Tratava–se de ultrapassar este engano de chamar não–lugar a tudo aquilo que não se ajusta a velhas ideias românticas de lugares "antropologicamente espessos" como escreveu Marc Augé. Quando a geografia da urbanização se percebe pela organização dos sistemas de relações, os lugares adquirem leituras e realidades que mudam consoante as configurações desse campo de forças. Diferentemente do mapa convencional, o território deixa de ser texto e passa a hipertexto: como na Internet, cada site define–se por uma unidade de conteúdos e funcionalidades que se desvenda através de ligações com outras unidades de informação, construindo–se nexos e sentidos que ora reproduzem relações estáveis e esperadas, ora nos surpreendem com novas razões e qualidades. Em vez do sistema de pontos, áreas e linhas fixas inscritas num espaço euclidiano, a geometria torna–se topológica, e a proximidade ou o afastamento medem–se por graus de acessibilidade eles próprios filtrados por posições sociais, imperativos económicos ou capacidade

**ABSTRACT**

The title of this paper has had one other beginning: neither place nor non–place: the Arrábida website. It dealt with overcoming the fallacious labelling as non–place of everything that does not fit in with old romantic ideas of "anthropologically thick" places, as Marc Augé wrote. When the geography of urbanization is perceived by the organization of relational systems, places acquire both interpretations and realities that change in response to the configurations of this field of forces. Unlike the conventional map, territory is no longer a linear text and becomes hypertext: as on the Internet, each site is defined by a unit of attributes and functionalities that manifests through links with other units of information, in this way building connections and meanings that sometimes reproduce stable and expected relationships, other times surprise us with new reasons and qualities. Instead of a system of points, areas and fixed lines inscribed within a Euclidean space, geometry becomes topological, and proximity or remoteness is measured by degrees of accessibility, which are filtered by social positions, economic impera–

performativa dos sistemas sócio-técnicos que suportam a mobilidade das pessoas, das mercadorias, do capital, da informação ou da energia. Como resultado desta combinação, o espaço-tempo está sujeito a constantes distorções, socialmente vividas e percebidas de modo desigual e contraditório. Perdido o mapa da cidade, o território instável da urbanização continua a ser uma permanente (re) construção social, como muito bem explicou Henri Lefébvre. A parafernália tecnológica que não cessa de se diversificar e expandir; aprofundamento da mercantilização e do capitalismo global, também.

**Palavras-chave**
Hipertexto, lugar, espaço relacional, urbanização

tives or the performative capacity of the socio-technical systems that support the mobility of people, goods, capital, information or energy. As a result of this combination, space-time is subject to constant distortions, socially experienced and perceived within both an uneven and contradictory way. Once the city map is lost, the unstable territory of urbanization endures an everlasting social (re) construction, as Henri Lefébvre explained very well. The technological paraphernalia that never ceases to diversify and expand; as well as the deepening of commodification and global capitalism.

**Keywords**
Hypertext, place, relational space, urbanization

## 1. DA CIDADE AO URBANO – REALIDADE E REPRESENTAÇÃO

Os conceitos e as palavras "cidade" e "urbano" banalizaram-se e essa banalização arrastou consigo uma tal pluralidade de sentidos que hoje se pode questionar com razão o que é que elas denominam e para que é que servem. Se o urbanismo é um campo estruturado de conhecimento, torna-se paradoxal investigar e comunicar com esta espécie de "conceitos-esponja" que, por excesso de desconfinamento conceptual que contém essa polissemia, absorvem literalmente qualquer temática social. Torna-se por isso necessário estabilizar minimamente esta questão, desconstruindo sentidos para recompor outros que sejam mais claros e operativos.

"Polis", "urbis" e "civitas" são raízes de palavras que hoje tomam significados muito diferentes:

> da palavra grega polis derivaram designações (política, polícia,...) que têm que ver com o exercício do poder e com formas de instituição e de regulação da esfera pública. "Cidade" não parece hoje conter o essencial desta questão. As geografias dos lugares da organização da esfera pública e da política já não encontram na "cidade" nem o lugar geográfico, nem a organização social pertinentes para se perceber o descentramento e a instabilidade que caracterizam essas geografias (Innerarity, 2002); os lugares e as espacialidades da política e da esfera pública variam, desde o espaço público dos meios de comunicação de massas, às redes sociais, diminuindo a importância dos lugares públicos tradicionais – as ruas, as praças –, tantas vezes usados como cenários para a circulação de imagens nos outros espaços. Só um regresso ao modelo da cidade-estado podia justificar tal situação, mas hoje não é esse o caso, nem mesmo para o Estado-nação, fragilizado pela perda de soberania e pela pressão da lógica do mercado e da globalização;

> da *civitas* romana deriva a palavra cidadania que hoje tanto se procura e cuja perda tanto se lamenta como exemplifica o discurso sobre o dito "espaço público" – a praça, para referir o principal – entendido como lugar físico e simbólico de reunião, de expressão, e de prática da cidadania. Na verdade, a des-territorialização da esfera pública e das práticas da cidadania, da pertença e do "estar em público", oscila entre uma diversidade de cartografias e redes de multi-pertença social, de mediatização, de confinamento local ou de globalização, ou de individuação (Bourdin, 2005). Neste contexto, a cidade ou a metrópole são apenas geografias incertas, sem limites territoriais precisos e estáveis, sem serem espécie de contentores de organizações sociais que aí se confinariam e organizariam de modo exclusivo e estável;

- do latim *urbis*, Ildefonso Cerdà (1815–1876) usou as palavra urbe e urbanização para designar os assentamentos humanos e as acções de transformação/construção desses assentamentos. Urbano, apesar de outros sentidos culturais relacionados com práticas sociais e estilos de vida, designa, por isso e sobretudo, a construção e as formas construídas. Espaços urbanos (o suposto contrário de rural) são hoje colagens de territórios imensos e fragmentados como bem explicam E. Soja na "Postmetropolis", F. Ascher na "Metapolis", ou F. Choay (Soja, 2000; Ascher, 1995, Choay, 1994).

Apesar destas diferenças, a verdade é que ainda hoje é muito comum associarem-se estas palavras (supostos conceitos) para designar a "realidade" e a sua representação: cidade seria a designação de um território edificado e com limites precisos, espécie de contentor da sociedade que o produz, organiza, regula e transforma – o tal modelo da cidade-estado contida dentro das suas muralhas.

Esta relação entre a coerência formal e a coerência "social" da representação da cidade (em cartas ou outros dispositivos gráficos e narrativos), ou, dito de outro modo, a relação entre o real e a forma como é "objectivado" está bastante clara nos frescos e no programa iconográfico (e ideológico) de Ambroglio Lorenzetti (Siena, 1340), particularmente nos que ilustram o "Bom Governo".

Os frescos não são, de facto, uma representação realista da realidade (o que é) como quem pinta aquilo que vê; ao contrário, a atitude normativa (tal como deve ser) organiza um programa iconográfico prévio onde se cruzam ideais e valores morais e políticos que depois informam um padrão estético que ilustra uma utopia da cidade e do campo e da relação entre essas duas entidades:

- num caso, a cidade de Siena – densamente construída e amuralhada –, representa o modelo político e moral do bom governo. Nos lugares públicos, a representação da vida quotidiana mistura realidade (a feira, o comércio), com ficção (a alegoria do grupo que dança) para espelhar a harmonia, a prosperidade, i.e., um modelo desejável de organização. A cidade é um "interior", um território delimitado pela sua muralha e acessível através das suas portas; "dentro" dessa cidade organiza-se uma sociedade e uma forma de poder – uma espécie de cidade-estado. Urbis, polis e civitas, coincidem neste programa iconográfico que espelha um modo de organização social, uma forma construída e uma representação;

- noutro, no extra-muros – a paisagem rural Toscana, o campo e os seus cultivos, os trabalhos e os dias, as vinhas, a eira onde se malha o cereal, os moinhos, os mercadores que se dirigem à cidade e os nobres que saem para a caça...–, respira-se um mundo mais que

**Fig.1. Ambrogio Lorenzetti: representações da cidade e do campo (fresco, Siena, Palácio Público – Sala dos Nove, 1337–1340).** Fonte: commons.wikimedia.org

**Fig.2. "Efeitos do bom governo na cidade e no campo"; para uma explicação dos frescos ver, entre outros, Debby (2001); Starn (1987). Ver também Ingersoll (s/d).** Fonte: commons.wikimedia.org

**Fig.3. Siena, c.a. 1572.** Fonte: The Hebrew University of Jerusalem & The National & University Library

perfeito onde a representação pictórica é novamente uma mensagem estética, moral, política, etc., do bom governo que associa a cidade ao campo que a rodeia. Na inscrição que a alegoria da *Securitas* segura na mão direita escreve-se que "todos os homens caminhem sem medo/ e cada um trabalhe e semeie/ enquanto esta terra seja governada / por um poder justo". A paisagem representada no fresco é, sobretudo, a ilustração deste bom governo. Por contraponto à cidade, o "campo" é um "exterior" desconfinado, onde a actividade dominante é agro-florestal e cuja sociedade/economia são dominadas pela cidade. O campo é uma espécie de *back-office* da cidade, um domínio, uma reserva de recursos e de espaços.

Passados quase 700 anos, parece nada ter mudado na representação comum do território e da organização social: "cidades" são pontos ou manchas com forma, limite e centro supostamente definidos; e "campo" é o território aberto da agricultura e da floresta. Perdidas as "muralhas", a cidade cresceria em "mancha de óleo" sobre o campo que assim se "urbanizaria".

No confronto com o "real", esta dicotomia produz opacidade em vez de clareza, constituindo-se como verdadeiro obstáculo epistemológico. Como na visão com lentes desfocadas, a realidade não só nunca é o que parece, como, devido à distorção, pode parecer sem sentido. Realidade e representação são, de facto, categorias que nem sempre andam juntas (como no cinema).

## 2. DA CIDADE E DO URBANO – A URBANIZAÇÃO EXTENSIVA

Melvin Weber, no seu livro de 1966 "L'Urbain sans lieux ni bornes", definia o "urban realm" como um vasto domínio "sem lugares nem limites", organizado por redes de interconexões percorridas por fluxos e onde a sociabilidade e a relação não se baseiam na proximidade física, na vizinhança, mas no movimento –

*…une vaste ville vue comme un vaste domaine qui n'aurait ni lieux, ni bornes, mais une simple grille d'interconnections composée de transports visibles et de flux invisibles et ou la sociabilité n'est plus fondée sur la proximité mais sur le mouvement.*

A Urbanização Extensiva traduz este "desconfinamento" da cidade – i.e., da cidade como um "corpo" com forma, limites, centro e processos de auto-regulação –, e uma progressiva erosão dos conceitos e das qualidades habitualmente conferidas aos "lugares", à proximidade e à distância físicas, e à demarcação de limites (cc. Pavia, 1996). A urbanização extensiva traduz também uma descolagem entre a "urbis" (a edificação), e a "civitas" ou a "polis" (a sociedade e o modo como se organiza). Diferentemente da representação de Lorenzzeti, o território da urbanização sem limites é um território de muitos "governos" e formas de regulação, ou, usando as palavras de Innerarity, o quadro espacial do descentramento da própria acção política (Innerarity, 2002, 2006).

O urbano, dentro da polissemia que o caracteriza, não é mais do que o modo dominante de territorialização da sociedade. Ora, essa territorialização mobiliza espaços cada vez mais extensos e intensamente percorridos. O aumento dramático da mobilidade (física e informacional), permite modos de organização que antes estavam muito dependentes da proximidade física e da aglomeração. A perda de certos atritos territoriais – traduzida nos conceitos de espaço de fluxos ou espaço relacional – mobiliza lógicas muito diversas de territorialização, de espacialização dos modos de organização social.

A grande escala territorial da Urbanização Extensiva não é apenas a representação da urbanização em territórios "desconfinados", é, sobretudo, um âmbito geográfico pertinente para perceber as múltiplas dimensões que estruturam as dinâmicas e processos, i.e., o campo de forças territorial que actua sobre a escala micro dos "lugares" e das suas transformações. A grande escala permite, assim, contextualizar as intervenções micro (projectos urbanos, novas urbanizações, transformação de urbanizações existentes, etc.), percebendo de que modo se conectam aos sistemas infraestruturais e de mobilidade, aos sistemas biofísicos, e aos sistemas económicos mais vastos e dentro dos quais se integram.

Propomos então que não se insista tanto no uso da palavra "cidade"; muito menos, na dicotomia cidade/campo; igualmente para o entendimento do urbano como um referencial ou modelo único. Aquilo que chamamos urbano é polissémico, multi-escalar e responde simplesmente a modos dominantes da territorialização contemporânea da(s) sociedade(s). Coisa plural, portanto, apesar da influência niveladora da globalização da economia ou da tecnologia.

Perante a extensão e a complexidade do território assim urbanizado – deixemos por agora a cidade velha –, podem-se constatar pelo menos dois processos de urbanização que nos parecem importantes por razões diferentes:

> os processos de emergência de polaridades de grande dimensão – megaestruturas, o *heavy metal* da urbani-

zação –, que ocorrem normalmente junto dos principais nós viários auto-estradais. Estes pontos/manchas, frequentemente denominados de "novas centralidades" ou "centralidades periféricas", possuem um elevado papel de estruturação do território pela elevada carga urbana que possuem (uso intenso das infraestruturas e do solo) e pelos efeitos de atractividade de funções, emprego, consumidores, visitantes, etc.;

> e os processos de "colonização" da rede de vias – estradas da rede nacional e suas ramificações –, onde, devido ao elevado fluxo de trânsito, se foram localizando actividades económicas muito variadas em especialização e dimensão, misturadas com tipologias diversas de habitação. A "estrada mercado" – a Rua da Estrada – é um desses genéricos que ocorre com bastante frequência (Clementi, 1998; Domingues. 2010).

Seguiremos com o primeiro, exemplificando com o nó da Arrábida em Vila Nova de Gaia.

## 3. ARRÁBIDA: DO LUGAR AO *SITE*

É já muito vasta a lista de autores e obras que associam a organização da "sociedade em rede" ou da "sociedade hipertexto" (Ascher, 2007) com as formas "relacionais" de entender o território. Como se explicará adiante, "territórios relacionais" e "espaços de fluxos" são conceitos que remetem para a análise de redes – nós e ligações entre nós – e que, por exemplo, se usam para estudar o grau de conectividade das redes (tanto maior quanto maior for o número de ligações directas entre os nós dessa rede), e medir a acessibilidade dos nós que a compõe. Um esquema gráfico como o do metro de Londres traduz este tipo de espacialidade.

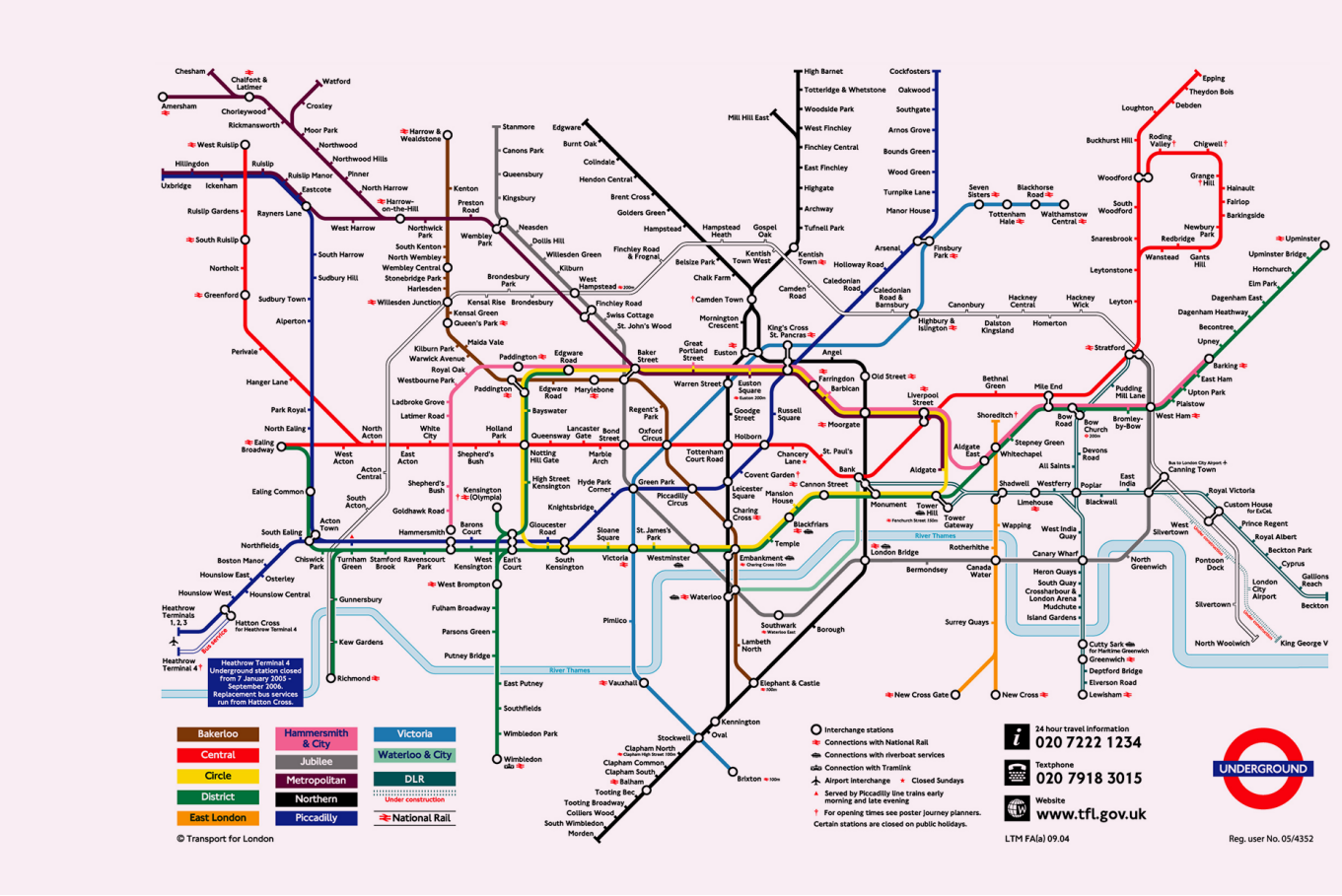



**Fig.4. Topologia: rede de metro de Londres.** Fonte: http://www.visitlondoncity.com/london_tips/pictures/underground_map.jpg

Se assim for, o entendimento e a representação do espaço não cabem nas formas convencionais da cartografia onde se associam várias escalas e convenções gráficas a ideias igualmente convencionais quanto à forma urbana, à funcionalidade, à apropriação social do espaço ou ao "ordenamento" do território. O que é contíguo e/ou fisicamente próximo pode não se relacionar; aquilo que é tomado como obstáculo para uns, pode ser uma coisa diferente para outros; aquilo que é percebido como desordenado e ilegível por não apresentar uma estrutura regular, pode ser facilmente legível por outros, etc.

Analisado através dos seus atributos "relacionais", o espaço urbanizado ganha outras dimensões para lá das questões meramente formais – composição, contiguidade, fluidez, relação entre espaço edificado e não edificado, etc. – que abundam na análise urbanística e que, como seria de esperar, acusam uma grande inércia face à velocidade das mudanças a que estamos a assistir em matéria de tecnologias, infraestruturas e serviços de mobilidade de informação, de pessoas, de mercadorias, etc., e seus modos de apropriação social. Face a essas mudanças e ao que elas permitem nos modos de espacialização da sociedade, quebram-se muitos dos nexos habituais que associam determinadas "coerências formais", a outras supostas coerências funcionais ou sociais que aí seriam legíveis ou interpretáveis.

A multirreferenciação e a multipertença sociais que caracterizam a "metrópole dos indivíduos" (Bourdin, 2005) implicam uma certa volatilidade do sentido do colectivo que pode oscilar entre valores e práticas ora mergulhadas na massificação global, ora na hiper-distinção individual. A simultaneidade de espaços e de tempos – o excesso de acontecimentos, o excesso de imagens e o excesso de individualização, mais as várias combinações de escolhas e de possibilidades –, que caracterizam a "sobre-modernidade" de que Marc Augé fala, não determinam o "desaparecimento" dos lugares, mas a fluidez, a "liquidez" (Zygmunt, 2000) ou os "lugares débeis", usando a expressão de Daniel Innerarity (2006).

## 4. ARRÁBIDA: O *SITE*

**A "hipercidade" gera uma particular sociabilidade, que Marc Guillaume denomina "sociabilidade comutativa". Essa forma de sociabilidade já não se organiza necessariamente em função da distância geográfica, como nas sociedades tradicionais onde as relações sociais são explicadas pelas relações de vizinhança; em vez disso, as relações baseiam-se em aproximações seleccionadas, escolhidas e tornadas acessíveis por todos os meios modernos de comunicação. Nesta "sociabilidade zapping", que se desenrola sobretudo nas grandes aglomerações, o cidadão tornou-se mais autónomo, coabitando num conjunto de redes e tecendo vínculos mais diversificados, mais efémeros, mais focados numa ou noutra faceta da sua personalidade."**

(cf. Ascher, 1999 e Guillaume, 1999; ver também em: http://www.club-ville-amenagement.org/_upload/ressources/productions/5a7/1998/5a7_guillaume_1998.pdf)

Seguindo conceito de hipertexto de Theodor Holm Nelson (1965) – "non-sequential writing (...), a series of text chunks connected by links which offer the reader different pathways" –, o *site* é um bloco de informação (ou *lexia*) que se insere numa rede de ligações (links) não necessariamente lineares, hierárquicas e sequenciais, ao qual se pode aceder de várias formas e através de diferentes sub-unidades de informação, abarcando assim várias possibilidades de estabelecer nexos e produções de sentido. Estar "perto" ou "longe" de um *site* ou de um seu bloco de informação, não depende de uma proximidade/distância física ou de um obstáculo (para o peão?, para o automóvel?...), mas da facilidade de aí aceder ou "acessar", como agora se diz.

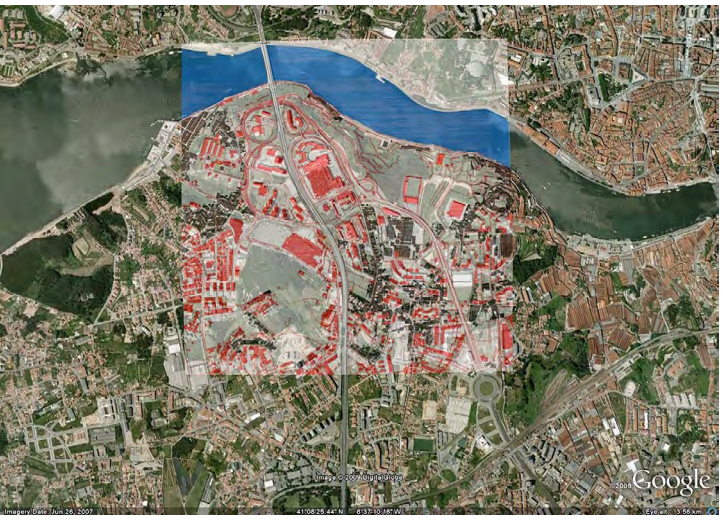



**Fig.5. Nó da Arrábida: a vermelho a construção entre 1978 e 2007; a negro, construções anteriores a 1979.** Fonte: Oliveira, 2006

**Fig.6. Arrábida.** Fotografia de Filipe Jorge (Jorge, 2006)

É assim o nó da Arrábida: o velho "lugar" do Monte da Fraga com as suas memórias e a sua historicidade entrou num túnel de deformação do espaço/tempo a partir do momento em que aí se fez uma auto-estrada, uma ponte e um nó de acesso.

Ainda lá está uma torre de vigia da foz e do rio Douro; ainda existem marcas das indústrias cerâmicas e a própria Electrocerâmica (Soeiro et al., 1995); ainda se vêem restos de caminhos e retalhos de campos e quintas entre o Candal e a Afurada de Cima; à beira Douro, ainda persistem memórias de conventos, fábricas, armazéns e cais..., mas já não é possível encontrar o romantismo e o pitoresco lugar do Candal que Camilo Castelo Branco inventou para situar a sua história de dramas, amores e tragédias.

**Fig.7-8. Marcas do passado/presente – Torre de observação do rio e entrada da empresa Electrocerâmica**

"A tarde é de Agosto. As ramas dos arvoredos ciciam uma saudosa toada. Pendem amarelidos e queimados pelo sol os boninais das gândaras. Contrastando com a sequidão dos montados, esverdecem e medram os milhos dos almargens. A vasta folhagem vapora um acre aroma que embalsama a respiração. As aves desemboscadas das suas acolheitas, pulam por entre os milharais a dessedentar-se nos meandros da água que os rega. Da espessura dos milhos surdem os descantes de vozes, as quais parecem aporfiar naquelas suas vagarosas entonações que dão tristeza. Marcos vai percorrendo e vendo estes quadros convidativos de maviosas sensações. A espaços, encontra alegres ranchos das famílias habitadoras das casas que alvejam por entre as carvalheiras e castinçais".

Camilo Castelo Branco, A Doida do Candal, 1867, p.49

De "arredores", "subúrbio", ou "periferia" do Porto, a Arrábida passou para outra condição. O velho ou o novo Porto (consoante seja a Torre dos Clérigos ou a Casa da Música), continuam a ver-se da Arrábida, mas já não é a distância, a ponte ou a outra margem do rio que "separam"; são, antes, cenário e vistas da janela do automóvel, das bombas de gasolina, dos apartamentos, escritórios e hotéis, de uma varanda que há no centro comercial. O "lugar" é agora esta constante flutuabilidade, entre permanências e movimentos, vivências fugazes ou quase contemplações.

**Fig.9-11.** Miragens

## 5. O SITE E OS SEUS CONTEÚDOS

### 5.1. "Acessar"

**Fig.12. Condomínio Arrábida Place.** Fonte: www.arrabidaplace.com

**Fig.13. Lake Towers.** Fonte: www.arrabida-laketowers.com

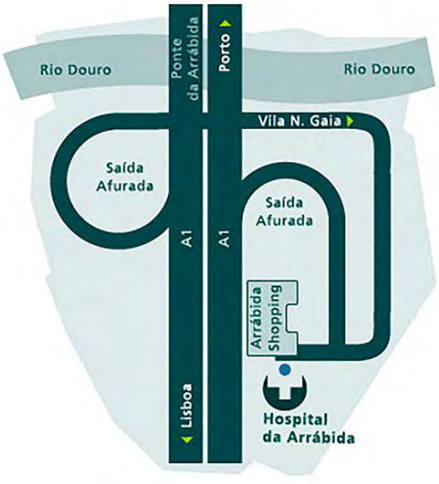



**Fig.14. Hospital da Arrábida.** Fonte: www.hospitaldaarrabida.pt

**Fig.15. Automóvel, ciclista e corredor BUS.**

A acessibilidade é a maior qualidade da Arrábida. A intensa aglomeração do edificado e a diversidade dos usos e das funções, deve-se mais à partilha desta qualidade, do que a eventuais economias de aglomeração resultantes da vizinhança (em economia denominam-se assim as vantagens de proximidade física entre empresas e o que isso implica em termos de diminuição de custos de transacção). Sendo o automóvel o modo dominante de (auto)mobilidade, a auto-estrada e a oferta abundante de estacionamento sem custos, permitem um elevado grau de atractividade. A Arrábida é um lugar de "hiper-móveis"; sejam os que aqui trabalham ou residem, sejam os que para aqui se dirigem para compras, cinema, hotel ou ginásio. No eixo da Av. Edgar Cardoso, na direcção da estação ferroviária das Devesas, a avenida/via rápida pejada de gasolineiras vai fixando mais escritórios, habitação e *Health Club*, convertendo-se num "design district" por baptismo dos promotores imobiliários. Distinção é coisa que sempre funciona nos mecanismos da concorrência e nos mercados topo de gama. As qualidades paisagísticas – agora muito apreciadas na procura de habitação – completam o leque das atractividades que a diversidade funcional vai expandindo.

## 5.2 Topografias reconfiguradas

Fig.16–23. Topografias sintéticas

A reconfiguração da topografia decorre de três motivos: a morfologia do topo da escarpa da Arrábida – antes chamava-se o "Monte da Fraga" –, a necessidade de articular as ligações, e a própria inserção dos edifícios e acessos aos estacionamentos. A predominância da lógica viária e do uso do automóvel, impossibilitam as leituras convencionais do tecido urbano, do sistema de espaços colectivos e traçados, e das composições e relações que assim se organizam: os bairros, as ruas, as praças, os jardins, os quarteirões, etc., tudo aqui parece colagem a três dimensões.

A estas explicações pode-se acrescentar uma última mas não menos importante: a Arrábida foi-se urbanizando ao longo de uma sequência de intervenções onde os diversos actores, tipo de programa e lotes disponíveis, se foram somando numa lógica em que cada um resolvia da forma mais expedita o acesso às vias existentes. A existência de grandes áreas de estacionamento à superfície, ou a articulação entre edifício, estacionamento à superfície e estacionamento enterrado, com tudo o que isso implica em termos de circulação, entradas e saídas, arrasta consigo uma maior complexidade de soluções.

A última grande intervenção – o re-desenho do nó viário resolvendo as solicitações ao mesmo tempo auto-estradais e locais, quer à cota alta, quer em termos de ligações entre a cota alta e a marginal do Douro a Poente (Afurada) e Nascente (marginal) –, estabilizou, por agora, este complexo esquema de circulação viária.

## 5.3 Descontinuidades e cortes

Fig.24-31. Colagens

Existem pelo menos dois tipos de descontinuidades e de cortes morfológicos:

- o primeiro decorre do que foi dito anteriormente e pode ser lido de várias formas: abundância de taludes, muros e cercas; limites da infraestrutura rodoviária arterial e separadores centrais; dificuldades de permeabilidades entre lotes/edifícios vizinhos; proibição de circulação de peões; condomínios fechados, etc.;

- o segundo, também diverso, deriva das rupturas de escala entre a malha fina de antigos caminhos, ruas e pequenas construções, e os novos edifícios e empreendimentos de grande escala.

As descontinuidades morfológicas correspondem também a descontinuidades sociais, funcionais e simbólicas. Na Arrábida, concordando com o que F. Ascher diz acerca dos verdadeiros urbanos "... os que não conhecem os vizinhos", co-existem vários mundos onde as proximidades físicas são directamente proporcionais aos distanciamentos sociais e culturais. Como um residente da Afurada de Cima me explicava com uma certa ironia e comentando o facto de nunca ter ido aos bares dos hotéis ali ao lado: "eu nunca fui àqueles hotéis porque não preciso..., tenho casa aqui!". Em contrapartida, no centro comercial não pode haver maior mistura social.

## 5.4 Encravamentos e cidadelas

Fig.32-39. Ilhas

Cidadela é uma palavra com uma forte conotação militar. O condomínio "Arrábida Place" é provavelmente a expressão mais radical da cidadela: ocupa um lugar alto; é rodeado por um muro perimetral e por um talude; é cercado pela auto-estrada e pelos seus acessos e possui apenas duas entradas: uma à cota baixa que é um acesso directo do parque subterrâneo a partir do corredor BUS, outra à cota alta (peões e automóveis) que se faz por um viaduto e é guardada por uma guarita com vigilância privada. Com maior ou menor controlo de acessos, a própria arquitectura remete frequentemente para a linguagem das fortificações, das arquitecturas que "vigiam" ou "observam".

É muito precipitado associar encravamentos físicos a encravamentos sociais, ou, ao contrário, pensar que um tecido urbano perfeitamente conectado e fluído é por si só garantia de conexão e fluidez social e cultural. No espaço relacional, a acessibilidade não se mede por esses parâmetros, mas sim pela maior ou menor permeabilidade social: esta será máxima num Centro Comercial cuja clientela é profundamente transclassista; e será mais exclusiva num estabelecimento de ensino como o Colégio dos Cedros cuja orientação ideológica e custo da propina se conjugam para garantir uma certa distinção e filtragem sociais. Sociabilidade "comutativa" ou sociabilidade "zapping" são denominações que Marc Guillaume usa para caracterizar a organização das relações sociais que, ao contrário das que caracterizam as sociedades tradicionais, não dependem das relações de vizinhança. Os vínculos assim criados tendem a ser mais densos, instáveis, diversificados e efémeros. Os sociólogos chamam a isto sociedade-hipertexto, ou sociedade em rede, valorando a individuação e a multipertença e redes e códigos sociais.

Não se confunda isto com o fim das desigualdades sociais: a capacidade de mobilidade social ou física, tal como a distribuição do capital social, cultural, escolar, etc., estiveram sempre muito mal distribuídas socialmente.

### 5.5 Estacionar: cheios, vazios, arritmias e pulsações

O automóvel e o seu uso prestam-se a um sem fim de relatos de amor e de ódio, embora seja fácil reconhecer que a auto-mobilidade é a melhor forma de resolver as barreiras da mobilidade física que dificultam a mobilidade social. Do passado recente e do moderno racionalista vem a associação virtuosa entre a democracia, a igualdade, o espírito colectivo e o transporte… colectivo; a organização "racional" da cidade e da sua funcionalidade seriam o corolário desses desígnios. Ao contrário, o automóvel, enquanto símbolo do individualismo, seria o inverso disso e a representação da ameaça da quebra dos vínculos da colectividade. Como se não bastasse, a consciência ambiental super-activada pelas emissões de CO2 e pelo aquecimento global, condenam também o automóvel e o seu uso.

O certo é que a máquina se democratizou e é de uma voracidade impressionante em termos de exigência de espaço de circulação e estacionamento. Continuará isto a ser verdade, quando outras fontes energéticas lhe retirarem a condenação ambiental?

A questão é que as cidades já não são o que eram, e a economia e a sociedade evoluem a um tal ritmo e imprevisibilidade que o transporte colectivo já não responde satisfatoriamente.

A Arrábida só funciona na lógica da auto-mobilidade (apesar do serviço de transporte colectivo rodoviário também existir). As origens e os destinos dos movimentos quotidianos conhecem geografias muito distintas e o pulsar do movimento tanto pode variar entre as 8 e as 18h, como entre o Domingo à tarde e a Segunda-feira à noite, e será distinto consoante se trate do estacionamento subterrâneo de um empreendimento residencial, de uma grande superfície comercial, das 20 salas de cinema, do colégio, dos hotéis, do hospital ou dos escritórios. O tempo já não é o mesmo que antes marcava, para todos, o relógio da torre da praça principal. Estará também por estudar quanto é que a economia da mobilidade pesa no conjunto da economia de um indivíduo ou agregado familiar. Enquanto não se souber, será forçado pensar que todos os automobilistas são masoquistas e usam o automóvel porque gostam de sofrer as agruras do congestionamento, do preço do carro, do combustível, dos seguros ou da oficina. Quanto à mitologia do colectivo ou do individual, dizem que a fiscalidade associada aos combustíveis e aos automóveis é da que mais pesa nas receitas do orçamento do Estado, tal como a indústria automóvel é das

Fig.40-45. Estacionar

mais importantes na geração de emprego e na procura de produtos de indústrias que vão do têxtil à electrónica.

### 5.6 *Terrains vagues*

"Terrains Vagues" é uma expressão muito usada pelo arquitecto Ignasi Solà-Morales (1995) para denominar vazios urbanos, descontinuidades incertas entre o tecido construído da urbe. Mais do que territórios sem construção, a expressão francesa denomina – como "vago" em português – sobretudo o vazio de sentido, mais do que o vazio de uso ou construção. Trata-se de algo que tanto pode ser resíduo de qualquer coisa que deixou de ser e que arrasta consigo um sentido de abandono, coisa sobrante, disfunção ou ruína, como pode ter uma conotação de marginalidade e amnésia, como, as mais das vezes, apenas designa precipitadamente uma forma ou lugar cuja instabilidade de forma ou de uso não cabe nas codificações habituais. A Arrábida contém uma diversidade enorme destas instabilidades: terrenos que esperam por melhores oportunidades de negócio; resíduos deixados pelo corte dos traçados viários; solo cedido ao domínio público mas que carece de tratamento e uso; fragmentos de terrenos usados como parques de estacionamento mais ou menos codificados; ou espaços rapados por baixo de viadutos. Um *site* em construção, portanto.

**Fig.46-49.** Artigo indefinido

**Fig.50–53.** Circular

### 5.7 Caminhos incertos

Este é um caminho na floresta..., desembocando numa espécie de passeio que depois será mesmo passeio na travessia da Ponte da Arrábida. Combinar auto-estradas com peões e ciclistas é, por enquanto, missão impossível e a maior parte das vias mais ou menos auto-estradais, com ou sem separadores centrais ou laterais, vivem entre o congestionamento, a aceleração, ou as longas distâncias de asfalto. Restam algumas, poucas, passadeiras voadoras que quase ninguém usa. Passeios há poucos e a estreiteza de alguns só deu para cravar postes de iluminação e protecções metálicas.

Parece haver uma certa dislexia que acompanha tudo isto: quem aqui mora não trabalha por cá; quem aqui trabalha não mora por perto; os que vêm ao cinema ou às compras, virão dos sítios mais variados e longínquos.

Quando houver oportunidade, alguém poderá juntar à mesma mesa as instituições que projectam e constroem vias, e aí discutir se as categorias que se rigidificaram em classificações e tipologias "racionais" – rua, passeio, auto-estrada, jardim, avenida, ponte, etc. –, se podem misturar em novas categorias híbridas ou transgénicas como a avenida da auto-estrada. Por arrastamento, a regulamentação de usos e regras de tráfego de veículos (motorizados ou não) e peões mudará necessariamente.

## 6. CONCLUSÃO

Dito o que foi dito, e para lá do simplismo das denominações de "periferia" ou "subúrbio", e usando conceitos muito comuns em análise urbana, o "Nó da Arrábida" corresponderia a uma aglomeração de edifícios, infraestruturas, vias, funções, etc., que lhe confeririam características e modos diversos de problematização, nomeadamente:

> uma "**Edge City**", por referência à fenomenologia urbana estudada nos EUA, designando uma aglomeração funcional junto de um nó de auto-estrada. Acerca do livro de Joel Garreau – Edge City: Life on the New Frontier, 1991 – e do conceito de Edge City, um geógrafo como

Matt Rosenberg (http://geography.about.com/bio/Matt-Rosenberg-268.htm) resume assim a questão:

They're called suburban business districts, major diversified centers, suburban cores, minicities, suburban activity centers, cities of realms, galactic cities, urban subcenters, pepperoni-pizza cities, superburbia, technoburbs, nucleations, disurbs, service cities, perimeter cities, peripheral centers, urban villages, and suburban downtowns but the name that's now most commonly used for places that the foregoing terms describe is "edge cities."

The term "edge cities" was coined by Washington Post journalist and author Joel Garreau in his 1991 book Edge City: Life on the New Frontier. Garreau equates the growing edge cities at major suburban freeway interchanges around America as the latest transformation of how we live and work. These new suburban cities have sprung up like dandelions across the fruited plain, they're home to glistening office towers, huge retail complexes, and are always located close to major highways.

The archetypal edge city is Tysons Corner, Virginia, outside Washington, D.C. It's located near the junctions of Interstate 495 (the D.C. beltway), Interstate 66, and Virginia 267 (the route from D.C. to Dulles International Airport). Tysons Corner wasn't much more than a village a few decades ago but today it's home to the largest retail area on the east coast south of New York City (that includes Tysons Corner Center, home to six anchor department stores and over 230 stores in all), over 3,400 hotel rooms, over 100,000 jobs, over 25 million square feet of office space. Yet Tysons Corner is a city without a local civic government; much of it lies in unincorporated Fairfax County.

- um "**City Cluster**", por referência também à bibliografia anglo-saxónica, designando um agrupamento de actividades, funcionalidades, emprego, etc., que tiram partido da localização junto de "externalidades" (boa dotação em termos de acessibilidade e transportes, infraestruturação, capacidade de estacionamento, etc.) e envolvendo actividades que se complementam do ponto de vista da procura ou da oferta. O conceito de "cluster" foi muito divulgado na sequência das teorias sobre a competitividade de Michael Porter. Mais do que uma aglomeração física de formas, o *cluster* designa sobretudo uma aglomeração funcional, ou seja, uma agregação de empresas fundada na densidade de interacções mútuas – uma "fileira" de produção –, independentemente da sua localização ser ou não fisicamente próxima (cf. Choe; Laquian, 2008). A geografia do cluster tanto pode ser local como da geografia-mundo.

- uma **Nova Centralidade** ou uma **Centralidade Periférica**, por referência ao conceito de "centralidade". Na Geografia, a Teoria dos Lugares Centrais de W. Christaller (1933) fundamenta-se na ocorrência de "funções centrais" e de "unidades funcionais" e nas suas formas de aglomeração – "lugares centrais" –, de onde resultariam hierarquias de centros urbanos e respectivas áreas de influência ou de mercado – veja-se em GASPAR, 1972 uma aplicação ao caso de Évora. O conceito de "centralidade" inscreve-se exactamente neste quadro teórico. Diversidade funcional, aglomeração ou polarização, são habitualmente qualidades que se associam à centralidade ou ao centro. No modelo uma cidade/um centro, o centro tinha um quase monopólio da centralidade, sobretudo para as funções mais especializadas, mais raras e mais qualificadas – as chamadas funções direccionais; ao mesmo tempo, seria o lugar de máxima acessibilidade e um fortíssimo marcador simbólico e de construção de memórias e identidades colectivas – a monumentalidade, o passado, a produção iconográfica, etc., contribuiriam para explicar isso. Para lá do centro ficava a periferia e a cidade seria um quase-ponto rodeado pelo espaço aberto, o "território". Usar a expressão "centralidade periférica" é um oximoro, uma expressão que contém a sua própria negação.

Assim está a confusão de conceitos quando, na metamorfose da cidade para o urbano, se perde o esquematismo da ideia de cidade e do seu centro.

Dito isto, a transferência conceptual da estrutura hipertextual dos *websites* para o Nó da Arrábida permite assim ultrapassar alguns dos bloqueamentos teóricos, conceptuais ou ideológicos sobre a análise das formas, escalas, contex-

tos e actores relacionados com as formas urbanas emergentes, e assim construir um quadro de problematização que, ao mesmo tempo, possa informar também questões projectuais e de regulação urbanística. A um nível lexical, a análise hipertextual permite identificar as formas construídas, os elementos; ao nível sintáctico, trata-se de identificar composições e nexos; ao nível semântico, trata-se de perceber as redes de produção de sentido e inteligibilidade que decorrem da associação dos elementos, da composição, dos diversos usos, apropriações e conteúdo simbólico do "texto" e do "contexto". Ao contrário das narrativas estruturadas que são os modelos canónicos de cidade, o urbano-hipertexto está repleto de jogos intertextuais, de significados, conotações, funcionalidades ou vivências. Como unidade de informação ou "lexia" no sentido de Barthes (1969), a Arrábida pode ser recortada de muitas maneiras, a partir de partes ou de apenas um seu elemento, regular ou episodicamente, ao sabor da "leitura" sem que se perceba muito bem o "todo" de que aquilo faz parte.

*Physical space allows for unintended adjacencies. However, in a standard node-and-link hypertext, nothing is officially next to anything else until a link is created. In such hypertexts all connections are supposed to be intentional. There*

**Fig.54.** Hipertexto

*should be no unavoidable and uncontrollable adjacencies such as occur in physical space* (KOLB, 2001, s/p).

As dicotomias habituais entre "lugares" e "relações" – que implicam, em alternativa, cartografias de espaços de lugares ou de espaços de fluxos –, não são estanques nem opostas ou mutuamente exclusivas. Um lugar (como contentor de coisas, usos e significados) está sempre em constante definição face às lógicas relacionais e ao que os franceses designam "mise en reseau". A extensão do território dessas redes pode ser imensa, local ou global, contrariamente à cidade-urbe murada dos frescos de Lorenzetti.

## BIBLIOGRAFIA


**Ascher, F.** (1995). *Métapolis ou l'avenir des Villes*. Odile Jacob.

**Ascher, F.; e Godard F.** (1999). Vers une troisième solidarité. *Esprit*, 11, pp. 168–189.

**Ascher, F.** (2004). *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Editions de l'Aube.

**Ascher, F.** (2007). Multimobility, Multispeed Cities: a challenge for architects, town planners, and politicians. In *The Future Metropolitan Landscape Journal*, Issue: Places, 19(1), College of Environmental Design, UC Berkeley, http://www.designobserver.com/media/pdf/Section_2:__La_457.pdf

**Augé, M.** (1992). *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Ed. Seuil.

**Bachelard, G.** (1990). *La Poétique de L'Espace*. PUF.

**Barthes, R.** (1969). *S/Z*. Ed. Seuil.

**Bauer, G.; e Roux, J.-M.** (1976). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Ed. du Seuil.

**Boulekbache-Mazouz** (2002). *De l'hypertexte à l'hyperspace: pertinence des nouvelles écritures* in http://gdrtics.u-paris10.fr/pdf/doctorants/2002-10_boulekba.pdf

**Bourdin, A.** (2005). *La Métropole des Individus*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

**Branco, C. C.** (1867). *A doida do Candal*. Ed. Campos Júnior.

**Castells, M.** (1996). *The Rise of the Network Society*. Blackwell.

**Choay, F.** (1994). El Reino de lo Urbano y la Muerte de la Ciudad. In A. M. RAMOS (ed.) (2004), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Edicions UPC, pp. 61–72.

**Choe, K.; e Laquian, A.** (2008). *City Cluster Development – toward an urban-led development strategy for Asia*, Asian Development Bank, Manila in http://www.adb.org/Documents/Books/Urban-Development-Series/2008/City-Cluster-Development.pdf

**Christaller, W.** (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Ed. Gustav Fischer.

**Clementi, A.; e Pavia, R.** (1998). *Territori e spazi delle infrastrutture*. Transeuropa.

**Cullen, G.** (1971). *The Concise Townscape*. The Architectural Press.

**Debby, N.** (2001). War and Peace: the description of Ambrogio Lorenzetti's Frescoes in Saint Bernardino's 1425 Siena Sermons. *Renaissance Studies* 15(3), pp. 273–286.

**Domingues, Á.** (2009a). Paisagem e Identidade: à beira de um ataque de nervos. In P. Costa e N. Louro (org), *Duas Linhas*. Ed. autor, pp. 24–57.

**Domingues, Á.** (2009b). The Extensive Urbanisation. In M. ALFAYA e P. MUÑIZ (ed), *The City, global again*, CITUR, Colégio Oficial de Arquitectos de Galicia.

**Domingues, Á.** (2010). *A Rua da Estrada*. Ed. Dafne.

**Fuà, G.; e Zacchia, C.** (1983). *Industrializzazione senza fratture*. Il Mulino.

**Gaspar, J.** (1972). *A Área de Influência de Évora: sistema de funções e lugares centrais*. Centro de Estudos Geográficos.

**Giddens, A.** (1979). *Central Problems in Social Theory*. University of California Press.

**Graham, S.; e Healey, P.** (1999). *Relational concepts of space and place: Issues for planning theory and practice*. *European Planning Studies*, 7(5), pp. 623–646.

**Guedes, M.V.** (2003). Um Laboratório Electrotécnico no Candal. *Boletim da Associação Cultural Amigos de Gaia*, 57, pp. 7–10.

**Guillaume, M.** (1999). *L'empire des réseaux*. Ed. Descartes et Compagnie.

**Ingersoll, R.** (s/d). *Lecture 10: The Uses of Decorum, A Landscape of Fear*, Rice University, in http://www.owlnet.rice.edu/~arch343/lecture10.html

**Innerarity, D.** (2006). *El Nuevo Espacio Publico*. Ed. Espasa.

**Innerarity, D.** (2002). *A Transformação da Política*. Ed. Teorema.

**Jorge, F.** (org. e fotos). *Portugal visto do Céu*. Ed. Argumentum.

**Kolb, D.** (2001). *Places and Spaces: Adjacency Effects*, in http://www.well.com/user/jer/SH1/kolb.pdf

**Lynch, K.** (1960). *Image of the City*. The M.I.T. Press.

**Meyrowitz, J.** (1986). *Non sense of place – the impact of electronic media on social behavior*. Oxford University Press.

**McShane, C.** (1994). *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*. Columbia University Press.

**Mitchell, W.J.** (1995). *City of Bits*. MIT Press.

**Nelson, T.H.** (1965). A File Structure for the Complex, the Changing and the indeterminate. In *Proceedings of the ACM National Conference*, http://portal.acm.org/citation.cfm?id=806036

**Norberg-Schulz, C.** (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Academy Editions.

**O'Beirn, E.** (2006). Mapping the Non-Lieu in Marc Augé's Writings. *Forum for Modern Language Studies*, Vol. 42 (1), Oxford University Press. in http://fmls.oxfordjournals.org/cgi/reprint/42/1/38.

**Oliveira, P.** (2006). *Centralidades Periféricas: o caso da Arrábida*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (policopiado).

**Paquot, T.** (1997). Lieu, hors-lieu et être-au-monde In C. YOUNÈS, e M. Mangemantin (ed.), (1997), *Lieux Contemporains*. Ed. Descartes & Cie, p.26.

**Paquot, T.** (2009). *L'Espace public*. Ed. de la Découverte.

**Pavia, R.** (1996). *Le paure dell'urbanistica. Disagio e incertezza nel progetto della città contemporanea*. Costa & Nolan.

**Pinho, M.M.A.** (2000). *O Nó Rodoviário da Afurada em Vila Nova de Gaia, a trajectória recente de um processo de catálise urbana*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, (dissertação de mestrado em Geografia) http://dited.bn.pt/29307/340/507.pdf

**Relph, E.** (1976). *Place and Placelessness*. Pion.

**Relph, E.** (1997). Sense of Place. In Susan HANSON (ed.) *Ten Geographic Ideas that Changed the World*. Rutgers University Press.

**Soeiro, T.; Alves, J.F.; Lacerda, S.; e Oliveira, J.** (1995). A Cerâmica Portuense – evolução empresarial e estruturas edificadas. *Portugália*, Nova Série, Vol. XVI, pp. 203–287.

**Soja, E.** (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell Publishers.

**Solà-Morales, I.** (1995). *In Any Place*. The MIT Press.

**Starn, R.** (1987). *The Republican Regime of the "Room of Peace" in Siena, 1338–40*. University of California Press.

**Tuan, Y-F.** (1977). *Space and Place: The perspective of experience*. University of Minnesota Press.

**Veltz, P.** (1988). *La ville éclatée*. Éditions de l'Aube.

**Weber, M.** (1966). *L'Urbain sans lieux ni bornes*. Ed. L'Aube, La Tour d'Aigues.

**Zygmunt, B.** (2000). *Liquid Modernity*. Cambridge Polity Press.

**A Obra Nasce**
dezembro 2020, 14, pp. 43–60



# A metáfora do hipertexto e a cidade contemporânea

## Reflexão seguida de ensaio – A área circundante à estação do Metro de Sete Bicas, em Matosinhos, como objecto hipertextual[1]

# The hypertext metaphor and the contemporary city

## A reflection followed by an essay – The Sete Bicas Metro station area, in Matosinhos, as a hypertextual object

**Sara Sucena**, arquitecta
Professora Auxiliar, Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa
Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, CEAU–FAUP
Laboratório de Estudos e Projetos, LEP–UFP
**(ssg@ufp.edu.pt)**

1 Texto escrito segundo a antiga ortografia.

**RESUMO**

O presente artigo reflecte sobre o hipertexto como metáfora instrumental no âmbito da cidade contemporânea, visando contribuir para ampliar, aprofundar e diversificar a sua conceptualização. Parte das noções de 'hipercidade' e de 'sociedade hipertexto' propostas, respectivamente, por André Corboz, em 1993, e François Ascher, em 2001. Inspira-se na ideia de que a transposição da mecânica do hipertexto para a cidade pode sustentar a abertura a um diferente modo de a consciencializar, a exemplo da que decorreu da transposição da mecânica da cidade para o hipertexto, que inicialmente ajudou a familiarizar o utilizador da Internet com os ambientes virtuais então desconhecidos. Finalmente, assume a premissa de que a cidade actual pode ser percebida como objecto hipertextual, daí advindo um potencial e estímulos renovados, quer para a sua escrita (projecto urbano), quer para a sua leitura (análise urbana). Assim enquadrado o caso de estudo – uma pequena parte da zona conhecida como Sete Bicas, em Matosinhos –, aí tem lugar o duplo ensaio que se empreende: a aplicação nesse contexto urbano das seis características do hipertexto identificadas e descritas por Pierre Lévy (1990) e a construção do pensamento que sustenta essa transposição metafórica.

**Palavras-chave**

Cidade, Hipertexto, Hipercidade, Análise urbana

**ABSTRACT**

This paper reflects on hypertext as an instrumental metaphor within the context of the contemporary city, aiming to contribute to expand, deepen and diversify the conceptualization of the latter. It stems from the notions of 'hypercity' and 'hypertext society', respectively proposed by André Corboz, in 1993, and François Ascher, in 2001. It is inspired by the idea that the transferring of the hypertext's mechanics to the city will enable a first step into a different awareness of it, like the one that resulted from the transferring of city's mechanics to hypertext, which initially helped to acquaint the Internet user with the then unknown virtual environment. Finally, it draws on the premise that the present-day city can be perceived as a hypertextual object, from which a renewed potential and stimulus arises, both in the way it is written (urban project) as in the manner of its reading (urban analysis). Thus framed, the case study – a small part of the area known as Sete Bicas, in Matosinhos –, is the subject of a twofold essay: the application to this urban context of the six characteristics of hypertext identified and described by Pierre Lévy (1990) and the formulation of the rationale that supports this metaphorical transference.

**Keywords**

City, Hipertext, Hipercity, Urban analysis

## 1. INTRODUÇÃO – SOCIEDADE HIPERTEXTO

Em *Les Nouveaux Principes de L'urbanisme*, de 2001, François Ascher assentava a modernidade em que vivemos – a terceira – na 'sociedade hipertexto'. Sustentando a metáfora no contexto da informática, equiparava o indivíduo à palavra que, num texto, após ser clicada, permite

*(...) aceder a esta mesma palavra numa série de outros textos (...); em cada um participa na produção de sentidos diferentes interagindo com outras palavras do texto, mas segundo sintaxes que eventualmente variam de um texto para outro.* (Ascher, 2011, p.47)

Assim entendia Ascher o ser humano contemporâneo, que nas suas múltiplas situações de interacção social assume diferentes papéis e significados, comportando-se diversamente segundo códigos distintos, em cada um desses momentos produzindo um particular sentido de si. Outra interpretação que o autor retirava da palavra hipertexto, atendendo ao seu prefixo, era a de "espaço a n dimensões" (Ascher, 2001, p.47). Estariam aí implícitas as dimensões espaciais que suportavam aquelas diferentes interacções, designadamente o espaço físico e o espaço virtual; mas também as dimensões temporais em que, neles, as específicas manifestações diversamente ocorriam: o tempo imediato e a sensação de ubiquidade no mundo virtual; o tempo experienciado da deslocação no mundo físico, dependente da velocidade do meio de transporte a que se recorre para vencer as distâncias, se não se o fizer pelo próprio pé.

No capítulo em que explica a transformação social operada, Ascher destaca a importância determinante das Tecnologias da Informação e da Comunicação (TIC) nesse processo, com efeitos na totalidade dos aspectos que enformam a colectividade económica, social, cultural, de que fazemos parte. No exercício de síntese com que termina esse capítulo – uma tabela comparativa entre as "três revoluções urbanas modernas", ou entre os três estádios de modernidade que reconhece –, Ascher lista os tópicos e as características essenciais que fundamentalmente denotam e estruturam a mudança. Um deles, a matéria que mais directamente se relaciona com a exploração ensaística que adiante neste artigo se empreende, refere a manifestação específica da sociedade hipertexto no plano do território físico, ou seja, o "tipo urbano dominante", para usar as palavras do autor: o "sistema metapolitano" (Ascher, 2001, p.59). A este voltaremos em páginas seguintes do texto, após conceptualizarmos, a nosso interesse, o termo 'hipertexto', em sequência o debatendo como metáfora subjacente à 'hipercidade'.

## 2. HIPERTEXTO

A palavra 'hipertexto' foi cunhada, em 1965, por Theodore (Ted) Nelson no âmbito da informática (Levy, 1994, p.39). Duplamente, aí designa "um corpo de material escrito ou pictórico interligado de um modo tão complexo que não poderia ser apresentado ou representado de forma conveniente em papel" (Nelson *cit. in* Domingues, 2015, p.38) e concretiza uma "escrita não sequencial – texto que se ramifica e permite escolhas por parte do leitor, (...) uma série de pedaços de texto conectados por ligações que oferecem ao leitor diferentes caminhos" (Nelson *cit. in* Landow, 2006, pp.2–3).

Nota, no entanto, George P. Landow (2006) a emergência de uma noção similar, igualmente por esses anos, no âmbito da literatura e da linguística, através dos escritos de Roland Barthes e de Jacques Derrida. Numa acepção não muito distante da de Nelson, Barthes (em S/Z, de 1970) dá expressão à palavra 'lexia' para significar o "texto composto por blocos de texto" (Landow, 2006, p.2), e Derrida, no domínio da 'intertextualidade', usa o vocábulo 'pedaço' para referir o texto entre aspas (ou parênteses) que se isola e transporta para novos contextos de referência (Landow, 2006, pp.53–54). Ambos os contributos denotam, por extrapolação além da especificidade do pensamento dos seus autores, uma clara analogia com a condição substantiva do hipertexto.

Ainda no campo da teoria crítica, Gilles Deleuze e Félix Guattari são igualmente referentes importantes nesta discussão pela conceptualização que, em 1976, fazem do termo 'rizoma', que importam da Biologia e metaforicamente lhes permite qualificar um outro tipo de livro, distinto do que se materializa em papel pelo modo de escrita aberto. Explicando-o, enumeram seis "características aproximativas de rizoma" (Deleuze e Guattari, 2016, p.17)[2], as quais, segundo Ana Teresa Ascensão *et. al.* (2014, p.125), são posteriormente apropriadas e reinterpretadas por Pierre Lévy na construção dos seis "princípios abstractos" com que, em 1990, na obra *Les Technologies de l'Intelligence*, caracteriza 'hipertexto'. A transcrever criticamente adiante, estes são agora apenas designados: os princípios de metamorfose, de heterogeneidade, de multiplicidade e de encaixe das escalas, de exterioridade, de topologia, e, por último, o princípio de mobilidade dos centros (Lévy, 1994, pp.31–34).

É ainda um dos contributos de Lévy a descrição de hipertexto "por oposição a um texto linear, como um texto estruturado em rede (...) constituído por pontos (os elementos de informação, parágrafos, páginas, imagens, sequências musicais, etc.) e de ligações entre esses pontos (referências, notas...)." (Lévy, 2001, p.41) Já David Kolb, considerando que é pelo foco na ordem de leitura (linear vs. não linear) e pela oposição entre texto e hipertexto que a maior parte das definições de hipertexto que conhece se iniciam, opta por o enfatizar "como um conjunto de porções de texto que têm um modelo de ligação não sequencial e, portanto, muitos percursos de leitura possível" (Kolb, 1998, s.p.). Finalmente, manifestando-se também sobre a contraposição acima, e recusando o carácter exclusivo com que correntemente se apresenta, Carolyn Guyer (*cit. in* Tosca, s.d., s.p.) afirma: "Não, hipertexto não é sobre falta de linearidade.

2 Pela sua menor importância ao desenvolvimento do artigo, apenas se listam (e não se debatem ou apresentam extensivamente aqui) esses princípios: Princípios de conexão, de heterogeneidade, de multiplicidade, de ruptura significante, e, os dois últimos, princípios de cartografia e de decalcomania (Deleuze e Guattari, 2016, pp.17 e ss.).

Para mim, hipertexto é a combinação necessária de não sequencial e linear. Nunca há uma falta ou ausência completa de linearidade"[3].

Travada sobretudo no domínio da literatura e da relação entre texto/livro e processos de escrita e de leitura, a discussão com que acima se define hipertexto tem também eco no campo disciplinar da Arquitectura, a partir dos primeiros anos da década de noventa, pela mão de André Corboz[4]. Em 1997, ele assim o descreve por oposição a texto:

*Um texto pode ser definido como uma série de parágrafos sucessivos, geralmente impressos em papel, e que habitualmente são lidos do início ao fim. Um hipertexto, por seu lado, é um conjunto de dados textuais digitalizados num meio electrónico e que podem ser lidos em ordens muito diferentes. Um texto – este é o ponto importante – é uma estrutura linear, em princípio hierárquica, perceptível pelo conjunto dos sentidos – um artigo, um livro, assumem-se como tal. Um hipertexto, pelo contrário, não é assim apreendido pelos sentidos; não tem uma estrutura unívoca e imperativa; é percorrido quase* ad libitum*; em última análise, não tem autor ou não tem apenas um autor.* (Corboz, 1997, p.6)[5]

É este entendimento que sustenta a metaforização do termo na relação com a cidade contemporânea, uma relação que, em 1994, Corboz cunhará de modo explícito através da designação 'hipercidade', que abaixo sumariamente descreveremos.

## 3. HIPERTEXTO E (HIPER)CIDADE

As definições anteriores enquadram o sentido geral que a este tópico interessa, aquele que envolve a escrita e o que dela resulta – o texto. Do paralelismo facilmente estabelecido entre esse e a matéria da arquitectura deu conta Corboz, como referimos, mas outros arquitectos e pensadores da disciplina expressaram essa sintonia, antes e depois dele. Ao facto não será certamente indiferente a etimologia da palavra *escrever*, que, em latim, de acordo com Carlos Marinheiro (2010), significa *marcar*, *traçar*..., remetendo directamente para actos familiares e essenciais ao exercício da arquitectura – o marcar, o traçar *do* e *no território*, no solo, compartimentando o espaço geofísico com mais ou menos perenidade.

Mas aquela transposição também beneficia da corrente referência aos elementos constituintes da arquitectura e aos códigos de relação entre eles como expressão de linguagem(ns). Na "Introdução" ao seu livro *Il Linguaggio Moderno dell'Architettura*, de 1973, o qual Bruno Zevi escreve em resposta a *The Classical Language of Architecture*, publicado por John Summerson em 1964, essa questão da linguagem é abordada como fulcro da prática da arquitectura que, na sua ausência, não tem como coerentemente transmitir mensagem(ns):

*Sem uma língua não se pode falar. Mais ainda, sabe-se bem que a língua «nos fala» no sentido em que oferece instrumentos de comunicação sem os quais não seria possível sequer a própria elaboração dos pensamentos.* (Zevi, 1984, p.11)

O léxico e sintaxe específicos que estruturam as linguagens da arquitectura suportam então a construção de texto arquitectónico, ou de unidades de texto, que por adição, subtracção, sobreposição, compõem o escrito da cidade e

---

**3** Todas as citações transcritas das publicações em língua não-portuguesa são traduções da responsabilidade da autora. As mesmas serão acompanhadas, em nota, pelo texto em idioma original ou da obra consultada.
"No, hypertext is not about lack of linearity. For me, hypertext is about the necessary combination of non sequential and linear. There is never a lack or complete absence of linearity."

**4** Sébastien Marot, no capítulo de apresentação de *Le territoire comme palimpseste et autres essais* (2001), refere que a metáfora do 'hipertexto' foi explorada por André Corboz na sequência da de 'palimpsesto', esta em 1983 e a primeira dez anos mais tarde (segundo nota que refere a publicação originária), em 1994. Já o parágrafo introdutório à transcrição de uma conferência que aqui citamos situa essa primeira referência a hipertexto em 1993 (cfr. http://www.jointmaster.ch/jma/ch/de-ch/file.cfm/document/La_Suisse_comme_hyperville.pdf?contentid=1040).

**5** "On peut définir un texte comme un ensemble de paragraphes successifs, généralement imprimé sur papier, et qui se lit habituellement depuis le début jusqu'à la fin. Un hypertexte, lui, est un ensemble de données textuelles numérisées sur un support électronique et qui peuvent se lire dans des ordres très divers. Un texte – c'est le point important – est une structure linéaire, en principe hiérarchisée, perceptible par les sens en tant que tout – un article, un livre se prennent en main. Un hypertexte, au contraire, n'est pas comme tel saisissable par les sens; il ne possède pas de structure univoque et impérative; il se parcourt presque *ad libitum*; à la limite, il n'a pas d'auteur ou pas qu'un seul auteur."

alicerçam a sua imagem em modelos mais ou menos coerentes. De algum modo é isso que cremos subjacente à ênfase na 'legibilidade' urbana que Kevin Lynch propôs como qualidade fundamental em *The Image of the City*, de 1960, *i.e.*, a noção de que a cidade, ou as suas "partes podem ser reconhecidas e organizadas" (Lynch, 1982, p.13) – ou poderíamos dizer, lidas – na dependência da maior ou menor clareza com que são percebidas por quem as habita, dessa dependendo os códigos de sentido privados e públicos, individuais e partilhados.

Que a cidade se escreve, ou está escrita, é o que assume, alguns anos mais tarde, Manuel de Solà-Morales, no artigo *Ciudades Cortadas*, de 1994, quando enuncia: "um projecto é um texto que se anexa a tantas narrações já existentes." (Solà-Morales, 2002, p.32) Admite, a propósito, que a aceitação da cidade como texto supõe um modo de projectar específico, "itinerante e linear como uma narração", trabalhando uma consequente relação com o tempo, igualmente linear/sequencial (desde a ideia de projecto até à sua materialização física, à sua vivência(s) e interpretação histórica), em confronto "com o substrato precedente da cidade como construção contínua" (Solà-Morales, 2002, p.32).

É também o entendimento da cidade como texto, embora recusando a linearidade da composição em que se apoia Solà-Morales, que leva Rem Koolhaas a afirmar que "(a) escrita da cidade (Genérica) pode resultar indecifrável e defeituosa, mas isso não significa que não *haja* escrita" (Koolhaas, 2010, p.45). Discorria este autor, igualmente em 1994, sobre a *Generic City* e o modo como os objectos que a compunham pareciam ter "caído na terra ao acaso", uma sua característica estrutural que desafia os esquemas de leitura (lineares) convencionais e reflecte "um novo analfabetismo", exigente de uma paciente descoberta e destaque dos "temas", "partículas" e "filamentos" constituintes da actual (e diferente) redacção urbana. O tempo acumulado e estratificado que Solà-Morales descreve e associa à representação de palimpsesto é, para Koolhaas, tendencialmente plano, sincrónico, do qual está ausente a espessura da acumulação histórica temporalmente descontínua, pois que as "(c)idades genéricas surgem da *tabula rasa*" (Koolhaas, 2010, p.44).

A relação com o tempo, enquanto factor directamente implicado na configuração urbana e determinante do modo como a sua leitura se faz, revela-se, portanto, central. Solà-Morales admite-o quando, aludindo ao romance ficcionado de Alan Lightman, *Einstein's Dreams* (1992), escreve: "(o)utras formas do tempo não lineares (...) poderiam mudar completamente o nosso modo de entender a cidade, e a nossa maneira de intervir na mesma" (Solà-Morales, 2002, p.32). Mas é André Corboz quem, ainda em 1994, e como antes referimos, mais oportunamente capta a presença dessa relação multidimensional no espaço urbano contemporâneo, assim como a necessidade do seu reconhecimento. A designação 'hipercidade', por analogia com o 'hipertexto', foi uma sua contribuição para a actualização de um vocabulário urbano que entendeu desajustado da realidade que pretendia representar, "seja porque os termos usados designam realidades que já não existem, seja porque conotam ou implicam julgamentos de valor." (Corboz, 1997, p.5-6)[6]

Nesse raciocínio de actualização terminológica e conceptual, Corboz identifica naquela metáfora o sentido da transposição de características fundamentais daquele referente para a cidade actual:

*Como o hipertexto, a hipercidade é acessível de várias maneiras; entra-se nela, sai-se dela por uma infinidade de pontos – pelo menos se ainda se puder falar em entrada e saída –; também aí se circula por itinerários extremamente variados, desde que as actividades estejam dispersas e, principalmente, que não haja centro, um centro, mas sim polaridades.* (Corboz, 1997, p.6)[7]

Enquadrando esta analogia na relação entre a configuração da cidade e a sociedade que representa, cabe agora recuperar, do início do presente artigo, a referência ao "sistema metapolitano" como expressão do "tipo urbano dominante"

6 "(...) soit que les termes utilisé désignent des réalités qui n'existent plus, soit qu'ils connotent ou impliquent des jugements de valeur."

7 "Comme l'hypertexte, l'hyperville est accessible de diverses façons ; on y entre, on en sort par une multitude de points – du moins si l'on peut encore parler d'entrée et de sortie –; on y circule également par des itinéraires extrêmement variés, du moment que les activités y sont dispersées, et surtout qu'il n'y a pas de centre, un centre, mais des polarités."

na "sociedade hipertexto", tal como proposta por Ascher, e apresentar a sua definição de "metápoles" (ou "metapolis", o termo por si cunhado em 1995): "vastas conurbações, extensas e descontínuas, heterogéneas e multipolarizadas" (Ascher, 2001, p.62).

A crueza descritiva do fenómeno urbano contemporâneo e a urgência de distintos olhares sobre a cidade vêm, no entanto, ainda de Corboz (1997, p.7):

*(...) se não pode ser apreendida pelos sentidos como um todo, se carece de uma estrutura hierárquica e é capaz de ser percorrida em todas as direcções, se a hipercidade nos repugna, se nos parece contraditoriamente caótica e monótona, se ela encarna para a maioria dos pessoas a abominação da desolação, enfim, se a percebemos como um espaço de pura dispersão, homogénea à força da heterogeneidade, como disse Alain Charre, é, creio eu, devido a uma noção implícita, que instintivamente determina a nossa visão da cidade – (...) o conceito de harmonia.*[8]

A unidade e o consenso prévios da apreensão urbana perdem então razão no confronto com a imagem sugerida pelas transcrições acima, cujas percepções estética e, sobretudo, funcional/relacional em nenhum caso traduzem homogeneidade, nem sequer nos tecidos aparentemente mais estabilizados da "cidade velha, anterior à Revolução Industrial" (Corboz, 2000, p.269) que na hipercidade estão inseridos. A revisão do "conceito de harmonia" por desenvolvimento de uma sensibilidade que aceite e integre "em termos de 'contrastes', de 'tensões', de 'descontinuidade', de 'fragmentação', de 'junção', etc." (Corboz, 2000, p.267) é uma das premissas que Corboz sustenta, tal como sugere a superação do aparente caos urbano revelado aos sentidos em primeira impressão através do reconhecimento de que a ele subjaz "uma multiplicidade de escolhas que são todas racionais, ou que aspiram a sê-lo", ainda que obedecendo "a lógicas diferentes, em oposição" (Corboz, 2000, p.268). O caos da hipercidade parece ter afinal explicação, fazendo-se apelo a um conhecimento da realidade que aceite essa sua génese plural.

Passada uma quinzena de anos sobre a apresentação da *Hyperville* de Corboz, a teoria e a prática do urbanismo/planeamento do final da primeira década de 2000 continuam avessas às morfologias do *urbano* contemporâneo. Notam então Álvaro Domingues (2009, p.43) e Portas *et al.* (2011, p.37) a necessidade da superação de uma caracterização que, com frequência, para muitas das partes desta hipercidade (que eles designam "urbanização extensiva"), é feita "pela negativa", ou "pela ocultação". Referem-se àqueles tecidos em que não se reconhece a "forma canónica de cidade" e onde o "fragmento e a fragmentação" expõem a "falência da cidade (...) como um todo" (Portas *et al*, 2011, p.37). É assim que, no contexto português, o reconhecimento da existência e da especificidade daquela ocupação fragmentada se faz, ganhando aceitação com o passar dos anos, como o denota a *Estratégia e Modelo Territorial* sustentada no *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território* (PNPOT), tal como definida no documento de Discussão Pública de 2018, que apoia a sua revisão. Aí se distingue um dos tipos de subsistema territorial que cobre extensas áreas do litoral nacional pelo "crescimento urbano disperso e fragmentado territorialmente" (DGT, p.105), cuja opção estratégica assenta na sua valorização.

Neste âmbito, adquire, portanto, sentido a ampliação de reflexão crítica sobre aqueles espaços da fragmentação urbana, bem como de esquemas interpretativos e de conceptualização renovados que a possam sustentar e/ou para ela contribuir. Alicerçada nesta vocação, o ensaio abaixo encontra o seu enquadramento.

---

8 "(...) si elle n'est pas saisissable par les sens en tant qu'ensemble, si elle est dépourvue de structure hiérarchisée et susceptible d'être parcourue en tous sens, si l'hyperville nous répugne, si elle apparait contradictoirement comme chaotique et monotone, si elle incarne pour la plupart des gens l'abomination de la désolation, bref, si nous la percevons comme un espace de pure dispersion, homogène à force d'hétérogénéité, comme l'a dit Alain Charre, c'est, je crois, en raison d'une notion implicite, qui détermine comme instinctivement notre vision de la ville – (...) la notion d'harmonie."

## 4. AS *SETE BICAS* (MATOSINHOS) COMO HIPERTEXTO – ENSAIO[9] NA HIPERCIDADE

### 4.1. Introdução

O presente tópico explora a aplicação das seis características do hipertexto identificadas e descritas por Pierre Lévy, em 1990, a uma área predeterminada da cidade contemporânea. No ponto 2 ("Hipertexto") apenas designadas, pretende-se agora, com um exercício que as desloca para fora do seu contexto corrente de referência, estimular um diferente modo de olhar uma realidade urbana conhecida, abrindo a possibilidade de encontrar outras interacções conceptuais, e/ou repensar conceitos existentes (designadamente o de *harmonia*, como sugerido acima). O objectivo é que essa área se constitua o suporte do raciocínio que precisa dela para acontecer, e que depois de estabelecido, e do novo nexo(s) reconhecido, seja transponível para outras partes da cidade, na verdade, para ela como um todo. Antes disso, porém, enuncia-se um *preâmbulo*, expõe-se a *premissa*, e justifica-se o por quê da zona de estudo escolhida.

#### a) Preâmbulo

Na base da ideia de analisar uma área urbana concreta através da exploração da metáfora do hipertexto está a noção de que se *a transposição da mecânica da cidade para o hipertexto*, ou para o mundo da Internet (uma analogia corrente), revelou benefícios na aceitação inicial desse fenómeno e do seu funcionamento, então pode talvez o raciocínio inverso – *a transposição da mecânica do hipertexto para a cidade* – sustentar a abertura a um diferente modo de consciencializar esta realidade contemporânea.

Ilustrando aquele primeiro paralelismo, Christian Hubert (s.d., s.p.) escreve sobre a "hipertext city", afirmando que, "(c)omo uma estrutura conceptual, o Hipertexto fornece um meio específico de configurar questões que envolvem o confronto entre o ciberespaço e a cidade", adiante acrescentando que o rectângulo da caixa de texto virtual "pode ser pensado como uma 'sala'". Construindo pontes de racionalidade equivalente, termos que usamos regularmente, e são já linguagem comum, remetem igualmente para a relação entre hipertexto e objectos e/ou terminologia específicos da Arquitectura/Urbanismo: '*home page*', 'sítio', 'passear' ou 'navegar' na Internet... Esta relação foi afirmada, e continua a ser intensificada, com a migração de um conjunto de serviços do espaço físico para o virtual, tanto que hoje podemos viver desse modo muito do que era apanágio da cidade concreta: fazendo compras, indo ao banco, frequentando a biblioteca, a escola, etc.

Luiz Diniz sintetiza essa dependência notando que os primeiros sítios da Internet recorreram estrategicamente a referências simplificadas e, entre elas, também ao vocabulário da cidade e da arquitectura para estabelecer proximidade com o utilizador e facilitar "o deslocamento do indivíduo nos espaços ainda complexos da virtualidade" por recriação de ambientes familiares. Explica Diniz (2008, p.103):

*Assim, para entrar em um prédio de natureza pública, como por exemplo, uma biblioteca, representava-se um edifício tradicional no qual havia uma placa em que estava escrito BIBLIOTECA geralmente ao lado de outra entrada icônica com o dizer: "entre ou clique aqui para entrar."*

A compreensão do hipertexto a partir da metáfora da cidade transparece ainda da existência de um 'mapa', que em muitos sítios *web* ajuda a exploração/navegação entre as várias páginas que o compõem. Aí, como na cidade, a função é a mesma – orientar em território desconhecido.

Ao presente ensaio interessa, no entanto, e como antes dito, o raciocínio oposto: a transposição e verificação das características do hipertexto numa parte da cidade contemporânea. Espera-se que, na sequência do estabelecimento da dita familiaridade entre utilizador e Internet, uma vez assimilado e interiorizado o processo de navegação no

---

9 *Ensaio* tem aqui a dupla acepção de um exercício que se faz pela primeira vez e de um género textual, este assumido como Jayme Paviani (2009, p.3,4) o apresenta: "uma forma aberta de expor o pensamento" que, não pretendendo ser "doutrinal" ou "dogmátic(o)", nem "oferecer conteúdos acabados", visa antes "coordenar idéias". No caso, estas ideias são as de quem assina o artigo, uma expressão sustentada na particularidade deste género admitir "a interpretação e o julgamento pessoal do autor", sem que isso signifique descurar o rigor ou "ser subjectivo", ainda que não abula "o espaço da subjectividade".

espaço virtual, entre hipertextos, possa ser (mais) intuitiva a apreensão da cidade contemporânea, ou de alguns dos seus aspectos, por neles se encontrar correspondência com os do hipertexto, florescendo desse paralelismo um nexo que antes não se estabelecia.

### b) A Premissa

*Se na literatura a relação entre texto e hipertexto desafia os modos de escrita e de leitura convencionais, se no urbanismo a cidade pode ser considerada um texto ou conjunto de textos, então, por transposição metafórica, ela poderá ser objecto hipertextual, com potencial e estímulos renovados quer para a sua escrita (projecto urbano) quer para a sua leitura (análise urbana).*

Para testar este silogismo, a intenção é ver dessa possibilidade – da percepção da cidade como objecto hipertextual – no contexto de um exercício de análise/observação urbana focado numa área de pequena dimensão localizada na franja administrativa do concelho de Matosinhos, onde se procura a correspondência com as características do hipertexto. A zona é conhecida como *Sete Bicas* e o estudo centra-se na estação de Metro assim designada (fig.1), precisamente, no espaço com que directamente confronta a sua saída Norte.

### c) As razões da escolha da área

A área de estudo poderia ser outra. A título de conveniência temática e instrumental, no entanto, definiram-se três condições que a enquadram:

C1. A localização na Área Metropolitana do Porto (AMP). Por um lado, porque se discute a *Hipercidade* e porque a AMP nas suas extensão, complexidade e configuração representa, no território nacional, a ideia de Corboz; e, por outro lado, porque a AMP é, de há longa data, espaço referencial de reflexão para a autora.

C2. A localização centrada numa estação da rede de Metro do Porto. Por um lado, porque a noção de rede é fundamental no presente artigo (como se viu acima, o hipertexto não se explica sem ela); e, por outro lado, porque, inaugurada em 2002, essa infra-estrutura de transporte é um facto recente da modernidade da AMP.

C3. A localização numa área fragmentada da 'hipercidade' onde a 'rede' fosse presente e estruturante. Acresce, no caso específico, o interesse de aquela reflectir um certo paradoxo pois o 'fragmento' coexiste com o 'centro' urbano, pese embora este ainda em construção. Concretizando ambas as condições, o estado de *fragmento*

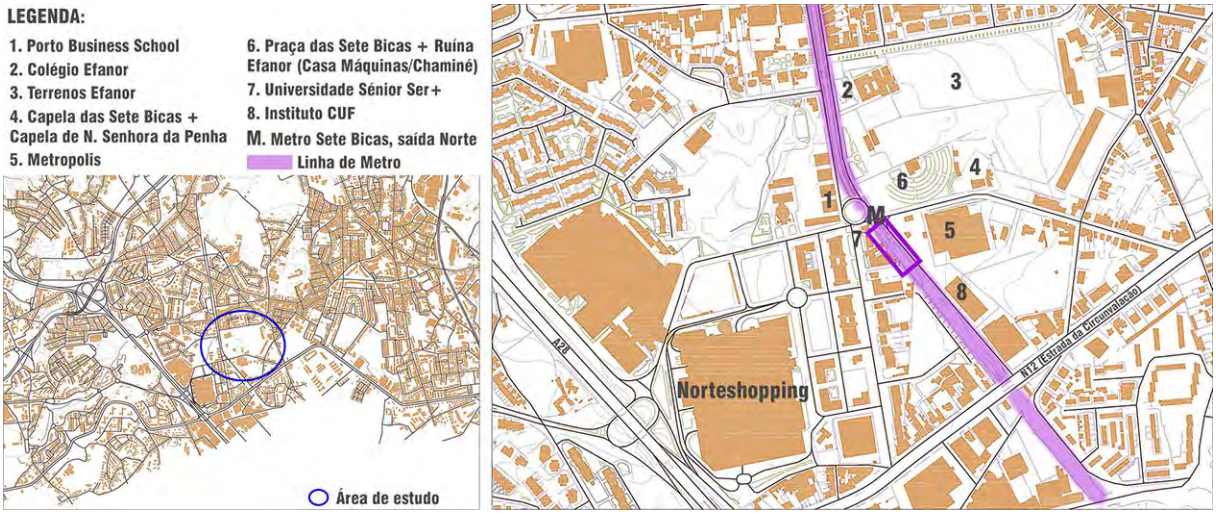



**Fig.1. Localização da área de estudo – *Sete Bicas* – e identificação dos principais locais/espaços de referência.** Fonte: Elaboração própria sobre base cartográfica trabalhada por Catarina Marques/UFP

decorre da presença de parcelas de grandes dimensões sem uso aparente; já o *centro* emergente atende, por um lado, ao conjunto de usos relativamente excepcionais que aí têm vindo a ser implantados na última década e meia (que no ponto seguinte se designarão), e, por outro, aos programas funcionais que previsivelmente ocuparão aquelas parcelas expectantes. Em particular, salientam-se os terrenos da antiga "Fábrica dos Carrinhos" (dedicada à produção de "carrinhos de algodão para coser e bordar"), como era conhecida a Empresa Fabril do Norte (Efanor), a qual foi encerrada no início dos anos 1990 (Vitorino, 2007) e demolidas quase todas as estruturas em 2007 (Silva, 2013). Este espaço, que desde essa altura se sabe estar reservado ao "Loteamento Efanor"[10], denota, pelos seus 104.785m2 de área bruta de construção, maioritariamente destinados à função residencial, mas com uma parcela destinada a serviços (Cardoso, 2018), não apenas a possibilidade de transformação radical da zona, como o reforço do carácter de centralidade referido. Este amplia-se em consequência da ocupação anunciada para uma parcela vizinha, onde igualmente o terreno (e edifício?) de uma outra antiga unidade fabril – Metrópolis – acolherá 110.000m$^2$ de área bruta locável, distribuídos entre "Residencial, Hotel, Residência Estudantes, Clínica Saúde e Escritórios" (The Edge Group, 2018) (fig.1).

### 4.2. As características do hipertexto (Levy, 1990) aplicadas na área das Sete Bicas

#### 4.2.1. Princípio de metamorfose (fig.2)

*A rede hipertextual está continuamente em construção e em renegociação. Pode manter-se estável durante um determinado período, mas esta estabilidade é ela própria fruto de um trabalho. A sua extensão, a sua composição e a sua representação são um desafio permanente para os actores envolvidos, quer estes sejam seres humanos, palavras, imagens, traços de imagens ou de contexto, objectos técnicos, componentes desses objectos, etc.* (Levy, 1994, p.32)

A cidade está em permanente mutação – reflexo da sociedade que a habita – e, por dedução, também as suas partes, umas mais do que outras. Sintoniza-se a cidade, portanto, com o texto acima, pois que o seu progresso está, de igual modo, "continuamente em construção e em renegociação", objecto de uma estabilidade apenas provisória. A observação do caso de estudo a uma escala macro, da evolução da área entre 1948 e 2018, mostra, de maneira muito evidente, o carácter provisional daquilo que parece fixo em horizontes temporais menores (fig.2). A uma escala mais próxima da realidade, as figuras 3 e 5 objectivam vários aspectos dessa transformação: o redesenho das parcelas, designadamente a da antiga fábrica Efanor que, por divisão, faz surgir outras: a do Colégio Efanor, a Praça das Sete Bicas e aquela(s) onde um conjunto de seis edifícios (Pomar, 2007) previsivelmente se implantará. Quando as parcelas permanecem inalteradas na sua geometria, são, por exemplo, os usos que as modificam, de forma mais ou menos subtil, implicando, ou não, a reestruturação dos edifícios: o referido Colégio Efanor, que substitui as antigas funções de administração, direcção e creche da Efanor[11]; ou a Universidade Sénior Ser+, que renova uma ocupação residencial. Além das parcelas, a mudança reflecte-se no espaço das conexões, que, embora mais estável, igualmente se reforma, tal como o denota a conversão da linha ferroviária em linha de metro. Ou acontece no espaço da mobilidade pública, que se reconfigura em resposta a novas competências: em parte do terreno da velha Efanor, que é hoje parcialmente público, os atravessamentos pedonais, o parque de estacionamento e o jardim/praça denotam essa metamorfose. Esta manifesta-se ainda ao nível da ressignificação espacial, em relação directa com os novos usos que se estabelecem, ou se preconizam, na zona – área dominada pela indústria no passado, é hoje uma centralidade urbana em afirmação, *i.e.*, uma área funcionalmente mista que, além da habitação, congrega o ensino, os negócios, a saúde e o lazer: um edifício preexistente alocado a Universidade Sénior; a Porto Business School que para aí transfere o seu novo campus

10 Até recentemente pertença da *Sonae Capital*, foi vendido à *Grandavenue 72 – Sociedade Imobiliária* (Cardoso, 2018).

11 De acordo com a página *web* do Colégio, este ocupa "as antigas instalações do edifício social da fábrica Efanor" (Colégio Efanor, 2018), um edifício classificado pela Câmara Municipal como *Bem Imóvel de Interesse Municipal* MS: "Antigo Edifício da Administração, Direcção e Creche da Efanor" (CMM, 2016).

(Ferreira, 2013); a fábrica Efanor que maioritariamente desaparece, afectando uma das suas partes a um novo jardim/praça; a antiga unidade fabril 'Metrópolis' que se prevê converter em espaço multiusos, onde escritórios e uma "Clínica Saúde" (The Edge Group, 2018) marcarão presença, e ainda, na proximidade, o Instituto CUF, em 2007, "(a) maior unidade de saúde ambulatória do país" (TVI24, 2007) (Cfr. fig.1). Sinal da contínua (re)construção da área é, finalmente, a transformação simbólica de um dos seus elementos mais emblemáticos: a ruína da casa de máquinas e chaminé da Efanor que ascende a património municipal[12] e é peça central do desenho da nova praça pública (supra referida). Colher e representar esta diversidade, que se compõe e recompõe no tempo, constitui, portanto, "um desafio permanente para os actores envolvidos", como o extracto da caracterização do *princípio* transcrito acima enuncia, sejam estes os indivíduos que a habitam, como as instituições às quais cabe, formalmente, identificar e representar o sentido dessa transformação.

### 4.2.2. Princípio de heterogeneidade (fig.3)

*Os nós e as ligações de uma rede hipertextual são heterogéneos. Na nossa memória, encontraremos imagens, sons, palavras, sensações diversas, modelos, etc., e as ligações serão lógicas, afectivas, etc. Na comunicação, as mensagens serão multimédia, multimodais; analógicas, digitais, etc. O processo sociotécnico porá em jogo pessoas, grupos, artefactos, forças naturais de todas as dimensões, com todos os tipos de associações que se possa imaginar entre estes elementos.* (Levy, 1994, p.32)

A heterogeneidade expressa-se com muita evidência na cidade; ela é a sua essência, mostrando-se quer nos edifícios, quer nas funções que acolhe, quer ainda no contexto social. Na área em análise – um ponto/*nó* da rede de metro e um contexto de relativa centralidade urbana – o princípio acima manifesta-se com clareza. Em termos visuais, ele mostra-se, por exemplo, na geometria das parcelas e na implantação dos edifícios, na materialização destes e tam-

**Fig.2. Ilustração do *Princípio de metamorfose*:** Evolução da área entre 1948–2018 – Edificado e rede viária. Fonte: Catarina Marques/UFP

12 Classificado como como *Bem Imóvel de Interesse Municipal* MG: "Casa de Máquinas e Chaminé da Efanor" (CMM, 2016).

**Fig.3. Ilustração do *Princípio de heterogeneidade*:** Vista aérea (2018) e conjunto de espaços/edifícios – Ruína da casa das máquinas e chaminé Efanor; Centro Cívico/Universidade Sénior Ser+; Porto Business School; Capela das Sete Bicas e, por último, antiga fábrica *Metrópolis*. Fonte: da imagem © Google Earth; das fotografias © Sara Sucena

bém nas suas funções: a habitação, o ensino (de diferentes contextos formativos), a religião, o lazer... (fig.3) Supõe-se também na componente social: os residentes, os que aí estudam/trabalham e os que passam ocasionalmente. Admite-se, ainda, no plano simbólico: o espaço sagrado das capelas (das Sete Bicas e de Nossa Senhora da Penha) vs. o restante espaço *profano*; a fábrica obsoleta e em ruína vs. a sua recente patrimonialização. Se acrescermos a interpretação pessoal do sítio com base nas percepções/imagens individuais que cada utilizador/habitante dela tem (Lynch, 1982) – a associação entre elementos *memoráveis* e a importância relativa de uns e outros – a heterogeneidade é exponencial e afirma-se nas máximas dimensões. Ressoar este *princípio* na área implica, por analogia com o texto acima, a sua apreensão e representação múltipla e multifacetada por "mensagens (...) multimédia, multimodais; analógicas, digitais, etc."

### 4.2.3. Princípio de multiplicidade e de encaixamento de escalas (fig.4)

*O hipertexto organiza-se de um modo «fractal», isto é, se analisado, qualquer nó ou qualquer ligação pode revelar-se composto por toda uma rede completa, e assim por diante, indefinidamente, ao longo da escala dos graus de precisão. Em certas circunstâncias críticas, podem propagar-se efeitos de uma escala para outra: se se tratar de um tratado internacional, a interpretação de uma vírgula num texto (elemento de uma microrrede documental), pode repercutir-se na vida de milhões de pessoas (à escala da macrorrede social).* (Levy, 1994, p.33)

A cidade contemporânea, mais do que qualquer uma das suas expressões anteriores, incorpora o carácter «fractal» nas várias escalas em que ocorrem as relações que a estruturam. Esse é-lhe inerente e de outro modo ela não funcionaria. Economia, política, sociedade – todas as dimensões urbanas têm hoje dependência de redes multi-

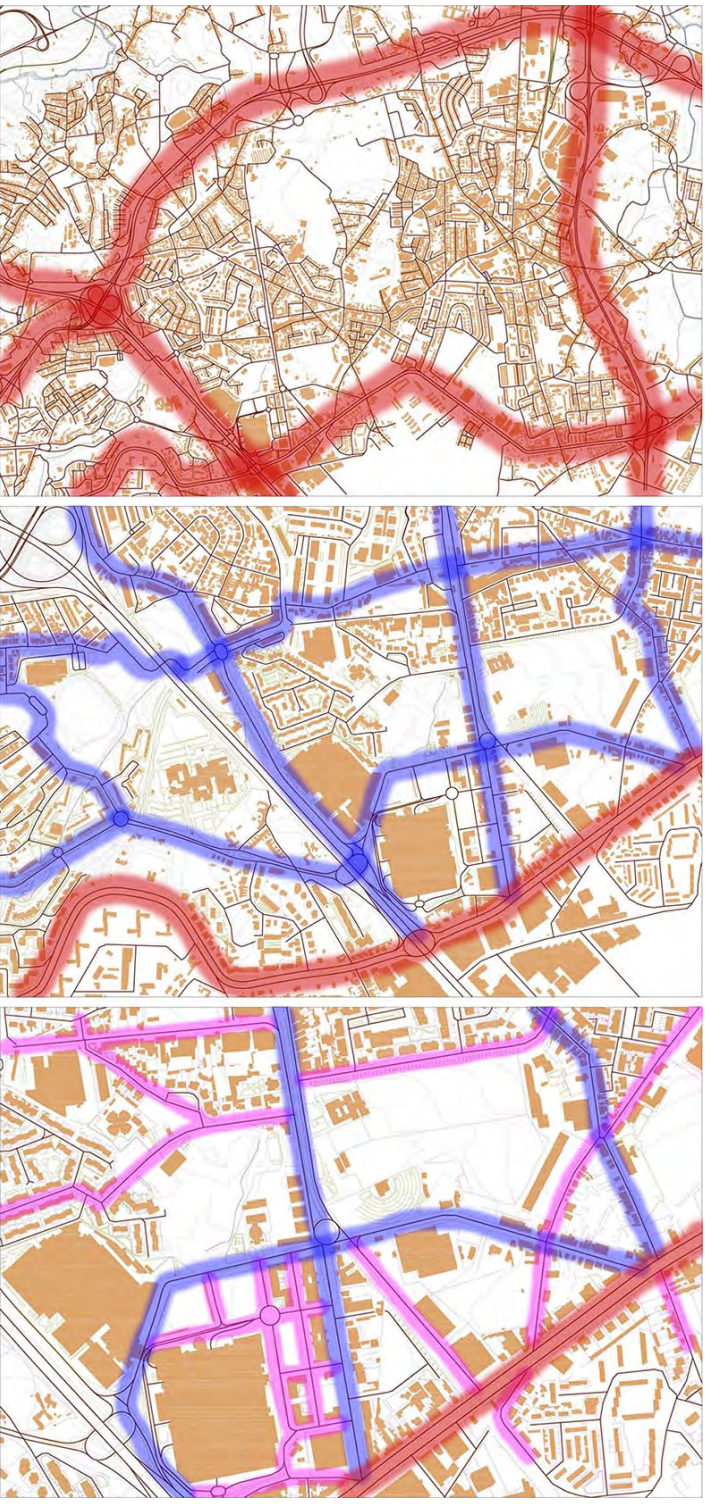


**Fig.4. Ilustração do *Princípio de multiplicidade e de encaixamento de escalas*:** Hierarquias da rede viária. A linha de cor vermelha ilustra o sistema da escala macro; a linha de cor azul, o sistema da escala meso; e a linha de cor rosa, o sistema da escala micro. Fonte: Elaboração própria sobre base cartográfica trabalhada por Catarina Marques/UFP

–escalares. Cada cidade é um nó na rede de cidades mundiais, como, noutra escala e âmbito, cada um dos seus habitantes também o é, especialmente ao fazer uso de um computador pessoal e da Internet, e ligando–se, em segundos, tanto ao seu vizinho fisicamente próximo, como a alguém distante noutro ponto do planeta. Além da mobilidade virtual, a mobilidade física é igualmente representada por sistemas de nós de distintas escalas, que se encaixam, interdependem e se multiplicam, horizontal e verticalmente, no essencial apoiando–se em modelos de funcionamento equivalentes – do aeroporto, no âmbito nacional e internacional; à estação de comboio ou metro, ou à paragem de autocarro, na geografia local. Este é, de resto, um dos aspectos mais elementares da materialidade da cidade. Reflectindo–o a partir da área em estudo, o foco na rede viária e na consecutiva compartimentação que as distintas hierarquias de traçado nela operam, ilustra com clareza uma expressão simples do encaixe de escalas (fig.4). A visualização decorrente das diferentes aproximações de observação, denota, na dependência das mesmas, o carácter «fractal» da área, ou seja, a sua composição "por toda uma rede completa, e assim por diante", como o texto acima refere, nas várias escalas representadas: em todas elas se repete uma contextura base e alguns elementos compositivos, apesar da diferente geometria da trama estruturante, que é específica de cada nível.

### 4.2.4. Princípio de exterioridade (fig.5)

*A rede não tem unidade orgânica, nem motor interno. O seu crescimento e a sua diminuição, a sua composição e a sua recomposição permanente dependem de um exterior indeterminado: junção de novos elementos, ramificações para outras redes, excitação de elementos terminais (captadores), etc. Por exemplo, no que se refere à rede semântica da pessoa que ouve um discurso, a dinâmica dos estados de activação resulta de uma fonte externa de palavras e de imagens. Na constituição da rede sociotécnica intervêm constantemente elementos novos, que a ela não pertenciam no momento anterior: electrões, micróbios, raios X, macromoléculos, etc.* (Levy, 1994, p.33)

Este princípio está sintetizado na afirmação da cidade como facto social. A maior ou menor "unidade orgânica" do ob–

jecto urbano é relativa e temporária, já que a sua transformação, nas várias escalas que contém ou em que é contido, é incessante, pois dependente do seu agente principal – o ser humano, quer individualmente, quer enquanto colectivo. Pela amplitude infinita de acções que este agente empreende, maiores e menores, de todo o tipo, incontroláveis e ininterruptas, pode considerar-se que, não apenas é esse agente um "exterior indeterminado", como o resultado das suas acções é, em consequência, uma "rede (que) não tem (...) motor interno", como dito no texto acima. Na área de estudo, tomada como recurso ilustrativo, são aqueles que habitam de múltiplas maneiras as parcelas territoriais quem as altera, com mais ou menos evidência, no seu dia-a-dia. Podem juntar-se novos edifícios aos existentes, ou apenas novos modos de os usar; como pode o espaço público subdividir-se estender-se, fragmentar-se e multiplicar-se, num tempo mais ou menos longo. Pode este dinamismo ser constrangido e legalmente regrado por um colectivo, mas igualmente ser confiado à vontade do indivíduo. Em analogia com o texto supra, determinados edifícios/usos podem constituir os "elementos terminais" que provocam a "excitação", *i.e.*, serem os "captadores" – os *elementos-âncora* ou os *edifícios-ícone*, como seriam designados no campo disciplinar do urbanismo, os mais atractivos e que imprimem mais vitalidade na área. A par destes, outros existem com menor impacto pela escala mais contida ou privada de manifestação. Em qualquer caso, é sempre aquele dinamismo o gerador da "recomposição permanente" do espaço urbano, mesmo quando a cidade não a mostra de forma tão evidente, porque são as pequenas coisas, que apenas o olhar próximo e atento nota, que a alteram. A observação da zona das Sete Bicas em vários anos, entre 2004 e 2018, pelo que se lhe acresce e retira, exemplifica esse carácter inquieto e impermanente da cidade. Retendo a sequência das cinco imagens (fig.5), o aparecimento/desaparecimento de grandes *objectos urbanos* é, pelo seu impacto visual, mas talvez mais evidentemente pelos usos que aportam, o que transforma notoriamente a área. Cada um desses novos gestos urbanos – seja o edifício que se demole ou erige, ou uma função que se substitui – afecta o que se passa nas suas imediações e por vezes muito além dessa envolvente próxima. Operando como "uma fonte externa de palavras e de imagens" que impele à (re)acção, tal como transcrito acima, os edifícios e os seus usos são, portanto, matéria da mudança; mas apenas aquela manifestamente visível, pois muitas outras "fontes", que apenas até certo ponto se antecipam, são invisíveis ao olhar desprevenido.

**Fig.5. Ilustração do *Princípio de exterioridade*:** Elementos de "crescimento" e "diminuição" da área. Na cor azul, os edifícios adicionados entre cada marco temporal datado. Em 2009, a mancha em cor vermelha mostra a parcela(s) correspondente à demolição (quase total) da Efanor, ocorrida em 2007. Fonte: Elaboração própria sobre imagens ©Google Earth

### 4.2.5. Princípio de topologia (fig.6)

*Nos hipertextos, tudo funciona por proximidade, por vizinhança (relacional). Aqui, o curso dos fenómenos é uma questão de topologia, de caminhos. Não há um espaço universal homogéneo, onde possam circular livremente as forças de conexão e desconexão e as mensagens. Tudo o que se desloca deve seguir a rede hipertextual tal como ela é ou será obrigado a modificá-la. A rede não se situa no espaço, é o espaço.* (Levy, 1994, p.33)

Na cidade, as parcelas e os edifícios, bem como os usos no seu interior, são ligados e acedidos através do espaço público. Na analogia com o hipertexto, os primeiros podem ser comparados aos *nós* e as vias de acesso às ligações comparadas aos "caminhos" acima citados. Assim abstractamente compreendidos, aqueles dois componentes da cidade denotam-na como uma *rede*, mas apenas referem aquela sua parte que resulta de um entendimento mais convencional. A metáfora hipertextual traduz, no entanto, e sobretudo, a parte da cidade que se suporta nas relações que não dependem da "proximidade" ou "vizinhança" física para serem próximas ou vizinhas. Aqui trata-se de vizinhança e proximidade relacionais; são as interacções e a intensidade dos fluxos que as definem, e não as distâncias euclidianas. A Porto Business School (PBS) pode ser o exemplo paradigmático e ilustrativo deste princípio, com as suas conexões fundamentais dependentes do espaço topológico mais do que do euclidiano. Não é da interacção com as parcelas fisicamente vizinhas que o seu funcionamento depende; e

**Fig.6. Ilustração do *Princípio de topologia:*** A Porto Business School (PBS) organiza-se segundo redes de temporalidade e espacialidade múltipla e diversa, cuja *proximidade* (física e virtual) depende das relações estabelecidas com relativa independência das distâncias reais. Fonte: Elaboração própria a partir de informação de diversa origem disponível na Internet sobre imagem ©Google Earth

os caminhos físicos com que confronta, a infra-estrutura rodoviária e metropolitana, servem a proximidade relativa (que a distância-tempo também é). A geografia variável com que a PBS interage é potencialmente o mundo, com representação nos estudantes e docentes que em tempos diversos e formações de diferente duração se comprometem em plataformas física e virtual mais ou menos síncronas. Essas redes múltiplas em acção são simbolizadas num edifício que ocupa um espaço físico concreto, mas é a sua topologia que efectivamente o significa.

### 4.2.6. Princípio de mobilidade dos centros (fig.7)

*A rede não tem centro, ou melhor, tem permanentemente vários centros, que são como outros tantos pontos luminosos perpetuamente móveis, saltando de um nó para outro, arrastando em torno de si uma ramificação infinita de radículas, de rizomas, finas linhas brancas, que esboçam, num dado instante, uma carta requintadamente pormenorizada e que depois correm para desenhar mais adiante outras paisagens do sentido.* (Levy, 1994, p.34)

A cidade enquanto conjunto de *nós* e *ligações* (físicas e virtuais) organizado segundo relações variáveis e de múltipla expressão espácio-temporal tem inerente a noção de *centro* móvel. Nesse contexto, se no cenário hipertextual os *nós* constituem os *centros*, então, por analogia directa, na cidade podem as parcelas/edifícios ilustrar a materialização da colecção "dos centros" entre os quais o exercício de "mobilidade" é possível. Os seus habitantes, por consequência,

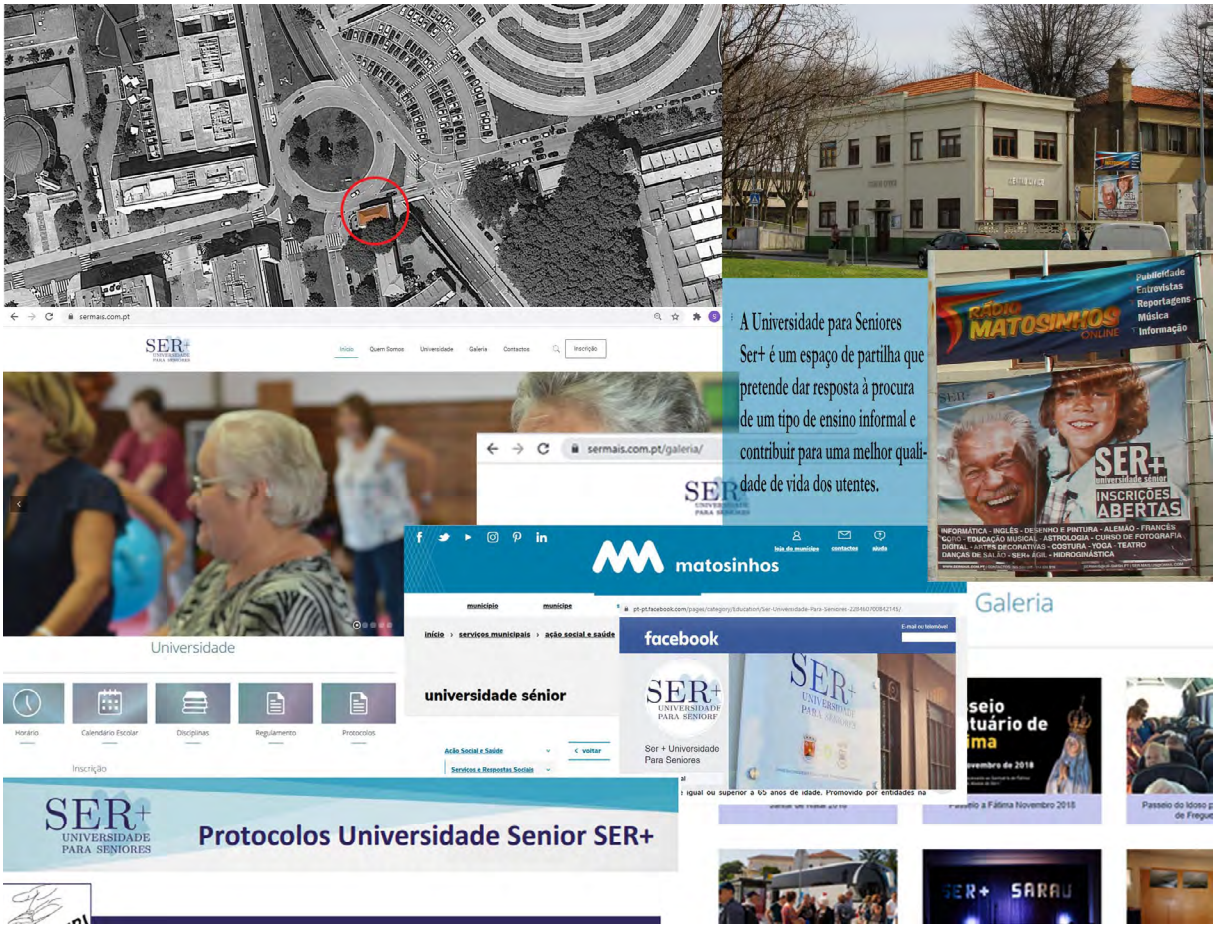



**Fig.7. Ilustração do *Princípio de mobilidade dos centros*:** A multiplicidade de centros físicos e virtuais acessível ao utilizador na cidade e/ou na cibercidade. Fonte: Elaboração própria a partir de informação de diversa origem disponível na Internet

existem movendo-se "permanentemente" entre "vários centros", na medida em que, nas respectivas dinâmicas de vida, e de acordo com as razões de preferência ou interesse específicas, temporariamente os habitam. Entendimento similar se aplica ao interior de cada parcela/edifício, onde outros "centros" surgem na dependência dos espaços que se ocupam. No âmbito da análise urbana, qualquer um destes *nós* pode ser eleito como *centro* pelo urbanista no momento em que concentra a atenção (a recolha de informação) em cada uma das parcelas/edifícios da área que estuda. É, portanto, o foco do observador – do habitante ou do investigador – que define o *centro*, o qual é por isso móvel e potencialmente qualquer *outro* em resposta às suas preferências, interesses ou critérios do momento. Aplicado à área de estudo, o princípio em discussão pode ilustrar-se colocando o *centro* na parcela/edifício da Universidade Sénior Ser+, entre outros possíveis (tantos quantos as parcelas/edifícios da área em estudo). Este foco possibilita a entrada num determinado número de "centros" físicos – a parcela, o edifício, cada um dos seus compartimentos – mas também num número infindável de "centros" virtuais, que a fig.7 procura sinteticamente exemplificar. Aqui, a noção de *centro* perde a estrita aplicação na materialidade concreta da arquitectura da cidade para se ampliar na da cibercidade. O mapa do sítio *web* conduz-nos então entre esses outros espaços, edifícios, compartimentos – outros "centros" –, que, em qualquer momento, se abandonam (tal como acontece na cidade) a partir de ligações que convidam a sair de um e entrar noutro, "saltando de um nó para outro". Na cidade, como na cibercidade que a prolonga, o habitante contemporâneo move-se assim entre "centros" concretos e virtuais, com frequência conciliando e conciliando-se em vários deles simultaneamente, e "arrastando em torno de si uma ramificação infinita de radículas", como acima se transcreve. Responde nesse exercício dinâmico a várias expressões e sentidos de si, da sua individualidade, confirmando a vocação hipertextual que François Ascher, na citação de abertura do presente artigo, lhe atribui.

## 5. CONCLUSÃO

O presente artigo reflectiu sobre a aplicação da metáfora do hipertexto numa área urbana de reduzida dimensão pretendendo relevar novos nexos na conceptualização da cidade contemporânea. A introdução da "sociedade hipertexto" como suporte da modernidade actual, tal como entendida por François Ascher (2001), abriu caminho à apresentação da noção de "hipertexto", cujas características fundamentais, exaltadas desde os domínios disciplinares da informática e da linguística/literatura, relevaram dominantemente da contraposição estrutural entre os dois modos de escrita e de leitura do texto/livro – papel vs. digital. A partir deste mote, a transposição da discussão para o contexto da Arquitectura e, especificamente para a cidade, ocorreu com naturalidade, apoiada num conjunto de autores que a entendem como processo de escrita e por isso matéria de leitura. Destacou-se André Corboz que directamente fez a ponte entre aspectos do hipertexto e aspectos gerais, específicos ao sistema urbano contemporâneo, através da designação da "hipercidade", que sinteticamente apresentou em 1994 – o prefixo hiper, tal como na geometria (hiper-espaço) remete para as várias dimensões da espacialidade do espaço urbano. A persistência da incompreensão das expressões distintivas da cidade contemporânea, ainda na segunda década do século XXI, esteia a pertinência de buscar conceptualizações alternativas e nessa se enquadra o *ensaio* urbanístico empreendido. Duplamente objectivado, visou, por um lado, a experiência da aplicação num contexto urbano das seis características do hipertexto identificadas e descritas por Pierre Lévy, em 1990, e, por outro, a construção do pensamento que sustentou essa transposição metafórica. Focado na envolvente directa da saída Norte da estação do Metro das Sete Bicas, em Matosinhos, o exercício da correspondência entre as seis curtas descrições de Lévy e aspectos da área permitiu observar a sintonia da leitura paralela 'hipertexto-cidade' e confirmar a essência hipertextual do objecto urbano contemporâneo. Complementando a tradicional abordagem morfológica à representação/compreensão da urbanização, a análise hipertextual acentua uma outra lógica de organização que decorre da geometria relacional em que cada actividade se insere.

## AGRADECIMENTO

Aos meus alunos da disciplina *Estrutura do Território de Urbanização Difusa*, que coordeno e lecciono na Universida-

de Fernando Pessoa, desde 2009. O seu trabalho de análise da evolução da expansão do edificado e da rede viária do concelho de Matosinhos, com base na cartografia militar à escala 1/25.000 (Série M888) – cartas 110 e 122 (1948–2011) – constituiu a base de ilustração de alguns dos tópicos desenvolvidos. Em particular, agradeço à aluna Catarina Marques, que reviu, corrigiu, reuniu e sistematizou a informação disponibilizada pelos colegas, aprofundando as suas coerência e expressão gráfica.

## REFERÊNCIAS


**Ascensão, A. T., Babo, M. A., e Torres, R.** (2014). O hipertexto na Cultura Contemporânea: do fim da linearidade à abertura conceptual. *Cibertextualidades*, 6, pp.121–138.

**Ascher, F.** (2010). *Novos princípios do urbanismo*. Livros Horizonte. (orig. *Les Nouveaux Principes de L'urbanisme*, 2001, Éditions de l'Aube.)

**Cardoso, M.** (2018, Novembro 15). Sonae Capital vende loteamento Efanor junto ao NorteShopping. *Expresso*. https://expresso.pt/economia/2018-11-15-Sonae-Capital-vende-loteamento-Efanor-junto-ao-NorteShopping (acedido em 29-11-2018)

**CMM** (Câmara Municipal de Matosinhos) (2016, Fevereiro 22). *Clima de festa na inauguração da praça das sete bicas*. https://www.cm-matosinhos.pt/servicos-municipais/comunicacao-e-imagem/noticias/noticia/clima-de-festa-na-inauguracao-da-praca-das-sete-bicas (acedido em 15.7.2018)

**CMM** (Câmara Municipal de Matosinhos) (2016). *Património Cultural – Bens Imóveis, Inventário e Classificação. Classificação de Interesse Municipal. Planta de Registo, Senhora da Hora* (ficheiro PDF). Disponível em https://www.cm-matosinhos.pt/cmmatosinhos2020/uploads/document/file/7331/planta_de_registo___senhora_da_hora.pdf (acedido em 10.9.2018)

**Colégio Efanor** (s.d.). *Instalações*. http://www.colegioefanor.pt/pt/o-colegio/instalacoes/ (acedido em 30-7-2018)

**Corboz, A.** (2000). La hiperciudad. In *Orden disperso. Ensayos sobre arte, método, ciudad y territorio*. (2000, pp.265-70). Editorial Universidad Nacional de Quilmes. (orig. L'ipercittà. 1994. *Urbanistica*, 103, 6-10)

**Corboz, A.** (1997). *La Suisse comme hyperville* (ficheiro PDF). Disponível em http://www.jointmaster.ch/jma/ch/de-ch/file.cfm/document/La_Suisse_comme_hyperville.pdf?contentid=1040 (acedido em 10.6.2018).

**Corboz, A.** (com Marot, S.) (2001). Du palimpseste à l'hiperville. André Corboz, webmaster de la ville et des territoires. In *Le Territoire comme palimpseste et autres essais* (pp. 9-19). Les éditions de l'Imprimeur.

**Deleuze, G. e Guattari, F.** (2016). *Rizoma*. Documenta. (orig. *Rhizome*. 1976, 1980. Éditions de Minuit)

**DGT** (Direção Geral do Território (2018). *PNPOT, Versão para Discussão Pública da Estratégia e Modelo Territorial* (proposta de alteração) (ficheiro PDF). Disponível em https://participa.pt/contents/consultationdocument/imported/2210/335536.pdf (consultado em 7.6.2018)

**Diniz. L. A. G.** (2008). *Cibercultura, Hipertexto e Cibercidade* (Dissertação de doutoramento não publicada). Universidade Estadual Paulista.

**Domingues, Á.** (2015). Território como hipertexto. In A. Domingues e N. Travasso Território (coord.) *Território: casa comum* (pp.38-41). FAUP.

**Ferreira, A.** (2013, Dezembro 11), Escola de gestão muda-se do Porto para Matosinhos. *Expresso*. https://expresso.pt/economia/escola-de-gestao-muda-se-do-porto-para-matosinhos=f845629 (acedido em 29.7.2018)

**Hubert, C.** (s.d.). *Hypertext City*. Disponível em https://www.christianhubert.com/writings/hypertext_city.html (acedido em 30.4.2018)

**Kolb, D.** (1998, Janeiro 26). *Anche il Talmud era un ipertesto*. (G. Roncaglia Entrevistador). Disponível em https://www.repubblica.it/online/internet/mediamente/kolb/kolb.html (consultado em 5.4.2018)

**Koolhaas, R.** (2010). A Cidade Genérica. In *Três textos sobre a cidade* (pp.29–65). GG. (orig. The Generic City, 1994. In J. Siegler (Ed.), 1995. *S, M, L, XL: Small, Medium, Large, Extra-Large. O.M.A., Rem Koolhaas and Bruce Mau*, pp.1239–1264, The Monacelli Press.)

**Landow, G. P.** (2006). *Hypertext 3,0. Critical Theory and New Media in an Era of Globalization*. Johns Hopkins University Press.

**Lévy, P.** (1994). *As tecnologias da inteligência. O futuro do Pensamento na Era da Informática*. Instituto Piaget.

**Lévy, P.** (2001). *O que é o virtual?* Quarteto Editora.

**Marinheiro, C.** (2010, Março 10). A etimologia da palavra escrever. In *Ciberdúvidas da Língua Portuguesa*. Disponível em https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/consultorio/perguntas/a-etimologia-da-palavra-escrever/27806 (acedido em 5-10-2018)

**Metro do Porto** (s.d.). *História, 2002*. Disponível em https://www.metrodoporto.pt/pages/321 7.dez.2002 (acedido em 25-8-2018)

**Paviani, J.** (2009). O Ensaio como Genêro Textual (ficheiro PDF). *V SIGET, Simpósio Internacional de Estudos de Genêros Textuais*. Disponível em https://www.escrevendoofuturo.org.br/arquivos/65/o-ensaio-como-genero-textual.pdf

**Pomar, A.** (2007, Maio 6). A festa discreta de Serralves / e da Sonae. *Blog de Alexandre Pomar*. https://alexandrepomar.typepad.com/alexandre_pomar/2007/06/a_festa_discret.html (acedido em 15.7.2018)

**The Edge Group** (2018). *Projetos, Metropolis*. Disponível em http://www.theedgegroup.com/metropolis.html (acedido em 2-8-2018)

**Tosca, S. P.** (s.d.). Review of David Kolb's Socrates in the Labyrinth. *Hipertulia*. http://pendientedemigracion.ucm.es/info/especulo/hipertul/socrates2.html. (acedido em 5.5.2018)

**TVI24** (2007 Setembro 19). Maior unidade de saúde ambulatória do país. Instituto CUF em Matosinhos já começou (a) receber doentes. *TVI24*. https://tvi24.iol.pt/matosinhos/hospital/maior-unidade-de-saude-ambulatoria-do-pais (acedido em 15.7.2018)

**Silva, G. B.** (2013, Agosto 23). EFANOR, ou Fábrica dos Carrinhos – Matosinhos. *Ruinarte*. http://ruinarte.blogspot.com/2013/08/efanor-ou-fabrica-dos-carrinhos.html (acedido em 16.7.2018)

**Solà-Morales, M.** (1994). Cidades cortadas | Cut cities. In F. Fernandes e M. Cannatà. *Formas urbanas=Urban shapes* (2000) (pp. 28–37). Edições Asa.

**Vitorino, M** (2007, Junho 13). EFANOR 100 anos de memórias. *Jornal de Notícias*. https://www.jn.pt/arquivo/2007/efanor-100-anos-de-memorias-677656.html?id=677656 (acedido em 16.7.2018)

**Zevi, B.** (1984). *A linguagem moderna da arquitectura*. Dom Quixote. (orig. *Il Linguaggio Moderno dell'Architettura – Architettura e storiografia*, 1973/74, Einaudi.)

# Cidade Compreensiva entre a Cidade Representativa e a Cidade do Quotidiano

## A importância da compreensão da Arquitetura e do Urbanismo no espaço contemporâneo das cidades

# Comprehensive City between Representative and Everyday City

## The importance of understanding Architecture and Urbanism within the contemporary space of cities

**Avelino Oliveira**, arquiteto
Professor Auxiliar, Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa
Centro de Administração e Políticas Públicas, CAPP – ISCSP
Laboratório de Estudos e Projetos, LEP–UFP
**(avoliv@ufp.edu.pt)**

**João Ferreira**, arquiteto
Professor Auxiliar, Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa
Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, CEAU–FAUP
Laboratório de Estudos e Projetos, LEP–UFP
**(jferr@ufp.edu.pt)**

**Luís Pinto de Faria**, arquiteto
Professor Associado, Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa
Centro de Administração e Políticas Públicas, CAPP – ISCSP
Laboratório de Estudos e Projetos, LEP–UFP
**(lpintof@ufp.edu.pt)**

**Sara Sucena**, arquiteta
Professora Auxiliar, Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa
Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, CEAU–FAUP
Laboratório de Estudos e Projetos, LEP–UFP
**(ssg@ufp.edu.pt)**

**RESUMO**

Kevin Lynch referiu-se à cidade como uma obra de arte temporal, ou seja, moldada pelo tempo. Leonardo Benevolo definiu a cidade em dois sentidos, o primeiro indicando a organização concentrada e integrada da vida humana, e o segundo denotando-a como um cenário físico da sociedade, que subsiste para lá dessa sociedade. Entre um e outro, Aldo Rossi acrescentou a definição existencial de "coisa humana" e defendeu que a cidade reforça a sua representação na "real transformação da natureza". É nesta perspetiva, comum aos três autores – de que a cidade assenta a sua génese nas diversas camadas temporais que se vão acrescentando –, que pretendemos fazer esta reflexão. Analisando a cidade contemporânea, defendemos que existem, dentro dos nossos espaços urbanos, duas cidades que colidem e só tangencialmente se tocam: a primeira designámos 'cidade representativa' e a segunda 'cidade quotidiana'. O espaço urbano compreensivo, como intermediário conceptual das diferentes dimensões da cidade apresenta-se como a matriz de investigação das diferentes visões urbanas permitindo-se tornar uma ferramenta no âmbito disciplinar da arquitetura e do urbanismo contemporâneo.

**Palavras-Chave**

Cidade, Quotidiano, Representação urbana, Espaço Compreensivo

**ABSTRACT**

Kevin Lynch referred to the city as a temporal work of art, i.e., as an artificial compound shaped by time. Leonardo Benevolo defined the city in two grounds, the first one indicating the concentrated and integrated organization of a community, and the second one denoting it as a physical scenario of society, which persists beyond that society. In between them, Aldo Rossi added the existential definition of "human thing" and argued that the city reinforces its representation in the "real transformation of nature". It is in this perspective, shared by the three authors – that the city bases its genesis on the different time layers that are added – that we intend to reflect. Analyzing the contemporary city, we advocate that there are, within our urban spaces, two cities that collide and only tangentially touch each other: the first one we named 'representative city' and the second 'everyday city'. The comprehensive urban space, as a conceptual intermediary of the different dimensions of the city, presents itself as the research matrix of the different urban visions discussed, allowing it to become a tool in the disciplinary scope of contemporary architecture and urbanism.

**Keywords**

City, Everyday life, Urban representation, Comprehensive space

*The public realm of the city is no longer defined by the church, the legislatures, the market or the agora, but is now the restaurant and the bar* (Sudjic, 1993, p.327)

## I. INTRODUÇÃO

Propomos uma revisitação breve a alguns dos textos matriciais da análise e da interpretação da cidade contemporânea. Esta proposta visa convidar à leitura dos textos citados, por um lado, e, por outro, à sua utilização como instrumento de reflexão sobre as cidades em que trabalhamos e, por extensão, sobre o projeto arquitetónico e urbanístico. Para além da síntese crítica de cada um dos textos, procurámos identificar conceitos que lhes fossem transversais e capazes de questionar e inspirar o trabalho de projeto de arquitetura/urbanismo em ambiente académico, bem como linhas potenciais de investigação futuras.

## II. VISÕES DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

O pensamento sobre a cidade dos nossos dias, com frequência, estrutura a sua reflexão em torno de cidades-arquétipo. Este recurso de entendimento, que privilegia o debate centrado em alguns temas urbanos em detrimento de outros, ou de uma totalidade, é sintomático da

dificuldade de uma abordagem única, sistémica e capaz de articular a variedade de aspetos e contradições com que habitualmente nos deparamos quando discutimos a temática (Vásquez, 2004). Mas independentemente dessa dificuldade, o que interessa relevar é que esses arquétipos existem, amiúde, no discurso disciplinar da arquitetura e do urbanismo e têm servido de base, quase sempre, aos trabalhos de reflexão e estudo sobre a questão urbana. Nesse sentido, arriscamos dizer que não são demasiado difíceis de elencar – pelo menos os principais ou os mais frequentemente referenciados – tendo a nossa seleção de textos optado por destacar os que entendemos mais pertinentes, num processo que é necessariamente subjetivo e sintético.

### a) Cidade dos "Permanent Underlcass"

A 'cidade' com que Peter Hall concluiu a 'sua' história do planeamento urbano (Hall, 2014, pp.485–528), publicada em 1988, é aquela que maior perplexidade causa. Apesar de, durante o século XX, se ter verificado uma significativa redução percentual da população pobre nos países industrializados, de ter crescido a da classe média, e aumentado os programas de intervenção social, é inesperado que subsista com tanta resiliência uma franja significativa da população em situação de pobreza. Esta persistência é ainda mais significativa porque a diferença social tem denotado uma cada vez maior expressão na organização espacial da cidade, onde os ghettos são a sua forma extrema de materialização. Mais recentemente, em consequência da generalização das tecnologias de informação, alguns autores, como Manuel Castells ou Saskia Sassen, identificam uma diferente tendência, mas cujo espectro é semelhante – a "cidade dual". Esta representa a agudização das discrepâncias sociais, com estreitamento tendencial da classe média em dois segmentos, entre trabalhadores hiperespecializados, que dominam competências capazes de criar mais–valias na sociedade do conhecimento, num extremo, e uma enorme massa de trabalhadores indiferenciados, no outro (Vásquez, 2004, p.68). É neste contexto que Manuel Castells identifica a "cidade invisível", apontando a falta de expressão no espaço público de um cada vez mais amplo grupo social (Castells, 1995).

### b) Cidade da Memória Coletiva

Christine Boyer, autora do livro cujo título dá nome ao tópico acima, servindo–se da definição de "memória coletiva" de Maurice Hallbachs, refere que a cidade opera no presente pela atividade dos grupos humanos e que, quando a continuidade com o passado se rompe, ocorre uma separação entre história e memória (Boyer, 1995, pp.367–420), assumindo a história o caráter de um estereótipo independente da experiência quotidiana. Este fenómeno é particularmente visível quando a cidade histórica é alheada das atividades do quotidiano, designadamente nos casos em que a sua recuperação física é sustentada noutras atividades, como, por exemplo, a turística. É sobretudo nestes casos que a transformação da cidade histórica se torna uma ficção cada vez mais próxima do parque temático, ou, como refere David Harvey, uma natureza "caricaturizada", "disneyficada", ao ser a cidade transformada em mercadoria e vendida como autêntica. É assim que a relação quotidiana com a natureza, a prática social, passa a ser povoada por pensamentos, imagens, fantasias e desejos de um objeto "glamourizado" e retificado, como se fosse resultado de um desenho infantil, uma construção feita para entreter, uma história inventada, um cultivo de nostalgia de um passado mítico (Harvey, 2000).

### c) Cidade Global e Megalópolis

A globalização suportada pela generalização dos meios de informação e pela aceleração dos transportes e das comunicações veio colocar novos e decisivos desafios às cidades. Foi neste contexto que a discussão sobre a cidade global, sobretudo impulsionada por Saskia Sassen no início da década de 1990, se desenvolveu proficuamente em torno do binómio centralização/descentralização (Sassen, 1991). A hipótese do desaparecimento das cidades, que era então por muitos avançada, em consequência da introdução das novas redes de comunicação, que tornariam essa comunicação totalmente independente da proximidade física, verificou–se ser francamente exagerada. Pelo contrário, a própria Sassen afirma a existência de um conjunto de cidades que assumem com especial relevância o papel de nós numa rede de cidades globais. Alguns autores, como Jordi Borja e o já citado Castells, preferi–

ram denominá-las "Megacidades" – as aglomerações com mais de 10 milhões de habitantes que, polarizando a dinâmica tecnológica, social e cultural dos seus países, estão ligadas a uma escala global (Castells e Borja, 2004). Efetivamente, para Castells toda a cidade é algo global, ainda que em proporções diferentes, pois se, por um lado, as suas funções direcionais são globais, por outro, a grande maioria da sua população vive um quotidiano de relações próximas, sendo por isso ao mesmo tempo também muito local (Castells, 2000). Ainda assim, é nessas Cidades Globais, em cujas áreas metropolitanas se concentram as funções com maior potencial de criação de valor no âmbito das atividades produtivas globalizadas, que vive a cada vez maior concorrência entre cidades, fruto da procura de se posicionarem como os nós ou fluxos que configuram mais ou melhores conexões globalizadas. Rem Koolhaas e Bruce Mau procuraram ilustrar isto mesmo em S, M, L, XL, através da exposição de 20 anos de trabalhos internacionais num tempo em que a arquitetura se tornava um espectador (mas também um operador) da explosão da economia de mercado e da globalização (OMA, 1998).

### d) Cidade "Technourb" ou "Edge City"

Robert Fishman, em 1987, propôs os termos "technourb" e "techno-city" para definir a zona periférica que emergiu como uma unidade socioeconómica viável e que ao longo das suas rodovias se foi pontuando de *shoppings*, parques industriais, complexos de escritórios, hospitais, escolas e uma variedade de tipos de moradias (Fishman, 1987). Lamentando não conseguir encontrar melhor expressão para o que outros, antes de si, designaram como "exurbia" ou "outer city", o autor descreveu as zonas periféricas das cidades que, para serem compreendidas, não podiam ser analisadas à luz de um modelo de subúrbio da cidade tradicional. A "technourb" não corresponde, portanto, à suburbanização do território, mas antes à criação de uma cidade descentralizada. O sentido com que o termo foi utilizado não difere significativamente daquele que, quatro anos mais tarde, Joel Garreau cunhou como "Edge City" (Garreau, 1991). Segundo o autor, essas então novas criações urbanas – batizadas "edge cities" (ou *cidades à margem*) – cumpriam as mesmas funções que todas as cidades vinham a cumprir nos últimos séculos e representavam o futuro da evolução do território urbano. Ainda que sem arranha céus ou boulevards, e com o espaço público reduzido à quase inexistência, caraterizam-se por relações intrínsecas e um edificado de escala mais humana.

### e) Cidade Genérica

Um dos mais destacados contributos de Rem Koolhaas para o pensamento sobre a cidade foi o texto de 1995, "Generic City", onde fez um retrato quase cruel da urbanidade global. Nessa generalidade urbana marcada pelo "em trânsito" (Koolhaas, 2010, p.40) e pelo 'transitório', os novos centros da cidade são os aeroportos – os mais recentes lugares comuns onde o *local* e o *global* têm afirmada e icónica expressão. A identidade iconográfica é aí omnipresente em camadas que se vislumbram para lá dos regimes políticos, sejam ditatoriais, autoritários ou democráticos, e da "proliferação de comunidades – um *zapping* sociológico – que resiste a uma única interpretação dominante." (Koolhaas, 2010, p.49) Mas é na perda de nexo conceptual que ela paradoxalmente se manifesta, porque à diversidade humana se soma a inexistência de uma paisagem histórica estável (um centro histórico) com proporção capaz de se constituir um referente partilhado. E, em consequência, a identidade ficciona-se. É ela o recurso que se contrapõe e obvia ao *genérico*, podendo "estar vazia há anos" (Koolhaas, 2010, p.32), e é, pois, liberto dela – e do seu espartilho – que o genérico progride. Segundo o autor, a Cidade Genérica é a que se expande tanto que chega ao campo, sendo "o que resta depois de grandes sectores da vida urbana terem passado para o ciberespaço." (Koolhaas, 2010, p.37) A sua materialidade privilegia o que não é repetível, mas nessas exclusividade e diversidade extremas torna-se entediante, sendo a "repetição que se torna inabitual" e, portanto, "estimulante" (Koolhaas, 2010, p.60). É deste modo, confrontando o leitor com expressões de urbanidade quase *nonsense* e paradoxais, que Koolhaas questiona o significado e os valores das cidades que vamos construindo.

### f) Cidade Líquida

Zygmunt Bauman afirmou a "modernidade líquida" como representação de um período que se balizou no pós-Se-

gunda Guerra Mundial e se tornou mais percetível a partir da década de 1960. Segundo o autor, a modernidade sólida era caracterizada pela rigidez e solidificação das relações humanas, das relações sociais, da ciência e do pensamento. Pelo contrário, totalmente oposta, a modernidade líquida consolidava-se na ideia de capitalismo industrial em que as relações económicas se sobrepuseram às relações sociais e humanas, abrindo espaço para uma fragilidade de laços crescente entre pessoas e entre pessoas e instituições (Bauman, 2006). A lógica do consumo venceu e as pessoas passaram a ser fortemente analisadas não pelo que são, mas pelo que compram. Esta modernidade é marcada pelo triunfo do progresso económico, do comércio livre, do livre consumo e da livre concorrência, materializando uma espécie de sucesso da civilização moderna. Sustentando-se em B. Diken e C.B. Laustsen, Bauman refere este paradigma como uma inversão do vínculo milenar entre civilização e barbárie, estando hoje o ambiente urbano transformado numa selva onde impera o terror, em consequência da existência das fontes de perigo dentro da própria cidade (Bauman, 2006, p.59). Na verdade, os medos modernos surgiram relacionados com a redução do controlo estatal (a chamada desregulamentação e seu apanágio individualista) e no momento em que os laços amigáveis estabelecidos dentro da comunidade surgem fragilizados, ou eventualmente rompidos. A complexidade da vida urbana transforma os indivíduos em seres sozinhos e inseguros, aterrorizados por medos reais ou imaginários, e sujeitos a uma experiência da realidade urbana que provoca sentimentos inversos, pois "atrai e repele ao mesmo tempo", na razão da continuada manifestação de novidades e surpresas. A cidade causa "mixofobia" mas também "mixofilia", ou seja, por um lado, a atração pela diferença e, por outro, um desejo de misturar-se com o diverso porque ele é fascinante. Segundo Bauman, os dois comportamentos opostos coexistem nos indivíduos urbanos, sendo a cidade o lugar da aventura potencializada pelo medo. Desta Cidade Líquida emergem algumas inovações arquitetónicas em que os espaços se moldam à imagem e semelhança desse medo irresistível, sendo a mais visível delas os condomínios fechados e suas variantes, que proliferam e ocupam áreas distintas e ricas da cidade (Bauman, 2006, pp.40-65).

### g) Cidade Criativa

Richard Florida sustentou, em 2002, a emergência de uma nova classe económica que designou "criativa", com implicações na transformação dos modos de vida e por inerência dos espaços urbanos. Mais recentemente, na revisita a esta obra, afirmou que à medida que a economia cresce, se assiste a uma cada vez maior concentração de talentos, cujo impacto necessariamente se sente nos lugares que os acolhem. Explorando a relação entre esta constatação e a competitividade urbana, defende que as regiões e comunidades interessadas em competir por esses ativos terão que providenciar trabalhos atraentes e desafiantes, mas também os ambientes relaxantes e intelectualmente estimulantes que fomentem a manifestação da criatividade, sejam estes bares, restaurantes, arte, parques, bairros seguros, etc. Mais do que nunca, as pessoas criativas querem ter a possibilidade de escolher a comunidade onde viver e as regiões têm que entender isso se almejam ser competitivas na batalha global pelos talentos (Florida, 2014). Assim, é pedido às cidades que elas próprias se tornem criativas e encontrem soluções inovadoras para os seus problemas e desafios, diferenciando-se do modelo tradicional. Florida entende que esta abordagem promove um ambiente tolerante, propício à atração e retenção de pessoas criativas que possam estimular o conhecimento, a tecnologia, a inovação e, consequentemente, promover o crescimento económico, assim se revertendo em transformações urbanas e sociais positivas. Ao colocar as tecnologias da comunicação e informação ao serviço da vida urbana, como um meio e não apenas como um fim em si mesmo, a cidade diligencia uma vivência melhorada para as suas populações, promovendo o conhecimento coletivo e a inovação. É assim que a cidade criativa (ou cultural), baseada numa economia cultural e na proliferação de estilos de vida associados ao consumo, toma o lugar da cidade da produção material e das instituições públicas. No plano físico, a associação da classe criativa com a reconversão de antigos edifícios, com frequência localizados em áreas mais centrais da cidade, para novos usos e segundo uma imagem congruente com a lógica de bens e serviços de marca, passa a identificá-la como um motor da transformação urbana. Assinale-se a este respeito que na periferia urbana muito pouco se alterou, pois aquela é uma revolução urbana invertida, na qual

os mais ricos se afirmaram expulsando os pobres para as margens sociais, culturais e económicas (Miles, 2012).

### h) Cidade "Inteligente"

As primeiras tentativas de definição do conceito de "Digital City" (ou ainda "digital community", "information city" ou "e-city") remontam a meados dos anos 90 e referiam-se essencialmente à inovação e aos benefícios que a implementação de novas infraestruturas de comunicação de banda larga poderiam representar na prestação de serviços entre governos, cidadãos e empresas – Galerias/Museus Virtuais; Hospitais/Telemedicina; Agências Bancárias/ATMs; Galerias Comerciais/Plataformas E-commerce; Trabalho/Teletrabalho – e ao modo como a integração destas novas tecnologias estariam a transformar a cidade contemporânea de modo drástico e irreversível (Mitchell, 1996). Se, por um lado, a sensação de desaparecimento das distâncias ou a aparente desmaterialização de quase tudo (Mitchell, 2007) acelerava processos e potenciava a eficiência e as novas oportunidades de negócio, por outro, a nova era da conectividade ou da pós-informação (Negroponte, 1996) também era percecionada enquanto risco, como uma ameaça ao emprego tradicional (Castells, 2003), ou ainda como indutora de um tipo de sociedade marcado pela vigilância e pelo controlo, condenada a uma descaracterização e vazio (Lipovetsky, 1993). Entre as virtualidades e os riscos associados à "cidade digital", "cidade inteligente" ou "smart city" (as fronteiras entre os conceitos são ténues), o potencial das novas tecnologias para otimizar 'sistemas' e 'processos' encontrou uma especial aplicabilidade na resposta a muitos dos desafios e dos propósitos que marcaram a última transição de século, nomeadamente no que se refere ao modo como aquele poderia contribuir para a configuração de novos modelos de desenvolvimento económico, ambiental e social, mais eficazes, prudentes e justos.

### i) Cidade "Sustentável"

*No contexto internacional, no intuito de atingir os objetivos estabelecidos no Protocolo de Quioto, nasceu o conceito de Smart City, que vem sendo adotado por diversas instituições (e.g. Comissões Europeias, Setis-EU, OCDE, etc.) que rotularam de "smart" as iniciativas e projetos relevantes para a sustentabilidade das cidades.* (Cocchia, 2014, p.14).

Apesar da noção de "desenvolvimento sustentável", tal como começou a ser mundialmente difundida a partir do Relatório Brundtland, de 1987, surgir associada a um sentido de responsabilidade inter-geracional (ambiental, económica e social), o aumento exponencial da dimensão e do nível de complexidade associado a este desígnio, informado na perceção de uma realidade que se revelou cada vez mais global e interdependente, contribuiu para a diluição das fronteiras conceptuais que separavam a Cidade Inteligente e a Cidade Sustentável, tornando cada vez mais inconsequente procurar uma definição precisa e/ou resumida de qualquer das partes (Fig.1 e Fig.2).

**Figura 1. 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), Centro Regional de Informação para a Europa Ocidental** (https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/ – consultado em dezembro de 2020)

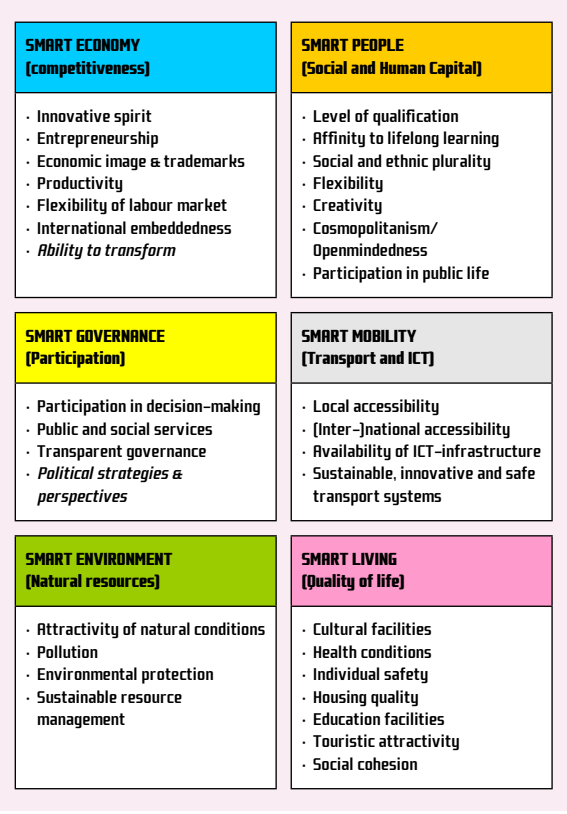



**Figura 2.** **Characteristics and factors of smart city (Giffinger et al. 2010)**

## j) Cidade "Compreensiva"

A articulação 'inteligente' entre os principais vetores de desenvolvimento ambiental, económico, social, territorial, cultural e político (Sachs, 2002, p. 85–89), no contexto da 'rede' global, afigurou-se não ser passível de se poder concretizar num 'plano' ou ser projetada numa 'agenda'. Em consequência desta constatação, tal como ficou expresso nos "17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável" fixados, em 2015, na cimeira da ONU e, mais recentemente, na "Kuala Lumpur Declaration on Cities 2030", entendeu-se que para almejar um desenvolvimento urbano sustentável seria também necessário adotar outros mecanismos de governança colaborativa que envolvessem ativamente não só os governos nacionais, regionais e locais, como também "(...) todos os grupos da sociedade, inclusive os jovens, as mulheres e as associações locais e particularmente os grupos excluídos, vulneráveis e desfavorecidos" (UN-HABITAT, 2018). Assim, no momento em que se passou a valorizar mais o papel da cidade, enquanto palco de oportunidades de participação e de interação em sociedade e, consequentemente, enquanto lugar condicionador da qualidade de vida e da realização pessoal da sua população – principal recurso e garante para a sua sustentabilidade –, a consciência que se tem dela alterou-se. A "*inteligência*" da cidade passa então a ser percecionada e avaliada, fundamentalmente, pelo modo como é capaz, ou não, de compreender (que abrange, inclui e simultaneamente entende) esse 'recurso' (Faria, et.al., 2011), e assim propiciar as condições necessárias para que qualquer cidadão, independentemente da sua raça, sexo ou credo, possa, em condições de equidade, usufruir plenamente da 'cidade', i.e., "(...) partilhar conhecimento, experiências e interesses comuns" (Ishida, 2002, p.77).

## k) Cidade Transgénica

A aturada reflexão sobre a ocupação territorial do Noroeste peninsular ibérico levou Álvaro Domingues, no final da primeira década dos anos 2000, a propor o "transgénico" como metáfora para a sua compreensão. A dificuldade de entendimento, e até de descrição, desta paisagem de urbanização dita difusa é infirmada pelo recorrente recurso à "não-coisa": não é cidade, não é campo, não é industrial nem é rural, tão pouco natural (Domingues, 2013, pp.27–28). Procurando superar as limitações de uma identidade negativa (Domingues, 2013, p.29) e "enviesamentos, bloqueamentos, e ilusões de *conhecimento* em torno de *conceitos vagos*" (Domingues, 2013, p.20), a "paisagem transgénica" (que neste artigo adotámos sob o título de "cidade transgénica") é proposta como conceito capaz de ajudar a ver para além dos (pré)conceitos vigentes e olhar as razões das transformações do território. E são três, segundo Domingues, as ordens de razão que justificam a adoção da metáfora do *transgénico*: 1) a heterogeneidade dos elementos constituintes da paisagem, que remete para campos disciplinares muito distintos; 2) o facto de encerrar a "mistura de sonhos utópicos e pesadelos apocalípticos" (Domingues, 2013, p.24), parte de uma natureza indelevelmente tocada pelo Homem; 3) a procura da legibilidade e da inteligibilidade territorial "no cruzamento e intersecção das ciências, das artes e da esfera pública" (Domingues, 2013, p.26). Como enquadramento deste tipo de paisagem, o autor assinala a

realidade económica subjacente à sua transformação, nomeadamente a perda de importância da atividade agrícola que moldava de maneira extensiva a forma da ocupação territorial, e que se torna (deste ponto de vista) quase residual, substituída por novas formas de produção muito menos vinculadas às condições naturais. Adicionalmente, Domingues ressalta o suporte da urbanização extensiva numa nova rede infraestrutural – de alta velocidade – cuja lógica de implantação é autorreferenciada, mas que se apoia fundamentalmente na densidade de uma capilaridade viária preexistente amplamente inclusiva. A atenção às razões e motivos imediatos da transformação em curso permitirá, do ponto de vista do autor, uma renovada operacionalidade dos instrumentos de regulação e ordenamento de um território desejavelmente "mais funcional, mais regulável, menos predatório de recursos, mais confortável" (Domingues, 2013, p.33). Apesar de secundarizar a dimensão estética do quadro regulatório, Domingues realça o potencial político da paisagem enquanto "referente identitário" e "dispositivo de luta simbólica, onde diferentes grupos sociais tentam impor os seus interesses, demarcar domínios, distanciamentos e hierarquias" (Domingues, 2013, p.23).

### I) Cidade Ativada

Paulo Seixas conceptualiza a cidade contemporânea como uma cidade-*feedforwarding*, ou dito de outro modo, uma "Cidade-Ativada" (Seixas, 2019, pp.15-17). Neste referente, a cidade é suportada num processo de tematização e cenários cuja matriz de decisão se apoia na ideia de que, hoje, a cidade deixou de estar num sistema fechado (local/nacional) e com uma programação interna de tempo alargado, para passar a definir-se através de um sistema aberto, de grande incerteza, de tempo mais curto e com uma programação e controlo externos, o que implica processos de correção por antecipação e iniciativas ativas (*feedforwarding*). É neste enquadramento que Seixas refere que situar uma cidade num painel que a force a comparar-se com outras cidades similares no planeta é mais importante do que uma visão 'vertical' de passado/presente/futuro. Interessa-lhe, pois, a identificação de "modelos de políticas de cidade" que configuram os temas em que cada uma procurará fazer a diferença, afirmando-se como exceção dentro do comum, ou, criando uma nova tematização. Neste modelo de conceptualização urbana, conclui o autor, as ciências sociais e o urbanismo são secundarizados em prol daquele outro regime mais especializado: o dos *rankings* de cidades, enquanto expressão de uma indústria de produção de necessidades. Neste entendimento, o 'jogo' que as cidades contemporâneas passaram a praticar implica o fabrico de um sistema de produção de necessidades, e a definição das políticas para essa *cidade-ativada* tem que recorrer a 'profissionais globais' que desempenham determinados papéis. Seixas designa-os como "*coachers* urbanos globais", e estes são umas vezes arquitetos famosos, outras vezes consultores, geralmente agentes culturais, artistas, etc., que se constituem intermediários culturais no sentido de propiciar uma aceitação globalizada da respetiva cidade. Disso é exemplo paradigmático o 'efeito Bilbao', e seus similares, que evidencia a instituição consolidada da cidade como 'moeda' ou 'capital' e transforma o seu valor de troca nos vários nichos de mercado globais através dos *rankings* de cidades. Assim, em função desse '*dashboard*' (painel de controlo) a que se auto sujeitam os gestores/promotores destas políticas públicas locais ativadas, é necessário que cada cidade prepare o seu jogo (*Set-up* e *Match-Making*), de modo a fazer apostas e ativar modelos (*Play*, *Bets* e *Feedforwarding*). Esta perspetiva da cidade, e das respetivas políticas, expõe-se como se fosse uma lógica do jogo, onde a Cidade Ativada é eventualmente uma *cidade-gaming*.

## III. CIDADE REPRESENTATIVA E CIDADE DO QUOTIDIANO

Da leitura destes tão diversos modos de conceber e pensar a cidade contemporânea entendemos destacar o caráter fragmentário que daquela decorre. Desde logo, é evidente o entendimento parcelar inscrito em cada uma das várias propostas de interpretação, das quais não é percetível a intenção (sequer o desejo) de uma visão global das várias dimensões da cidade contemporânea. Cada um dos autores citados constrói a 'sua cidade' a partir do privilégio de uma dessas dimensões (seja esta social, política, identitária, formal, económica, ambiental, ou da sua perceção e compreensão visuais) sem almejar a uma proposta integradora ou 'total'. O caráter fragmentário advém também do facto de os autores, de um modo que entendemos recorrente, assinalarem roturas das quais resultam

aspetos essenciais da caraterização da cidade contemporânea: rotura entre grupos de cidadãos de tal modo que a mobilidade social se torna impossível; dissociação entre cidade histórica e vida quotidiana; segregação social (com expressão urbana em estruturas arquipelágicas) como meio de incremento da eficiência económica (um aparente retorno da cidade funcionalista em que a separação de funções parece dar lugar à separação das castas); aumento exponencial da capacidade de recolher e tratar informação (dados) mas absoluta assimetria na sua acessibilidade; ou disfunção entre extensão/tipo de urbanização e valores de referência/estabilidade, que tradicionalmente se confiavam à materialidade da cidade.

Outro aspeto a sublinhar é que as diversas abordagens não são excludentes; são sobreponíveis e até, nalguns casos, complementares. É por isso que nos podemos perguntar se, nesse enquadramento plural, será possível almejar uma estratégia de intervenção capaz de superar a tendência centrífuga e aparentemente divergente da teorização sobre a evolução dos assentamentos urbanos, o seu estado de facto, e o seu futuro. Para este efeito julgámos pertinente recuperar o conceito de "cidade compreensiva", entendida esta como a sobreposição, ou a conjugação, da dimensão simbólica e funcional.

Kevin Lynch, em 1960, referiu-se à cidade como uma obra de arte temporal, moldada no e pelo tempo (Lynch, 1982). Leonardo Benevolo, na década seguinte, definiu a cidade em dois sentidos, o primeiro identificando a organização concentrada e integrada de uma sociedade, e o segundo denotando-a como um cenário físico da sociedade, que subsiste para lá dessa sociedade (Benevolo, 1984). Entre um e outro, em meados dos anos 1960, Aldo Rossi acrescentou a definição existencial de "coisa humana" e defendeu que a cidade reforça a sua representação na "real transformação da natureza" (Rossi, 1988). É nesta perspetiva, comum aos três autores – de que a cidade assenta a sua génese nas diversas camadas temporais que se vão acrescentando –, que pretendemos fazer esta reflexão. Analisando a cidade contemporânea, defendemos que existem dentro dos nossos espaços urbanos duas cidades que colidem e só tangencialmente se tocam: a primeira designámos Cidade Representativa e a segunda Cidade do Quotidiano.

A Cidade Representativa vive crescentemente do impulso turístico (associado à mobilidade que está hoje tão facilitada e promovida) gerado pela globalização e pela ativação urbana, e caracteriza-se pelos espaços simbólicos – dos monumentos, museus ou equipamentos culturais e núcleos históricos. É a cidade dos cartões postais, dos mapas, dos guias modernos, dos *rankings*, dos prémios de melhor destino. No fundo, a cidade representativa é toda aquela que consta do guião turístico e dos instrumentos de marketing e/ou publicidade urbano, e assenta primordialmente no conceito da sociedade pós-materialista e hedonista de Inglehart e Welzel (2005). Entendemos ser possível encontrar no novo individualismo as referências úteis para perceber as recentes imagens simbólicas e iconográficas das nossas cidades (Lipovetsky, 1993) – onde outrora estavam as catedrais, os palácios reais e as igrejas estão hoje símbolos de cariz hedonista como museus, bibliotecas ou salas de espetáculo. Facilmente se percebe como, no presente, o museu Guggenheim, em Bilbau, a Casa da Música, no Porto, ou a London Eye e a New Tate, na capital britânica, passaram a dividir o espaço imagético urbano das margens do Rio Nevión, da Torre dos Clérigos, ou da Millennium Bridge londrina. Misturam-se agora os "iconic buildings", na expressão que Charles Jencks utilizou para nomear este fenómeno agora corrente no campo da arquitetura e do urbanismo, e iniciado na esteira do chamado "Efeito Bilbao" (Moore, 2017), que seguiu o bem-sucedido caso do Museu projetado por Frank Gehry, referido acima. Misturam-se, portanto, esses edifícios emblemáticos com monumentos persuasivos ao serviço do capital comercial e, particularmente, vinculados à aceleração provocada pela globalização.

A Cidade do Quotidiano, por outro lado, é definida pelas nossas casas, pelas policentralidades geradas nas periferias urbanas, de que falam Fishman (1987) e Garreau (1991), e pelos equipamentos básicos, como escolas e hospitais, etc. É aquela que é tendencialmente anónima porque as suas funções são banais, pelo menos no confronto com o motor que alimenta a anterior. Aquela que não se mede pela capacidade de apelar ao turismo de massas, já que as funções que sustentam a cidade que vivemos diariamente não são as que a colocam no mapa dos destinos de viagem mais desejados. É antes a cidade de que falam os autores citados, lugares de uma urbanização de extensão crescente,

da mistura funcional e/ou tipológica incompreensível, das desigualdades sociais que o espaço urbano traduz mais ou menos claramente. É, como a anterior, também a cidade da mobilidade, mas daquela que é diária e repetida, feita pelos mesmos meios e para os mesmos locais, do automóvel e da pendularidade; além da física, é igualmente da mobilidade virtual, local e global.

O desfasamento entre as duas cidades que referimos expressa-se de forma muito clara nos espaços de habitação dos centros históricos, onde a legislação tende a promover o caráter museológico do edificado sobre a necessidade de atualização funcional e operacional dos próprios edifícios. Intervir num edifício de habitação no centro histórico de uma cidade europeia passou a ser um ato mais especulativo do que de respeito pelo valor intrínseco e específico dos tecidos urbanos, tal como tradicionalmente reconhecido. O designado *alojamento local* é a mais recente pedra de toque da reconversão daqueles espaços e se o retorno económico obtido através das redes formais ou informais desse tipo de alojamento promove uma rápida descaracterização funcional do património histórico edificado da cidade, a verdade é que a ausência de elementos reguladores, ou estratégias de planeamento, veio igualmente agudizar os processos de descaracterização social. Referimo-nos à crescente gentrificação, de que resulta inerente um novo tipo de desertificação dos centros históricos, agora decorrente da transitoriedade dos turistas que intermitentemente o habitam. No confronto com as zonas históricas, é bem mais fácil construir perto de um nó rodoviário ou de um núcleo modal do Metro, num raio de 20 ou 30 quilómetros além do centro da cidade. É esta uma realidade das últimas três ou quatro décadas, que aconteceu de forma muito rápida em muitas cidades, desde o Porto a Lisboa, de Barcelona a Madrid, em Paris, Roma ou Berlin. Por isso a urbanização ganha extensão, em escala crescente, e outros centros emergem em espaços antes periféricos. Mas tal não inibe a circunstância de que a Cidade do Quotidiano tenha crescido habitacionalmente à margem da Cidade Representativa; e que a Cidade Representativa tenha crescido em dimensões que são quase paralelas às dinâmicas quotidianas da cidade.

Efetivamente, como disse Fernando Távora de forma premonitória no último quartel do século XX, na cada vez maior rapidez de expansão e transformação da cidade, os espaços que hoje estão vivos podem amanhã ser desordem e vice-versa (Távora, 1982). Fica por isso a sensação de que a oferta cada vez mais alargada de elementos culturais nas cidades que visitamos são apenas uma recolha catalogada e manipulada e não uma descoberta que decorre de um qualquer processo cognitivo individual. O direito de um indivíduo a ser ele próprio, de fruir ao máximo a vida (Lipovetsky, 1993, p.9), potencia a rapidez de transformação das cidades e daí a importância da consciência sobre a existência das duas cidades em que nos movemos enquanto cidadãos, e intervimos enquanto arquitetos. É inegável que muitas das grandes intervenções urbanas têm a capacidade de abarcar estas duas dimensões da cidade – a da representação e a do quotidiano –, quer do ponto de vista funcional, quer do ponto de vista estritamente territorial. Mas para que tal aconteça é determinante que se dirijam, simultaneamente, aos públicos exteriores (ao turista) e à população que aí vive e trabalha.

## REFERÊNCIAS

**Ascher, F.** (1998), *Metapolis. Acerca do futuro das cidades.* Celta Editora.

**Bauman, Z.** (2006). *Confiança e Medo na Cidade.* Ed. Relógio de Água.

**Benevolo, L.** (1984). *A Cidade e o Arquitecto.* Ed. 70.

**Boyer, M. C.** (1995). *The City of Collective Memory.* Ed. Mitt Press.

**Castells, M.** (1995). *La Sociedad Informacional.* Ed. Gustavo Gili.

**Castells, M.** (2000). *End of Millenium, The Information Age: Economy, Society and Culture.* Ed. Blackwell.

**Castells, M.** (2003). *Internet Galaxy.* Oxford Press.

**Cocchia, A.** (2014). "Smart and Digital City: A Systematic Literature Review". In R. P. Dameri and C. Rosenthal-Sabroux (eds.), *Smart City.* Springer International Publishing.

**Domingues, Á** (2013). Paisagens Transgénicas/Transgenic Landscapes. *ZARCH*, 1, pp.16–35.

**Fishman, R.** (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. Ed. Anchor.

**Florida, R.** (2014). *Rise of the Creative Class Revisited*. Ed. Ingram Publishers.

**Garreau, J.** (1992). *Edge City: Life on the New Frontier*. Anchor Books.

**Giffinger, R., Gudrun, H., e Haindlmaier, G.** (2010). "Smart cities ranking: An effective instrument for the positioning of the cities". *ACE: Architecture, City and Environment*, 4.

**Ishida, T** (2002). *Digital City Kyoto*. ACM.

**Hall, P.** (2014). *Cities of Tomorrow*. Ed. Blackwell.

**Harvey, D.** (2000). *Spaces of Hope*. University of California Press.

**Inglehart, R. & Welzel, C.** (2005). *Modernization, cultural change and democracy: the human development sequence*. Ed. Cambridge University Press.

**Koolhaas, R.** (2010). "A Cidade Genérica" (1994). In R. Koolhaas, *Três textos sobre a cidade*. GG, pp.29–65.

**Lipovetsky, G.** (1993). *A Era do Vazio*. Ed. Relógio de Água.

**Lingsom, S.** (2012) Public space and impairment: an introspective case study of disabling and enabling experiences. *Scandinavian Journal of Disability Research*, Vol. 14, 4, pp.330–331.

**Lynch, K.** (1982). *A Imagem da Cidade*. Ed. 70.

**Miles, M.** (2012). Uma Cidade Pós Criativa. *Revista Crítica de Ciências Sociais, 99*, pp.9–30.

**Mitchell, W.** (1996). *City of Bits*. MIT Press.

**Mitchell, W.** (1999). *E–Topia*. MIT Press.

**Mitchell, W.** (2007). *Intelligent Cities*. MIT Press.

**Moore, R.** (2017). The Bilbao effect: how Frank Gehry's Guggenheim started a global craze. *The Guardian*.

**Negroponte, N.** (1996). *Ser Digital*. Editorial Caminho.

**OMA; Koolhaas, R. e Mau, B.** (1998). *Small, Medium, Large, Extra–Large*. The Monacelli Press.

**ONU, Centro Regional de Informação para a Europa Ocidental** (https://unric.org/pt/objetivos–de–desenvolvimento–sustentavel/ – consultado em dezembro de 2020)

**Rossi, A.** (1988). *La Arquitectura de la Ciudad*. Ed. GG.

**Sassen, S.** (1991). *The Global City*. Princeton University Press.

**Seixas, P.** (2019). O jogo das políticas de cidades. Cidade Ativada. In P. Seixas, *Ativar Cidades*. Ed. Caliedoscópio, pp.13–38.

**Sudjic, D.** (1993). *The 100 Mile City*. Ed. Flaming.

**Távora, F.** (1982). *Da Organização do Espaço*. Ed. Faup.

**Vásquez, C. G.** (2004). *Ciudad Hojaldre*. Ed. Gustavo Gili.

**UN–HABITAT** (2018). *Kuala Lumpur Declaration on Cities 2030*. Kuala Lumpur, 13 February 2018.

# On Walking in Derelict Urban Spaces:
## Experiencing Liminality in a City[1]

**Sarah Al Shrbaji**, arquiteta
Lab2pt, EAUM
**(sarahshrbaji@hotmail.com)**

**ABSTRACT**

The article is a bridging of a master dissertation about '*liminality*' and the forthcoming and ongoing doctorate research about 'territorial limits' between frontiers and mobilisation in the contemporary Europe. It is, subsequently, an inauguration of what 'liminality' expands to be and become in an urban context, as the author, an immigrant based in a former industrial city, becomes a partial case study. Liminality as a mediator of limits challenges the derelict architecture in a city to be part of a walking passage to marginalize the writer's discourse along the city's derelict peripheries. The article, thus, fictionally theorizes and exploits how the omnipresence of dereliction leads to the omnipresence of liminality in a city. Being correlated with architecture and fiction, the article analyses a relational passage of traversing liminality with the city, addressing its intermittence and vagueness. And it, also, suggests what may become out of diverging from the traditional limits, in other words a rhetoric of walking in a *liminacity*.

**Keywords**

Liminality, Dereliction, Walking, Photography, Urban Fiction

**RESUMO**

O artigo é uma ponte entre uma dissertação de mestrado sobre "liminaridade" e a pesquisa de doutoramento em curso sobre "limites territoriais" entre fronteiras e mobilização na Europa contemporânea. É, subsequentemente, uma inauguração do que a "liminaridade" se expande para ser e se tornar num contexto urbano, pois a autora, uma migrante radicada numa antiga cidade industrial, torna-se caso de estudo parcial. A liminaridade desafia a arquitetura urbana desocupada a fazer parte de uma passagem para marginalizar o discurso da autora sobre as periferias abandonadas da cidade. O artigo, portanto, teoriza ficcionalmente e explora como a omnipresença do abandono leva à omnipresença da liminaridade numa cidade. Correlacionando arquitetura e ficção, o artigo analisa uma passagem relacional de travessia entre a liminaridade e a cidade, abordando a sua intermitência e indefinição. Sugere também o que pode resultar da divergência dos limites tradicionais, ou seja, uma retórica de caminhar na *liminacidade*.

**Palavras-chave**

Liminaridade, Abandono, Caminhar, Fotografia, Ficção Urbana

1 In part one, liminality to a term is shortened, adapted, and taken from the Introduction of "*Liminality: An Affinity with Guimarães' Derelict Architecture in the Autobiographical Fiction of an Individuum*" (Saraa Shrbaji, 2018*)*. Part two and part threeare evolved summaries from the aforementioned dissertation. All the images are taken by the author except image number 5 (below) and 7 are by Eduardo Brito, 2018.

Captured fragments, images of thresholds and becomings, we started photographing the urban peripheries of the city we live in. Ubiquitously experiencing a presence of in-betweenness, we encountered what may seem to us a study of betwixt(s) and between(s). According to *Arnold van Gennep's* coining of *Liminality*, we "cannot pass from one (place) to the other without going through an intermediate stage." (Gennep, et al., 1960, p.1) It is where we chose to traverse into entities that tend to gradually absorb us. And those "liminal entities are neither here nor there…" (Turner, 1966, p.94) They make up part of our surroundings and are part of our present. Those that are left averted, the dilapidated, abandoned liminal entities. To that the *derelict*, urban spaces that progress with time, disintegrate into the surroundings and auto-generate with the built environment and nature. In other words, our space and time relatively connect to dereliction's space and time. And that dereliction is an outcome of these in-between occurrences, namely its life and death intervals. Hereto "liminality is frequently likened to death, to being in the womb, to invisibility, to darkness…to the wilderness…" (Turner, 1966, p.95), as a consequence of space and time. Dereliction, thereto, expresses both a state of abandonment and a state of ruination; meaning, its environment is in-between the aforementioned states. There is where a liminal structure takes place. Within this structure, we seek to understand the relation between liminality and dereliction in four sections; liminality to a term (liminal), liminality to an urban context (liminatopia), liminality to a city (liminacity) and liminality to a territorial border (limit).

Dereliction is rather exploited through a *passage* performance in the derelict urban spaces of a city, as we are drawn to experience them, to be present in their environments. Into that, our *walking* is determined by the passage we take. Our walking passage is dependable on our "rites (within the derelict urban spaces) which accompany every change of place, state…and age." (Turner, 1966, p.94) "The rites of passage ultimately correspond to this fundamental necessity, sometimes so closely that they take the form of rites of death and rebirth." (Gennep et al., 1960, p.182) That is to say that dereliction is a liminal state, where its environment is evoked as a liminal space. And where the use of the medium of photography is of a contiguity in expressing the relation between dereliction and liminality through our environmental experiences. And through photography, our walking passage in the derelict urban spaces are projected as documented fragments. The documentation is associated to us, to our environmental experiences and to the derelict, as a correspondence to liminality, the term itself.

## 1. LIMINAL – LIMINALITY TO A TERM

Liminality, as a term, was coined in a dismantled timeline during the 20th century, by an ethnographer (Arnold van Gennep), an architect (Aldo van Eyck), and a cultural anthropologist (Victor Turner). All of whom described liminality as being a state of in-betweenness. And because liminality contains polysemic and polyvalent effects, meaning it shape-shifts according to its referral, it became a non-structural structuralist term. It is in Georges Teyssot's "*Aldo van Eyck´s Threshold: The Story of an Idea*" (2008), where liminality and in-betweenness were firstly articulated in architecture. However, one century ago, the neologism of liminality came with the ethnographer Arnold van Gennep's "*Les Rites de Passage*" (1908), introducing the *term* into the field of anthropology. Van Gennep drew the attention to liminality, as a new abbreviated form of an individual´s deliberate and voluntary *transition* into a disoriented, intermediate state – through time amidst a ritual. This transitioning is rendered in a *three-fold sequential structure*.[2] The structure synthesizes a three-phased order of rites, into which an individual – from any existing culture – transcends. From the liminal (transition) and what comes prior and after transcending into it, to a context, to a city, and then to a border, the order of phases emphasizes an in-betweenness performed within this procession.

Liminality as a concept became multifaceted as other authors adopted the *term*, reinterpreting its connotations, mainly based on its juxtaposition with language, anthropology, philosophy, and, finally, with architecture. From Martin Buber´s migration of liminality into philosophy in "*I and Thou*"

2 Arnold van Gennep coined the three-fold sequential structure in "*Les Rites de Passage*" in 1908.

(1923), which expressed the 'in–between' alternative relations between two polarities, to its architectural articulation, where in CIAM 11 (1959)[3], Aldo van Eyck evoked mottoes and terms related to the importance of the 'in–between' in architecture. Van Eyck thusly marked the beginning of 'architectural structuralism' and stated an attempt to reunite spatial and temporal polarities, to evoke a sense of place. Though Aldo van Eyck merely uttered an assortment of terms meaning liminality, such as in– betweenness, threshold, and doorstep, he had the awareness of its amorphous existentiality, through the emphasis of spatial and temporal transition. Aldo van Eyck along with the other members of Team 10 focused on theorizing in–betweenness(es) and thresholds to consciously define and shape them into a setting through architecture. The in–betweenness in Aldo van Eyck´s liminal Eyck´s liminal setting entered architecture with the integration of the circle and the rectangle. The liminal setting is described as an adjoining of worlds during a transition – always in motion – of an individual into, out of, or around a geometrical parameter. And from its disposition, the circle, in particular, creates a state of intermediacy, as it dimensions its eccentricity in centrality and symmetry. The liminal geometry, the circle, as Arnold van Gennep links it to liminality becomes part of the transition:

The phenomenon of a transition may be noted in many other human activities, and it recurs also in biological activity in general, in the applications of physical energy, and in cosmic rhythms. It is necessary that two movements in opposite directions be separated by a point of inertia, which in mechanics is reduced to a minimum by an eccentric and exists only potentially in circular motion. (Gennep et la., 1960, p.182)

Though Van Eyck was anthropologizing architecture into in– betweenness, since the 1950´s, Victor Turner, a cultural anthropologist, on the other hand, reintroduced liminality into anthropology in his essay, "*Liminal to Liminoid, in Play, Flow, and Ritual*" (1974). Turner stressed on the semantic part, which engages with the psychological state and behaviour of an individual, during the transitional phase. By that, he relatively suggests the existence of an anti–structure[4], which circles back to the non–structurality of liminality, making both terms alternatively associated. As liminality evolved to be a non–structural term, as Turner addressed[5], it arrives at becoming a *non–structural structuralist term*. With its malleable capacity of containing polysemic and polyvalent effects, liminality embodies a system that could be adequately linked to dissimilar, cohesive or conflicted, sources – ideas, meanings, movements, aspects, or systems.

The idea of meta–relating, or self–referring, the concept of structuralism to liminality escalates to an analytical connection of the terms that correspond to the emergence of the term liminality. Presumably, the term becomes part of Jacques Derrida's idea of *deconstruction* (1967)[6], as non–structurality is a quality of deconstructivism. Derrida's semiotic–philosophy discourse of the term deconstruction conforms to the deconstructivist architectural movement and to liminality´s non– structurality. The followed reaction to Derrida´s deconstructivism is his articulation of Edmund Husserl´s *Phenomenology* (1913)[7], which is the structure of experience and consciousness of a present being. And so, deconstructivism denotes its fragmented quality of disrobing architecture from regularity. It hence combines metaphysics with structure, where it absorbs liminality´s fragmented body and acknowledges it as a constellation. The constellated body is overlooked by its discourser, as

3 The coining of structuralism in architecture was during the dissolution of CIAM in 1959 – in its final congress CIAM 11 –, and the term was stated in Joop Hardy and Herman Hertzberger Forum 7 as "*A Story of a Different Idea*" expressed by Aldo van Eyck in 1959.

4 In Victor Turner's essay *Liminal to Liminoid, in Play, Flow, and Ritual* in 1967, the author used the example of superstructure that Karl Marx coined in *A Contribution to the Critique of Political Economy* in 1859 – to relate in a semantic manner to Karl Marx´s interpretation. Turner expresses it as a super imposition of two ideas or terms, such as liminality and liminoid, that do not alternate each other. Turner also proposed a relation between the idea of a proto–structure and an anti–structure to liminality.

5 Ibid. Victor Turner associated liminality to anti–structuralism where it is "not a structural reversal (but) a mirror–imaging" (Turner, 1967, p.23).

6 Jacques Derrida coined the term deconstruction in 1967 in his book *Of Grammatology*, where the theory of "deconstruction implies the possibility of rebuilding" (Derrida, 1967, p.xlix).

7 In Edmund Husserl's *Ideas I* in 1931 phenomenology was coined, where it was founded on the transcendental, transitory relation between sensations, being, and consciousness amidst time.

a domain of individual interpretation. And so it conveys a phenomenology with liminality as one existential, sensorial reflection.

The spacetime image of liminality extends into the context of urban morphology, where liminality temporally exists as a 'framing' in an urban pattern. But it also exists in a duration – suspended in time – transitorily mediated in reality and fiction. Where liminality is touched through the human sense of time amidst a physical environment, to its exposure, in an urban context, as a margin – a liminal threshold – of the temporal image of architecture in Jane M. Jacobs and Stephen Cairns' "*Buildings Must Die*" (2014). Terms such as abandonment, ruination, and dereliction exemplify a presence with liminality, as a gradually dispersing phenomenon into the progressive placidity of an urban setting. The forged dichotomy between these two environments emphasizes the importance of accentuating the value of their duality. And so, extending the idea of accentuation to the idea of illimitation (blurring limits, or boundaries), where the derelict architecture body belongs to the city and its being is not situationally separated. Moreover, to proceed in stressing *Existentialism* (1946)[8], Jean Paul Sartre's thought conforms to the endorsement of the derelict architecture as a liminal 'being' amidst another environment, in the essence of: what it is to be derelict.[9]

Liminality as a process and as an evocator of processes, is sought through the presence and absence of an individual sensory involvement with their current environment. The absence is ours, as well as the presence, as we are still present–along the present time–in the environmental experience. Our memories from the environmental experience are the maintainers of this involvement, though our body is physically non–present in the environment. According to Paul Stenner's "*Liminality and Experience: A Transdisciplinary Approach to the Psychosocial*" (2017), the experience is a subjective functioning that one contrives in order to become performative. In turn, liminality induces a rupture between reality and fiction. The arise of this split is another nature of liminality–always articulated with an individual perspective–heading to reflect its environment. The liminal process is dedicated, in an attempt, to express the spatial and temporal poetics, or experiences, of these derelict urban spaces.

**Fig.1. Records from a walk process with images taken at different derelict architecture in Guimarães during the Novoid project workshop 2018.**

8 Jean–Paul Sartre coined existentialism and related it to abandonment in his writing "Existentialism is a Humanism" in 1946. Abandonment is not a descriptive thought about a condition of something but of some being. Because Sartre was the first existentialist to separate existentialism from religion, abandonment, as being liminal, was a result of this detachment (abandonment as an autonomy of existence).

9 From the expression of Jean–Paul Sartre "what it is to be a human being" in *Being and Nothing* (1943, p.140).

## 2. LIMINATOPIA – LIMINALITY TO AN URBAN CONTEXT

However, when the term liminality entered architecture in the 1950´s, it was translated in geometrical figures, the circle and the rectangle, to express a liminal setting of human transience. And here the circle is a ground tool – in theory and in expression – that is involved in tracing liminality and making it the core theme. From the circle, the liminal setting expresses terms that tend to reflect the term liminality such as, in–between, edge, threshold, border. So, to contribute to tracing the term liminality in relation with the urban context, we fictionalize our path into the in–between. And since the derelict architecture of the city is experienced by us, we come to know the city in ourself and ourself in it. For us, in order to translate our relation with the derelict parts of the city, we use our movement to illimit their boundaries, thus interrupt their abandonment. Hereto the circle as it transforms to be part of the environmental experience, it moves from connecting different spaces and times to be perceived as one into different spaces and times. Thus, the circle becomes liminal – of tertiary, uncertainty, and peripherality.

As "the correspondence of the unending series of experiences (the circle) with the punctual moment of their recapitulation (the center) could be regarded as the theoretical model of the occasion" (Certeau, 1984, p.84).

It is through the occasion where liminality appears to the perception. So as the "liminal occasions tend to be highly affective in nature because they are *formative* moments of great significance: leaps into the unknown," (Stenner, 2017, p.16) they provoke experiences. These "liminal experiences are experiences that happen during occasions of significant transition, passage or disruption." And "these are experiences that Deleuze and Guattari (1980) might refer to as *becomings.*" (Stenner, 2017, p.14) Though a becoming is a process of happening on occasion, the process itself is thereby liminal. So that, "a becoming is always in the middle; one can only get it by the middle. A becoming is (..) the in–between, the border (..)" (Deleuze and Guattari, 1987, p.293) And through becoming in–between, our movement, as a result, continues to be affected by the disruption of the derelict urban spaces and their environments. The urban context, hence, realizes the liminal, derelict architecture as present becomings and as part of the city that may or may not be jointly located with the urban territory. But the urban context, however, does contextualize the city as an embower of the derelict. To that it may seem as if the delineation of every becoming of the derelict is a subsequent action processed by the urban context of the city and by the perceptive disruption, onto which we take hold by liminality.

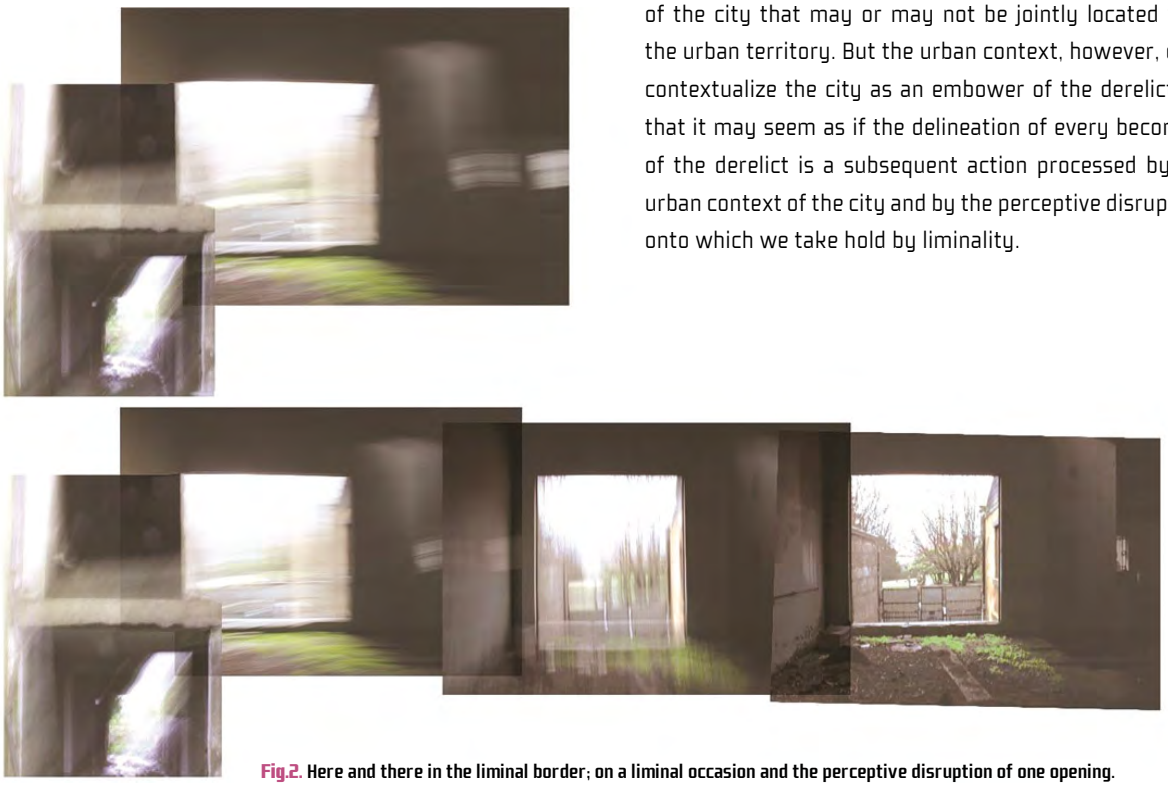


**Fig.2. Here and there in the liminal border; on a liminal occasion and the perceptive disruption of one opening.**

**Fig.3. Temporal threshold affecting the visual threshold in few seconds, in distraction and awareness.**

*Limen*, latin for threshold, is present in the limits of space and time. Meaning, through liminality, our movement is recorded, where it is a remainder of both space and time. Consequentially, liminality affects mobility, the stimulator of walking, in an urban context. As we enter liminality our movement defers and differs, changing the perception of the ordinary (as in; mould, fissures, paint cracks, or greenery, either alive or dried out, on walls) and creating possibilities of perception by "transform(ing) or abandon(ing) spatial elements" (Certeau, 1984, 98) through documentarion. The documented images are a range of spatial and temporal emotions, feelings, and disorientations (distractions and distortions), expressed by us. They are thus felt, as we acquire an intermediate sense of space and time. By that, we mean, that the ideas we intermediate here are brought about by our environmental experience at the *liminatopias* of the city within the urban context. Accordingly, we touch the present state of the city's derelict architecture and transposed the city to be a *liminacity* (a liminal city). And here is where another liminality starts to take place. Through it, a fictional walking passage is enunciated with documenting our environmental experience at different derelict architecture, through the medium of photography. Although, the medium of photography is an instantaneous act to produce images, the images themselves portray a permanence of time, of the present time.

**Fig.4. From the derelict to the city; from the city to the derelict.**

## 3. LIMINACITY – LIMINALITY TO A CITY

In this liminal city, liminality arises from the third state and space present at its derelict environments. The tertiary presence is a Kantian critique of the third that saturates the "immediacy, experimentation and excess of… performance" (Broadhurst, 1999, p.26) as a liminal action. Leading this tertiary presence of the derelict and allowing the becoming of an aesthetic realization and reasoning, we become aware of a reflective manner that emerges from the liminal environments. Where liminality moves towards and outwards these environments, dereliction is thus existing, and its existence is becoming part of nature (a life). That is sought to be brought about from its "capacity to adapt to changing circumstances through time." (Cairns and Jacobs, 2014, p.11) And as nature is dispersing and as becoming is a sign of the derelict's disappearance (a death), the state of dereliction "can no longer be felt as mortal; it becomes." (Virilio, 1991, p.60) Accordingly, as it disappears it deconstructs, stating the presence of an other (a triplicity). The state of dereliction, hence, is placed in (an) other heterotopias that "are outside of all places, even

though it may be possible to indicate their location in reality." (Foucault, 1984, p.4) The tertiary state is subsequently a thirdness of dereliction that is adjacent to the becomings of space and that sway between its disruption and its order. While disruption is part of displacing deterioration with nature and human interactions with emotions – that merges both space and time – order on the other hand, is part of displacing these aforementioned happenings with space and time. In Leibniz's thought with reference to space and time in, it is where "space is 'an order of coexistences, as time is an *order* of successions'" (Kinsella, 2017, p.16). The thirdness of dereliction also expresses an othered index of the architecture's placement, where the hetero lies besides the eradication of its place. There the derelict becomes involved in a process of "becoming other" and "seeing the self in the other." (Leach, 2006, p.244) By that our adaption and interaction with these places is an assimilation "that involves a process of relating to the environment. While that environment might include the appearance and behaviour (..) it might equally be constituted by the surrounding physical environment (and) the urban fabric of our cities." (Leach, 2006, p.3)

**Fig.5. A meeting between the liminacity and the hetero.**

Here is where we are an other and where we become with the other (the derelict), as we could elicit our consciousness and wander onto the state of uncertainty. Into liminality itself, we relate and reflect with our behaviour together with each derelict environment. But by doing so, the liminal state of uncertainty is where "one does not get lost but loses oneself, with the implication that it is a conscious choice, a chosen surrender, a psychic state achievable through geography," (Solnit, 2005, p.7) the geography of the liminacity. In the geography of this city, our consciousness alleviates. To that, our atmospheric uncanniness, "the familiar in a 'strange' place (the uncanny)" (Kinsella, 2017, p.339) at the derelict leads us to flow with our unconscious and brings us behind a shared subjectivity and spatiality with the derelict environments. The subjective and the spatial are the concern of liminality. When a derelict environment is experienced, the spatiality of it to us is occulted from the distant surroundings. It is thus very subjective, showing the inevitable correlation of the former and the latter. Reaching this level of occultation, we traverse below liminality and our consciousness. It is, hence, further through the subconscious, where our senses of our skin capture the peripheralities of our body memory at the derelict. The incorporation of these latent connections is a liminatopian cognition of our disorientation with the derelict's environments, where liminatopia is an urban philosophy that describes the disorientation of the self in a place with degradation. This place is perceived as existing between a derelict and a memory and that takes part in inducing levels of consciousness.

**Fig.6. Reaching in-between the two-realms; a liminatopia and a liminacity.**

**Fig.7.** **In-between two realms; a liminatopia and a liminacity.**

Thereby, liminatopia suggests that photography establishes a link from the derelict with the city and projects a relational contemplation, where it brings about the innerness of a ruin, its within. Herein its presence, liminality is the threshold and photography is an in-between captured memory within that threshold. On the other, the liminal separation of the derelict is provoked by belonging to the "*inbetween realm*, which forms a third place, or threshold, that links as it separates two previously opposed conditions." (Coleman, 2005, p.202) With this, the derelict acquires a twin-phenomena that "the in-between realm encourages." It is the right-size, that is the reciprocal "approach in which each part is clearly articulated as equal but different" (Coleman, 2005, p.203) This results with the derelict architecture becoming partially demarcated and partially emancipated. So that the within of the city is not enclosed by the city but is an existential part of it. Even we become part of this equation. "Having attributes of liminality or of liminal *personae* ("threshold people")" (Turner, 1966, p.95), we become in-between a setting, in-between a texture, in-between a within and without, and in-between a reflection inside and outside the derelict. By that sense, the omnipresence of liminality is part of this existentiality. The existence of liminality is perceived with the existence of the derelict, outside its zone. However, after we traversed outside the liminal walking passage, we did not want to come back to the derelict, for the time being. Not that we feel weary about them or about their liminacity, but because we wanted to see more of them somewhere else. Our body memory travelled with us, matching pieces of familiarities; the omnipresence of liminality, the omnipresence of degradation. It seems as if the derelict architecture is conceiving our memories to match those we newly make. But also as if it is almost replicating parts of itself in other places.

**Fig.8.** **The travel of the body memory between liminatopias**

**Fig.9.** **State of uncertainty from demarcation to separation of the liminatopia to the liminacity.**

**Fig.10. An omnipresence of dereliction on the peripheries of a liminatopia.**

To make sense of what we feel, we understand that the liminatopias of that liminacity are invading this other place. They are invading an other liminacity. They are invading it through us. And it seems, as if we are illimiting some ways to the derelict, with all of our levels of consciousness, making the derelict belong to the world through us. We stood still cornering edges, recalling the derelict of that liminacity, as we are still experiencing its environments. The walls seem similar, peeled off paint, mould, fissures, and nature conquering the place. We come to a point that we realize that there is always a mediation between what we are experiencing with the derelict and what we experience with other places of degradation. In each liminacity, there exists a liminatopia. The liminal, derelict place, that is where there are no real ends of a place but a becoming of a place with us and with nature. And it is where a derelict being as the city's derelict architecture comes to life to become.

**Fig.11. Limits from a liminatopia perforating the liminacity.**

## 4. LIMIT – LIMINALITY TO A TERRITORIAL BORDER

When we speak of derelict, we mean the approximation of a whole building, a room, a wall, or a piece of ruin in dereliction. When we speak of *limit*, we mean the edge, the periphery, the blur, or a border – physical or non-physical. We cross both and we traverse either. The liminal border allows us to pass from the liminacity to its liminatopias, and contrariwise. It is always hovering over the geography of the liminacity, the city of manifolds and illimitations. Even when the liminal border reaches beyond the territorial border of the liminacity, the limits, the liminal

borders, of the city challenge our walking passage. Not that it may seem a redundant and frustrating discourse of endless phases and operations, but the whole experience of liminality is actually limited by us, the experiencer.

As we walk in–between liminatopias, among the liminacity, the walking operation is part of the liminal transition. Meaning, it is always active, as we are relatively always traversing limits. Walking is defined "as a space of enunciation." (Certeau, 1984, p.98) of a bodily activity. At every phase of liminality, the act of walking is a force enunciated depending on speed. It thereby works with both human and city scales. The velocity of our speed, when walking, whether it is an acceleration or deceleration actually is fluctuant. Documenting those fluctuations of speed alludes "successive images representing the various positions that a living being traveling at a certain speed has occupied in space over a series of instants." It is "that game against the wall," (Virilio, 1991, p.16) where the liminal being, whether it is us, the derelict, or the city finds itself walking onto an enticing circle of confrontations and contemplations. The way we see it is as so; it hence is dependent on the motivation and flow in experiencing a derelict environment, the emotional disposition, and the degree of desire to traverse with a liminal walking passage. Especially that of the desire part, the part of allurement that unshackles all the mysteries of a place. It is rather a need to lose oneself into that place, into that city. The liminacity that we acknowledge suggests that "getting lost was not a matter of geography so much as identity, a passionate desire, even an urgent need, to become no one and anyone, to shake off the shackles that remind you who you are, who others think you are." (Solnit, 2005, p.11) The walking thus becomes a rhetoric of liminality, us, the derelict and the city. *There*—within the limits of the city—is where we always walk to find liminality.

**Fig.12. Crossing a limit from a liminatopia to the liminacity.**

To many cognitive forms of perception, to our own way of perceiving the derelict urban spaces, of any place, that exist to be realized, we come to a conclusion. Thereto, the realization of the derelict is primarily sought, through us, by being present at their environments. By that we mean, in order understand dereliction, we should cross into a derelict environment and assimilate ourself to its changes and happenings. Through liminality we realize that crossing the limits of any derelict space, is a realizational learning process, as limen is the origin of what limits came to be. We bring about the essence of our spatial and temporal awareness, by accepting the consequential presence of nature to draw us into appreciating what space and time births and how they yield to any sort of occurrences – whether climatic, any sort of appropriation, or deterioration – of dereliction. From one pas–

sage to another and from one occupation to another, we recognize that "the very fact of existence, so that…a life comes to be made up of a succession of stages with similar ends and beginnings: birth…occupational…and death." (Gennep et al., 1960, p.3) This may allude that liminality is an occupational performance of the being it shape-shifts around. To the moment we come to terms with its ambiguity, our sense of existence in spaces of dereliction ascends to augmenting the reality we presently are facing. To that, we rather prefer to approach it through liminality as it always fictionalizes our existence—us and dereliction. Through our liminal walking passage, we are "… *with* one another of a multitude of (derelict urban spaces). And this multitude…experiences everywhere a turning to, a dynamic facing of, the others, a flowing from *I* to *Thou*." (Turner, 1966, p.127)

## 5. REFERÊNCIAS


**Broadhurst, S.** (1999). *Liminal Acts: A Critical Overview of Contemporary Performance and Theory*. Continuum.

**Cairns, S. & Jacobs, J.** (2014). Introduction: A Feeling for The Inert. In: *Buildings Must Die: A Perverse View of Architecture*. MIT Press. pp. 1–8.

**Cairns, S. & Jacobs, J.** (2014). Terminal Literacy: Drosscape, Rust, and Other Architecture Junk. In: *Buildings Must Die: A Perverse View of Architecture*. MIT Press pp. 31–47.

**Certeau, M., Rendall, S.** (1984). Story Time. *In: The Practice of Everyday Life*. University of California Press. pp. 78–90.

**Certeau, M., Rendall, S.** (1984). Walking in the City. *In: The Practice of Everyday Life*. University of California Press. pp. 91–110.

**Coleman, N.** (2005). *Utopias and Architecture*. Routledge.

**Deleuze, G., Guattari F., Massumi, B.** (1987). 1730: Becoming– Intense, Becoming–Animal, Becoming–Imperceptible. *In: A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*. University of Minnesota Press, pp. 232–309.

**Foucault, M.** (1984). *Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias* (Vol. 5). Architecture, Mouvement, Continuité.

**Gennep, A., Vizedom, M., and Caffee G.** (1960). *The Rites of Passage*. The University of Chicago Press.

**Kinsella, J.** (2017). *Polysituatedness: A Poetics of Displacement*. Manchester University Press.

**Leach, N.** (2006). *Camouflage*. MIT Press.

**Solnit, R.** (2005). *A Field Guide to Getting Lost*. Peguin Books.

**Stenner, P.** (2017). *Liminality and Experience: A Transdisciplinary Approach to the Psychosocial*. Palgrave Macmillan UK.

**Turner, V.** (1966). Liminality and Communatis. *In: The Ritual Process: Structure and Anti Structure*. Cornell University Press, pp. 94–130.

**Turner, V.** (1966). Planes of Classification in a Ritual of Life and Death. *In: The Ritual Process: Structure and Anti Structure*. Cornell University Press, pp. 1–43

**Virilio, P.** (1991). *The Aesthetics of Disappearance*. Semiotext(e).

A Obra Nasce
dezembro 2020, 14, pp. 85–101



# Por um espaço público metropolitano: tecido conectivo, infraestrutura e projeto territorial

# Towards metropolitan public space: connective fabric, infrastructure and territorial design

**João Rafael Santos**, arquiteto
Professor Auxiliar, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa
URBinLAB, Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, CIAUD
**(jrs@fa.ulisboa.pt)**

**RESUMO**

O artigo propõe uma leitura propositiva do *espaço público metropolitano*, enquanto ideia aberta a debate e partilha entre disciplinas e entre âmbitos de governo, de programação e de projeto. Explora-se esta ideia a partir do reconhecimento do espaço público na sua condição de suporte das territorialidades metropolitanas contemporâneas, traçando uma breve visão sobre a sua evolução no quadro disciplinar do urbanismo, numa relação com a evolução das formas e processos de urbanização e de metropolização, em especial no sul da Europa. Em seguida, são revisitados os últimos vinte anos de transformação do papel do espaço público em Portugal, nas suas dimensões da conceptualização e reconhecimento, das concretizações, dos âmbitos geográficos de intervenção e da integração em políticas territoriais, propondo um balanço e a identificação de questões críticas. Deste percurso cruzado entre as configurações territoriais atuais e a experiência portuguesa de transformação do espaço público são lançadas linhas sobre a sua conceção/projeto à escala metropolitana.

**Palavras-chave**

Espaço público, metrópole, projeto territorial, projeto urbano, território

**ABSTRACT**

The article offers a propositional approach of *metropolitan public space* as an idea open to debate between disciplines and the different fields of government, policy and project. The acknowledgment of public space as a support of contemporary metropolitan territorialities is the staging ground from which this idea is explored, namely through an overview of its evolution in the disciplinary framework of urbanism, in tandem with urbanization and metropolization forms and processes, particularly those found in southern Europe. In a second stage, the paper focuses on the changing role played by public space projects in the last twenty years in Portugal in various dimensions, namely its conceptual framework, public recognition, achievements, geographical areas of intervention and integration into territorial policies, to outline an overall assessment and to identify critical issues. From the intersection between contemporary territorial configurations and the Portuguese experience of public space transformation, some lines are drawn on its design/project potential at the metropolitan scale.

**Keywords**

Public space, metropolis, territorial project, urban project, territory

## 1. INTRODUÇÃO

A emergência do urbanismo enquanto disciplina autónoma é concomitante com a afirmação da cidade oitocentista, em crescimento e rotura face ao espaço e suporte infraestrutural que, até aí, era gerido num espectro disciplinar relativamente limitado. A figura do *mestre-arquiteto-engenheiro* sintetizava o domínio da técnica da construção, das artes militares e da tratadística mais erudita, inscrevendo o projeto em cânones estabilizados e sedimentados por um tempo longo de experiência, num contexto de lenta mutabilidade social, cultural e tecnológica. Para Alberti, na sua *De re aedificatoria*, a ideia do *edifício* (e, por extensão, da *cidade*) *como corpo*, estabelece uma ordem íntegra, una e coerente nas relações entre as partes e o todo, um objeto definível e delimitável. Para Erasmus, a *cidade é um grande mosteiro*[1]. A expressão formal desta conceção revela um espaço construído como interior, contido, organizado de dentro para fora. A prática projetual, mesmo se incidente sobre o espaço aberto, como os jardins seiscentistas de Le Nôtre, organiza-se segundo uma composição formal em que o centro, o interior e a verticalidade[2] dominam a estrutura espacial – vejam-se as praças Vandôme ou des Vosges, como se de claustros urbanos se tratassem.

A essa relativa *identidade* disciplinar, sobrepõem-se novas racionalidades associadas às mudanças tecnológicas, económicas e sociais que ganham preponderância com a industrialização e balizam os primórdios da metropolização. À margem da dimensão formal e do espaço arquitetural *interior*, novas infraestruturas de circulação, de abastecimento, de saneamento e de comunicação produzem configurações espaciais que escapam às *regras*, *modelos* e *espaçamentos* (Choay, 1969, 1980) da cidade canónica, recortando e fraturando não apenas tecidos urbanos herdados, mas também as convenções e sínteses disciplinares estabelecidas.

Dessa fratura disciplinar emerge uma clara diferenciação entre o *espaço-corpo* da cidade de Erasmus e de Alberti, do *espaço cénico* da Renascença e do Barroco europeu, e o *espaço da circulação*, regrado pela (e como) infraestrutura, pela polícia normativa e pela planimetria cartográfica oitocentistas (Choay, 1969). Contudo, a reação perante o sentido de perda desse sentido de corpo estável e delimitável, no espaço e no tempo, faz-se pela afirmação do espaço público como estrutura de *continuidade* (Secchi, 2005). Continuidade que resulta do reconhecimento não apenas do sentido formal e compositivo que axializava a cidade renascentista e barroca, mas também da contaminação cultural e percetiva das práticas de uma sociedade burguesa que se reinventava entre o passeio diletante e o estranhamento nos *boulevards* e parques das metrópoles europeias, retratados por Georg Simmel, Walter Benjamin ou, mais recentemente, por Daniel Innerarity (2006) e Rosario Pavia (1996). O espaço público da cidade-metrópole viabiliza a individualização e a copresença de milhares, senão milhões, de indivíduos, a partir de códigos partilhados de relacionamento, sem suprimir a heterogeneidade e a variedade dos seus habitantes.

Neste artigo, propõe-se uma leitura do espaço público na sua condição de suporte das territorialidades metropolitanas da atualidade e, em particular, numa perspetiva de qualificação espacial e ambiental e de valorização equitativa e democrática dos espaços da vida e do habitar da sociedade atual. Nesse sentido, o artigo estrutura-se, fundamentalmente, em duas partes, com um primeiro enquadramento problemático e de reconhecimento da realidade (pontos 1 e 2), seguido de um enunciado mais propositivo e instrumental do que poderá ser uma rede metropolitana de espaço público (ponto 3 e conclusões). No ponto 1 é traçada uma breve visão sobre a evolução disciplinar do urbanismo e do enquadramento do espaço público neste corpo disciplinar, numa relação com a evolução das formas e processos de urbanização e de metropolização, nomeadamente no contexto do sul da Europa. No ponto 2 revisitam-se os últimos vinte anos de transformação do papel do espaço público nas suas dimensões da conceptualização e reconhecimento, das concretizações, dos âmbitos geográficos de intervenção e da integração em políticas territoriais em Portugal, propondo um balanço e a identificação de questões críticas que se colocaram neste período. Finalmente – ponto 3 e

1 Erasmus of Rotterdam, *Enchiridion militis christiani*, ed. V. Welzig, in: *Erasmus von Rotterdam, Ausgewählte Schriften 1*, Darmstadt, 1968

2 Rosario Pavia (Pavia, 2002) discute a noção de verticalidade em torno da oposição entre a cidade arquitetural de Le Corbusier e de Hilberseimer, onde o vetor vertical, entre a terra e o céu, domina sobre um plano horizontal relativamente indiferenciado, e a cidade mais diluída, *a-cêntrica* e extensiva de Frank Lloyd Wright ou dos desurbanistas soviéticos.

conclusões –, lançam-se algumas pistas de natureza propositiva sobre o *espaço público metropolitano* como uma ideia mais partilhada entre disciplinas e entre âmbitos de governo, programação e projeto.

## 2. A CIDADE-METRÓPOLE-TERRITÓRIO E O LUGAR DO ESPAÇO PÚBLICO

### A disciplina do urbanismo entre a cidade-corpo e o território urbanizado

Radicada numa conceção como *cidade-corpo*, o entendimento da urbe como entidade coerente e unitária entre o todo e as partes, é encarada segundo uma topologia de limites e pontos de vista privilegiados de onde se possa contemplar a forma urbana global. Limites esses que se refletiam numa ordem espacial e administrativa (muralhas, termos, bairros segregados segundo ofícios, religião ou estatuto social), mas também num entendimento mais alargado do território e da sua ocupação, segundo pautas que, na leitura de Pavia (1996), permaneceram enraizadas na cultura urbanística durante todo o século XX (os limites máximos que as múltiplas utopias colocavam à população citadina, a clara delimitação física entre a cidade e o campo, as unidades de vizinhança, as cidades novas e satélite).

O território dos limites é, afinal, o território sobre o qual se formou a urbanística contemporânea, mesmo perante as transformações da cidade industrial. *Separar* e *unir* são dois instrumentos fundamentais desta disciplina, com a história da cidade moderna a ser marcada por contínuas separações e afastamentos (cemitérios, matadouros, hospitais, quartéis, indústrias), a par de outras aproximações e associações (lugares de direção económica, política e cultural, da finança ou do espetáculo), num sistema cada vez mais sofisticado de exclusões e inclusões (Secchi, 2005). Limitar, separar e unir são expressões dos *intervalos* que se formam e transformam num permanente estado de fluxo. Intervalos que resultam de uma separação entre produção e consumo, entre redes e tecidos, entre disciplinas.

As formas de espacialização da organização económica e social refletem-se na dicotomia entre os 'espaços dos fluxos' e os 'espaços dos lugares' (Castells, 1996). Assiste-se a uma extensão dos efeitos metropolitanos a áreas territoriais mais alargadas, de fronteiras ténues, com a manutenção nos centros de funções de terciário avançado (direcional, inovação, R&D) e transformação dos centros secundários em *áreas-sistema* e em *híper-lugares da mobilidade* (Martinotti, 2007): industriais/urbanas; de especialização agrícola, agroindustrial e turística. Nestes territórios o gradiente centro-periferia atenua-se e já não depende da concentração populacional e industrial, mas ainda assim persiste e reconfigura-se em função do grau de *integração-conectividade*. A distância perde importância, mas as condições ambientais (histórico-culturais e infraestruturais) ganham relevo (Dematteis, 1995), bem como o tempo que, como medida de acessibilidade, em detrimento do espaço, protagoniza e é variável modeladora dos ritmos de vida (Oswald & Baccini, 2003).

A superação de um modelo dual entre *centro* e *periferia*, funcionalmente caracterizado por uma mobilidade pendular diária, é acompanhada por uma configuração progressiva de sistemas urbanos[3] determinados por uma multiplicidade de ligações e nós. Dissolve-se uma coincidência historicamente sedimentada entre uma população, um território e um governo; condensam-se novas geometrias variáveis de relação funcional e identitária; intensificam-se as situações de pluri-pertença e pluri-presença territorial por parte dos indivíduos e das organizações (Ascher, 1995; Ferrão, 2002).

A espacialização das atuais redes de circulação, comunicação e abastecimento é expressa de forma diferenciada e dicotómica na cidade e no território, entre aderência e desconexão, entre a extrema polarização e a fratura, exigindo do seu desenho uma aproximação intermediária, mediadora, intersticial que amplifique as possibilidades de interação entre a escala global (das redes) e a escala local (dos tecidos): "O que está em causa nas espacialidades reticulares não é a existência da descontinuidade (fragmentação, dis-

3 Oswald e Baccini definem *sistema urbano* como o conjunto de subsistemas *geogénico* e *antropogénico* articulados por redes tridimensionais de natureza física e social, incluindo, nomeadamente, os ecossistemas agrícolas e florestais. Neste conceito, os nós correspondem às concentrações de fluxos de pessoas bens e informações.

persão); é a sua generalização, face à continuidade (como a da cidade densa *canónica*) que se torna relativamente excecional e frágil. Um nó de autoestrada não é apenas um lugar onde se cruzam fluxos – como uma rotunda no século XIX –, mas, sobretudo, um polo gerador de *ofertas*, *ambiências* ou *externalidades* urbanas que torna a análise dos fluxos relativamente incompreensível sem a compreensão das suas motivações" (Domingues, 2011, p.51). É esta cidade que, construída segundo racionalidades múltiplas, onde a natureza fragmentária e individual da decisão dificulta visões totalizantes ou unitárias, exige uma atenção particular aos mecanismos de mediação entre áreas do conhecimento e entre atores, mas também entre sistemas de organização do espaço e do território.

## Infraestrutura, paisagem e espaços de mediação

Na transição da cidade como sistema social e territorial centralizado para um *urbano* desvinculado de hierarquias *centrípetas*, o papel mediador das redes infraestruturais é decisivo. São elas que tecem e determinam novas formas de vínculo social, económico, político, cultural, entre o individual e o coletivo, na exploração de recursos territoriais e na produção do quadro espacial da sociedade. Desse alcance mediador entre a infraestrutura e a cidade, dá nota Vittorio Gregotti quando considera o papel relacional dos aquedutos e o tecido das cidades como uma forma de unidade entre *urbs* e *civitas* (Gregotti, 1981). Se já desde a obra de Vitruvius que a arquitetura relacionada com a água emerge como símbolo da prosperidade e independência das cidades, então os grandes lagos artificiais, a arquitetura das instalações elétricas, as estruturas fluviais na sua dupla identidade – como redes ambientais e redes infraestruturais – são elementos de uma paisagem onde infraestrutura estende o sentido da *civitas* para além do da *urbs*. É nesse interesse pela escala do território, da paisagem e das infraestruturas, bem como da sua representação e mapeamento, que Gregotti reclama a competência da Arquitetura para a construção da paisagem, criticando a redução do seu campo disciplinar à conceção do edifício. Na alvorada do século XXI, ainda é difícil descortinar quais são as suas *catedrais infraestruturais*, mas parecem vir a ser mais diluídas, disseminadas e atomizadas, de menor visibilidade e, por isso, de mais difícil inteligibilidade enquanto realidades espaciais e arquiteturais.

A paisagem das infraestruturas resulta de um intrincado sistema de combinações entre múltiplas redes que se combinam, interdependentemente, sobre o mesmo espaço, ativando um tecido conectivo que se reticula sobre o território (Ingersoll, 2006). As próprias redes combinam-se segundo configurações mais complexas, redundantes e interfaciais[4], atuando como engrenagens que multiplicam o efeito mobilizador a escalas mais alargadas. Os espaços de interseção entre os sistemas infraestruturais e a estrutura de espaços abertos são hoje entendidos como recursos produtivos e ecológicos (Giseke, 2008; Llop & Bosc, 2012) ou como espaços potenciais para intervenções de regeneração urbana (Fossa, 2006). Como espaços de vivência cada vez mais presentes no tempo e no quotidiano, as infraestruturas de mobilidade adquirem a condição de *espaço público*, não apenas – e muito para além – na dimensão da dominialidade, mas sobretudo pelo significado político, pelas *práticas do espaço* (Certeau, 1980) construídas pelo movimento e abertas a novas configurações, pelas paisagens arquiteturais que imprimem na itinerância metropolitana.

Destacam-se, nesta procura, as abordagens desenvolvidas a partir da década de 60 do século passado, referenciadas aos espaços viários, na sua relação com novas expressões da paisagem urbana. A importância pioneira de Kevin Lynch, Gordon Cullen, David Appleyard e da dupla Robert Venturi/Denise Scott Brown na leitura semântica dos espaços de circulação foi determinante para a deslocação do interesse arquitetural em direção à sua perceção e qualidade vivencial, destacando-se dois vetores: a exploração do sentido cénico, serial e cinemático da estrada e do movimento e a reflexão sobre os lugares que produzem a partir das redes infraestruturais. Da associação entre o espaço da vivência e a paisagem do movimento

4 Desde combinações diretas, como a associação de traçado entre o canal e o monocarril elevado da região de Wuppertal, na Alemanha, até mecanismos mais complexos de gestão telemática de linhas ferroviárias, ou ainda da gestão multidimensional de bacias hidrográficas (controlo de caudais e cheias, armazenamento, irrigação e abastecimento de água, produção elétrica, gestão da navegabilidade, proteção ecológica e de recursos ambientais). Keller Easterling (1999) explora o potencial de algumas destas associações, como as do universo telemático e digital, mas também as que emergiram, sem continuidade subsequente, nas primeiras conceções da autoestrada com mecanismos diversificados de mediação ao longo do seu eixo (terminais, interseções, espaços-canal).

(*road place / road scape*) conforma-se uma perspetiva que contesta a noção de *não-lugar*[5], suscitando oportunidades inesperadas, eventualmente transitórias, para a reconstrução cognitiva de formas não convencionais de lugar infraestrutural. No fundo, *espaços de mediação* que possibilitem a articulação do espaço público e que confiram sentido aos vazios entre as infraestruturas, mas que também introduzam a paisagem e as redes ambientais como estratos determinantes do projeto metropolitano (Santos, 2012; Smets, 2005; Stoll & Lloyd, 2010).

## A metrópole-tecido e a conceptualização do espaço público

É neste contexto que germinam linhas de investigação sobre a condição intermediária de um novo tipo de cidade, cuja matéria crítica são os espaços urbanizados que já não se definem a partir do centro tradicional nem da oposição ao arquétipo da paisagem rural. Uma cidade cujas fronteiras se diluem entre o espaço aberto e o espaço edificado, onde o suporte infraestrutural é proporcionado por estruturas transversais e de maior porosidade, em linha com a herança dos sistemas de parques de Jean-Claude-Nicolas Forestier e de Frederick Law Olmstead.

Destacam-se os contributos de base arquitetónica de Peter Rowe (1991), Willem Neutelings (1991), Paola Viganò (1999) ou Kelly Shannon e Marcel Smets (2010), as abordagens no domínio da ecologia da paisagem de Ian McHarg (1969) e Richard Forman (1995) e os cruzamentos disciplinares e projetuais entre espaço público, infraestrutura e paisagem de Michael Hough (2007), Elizabeth Mossop (2004) e Enric Battle (2011), ou ainda as conceptualizações do território contemporâneo de Thomas Sieverts (2003, ed. original 1997), Jacqueline Tatom (2009) e da linha do *landscape urbanism* (Corner, 2006; Waldheim, 2006).

A frescura das suas abordagens reside numa posição menos comprometida com a crítica à extensão urbana, onde a paisagem e o espaço aberto se tornam no material agregador da metrópole. Construindo uma ponte entre paisagem, cidade e democracia, a reflexão de Denis Delbaere (2010) proporciona ainda uma importante referência para o reconhecimento do espaço público como estrutura alargada e matricial para o território atual. São abordagens que se propõem trabalhar sobre os elementos capazes de atribuir significado territorial a partir de novos carateres da paisagem metropolitana, em particular daqueles que podem ser lidos como denominadores comuns entre os diversos fragmentos que a caracterizam, ou, como propõe Secchi (1993), a partir dos *elementos de mediação* e de caracterização do *espaço do público*.

Do mesmo modo que o urbanismo oitocentista inventou uma nova racionalidade e uma nova espacialidade apoiada nas tipologias dos boulevards, das cinturas verdes, dos bosques e parques florestais urbanos, dos grandes cemitérios, das praias equipadas, das *parkways* e vias de turismo, o projeto territorial na transição para o século XXI incide sobre novos tipos de espaço público: os parques agrários, as *waterfronts* e os corredores verdes, a reconversão de aterros sanitários, de pedreiras e de espaços industriais, portuários e militares abandonados (Llop, 2016; Llop & Bosc, 2012). Mantém-se, contudo, um fio condutor: um sentido fibroso e multifuncional, de articulação entre espaço público, infraestrutura e paisagem, identificável quer nos canais e parques de Londres, Viena e Paris de oitocentos, quer nas paisagens infraestruturais do Vale do Ruhr e dos parques metropolitanos alemães, ou no contexto nacional, do Parque das Serras do Porto, das intervenções em espaços de interesse ecológico em Vila Nova de Gaia ou ainda do projeto do Eixo Azul e Verde desenvolvido pelos municípios de Amadora, Oeiras e Sintra, ao longo da ribeira do Jamor.

Desde os grandes e complexos projetos de integração das Rondas de Barcelona, da M30/Rio Manzanares de Madrid, da Central Artery de Boston ou das intervenções de Bilbau, passando pelas linhas restruturadoras da acessibilidade e do ambiente urbano envolvente às linhas de *tram* de múltiplas cidades europeias, com destaque pioneiro para a de Estrasburgo, Montpellier ou Bordéus, ou ainda às lógicas

5 Conceito trabalhado por André Corboz (1998, ed. original 1990) e Marc Augé (1992). Para Augé, a definição de *lugar* ('lieu') antropológico caracteriza-se pela capacidade de traduzir uma *identidade* específica, um conjunto de valores *históricos* e um sistema de *relações*. Para este autor, enquadram-se no conceito de *não-lugar* os aeroportos, as estações de caminho-de-ferro, as grandes cadeias hoteleiras, os parques temáticos de lazer, os complexos comerciais, as redes de comunicação.

mais discretas (Santos, 2017), de pequenas intervenções, de escala aproximada e de passagens cirúrgicas multiplicadas em inúmeras iniciativas locais (AMB/Institut pour la Ville en Mouvement/Consorci Besòs, 2015; Brès, 2015), o espaço público estendeu-se hoje ao território alargado, ultrapassando os limites da cidade compacta, permeando por tecidos diversos, construindo *espaços de mediação infraestrutural* definidores de um tecido conectivo diferenciador da metrópole atual (Santos, 2012).

Como elemento definidor desse mosaico, o espaço público não é apenas uma linha infraestrutural ou uma área de domínio/propriedade pública, mas sobretudo um material compósito e híbrido. Pode ser entendido como um sistema com *profundidade* variável, penetrando até em espaços de domínio privado, mas relacionados com a possibilidade de abertura, visibilidade, utilização e apropriação coletiva. É nesse sentido que se desenvolve a argumentação de Manuel de Solà-Morales (1992) e de Kris Scheerlinck (2018), para quem a cidade é encarada como uma sistema de espaços coletivos modelados através de uma enorme diversidade de configurações e profundidades do espaço coletivo. A interface entre o edificado privado e o espaço público ao nível do piso térreo, tão precisamente ilustrada nas plantas de Nolli da Roma de 1748, constitui um primeiro reconhecimento que importa alargar ao território urbano atual. Nesse território, encontram-se outras expressões desse espaço coletivo, nomeadamente nos átrios, corredores e *courts* de centros comerciais, centros de congressos ou parques de escritórios, ou nas áreas de serviço, parques de estacionamento, passagens superiores e inferiores ou interfaces de transporte coletivo.

É um território onde se inscrevem situações de maior ambiguidade, nomeadamente nas fímbrias de espaços residuais que marginam as estradas nacionais, definidas por regulamentares afastamentos mínimos, onde na ausência de elementos ordenadores no sentido longitudinal da via, se acumulam as mais variadas expressões de ocupação e utilização, parcela a parcela, numa sequência transversal. É nessa *espessura infraestrutural* (Laorenza, 2006) e nas margens da mobilidade (Donini, 2008), onde tudo é admitido que se descobrem as mais inusitadas combinações comunicativo-tipológicas, de que nos fala Álvaro Domingues na sua itinerância pelos territórios da *rua da estrada* e da paisagem *transgénica* (Domingues, 2009, 2012; Travasso & Domingues, 2015). E é também nestes espaços que se poderão imaginar potenciais *ruas* naquilo que são hoje acumulações (ainda) díspares e fragmentárias de ocupações individualizada ao longo de vias rápidas e estradas filamentares (Leite, 2016).

A importância do parcelário, nesta leitura, é particularmente relevante para compreender e desenvolver formas de intervenção em territórios transformados sobre uma matriz parcelária de grande resistência, situação comum em Portugal (Santos, 2019). É, aliás, uma componente central para compreender e intervir no território com uma perspetiva arquitetural que se estenda para além do objeto edificado, da *implantação livre*, e que tanto contribuiu para a erosão da relação recíproca entre forma do parcelário e forma urbana, entre edifício e cidade. O contributo de Manuel de Solà-Morales (1973) relativo à descodificação das 'formas de crescimento' e dos seus processos constituintes – *infraestruturação/urbanização*, *parcelamento* e *edificação* – mantém-se atual e operativa numa perspetiva de leitura morfológica como base de projeto. Para além de propostas de reurbanização e de complexificação do aparato infraestrutural do espaço público, intervenções no território metropolitano alargado terão de considerar o suporte parcelário como um dos mais determinantes do palimpsesto (Corboz, 1983) territorial em que vivemos. As formas de concretização desta ideia de metrópole-tecido procuram a intervenção cirúrgica, mas reticulada, atenta e integradora, não só dos processos naturais, mas também de processos lentos, acumulativos e matriciais para a ocupação do território.

Neste contexto, e na linha do *progetto di suolo* de Secchi (1986), em que se reivindica uma maior atenção à leitura espacial e morfológica do território e dos seus sistemas, em particular dos que definam lógicas de articulação e continuidade do espaço aberto e do espaço coletivo, a conceptualização de um *sistema de espaços coletivos* proposta por Nuno Portas (2011) ganha particular pertinência – reconhecendo os carateres constitutivos do território urbanizado na sua diversidade e sem os constrangimentos de dualidades *cidade-campo* ou *centro-periferia*, trabalhando a várias escalas, estabelecendo articulações com a estru-

tura ecológica, propondo significado e excecionalidade a elementos singulares e patrimoniais perdidos numa certa indiferença paisagística, criando possibilidades de acesso pedonal e ciclável na rede viária mais difusa e de escala intermédia (Sucena Garcia, 2010), colmatando e regularizando frentes edificadas e comerciais, valorizando sistemas de continuidade espacial, ecológica e paisagística. Recorrendo à metáfora biológica, trata-se de um sistema cuja capacidade estruturadora vai para além de um sentido vertebrador linear, podendo desenvolver-se segundo a lógica das anastomoses, fibras e das nervuras plexiformes que se entrelaçam, combinam e produzem tecidos de grande resiliência (Ohno, 2017).

## 3. ESPAÇO PÚBLICO 1998-2019: UM BALANÇO

Num ensaio de 1997, Nuno Portas reclamava a necessidade de um meta-desenho de espaço público de âmbito territorial alargado, que promovesse condições de equidade e de unidade na *cidade-território* emergente (Portas, 1997). Desse meta-desenho resultaria o reforço da legibilidade do *patchwork* diverso e fragmentário que constitui o território extensivo, conferindo e promovendo centralidades alternativas e integrasse as redes ambientais como parte significativa da identidade do território e do seu espaço público. Em 2012, Rodrigo Coelho visita um conjunto diversificado de intervenções incidentes no espaço público em várias cidades portuguesas para revelar quatro desígnios principais para o espaço público: 1) o espaço público como elemento ordenador das expansões urbanas, 2) o espaço público como elemento de reconstrução da cidade sem plano, 3) o espaço público como elemento de reestruturação da cidade metropolitana, e 4) o espaço público como elemento de exceção de escala geográfica (Coelho, 2012).

Desde 1997 a 2012, percebe-se que a situação se alterou de forma significativa no que respeita ao espaço público, quer na sua condição material (obras e intervenções realizadas), quer no modo como é concebido, projetado e integrado em políticas territoriais. Escrevendo estas linhas em 2019, mais significativa e potente se afigura essa mudança em Portugal. Vejamos quatro sinais reveladores deste reposicionamento do espaço público:

- no *plano da conceptualização e reconhecimento do espaço público*, verificando-se um alargamento dos tipos de espaço que são objeto de atenção e reconhecidos no seu potencial de estruturação, qualificação e valorização do território. Às praças, largos e ruas da cidade consolidada ou às frentes ribeirinhas da cidade portuária em reconfiguração da década de 1980 e 1990, amplia-se o espectro de territórios com interesse para a construção de um sistema de espaço coletivo: frentes marítimas e áreas de sensibilidade ambiental, linhas de água e corredores ecológicos, singularidades fisiográficas e áreas florestais, antigos sistemas territoriais defensivos e infraestruturais (ex: aquedutos e galerias no subsolo), trilhos de fruição e interpretação da paisagem, estradas entre aglomerados urbanos, arruamentos em parques industriais, linhas de transporte coletivo em sítio próprio ou interfaces intermodais...). A diversificação dos *tipos* de espaço que são reconhecidos e conceptualizados como espaço público reflete, portanto, uma maior abertura face ao seu significado e capacidade instrumental. É um léxico programático e espacial mais rico, mais poliforme e mais adaptável às necessidades e às circunstâncias do território onde se inscreve. As últimas duas décadas foram, também por isso, de ensaio, de exploração e de aprendizagem para os diversos agentes e disciplinas envolvidos. Estes novos tipos de espaço público colocaram desafios à imaginação, ao projeto e à construção do território. Nesse sentido, as intervenções em espaço público participaram como alavancas relativamente pontuais ou filamentares em exercícios desenvolvidos a várias escalas e com diferentes promotores, mais ambiciosos ou mais pragmáticos, de re-imaginação e de reconfiguração da metrópole.

- no *plano das concretizações*, multiplicaram-se por todo o território metropolitano intervenções significativas sobre o espaço público, ora de construção de novos espaços ou de extensão de redes sobre áreas anteriormente inacessíveis, ora pela requalificação e valorização de espaços e estruturas existentes. Essa dinâmica reflete uma maior prioridade de investimento no espaço público pelo setor público, a que não é alheia a perceção de que o ciclo anterior – de suprimento de carências básicas de infraestruturação, de equipa-

mentos coletivos e de alojamento –, estava em vias de se completar. Não pode também ser menorizado o impacte mediático e no imaginário coletivo do projeto da Expo 98/Parque das Nações, onde, apesar de múltiplos aspetos críticos e problemáticos, foi possível explorar e experienciar a transformação de uma área urbana esquecida e negligenciada num território urbano marcado pela coerência, articulação e qualificação do seu espaço público, numa forte relação com o rio e estuário do Tejo. A sua concretização alargou os horizontes e as expectativas de um público diversificado, habitante de uma área metropolitana que descobria outras paisagens e novas possibilidades. A escala e a natureza da Expo 98, apesar de únicas e irrepetíveis, informaram projetos mais circunscritos e menos ambiciosos, mas portadores de uma semente estruturadora essencialmente ancorada no espaço público e nas suas relações infraestruturais e ambientais.

> no *plano dos âmbitos geográficos de intervenção*, ampliaram-se definitivamente as fronteiras dos espaços privilegiados para o investimento em espaço público. Não só pela diversidade de tipos de intervenção já mencionada, mas sobretudo pela diversificação das situações territoriais. Já não são apenas as áreas nobilitadas e de maior reconhecimento monumental, inscritas nos *centros históricos*, que são merecedoras de um investimento qualificador. Áreas de maior banalidade e multiplicação corrente, áreas menos associadas à ideia de *centro*, áreas frequentemente associadas às ideias de *periferia* e de *subúrbio*, ou mesmo espaços *entre* aglomeradores, passam a ser contemplados na geografia destes investimentos. Esta diversificação reflete, naturalmente, a própria natureza heterogénea e alargada do território metropolitano, muito menos dependente – do ponto de vista funcional, mas também do ponto de vista identitário e simbólico – dos aglomerados mais antigos, sede de concelho, ou das próprias *cidades* de Lisboa ou Porto. Aglomerados produzidos nas primeiras gerações da suburbanização vão sendo consolidados enquanto estruturas relativamente referenciais face ao território envolvente (por exemplo, ao longo das linhas de Sintra e de Cascais, na área metropolitana de Lisboa); frentes de urbanização recente onde se colocam exigências de dotação de infraestruturas e de integração; sistemas urbanos lineares que constituem como coluna dorsal de atividades comerciais e de produção; áreas de forte procura turística, de fruição e lazer, ou de singularidade paisagística e ambiental, que focalizam exigências de acesso, conforto e compatibilidade face aos diversos valores em presença. À diversificação do mosaico territorial da metrópole nas últimas duas a três décadas e, naturalmente, à sua mutação integral numa lógica eminentemente *urbana*, correspondeu um universo também mais diverso e alargado de espaços públicos a intervir.

> no *plano da integração em políticas territoriais*, a transição de século trouxe também alterações significativas associadas, por um lado a um processo de reescalonamento de instrumentos de programação e financiamento de investimentos públicos, e por outro, a uma maior articulação intersetorial e multi-institucional na construção de programas de intervenção. As prioridades políticas e diretivas emanadas da União Europeia em matéria de política de coesão tiveram um forte impacte na montagem de programas de requalificação e regeneração urbana, de valorização ambiental do território e de fomento de formas de mobilidade sustentável, nos quais tem lugar de destaque o investimento em espaço público. Também no domínio das políticas nacionais destinadas à consolidação do sistema urbano, verificou-se uma aposta nestas componentes, nomeadamente em ações dirigidas aos bairros de habitação social, às áreas de valorização do comércio tradicional e à requalificação ambiental e das infraestruturas de saneamento urbano. Em comum, estas políticas partilham uma exigência crescente de respostas intersetoriais e de mobilização de vários atores na definição, implementação e acompanhamento dos investimentos realizados. A lógica das parcerias de base comunitária, alarga a questão do espaço público a tabuleiros de diálogo e concertação política e de ação que não se esgotam no poder público. No plano institucional, implementaram-se reorganizações no âmbito intermunicipal, municipal e das freguesias, com uma redistribuição de competências e recursos, que permitiu enquadrar investimentos estruturantes em plataformas intermuni-

cipais, ao mesmo tempo que se reforçaram as capacidades de intervenção em pequenas obras e espaços públicos dos níveis mais locais (nomeadamente com o envolvimento das Juntas de Freguesia).

Embora produzidas segundo dinâmicas de sentido aparentemente contraditório (fragmentação e recomposição, difusão e polarização, coalescência e intensificação), as transformações territoriais sentidas nos territórios metropolitanos de Lisboa e Porto neste período resultam da introdução de novas infraestruturas (fibra ótica, redes *wireless*, gasodutos e oleodutos, por exemplo), de novos patamares e configurações hierárquicos (circulares regionais, adutoras metropolitanas, micro-geração elétrica e produção eólica), de novas arquiteturas organizativas das redes (logística *just-in-time*, *smart grids*, consórcios intermunicipais e parcerias público-privadas) e de novas combinações funcionais e espaciais (resíduos/energia, informação/logística, comunicação/mobilidade, rede ecológica/rede de espaço coletivo). É este suporte mais *reticulado* (novas redes, e com *efeito de* rede), multi-infraestrutural e intermediário (entre escalas) que sustem uma matriz metropolitana mais coesiva, de contornos hierárquicos mais diluídos e de maior resiliência face às fragilidades, roturas e insuficiências que, após décadas de pressão demográfica e crescimento urbano intensos, se faziam sentir no dia-a-dia e no posicionamento relacional da área metropolitana. Este robustecimento estrutural corresponde a um *tecido conectivo* que se forma não só a partir da melhoria da acessibilidades e do suporte infraestrutural, mas também de uma conjunção sinérgica e produtiva de uma rede mais qualificada de espaço público com estratos paisagísticos que se tornam *fibras* elásticas de sutura e coesão do mosaico territorial.

Ainda assim, e não obstante um esforço partilhado entre legisladores, administração central e autarquias locais no sentido de dotar os múltiplos intervenientes de instrumentos de ordenamento transversal aos vários sistemas setoriais, persistem consideráveis áreas de opacidade e incomunicabilidade entre os diversos suportes reticulares e os tecidos metropolitanos que pretendem *irrigar*.

## 4. ESPAÇO PÚBLICO METROPOLITANO: RETICULAR, TECER, CERZIR

O espaço público é um suporte físico, mas é também uma construção social e política, no sentido de Habermas e de Innerarity. É um espaço de mediação. Tal como a ideia de *metrópole*, é um conceito construído no discurso, na confrontação crítica e produtiva e na *praxis* disciplinar e aplicada. Em Portugal, e desde a institucionalização legal das áreas metropolitanas em 1992, um longo percurso tem sido feito na construção de uma ideia mais partilhada e operativa de *metrópole*. Tem sido um processo longo, pouco consensual, sujeito a avanços e inflexões que têm dificultado o seu reconhecimento de forma institucionalmente mais estabilizada, geograficamente adequada, socialmente reconhecida e politicamente legitimada. Contudo, reconhecem-se passos importantes, alguns bastante recentes, nomeadamente a consolidação do papel das Áreas Metropolitanas como autoridades de transportes, e com uma mais efetiva capacidade de coordenação daquelas redes, serviços e tarifários. Outras áreas há em que as Áreas Metropolitanas, enquanto instituição ou nível do complexo sistema de governança metropolitana, são ou poderão vir a ser fundamentais na articulação de políticas e na otimização de recursos territoriais sob sua jurisdição ou interesse. Coloca-se aqui a questão do espaço público – da sua conceção, programação, projeto e implementação.

Até hoje, as intervenções de espaço público têm sido promovidas essencialmente por três tipos de atores: o Estado central, através das suas agências, institutos ou empresas na sua esfera direta (por exemplo, Parques Naturais, Administrações Portuárias, Empresas públicas de gestão de infraestruturas); a Administração Local, com preponderância clara dos Municípios; e o setor privado, através de operações de urbanização. Apesar de haver níveis de articulação na programação e na gestão de investimentos públicos mais próximos da escala metropolitana (as CCDR ou as próprias Áreas Metropolitanas), ainda pouco caminho se trilhou na sua implicação mais afirmada na estruturação do que, de forma genérica e preliminar, se poderia designar de uma *política metropolitana* de espaço público. Ou, por outras palavras, na estruturação de um sistema de *espaço público metropolitano*. *Política* e *sistema* são aqui duas faces de

uma mesma moeda, ou seja, a componente concetualizadora e a componente material, ambas constituindo o espaço público como uma componente central da organização do território metropolitano.

Perante este argumento, poder-se-á desde logo perguntar se se trataria de uma nova política setorial ou de uma nova figura de plano, ou ainda se corresponderia a um novo departamento num organismo da administração. Sob tal pergunta, insinuar-se-iam, legitimamente, preocupações com a já vasta e complicada teia de instrumentos, de sobreposições e conflitos de jurisdição e relacionamento entre setores. Um tal cenário não seria de todo desejável. Pelo contrário a ideia subjacente à construção – política e material – de um sistema de *espaço público metropolitano* é de se constituir como um *argumento*: uma linha de racionalidade e de comunicação, um fio condutor que desenhe os contornos de um imaginário sobre o qual se possam aferir, reconhecer e contrastar projetos e iniciativas que sejam avançados a partir de diversas plataformas e agentes.

### Reticular

Conceito amplamente utilizado no domínio dos sistemas infraestruturais, a ideia de *rede* aplicada a um sistema de espaço público metropolitano clarifica o sentido ordenador, hierarquizador e matricial que o caracteriza. É um conceito que se identifica na relação com as escalas alargadas do território e do seu domínio político, militar e económico. As redes são, aliás, reconhecidas como entidades que redefinem a própria natureza da territorialidade e das suas escalas, suplantando as configurações *areolares* por outras de natureza *reticular* e *conectiva*. As fronteiras, limites e formas de jurisdição associadas ao domínio centralizado e em função de relações de proximidade (o *espaço dos lugares* de Castells), são erodidas e mesmo reconfiguradas em função de novas possibilidades de domínio, de comunicação, de interação baseadas nas capacidades tecnológicas e funcionais dos vários sistemas de redes infraestruturais (o *espaço dos fluxos*).

É fundamentalmente pela introdução de redes de diversa natureza que se definem âmbitos de domínio e de exploração de recursos, que se proporcionam oportunidades de circulação de bens, pessoas e informação. Nesse sentido, as redes infraestruturais são artefactos de natureza socio-espacial, ou seja, sujeitos e agentes de organização, confrontação e, mesmo, conflito social e político (Graham & Marvin, 2001). A conceção, projeto, construção e gestão de redes constitui-se, para além do domínio técnico, como exercício sociopolítico, reflexo das prioridades e escolhas que, em cada momento e contexto, são realizadas pelas diversas instâncias e atores da sociedade.

Por outro lado, na conceptualização sobre a noção de *rede*, é destacada a relação significativa com as sucessivas etapas de inovação tecnológica, nomeadamente nos domínios dos transportes, das comunicações, do fornecimento de energia, de água, de saneamento, das infraestruturas verdes. Neste quadro, colocam-se dois âmbitos em que a formulação de uma ideia de *espaço público metropolitano* é particularmente evidente: por um lado, o papel que pode desempenhar uma *rede* de espaço público nos âmbitos e nas escalas territoriais relevantes para a consolidação e qualificação do território metropolitano (por ex. promover espaços qualificados de acessibilidade pedonal ou ciclável, valorizar recursos ambientais de escala alargada, estruturar ligações complementares ao sistema viário entre aglomerados e territórios de interesse); por outro lado, o papel que as diversas redes infraestruturais e respetivas tecnologias desempenham na constituição espacial do espaço público (por ex. a integração entre infraestruturas de regularização hídrica e parques urbanos, a compatibilização de transportes coletivos em sítio próprio com o sistema viário e o traçado urbano, a otimização de espaços de servidão infraestrutural como suporte para redes de espaço público).

Nesse sentido, a formulação de um processo de *reticulação* do território assente no sistema de espaço público, poderia consubstanciar-se num conjunto de princípios relativamente simples:

- operar em duas escalas preferenciais – escala metropolitana e escala intermédia –, sem prejuízo de um entendimento pontualmente mais fino (escala local) ou de enquadramento superior (escala supra-metropolitana);

- na escala metropolitana, a definição da rede estabeleceria as principais ligações a criar e valorizar enquanto espaço público acessível e confortável, fundamentalmente apoiadas na hierarquia de a) aglomerados urbanos com funções centrais, b) equipamentos coletivos de âmbito metropolitano, c) interfaces intermodais de transportes de âmbito metropolitano e d) elementos primários da estrutura ecológica metropolitana;

- na escala intermédia, seriam privilegiadas as relações entre aglomerados urbanos com funções de nível intermédio, em particular os que apresentam maiores fragilidade na cobertura e regularidade das redes de transporte coletivo e os que apresentam perfis socioeconómicos mais desfavorecidos. Neste âmbito incluir-se-iam as relações com equipamentos coletivos de escala intermédia (escolas secundárias, complexos desportivos, centros de saúde, por exemplo) e parques industriais e de atividades económicas.

- a definição da rede de espaço público metropolitano acompanharia e articular-se-ia, desejavelmente, com as redes infraestruturais e ecológicas existentes ou programadas, potenciando e otimizando a sua capacidade instalada, valorizando a sua utilização multifuncional, compartilhada e/ou compatibilizada, e estabelecendo relações transversais com os espaços atravessados.

## Tecer

Na sua expressão corrente no domínio disciplinar do urbanismo, o conceito de *tecido urbano* associa-se ao conjunto interdependente de elementos morfológicos que formam a componente construída da cidade: vias e espaços públicos, parcelas privadas, edifícios e logradouros. A sua utilização remete, em geral, para as formas de ocupação do território baseadas numa lógica reconhecível pela sua relativa integridade e homogeneidade morfológica. Na leitura e análise dos tecidos urbanos, a relação entre o traçado (como sistema de vias e espaços públicos), o parcelário e a tipologia de edificado é determinante para a compreensão das diversas lógicas e formas específicas de organização morfológica do território. Trata-se, portanto, de uma entidade eminentemente relacional, complexa e evolutiva, constituída pela interação dinâmica e recíproca de diversos elementos e sistemas que a compõem. Uma das potencialidades instrumentais deste conceito é do reconhecimento de estratos que persistem ou se transformam de forma díspar no tempo, por exemplo, o parcelário. Como sistema, o parcelário revela-se determinante no processo de urbanização, em particular num quadro de relativa fragilidade económica e instrumental dos agentes envolvidos. É o caso da chamada urbanização *cadastral* que informa, uma parte muito significativa, senão mesmo a maioria, das transformações urbanas em Portugal na segunda metade do século XX. Por outro lado, o sistema parcelário constitui-se uma ferramenta importante numa argumentação que, contrapondo-se às dualidades urbano/rural, explore as continuidades e os suportes matriciais do território, na sua dinâmica evolutiva.

Para uma leitura e para conceptualização do território metropolitano, a ideia de tecido como metáfora *têxtil* afigura-se fértil e estimulante. Sistema interdependente, constituído por elementos filamentares ou fibrosos de natureza diversa, capaz de se estender de forma flexível e sem limites pré-determinados, de se coser e compatibilizar com outros tecidos, de se produzir com fios mais ou menos espessos. Estrutura que se reforça e se torna mais resistente pelo entrelaçar de múltiplos elementos, que é mais do que a soma das partes, que admite maior ou menor formalidade compositiva sem perder a força da sua constituição.

Neste sentido, a ideia de tecido *metropolitano* (mais abrangente e menos limitada do que o conceito de tecido *urbano*) abre-se à inclusão de formas de estruturação e de ocupação territorial cuja racionalidade não está vinculada ao sentido estrito do urbano, mas que desempenham um papel fundamental na organização do território atual pela persistência (física e toponímica) da sua estrutura de parcelário: os *brejos*, os *foros*, as *lezírias*, as *quintas*, os *casais*, os *pinhais*, as *várzeas*, *as veigas*...

Constituindo o espaço público um dos estratos mais relevantes para a estruturação de tecidos (territoriais), o seu papel qualificador permitiria robustecer e ativar um conjunto muito alargado de situações: quer numa perspetiva de melhoria dos espaços correntes, banais, do quotidiano – residenciais, industriais, agrícolas... –, quer numa lógica

de promoção de transversalidades e continuidades perante elementos de fraturantes (limites fisiográficos, limites entre tecidos urbanos de natureza e configuração distinta, fronteiras administrativas e/ou socio-espaciais...).

Assim, como princípios para a definição de um processo de *tecedura* do sistema de espaço público metropolitano, argumenta-se que:

> a escala privilegiada de atuação deste processo seria a de unidades relativamente homogéneas de espaço urbano e/ou de espaço aberto. É, portanto, uma escala tendencialmente local, embora entendida a partir do conjunto ou unidade morfológica a que se reporta.

> no processo de tecedura ganharia particular relevância o estrato do parcelário, enquanto matriz definidora da transformação do território, associado à exploração de limiares complexos de relação entre o domínio público e o domínio privado. A operação atenta sobre o parcelário permitiria explorar a relação do sistema de espaço público com os traços constitutivos da morfogénese urbana e com a tipologia edilícia, ao mesmo tempo que permitiria complexificar relações de transição e profundidade entre o espaço público e os espaços privados, quer de acesso coletivo, quer de usufruto mais doméstico.

> o entendimento de um sistema de espaço público *entretecido* atenuaria as diferenciações dicotómicas e duais entre tecido urbano e tecido rústico ou entre espaço construído e espaço aberto. Tendo por base a exploração de ligações e articulações nas margens e limiares de transição entre tecidos, o sistema de espaço público poderia contribuir para a descoberta de novos significados e de novas formas de apropriação de espaços marginais aos fluxos (urbanos) quotidianos, mas também de integração de lógicas de exploração e produção agrícola, florestal ou hortícola no quadro da heterogeneidade do mosaico territorial.

> a intervenção numa lógica de tecedura procuraria consolidar o sentido de malha de cada unidade a partir de três situações tipificadas: a) a valorização dos espaços de maior convergência e diversidade de atividades e fluxos urbanos (ruas comerciais ou com equipamentos coletivos, eixos de transporte coletivo, vias de interesse histórico ou relevância morfogénica), b) a valorização de nós e micro-intervenções da malha, na lógica da acupuntura, c) a valorização das margens e das ligações externas, potenciando uma lógica de continuidade e de articulação entre tecidos de naturezas morfológicas, ambientais ou socioeconómicas diferenciados e atenuando situações de enclave e segregação.

## Cerzir

A introdução de infraestruturas de transporte especializadas, fruto das inovações tecnológicas dos séculos XIX e XX, trouxe implicações profundas num espaço territorial que era caracterizado pela rugosidade topográfica e pela fricção do movimento, como superfície tecida por elementos sedimentados e interdependentes (fisiografia, parcelamento rústico, estrutura de caminhos), modelada por obstáculos, limites e (des)continuidades naturais. Este novo estrato, essencialmente caracterizado como sistema linear de fluxos especializados, representa um dos mais fortes produtores de fratura no território da metrópole moderna: a dissociação entre *redes* e *tecidos*.

Com ênfase no papel da rede viária e na progressiva 'setorização' e 'franchisement' dos territórios metropolitanos, David Mangin (2004) evidencia as lógicas de localização, de agregação e de configuração interna de produtos espaciais como os loteamentos residenciais desagregados face ao tecido urbano compacto (um '*bourg*' sem '*faux*', ou seja, uma passagem direta do espaço rural e da aldeia, para a urbanização metropolitana), as unidades comerciais e de lazer organizadas em cadeias e 'franchisings', os 'parques' de escritórios, logística, de ciência e tecnologia. Neste panorama, a própria rede viária apresenta uma relação difícil com o tecido urbano, proliferando dispositivos que impermeabilizam o contacto transversal: rotundas, variantes, circulares, desnivelamentos. O espaço resultante desta justaposição é o repositório das múltiplas soluções parcelares e da normativa de afastamentos, parametrização quantitativa e zonamento funcional.

A partir da ideia do sistema de espaços coletivos como fio condutor da conceção do *projeto urbano* (Scheerlinck, 2018; Solà-Morales, 1992), nomeadamente com as experiências urbanísticas introduzidas em Barcelona, desenvolveu-se uma linha projetual particularmente centrada nas formas de compatibilização desse sistema com as estruturas viárias e ferroviárias de escala metropolitana, procurando precisamente *cerzir* as fraturas e dissociações reconhecidas no território. A intervenção sobre o sistema de *rondas* de Barcelona, aproveitando a oportunidade infraestrutural para suportar uma profunda reestruturação de escala metropolitana, com a implantação de grandes equipamentos urbanos num anel envolvente à cidade e, ao mesmo tempo, promover uma qualificação do espaço público como suporte agregador de tecidos urbanos monofuncionais e espacialmente descaracterizados, foi amplamente reconhecida e estimulante para outros projetos análogos, como a reestruturação da M30 e a requalificação ambiental e espacial do Rio Manzanares em Madrid. Daqui resulta uma *cerzidura* assente em dois movimentos: um de natureza longitudinal, associado à reorganização de fluxos tangenciais e à criação de áreas polarizadoras e de grande conectividade; outro de natureza transversal, associado a intervenções de remate e integração face a tecidos urbanos envolventes, recorrendo ao espaço público como material agregador.

Uma operacionalização de processos de *cerzidura* territorial, apoiados no sistema de espaço público metropolitano, poderão assentar, assim, nos seguintes princípios:

- identificar e atuar sobre situações de barreira e descontinuidade resultantes da sobreposição de elementos infraestruturais de acesso limitado e impacte espacial significativo (vias rápidas, vias férreas), promovendo uma relação de maior permeabilidade entre os espaços envolventes;

- priorizar uma intervenção em áreas de maior polarização funcional, social e económica, nomeadamente áreas envolventes a interfaces de transporte coletivo, a equipamentos coletivos de escala metropolitana, áreas de concentração de emprego e grandes estruturas de espaço aberto;

- promover a inter-relação entre as componentes inertes do espaço público (pavimentos e superfícies, modelações de terra, elementos associados a redes infraestruturais, mobiliário urbano, acessos a redes de comunicações e wi-fi) e a estrutura ecológica do território, numa lógica de melhoria do desempenho ambiental do sistema de espaço coletivo;

- explorar as potencialidades de inovação tipológica associada a grandes conjuntos edificados, introduzindo ligações claras e estruturantes entre o sistema de espaço público e os espaços privados de acesso coletivo, numa lógica de maior integração e recombinação multi-escalar, incorporando ainda nessa lógica a relação com os sistemas infraestruturais que os servem (ex. acessos viários, estacionamento automóvel, paragens de transporte coletivo).

## 5. CONCLUSÃO: UMA PERSPETIVA TRANSDISCIPLINAR PARA UM TECIDO CONECTIVO METROPOLITANO

Da leitura cruzada entre a reflexão conceptual contemporânea sobre espaço público e sua implementação, entre projeto, obra e condição disciplinar, resulta uma clara necessidade de reforço das relações interdisciplinaridade lançadas a partir do urbanismo – uma visão integradora, evitando a especialização excessiva e segmentada do passado, que se contraponha à cascata de planos assente numa segmentação de escalas, mas também de pesos disciplinares (com um peso residual da dimensão arquitetural nas escalas mais alargadas). Retomando Secchi (2007) e Busquets (2004), a aceitação generalizada da condição fragmentária da cidade atual, face a visões unitárias de outras épocas, exige uma maior exploração de projetos capazes de intervir de forma interfacial e mediadora a múltiplas escalas. A relação e interdependência projetual e programática sobre o espaço público metropolitano advém, nestes casos de uma forte relação entre o sistema infraestrutural, o sistema de espaços coletivos e o sistema ecológico do território, estabelecendo, em simultâneo, um sentido reticulador e uma matriz de suporte de tecidos territoriais de natureza diversa. Daí a necessidade de maiores compromissos interdisciplinares com a

qualidade urbana e com a dimensão sociopolítica da cidade metropolitana, fortalecendo a *urbs* nos espaços mais fragilizados no que respeita ao suporte de espaço público. Um tal compromisso exige uma atenção particular à interpretação morfológica e ao projeto territorial como instrumentos de reconhecimento da realidade e de síntese material, legível, formalizada.

Da leitura e balanço realizados sobre intervenções incidentes no espaço público em Portugal nos últimos vinte anos, evidenciam-se questões relevantes para o desenvolvimento de abordagens projetuais. Perante a diversidade morfológica e a colisão de lógicas, jurisdições e racionalidades de organização do território, sugere-se uma aproximação apoiada no *reconhecimento e reforço qualitativo e funcional dos elementos mais robustos do território*, ou seja, dos elementos a que se reconhece mais valor e capacidade estruturadora. Por outro lado, valorizam-se aspetos mais particulares e de escala mais aproximada que, por serem recorrentes na paisagem urbana, permitem perceber como a *exploração de uma alteração pontual ou tipológica, abre portas à sua multiplicação no tempo e no espaço*. Por último, coloca-se a questão da *natureza democrática do espaço público, como suporte de diversidade e elemento de coesão*, quer quando entendido no sentido estrito do domínio público – o sistema de ruas, praças, outras vias públicas ou parques urbanos – mas também num sentido mais alargado que inclui os equipamentos coletivos, os limiares de transição entre o edificado e os espaços exteriores, ou mesmo alguns espaços privados de utilização coletiva. Neste quadro, e embora se reconheça a limitação que implica uma ênfase no espaço público – face a questões económicas e sociais estruturais – argumenta-se com a sua condição material, reticular e partilhada como infraestrutura inicial e indutora de transformações a outros níveis do território e da sociedade.

Para uma ideia de projeto territorial de *espaço público metropolitano*, sugerem-se três linhas de ação que permitam revelar um estrato articulador, estruturador e coesivo do território. Três caminhos, três formas de designar e de avançar num argumento comum de projeto territorial: *reticular*, *tecer*, *cerzir*; por um *espaço público metropolitano*.

## REFERÊNCIAS


**AMB/Institut pour la Ville en Mouvement/Consorci Besòs.** (2015). *Passatges metropolitans: una mirada als projectes metropolitans des de la petita escala*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona.

**Ascher, F.** (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Éditions Odile Jacob.

**Augé, M.** (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Éditions du Seuil.

**Battle, E.** (2011). *El jardin de la metrópoli. Del paisaje romántico al espacio libre para una ciudad sostenible*. Barcelona: Gustavo Gili.

**Brès, A.** (2015). *Figures Discretes de l'Urbain – À la reencontre des réseaux et des territoires*. Genéve: MètisPresses.

**Busquets, J.** (2004). Presente e perspectivas del urbanismo. *Sociedade e Território*, (37-38), 46-60.

**Castells, M.** (1996). *The Rise of the Network Society – The Information Age: Economy, Society, and Culture*. Cambridge, Oxford: Blackwell.

**Certeau, M. de.** (1980). *L'invention du quotidien*. Paris: UGE.

**Choay, F.** (1969). *Espacements – L'évolution de l'espace urbain en France*. Milano: Skira.

**Choay, F.** (1980). *La règle et le modèle: sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris: Seuil.

**Coelho, R.** (2012). *Formas e desígnios do espaço público na cidade contemporânea. O projecto do espaço público na construção da cidade: casos portugueses*. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

**Corboz, A.** (1983). Le Territoire comme palimpseste. *Diogene*, 121, 14-35.

**Corboz, A.** (1998). Verso la città–territorio. In P. Viganò (Ed.), *Ordine Sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio* (pp. 214–218). Milano: Franco Angeli.

**Corner, J.** (2006). Terra Fluxus. In C. Waldheim (Ed.), *The Landscape Urbanism Reader* (pp. 21–33). New York: Princeton Architectural Press.

**Delbaere, D.** (2010). *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*. Paris: Ellipses Édition Marketing.

**Dematteis, G.** (1995). *Progetto implicito: il contributo della geografia umana alle scienza del territorio*. Milano: Franco Angeli.

**Domingues, Á.** (2009). *A Rua da Estrada*. Porto: Dafne.

**Domingues, Á.** (2011). As transformações do território: da cidade ao urbano. In N. Portas, Á. Domingues, & J. Cabral (Eds.), *Políticas Urbanas II. Transformações, regulações e projectos* (pp. 18–67). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

**Domingues, Á.** (2012). *Vida no Campo*. Porto: Dafne.

**Donini, G.** (2008). *Margini della mobilità*. Roma: Meltemi.

**Easterling, K.** (1999). *Organization space: landscapes, highways and houses in America*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.

**Ferrão, J.** (2002). As regiões metropolitanas como comunidades imaginadas: da experiência quotidiana à acção estratégica. In *Conferência Porto d'Ideias – a cidade em debate*. Porto: APOR.

**Forman, R.** (1995). *Land Mosaics: The Ecology of Landscapes and Regions*. Cambridge, England: Cambridge University Press.

**Fossa, G.** (2006). *Un atlante per Milano, Riqualificare i contesti urbani di nodi infrastrutturali*. Milano: Skira.

**Giseke, U.** (2008). Productive Landscape. In H. von Seggern, J. Werner, & L. Grosse–Bächle (Eds.), *Creating Knowledge. Innovation Strategies for Designing Urban Landscapes* (pp. 267–276). Berlin: Jovis Verlag.

**Graham, S., & Marvin, S.** (2001). *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. Technology*. London and New York: Routledge.

**Gregotti, V.** (1981). La forme du territoire. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, (218), 10–15.

**Hough, M.** (2007). Nature as Infrastructure: Strategies for Sustainable Regional Landscapes. *Places*, (19).

**Ingersoll, R.** (2006). *Sprawltown – Looking for the City on its Edges*. New York: Princeton Architectural Press.

**Innerarity, D.** (2006). *El Nuevo espacio público*. Madrid: Espasa–Calpe.

**Laorenza, G.** (2006). Spessori infrastrutturali. In P. Barbieri (Ed.), *Infraspazi* (pp. 32–37). Roma: Meltemi.

**Leite, J. S.** (2016). *Ruas emergentes: Interpretação morfológica do contexto urbano português*. Universidade de Lisboa. Disponível em https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/12443

**Llop, C.** (2016). *Ciudades, territorios metropolitanos y regiones urbanas eficientes: estrategias y propuestas de proyecto para la regeneración de la Ciudad_Mosaico_ Territorial después de la Explosión de la Ciudad: la Región Metropolitana de Barcelona como laboratório*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

**Llop, C., & Bosc, S.** (2012). *Working with the territory: strategies for the new territorialities / Travailler avec le territoire : stratégies pour les nouvelles territorialités*. Barcelona: CREPUD–MED / ACTAR.

**Mangin, D.** (2004). *La ville franchisé : Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris: Éditions de la Villette.

**Martinotti, G.** (2007). I superluoghi della mobilità. In M. Agnoletto, A. Delpiano, & M. Guerzoni (Eds.), *La civiltà dei Superluoghi. Notizie dalla metropoliti quotidiana* (pp. 29–34). Bologna: Damiani Editore.

**McHarg, I.** (1969). *Design With Nature*. New York: The Natural History Press.

**Mossop, E.** (2004). Landscape of infrastructure. In C. Waldheim (Ed.), *The Landscape Urbanism Reader* (pp. 163–177). New York: Princeton Architectural Press.

**Neutelings, W.** (1991). *Willem Jan Neutelings, architect*. Rotterdam: Uitgeverij 010.

**Ohno, H.** (2017). *Fiber City – A Vision for the Shrinking Megacity, Tokyo 2050*. Tokyo: University of Tokyo Press.

**Oswald, F., & Baccini, P.** (2003). *Netzstad: Designing the urban*. Basel: Birkäuser.

**Pavia, R.** (1996). *Le paure dell'urbanistica. Disagio e incertezzaa nel progetto della città contemporanea*. Gènova: Costa & Nolan.

**Pavia, R.** (2002). *Babele. La città della dispersione*. Roma: Meltemi.

**Portas, N.** (1997). Spazio Pubblico e Città Emergente. In E. A. L. T. di Milano (Ed.), *Le Architetture dello Spazio Pubblico: fome del passato, forme del presente* (pp. 57–59). Milano: Electa.

**Portas, N., Domingues, Á., & Cabral, J.** (2011). *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

**Rowe, P.** (1991). *Making a middle landscape*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.

**Santos, J. R.** (2012). *Espaços de mediação infraestrutural: Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa*. Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/5429

**Santos, J. R.** (2017). Discrete Landscapes in Metropolitan Lisbon: Open Space as a Planning Resource in Times of Latency. *Planning Practice and Research*, *32*(1).

**Santos, J. R.** (2019). *AdaptPolis – Descodificar a fragmentação urbana: infraestruturas, paisagem e projeto territorial para a Área Metropolitana de Lisboa – Relatório Final*. Lisboa. Disponível em http://adaptpolis.fa.ulisboa.pt/Relatorio Final_Set2019.pdf

**Scheerlinck, K.** (2018). Insights on collective spaces, on collectivity, on signs of collectivity. In K. Scheerlinck (Ed.), *Collective Spaces Revisited Street Scape Territories Notebook* (pp. 10–21). Ghent/Brussels: KU Leuven.

**Secchi, B.** (1986). Progetto di suolo. *Casabella*, (520), 19–23.

**Secchi, B.** (1993). Un'urbanistica di spazi aperti. *Casabella*, (597–598), 5–9.

**Secchi, B.** (2005). *La città nel ventesimo secolo*. Roma: Laterza.

**Secchi, B.** (2007). Rethinking and Redesigning the Urban Landscape. *Places*, (19), 6–11.

**Shannon, K., & Smets, M.** (2010). *The Landscape of Contemporary Infrastructure*. Rotterdam: NAi Publishers.

**Sieverts, T.** (2003). *Cities Without Cities: Between Place and World, Space and Time, Town and Country*. London and New York: Spon Press/Routledge.

**Smets, M.** (2005). Le paysage contemporain des infrastructures. Le paradox de l'integration. In S. Allemand, F. Ascher, & J. Lévi (Eds.), *Les sens du mouvement: Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines* (pp. 249–256). Paris: Éditions Belin.

**Solà-Morales, M. de la.** (1973). *Las formas de crecimiento urbano. Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

**Solà-Morales, M. de la.** (1992, May 12). Espacios públicos / Espacios Colectivos. *La Vanguardia*.

**Stoll, K., & Lloyd, S.** (2010). *Infrastructure as Architecture. Designing composite networks*. Berlin: Jovis Verlag.

**Sucena Garcia, S.** (2010). *Red Viaria y Territorio en el "Vale do Ave": La red viaria de nivel intermedio como estructura del paisaje urbano en el NW portugués*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politecnica de Catalunya.

**Tatom, J., & Kahn, A.** (2009). Programs for a metropolitan urbanism. In *Making the Metropolitan Landscape: Standing Firm on Middle Ground* (pp. 195–202). New York: Routledge.

**Travasso, N., & Domingues, Á.** (2015). *Território: Casa Comum*. Porto: FAUP.

**Viganò, P.** (1999). *La città elementare. Biblioteca di Architettura, 7*. Milano: Skira.

**Waldheim, C.** (Ed.). (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.

A Obra Nasce
dezembro 2020, 14, pp. 103–120



# Nuevas herramientas para la regeneración urbana de los polígonos de vivienda masiva: una aproximación gráfica al diagnóstico específico de la calidad de los espacios libres

# New tools for the urban regeneration of mass housing estates: a graphic approach to the specific diagnosis of the quality of open spaces

**Sergio García-Pérez**, arquiteto
D. Arquitectura, Escuela de Ingeniería y Arquitectura, Universidad de Zaragoza
**(sgarciap@unizar.es)**

**RESUMEN**

Los polígonos de vivienda masiva acumulan problemas de origen sistémico donde las dimensiones física, social y económica se encuentran fuertemente interrelacionadas. La regeneración urbana integrada se considera una estrategia eficaz para hacer frente a estos problemas complejos. Frente a una mayor abundancia de experiencias técnicas y/o constructivas, este artículo focaliza sobre los espacios libres de los polígonos, elemento en parte responsable de la calidad de los conjuntos.

El artículo presenta la metodología UR-Hesp, útil para el análisis y diagnóstico operativo de la calidad urbana. En concreto, incide sobre el método gráfico de análisis y su importancia para la interpretación no solo de 'cuánta' calidad desarrollaron –o han desarrollado– los polígonos, sino también para conocer 'cuándo', 'dónde' o 'cómo' se produjo

**ABSTRACT**

Mass housing estates accumulate problems of systemic origin where the physical, social and economic dimensions are strongly interrelated. Integrated urban regeneration is considered an effective strategy to deal with these complex problems. Despite the more extensive technical and/or constructive experiences, this paper focuses on the open spaces of housing estates, an element that is partly responsible for the quality of these areas.

This paper presents the UR-Hesp methodology, useful for operative analysis and diagnosis of urban quality. Specifically, the paper focuses on the graphic method of analysis and its importance for the interpretation not only of 'how much' quality the housing estates developed–or have developed–, but also to know 'when', 'where' or 'how' it was produced–or has been produced. As a result, the text

—o se ha producido. Como resultado, el texto presenta la sistematización propuesta, a modo de fichas específicas de análisis y diagnóstico.
A pesar de las limitaciones de esta propuesta —en la medida en la que los espacios libres no deben ser el único aspecto a tener en cuenta al estudiar la calidad de los polígonos—, sin duda UR-Hesp ayuda a reconocer la importancia de este elemento crítico durante la elaboración de estrategias y procesos de regeneración urbana integrada.

**Palabras clave**
Morfología urbana, análisis urbano, análisis gráfico

shows the proposed systematization, as specific analysis and diagnosis sheets.
In spite of the limitations of this proposal—to the extent that open spaces should not be the only aspect to take into account when studying the quality of the mass housing estates—, there is no doubt that UR-Hesp helps to recognize the importance of this critical element during the elaboration of strategies and processes of integrated urban regeneration.

**Keywords**
Urban morphology, urban analysis, graphic analysis

## 1. NECESIDAD DE MIRADAS MULTIDISCIPLINARES EN LA REGENERACIÓN URBANA DE POLÍGONOS DE VIVIENDA MASIVA

Uno de los mayores retos a los que se enfrentan en la actualidad nuestras ciudades es la intervención sobre los tejidos existentes. En un contexto de crisis económica, ecológica y social parece natural que organizaciones como Naciones Unidas (United Nations, 2015), la Unión Europea (EU Ministers for Urban Development, 2007, 2010) o, a una escala más local, numerosos países y municipios hayan asumido este reto. Sin embargo, esta reflexión no es reciente. Conceptos y experiencias en torno a la conservación, renovación o rehabilitación de los tejidos existentes han dado paso a lo que hoy entendemos como regeneración urbana integrada (Monclús, 2018). En la actualidad, regeneración urbana integrada es un término no exento de ambigüedad, el cual hace referencia a un concepto no solo abierto y evolutivo (García-Pérez, 2017), sino también diverso en función de distintos contextos geopolíticos (Álvarez Mora *et al.*, 2010). Lo que sí está claro, es que regeneración urbana integrada hace referencia a las estrategias y operaciones que tratan de dar solución a los ciclos de declive que afectan a nuestras áreas urbanas degradadas. Ciclos de declive caracterizados por el origen sistémico de los problemas, con una fuerte interrelación entre la dimensión física, social y económica. Es precisamente esta complejidad de los problemas la que exige una mirada multidisciplinar no solo en su entendimiento, sino también en la exploración de posibles soluciones. Y es exactamente a este reto al que debe hacer frente la regeneración urbana integrada.

Entre los tejidos urbanos existentes, el declive experimentado por los polígonos de vivienda masiva ha sido ampliamente estudiado en la literatura científica (Wassenberg, 2013; Hall, 2014). Al respecto, recientes estudios inciden en la necesidad de matizar las afirmaciones más generalistas sobre el declive y obsolescencia de estos conjuntos, intentando comprender el éxito de algunos ejemplos brillantes, siendo más extendidos los casos de calidad estándar o pobre (Monclús y Díez Medina, 2016). Además, frente a la aparente homogeneidad inicial de los conjuntos, cincuenta años después de su construcción los polígonos han experimentado diversas trayectorias de evolución, influidas tanto por las transformaciones internas que se han llevado a cabo en los mismos, como por el desarrollo y transformación de nuestras ciudades. Más allá de la crítica generalista de los polígonos de vivienda, esta situación nos alienta a mirar de forma más atenta a los problemas —y oportunidades— específicos que caracterizan a cada uno de los polígonos (Rowlands, Musterd y van Kempen, 2009).

Una vez reconocida la necesidad de aproximaciones específicas y multidisciplinares, cabe preguntarse por qué frente a la multitud de experiencias de rehabilitación de conjuntos que se abordan desde una perspectiva técnica o constructiva, solo algunas han hecho frente a la vocación multidisciplinar que exigen los problemas y oportunida-

des de los polígonos, a través de verdaderas aproximaciones integradas de regeneración urbana (García-Pérez, Monclús y Díez Medina, 2019). Hablamos precisamente de la necesidad de incorporar miradas culturales y patrimoniales, que valoren el urbanismo funcionalista como uno de los legados vivos más importantes del movimiento moderno (Pendlebury, Townshend y Gilroy, 2009); económico-sociales, que traten de entender el complejo fenómeno de desigualdad social y la incidencia en ellas de los factores físicos y políticos (Pareja Eastaway y Simó Solsona, 2006; Uceda, Sorando y Leal, 2018); y urbanas, que más allá de los problemas reconozcan la posible adaptabilidad de esta morfología característica (Higueras García, Pozueta Echavarri y Lamíquiz, 2009; Sendra, 2016).

Entre todas ellas, esta investigación focaliza en la importancia de la dimensión morfológica de los espacios libres, término empleado para hacer referencia a distintos tipos de espacios que se articulan entre la disposición de torres y bloques y que varían según su gestión —públicos o privados— y concepto —parques, plazas y espacios interbloque. Su importancia reside, en primer lugar, al considerar los espacios libres como una de las aportaciones del urbanismo funcionalista más importantes a la cultura arquitectónica contemporánea, como alternativa al modelo de calles y plazas de la ciudad tradicional (Castrillo Romón, Fernández-Maroto y Jiménez Jiménez, 2016). En segundo lugar, por la necesidad de cuestionar la visión optimista que el urbanismo funcionalista depositó en los espacios libres. Y en tercer lugar, porque más allá de los problemas que los espacios libres acumulan, también concentran una gran cantidad de oportunidades al tratarse de crecimiento planificados y ordenados y disponer, en muchos casos, de gran cantidad de espacio libre (Sotoca, 2012).

## 2. LA APROXIMACIÓN UR-HESP: UNA HERRAMIENTA OPERATIVA PARA LA LECTURA Y REPRESENTACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DE LOS POLÍGONOS DE VIVIENDA

Para afrontar el reto actual que supone la intervención integrada en los polígonos de vivienda, y focalizando entre todos los problemas —y oportunidades— en aquellos relacionados con los espacios libres, el grupo de investigación PUPC ha desarrollado un ambicioso proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad. En el marco del mismo se comprobó, en primer lugar, si la forma de diagnosticar los problemas específicos de los conjuntos podía incidir en las actuaciones de regeneración urbana. De la mano de autores como P. Geddes (1960) o G. Strappa (2018), comprobamos no solo la relación entre el diagnóstico previo y la intervención de regeneración urbana llevada a cabo, sino también cómo la falta de atención hacia los espacios libres podía deberse a la mayor dificultad de sistematizar los problemas y oportunidades específicas de cada uno de los polígonos (García-Pérez, Monclús y Díez Medina, 2019). Con este pretexto, fue desarrollada una tesis doctoral que ha dado origen a la metodología de análisis y diagnóstico de espacios libres UR-Hesp (*Urban regeneration of housing estates in Spain*)[1]. Aunque el desarrollo metodológico ha sido discutido en otros textos relacionados (García-Pérez *et al.*, 2020), este artículo expone de forma sintética las principales aportaciones de la metodología, incidiendo sobre todo en los aspectos gráficos de la misma.

El objetivo principal de la metodología UR-Hesp es desarrollar un instrumento de trabajo destinado a facilitar la generación de conocimiento específico en torno a los espacios libres de los polígonos de vivienda masivos. Para ello, la herramienta evalúa la calidad urbana de los espacios libres de los conjuntos, atendiendo a las características físicas de su morfología y diseño urbano.

UR-Hesp es una metodología híbrida, no ajena al intenso debate en torno a la calidad de los espacios libres que otros autores previamente han realizado (Alexander *et al.*, 1980; Berghauser Pont y Haupt, 2010; Gehl, 2010; Carmona,

1 Proyecto de investigación UR-HESP: Nuevos retos para las ciudades españolas: el legado de los conjuntos de vivienda moderna y opciones de su regeneración urbana. (BIA2014-60059-R). *Ministerio de Economía y Competitividad*. Investigadores principales: Francisco Javier Monclús Fraga y Carmen Díez Medina (Universidad de Zaragoza). http://pupc.unizar.es/urhesp/
Tesis doctoral de S. García-Pérez, titulada: '*Regeneración urbana de polígonos de vivienda masiva. Criterios para la evaluación y diagnóstico de la calidad de los espacios libres*', financiada por el *Ministerio de Economía y Competitividad* (BES-2015-072536). Mención internacional y *cum laude*.

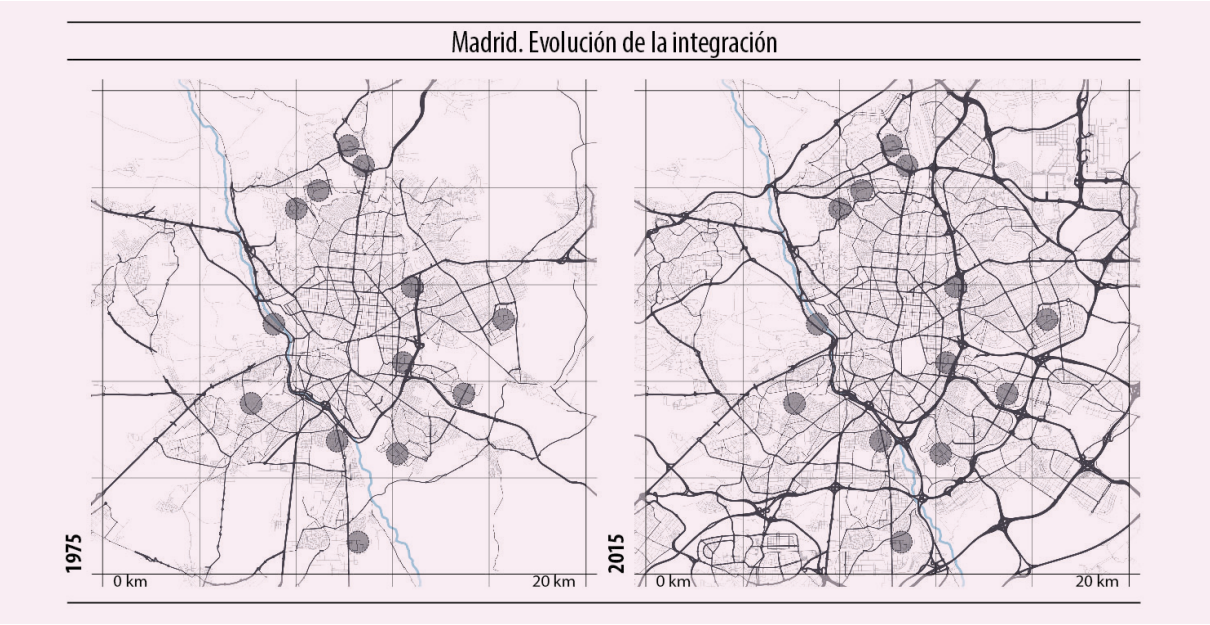



**Fig.1. Ejemplo gráfico para la interpretación de la evolución de integración**

2019). UR-Hesp permite abordar diversas escalas, desde la relación del polígono con la ciudad hasta el fragmento urbano en detalle que considera la relación entre el espacio libre y la edificación. Además, considera los procesos urbanos, al tener en cuenta tanto el diseño inicial como la situación actual de los polígonos de vivienda. Además, UR-Hesp ha identificado el menor número de variables físicas que ayudan a describir el espacio libre, organizadas en torno a los tres elementos morfológicos básicos —calles, parcelas y edificios— (Oliveira, 2016), necesariamente adaptados a las características de la ciudad abierta —estructura viaria, unidades parcelarias y edificios. Las reflexiones metodológicas para cada una de las variables incluyen una discusión sobre su relevancia, los referentes teóricos que justifican la aproximación a la misma, la perspectiva particular desde la que la calidad urbana es evaluada, la metodología empleada para realizar y la forma de representarla e interpretarla. Precisamente este texto incide en la representación gráfica de estas variables, hecho diferenciador que permite evaluar la calidad no solo en base a los análisis cuantitativos y cualitativos realizados. UR-Hesp responde no solo a la pregunta de 'cuánta' calidad, sino que la ayuda de mapas y diagramas permite interpretar 'cómo', 'dónde' y 'cuándo' se produce dicha calidad.

A continuación, se exponen las variables de estudio consideradas en la metodología, incidiendo especialmente en el tratamiento gráfico de cada una de ellas:

## Estructura viaria

> La **integración** cuestiona si todos los polígonos de vivienda fueron desarrollos periféricos, y hasta qué punto el crecimiento de la ciudad ha reposicionado a los polígonos en la actualidad. Al responder estas preguntas, el estudio de la integración valora la evolución de la posición del polígono en relación con la estructura urbana a escala metropolitana en el momento inicial y actual, analizando la configuración de sus vías y calles. El estudio cuantitativo se ha realizado de acuerdo con la metodología *Space Syntax* (Al_Sayed *et al.*, 2014). En cuanto a la representación e interpretación, la evolución de integración se observa en fragmentos de 20x20 kilómetros a escala 1:200.000, en los que se representa la estructura de vías y calles tanto en 1975 como en la actualidad. Para su elaboración se ha considerado la base de datos abierta *Open Street Maps*, y se ha procedido a un redibujado de acuerdo con la consulta de cartografía histórica que permitiera obtener el escenario del momento de construcción de los polígonos. Los diversos grosores de las vías y calles

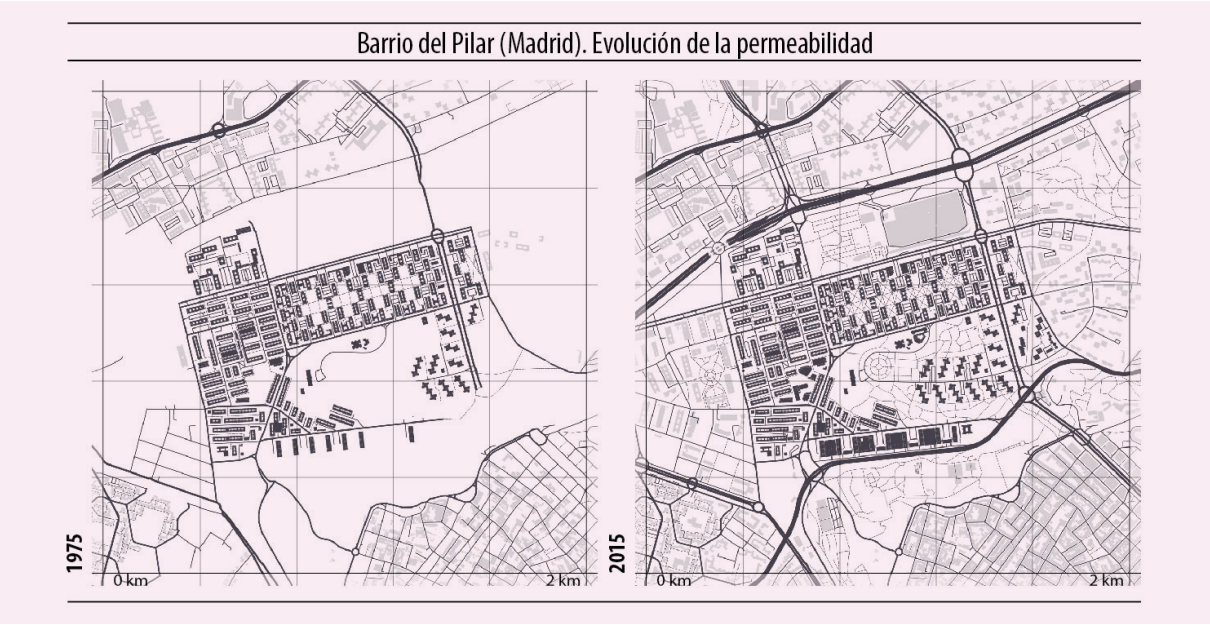



**Fig.2.** **Ejemplo gráfico para la interpretación de la evolución de permeabilidad**

explicitan la jerarquización de la red, en términos de autovías y rondas urbanas, vías primarias y residenciales. Esta clasificación permite observar no solo el crecimiento de la ciudad sino también el desarrollo de las infraestructuras viarias que en muchos casos ha acompañado la creación tanto de los polígonos de vivienda, como de los crecimientos urbanos más recientes.

> La **permeabilidad** valora en qué medida los polígonos fueron —o siguen siendo— crecimientos aislados de su entorno urbano próximo. De forma complementaria a la integración, el análisis de permeabilidad analiza el grado de conectividad con los tejidos más próximos, estudiando la configuración de las vías de conexión en el perímetro del conjunto. También en esta ocasión el análisis cuantitativo parte de la metodología *Space Syntax*, a partir del modelo del sistema viario de *Open Street Maps*. La representación utiliza fragmentos homogéneos de 2x2 kilómetros, a escala 1:20.000. A la representación jerarquizada del sistema viario se superpone en esta ocasión la evolución de la masa construida tanto del polígono como del entorno inmediato. Así es posible visualizar las modificaciones no solo sobre la estructura viaria, sino también sobre la edificación —áreas de contacto entre tejidos, tipologías utilizadas, etc.— favoreciendo la interpretación de los resultados cuantitativos.

> El estudio de la **elegibilidad de la estructura viaria** se pregunta hasta qué punto la jerarquización viaria propuesta por el urbanismo funcionalista dificulta los encuentros sociales. En el intenso debate urbano producido en torno a esta cuestión no está clara la responsabilidad de la jerarquización viaria en la vitalidad urbana de los polígonos, con argumentos a favor y en contra. Esta aproximación parte de los estudios recientes de S. Marshall (2005) en los que la jerarquización no es *per se* el problema, sino cómo encaja esta dentro de la estructura viaria. Por ello, el estudio de esta variable valora la capacidad de la red viaria de ser elegida como origen o destino en los desplazamientos de los usuarios a escala local, en definitiva, para valorar si la jerarquía funcionalista promueve una mayor vitalidad urbana al favorecer mayores encuentros sociales. La mapificación de los valores de elegibilidad —según distintos grosores de línea calculados de acuerdo con la metodología *Space Syntax*— sobre fragmentos de 1 km x 1 km a escala 1:10.000 permite interpretar dónde se produce el mayor nivel de desplazamientos locales. Además, la jerarquía —en términos de vías de uso exclusivo peatonal

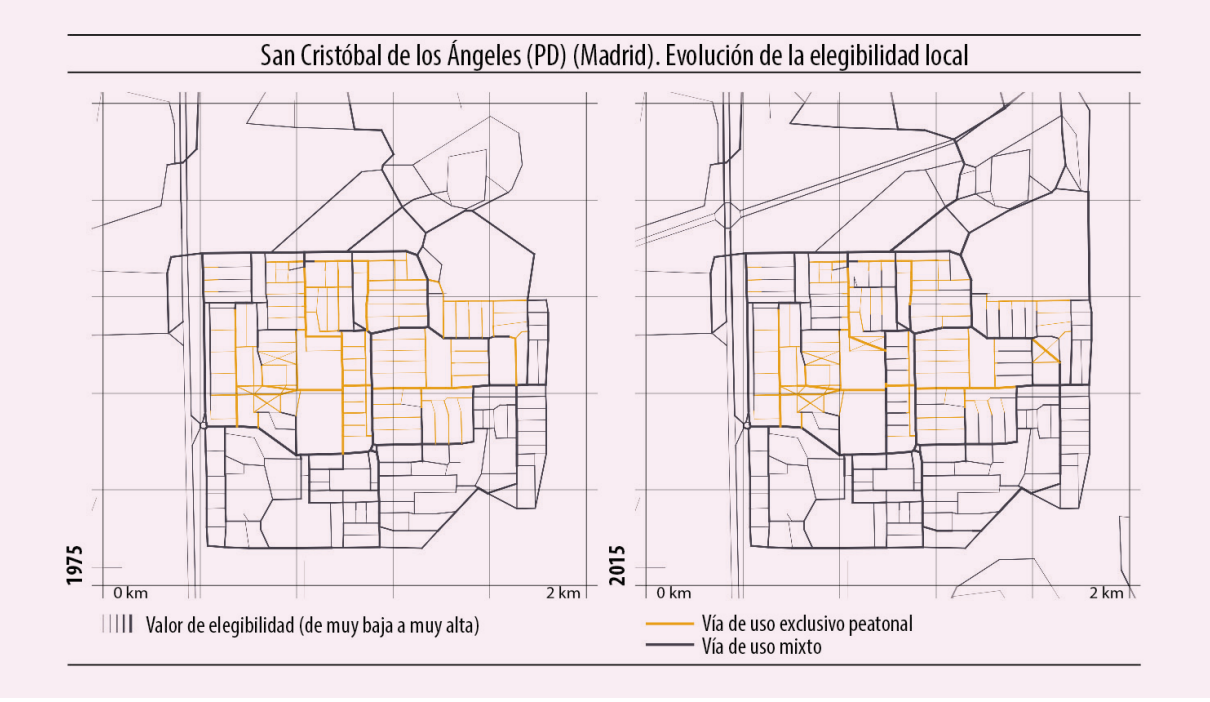



**Fig.3. Ejemplo gráfico para la interpretación de la evolución de elegibilidad de la estructura viaria**

y mixto– permite comprobar la naturaleza de las vías, factor que durante la interpretación permite matizar el nivel de calidad cuantitativo.

## Unidades parcelarias

- La **diversidad funcional** valora si todos los polígonos fueron –o siguen siendo– fragmentos urbanos monofuncionales. Aunque la separación de funciones promulgada por la Carta de Atenas promovió la aparición de ciudades dormitorio, tanto la Ley del Suelo de 1956, como las actuaciones de dotación llevadas a cabo a partir de la década de los ochenta invitan a comprobar la diversidad funcional presente en los polígonos. Por ello, esta variable describe cuantitativamente y cualitativamente los patrones de uso de las parcelas residenciales y no residenciales. Gracias a los datos abiertos catastrales (Dirección General del Catastro, 2016), y a la planimetría y fotografía histórica de los conjuntos (Centro Nacional de Información Geográfico, 2017) es posible cuantificar la diversidad funcional, así cómo generar una planimetría en fragmentos de 500x500 metros a escala 1:5.000 capaz de valorar dónde y cuándo se produce dicha diversidad. Esta información se complementa con diagramas de edificabilidad –pormenorizada por usos, para ayudar a interpretar qué usos concretos y en qué porcentajes se presentan en el polígono– y tipología de equipamientos y actividades terciarias –que ayudan a comprender la posición y rango de los mismos.

- Considerar la **configuración del espacio libre** ayuda a conocer si realmente el diseño de los espacios libres de todos los polígonos conformó espacios sin uso. La incorporación de los espacios libres en el paradigma del urbanismo funcionalista no solo introdujo cambios sobre la cantidad de espacio, sino también sobre su estructura. Frente a la crítica generalista que ha asociado esta nueva configuración con los problemas de vacío, alienación y seguridad, existen algunos buenos ejemplos de espacios libres que sí han favorecido una mayor vitalidad urbana (Monclús y Díez Medina, 2016). Por tanto, esta variable analiza, en primer lugar, la relación cuantitativa entre superficie construida y no-construida de los espacios libres, partiendo de la base de que un correcto equilibrio entre ambas favorece el uso del espacio. Su cálculo toma como punto de partida el trabajo

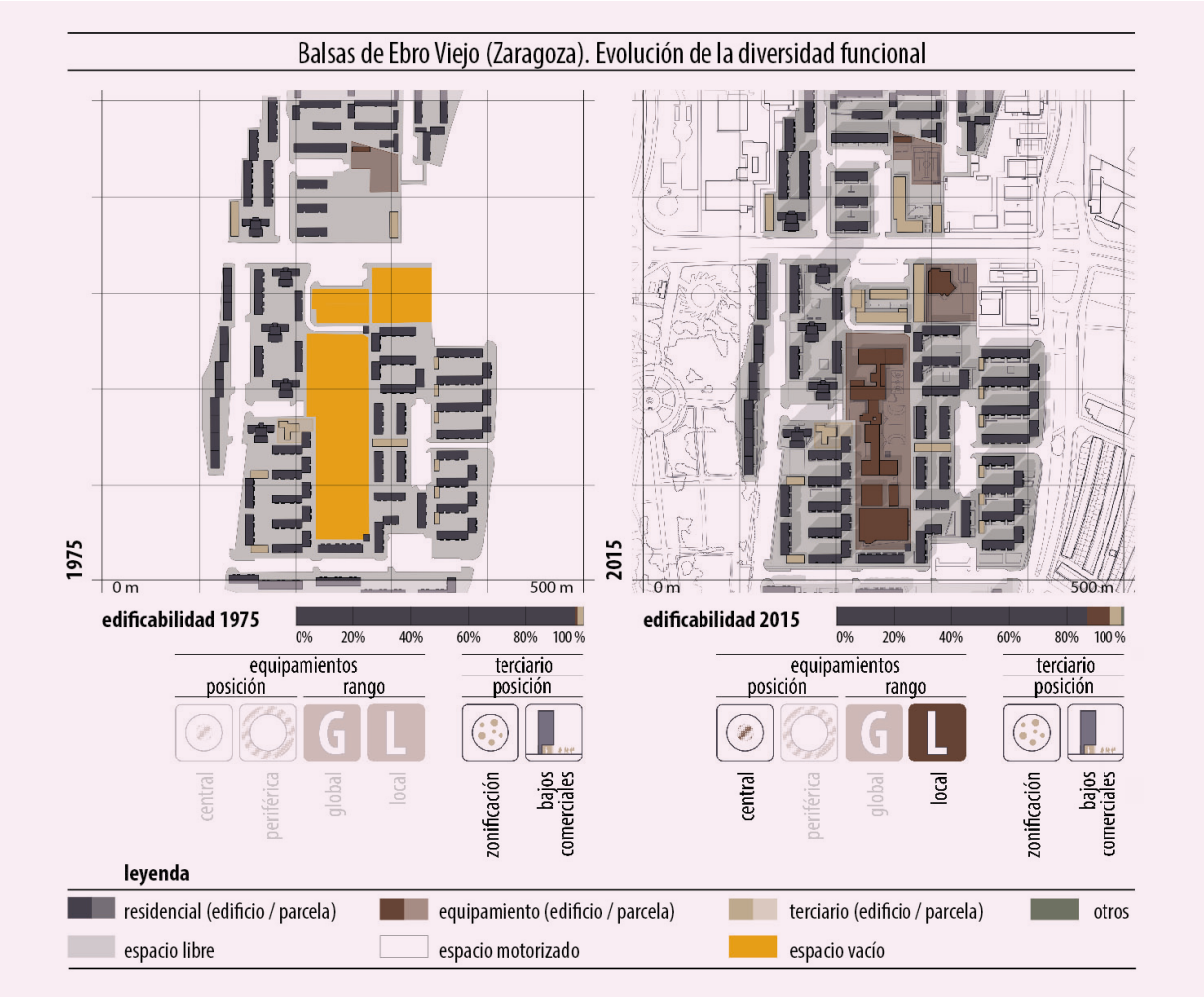



**Fig.4.** **Ejemplo gráfico para la interpretación de la evolución de diversidad funcional**

de M. Berghauser y P. Haupt (2010) en el que definen la 'amplitud', una variable que estudia la relación entre la cantidad de espacio construido y libre [2]. En segundo lugar, define su configuración a través de arquetipos excluyentes, desde aquellos que configuran espacios más cerrados o semi-cerrados —y por tanto de mayor definición espacial— hasta los modelos exentos más indefinidos. En este caso la mayor definición espacial favorece la apropiación y gestión del espacio (Alexander *et al.*, 1980). La representación de la configuración del espacio libre parte de la planimetría a escala 1:5.000 donde pueden localizarse los tipos de espacios, sintetizados también en un diagrama de arquetipos. Para facilitar la interpretación, se han incluido además diagramas de ocupación y edificabilidad, que de forma conjunta permiten entender tanto los resultados cuantitativos de amplitud corregida, como los resultados cualitativos que valoran dicha relación.

> Estudiar la **estructura parcelaria** ayuda a comprobar si realmente los espacios libres de los polígonos son espacios de nadie. Aunque el urbanismo funcionalista suprimió la parcela como elemento de composición, formación y transformación de los tejidos urbanos, los polígonos de vivienda poseen una estructura parcela-

2 Proviene originalmente del término anglosajón *spaciousness* u OSR (*Open Space Ratio*). Para más información consultar M. Berghauser y P. Haupt (2010).

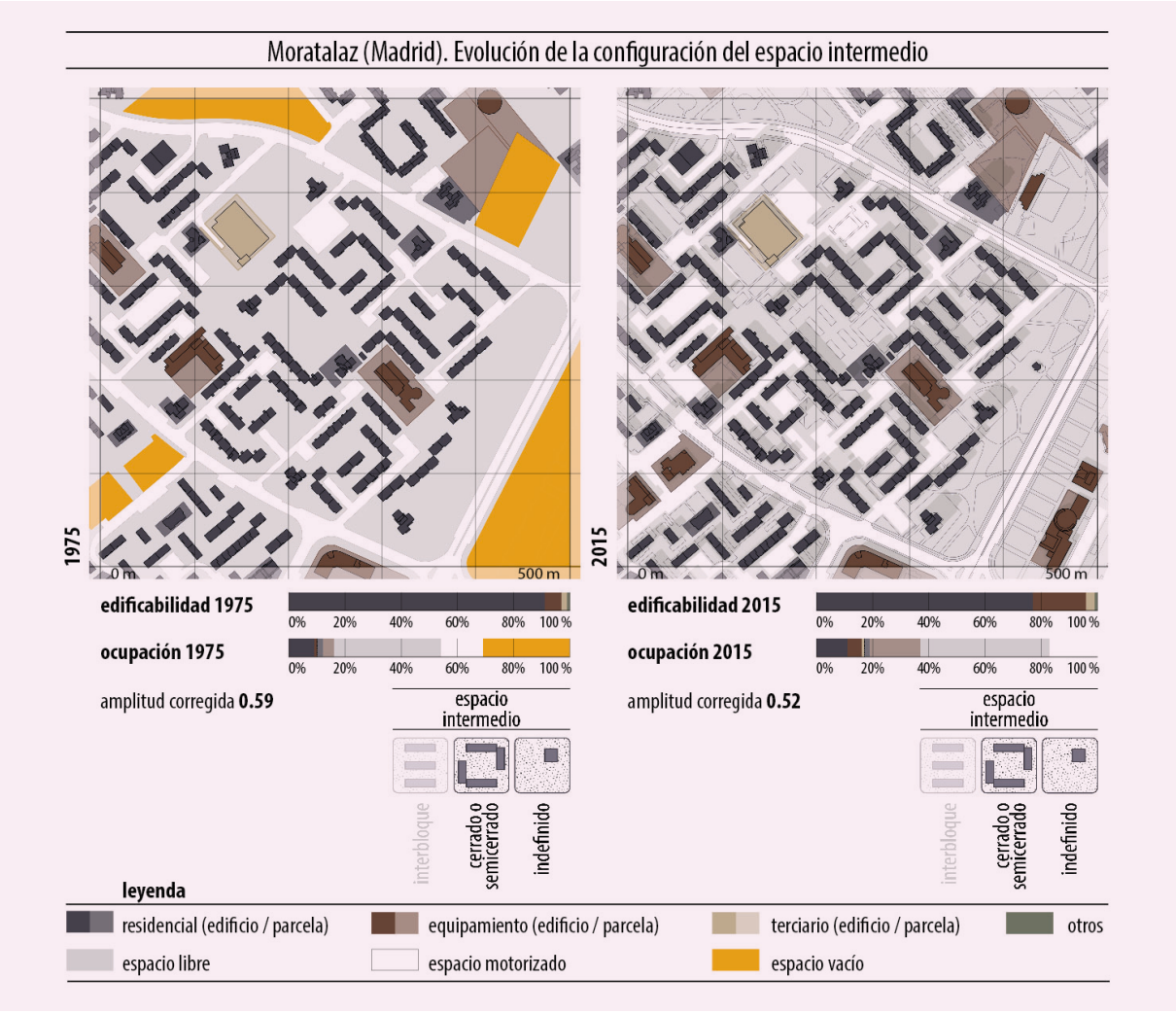



**Fig.5.** **Ejemplo gráfico para la interpretación de la configuración de los espacios intermedios**

ria –al menos en España– con fines administrativos. La legibilidad de esta estructura tiene una influencia sobre uno de los problemas que de forma temprana afectaron a los espacios libres: aquellos asociados a su gestión y falta de mantenimiento. Por eso el estudio de la estructura parcelaria tiene como objetivo clasificar la estructura física y de propiedad utilizada en cada polígono y valorar su correlación. Para ello, la investigación parte del estudio de definiciones excluyentes de tipos de estructura física y de propiedad. La representación e interpretación de esta variable parte del desarrollo planimétrico de fragmentos de 500 x 500 metros a escala 1:5.000 en los que se superpone la estructura parcelaria a la edificación. Así puede observarse el tipo de estructura sobre el espacio libre –inexistente, parcela única, parcela múltiple de estructura legible o parcela múltiple de estructura ilegible. El diagrama sintetiza esta información, incorporando la clasificación de la propiedad –pública, privada o desconocida–, al consultar los fondos de información catastral (Dirección General del Catastro, 2016).

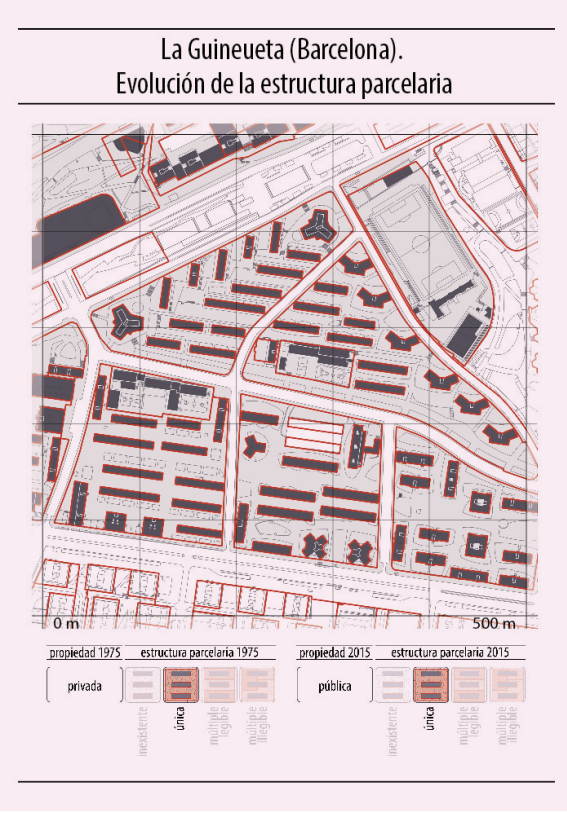



**Fig.6.** Ejemplo gráfico para la interpretación de la evolución de la estructura parcelaria

## Edificios

> Discutir si la **densidad** edificatoria de los polígonos facilita la vitalidad urbana es una tarea relevante aunque no sencilla. La falta de consenso en torno a la denominación de los polígonos como crecimientos de alta o baja densidad anima a una afinación específica del problema, caso por caso. Al respecto, los métodos clásicos de expresión de densidad en términos de viviendas por unidad de superficie son solo parcialmente efectivos. Ante este contexto, esta investigación toma como punto de partida el trabajo planteado por M. Berghauser y P. Haupt (2010) en el que elaboran el estudio de la densidad física de la edificación en torno a cuatro indicadores básicos –edificabilidad, ocupación, altura media y amplitud– representados en un gráfico común, el *Spacemate*. UR-Hesp ha adaptado este gráfico a las características propias de los polígonos de vivienda, clasificando cuantitativamente la evolución de densidad física de la forma urbana. Desde el punto de vista del espacio libre, la mayor calidad en la densidad edificatoria se consigue a través de formas urbanas compactas (alta ocupación) e intensas (y alta edificabilidad), evitando los problemas de hacinamiento asociadas a los excesos de densidad (alturas medias extremas). Además de los datos en bruto, la densidad se representa en el gráfico *Spacemate* así como en un fragmento urbano en axonometría, que permite interpretar la forma de dicha densidad.

> Evaluar la **diversidad edificatoria** permite comprobar hasta qué punto los polígonos fueron –o siguen siendo– crecimientos monolíticos. Aunque es cierto que los criterios económicos, ideológicos, o la aplicación simplista de los mismos configuró crecimientos aparentemente uniformes, una atención específica revela que no todos los polígonos respondieron a criterios tan homogéneos o incluso, cincuenta años después de su construcción, esta condición inicial ha cambiado. La atención específica por la diversidad edificatoria de cada conjunto evalúa el nivel de homogeneidad entre las tipologías edificatorias residenciales presentes en el polígono. Para ello, UR-Hesp estudia cuantitativamente tanto la riqueza como la abundancia de tipologías edificatorias en el conjunto, tal como proponen recientes estudios en torno a la sostenibilidad urbana (Rueda, 2012). La evaluación de calidad tiene en cuenta que una mayor diversidad tipológica física puede favorecer el desarrollo de una mayor diversidad social sobre los espacios libres. Más allá de los resultados cuantitativos, interesa reconocer la formalización de dicha densidad, representando, en primer lugar, un diagrama de tipologías y riqueza de cada una de ellas que permite comprobar la evaluación de los mismos. En segundo lugar, es necesario interpretar el posible efecto de polarización de las tipologías edificatorias en áreas determinadas del polígono, y para ello, UR-Hesp utiliza la representación de fragmentos urbanos homogéneos en perspectiva axonométrica. Esta doble entrada permite matizar la calidad al interpretar los resultados cuantitativos.

> El **diseño 'a la altura de los ojos'** profundiza sobre la adecuación de los espacios libres a la fisiología humana. Diseñados en muchas ocasiones centrados en la escala urbana –del proyecto 'desde arriba'–, los polígonos

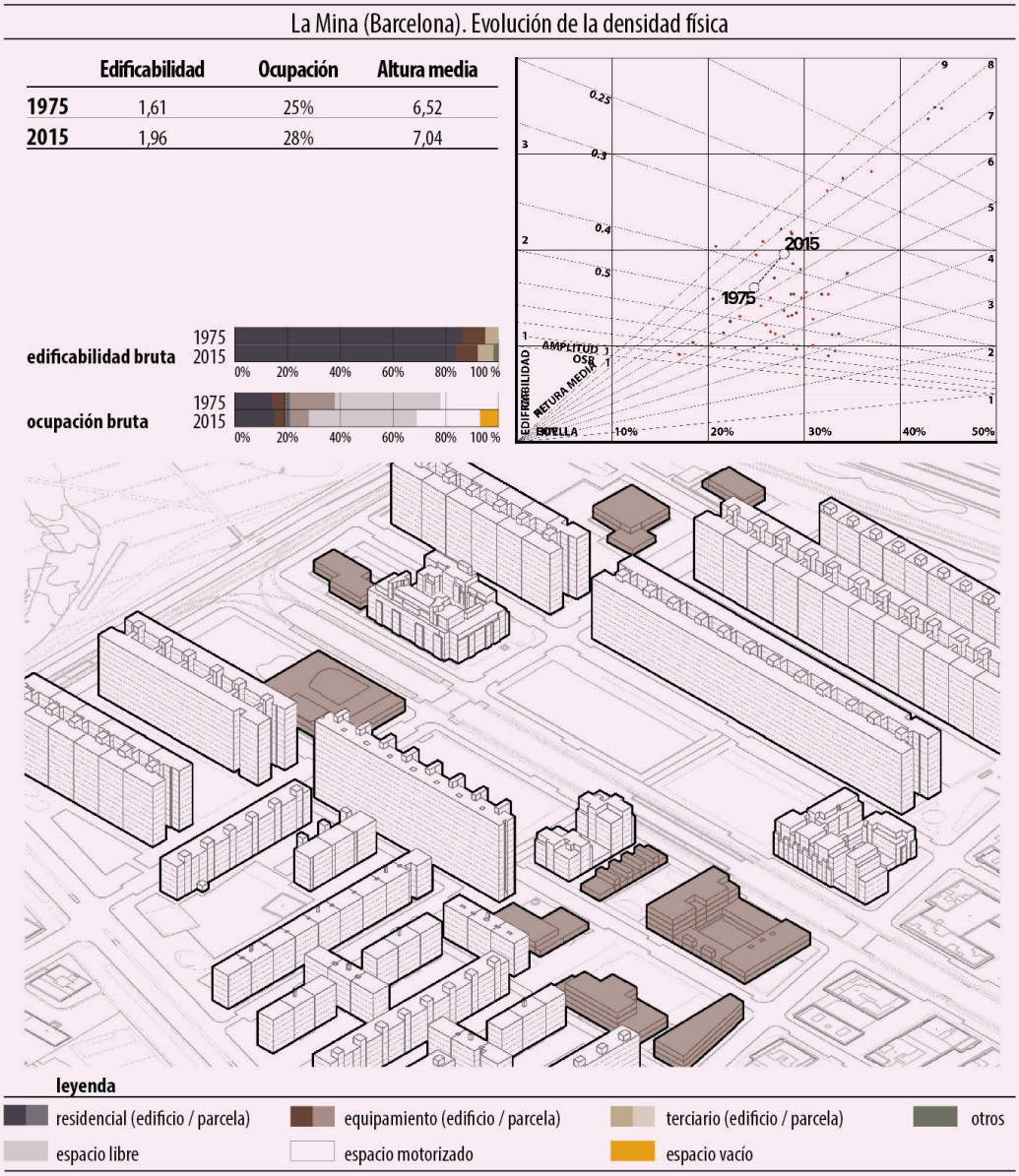



**Fig.7.** **Ejemplo gráfico para la interpretación de la densidad física**

ignoraron en muchas ocasiones la importancia del diseño de la escala más baja, 'a la altura de los ojos'[3]. Esta variable estudia la configuración física del encuentro entre el plano del suelo y la edificación, en gran medida responsable de la calidad urbana (Gehl, Kaefer y Reigstad, 2006). Para su estudio se analizan dos variables: porosidad del borde edificado y adecuación a la escala humana. La representación del diseño 'a la altura de los ojos' parte de la selección de algunos fragmentos urbanos de los tipos de espacios libres más representativos en cada uno de los polígonos. Para cada uno de ellos, se representa, en primer lugar, fragmentos urbanos de 100x100 metros a escala 1:2.000 sobre los que se puede visualizar la clasificación del borde edificado, los diversos tipos de

3 También denominada vista del peatón. Del término anglosajón *eye-level design*.

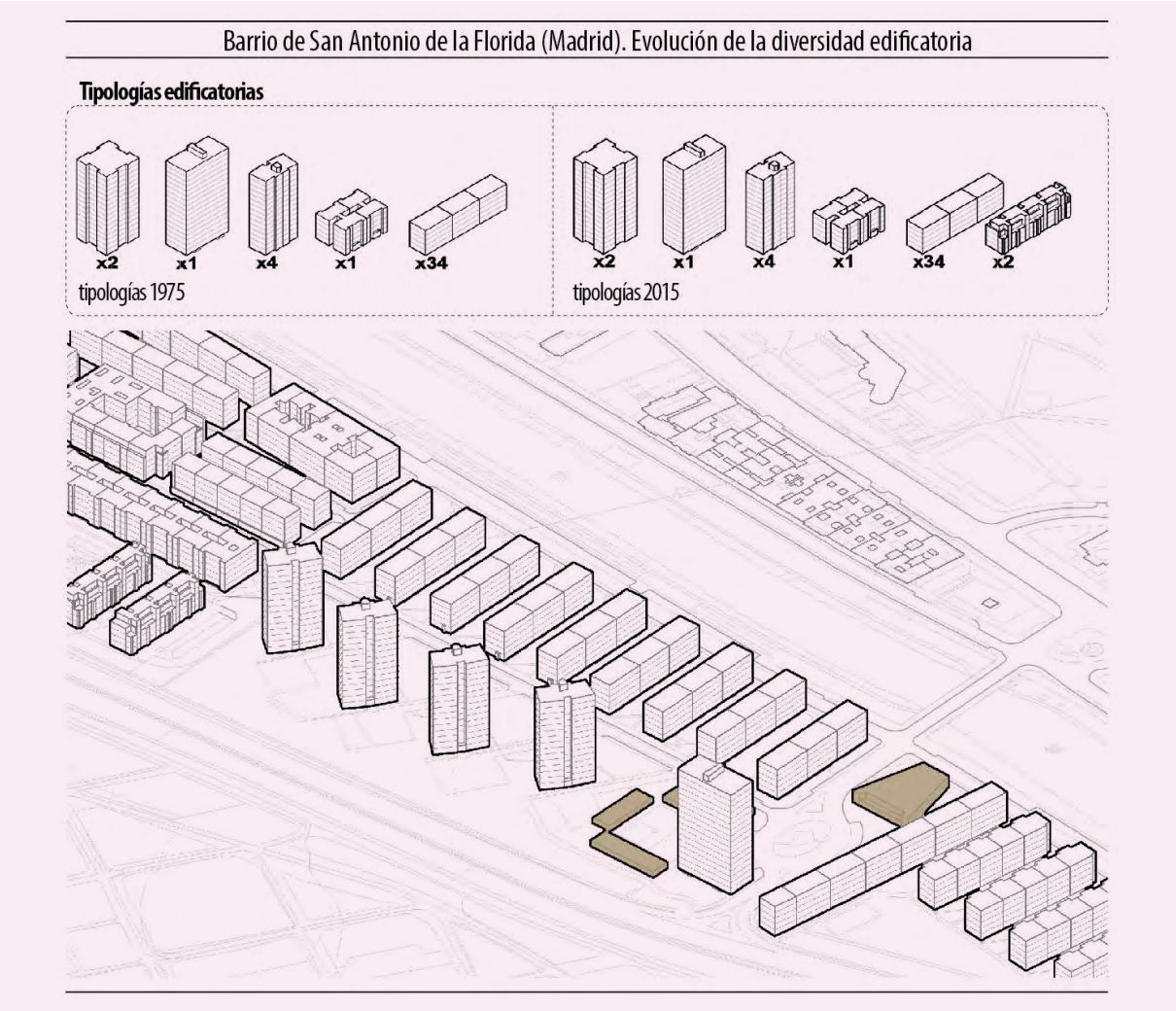



**Fig.8.** **Ejemplo gráfico para la interpretación de la diversidad edificatoria**

acceso que lo caracterizan –tipificándolo según su uso y su tamaño–, y los bordes y superficies que terminan de configurar el plano del suelo de los polígonos (bordes duros, blandos o vallas; superficies verdes, marrones y espacios cubiertos). El dibujo en planta se completa con un diagrama de síntesis que ayuda a cuantificar los tipos de bordes edificados presentes en cada fragmento urbano. En segundo lugar, se representa la adecuación a la escala humana. Para ello, el método de análisis gráfico utiliza un diagrama sintético que recoge la información de escala (proporción y distancia) de cada fragmento urbano analizado. De forma complementaria, gracias a la consulta de ortofotos y fotografías históricas, este mismo diagrama incluye información sobre la evolución de la vegetación en el fragmento urbano y la presencia del automóvil sobre los espacios libres, factores que de forma cualitativa inciden sobre la calidad del diseño 'a la altura de los ojos'. Por último, este diagrama se completa con la representación homogénea de los fragmentos urbanos a través del uso de dibujos a mano alzada, más adecuados que la representación planimétrica, al capturar la esencia de los espacios libres. Estos dibujos, realizados a la 'altura de los ojos' a raíz de visitas de campo a cada uno de los conjuntos analizados, permiten comparar la adecuación a la escala humana, la presencia de vegetación y del vehículo de cada uno de estos espacios tipo, contribuyendo también a interpretar la porosidad del borde edificado.

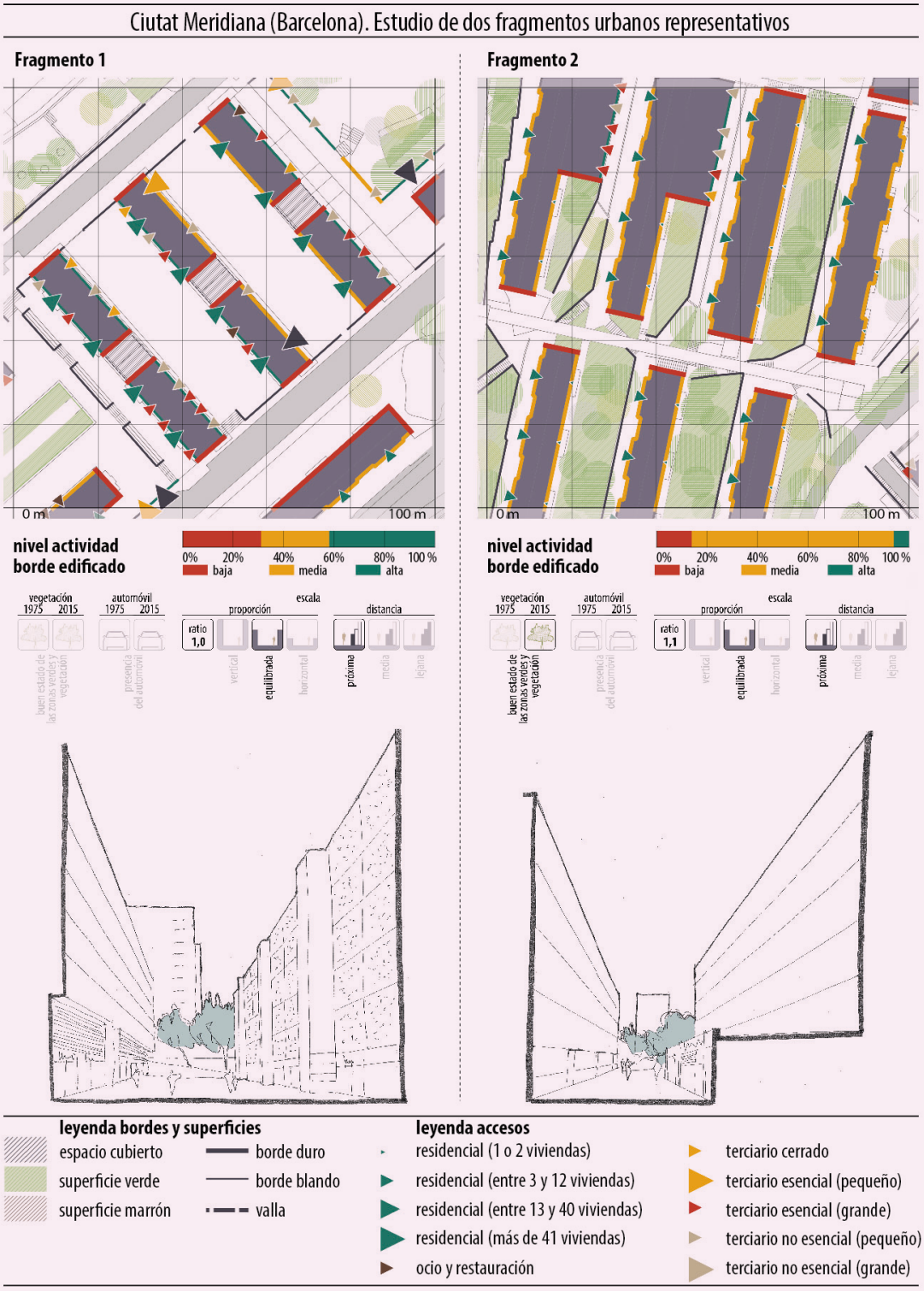



**Fig.9.** Ejemplo gráfico para la interpretación del diseño 'a la altura de los ojos'

## 3. SISTEMATIZACIÓN DE LOS RESULTADOS: LAS FICHAS DE ANÁLISIS ESPECÍFICO UR-HESP

La metodología UR-Hesp expuesta se ha ensayado sobre una muestra representativa de 28 polígonos de tres ciudades españolas —Madrid, Barcelona y Zaragoza. Su aplicación ha permitido: 1) comprobar la validez de la metodología propuesta; 2) elaborar diagnósticos específicos para cada caso de estudio; y 3) realizar un análisis comparado entre los casos de estudio seleccionados, útil tanto para el reconocimiento de procesos físicos comunes experimentados por los polígonos durante el periodo de estudio como para la obtención de pistas sobre aciertos y errores que ayuden, en futuras intervenciones, a aportar ideas sobre las operaciones y estrategias de regeneración urbana integrada. Frente a todos ellos, este artículo focaliza sobre los resultados gráficos del análisis individual.

La información generada tras la aplicación de la metodología UR-Hesp se ha sistematizado a través de fichas que ayudan a evaluar la calidad específica de cada uno de los polígonos. La información que incluye cada ficha se ha organizado a través de la siguiente estructura (figuras 10-13):

- A modo de introducción, la primera doble página reúne información relativa a la localización del polígono (A1) y aquellos datos generales que ayudan a su caracterización —periodo de construcción, tipo de promoción, tamaño y redactores del planeamiento y/o del proyecto de edificación— (A2). De forma complementaria se incluyen elementos gráficos que contextualizan el caso de estudio —planimetría original del proyecto junto a una ortofoto histórica y actual del mismo— (A3).

- El siguiente par de dobles páginas aborda el análisis efectuado, siguiendo una aproximación multiescalar. La escala de ciudad (E 1:200.000) trata la evolución de la relación del polígono con la ciudad, evaluando la variable de integración (B1). A continuación, la escala de entorno (E 1:20.000) trata la inserción urbana, con el estudio cuantitativo y gráfico de la evolución de permeabilidad (B2). Entrando en la escala de polígono, primero se observa los procesos de transformación de la estructura viaria y el valor de su elegibilidad (a escala 1:10.000, B3). A continuación, se representa el análisis de tipologías edificatorias —diagramas de abundancia y riqueza junto a una vista axonométrica, que facilita su interpretación— para la evaluación de la diversidad edificatoria (B4). También en la escala de polígono, aunque a una escala más alta (1:5.000) se representan los indicadores de densidad (C1), la estructura parcelaria (C2) y la ordenación interna y transformación, con la evaluación de la diversidad funcional, y de la configuración del espacio intermedio (C3). Para terminar el análisis multiescalar, se ha estudiado la escala de fragmento urbano (E 1:1.000), al evaluar dos fragmentos urbanos representativos a través del estudio del diseño 'a la altura de los ojos' —adecuación a la escala humana y nivel de actividad del borde edificado— (C4).

- Por último, se procesan los análisis anteriores, para así ofrecer una aproximación a la evaluación —y evolución— de calidad específica de los polígonos analizados. Para esta síntesis de resultados se combina un texto crítico (D1) con una matriz de evaluación específica (D2). El texto comienza recopilando información relevante sobre la importancia del polígono, su marco de desarrollo, sus principales problemas socioeconómicos, y sobre las actuaciones realizadas hasta la fecha. Toda esta información contextualiza el análisis físico realizado, y facilita su interpretación. A continuación, se exponen los resultados de calidad específica en relación con las variables de estudio de la metodología. Más allá de la recapitulación directa, el texto detecta las causas de transformación analizadas y las oportunidades específicas de cada conjunto. Es precisamente esta interpretación de los resultados cuantitativos y gráficos en relación al contexto el aspecto que permite superar —parcialmente— las limitaciones de esta metodología, facilitando la operatividad del análisis. Tras el diagnóstico efectuado, se sugieren posibles actuaciones de mejora específica que contribuyan a incrementar la calidad de los espacios libres.

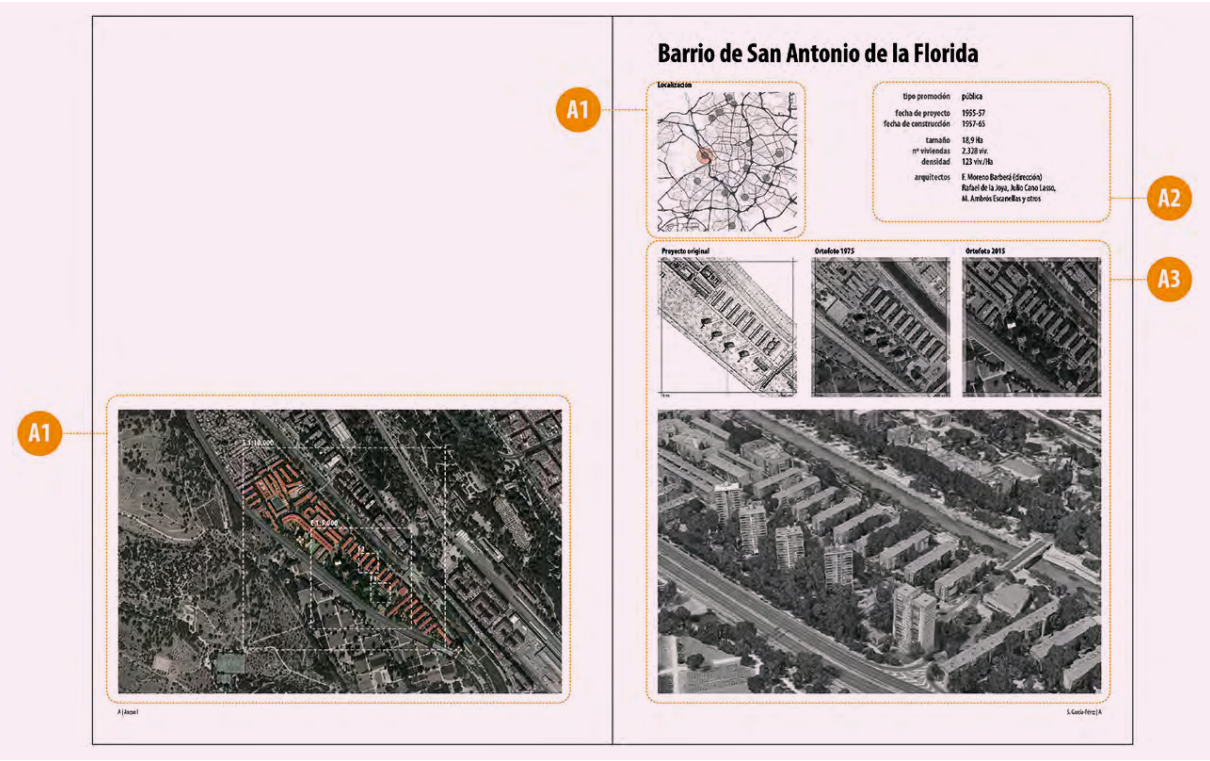



**Fig.10.** Ejemplo de ficha de análisis y diagnóstico (I)

**Fig.11.** Ejemplo de ficha de análisis y diagnóstico (II)

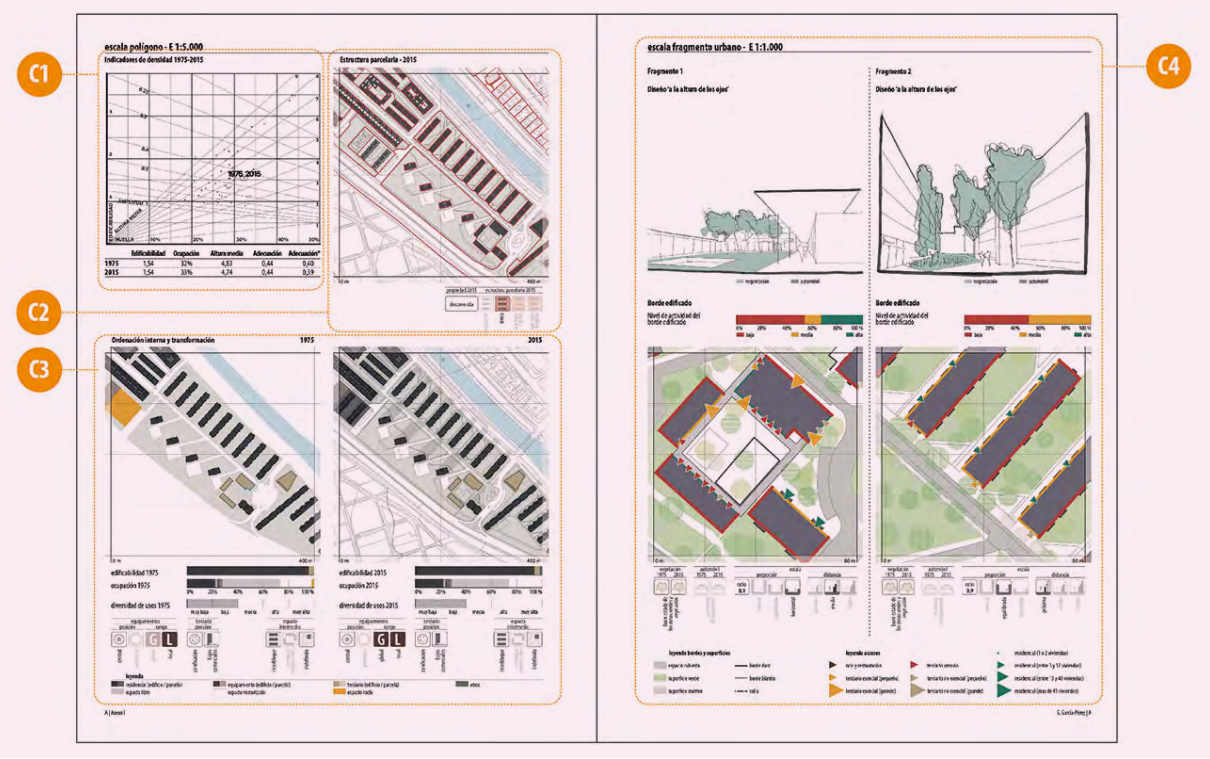



**Fig.12.** Ejemplo de ficha de análisis y diagnóstico (III)

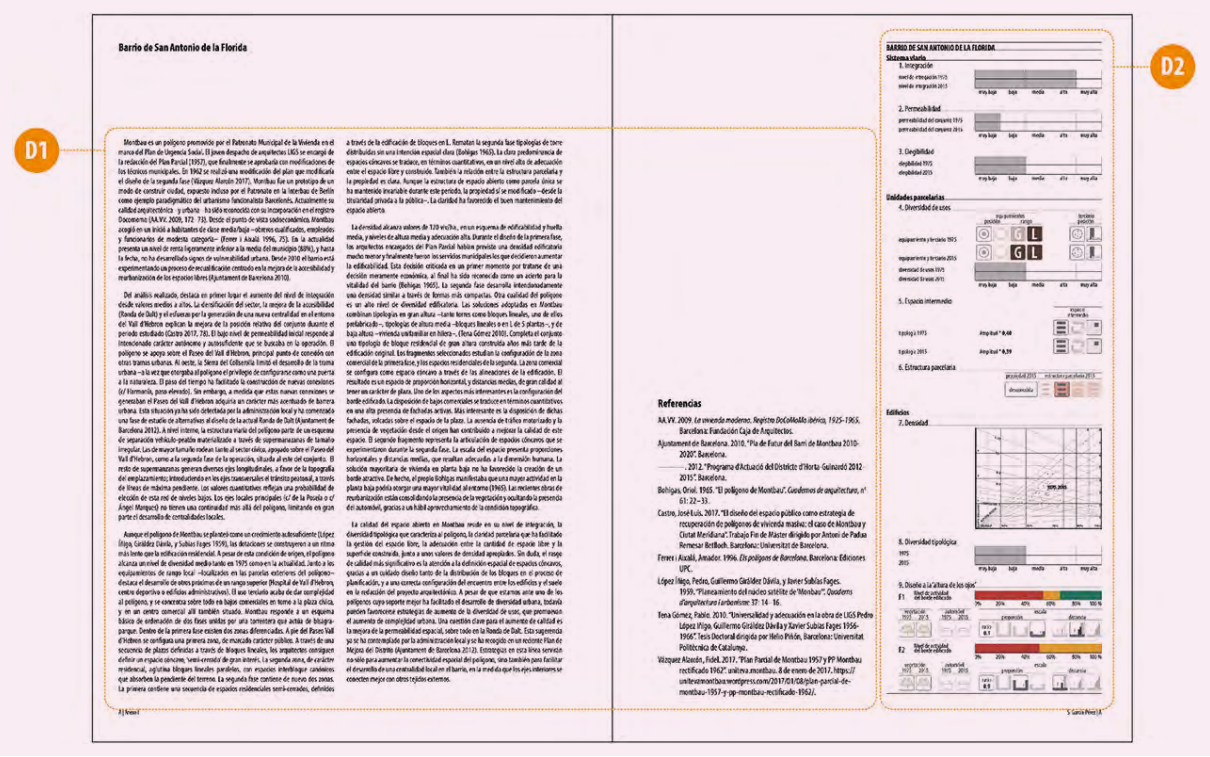



**Fig.13.** Ejemplo de ficha de análisis y diagnóstico (IV)

Este proceso descrito se ha repetido para todos los casos de estudio. Su aplicación no solo ha permitido verificar la metodología propuesta, sino también generar un conocimiento específico sobre la evolución de la calidad de los espacios libres de algunos casos que puede ser ya contrastado junto a otras aproximaciones sociales, económicas y técnicas.

## 4. ENTRE LA NECESIDAD DE LA METODOLOGÍA UR-HESP Y LAS LIMITACIONES DE ESTA PROPUESTA

En un contexto de interés por la regeneración urbana de polígonos de vivienda, y ante una menor atención sobre los espacios libres en las operaciones llevadas a cabo hasta la fecha, este artículo ha presentado la metodología UR-Hesp como una herramienta analítica y gráfica capaz de evaluar la calidad urbana específica de los espacios libres de los conjuntos de vivienda masiva, desde una perspectiva morfológica –física. La generación de conocimiento específico puede ser de utilidad para la toma de decisiones, durante la definición de estrategias y acciones de regeneración urbana integrada.

De forma complementaria al análisis cuantitativo propuesto –tratado en otros textos (García-Pérez *et al.*, 2020)–, el artículo ha discutido la importancia del análisis gráfico en la interpretación de los resultados específicos. El desarrollo de cartografía, diagramas y planimetría optimiza el efecto operativo de la herramienta UR-Hesp, al ayudar a comprender no solo 'cuánta' calidad específica desarrolló y ha desarrollado un polígono, sino también 'dónde', 'cuándo' o 'cómo' se produjo –o se ha producido. Al respecto, la sistematización de la información en fichas de análisis de acuerdo a un código gráfico homogéneo facilita las visiones comparadas que puedan producirse no solo en una lectura diacrónica dentro de un mismo caso de estudio, sino también en investigaciones futuras, entre polígonos, tipologías, o contextos diversos.

Sin embargo, la metodología no está exenta de limitaciones. El punto de partida de esta investigación es precisamente la incidencia del buen diseño urbano de los espacios libres sobre la calidad urbana de los polígonos de vivienda. Las mejoras sobre aspectos físicos no son una garantía de éxito, a pesar de que puedan inducir cambios sobre otras dimensiones sociales y económicas. Por esa razón, esta aproximación no puede ser considerada por sí sola como la única perspectiva válida. La naturaleza sistémica de los procesos de obsolescencia fuerza a estudiar la dimensión morfológica en paralelo a otros análisis sociales, económicos y medioambientales, que permitan comprender la complejidad de los procesos de declive desde aproximaciones integradas.

El mayor potencial de esta investigación se alcanzará al poder combinar esta aproximación con otros estudios de carácter constructivo, social y/o económico, para así hacer frente a la complejidad que caracteriza los procesos de obsolescencia sistémica de los polígonos. Los espacios libres no deben ser el único aspecto a tener en cuenta al considerar la calidad de los polígonos de vivienda, pero sin duda, son un importante elemento que requiere ser reconocido durante la elaboración de estrategias y procesos de regeneración urbana integrada.

## AGRADECIMIENTOS

Este trabajo ha sido financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España (BIA2014-60059-R/BES 2015/072536); y el Gobierno de Aragón (T44_20R: PUPC, Paisajes Urbanos y Proyecto Contemporáneo).

## REFERENCIAS

**Al_Sayed, K.** *et al.* (2014). *Space Syntax Methodology (2013).* 4ª ed. London: Bartlett School of Architecture – UCL.

**Alexander, C.** *et al.* (1980). *Un lenguaje de patrones. Ciudades, edificios, construcciones (A pattern language, 1977).* Traducido por J. G. Beramendi. Barcelona: Gustavo Gili.

**Álvarez Mora, A.** *et al.* (2010). *Regeneración Urbana Integrada en Europa. Documento de síntesis.* Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

**Berghauser Pont, M. y Haupt, P.** (2010). *Spacematrix: Space, Density and Urban Form*. Rotterdam: nai010 publishers.

**Carmona, M.** (2019). Principles for public space design, planning to do better. *URBAN DESIGN International*, 24(1), pp. 47–59. doi: 10.1057/s41289–018–0070–3.

**Castrillo Romón, M. A., Fernández–Maroto, M. y Jiménez Jiménez, M.** (2016). Espacios libres del Movimiento Moderno: debates y nuevos instrumentos para el mejoramiento urbano. Huerta del Rey como laboratorio. *Bitácora Urbano Territorial*, 26(1), p. 23. doi: 10.15446/bitacora.v26n1.54626.

**EU Ministers for Urban Development.** (2007). Leipzig charter on sustainable european cities. Leipzig.

**EU Ministers for Urban Development.** (2010). Toledo informal ministerial meeting on urban development declaration. Toledo.

**García–Pérez, S.** (2017). Urban design and public space in integrated urban regeneration contexts: Concepts, institutional framework, and recent experiences. *ZARCH*, 8(8), p. 214. doi: 10.26754/ojs_zarch/zarch.201782157.

**García–Pérez, S.** *et al.* (2020). UR–Hesp: a methodological approach for a diagnosis on the quality of open spaces in mass housing estates. *Cities*. doi: 10.1016/j.cities.2020.102657.

**García–Pérez, S., Monclús, J. y Díez Medina, C.** (2019). Polígonos de vivienda. Relevancia del diagnóstico en la regeneración urbana de espacios libres. *In:* Calatrava, J. (ed.) *La Casa. Espacios domésticos, modos de habitar*. Madrid: Abada, pp. 681–691.

**Geddes, P.** (1960). *Ciudades en evolución (Cities in Evolution, 1915)*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

**Gehl, J.** (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.

**Gehl, J., Kaefer, L. J. y Reigstad, S.** (2006). Close encounters with buildings. *Urban Design International*, 11(1), pp. 29–47. doi: 10.1057/palgrave.udi.9000162.

**Hall, P. G.** (2014). *Cities of Tomorrow. An intelectual history of urban planning and design in the twentieth century (1988)*. 4º Edition. Oxford: Blackwell Publishers.

**Higueras García, E., Pozueta Echavarri, J. y Lamíquiz, P. J.** (2009). Criterios para la rehabilitación sostenible del espacio público en la ciudad de bloque abierto | Criteria for the sustainable rehabilitation of public space in the open–block city. *Portafolio*, 2(20), pp. 8–20.

**Marshall, S.** (2005). *Street & Patterns*. London – New York: Spon Press.

**Monclús, J.** (2018). Urban Renewal and Urban Regeneration. *In:* Díez Medina, C. y Monclús, J. (eds.) *Urban Visions*. Cham: Springer International Publishing, pp. 123–132. doi: 10.1007/978–3–319–59047–9_12.

**Monclús, J. y Díez Medina, C.** (2016). CIAM Urbanism revisited. Modernist Mass Housing Estates in Spain: Best, Good, Standard, Poor (BGSP). *In:* Tostoes, A. y Ferreira, Z. (eds.) *Adaptive reuse. The Modern Movement towards the future, 14th International conference proceedings*. Lisboa: Docomomo internacional – Casa da Arquitectura, pp. 779–789.

**Oliveira, V.** (2016). *Urban Morphology*. Cham: Springer International Publishing (The Urban Book Series). doi: 10.1007/978–3–319–32083–0.

**Pareja Eastaway, M. y Simó Solsona, M.** (2006). La renovación de la periferia urbana en España. Un planteamiento desde los barrios. *In:* Ponce, J. (ed.) *Derecho urbanístico, vivienda y cohesión social y territorial*. Madrid: Marcial Pons, pp. 107–144.

**Pendlebury, J. R., Townshend, T. y Gilroy, R.** (2009). Social housing as heritage: The case of Byker, Newcastle upon Tyne. *In:* Gibson, L. y Pendlebury, J. R. (eds.) *Valuing historic environments*. Farnham: Ashgate, pp. 179–200.

**Rowlands, R., Musterd, S. y van Kempen, R.** (eds.). (2009). *Mass Housing in Europe: Multiple Faces of Development,*

*Change and Response*. London: Palgrave Macmillan UK. doi: 10.1057/9780230274723.

**Rueda, S.** (2012). *Guía Metodológica para los sistemas de Auditoría, Certificación o Acreditación de la Calidad y Sostenibilidad en el Medio Urbano*. Madrid: D.G. de Arquitectura Vivienda y Suelo. Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento.

**Sendra, P.** (2016). Infrastructures for disorder. Applying Sennett's notion of disorder to the public space of social housing neighbourhoods. *Journal of Urban Design*, 21(3), pp. 335–352. doi: 10.1080/13574809.2015.1133223.

**Sotoca, A.** (2012). *After the Project. Updating Mass Housing Estates*. Barcelona: Ediciones UPC.

**Strappa, G.** (2018). Reading the Built Environment as a Design Method. *In:* Oliveira, V. (ed.) *Teaching Urban Morphology*. Cham: Springer, pp. 159–184. doi: 10.1007/978–3–319–76126–8_10.

**Uceda, P., Sorando, D. y Leal, J.** (2018). The Diversity of Trajectories of Large Housing Estates in Madrid, Spain. *In:* Hess, D. B., Tammaru, T., y van Ham, M. (eds.) *Housing Estates in Europe*. Cham: Springer International Publishing, pp. 241–263. doi: 10.1007/978–3–319–92813–5_11.

**United Nations.** (2015). Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development. *Resolution adopted by the General Assembly*. New York: United Nations General Assembly.

**Wassenberg, F.** (2013). Accumulating problems. Issues in deprived urban areas. *Large housing estates: ideas, rise, fall and recovery. The Biljmermeer and beyond*. Delft: Delft University Press, pp. 131–140.

## FUENTES

**Dirección General del Catastro.** (2016). *Cartografía Catastral Urbana*. Disponible en: http://www.sedecatastro.gob.es/ (Accedido: 25 de julio de 2016).

**Geofabrik GmbH y OpenStreetMap Contributors.** (2016). *Open Street Maps*. Disponible en: http://download.geofabrik.de/ (Accedido: 9 de diciembre de 2016).

**Centro Nacional de Información Geográfica.** (2017). *Centro de Descargas*. Disponible en: http://centrodedescargas.cnig.es (Accedido: 25 de mayo de 2017).

A Obra Nasce
dezembro 2020, 14, pp. 121–130



# Transformações territoriais na cidade contemporânea: Planear no tempo do digital

# Territorial transformations in the contemporary city: Planning in digital time

**Miguel Branco–Teixeira**, engenheiro civil
Professor Auxiliar, Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Fernando Pessoa
**(lbt@ufp.edu.pt)**

**RESUMO**

São debatidas as transformações t erritoriais que ocorrem na cidade contemporânea, muito marcadas pelo crescimento exponencial das tecnologias. Estas transformações influenciam a perceção que o homem tem do espaço e do tempo, alterando equilíbrios e formas de organização territorial e criando um novo ambiente para as relações sociais.

É analisada particularmente a interação entre os espaços físicos e os espaços imateriais, da qual emergem espaços urbanos híbridos que compõem a cidade contemporânea. Constata–se que as lógicas de comportamento territorial são distintas e exigem ajustamentos funcionais e orgânicos nas atuais estruturas territoriais.

Conclui–se salientando que as transformações espaciais provenientes da era digital tornam inevitável a reconfiguração da teoria e da prática do planeamento urbano.

Entre os novos predicados requeridos ao planeamento estão a flexibilização dos instrumentos de gestão territorial, a maior interação com a população e o desenvolvimento de estratégias inovadoras que respondam a uma sociedade em permanente evolução.

**Palavras chave**

Território, Cidades, Transformações, Tecnologias, Planeamento.

**ABSTRACT**

The territorial transformations that take place in the contemporary city are debated and very marked by the exponential growth of technologies. These transformations influence man's perception of space and time, altering balances and forms of territorial organization and creating a new environment for social relations.

The interaction between physical spaces and immaterial spaces is particularly analyzed, from which hybrid urban spaces emerge that make up the contemporary city. It appears that the logics of territorial behavior are different and require functional and organic adjustments in the current territorial structures.

We conclude that the spatial transformations coming from the digital age make the reconfiguration of urban planning theory and practice inevitable.

Among the new predicates required for planning are the flexibility of territorial management instruments, greater interaction with the population and the development of innovative strategies that respond to a society in constant evolution.

**Keywords**

Territory, Cities, Transformations, Technologies, Planning.

## 1. NOVOS PARADIGMAS TERRITORIAIS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

*Contemporary cities can only be understood as parallel constructions within both urban places and electronic space* (Graham e Marvin, 1996, p.?)

Nos últimos anos tem-se assistido à progressiva dissolução da distinção entre o urbano e o rural e à crescente afirmação da "cidade difusa" (Sikiardi e Vogelaar, 2002), estruturada num território organizado em redes e fluxos vertebradores de uma nova geografia global, que emerge da mistura de conceitos duais como "local" e "global", "natural" e "urbano", "campo" e "cidade", "centro" e "periferia", "privado" e "público", "físico" e "digital".

Com efeito, muitos autores, entre eles, Bonnet e Desjeux (2000), Graham e Marvin (2001), Castells (2004, 2005), Rahaman e Tan (2009) ou Gagliardi (2017), referem que para se compreender o território atual, não se pode prescindir da identificação de uma sociedade movida pelos fluxos nas redes e pelo incremento exponencial de um inato desejo humano de mobilidade. Como bem salienta Graham e Marvin (2001), é a procura do aumento da velocidade que está na origem da substituição do "modelo mecanicista" por um "modelo imaterial" de sociedade.

Desde há muito que as infraestruturas ditas clássicas (redes de transportes, de abastecimento de água, de eletricidade, etc.), que articulam o modelo mecanicista, se tornaram imprescindíveis à vida humana. Entretanto, nas últimas décadas surgiram novas infraestruturas de índole tecnológica, constituídas por elementos híbridos (materiais e imateriais), que, progressivamente incorporadas no quotidiano, estão na génese da emergência e consolidação de uma nova era, habitualmente designada por sociedade da informação e conhecimento. Como nunca acontecera na história, este período é caracterizado pelo acelerado ritmo da mudança e incerteza, e pela centralidade crescente do imaterial (informação, comunicação e conhecimento).

De acordo com Castells (2004), as novas concepções espaço-temporais, originadas pelas infraestruturas clássicas e desenvolvidas pela convergência de tecnologias digitais, sustentam uma sociedade que começa a minimizar a importância dos elementos físicos para os relacionamentos e as atividades, sustentando o autor que se vive no limiar de um novo contexto tecno-cultural. Furtado (2002), vai inclusivamente mais longe, ao considerar que as fronteiras entre a natureza e a máquina, entre o orgânico e inorgânico, se vão progressivamente diluindo à medida que se expandem as tecnologias. Como sublinha Furtado (2002), as tecnologias da informação e comunicação são grandes protagonistas do nosso tempo, co-responsáveis pelas muitas transformações do território, que prenunciam a sua desmaterialização ou, pelo menos, a sua desterritorialização.

No centro do debate encontra-se, fundamentalmente, o que Gagliardi (2017) e Douay (2018) consideram com o efeito de deriva tecnológica, ou seja, a crença na mudança da sociedade determinada pela inovação e pela difusão das tecnologias. De forma pragmática, Castells (2004), considera que a tecnologia não determina a sociedade, incorpora-a; nem a sociedade determina a tecnologia, usa-a. Para o autor, a transformação tecnológica está condicionada por muitos fatores (científicos, sociais, temporais, etc.), dependendo o seu resultado, em cada momento, de um complexo padrão interativo de dialética entre a sociedade e a tecnologia.

Na realidade, o dilema do determinismo tecnológico é, provavelmente, um problema infundado, uma vez que a tecnologia é parte integrante da sociedade, não podendo esta ser compreendida ou representada sem as suas ferramentas tecnológicas.

Investigando a extensão dos impactos das tecnologias, Castells (2004), questiona-se se já não se estará perante um novo paradigma civilizacional, ou seja, uma intensa transformação de valores e de mentalidades e de uma nova conceção do mundo, ou se ainda estamos a ser atingidos pelos fragmentos da revolução industrial. Em posteriores trabalhos, o autor conclui que se está perante um contexto substancialmente diferente que incorpora algumas características do anterior paradigma e, simultaneamente, reconfigura e substitui outras (Castells 2004, 2005).

Segundo Mitchell (1999), ao longo do século XXI, as infraestruturas digital terão nos modelos urbanos um impacto

idêntico ao que tiveram as redes de transportes, abastecimento de água, saneamento, eletricidade e telefone nos séculos XIX e XX. Por outras palavras, como refere a OECD (2018), a cidade contemporânea está a sofrer transformações territoriais profundas e irreversíveis com a integração das redes digitais.

As tecnologias de informação e comunicação permitem a interação entre milhões de pessoas, potenciando novas formas de vivência e novas dimensões nas relações sociais e até, talvez, novas estruturas de organização social, induzindo mudanças que, para além de muito complexas, estão longe de serem entendidas e de terem terminado.

Com efeito, como salientam Brkovic (2004) e OECD (2018), na sociedade da informação e do conhecimento, em que a realização das atividades é crescentemente independente da localização e da condição material em que as formas de vida-relacionamento foram criadas, observam-se significativas alterações na organização do espaço que importa estudar e compreender. De facto, a compressão espaço-temporal possibilitada pelo desenvolvimento da telemática tem repercussões enormes nas atividades humanas (funcionais, económicas, sociais, etc.), alterando os hábitos e as rotinas da vida diária dos cidadãos e, consequentemente, colocando em causa, como afirmam Jonas (2001), Gagliardi (2017) e Douay (2018), muitas das premissas territoriais estabelecidas.

Estas mudanças não são só tecnológicas, dado que influenciam a perceção e representação que o homem tem do espaço e do tempo, mas alteram os equilíbrios e as lógicas de organização territorial, criando um novo ambiente para as relações sociais.

E é sobretudo nas cidades onde estas mudanças são maiores e mais significativas.

A cidade contemporânea deixou de ser rígida e estática de forma a poder-se articular com uma globalização crescente, pelo que ela existe e desenvolve-se a diferentes velocidades, perdendo parte da sua unidade e coerência. Assim sendo, o crescimento urbano deixou de ser uniforme no tempo, observando-se períodos de explosão do mesmo, a par com períodos de quase estagnação.

Simultaneamente, a cidade está a mudar, transitando de uma situação caracterizada pela existência de limites físicos e acessibilidades contidas, para um estado de ritmos de movimento permanentes e aleatórios (Vancutsem, 2013). Estas mudanças contribuem para que a estrutura monocêntrica de muitas cidades tradicionais se desagregue, transformando-se em policêntrica e/ou fragmentada (Savini, 2012). Deste modo, como refere Ascher (2001), alguns lugares marginais tornam-se centrais, podendo surgir centralidades nas periferias urbanas, e tecido urbano em locais antes classificados como rurais.

O esquema clássico que opunha centro e periferia, em que no centro se encontravam as atividades comerciais, culturais e de negócios, e na periferia os quarteirões residenciais e industriais, já não corresponde à realidade atual. A evolução recente permite vislumbrar um futuro claramente diferente, pelo menos para as grandes cidades. Assiste-se ao nascimento de cidades multipolares, com centros de atividades nos locais mais atrativos das periferias. No crescimento urbano recente acabaram-se as antigas lógicas e equilíbrios, sem que, entretanto, se tenham reconstruído a nível superior novas coerências.

De modo geral, a "mancha urbana" alarga-se e os territórios urbanos estendem-se progressivamente às periferias, diminuindo, frequentemente, a densidade média das aglomerações. Acrescente-se, também, a integração nos sistemas urbanos de aglomerados periféricos e de novas urbanizações, aumentando a descontinuidade espacial das urbes. Existem, ainda, aglomerações em que o forte crescimento das periferias chega, inclusivamente, a eclipsar o papel do centro urbano tradicional.

No entanto, paralelamente, é cada vez mais frequente que as zonas mais antigas das cidades se densifiquem através de operações de regeneração dos respetivos centros históricos e frentes de água ou das primeiras coroas urbanas, particularmente através do desenvolvimento de atividades terciárias ligadas ao turismo (Santos e Sequeira, 2016). Entre críticas e elogios, a cidade recupera o seu edificado, ganha dinamismo, ao mesmo tempo que se artificializa e gentrifica.

Ou seja, as cidades encontram-se assim, paradoxalmente e em simultâneo, mais diluídas e mais compactas, mais integradas e mais descontínuas. Em *Splintering Urbanism*, Graham e Marvin (2001) sustentam que a cidade contemporânea está em "estado de liquefação» moldando-se permanentemente face às variadíssimas e constantes novidades territoriais.

## 2. ESPAÇOS URBANOS HÍBRIDOS – A EMERGÊNCIA DA "NETPOLIS"

As cidades são o espaço privilegiado para a materialização de novas ideias e de novas interações culturais da civilização humana, constituindo o espelho da evolução da sociedade, onde se refletem o crescimento económico e as transformações culturais e tecnológicas.

Ora, possuindo as tecnologias de informação e comunicação os ingredientes de inovação e de mudança, não é de estranhar, como referem Meer e Windew (2003) e Gagliardi (2017), que elas sejam indutoras de transformações nos tecidos urbanos (físicas, sociais e económicas).

As tecnologias de informação e comunicação possibilitam a realização de atividades socioeconómicas e a interação humana à distância, multiplicando o universo das vivências humanas e desvinculando algumas delas de espaços físicos concretos.

Como frisam Rahaman e Tan (2009), a cidade torna-se cada vez mais um sistema imaterial onde as tecnologias são crescentemente integradas na vida quotidiana dos cidadãos.

Progressivamente, as cidades convertem-se num imenso emaranhado de fluxos (pessoas, bens, informação, etc.) em que a "rede" e o "lugar" são dois conceitos interligados. A "Polis" dá progressivamente lugar à "Netpolis". A cidade emergente surge sustentada pelos espaços físicos e pelos espaços virtuais interconectados, onde a vivência de "bairro" é fortalecida por locais eletrónicos de encontro e por sistemas descentralizados de consumo. A telemática contribui para a reconfiguração desta cidade e conduz à criação de novos espaços urbanos. Considerando que esta nova urbanidade é dependente, em grande medida, das redes e dos fluxos informativos, Mitchell (2003), salienta que as relações entre as estruturas físicas e as virtuais variam entre a substituição e a complementaridade. A este respeito Latour (1993) considera que a estruturação relacional e topológica das redes é fortemente condicionadora da configuração do espaço urbano, conduzindo a espaços urbanos híbridos.

Posteriormente, face a uma cidade crescentemente globalizada, computorizada e mediatizada, onde a informação se afirma como um grande valor, Sikiaridi e Vogelaar (2002) e Caldwell (2013), sustentam igualmente que se está perante o desenvolvimento de espaços urbanos híbridos, resultantes da combinação de espaços físicos e de espaços virtuais.

A informação torna-se um atributo que condiciona e valoriza o espaço urbano, assistindo-se à sua progressiva integração através de tecnologias e sistemas digitais que anunciam a emergência da cidade inteligente (Komninos, 2002)[1]. Esta cidade, do início do século XXI, crescentemente embebida na sociedade da informação e conhecimento já não é concentrada, nem baseada na distinção centro-periferia, mas sobretudo orientada por estruturas reticulares, sendo a sua geometria variável conforme os contextos e os interesses em questão.

Esta nova "pseudo-estrutura" urbana, caracterizada pela flexibilidade e sobreposição de usos, pela forte componente tecnológica e pela utilização de informação espacial, a qual se pode designar de inteligência e interativa, induz, como referem Branco-Teixeira e Breda-Vázquez (2012), Douay (2018), à necessidade de se repensar a forma como se planeiam as cidades.

Já na década de oitenta do século passado, na notável obra "A Terceira Vaga", Toffler (1984) defendia que a diversidade e permanente melhoria das tecnologias digitais provoca-

1 Komninos (2002), designa por cidades inteligentes as entidades espaciais que combinam um ambiente propício para a inovação tecnológica baseado em clusters e instituições de investigação e desenvolvimento, com a capacidade digital para difundir e gerir o conhecimento e a tecnologia. Ou seja, segundo o autor as cidades inteligentes correspondem a um ambiente de aprendizagem e inovação concomitantemente material e virtual.

riam significativas alterações na estrutura física e social do ambiente urbano. Segundo o autor, estas alterações obrigariam as disciplinas da Arquitetura e do Urbanismo a evoluir processual e metodologicamente de forma a acompanhar o novo contexto civilizacional.

## 3. LÓGICAS DE COMPORTAMENTO TERRITORIAL – A ORGANIZAÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Segundo Branco-Teixeira et al. (2012) existe uma necessidade de começar a ver a cidade contemporânea como uma amálgama onde os aspectos tangíveis da vida urbana interagem permanentemente com os aspectos imateriais, espaços físicos e os espaços digitais surgem como construções crescentemente integradas que definem o urbanismo contemporâneo, devendo as políticas e as estratégias urbanas serem dirigidas para tentar perceber e dar forma a essas construções.

Diferentes autores, entre outros, Fernback (2005), Vancutsem (2013), Gagliardi (2017) e Douay (2018), referem que as tecnologias estão a produzir grandes transformações, tanto ao nível do funcionamento (usos), como da organização urbana (formas), repercutindo-se em todas as vertentes da vida humana. Com efeito, é crescente a ideia que as tecnologias estão a promover significativas alterações na orgânica territorial, ao potenciarem a virtualização de algumas funções urbanas e ao induzirem a criação e a expansão de outras.

É hoje evidente que as lógicas de comportamento territorial das cidades são diferentes e exigem ajustamentos funcionais e orgânicos nas atuais estruturas territoriais.

Tendo em consideração as transformações referidas, pode concluir-se que as tecnologias da informação e comunicação colocam fim a alguma "tirania do espaço" nas opções locativas dos cidadãos e das empresas. Este facto, muito ligado com a crescente necessidade de agir em tempo real, conduziu a alterações nas estratégias de localização de atividades e nas formas de organização espacial, provocando impactos significativos nos tecidos urbanos (OECD, 2018).

Paradiso (2003), generaliza os impactos destas transformações referindo a existência de duas tendências espaciais na atualidade: a tendência para a concentração de funções nas principais cidades e a tendência para a descentralização de funções no interior das cidades. Corroborando a opinião de Paradiso (2003), Gepts (2002) e Talvitie (2004), consideram que o processo de concentração e descentralização está condicionado fundamentalmente pelo nível hierárquico das funções. As funções de nível mais elevado, que englobam os processos inovadores e os processos de decisão tendem a concentrar-se, favorecendo o crescimento das concentrações metropolitanas. Quanto às funções mais elementares, onde os contactos presenciais podem ser substituídos pelas tecnologias (serviços eletrónicos, vídeo conferências, etc.), elas dispersam-se mais facilmente pelo tecido urbano.

O desenvolvimento da sociedade contemporânea, fortemente sustentado nas tecnologias, desenha simultaneamente um duplo processo espacial de disseminação e de concentração. Neste processo os espaços periféricos recebem muitas atividades da nova economia, nomeadamente edifícios, reputados de inteligentes, com funções pouco dependentes dos espaços centrais, como sejam os "call centers", os "hotéis telecom", os "teleportos", etc. Nos centros urbanos, observa-se a realização de operações de reabilitação em edifícios e espaços públicos degradados, despontando neles atividades associadas ao turismo, à inovação tecnológica e à indústria cultural (Santos, A. e Sequeira, J. 2016).

Conhecedora desta realidade, Healey (2005), realça a complexidade relacional que caracteriza atualmente o território, apelidando este ensejo histórico de "transformative moment", por considerar que ele constitui um grande desafio para as políticas territoriais.

As redes imateriais revestem o crescimento urbano e modificam-no. Enquanto redes invisíveis, agem como indutoras da transformação da estrutura urbana tradicional, entrelaçando, dilacerando e cortando o tecido urbano, enquanto simultaneamente exigem novas interações (Rahaman e Tan, 2009).

Repare-se, por exemplo, como refere Rutherford (2004), como a fortíssima aposta nas telecomunicações (sobretu-

do no desenvolvimento de redes de fibra óptica) possibilitou a extensão dos centros urbanos tradicionais de Londres e de Paris, para as zonas das Docklands (Canary Wharf) e de La Défense, respetivamente, alterando consideravelmente a estrutura destas duas cidades. Repare-se, igualmente, de acordo com Gualini (2005), no que acontece atualmente com a divisão administrativa do território: a globalização e a expansão das lógicas de rede contribuíram para a relativização do espaço geográfico – em particular das fronteiras geográficas – como variável determinante do planeamento territorial. Logo, também a administração territorial tem de ser equacionada para além dos limites físicos estabelecidas, alterando-se a territorialidade das políticas públicas[2]. De facto, como sustenta Mitchell (2003), o mundo é governado cada vez menos por fronteiras e cada vez mais por conexões, que requerem que se reconsiderem e se reconstruam as fundações do desenho, da engenharia e da prática do planeamento. Neste sentido, e tendo como referência o conceito de glocalização, Rutherford (2004) e Gualini (2005), salientam que existe ainda muito pouco conhecimento sobre o cariz destas mudanças territoriais, sublinhando a necessidade de se investigar a forma como o planeamento do território se deve posicionar face às crescentes transformações territoriais (Vancutsem, 2013; Gagliardi, 2017).

Assim sendo, para Graham (2002), urge incorporar rapidamente as tecnologias no centro do pensamento contemporâneo sobre a transformação do território, acrescentando serem necessários novos modelos políticos (novas formas de administrar o território) que substituam os atuais modelos, criadores de expressivas fraturas e assimetrias físicas e sociais. Neste contexto, Castells (2004) considera que o planeamento do território tem de estar muito atento às desigualdades e à enorme variedade de problemas territoriais que as tecnologias podem potenciar, retirando o problema do foro estritamente técnico para o colocar principalmente no âmbito político.

## 4. A ERA DIGITAL E A EVOLUÇÃO DO PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO

Como refere Fistola (2001) o processo de planeamento do território alicerça-se tradicionalmente em 3 tomadas de decisão:

- A decisão sobre as tipologias de funções a localizar no território;
- A decisão sobre a distribuição das atividades no território;
- A decisão sobre a intensidade das atividades a serem desenvolvidas no território.

No entanto, segundo Fistola (2001), o atual processo de virtualização das funções urbanas põe em causa este modelo processual, o que contribui para modificar substancialmente o teor das decisões antes mencionadas. O processo de virtualização modifica a tipologia das funções urbanas, redefine a sua localização, e acima de tudo, altera a intensidade do uso do território urbano, pelo que o autor defende como inevitável a reconfiguração da teoria e das metodologias do planeamento urbano.

Para Fistola (2001), a nova configuração da cidade física e imaterial necessitará de processos administrativos e ações urbanísticas substancialmente diferentes dos que existem presentemente. Deste modo, justifica-se que as intervenções dos poderes públicos prevejam formas de desenvolver novas ações de planeamento que respondam transformações territoriais.

Embora as dificuldades de prever as tendências do desenvolvimento espacial do futuro sejam grandes, como reconhecem Branco-Teixeira e Breda-Vázquez (2012), os indicadores já existentes e também alguma sensibilidade prática, permitem concluir que se está perante transformações territoriais muito expressivas.

São precisamente essas transformações territoriais, ampliadas pela grande incerteza acerca da configuração das mesmas, que conduzem Morphet (2003) e Douay (2018) a sublinhar que o planeamento do território deve acompa-

2 Os planeadores sempre se sentiram de algum modo frustrados pela forma como as fronteiras dos concelhos, distritos, regiões, etc. criavam barreiras artificiais ao seu trabalho de planeamento e gestão dos territórios (nomeadamente, no que respeita à conectividade inter-concelhia emprego-residência).

nhar com particular atenção as repercussões espaciais provenientes do desenvolvimento da era digital. Com efeito, as transformações territoriais resultantes da evolução tecnológica representam, simultaneamente, uma ameaça e um desafio para o planeamento do território, o qual deve conseguir aproveitar esta conjuntura para se renovar e modernizar (Firmino, Aurigi e Camargo, 2006). Assim sendo, o planeamento do território deve compreender a substância e magnitude destas mudanças, e ser capaz de se preparar adequadamente para lhes responder.

De facto, independentemente do grau de cepticismo que se possa ter, relativamente à dimensão das alterações provocadas pelas tecnologias nas estruturas urbanas e no próprio planeamento, torna-se premente refletir sobre o papel do planeamento do território face a essas alterações. A este respeito, Ryser (2004) e Douay (2018), consideram que as tecnologias digitais desempenham um papel fundamental no desenvolvimento das cidades e nas relações sociais, determinando significativamente a agenda do planeamento territorial do século XXI.

Atendendo particularmente à relação entre o domínio físico e imaterial, Caldwell (2013) destaca sobretudo o grande repto que constitui para o planeamento a definição e materialização dos espaços para interação social, a qual conduz à necessidade de investigar a inter-relação entre a cidade "virtual" e a cidade material, nomeadamente tendo em consideração os referidos espaços urbanos híbridos.

É pois este novo contexto urbano, físico e digital, entendido como espaço de redes e ambiente de interação humana, que o planeamento terá de incorporar, e isso implica equacionar-se o modo tradicional de planear (Douay, 2018; Gadens, L. e Bel, J., 2018).

Na realidade, o habitat humano é cada vez mais artificial e a tecnologia está cada vez mais presente, pelo que os técnicos de planeamento devem obrigatoriamente valorizar os impactos territoriais das novas tecnologias no produto do seu trabalho.

Ou seja, como se observa Quadro 1, estão em causa novas tendências do planeamento do território face às novas realidades provenientes da expansão do contexto digital.

Na prática, estas novas tendências surgem associadas ao facto dos planeadores estarem confrontados com a necessidade permanente de planear e projetar o espaço que, para além dos problemas territoriais tradicionais, apresenta novos problemas relacionados com a forma de gerir em tempo real a ubiquidade e a instantaneidade que caracteriza atualmente a urbanidade. Assim, do planeamento físico do território está também de forma progressiva a passar-se para o planeamento do imaterial e organizacional do território.

Por outro lado, é interessante notar, como argumentam Firmino, Aurigi e Camargo (2006), que a velocidade da evolução das relações entre as tecnologias e as cidades é muitas vezes maior do que a capacidade dos planeadores para adaptar os métodos de investigação e análise a essas relações. Neste sentido, os autores sublinham a falta de referências e de consistência dos estudos sobre as relações entre as cidades e as tecnologias que permitam compreender as novas condições do espaço e do tempo, acarretando "omissões" relativamente às mesmas. Com efeito, se mal se compreende este novo espaço urbano híbrido e os seus elementos, como é que se pode planeá-lo e geri-lo?

De facto, nas primeiras décadas do século XXI, o território está confrontado com um relevante contexto de incerteza que acarreta dificuldades acrescidas ao seu planeamento. A incerteza está presente em todos os momentos do processo de planeamento, pelo que, consequentemente planear o território constitui na atualidade uma função muito complexa e, por vezes, com resultados pouco fidedignos.

Como antes foi referido, a cidade contemporânea está num autêntico "estado de liquefação" mudando constantemente as suas prioridades e os seus padrões de crescimento. Desta forma, e face à ubiquidade e instantaneidade que caracteriza progressivamente o espaço, torna-se fundamental que a gestão territorial seja feita em tempo real, o que aumenta o grau de dificuldade da atividade de planeamento do território.

**Quadro 1. Tendências do Planeamento do Território na Era Digital**

| Planeamento do Território | Passado | Presente |
|---|---|---|
| Espaço | Físico | Híbrido (físico e imaterial) |
| Evolução do Território | Expectável/Previsível | Inesperada/Imprevisível |
| Instrumentos de Gestão | Estáticos/Proibitivos | Dinâmicos/Flexíveis |
| Políticas e Estratégicas | Sectoriais/Isoladas | Multisectoriais/Integradas |
| Processo de Planeamento | Tradicional/Analógico | Inovador/Digital |
| Tempo de Resposta | Morosa/Intervalada | Célere/Tempo Real |
| Participação | Pouco Participada | Envolvente/Interativa |

Fonte: Branco-Teixeira, M. e Breda-Vázquez, I. (2012)

O sistema de planeamento possui um carácter tradicionalmente estático e proibitivo, estabelecido sobre instrumentos de gestão territorial pouco flexíveis e desajustados para responder às incertezas e às dinâmicas da sociedade em rede (ver Quadro 1). De facto, o planeamento tem evidenciado muitas dificuldades em envolver as comunidades locais, em aumentar os níveis de participação das populações e em aproveitar as oportunidades de investimento para impulsionar o desenvolvimento económico.

Perante este panorama, constata-se que planeamento do território está a evoluir no sentido de encontrar a forma de assimilar as principais forças de mudança, resultantes da globalização, da reorganização política e dos impactos da evolução tecnológica, as quais materializam na emergência de cidades inteligentes e criativas.

Neste âmbito, o Quadro 1 destaca as principais tendências que caracterizam o planeamento do território na era digital. No entanto, convém sublinhar que diversos autores expressaram a sua apreensão com a capacidade do planeamento do território para corresponder às novas exigências da sociedade (Ryser, 2005; Healey, 2006; Vancutsem, 2013; Gagliardi, 2017; Douay, 2018; Gadens, L. e Bel, J., 2018).

Trata-se, concretamente, do planeamento enveredar por uma atitude aberta e adaptável, materializada designadamente através da flexibilização dos instrumentos de gestão territorial e do desenvolvimento de estratégias integradas e inovadoras que respondam às oportunidades e aos desafios de uma sociedade continuamente em transformação.

Ou seja, é hoje bastante claro que a sociedade atravessa um intenso processo de mudança, que está a consubstanciar um novo modelo de desenvolvimento territorial, cujas diferenças face ao anterior paradigma requerem forçosamente novos predicados ao planeamento do território (Vancutsem, 2013 e Gagliardi, 2017).

Assim, e face à necessidade do planeamento do território possuir maior flexibilidade e tempos de resposta mais curtos (Gadens e Bel, 2018) para acompanhar a velocidade das dinâmicas de transformação territorial, torna-se cada vez mais relevante a utilização das tecnologias de informação e comunicação no planeamento do território, desenvolvendo o designado "e-planning" e intensificando a interatividade com a população.

Na era do digital, o desafio reside em promover no planeamento do território uma cultura organizacional que valorize a integração das tecnologias, que aposte na interatividade e que viabilize uma mais eficiente tomada de decisão, orientada para beneficiar e responsabilizar os cidadãos.

## REFERÊNCIAS

**Ascher, F.** (2001). Les Nouveaux Principes de l'Urbanisme: La fin des villes n´est pas à l´ordre du jour, Paris, Ed. l'Aube.

**Bonnet e Desjeux** (2000). Les Territoires de la Mobilité, Paris, Presses Universitaires de France.

**Branco-Teixeira, M. e Breda-Vázquez, I.** (2012). Planeamento do Território e TIC: Tendências, Mudanças e Desafios. In: Computer Science and Engineering, Vol. 2, nº 4, pp. 9-15, p-ISSN: 2163-1484.

**Branco-Teixeira, M., Breda-Vázquez, I. e Conceição, P.** (2012). O Impacto das Tecnologias de Informação e Comunicação no Planeamento do Território, Sistemas y Tecnologías de Información, In: 7ª Conferência Ibérica de Sistemas e Tecnologias da Informação – CISTI 2012, Madrid, vol. 1, nº 2, pp. 550-555, ISBN: 978-989-96247-6-4.

**Brkovic, M.** (2004). Planning in the Information Age: Opportunities and Challenges of E-Planning. CORP 2004 & GeoMultimedia, Viena, pp.15-21.

**Caldwell, G.** (2013). Hybrid Place: Blurring the edge between the digital and physical layers of Urban Environments. Queensland University of Technology, Brisbane, QLD, Australia. (Em linha). Disponível em https:// eprints.qut.edu.au/62281/1/ISUF2013_HybridPlace_GC2.pdf. (acedido em 10/09/2019).

**Castells, M.** (2004). A Galáxia Internet. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

**Castells, M.** (2005). A Sociedade em Rede. *In:* Cardoso, G. et al. A Sociedade em Rede em Portugal. Porto, Campo das Letras, pp. 19-29.

**Douay, N.** (2018). Urban Planning in the Digital Age. Wiley-ISTE.

**Fernback, J.** (2005). Information Technology, Networks and Community Voices. In: Information, Communication & Society, vol. 8, nº 4, pp. 482-502.

**Firmino, R., Aurigi, A., Camargo, A.** (2006). Urban and technological developments: Why is it so hard to integrate ICTs into the planning agenda?. CORP 2006 & Geomultimedia, Viena, pp. 143-152.

**Fistola, R.** (2001). Planning the Digital City (the rising up of the M.E.-Tropolis). CORP 2001, Viena, pp. 359-363.

**Furtado** (2002). Notas sobre o espaço da técnica digital. Porto, Mimesis.

**Gadens, L. e Bel, J.** (2018). Planejamento urbano flexível na cidade contemporânea: contribuições a partir da análise do Plano 22@ Barcelona. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana. 10(3), 558-575.

**Gagliardi, M.** (2017). Analysing the Digital Transformations, Territories, Frames and Uses. The Design Journal. Nº 20: sup1, S4197-S4212, DOI: 10.1080 / 14606925.2017.1352919. (Em linha). Disponível em https://www.tandfonline.com/loi/rfdj20. (acedido em 18/09/2019).

**Gepts, E.** (2002). The Relation Between ICT And Space. CORP 2002, Viena, pp. 445-452.

**Graham, S.** (2002). Bridging Urban Digital Divides? Urban Polarisation and Information and Communications Technologies (ICT´s). In: Urban Studies, Vol. 39, nº 1, pp. 33-56.

**Graham, S. e Marvin, S.** (2001). Splintering Urbanism. London and New York, Routledge.

**Gualini, E.** (2005). Reconnecting Space, Place and Institutions: Inquiring into "Local" Governance Capacity in Urban and Regional Research. In: Albrechts, L. e Mandelbaum, S. J. (ed.) (2005), The Network Society: a New Context for Planning, New York, Routledge, pp. 284-306.

**Healey, P.** (2005). Network Complexity and the Imaginative Power of Strategic Spatial Planning. In: Albrechts, L. e Mandelbaum, S. J. (ed.) (2005). The Network Society: A New Context for Planning. New York, Routledge, pp. 146-160.

**Healey, P.** (2006). Transforming Governance: Challenges of Institutional Adaptation and a New Politics of Space. In: European Planning Studies, 14, 3, pp. 299-320.

**Jonas, O.** (2001). Territoires Numériques. Paris, Ministère de l'Equipement.

**Komninos, N.** (2002). Intelligent Cities, Londres e Nova York, Spon Press.

**Latour, B.** (1993). We Have Never Been Modern. London, Harvest Wheatsheaf, Hemel Hempstead.

**Meer e Windew** (2003). E-governance in Cities: A Comparison of Urban Information and Communication Technology Policies. In: Regional Studies, Vol.37.4 pp. 407-419.

**Mitchell, W.** (1999). E-topia: Urban Life, Jim – But Not as We Know It. Cambridge, MIT Press.

**Mitchell, W.** (2003). Me++: The Cyborg Self and the Networked City, Cambridge, MIT Press.

**Morphet, J.** (2003). E-government and planning: changing the relationship with the citizen. Planning Research Conference. Oxford Brookes University.

**OECD.** (2018). Innovation Policies in the Digital Age. OECD Science, Technology and Innovation Policy Papers. Nº 59.

**Paradiso, M.** (2003). Geography, Planning and the Internet: Introductory Remarks. In: Networks and Communication Studies, NETCOM, 17, 3-4, pp. 129-138.

**Rahaman, H. e Tan, B.** (2009). Interactive space: Searching for a dual physical-virtual world. 14th International Conference on Computer-Aided Architecture Design Research in Asia (CAADRIA 2009). Yunlin, Tailândia. pp. 675-684.

**Rutherford, J.** (2004). A tale of two global cities: comparing the territorialities of telecommunications developments in Paris and London, Aldershot, Ashgate.

**Ryser, J.** (2004). Can Planning Mediate Between Sustainable Communities and Digital Divide. CORP 2004 & GeoMultimedia04, Viena, pp. 31-37.

**Ryser, J.** (2005). Planning and Dealing with the Unpredictable. CORP 2005 & GeoMultimedia05, Viena, pp. 705-709.

**Santos, A. e Sequeira, J.** (2016). Desenvolvimento Turístico no Centro Histórico do Porto. *In:* Tourism Trends Review, Turismo 16, pp. 58-62.

**Santos, A. e Branco-Teixeira, M.** (2016). Reabilitação Urbana: Novo Paradigma das Políticas Urbanas na Cidade do Porto. In: A Obra Nasce, Revista de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Fernando Pessoa, nº 11, pp.87-106, ISSN: 2183-427X.Savini, F. (2012). Who Makes the (New) Metropolis? Cross-Border Coalition and Urban Development in Paris. *In:* Environment and Planning A: Economy and Space 44 (8), pp. 1875-95.

**Sikiaridi, E. e Vogelaar, F.** (2002). Idensity: Planning Paradigms for the Informations/Communication Age. CORP 2002 Multimediaplan. at & Iemar, Viena, pp. 441-444.

**Talvitie, J.** (2004). "Promoting Sustainable Spatial Development by ICT", CORP 2004 & GeoMultimedia, Viena, pp. 207-211.

**Toffler, A.** (1984). A Terceira Vaga, Lisboa, Livros do Brasil.

**Vancutsem, D.** (2013). Challenges of Spatial Planning in the Context of ICT: Lessons from Actual Research – New Frontiers for Spatial Planners and Cities. 49 th ISOCARP Congress 2013. Faculty of Architecture, Université Libre de Bruxelles, Belgium.

A Obra Nasce
dezembro 2020, 14, pp. 131–141



# Lisboa y las regiones metropolitanas del Sur de Europa a inicios de siglo XXI

# Lisbon and the metropolitan regions of southern Europe at the beginning of the 21st century

**Rui Florentino**, arquiteto
CI–ESG, Escola Superior Gallaecia
**(ruiflorentino@esg.pt)**

**RESUMEN**

La evolución territorial de las regiones metropolitanas se puede medir mediante un número contrastado de indicadores. Algunos de ellos se utilizan para estudiar el desarrollo regional (por ejemplo para movilidad, medioambiente o crecimiento económico), mientras otros permiten analizar los resultados de la implantación de políticas urbanas. Desde una previa separación de tres áreas funcionales – la ciudad central, la primera corona y la periferia regional – este artículo interpreta el caso de Lisboa a inicios del siglo XXI, comparando–lo con las regiones capitales más cercanas: Madrid, Barcelona y París (Ile–de–France).

El trabajo tiene el interés de conseguir relacionar fácilmente los datos básicos de población, vivienda y empleo, lo que permite entender las dinámicas de crecimiento en ese momento. Y si la relación se percibe directamente en el "*ámbito interno*" de cada región, lo más relevante es poder comparar los indicadores desde la "misma área funcional", entre los diferentes casos. Este es sin duda un análisis a nivel macro, sin entrar en la complejidad de la realidad social, política y de planeamiento de cada área metropolitana, pero nota la importancia de una lectura contrastada de indicadores cuantitativos.

**Palabras clave**

región metropolitana, indicadores, ordenación del territorio, Lisboa, Madrid, Barcelona, Paris.

**ABSTRACT**

Lisbon and the South European metropolitan regions at the beginning of the century

The metropolitan regions territorial evolution can be measured with a number of contrasted indicators. Some of them are used to study the regional development (whether in mobility, environment or economic growth), while others allow us to analyse the results of the urban policies implementation. By the previous separation of three functional areas – the central city, the first metropolitan belt and the peripheral region – this paper presents the case of Lisbon at the beginning of the 21st century, comparing him to the three closest capital regions: Madrid, Barcelona and Paris (Ile–de–France).

The research has the interest of easily relate the basis data of population, housing and employment, which allows to understand their growth dynamics at that moment. And if these relations can be seen directly in the "domestic sphere" of each region, the most important is to compare the indicators from the same functional area, between the different cases. It's without any doubt a macro analysis, which does not reach the complexity of the planning, political and social realities, in each metropolitan area. Although, it remarks the importance of the quantitative indicators contrasted lecture.

**Keywords**

metropolitan region, indicators, spatial planning, Lisbon, Madrid, Barcelona, Paris.

## 1. INTRODUCCIÓN

El estudio de las dinámicas territoriales presenta una especial complejidad en las regiones metropolitanas, porque es a esa escala donde las relaciones de interdependencia entre las políticas socioeconómicas están más en evidencia. Una forma de acotar las dificultades que conlleva el análisis de esas dinámicas (en cuanto a población, vivienda, transporte, medioambiente, etc.) es comprender primero la estructura espacial de ese tipo de regiones, mediante la previa delimitación de áreas morfológica y funcionalmente diferentes, lo que profundiza cualquier investigación urbanística. Eso es posible, incluso igualmente deseable, en áreas metropolitanas, en particular en aquellas que han desarrollado "patrones monocéntricos", como la mayoría de las capitales europeas. En este artículo se presenta un análisis territorial de 4 capitales del Sur de Europa – Lisboa, Madrid, Barcelona y Paris – mediante la interpretación de algunos indicadores.

La delimitación espacial del paisaje metropolitano es un paso habitual en la investigación urbanística y territorial. Desde esa perspectiva, Pedro George (2001) lo caracteriza en tres tipologías: el paisaje urbano (que se subdivide en áreas centrales, consolidadas y periféricas), el paisaje no urbano o rural (que puede tener un carácter marítimo, agrícola o forestal) y el paisaje mixto, que en algunos casos aguarda expectante su futura urbanización, en consecuencia de las infraestructuras que ya lo atraviesan. Los territorios metropolitanos ofrecen una fotografía plenamente conseguida de la larga mixtura de paisajes urbanos y singulares, a los que se juntan otros espacios rurales de relevancia ecológica, social y económica, de diferentes grados de protección, en su entorno regional.

Pero la realidad es que no existe consenso sobre la forma de determinar los límites espaciales de las regiones metropolitanas. Como ejemplo, si atendemos a dos criterios cumulativos, de que municipios contiguos tengan una densidad de al menos 250 hab./km2 y que la densidad del conjunto sea superior a 1.500 hab./km2, la región metropolitana de Madrid estaría formada por 34 municipios, con cerca de 4,8 millones de habitantes, mientras que la de Barcelona tendría 93 municipios y 4,1 millones, la de Paris 443 municipios y 10 millones y la de Lisboa bajaba a 12 municipios y 2,3 millones, con referencia al año 2000 (Serra y otros, IERMB, 2002). Tal como en otros trabajos, la delimitación territorial permite entonces formar una jerarquía de las aglomeraciones metropolitanas, en ese caso desde las densidades mínimas, lo que, del punto de vista del número de habitantes no resulta tan diferente de la población oficial en las estadísticas institucionales, pero sí lo es en cuanto a la superficie territorial. En particular en estas cuatro regiones, mientras que en Madrid y Paris ella no representaría más que 25% de la superficie total de la Comunidad Autónoma y de la región Ile-de-France, respectivamente, y en Lisboa cerca de la mitad, si se toma como referencia la del Área Metropolitana (o un 10% del territorio de Lisboa y Valle del Tajo), la obtenida para esa región metropolitana de Barcelona sería casi el triple de la superficie territorial de la Mancomunidad, que integra 36 municipios en tan solo 633 km2, pero tiene obviamente una densidad muy superior, de 4.790 hab./km2. Esta clarificación es importante porque ayuda a delimitar ámbitos territoriales posiblemente más comparables, también a escala metropolitana.

## 2. METODOLOGÍA

Se suele decir que los indicadores permiten varias interpretaciones y se utilizan con diversos objetivos. En este artículo, se pretende cuestionar la validez de los indicadores territoriales para el análisis comparativo de las regiones metropolitanas ¿Cómo relacionar los datos básicos, de población, vivienda, empleo y suelo urbano? ¿Es posible solventar las particularidades geográficas, como las de Lisboa? Lo primero será empezar por comprender esas tres principales áreas de las grandes capitales.

La Ciudad Central (CC) es el corazón de cualquier región metropolitana, seguramente con patrimonio histórico y áreas urbanas con mezcla de usos, por principio de alta densidad y diversidad socio-económica, considerando-se así que el municipio capital corresponde a sus límites espaciales, en estos cuatro casos. La Corona Metropolitana (CM) es el territorio de expansión "natural" de la capital hacia los municipios vecinos, formado por nuevos espa-

cios urbanos alrededor de las estaciones de cercanías o potenciados por los nudos viarios. En muchos casos, esta primera corona integra un gran espacio verde (pero no necesariamente en forma de anillo), las principales infraestructuras logísticas e industriales, bien como ciudades con áreas residenciales de menor densidad y diversidad. La segunda corona, aquí llamada Periferia Regional (PR), completa entonces el territorio de la región metropolitana, por cierto con mayor superficie, aunque menos urbanizada. Para las cuatro regiones, es el límite de los planes metropolitanos que define la dimensión territorial de esta segunda periferia, que no será tan auto-suficiente, como las otras dos áreas internas, en la oferta de actividades de servicios, empleo y dotaciones.

Se interpretará pues un conjunto de indicadores, considerando la delimitación de estos ámbitos espaciales, para ofrecer una breve imagen de las dinámicas territoriales de las regiones capitales: algunos de ellos presentan la evolución expresa en una misma unidad (el porcentaje al año), mientras otros resultan de la densidad global, las densidades de vivienda y empleo, la "huella urbana" y la ocupación residencial. La lectura integrada del significado de estos ocho indicadores puede permitir comprender la evolución territorial de cada región y anotar sus diferencias básicas en perspectiva comparada.

Se analizan así esas dinámicas territoriales, separando previamente estos tres ámbitos: la Ciudad Central, que corresponde a los municipios capital en todos los casos; la Corona Metropolitana, según el trabajo de Ramón López de Lucio para Madrid (2003), el Área Metropolitana de Barcelona, la pequeña corona de Paris y los once municipios más cercanos a Lisboa; y aún la Periferia Regional, que avanza hacia la dimensión espacial de los planes territoriales, lo que coincide con la Comunidad Autónoma de Madrid, la région Ile-de-France, el Área Metropolitana de Lisboa y la delimitación del Plan Territorial de la Región Metropolitana de Barcelona, cuya superficie (de 3,2 mil km2) va también más allá de la definida por Serra (2002), en el trabajo del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos (IERMB), mediante la población y las densidades mínimas.

## 3. LISBOA

Empezando por el caso de Lisboa, hay que señalar que es la capital de un país que se mantiene aún muy centralizado, en ámbitos políticos, económicos y culturales. La constitución de 1976, en secuencia de la revolución democrática de Abril de 1974, prevé la regionalización administrativa, pero la propuesta de creación de ocho regiones fue rechazada por la población en el referéndum de 1998. En el territorio continental, el Estado tiene así solamente dos niveles: la administración central, que cuenta con entidades de coordinación y desarrollo regional (cinco CCDR's, para conducir las políticas de ordenación en el Norte, Centro, Lisboa y Valle del Tajo, Alentejo y Algarve), y la administración local, con 278 municipios y una media relativamente alta de habitantes, cerca de 36 mil en media por municipio. Para fines estadísticos y de planificación, la región de Lisboa NUT II coincide ahora con el área metropolitana, integrando dos sub-regiones separadas por el Tajo: Gran Lisboa, al norte, y Península de Setúbal, al sur, cada una con 9 municipios (figura 1). La media de habitantes por municipio, de 148 mil, es por tanto aquí bastante superior a la de las otras tres regiones: cerca de 30 mil en Madrid, 27 mil en Barcelona y 9 mil en París.

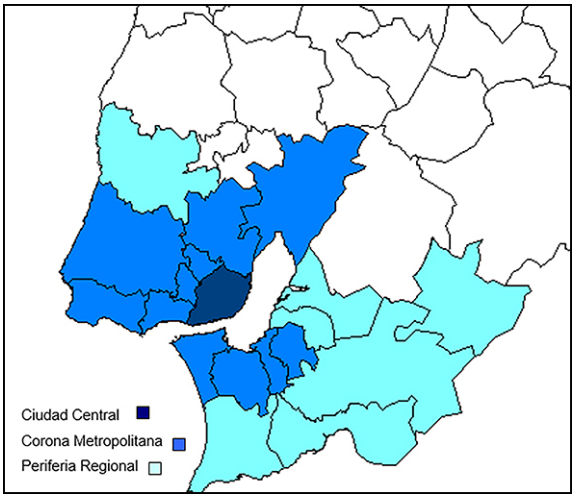



**Fig.1. La región de Lisboa con sus 18 municipios (Montijo tiene 2 áreas).**
Fuente: elaboración propia.

En 1991, con representación indirecta de los municipios, fueron creadas las asociaciones metropolitanas para Lis-

boa y Oporto, pero su acción es aún escasa o irrelevante para mejorar la gobernabilidad territorial, a pesar de que su marco legal haya cambiado ya por varias veces. Con relación al planeamiento territorial efectivo, está vigente desde 2002 el históricamente ambicionado Plan Regional de Ordenación del Área Metropolitana de Lisboa (PROT–AML), que después de trece años de conturbado trabajo constituye un hito importante para mejorar el planeamiento municipal (Fonseca Ferreira, 2002). Sin el apoyo de esa programación, durante las décadas de 70, 80 y 90 la urbanización ha crecido entonces, sobre todo, a través de operaciones de subdivisión del suelo rústico, lo que resultará, también en este caso, en la "realidad irrefutable de la dispersión urbana" (Bruno Soares, 2002).

El área metropolitana de Lisboa alcanza cerca de 3.000 km2 (dimensión similar a la región de Barcelona), que se extienden a los dos lados del Estuario del Tajo. Al centro, con una superficie de 85 km2, la ciudad capital tiene cerca de 560 mil habitantes, "solamente" 21% de los 2,65 millones del total regional – un porcentaje semejante al de Paris sobre Ile–de–France (19%). Los criterios de densidad y continuidad urbana han permitido separar los 11 municipios que se han considerado en la Corona Metropolitana (7 a Norte y 4 a Sur del Tajo), de los otros 6 que integran entonces la Periferia Regional, de patrones territoriales menos urbanizados.[1]

Con la publicación de la información estadística relativa a 2011, mediante los últimos Censos en Portugal, es posible entender las nuevas dinámicas de la primera década del siglo XXI, sobretodo en cuanto a la evolución de la población residente y de viviendas. La desagregación de esos datos a la unidad infra–municipal de las *freguesías* (distritos) nos permite también retocar los límites territoriales entre lo que en este trabajo se han llamado Corona Metropolitana y Periferia Regional, que en el caso de la región de Lisboa resultan más difíciles de precisar. Un indicador adecuado es la ocupación residencial (Hab./Viv.), que puede contribuir de igual forma para la discusión sobre una nueva delimitación territorial, en secuencia de la reforma de la administración local por las leyes 22/2012 y 11–A/2013.

En el comparativo entre los porcentajes de evolución de la población residente y de las nuevas viviendas construidas, por municipio, entre 2001 y 2011, se destacan estas dos conclusiones principales. Por un lado hay que validar la delimitación territorial propuesta en este análisis, señalando el fuerte crecimiento de residentes en los 6 municipios que fueron incluidos en la Periferia Regional (la segunda corona, "más alejada" de Lisboa), a excepción de Setúbal, que está en la frontera hacia la región del Alentejo Litoral. Por otro lado, se registra que la expansión urbana supera en mucho las necesidades reales de crecimiento, con una media regional de casi 15% de nuevas viviendas, para solamente 6% de nuevos residentes, destacando–se únicamente un notable acierto de los municipios de Cascais y de Mafra, entre la oferta y la demanda, con porcentajes muy similares de evolución, en torno a los 20 y 40%, respectivamente.

Para un mayor detalle de los indicadores, se podría entrar aún en el nivel infra–municipal de las *freguesías* (distritos) de la región, mediante la ocupación residencial, que en Lisboa se situaba en torno a una media de 1,9 habitantes por vivienda en la Periferia Regional y a 2,1 en la Corona Metropolitan. Siendo esta por lo tanto más densa, los datos de 2011 permiten concluir que, en los municipios de frontera, las *freguesías* de Colares, São João das Lampas y Pero Pinheiro (en Sintra), Bucelas (Loures) y Calhandriz (Vila Franca de Xira) tienen menor densidad, mientras que algunas áreas de Alcochete y Montijo, al Sur del Tajo, se aproximan de la estructura territorial de la corona metropolitana, lo que denota el crecimiento de la región hacia el interior, bien como la influencia de la movilidad permitida por el puente Vasco da Gama, concluido en 1998.

1 Es verdad que sería posible alargar esta región a otros municipios también funcionalmente conectados con la ciudad de Lisboa, pero se ha preferido mantener la coherencia con los otros casos y hacer coincidir la dimensión de la región con el ámbito del planeamiento territorial (del PROT–AML), que cubre estos 18 municipios de la también llamada Área Metropolitana.

**Tabla 1.** Evolución de población y viviendas en la región de Lisboa entre 2001 y 2011.

| | | Población | | | Viviendas | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área Territorial** | **Municipios** | **2001** | **2011** | **% de evolución** | **2001** | **2011** | **% de evolución** |
| **Ciudad Central** | Lisboa | 564.657 | 547.631 | – 3,0 | 293.064 | 323.937 | 10,5 |
| **Corona Metropolitana** | Almada | 160.825 | 174.030 | 8,2 | 92.292 | 101.531 | 10,0 |
| | Amadora | 175.872 | 175.135 | – 0,4 | 80.613 | 88.034 | 9,2 |
| | Barreiro | 79.012 | 78.764 | – 0,3 | 37.877 | 41.771 | 10,3 |
| | Cascais | 170.683 | 206.429 | 20,9 | 89.975 | 109.133 | 21,3 |
| | Loures | 199.059 | 205.054 | 3,0 | 85.202 | 99.340 | 16,6 |
| | Moita | 67.449 | 66.029 | – 2,1 | 30.552 | 34.673 | 13,5 |
| | Odivelas | 133.847 | 144.549 | 8,0 | 58.288 | 69.234 | 18,8 |
| | Oeiras | 162.128 | 172.120 | 6,2 | 75.704 | 86.149 | 13,8 |
| | Seixal | 150.271 | 158.269 | 5,3 | 69.046 | 79.548 | 15,2 |
| | Sintra | 363.749 | 377.837 | 3,9 | 166.934 | 182.846 | 9,5 |
| | Vila Franca de Xira | 122.908 | 136.886 | 11,4 | 54.170 | 65.124 | 20,2 |
| **Periferia Regional** | Alcochete | 13.010 | 17.569 | 35,0 | 6.209 | 8.829 | 42,2 |
| | Mafra | 54.358 | 76.685 | 41,1 | 30.273 | 42.957 | 41,9 |
| | Montijo | 39.168 | 51.222 | 30,8 | 19.660 | 26.766 | 36,1 |
| | Palmela | 53.353 | 62.805 | 17,7 | 26.239 | 33.182 | 26,5 |
| | Sesimbra | 37.567 | 49.500 | 31,8 | 24.516 | 31.836 | 29,9 |
| | Setúbal | 113.934 | 121.185 | 6,4 | 55.218 | 62.827 | 13,8 |
| **TOTAL** | | **2.661.850** | **2.821.699** | **6,0** | **1.295.832** | **1.487.717** | **14,8** |

## 4. MADRID

La ciudad de Madrid es la capital política de España y también un centro regional. Su reciente desarrollo económico coincide y está aún relacionado con la institución de la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM) en 1983, porque es el gobierno regional que ejerce el pilotaje territorial y metropolitano (Rodríguez Álvarez, 2004). La creación de la Comunidad no ha resultado, sin embargo, de una decisión específica para esta región, sino del proceso de descentralización política del país, hacia un Estado de 17 regiones autónomas, de acuerdo con la Constitución de 1978. Madrid forma entonces una región de escala metropolitana, sin la previa separación provincial común en otros casos, por ejemplo en Cataluña, como se verá más adelante. De hecho, la Comunidad va heredar los recursos humanos de la anterior Provincia de Madrid. Desde el marco de la organización administrativa, importa aún notar que, entre 1948 y 1954, el municipio capital aumenta su territorio, mediante la anexión de algunos antiguos municipios limítrofes, en una clara intención de hacer corresponder la estructura urbana de la ciudad con una entidad política de mayor dimensión, cosa que no ocurrió igualmente en Barcelona, lo que explica la diferencia entre los términos municipales, siendo el de la capital de Cataluña seis veces menor que el de Madrid.[2]

Con respecto a la ordenación territorial y metropolitana, no es ahora el momento para ese repaso histórico, que tampoco se hará para los otros casos, pero se deben de señalar las referencias que pueden ayudar a comprender la situación actual. En Madrid, la planificación regional integrada se desarrolla por lo menos desde los años 30 del siglo XX, que resultará en el

2 Aunque esa ampliación territorial fuera desigual, limitada a Oeste por el efecto barrera de la Casa de Campo.

Plan General de Ordenación del Área Metropolitana aprobado en 1964.[3] Queda entonces enraizado ese concepto en las disciplinas de urbanismo y ordenación, bien como la necesidad de políticas territoriales desde una visión supra-municipal, que es demostrada incluso por el Estado, con la creación de la Comisión de Planeamiento y Coordinación (COPLACO), encargada de gestionar aquel Plan. Durante dos décadas, esta Comisión ha trabajado en el proceso voluntario de ordenación de las actividades, frente a las varias decisiones de los Ministerios centrales y a la presión de los municipios, decurrente del período de transición democrática de finales de los 70, logrando aún la aprobación de las Directrices para la revisión del Plan Metropolitano, en la etapa final de su labor (1981), solo dos años antes de su extinción, por la transferencia de competencias para la nueva Comunidad de Madrid.

La clásica ciudad "interior", que es valorada por su estructura compacta y diversa, ha dado lugar a una gran conurbación difusa, en todos los sentidos. A par del desarrollo económico de las últimas décadas del siglo XX, aumentan también la urbanización del suelo, las disparidades sociales y los problemas medioambientales, revelando un gigantismo e ineficiencia crecientes (Naredo, 2002). Sin embargo, en cuasi 30 años, la Comunidad solo ha conocido tres Presidentes, lo que significa una contrastante estabilidad política, soportada por una buena dosis de marketing y esfuerzo de identificación con los ciudadanos: la "M en vertical es la suma de todos". De igual modo, se mantiene el valor de los procesos de planeamiento y de comprensión de la realidad territorial, que ultrapasa otra vez los límites administrativos, incluyendo el ámbito funcional de la red de ciudades de la meseta: Ávila, Segovia, Guadalajara y Toledo (Burns y otros, 2009, Santiago, 2008, o Enguita, ya en 1995).

Según lo anteriormente ya referido, se define como superficie de análisis la que corresponde al área del plan territorial de naturaleza institucional, lo que en Madrid coincide con el ámbito de la Comunidad Autónoma. La región tiene actualmente cerca de 6 millones de habitantes (la mitad en la ciudad capital), su superficie alcanza 8 mil km2 y 49 de los 179 municipios se han considerado en la Corona Metropolitana,[4] donde residen 40% de la población total.

## 5. BARCELONA

Para muchas de las variables del contexto de gobierno, Barcelona sirve de contrapunto a Madrid: el municipio central no anexó superficie, quedando-se en los 100 km2 (dimensión similar a las ciudades de París y Lisboa), ha crecido "limitado" por la presencia del Mediterráneo, es capital autonómica pero la región política se extiende bien más allá del territorio metropolitano (sumando cuatro Provincias) y tiene asociaciones funcionales de escala supra-municipal para la gestión de los servicios urbanos, que también mucho han variado durante los últimos cincuenta años. Pero compartirá con Madrid esa misma larga tradición de planificación territorial a escala metropolitana, de que el ejemplo mayor es posiblemente el Plan General aprobado en 1976.[5]

3 Explica Javier Ruiz que podemos hablar de una tradición madrileña de planeamiento territorial desde los años treinta, caracterizada por el conocimiento de la realidad geográfica de la región. "*Cada Plan para Madrid, desde el Plan de Bidagor de 1946, e incluso antes, independientemente de su delimitación territorial competencial, ha transcendido de una u otra manera dicha delimitación. Es muy conocido, sin entrar en sus implicaciones ideológicas, el propio esquema justificativo de Bidagor de la segmentación sociofuncional en bandas paralelas a la dirección marcada por la sierra y el Tajo.*" Elaborado por la Dirección General de Urbanismo para un conjunto de 23 municipios, a escala 1:10.000, el Plan de 1964 "*planteaba un modelo de ocupación del suelo de tipo planetario, sobre una estructura de movilidad radioconcéntrica, en un esquema de cierta tradición en el planeamiento regional del siglo XX.*" (Ruiz Sánchez, 2000).

4 Con relación al trabajo del Ramón López de Lucio (2003), la Corona Metropolitana comprende los núcleos 5 y 6, que corresponden al Sistema Suburbano (Oeste metropolitano y Hoya de Villalba) y 2, 3 y 4, que corresponden al Sistema Urbano con excepción del municipio de Madrid. La Periferia Regional, que corresponde al Sistema Periurbano, forma el resto de la Comunidad.

5 Se trata de un plan de ordenación de carácter normativo, para 27 municipios, redactado por los urbanistas Joan Antoni Solans y Albert Serratosa, que se mantuvo vigente, a pesar de los siete mil expedientes de cambio, a lo largo de más de tres décadas de aplicación. Jaume Vendrell (2006) cuenta un poco de su historia: "*Dado que la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios había seguido redactando los trabajos de revisión del Plan Comarcal del 53, poco antes de la creación de la Corporación Metropolitana de Barcelona y dentro de 1974 se sometió a la información pública una primera versión del revisado plan, que, tras treinta e dos mil alegaciones y dos años de trabajo arduo, fue aprobado en 1976 con el nombre de Plan General Metropolitano de Ordenación Urbana de la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona. (...) a pesar, también, de haber perdido fuerza en el trámite aprobatorio, supuso un auténtico hito tanto en el campo metodológico cuanto en aras a atenuar la espiral especulativa y el desorden urbanístico que se había instalado en la interpretación del ya entonces obsoleto Plan Comarcal de 1953.*" El área metropolitana se ha configurado entre los ríos Llobregat y Besòs, que abrazan el ensanche de Cerdà. Esta geografía singular ha propiciado que la expansión territorial se haya desarrollado por detrás

En el marco organizativo, los 27 municipios centrales se han asociado ya en 1974, en una corporación metropolitana (la CMB), creada para el impulso, la coordinación, la gestión y la ejecución del planeamiento urbanístico, bien como la prestación de funciones de interés para el conjunto de la zona metropolitana (Vendrell, 2006). En ese ámbito se elabora aquel Plan General y durante trece años se despliegan varios servicios urbanos, siendo los más importantes los de transporte y de medioambiente, hasta 1987, cuando el gobierno de Cataluña (la Generalitat) extingue esa entidad metropolitana, en una clara analogía con la misma decisión del poder central de Margaret Thatcher con respecto al Greater London Council (GLC) en 1986.

El conflicto entre la región y los municipios fue así evidente, aunque su respuesta no se hizo esperar. Un año después se han vuelto a agrupar, ahora decididamente de manera voluntaria, para dar apoyo a las entidades gestoras de Medioambiente y de Transportes, creando la marca "Área Metropolitana de Barcelona" (AMB), mediante una mancomunidad formada por 36 municipios, que además gestiona espacio público y promueve vivienda protegida, lo que muestra una notable acción territorial solidaria, poco común. Este sentido de asociación intermunicipal se completa en 2003, cuando la planificación estratégica asume definitivamente el ámbito metropolitano, después de tres planes de dimensión urbana – el histórico primer Plan Estratégico Económico y Social fue aprobado por Pascual Maragall, entonces Alcalde de Barcelona, dos años antes de las Olimpiadas de 1992.[6]

De acuerdo con lo ya señalado, la región de Barcelona dispone de una asociación territorial (la AMB), que reúne un conjunto de 36 municipios y cuyo ámbito, descontando la capital, se considera en este trabajo como su Corona Metropolitana. Otros 128 municipios completan esta región, que recientemente fue objeto de un Plan Territorial Parcial, cubriendo 3,2 mil km2 y donde habitan cerca de 4,5 millones de personas. Una menor superficie territorial es la razón básica para que la evolución demográfica, de viviendas y del empleo sea aquí menos espectacular que en la región de Madrid, en las tres áreas geográficas, con excepción de la pérdida de residentes en la ciudad de Barcelona, que ha sufrido una pérdida de cerca de 14 mil habitantes al año durante los noventa, aproximadamente el doble que el municipio de Madrid, lo que es también comprensible debido a la diferencia de superficie territorial entre las dos capitales.

## 6. PARIS

La relevancia de París como último estudio de caso sale también de una doble perspectiva – técnica y política. En la organización administrativa, de acuerdo con la tradición histórica y cultural, Francia era hasta hace poco un Estado muy centralizado en su capital, de tal manera que ya en el contexto de reconstrucción después de la 2ª Gran Guerra se reconocía el desequilibrio territorial que marca el enfrentamiento entre París y el "desierto francés" (Gravier, 1947). A pesar de esa "vieja" atención hacia la necesidad de descentralización política, bien como una planificación territorial con objetivos de desarrollo policéntrico, la elección de los Consejos Regionales solo se inicia a partir de la "Ley Defferre", en 1982. Además, en la región capital, el Estado sigue ejerciendo un papel fundamental.

Los procesos de ordenación territorial están también enraizados, siendo incluso una referencia el Plan Rector de la región parisina en 1965, inspirado en el modelo de ciudades satélite de Howard, pero con una capacidad generosa, entre 300 y 500 mil habitantes. Se crearon así cinco nuevas ciudades, a distancias entre 15 y 25 km de la capital (Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée, Sénart y Saint-Quentin-en-Yvelines), mediante políticas de suelo, con zonas de desarrollo programado, y una fuerte inversión directa en infraestructuras de transporte y equipamientos públicos, que son un símbolo de la planificación integrada parisina, también mas atenta a los nuevos enfoques metodológicos, en beneficio de la renovación urbana y de equilibrios sociales y medioambientales (Antier, 2000).

del parque de Collserola y con menor densidad cerca del mar, formando-se una corona de polaridades regionales (como Terrasa, Sabadell y Mataró), con suficiente autonomía para la demanda urbana.

6 Se justifica el "histórico" por el contexto de aquel momento. A finales de los 80 se consolidaba el proyecto urbano como "el instrumento eficaz" y gran parte del cuerpo profesional creía en el diseño de la ciudad, más que en su planeamiento integrado. El éxito de los Juegos ha proporcionado la visibilidad internacional para ese "modelo", que sin embargo no estará exento de críticas (Capel, 2005). Se decía que Maragall era "el mejor arquitecto de Barcelona", pero la verdad es que supo iniciar también una estrategia social y económica.

**Tabla 2.** **Indicadores de dinámicas territoriales por área y región.**[7]

| Indicador | Unidad | Área | Madrid | Barcelona | Paris | Lisboa |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Densidad Global | Habitantes / Km2 (2001) | CC | 4.849 | 15.346 | 20.610 | 6.643 |
| | | CM | 949 | 2.673 | 6.347 | 1.420 |
| | | PR | 60 | 559 | 441 | 192 |
| Densidad de Viviendas | Viviendas / Ha. Urbanos (2001) | CC | 41 | 92 | 116 | 69 |
| | | CM | 19 | 37 | 29 | 17 |
| | | PR | 11 | 20 | 9 | 3 |
| Densidad Relativa del Empleo | Empleo / 10 Viviendas (2001) | CC | 13 | 13 | 13 | 18 |
| | | CM | 10 | 8 | 10 | 7 |
| | | PR | 5 | 8 | 9 | 8 |
| Evolución Demográfica | % / Año (1991–2001) | CC | – 0,24 | – 0,85 | 0,04 | – 1,49 |
| | | CM | 2,65 | 0,20 | 0,33 | 1,21 |
| | | PR | 5,20 | 1,96 | 0,69 | 1,76 |
| Evolución de Viviendas | % / Año (1991–2001) | CC | 1,69 | 0,53 | 1,64 | 0,50 |
| | | CM | 3,92 | 1,65 | 1,61 | 2,46 |
| | | PR | 5,36 | 2,55 | 2,21 | 3,09 |
| Evolución del Empleo | % / Año (1991–2001) | CC | 7,05 | 3,58 | – 0,65 | – 0,30 |
| | | CM | 13,37 | 4,99 | 0,55 | 3,08 |
| | | PR | 12,12 | 5,91 | 1,42 | 3,03 |
| Huella de Suelo Urbano | M2 Suelo Urbano / Habitantes (2001) | CC | 113 | 52 | 44 | 75 |
| | | CM | 212 | 111 | 136 | 281 |
| | | PR | 588 | 241 | 389 | 1.994 |
| Ocupación Residencial | Habitantes / Viviendas (2001) | CC | 2,16 | 2,07 | 1,65 | 1,93 |
| | | CM | 2,50 | 2,41 | 2,23 | 2,12 |
| | | PR | 1,51 | 2,13 | 2,50 | 1,92 |

En este caso, la delimitación territorial resulta bastante evidente: las áreas de la Corona Metropolitana y de la Periferia Regional, corresponden a la Pequeña Corona y a la Gran Corona, respectivamente, que en conjunto con la ciudad capital forman la región Ile–de–France, constituida en 1976 (una de las veinte y dos de Francia).[8]

## 7. CONCLUSIONES

A través del análisis de datos básicos censales, queda claro que es posible comparar las dinámicas de las regiones metropolitanas, salvando las diferencias espaciales, como se ha señalado. En la tabla 2 se presentan los resultados de ocho indicadores, desagregados por las tres áreas territoriales en cada región, en el inicio del siglo XXI.

Se han confirmado las tendencias comunes, en cuanto la distribución de la población y al aumento de actividades y suelo urbano en las áreas periféricas y del entorno regional, pero se pueden interpretar igualmente algunos rasgos particulares, que muestran la diferente evolución territorial de estas 4 regiones. Por ejemplo en la Corona Metropolitana de

7 Desde los datos básicos recogidos en el trabajo previo de investigación del autor (Florentino, 2011).

8 El territorio está aún subdividido en Departamentos, actualmente 8 en la región, después de la reorganización de 1964. El municipio de Paris es igualmente un Departamento, la Pequeña Corona integra 3 (Hauts–de–Seine, Seine–Saint–Denis y Val–de–Marne) y la Gran Corona los otros 4 (Seine–et–Marne, Yvelines, Essone y Val–d'Oise). Los primeros son totalmente urbanos, mientras que en los segundos se notan los ejes radiales hacía las cinco nuevas ciudades del Plan Rector de 1965, en un ámbito regional más extenso.

Lisboa, con una densidad residencial intermedia, entre la de Madrid y de Barcelona (Paris es muy diferente), se nota un menor equilibrio del empleo en relación con la capacidad del alojamiento (y así menor mezcla de usos e incluso potencial de calidad de vida). Al contrario, dando un otro ejemplo en este mismo tema, la Periferia Regional de Madrid es casi en exclusivo un área residencial ("solamente" 5 empleos por 10 viviendas), frente a un mayor equilibrio comparativo de las otras tres regiones (8 en Lisboa y Barcelona y 9 en Paris). De hecho, al observarse en simultáneo la evolución demográfica y residencial, la construcción de viviendas en las áreas periféricas de Lisboa, Barcelona y Paris, en términos relativos, puede ser superior a la de Madrid, porque aquí los nuevos residentes fueron también comparativamente mucho más. Superando el espacio de la Corona Metropolitana, eso demuestra la huida de las clases más favorecidas hacia un estilo de vida muy diferente del centro urbano, incluyendo segunda residencia, porque la ocupación residencial es ahí la más baja (1,51 habitantes por vivienda). Por otro lado, Paris y Lisboa presentan la menor ocupación residencial en la Ciudad Central y en la Corona Metropolitana (1,65 y 2,12), lo que indica la necesidad de rehabilitación urbana en espacios históricos y suburbanos, respectivamente.

Con respecto a algunas conclusiones específicas para cada una de las regiones, en Madrid se nota que la evolución demográfica durante los noventa presenta un fuerte crecimiento, de cerca de 50% en la Periferia Regional (10 mil habitantes al año), contrastando con la pérdida de residentes en el municipio central. Pero incluso con el aumento general de suelo urbano en las tres áreas entre 1996 y 2001 (aproximadamente 17 km2 al año en el municipio central, 15 en la Corona Metropolitana y 6 en la Periferia Regional), la ciudad de Madrid mantiene cerca de 64% del empleo regional. En consecuencia de las nuevas infraestructuras de circulación entre los varios núcleos urbanos y de conexión hacia el exterior, la movilidad por automóvil crece proporcionalmente, a pesar de una importante inversión en la red de transporte público.[9]

En cuanto a Barcelona, la población crece igualmente sobre todo en la Periferia Regional, por lo que análisis demográfico muestra hoy un número equivalente en las tres áreas consideradas: 33%, es decir, cerca de 1,5 millones de habitantes en cada una. La Ciudad Central cuenta con 42% del empleo, pero la Corona Metropolitana y la Periferia Regional están también creciendo, respectivamente 5 y 6%, o cerca de 20 y 25 mil empleos al año, entre 1996 y 2002. En línea con esta evolución en las dos coronas periféricas, el número de viajes en transporte colectivo en el interior de la ciudad de Barcelona no llega hoy al 60% del total, un poco menos de los indicadores que presentan los otros municipios capitales (65 en Madrid, 69 en Paris y 61 en Lisboa).

En Paris, a pesar de las diferencias en superficie, los datos básicos de la región demuestran una evolución demográfica y residencial más equilibrada que la de los otros casos. La población ha también crecido en la ciudad central, con algo más de 800 habitantes al año entre 1990 y 2004, mientras que el aumento en la Pequeña Corona y en la Gran Corona fue, respectivamente, de cerca de 13 y 30 mil. Ya en la movilidad y en la distribución del empleo se notan cambios, en consecuencia de la urbanización de nuevos territorios. En el mismo período de 14 años, se registran cerca de 300 mil nuevos empleos en la Periferia Regional y algo más de 135 mil en la Corona Metropolitana, contrastando con la pérdida de casi 165 mil en la ciudad de Paris, que representa ahora "solamente" el 31% de los empleos regionales. De igual forma, comparando con 1991, la movilidad ha aumentado en las coronas y disminuido en el municipio central, aunque aquí menos en el transporte colectivo (2%) que en el privado (18%).

Por último en Lisboa, los indicadores territoriales muestran también un fuerte desarrollo de la Corona Metropolitana en la década de los noventa: además de la evolución residencial, con una media de 19 mil habitantes al año, se registran también 13 mil nuevos empleos al año en esos once municipios. A pesar de eso, la ciudad de Lisboa maneja 43% del total de empleo regional, lo que parece bastante ya que es el doble del porcentaje de habitantes del municipio capital. El crecimiento urbano es aún considerable en la Periferia Regional, donde se han construido cerca de 4 mil nuevas viviendas al año, aún durante los noventa, algunas por cierto de segunda residencia.

9 En especial en la red de Metro, con nuevas extensiones hacia la periferia regional y la circular del "Gran Sur", que conecta las ciudades de Móstoles, Alcorcón, Leganés, Getafe y Fuenlabrada, que tienen una población entre 160 y 210 mil habitantes, cada una.

Al interpretar de forma comparativa estos indicadores, se comprueba su validez para el análisis territorial de las regiones metropolitanas, al entender primero las diferentes áreas funcionales, tal como se ha explicado al inicio del artículo. Se presenta pues una aportación útil para cualquier investigación sobre dinámicas territoriales en las ciudades capitales, que además refleja esas particularidades geográficas planteadas, bien como para todo el análisis de las políticas urbanas (Cavaco et al., 2020).

## REFERENCIAS


**Antier, G.** (2000). La gestión del planeamiento regional en Ile-de-France. Algunas reflexiones sobre las tendencias del planeamiento metropolitano. *Urban*, 4, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM.

**Barata Salgueiro, T.** (2001). *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Celta Editora.

**Bruno Soares, L.** (2002). A realidade incontornável da dispersão. In *Sociedade e Território*, 33, Edições Afrontamento.

**Burns, M.; Roca, J.; Moix, M.; Ulied, M.** (2009). El sistema metropolitano de la macrorregión de Madrid. *Urban*, 14, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM, Madrid.

**Capel, H.** (2005). *El modelo Barcelona. Un examen crítico*. Ediciones del Serbal.

**Carreras, J.; Otero, M.; Ruiz, E.** (coord.) (2009), *Aglomeracions Metropolitanes Europees, Papers*, 50, IERMB.

**Cavaco, C.; Florentino, R.; Pagliuso, A.** (2020) Urban Policies in Portugal. In Simonetta Armondi y Sonia De Gregorio Hurtado (ed.). *Foregrounding Urban Agendas. The New Urban Issue in European Experiences of Policy-Making*. Springer, The Urban Book Series.

**Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo** (2002). *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*.

**Consorcio de Transportes de Madrid** (2004). *Encuesta Domiciliaria de Movilidad*, Comunidad de Madrid.

**Enguita, A.** (1995). Alrededor de Madrid. Una red fuerte de ciudades medianas. Buscando un nuevo modelo descentralizador. *Urbanismo*, 26, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

**Fernández Güell, J.M.** (2004). Sostenibilidad y gobernabilidad: dos conceptos condenados a entenderse en el ámbito urbano. In Biblioteca digital *Ciudades para un futuro más sostenible*, 31, http://habitat.aq.upm.es

**Florentino, R.** (2011). *Procesos innovadores de gobierno y ordenación del territorio. La región metropolitana de Lisboa en perspectiva comparada*. Tesis Doctoral, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

**Fonseca Ferreira, A.** (2002). Finalmente um PROT para a AML? *Sociedade e Território*, 34, Edições Afrontamento.

**Fonseca Ferreira, A.** (coord.) (2007). *Lisboa 2020. Uma estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa*. CCDR-LVT.

**Generalitat de Catalunya** (2008). *Pla Territorial Metropolità de Barcelona*.

**George, P.** (2001). Paisagem urbana – do urbano ao rural, notas a partir de Lisboa... *Finisterra*, 72, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

**Gravier, J.F.** (1947). *Paris et le désert français*. Flammarion.

**Hall, P.** (1993). Red viaria principal y desarrollo urbano. In Comunidad Autónoma de Madrid, *Movilidad y territorio en las grandes ciudades*.

**Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona** (2006). *Enquesta de Mobilitat Quotidiana en Catalunya*. IERMB.

**López de Lucio, R.** (2003). Transformaciones territoriales recientes en la región urbana de Madrid. *Urban*, 8, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM.

**López de Lucio, R.** (2007). Una movilidad desbocada: en torno a los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2004 de la Comunidad de Madrid. *Urban*, 12, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM.

**Marques da Costa, N.** (2007). *Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa*. Tese de Doutoramento, Universidade de Lisboa.

**Monzón, A** (2007). Madrid: el transporte. In *Regiones Capitales. Planificación y Desarrollo Sostenible de las Regiones Capitales Europeas*, Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

**Monzón, A.; De La Hoz, D.** (2009). Efectos sobre la movilidad de la dinámica territorial de Madrid. *Urban*, 14, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM.

**Naredo, J.M.** (2002). Anatomía y fisiología de la conurbación madrileña: gigantismo e ineficiencia crecientes. Biblioteca digital *Ciudades para un futuro más sostenible*, 29/30, http://habitat.aq.upm.es

**Ortiz, P.** (coord.) (1996). *Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial*, Comunidad de Madrid.

**Palisse, J.P.** (2007). Paris. In *Regiones Capitales. Planificación y Desarrollo Sostenible de las Regiones Capitales Europeas*, Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

**Pujadas, R.; FONT, J.** (1998). *Ordenación y Planificación Territorial*. Editorial Síntesis.

**Rodríguez Álvarez, J.M.** (2004). Madrid: el pilotaje político por la región. In Bernard Jouve y Christian Lefèvre (coord.). *Metrópolis ingobernables. Las ciudades europeas entre la globalización y la descentralización*, Ministerio de Administraciones Públicas.

**Ruiz Sánchez, J.** (2000). Planeamiento urbano territorial en Madrid. Experiencia reciente. *Urban*, 5, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM.

**Santiago, E.** (2008). Madrid, ciudad única. La explosión urbana en la región madrileña y sus efectos colaterales. *Urban*, 13, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM, UPM.

**Serra, J.** (coord.) (2003. *El territori Metropolità de Barcelona. Dades bàsiques, evolució recent i perspectives*, Área Metropolitana de Barcelona.

**Serra, J.; Otero, M.; Ruiz, E.** (coord.) (2002). *Grans Aglomeracions Metropolitanes Europees*, *Papers*, 37, IERMB.

**Schimdt, L.** (coord.) (2006). *Ecoline – conhecer mais para mudar melhor*, Observa, Instituto das Ciências do Trabalho e da Empresa e Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. http://ecoline.ics.pt

**Tenedório, J.A.** (coord.) (2003). *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. AML.

**Terán, F.** (1992). *Madrid*. Fundación Mapfre.

**Terán, F.** (1999). *Madrid: Ciudad Región. Entre la ciudad y el territorio, en la segunda mitad del siglo XX*. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid.

**Vendrell, J.** (2006). La Mancomunidad de Municipios del área metropolitana de Barcelona: organización, financiación y perspectiva. In curso Área Metropolitana de Barcelona. Organización institucional y gestión de las dinámicas territoriales de la aglomeración barcelonesa, Consorci Universitat Internacional Menéndez Pelayo de Barcelona.

# normas de edição

## NORMAS PARA O ENVIO DE ORIGINAIS

**1.** A revista A OBRA NASCE entende que os trabalhos remetidos são originais, não foram ainda publicados e não foram enviados a nenhuma outra publicação. O autor assume total responsabilidade pelo artigo submetido.

**2.** O original para publicação deve ser enviado por meio eletrónico para:

**Conselho de Redação da Revista A OBRA NASCE**
**Faculdade de Ciência e Tecnologia**
**Universidade Fernando Pessoa**
**E-mail: obranasce@ufp.edu.pt**

**3.** O artigo deve ser escrito a espaço duplo, com letra Times New Roman de tamanho de corpo de 11-12 pontos, e uma extensão máxima de 30 páginas (10.000/12.000 palavras), incluindo gráficos, tabelas, mapas, notas (estas no mesmo tipo de letra, de corpo 10), apêndice(s) e bibliografia (esta a um espaço). O artigo é precedido das seguintes informações: o título, o nome do autor/a (autores/as), o centro académico de procedência, a direção postal, o telefone e o endereço eletrónico. Nesta primeira página deve aparecer também um breve resumo (com o máximo de 150 palavras), em português e em inglês, e uma série de 5 palavras-chave, em português e em inglês, que descrevam o seu conteúdo. Todos os gráficos, quadros e mapas devem ser acompanhados de um título e de uma referência à fonte de procedência.

**4.** A bibliografia surge no final do artigo, ordenada por ordem alfabética de autores, segundo o modelo seguinte, de acordo com o tipo de fonte:

LIVROS:
Apelido, (Iniciais do Nome). (Ano de publicação). Título (em itálico). Número de Edição (quando não a primeira). Lugar de publicação, Editor.
Exemplo:
Negroponte, N. (1995). *Being Digital*. New York, Vintage Books.

CAPÍTULOS INCLUÍDOS EM LIVROS:
Apelido, (Iniciais do Nome). (Ano de publicação). Título do

## INSTRUCTIONS TO AUTHORS

**1.** The Editorial Board of "A Obra Nasce" assumes that the work submitted is original, has not been published and has not been sent to any other publication. Each author takes full responsibility for the contents of the manuscript that he submits.

**2.** Manuscripts for publication should be sent by means of electronic mail to:

**Editorial Board of the "A Obra Nasce"**
**Faculty of Science and Technology**
**University Fernando Pessoa**
**E-mail: obranasce@ufp.edu.pt**

**3.** All text (Portuguese or English or Spanish) should be Times New Roman 12-point font, double spaced, with a maximum length of 30 pages (10.000/12.000 words), including charts, tables, maps, notes (body 10). The article is preceded by the following information: the title, the author's name, the institutional affiliation and the email address. This information should be followed by a brief abstract in English (maximum 150 words) where the purpose of the research, the main results, and the major conclusions of the study should be stated, and a series of 5 keywords.

**4.** The bibliography list would be placed at the end of the paper and it would be organised by alphabetical order and will have to obey to the following formats, depending on the kind of source:

BOOKS:
Surname, (Name initials). (Year). Title (in italics). Edition number (when not the first). Place of publication, Publisher name.
Example:
Negroponte, N. (1995). *Being Digital*. New York, Vintage Books.

CHAPERTS INCLUDED IN BOOKS:
Surname, (Name initials). (Year). Title of chapter. *In:* Surname, (Name initials) (Ed.). Book title(in italics). Place of publication, Publisher name, page range.

capítulo. *In:* Apelido, (Iniciais do Nome) (Ed.). Título do livro (em itálico). Lugar de publicação, Editor, páginas.
Exemplo:
Buhalis, D. (2001). Tourism in an Era of Information Technology. *In:* Faulkner, B., Moscardo, G. and Laws, E. (Eds.). *Tourism in the 21th Century*. London, Continuum, pp. 163–180.

ARTIGOS:
Apelido, (Iniciais do Nome). (Ano de publicação). Título do artigo. *In*: Nome da revista (em itálico). Volume, N°. /Mês, etc., páginas.
Exemplo:
Burke, R. (1996). Virtual Shopping: Breakthrough in Marketing Research. *In: Harvard Business Review*, March–April, pp. 120–131.
Os artigos que não mencionem os nomes dos autores, ou publicações sem autor explícito devem ser referenciados pelo nome da organização ou fonte responsável por eles.

DOCUMENTOS DISPONÍVEIS NA INTERNET:
Apelido, (Iniciais do Nome). (Ano de publicação). Título do documento. (Em linha). Disponível em <direção>. acedido em (data).
Exemplo:
Hoffman, D. (1996). A New Marketing Paradigm for Electronic Commerce. (Em linha Disponível em http://ecommerce.vanderbilt.edu/novak/new.marketing.paradigm.html. (acedido em 10/01/2001).

**5.** As fontes de informação originais devem ser referidas ao longo (dentro) do texto de acordo com o "Sistema Harvard" (autor–data, acrescido do número de página(s), se for o caso de citações diretas).
Exemplos: (Kotler and Rainisto, 2002) ou (Kotler and Rainisto, 2002, p. 26)
Citações diretas que excedam duas linhas devem ser destacadas do corpo de texto principal e ter um tamanho de fonte inferior (Times New Roman 9pt). Citações diretas que não excedam duas linhas devem ser incluídas do corpo de texto principal entre aspas.

**6.** Após a submissão dos artigos, o Conselho de Redação da Revista enviará um comprovativo da sua receção aos

Example:
Buhalis, D. (2001). Tourism in an Era of Information Technology. *In:* Faulkner, B., Moscardo, G. and Laws, E. (Eds.). *Tourism in the 21th Century*. London, Continuum, pp. 163–180.

PAPERS:
Surname, (Name initials). (Year). Title of paper. *In:* Journal name (in italics), Volume, N°. / Month, etc., page range.
Example:
Burke, R. (1996). Virtual Shopping: Breakthrough in Marketing Research. *In: Harvard Business Review*, March–April, pp. 120–131.
Papers without mentioning of author names, or publications without explicit authors, should be referred by the name of the organisation or source responsible for them.

DOCUMENTS AVAILABLE IN THE INTERNET:
Surname, (Name initials). (Year). Title of document. (On line). Available at <address>. accessed on (date).
Example:
Hoffman, D. (1996). A New Marketing Paradigm for Electronic Commerce. (On line). Available at http://ecommerce.vanderbilt.edu/novak/new.marketing.paradigm.html. (accessed on 10/01/2001).

**5.** The original sources of information should be referred along the text by the "Harvard System" (author–date, plus page numbers, if it is the case of direct citations).
Examples: (Kotler and Rainisto, 2002) or (Kotler and Rainisto, 2002, p. 26)
Direct citations that exceed two lines should be detached from the main text and with a lower size font (Times New Roman 9pt). Direct citations that do not exceed two lines should be included in the main text between commas.

**6.** After the submission of the manuscripts, the Editorial Board of the Journal will send a receipt to the authors. All manuscripts will be reviewed by two or more referees. The evaluation process is confidential.

**7.** If required, manuscripts are sent to the authors for checking and corrections and/or proofs. In the case of

autores. Todos os artigos serão revistos por dois ou mais especialistas. O processo de avaliação é confidencial.

**7.** Se requerido, os artigos são enviados aos autores para revisão e correcção e/ou provas. No caso de atraso na receção da prova por parte do autor (mais de 10 dias), os Editores reservam–se o direito de publicar os artigos sem as correções do autor.

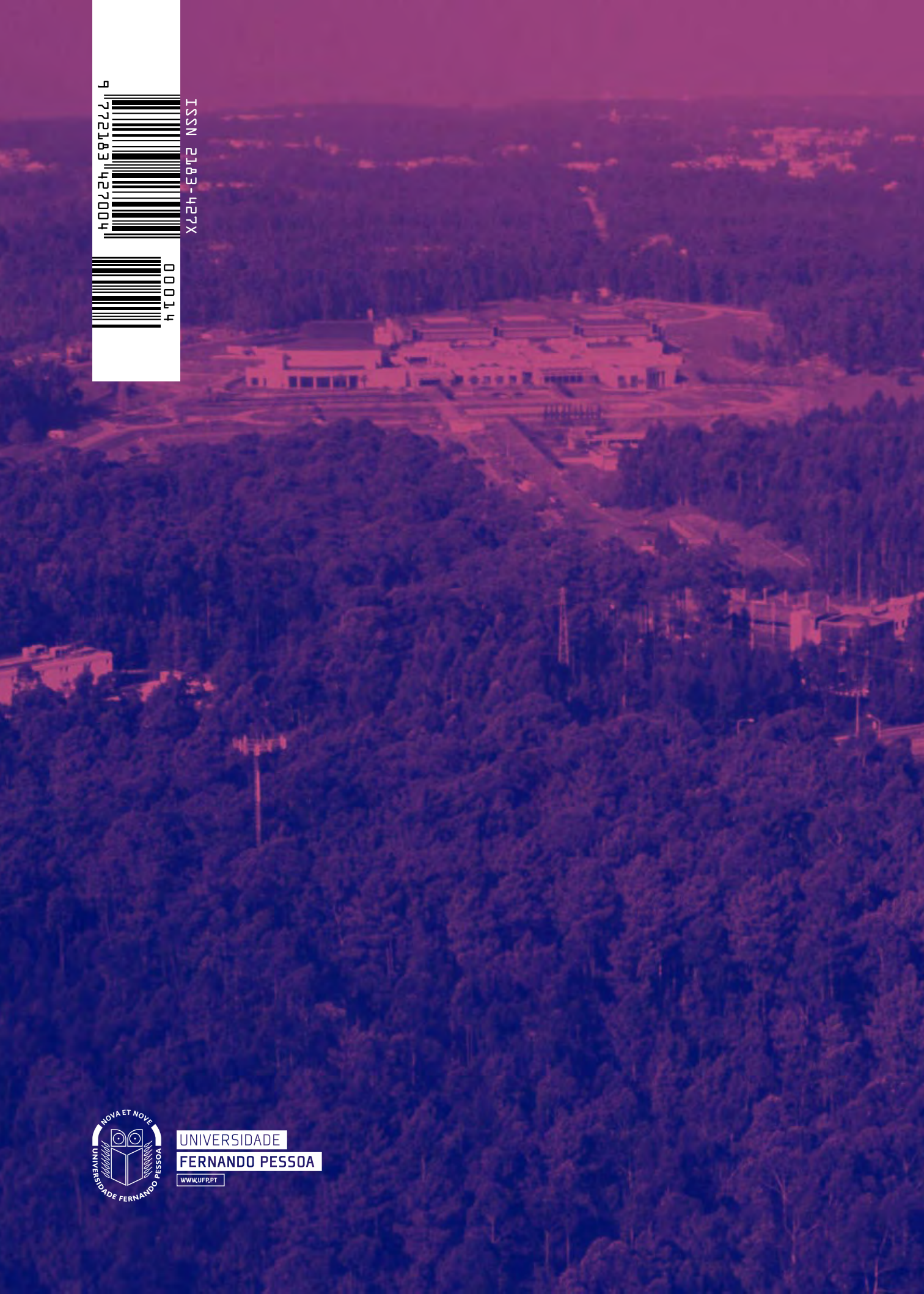
**8.** Para considerar a sua publicação, é imprescindível que o artigo enviado cumpra os requisitos previamente definidos.

**9.** Os conteúdos dos textos e as respetivas imagens são da responsabilidade dos autores.

delay of receipt of the proof from the author (more than 10 days), the Editors reserve the right to publish the paper without the author's corrections.

**8.** In order to consider its publication, it is essential that the paper meets the previously defined requirements.

**9.** Authors are responsible for text's content and images.



ISSN 2183-427X

UNIVERSIDADE
FERNANDO PESSOA
WWW.UFP.PT