

ESTRADA COMERCIAL, CONCEITO, MORFOLOGIA E TIPO

A leitura da N378 no contexto metropolitano de Lisboa.¹

João Silva Leite

FormaUrbis Lab, CIAUD, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. Doutorando em Urbanismo. Arquitecto pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa.

Mail: jao.mleite@gmail.com

RESUMO

A Rua, dentro da matriz cultural ocidental, é o elemento urbano mais comum na produção de tecidos urbanos, estruturando e constituindo espaço público, local privilegiado para a sociabilização de indivíduos, mas também fundamental na organização e desenvolvimento da própria cidade.

Todavia, na realidade portuguesa, as estradas adquirem hoje novas funções e configurações que frequentemente detectámos na rua tradicional, sobrepondo-as à sua função primordial. Este facto surge como consequência do acentuado crescimento urbano registado nas últimas décadas, que por sua vez levou à inclusão de troços significativos de antigas estradas nacionais nos tecidos metropolitanos. A rede de mobilidade torna-se uma estrutura relevante na ligação entre vários tecidos urbanos dispersos e desarticulados. Emergem elementos urbanos com morfologias que, nem sempre, são reconhecíveis à luz dos conceitos estabilizados. O artigo apresenta um estudo morfológico da estrada N378, localizada na metrópole de Lisboa. Esta estrada, que pode ser caracterizada como *Estrada Comercial*, espelha um processo de transformação de antiga estrada nacional que actualmente desempenha um papel importante na estruturação de um território urbano. A análise sobre o objecto incide sobre a sua morfogénese, morfologia e tipificação, procurando dissecá-lo e deste modo compreender melhor o fenómeno. Por outro lado, o estudo pretende contribuir para o debate sobre quais as características e potencialidades a serem exploradas nestes elementos filamentosos para maior coesão e legibilidade urbana.

Palavras-chave: Morfologia - Estrada - Rua - Eixo Comercial

ABSTRACT

The Street within the occidental cultural matrix is the most common morphological element in the production of urban fabrics, by structuring and building a public space network, place for the socialization of people, but also essential to organizing and developing the city itself. However, at present, the roads get new functions and configurations often detected in traditional street, overlapping them to the primary function. This comes as a consequence of strong urban growth registered in recent decades in Portugal, which in turn led to the inclusion of significant sections of old roads in metropolitan fabric. The mobility network becomes an important structure establishing links between various dispersed and disjointed urban fabrics. Emergent urban elements with morphologies that, not always, are recognizable in the stabilized concepts. This paper presents a morphological study of the N378 road, located in the metropolis of Lisbon, a Commercial Road, which reflects a transformation process of old national road that currently plays an important role in structuring an urban territory. The analysis focuses on the subject of its morphogenesis, morphology and typification, trying to dissect it and thus better understand the phenomenon. Moreover, the study aims to contribute to the debate on what features and capabilities should be explored in these filamentary elements for a better urban cohesion and legibility.

Key words: Morphology - Road - Street - Commercial Strip

1. INTRODUÇÃO

Desde os modelos urbanos subsequentes do Movimento Moderno, e simultaneamente com a democratização do acesso ao automóvel, que os modos de desenvolvimento urbano se alteraram de um modo muito relevante. O crescimento urbano dissolve lógicas de continuidade e justaposição física dos traçados, passando a tomar como elementos de referência as infraestruturas de mobilidade. Estas assumem-se como determinantes na composição dos tecidos urbanos, gerando configurações e morfologias emergentes cujos conceitos estabilizados não reconhecem.

Auto-estradas, estradas e outras estruturas de mobilidade, potenciam novas dinâmicas urbanas, devido à forte acessibilidade que oferecem a determinados territórios que atravessam. As infraestruturas incorporam novas funções, tornando-se elementos urbanos híbridos que acumulam à função primitiva novas aptidões e funcionalidades.

O contexto urbano português não foi uma exceção neste fenómeno. Se numa primeira fase a rede de mobilidade estava confinada às estradas nacionais e municipais, numa segunda fase, após a adesão à Comunidade Europeia e conseqüente acesso a fundos comunitários, o país vê-se infraestruturado de norte a sul com uma vasta rede de auto-estradas. O crescimento urbano do país, fundamentalmente após a Revolução de Abril, tirou partido da rede de mobilidade já existente e, mais tarde, na década de 90, da segunda rede de mobilidade superior que foi sendo introduzida. Várias são as estradas que se vêm incorporadas em áreas metropolitanas, desempenhando funções de articulação e simultaneamente como base de desenvolvimento de tecidos. A outrora estrada de âmbito nacional é agora um elemento urbano importante na estruturação de uma determinada região urbana. Iniciam-se processos de transformação que quando cruzados ou inter-relacionados com vias de maior mobilidade acabam por incorporar novas dinâmicas e novos atributos.

A estrada assume, então, no território urbano português, um papel determinante principalmente em áreas de crescimento extensivo de índole disperso ou fragmentado. Tal como a rua em tecido urbano sedimentado, a estrada desempenha funções como: suporte de edificado; estruturação; ou simples reprodução de mais tecido urbano.

Deste modo, o artigo apresenta o conceito da *Estrada Comercial*, um elemento urbano representativo de parte do fenómeno referenciado, concretizado no caso concreto da estrada N378, localizada na Área Metropolitana de Lisboa. Através da apresentação do seu estudo morfológico e tipológico, pretende-se ajudar no seu entendimento global, mas também, das suas características mais intrínsecas. Além disso, permite estabelecer paralelismos *à posteriori* com a rua e assim levantar questões se estes tipos de elementos filamentosos serão reinterpretações formais do conceito rua estabilizado². A investigação assenta na hipótese inicial de que tais elementos são estruturas fundamentais na agregação, sedimentação e hierarquização de territórios urbanos contemporâneos não consolidados. Procura-se reforçar a importância destes tipos de elementos urbanos emergentes na criação de redes de referência e estruturação em áreas urbanas fragmentadas e onde os diferentes traçados estão desarticulados.

Por fim, importa mencionar que o artigo surge inserido numa investigação individual mais alargada, formalizada em futura dissertação de doutoramento, que explora a temática da Rua, especificamente as suas tendências morfológicas emergentes dentro de contextos urbanos consolidados ou por estabilizar. A investigação procura compreender o fenómeno dentro da realidade portuguesa mas tendo como base um conjunto de exemplos que surgem em diferentes metrópoles mundiais.

2. A ESTRADA COMERCIAL, UM CONCEITO

A *Estrada Comercial* tem como génese o fenómeno da *Estrada Urbana*, ou seja, uma antiga infraestrutura de mobilidade e carácter nacional ou regional que entrou num processo de metamorfose, adquirindo novas funções e morfologias de carácter urbano.

“... estrada que, tendo sido paulatinamente colonizada por edificações e usos múltiplos e tendo sido apropriada por práticas e vivências diversificadas. Deu origem a novos nexos e lógicas de proximidade, ainda que continue, muitas vezes, a ser encarada como mera via de atravessamento...” (Portas; Domingues, Cabral, 2011:192)

As estradas sempre foram elementos que ao longo da história da humanidade, se assumiram como eixos preferenciais de assentamento urbano, principalmente devido ao facto de serem canais privilegiados de deslocações de pessoas e bens tornando-se, por isso, corredores de grande visibilidade, ideais para a implantação de actividades. Como tal, este fenómeno de ocupação progressiva das margens das estradas não é novo. Olhando para alguns exemplos actuais de ruas localizadas no interior do tecido consolidado, verifica-se que a sua origem é uma antiga estrada ou caminho de saída da cidade. Estes eixos foram sendo urbanizados ao longo do tempo, conferindo compacidade às suas margens e sedimentando frentes urbanas. Todavia, a realidade actual introduziu uma maior velocidade aos processos de urbanização que não se verificava anteriormente. A crescente mobilidade potenciou uma ocupação mais dispersa ao longo das vias, rompendo com relações de contiguidade entre edificações e parcelas.

A estrada suporta, agora, para além de alguns edifícios pré-existentes, estruturas edificadas de grande dimensão, de distintas tipologias e usos, vazios urbanos e terrenos agro-florestais, tudo numa aparente desordem³. A estrada ganha uma imagem mais urbana, perdendo a sua imagem de linha que serpenteia o território rural ou florestal. Este elemento urbano de carácter híbrido, que tanto é estrada como rua vai definir-se como uma estrutura relevante para a legibilidade e estruturação de territórios ocupados por urbanizações extensas ou de cariz difuso, vivendo sempre numa permanente dialéctica entre estrada e rua.



Figura 1: Ortofotomapa. N9, Mafra, Portugal

Fonte: Microsoft, Bing Maps, 19 de Março de 2012

Em certas situações, quando o posicionamento estratégico ou a dinâmica urbana subjacente à estrada atinge determinadas proporções dentro da área urbana onde está inserida, acaba por levar este elemento urbano, a desenvolver junto das suas margens um vasto conjunto de actividades comerciais, gerando um processo de mutação. Surge a *Estrada Comercial*, uma *Estrada Urbana* especializada. A actividade comercial, principalmente de abrangência territorial, pode ocorrer em todo o elemento ou de um modo muito concentrado em vários troços, constituindo, no entanto, a percepção de uma imagem una e marcante (Boeri; Lanzani, 1992:44-59)

“Na formação da «estrada mercado», as novas actividades (normalmente do tipo comercial) sucedem, quase sem interrupções, conjuntamente com pequenas indústrias locais e antigos assentamentos urbanos, e imediatamente depois desta cortina edificada, parcelamentos residenciais de baixa densidade, alguns serviços ou equipamentos, e inclusive, pequenas áreas de produção.” (Vecslir, 2007:37)

“Actividades comerciais, ainda que muito diferentes entre si, organizam-se ao longo das infra-estruturas territoriais principais – estradas nacionais, regionais – constituindo urbanizações lineares (...) configuram-se como localizações comerciais reconhecíveis em alternativa aquelas tradicionais dos centros históricos. A acessibilidade automobilística e a disponibilidade das amplas superfícies são condições irrenunciáveis da actividade comercial “de vocação territorial” que compõem o fenómeno da estrada mercado.”⁴

Esta especialização ao longo dos eixos filamentosos tem, em muitos casos, como base uma primeira instalação de estruturas de armazenamento, indústrias ligeiras que, com o evoluir do elemento, acabam por se alterar no sentido em que adquirem uma frente comercial, potenciando o negócio directamente no local. Esta dinâmica gera consequentemente a instalação de novas construções, impulsionando o surgimento de mais actividades comerciais em parcelas urbanas vizinhas. O comércio ligado à construção civil, como por exemplo: materiais; loiças; piscinas; entre muitos outros, são uma constante, sendo acompanhado por *stands* de automóveis em segunda mão ou ainda pela restauração. O mobiliário, artigos de decoração variados ou a iluminação são produtos que facilmente se encontram expostos na Estrada Comercial, quase sempre em *Edifícios Montra* e assumindo-se como oportunidades de negócio. São identificados ainda postos de venda de produtos hortícolas ou sazonais, como artigos de praia, quase sempre implantadas à beira da estrada em estruturas efémeras ou abarracadas.

Morfologicamente, uma estrada comercial tem como base pública uma configuração ainda muito semelhante à via de comunicação rodoviária que a origina, sem passeios e com faixas de rodagem direccionadas para o automóvel. A estrutura de lotes adjacente à estrada tem uma grande diversidade de configurações, resultado de um fraccionamento do cadastro rural e posterior urbanização que na maioria dos casos se concretiza em pequenas unidades isoladas, que são pontualmente quebradas por unidades de grandes dimensões. Não existe regra compositiva, nem uma ordem reconhecível, fruto de processos de urbanização não coordenados e concertados. Esporadicamente esta paisagem pode ser interrompida por pequenos loteamentos unidos à berma da estrada.

O edificado implanta-se, por norma, de nível com a estrada, com uma arquitectura banal, recorrendo a estereótipos baseados em preceitos pré-estabelecidos e presentes num empirismo popular. Existe uma variedade tipológica na qual se destacam tipologias como: o *Edifício Montra*, o *Mega-armazém*, a *Moradia Unifamiliar* (exclusivamente habitacionais ou com comércio no rés-do-chão), simples *Contentor de Obra*, entre outras. Tudo se conjuga em função de uma melhor publicidade da actividade comercial desenvolvida no lote. O edifício tenta potenciar essa divulgação e muitas vezes é complementado com a própria exposição dos artigos na área livre da parcela. Este facto em certos casos chega a secundarizar totalmente a arquitectura do edifício.



Figura 2: Fotografias de algumas Estradas Comerciais. N207, Paços de Ferreira, (esquerda); N10, Palmela (centro); N14, Trofa (direita)

Fonte: elaboração do autor

A sinalética emerge como elemento que cria mecanismos de atractividade e propaganda da loja, publicitando o seu produto e atraindo o público que utiliza a via.

A arquitectura compõe-se em função dos melhores ângulos de visão do utilizador, (a partir do interior do automóvel), podendo a fachada principal não ser necessariamente a fachada da frente, mas sim uma lateral que permite um maior tempo de exposição e de observação⁶. Os próprios sinais têm dimensões e formas que tiram partido das distâncias de visualização. A proporção da sinalética varia conforme o tipo de velocidade média que a estrada comporta, sendo que quanto maior for a velocidade, maior será o sinal.

“A grande placa ou letreiro salta para ligar o motorista à loja e, (...) O sinal gráfico no espaço se tronou a arquitectura dessa paisagem”

*“O símbolo domina o espaço. A arquitectura não é suficiente. Uma vez que as relações espaciais são feitas mais por símbolos do que por formas, a arquitectura nessa paisagem se torna mais símbolo no espaço do que forma no espaço. A arquitectura define muito pouco: o grande letreiro e a construção pequena são a regra...”*⁸

A iluminação tem um papel complementar, mantendo a publicidade ao longo da noite. Em Portugal serão poucos os casos onde podemos encontrar o espectáculo e criatividade de soluções que ocorrem em locais como o *Strip*⁹ de Las Vegas, nos Estados Unidos, tão bem caracterizados no estudo pioneiro de Robert Venturi, no entanto, verifica-se a noção da sua importância encontrando estratégias de baixos recursos financeiros como focos ou simples lineares de luminárias fixadas nas vedações. A *Estrada Comercial* nunca dorme, tal como a sociedade contemporânea, incorporando a noite como um momento útil na promoção e divulgação da actividade que ali assenta.

3. A N378

Tendo como pretexto o estudo mais aprofundado do elemento urbano *Estrada Comercial*, entendeu-se observar a realidade existente na Área Metropolitana de Lisboa, metrópole onde podemos identificar vários exemplos paradigmáticos do fenómeno. Assim, procedeu-se à selecção de um caso de estudo emblemático, a estrada nacional N378, analisando-a de um modo mais detalhado e tirando partido deste exemplo como espelho de uma realidade.

O caso de estudo localiza-se na margem sul da Área Metropolitana de Lisboa e apresenta particular relevância devido às suas características morfológicas e diversidades de actividades que se estendem continuamente ao longo de 6km, grande parte do seu percurso urbanizado, uma vez que a outra parte da estrada atravessa uma mata de floresta protegida. A escolha da N378 surge como corolário de uma análise cruzada e local, efectuada a vários casos similares, tornando-se evidente que possuía

todas as características mais carismáticas e representativas deste tipo de elemento urbano. A N378 transparece com uma clareza pouco comum o processo de metamorfose que incorpora, estando expostos vários dos processos de transformação comuns a estes elementos urbanos. Perante estes factos a N378 é, por isso, um objecto apetecível para uma análise tipo-morfológica da *Estrada Comercial*.

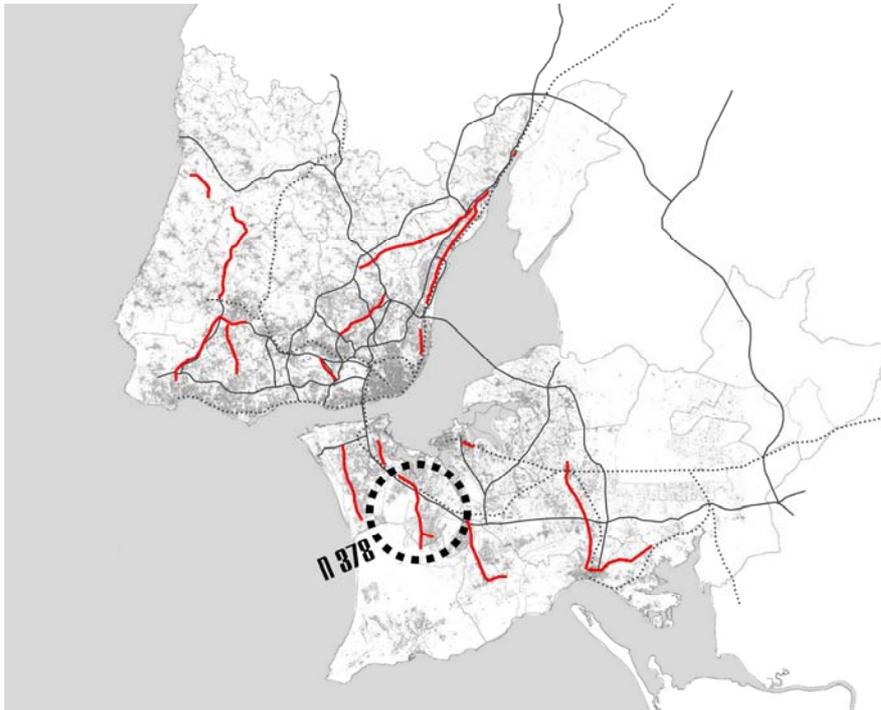


Figura 3: Localização na Área Metropolitana de Lisboa da N378, no contexto de algumas Estradas Comerciais
 Fonte: elaboração do autor

4. MORFOGÉNESE E PROCESSO EVOLUTIVO

De modo a realizar uma análise mais rigorosa do elemento, importa realizar, numa primeira fase, um exercício de retrospectiva, entendendo a sua morfogénese e, assim, extrair justificações para os factos morfológicos actuais.

A N378 tem como génese uma antiga estrada nacional que tinha como principal e única função o estabelecimento da ligação entre aglomerados urbanos, inserindo-se numa lógica de rede regional. A sua forma tendencialmente recta e linear é apenas quebrada por uma ligeira sinuosidade, consequência de uma ligeira adequação à topografia. A via mantém grande parte das suas características iniciais, sensivelmente até à década de 1970. Neste momento dá-se a construção da ponte sobre o Rio Tejo, facto que concretizou um novo estado de evolução da N378. Surgiram os primeiros vestígios no terreno, de aberturas de caminhos, imprimindo sobre o território as bases de futuros loteamentos. Registam-se implicações directas sobre a estrada, contribuindo para uma nova configuração do seu traçado urbano e moldando uma nova forma. O traçado urbano da N378 começa a indiciar uma forma espinhada, caracterizado por um eixo principal e vários ramos que correm para o interior do território.

Até à década de 1990 deu-se o desenvolvimento de vastas áreas de loteamentos de génese ilegal e de ocupação extensiva e dispersa, composta pela pequena unidade, que é muito potenciada pela

melhoria das infraestruturas de acessibilidade introduzidas neste território. Foi neste período que a N378 consolidou em definitivo a sua forma espinhada, ganhando inúmeras ramificações que agregaram os diversos fragmentos urbanos, desarticulados entre si. Nas suas margens, multiplicaram-se as construções, criando algumas zonas de continuidade urbana. A estrada transforma-se e o peso da sua função primordial – eixo de ligação – perdeu exclusividade, começou esta fase a configurar-se como um elemento de suporte de novos tecidos urbanos.



Figura 4: Evolução da forma da N378 e sua envolvente nos momentos de 1974 e 1993
 Fonte: elaboração do autor

Mais tarde, já na viragem do século, e devido a uma inserção cada vez mais eficaz da N378 na restante rede de mobilidade da área metropolitana, verificou-se o desencadear de uma nova etapa.

O aumento da sua competitividade e sua maior exposição gerou um acréscimo da instalação de estruturas ligadas à actividade comercial, combinando em alguns casos a dupla função de venda e armazenagem, num só edifício ou complexo. A estrada começou a adquirir um carácter comercial já significativo, construindo uma paisagem urbana própria.



Figura 5: Evolução da forma da N378 e sua envolvente no momento de 2000
 Fonte: elaboração do autor

O processo de densificação das margens da estrada tornou-se mais intenso e mantém-se até à actualidade, registando-se complementarmente alguns casos de alterações dos próprios edifícios, anteriormente destinados à habitação, mas que agora englobam também actividades comerciais e serviços tendo, por isso, criado mecanismos de publicidade desses mesmos produtos. Neste período dá-se a assunção de uma nova tipologia urbana, a **Estrada Comercial**. A propriedade de canal especializado torna-se evidente, estando a N378 num processo de metamorfose urbana, acumulando duas funções principais, a de eixo de ligação, mas também a de eixo de suporte de carácter especializado.



Figura 6: Evolução da forma da N378 e sua envolvente no momento de 2009
 Fonte: elaboração do autor

5. CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS

5.1. A N378 como estrutura interlocutora de tecidos

Na actualidade, ao observar o território envolvente da N378, verifica-se que a estrada assume-se como um eixo fundamental de suporte de vários fragmentos urbanos, que de um modo directo ou indirecto procuram fixar-se no eixo, tirando partido da sua boa inter-relação com a restante rede de acessibilidades da metrópole. A N378 é um canal privilegiado de penetração no território, possuindo em si uma ligação com uma infraestrutura de mobilidade de escala superior, a auto-estrada A2. Esta infraestrutura permite, por sua vez, a ligação rápida dos utilizadores da N378, ao centro de Lisboa, mas também, a toda a restante bacia sul do Tejo e Península de Setúbal.

A N378 é um elemento interlocutor de uma região, estruturando tecidos mais distantes e de maior dimensão, como Fernão Ferro e Pinhal dos Frades¹⁰, mas também pequenos fragmentos intersticiais que se localizam junto das suas margens e que entre si mantêm ligações débeis e desestruturadas. Os diversos tecidos suportados na N378 apresentam traçados com diferentes características. Os traçados das áreas de maior extensão são tendencialmente compostos por malhas regulares e rectilíneas contrapondo com os tecidos de menor dimensão que se caracterizam pelos seus traçados irregulares. Em ambos os casos as articulações com a N378 são eficazes, não só devido às pontuais adaptações de forma ou torções, mas também, pelas inúmeras ligações entre as diferentes entidades. Observa-se que as ramificações que partem da N378 e amarram os tecidos urbanos envolventes se afiguram de diferentes modos: umas mais profundas que se fundem com traçados mais longínquos, unindo-os à N378, e outras mais curtas, de relação directa com os tecidos adjacentes, entrelaçando e cozendo os traçados dos dois elementos.

Por outro lado, a irregularidade de formas existentes nos pequenos tecidos adjacentes à via, acaba por conferir uma grande variedade de configurações às parcelas que definem os limites públicos e privados da N378. A sua imagem diversificada reproduz uma paisagem rica de fenómenos particulares, mas também desenvolve uma desordem aparente que dificulta a sua leitura e

interpretação. Contudo, este facto é um motor de desenvolvimento de morfologias urbanas inovadoras e pouco comuns no restante espaço urbano deste território, o que fortalece o carácter próprio do elemento urbano N378.

5.2. A decomposição do elemento urbano

Apesar da relação existente entre a N378 e os tecidos adjacentes, estabelecendo cozimentos eficazes, verifica-se que a estrada tem um carácter próprio. Este facto advém das características muito próprias que os lotes imediatamente confinante com a via adquirem. Os lotes marginais detêm formas e funções próprias e a actividade comercial surge em abundância. Os estabelecimentos comerciais são acompanhados por artefactos urbanos em simbiose com a tipologia arquitectónica compondo uma imagem específica e caracterizadora deste elemento urbano.

A diversidade de formas e componentes existentes na N378 reflectem características morfológicas particulares, assim como um conjunto de fenómenos urbanos ligados aos processos de sedimentação que se desencadearam após o início do processo de transformação (possuiu agora outras funções para além da ligações viária).

A N378 encontra-se num processo de metamorfose urbana, estando em constante evolução, incorporando grande variedade de componentes e de elementos não estabilizados. Não ocorreu ainda uma cristalização das suas formas, tornando imperceptível a sua forma final, dificultando por isso a sua análise. Assim, procurando perceber de um modo mais rigoroso, procedeu-se ao destaque e isolamento de diferentes componentes, contribuindo para uma leitura mais simplificada. Esta metodologia gera uma percepção clara das características do objecto, direccionada e incisiva às propriedades essenciais.

“A paisagem urbana contemporânea é constituída muitas vezes por materiais que não são ainda arquitectura, fragmentos de discursos acerca dos quais não é sempre possível atribuir-lhes significados, por materiais infraestruturais que é preciso repensar no seu lugar específico, por inovações urbanas, por novas composições de lugares que acolhem novas práticas.” (Viganò, 1999)

“A interpretação elementarista da cidade tinha convencimento de que todo material urbano deveria ser estudado por si próprio, no seu funcionamento e nas suas relações com o contexto;...” (Secchi, 2009:143)

Neste sentido, com o intuito de realizar uma melhor compreensão da forma urbana que constitui na actualidade a N378, a investigação seleccionou as seguintes componentes, sendo que neste artigo apenas algumas serão apresentadas (em *bold*) devido à sua maior relevância:

*Relevo; **Linhas de Água; Traçado Urbano;** Traçado Urbano e Espaços Privados de Utilização Pública Temporária; Pavimentos; **Parcelas; Frentes Urbanas Demarcadas;** Vazios; **Edificado;** Vazio Construído; Cérvicas; Arborização; **Actividade Comercial;** **Sinais;** Transportes Colectivos.*

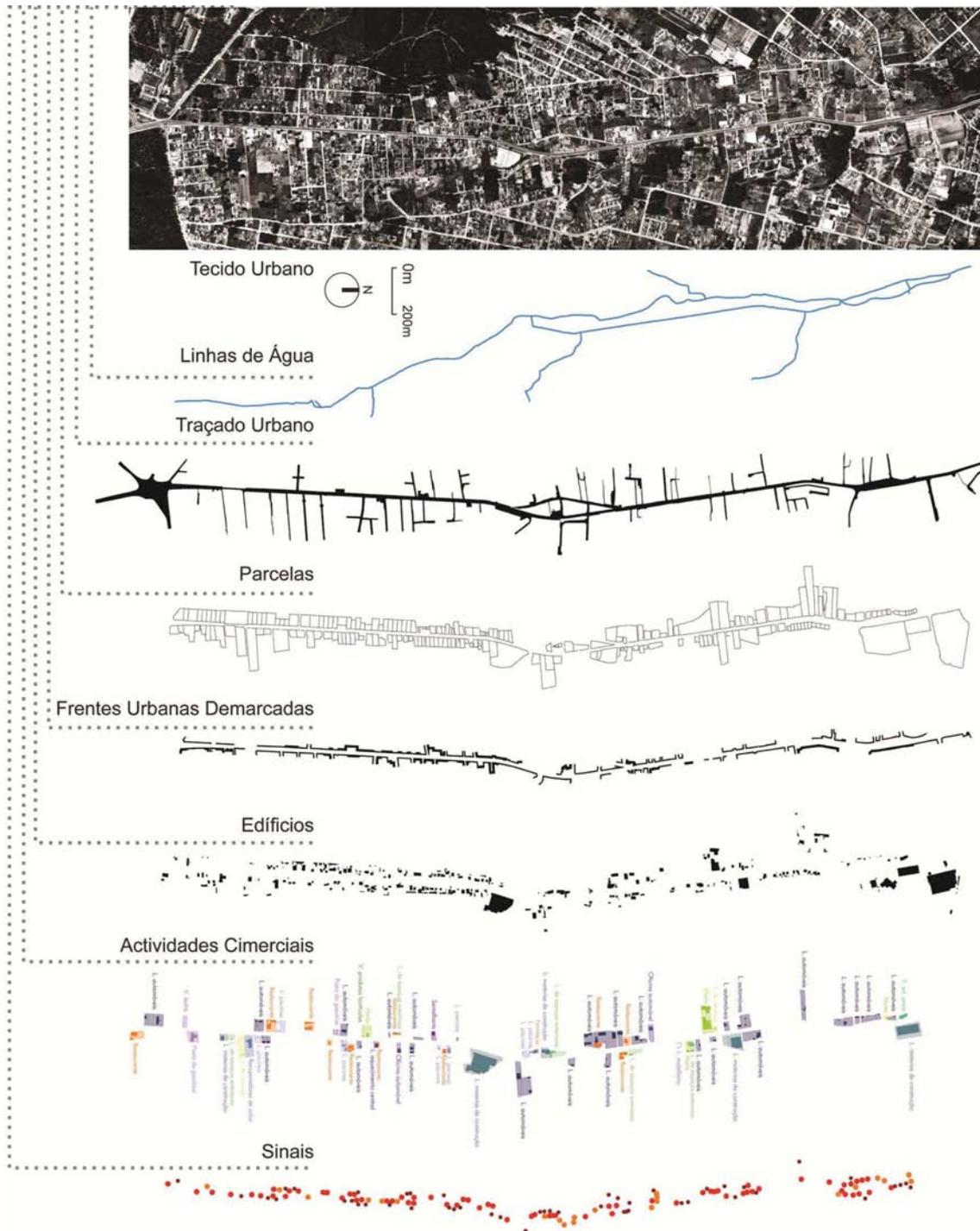


Figura 7: Desmontagem por componentes da N378

Fonte: elaboração do autor

Para iniciar este ensaio analítico de desmontagem tem-se como ponto de partida a ortofotomapa, representação gráfica que melhor apresenta a totalidade do *Tecido Urbano* da N378. Seguidamente o primeiro nível de decomposição é feito a partir de uma base cartográfica, constituída em função deste elemento urbano. Esta peça gráfica integra um vasto conjunto de componentes seleccionados como os de melhor relevância, procurando retirar a tridimensionalidade do objecto. Apesar desta

simplificação do objecto, reduzindo-o a duas dimensões, acaba no entanto por persistir uma leitura complexa devido ao elevado número de componentes que ainda se mantêm. A diversidade de formas e suas configurações sobrepõem-se, justapõem-se, tornando ainda o objecto pouco legível e entendível.

De seguida, destacou-se a hidrografia do local, estudando numa fase inicial o suporte físico e natural onde a estrada se implanta. Assim ao retirar a componente ***Linhas de Água***, verifica-se a existência de um canal principal, que inclusivamente junto da sua foz (no rio Tejo) adquire a denominação de Rio Judeu.

Isolando o ***Traçado Urbano*** da N378 identifica-se uma ligeira sinuosidade, a norte, junto do nó de ligação à auto-estrada A2, que tende progressivamente a regularizar-se, adquirindo uma forma rectilínea no troço final. A sua forma em espinha é de grande evidência. Todavia, apesar da substancial ocorrência de ramificações de ambas as margens, raramente se formam cruzamentos, apenas intersecções. As ruas transversais têm como ponto inicial a N378 e estendem-se pelo interior do território. Este fenómeno cria relações frágeis entre as duas margens da estrada, proporcionando alguns cortes nos fluxos urbanos no interior da área. Todavia, é intensificado sobre a N378 o papel de eixo articulador, pois torna-se necessário em certos troços percorrer a estrada para prosseguir o trajecto de atravessamento. Existem também algumas *bolsas*, pequenos alargamentos de via ou espaços de pausa de carácter híbrido, fruto da cedência parcial por parte dos lotes privados. No que diz respeito à dimensão do perfil transversal da estrada, este não reflete a importância urbana e funcional da via. Este tem cerca de 15m de largura, sem grandes flutuações ao longo do seu percurso, não se distinguindo significativamente das ruas envolventes o que por sua vez gera dificuldades na identificação de hierarquias espaciais e funcionais através deste parâmetro. Não existem passeios ou faixas laterais devidamente demarcadas para uso do peão, assim como, locais de estacionamento lateral ou pontual. O traçado da N378 apresenta assim, uma forma ainda enraizada na sua génese de estrada privilegiando o uso do automóvel.

Procurando entender algumas das características das componentes que constituem o espaço privado deste elemento urbano entendeu-se destacar em primeiro lugar as ***Parcelas***, mais especificamente todos os lotes privados identificáveis, delimitáveis e parcialmente confinantes à estrada.

Verifica-se a existência de uma menor incidência de parcelas privadas de fácil demarcação a norte, contrapondo a uma maior regularidade e continuidade de ocupação a sul. O troço norte caracteriza-se por uma ocupação mais irregular, que ocorre como resultado de processos de urbanização desarticulados e com diferentes tempos de acção, resultando com isso, lotes de configurações diferenciadas, de diversas dimensões e profundidades. Esta heterogeneidade morfológica provoca parcelas que tanto se organizam em profundidade de um modo alongado, como também se configuram com frentes mais alargadas.

Esta realidade apenas é quebrada no último terço da via, mais a sul, onde os lotes se apresentam com áreas e configurações regulares, de forma predominantemente rectangular, e com dimensões iguais ou directamente proporcionais (20m ou 40m de frente de rua). Verifica-se a existência nesta zona, no lado poente da estrada, que os lotes têm por norma 20m por 50m e em algumas situações 40m por 50m, resultando da duplicação de parcelas. Na margem oposta, a regularidade mantém-se, mesmo que de um modo mais imperfeito, a maioria dos lotes apresenta uma frente de rua de 35m, tendo os restantes lotes dimensões variáveis entre os 20m e os 25m. A profundidade estabiliza quase sempre também nos 50 metros, contendo algumas excepções que quebram o padrão e com isso geram irregularidades morfológicas. Este ponto de distinção entre os dois lados da estrada surge porque no lado poente da estrada ocorreu uma operação urbana reguladora, tipo loteamento, que urbanizou antigos terrenos agro-florestais.

Complementarmente, isolando a componente ***Frentes Urbanas Demarcadas***, observa-se que sensivelmente a partir da metade sul da estrada se regista menos interrupções dos alinhamentos construídos, preservando relações de continuidade e reforçando a ideia de frente de rua demarcada. Contudo, a área norte da N378 apresenta um maior número de roturas urbanas que são reforçadas com assimetrias de ocorrência entre as duas margens. Estas demarcações de frentes urbanas materializam-se principalmente em três tipos: muro, vedação sobre um murete e simplesmente vedações. Deste modo, o edificado não assume qualquer protagonismo na função de delimitação entre o espaço privado e público.

Importa ainda referir que alguns lotes, apesar de possuírem uma delimitação, acabam por não ter qualquer uso, são vazios, simples parcelas vagas ou em abandono. Assim, a aparente continuidade de frentes demarcadas acaba por conter algumas quebras, comprometendo a constituição de um plano vertical regular, lateral à via.

Tal como as parcelas, também a componente ***Edificado*** apresenta maiores irregularidades a norte e uma maior regularidade a sul. A irregularidade a norte concretiza-se não só nas diferenças de forma, mas também nas dimensões (edifício menor: 15m²; edifício maior: 10.000m²). A sul a regularidade é formalizada através do edifício isolado, acompanhado com anexos nas traseiras. Não se registam variações relevantes nas dimensões (média cerca de 200m²), assim como, no ritmo de ocorrência. Observa-se um ponteadado miúdo e concentrado, consequência do modelo tipológico, o próprio posicionamento perante a estrada é igualmente constante¹¹.

Verifica-se ainda que as edificações apresentam um ritmo de ocorrência significativo, contribuindo para a construção mental de um plano vertical.

Isolando a componente ***Actividade Comercial***, lotes que detêm usos/actividades relacionados com o comércio, verifica-se que estes estão em grande maioria. A sua distribuição, ao longo da estrada, é relativamente constante, sem interrupções extensas, criando um ritmo regular e, assim, consolidando o carácter específico deste elemento.

Das 208 parcelas adjacentes à estrada pouco mais de 100 são relacionadas com o comércio. A variedade de produtos comercializados é bastante acentuada, cerca de 19, de onde se destacam: automóveis (42,2%), restaurantes (10,8%), piscinas (7,8%), materiais de construção (6,9%), ou elementos decorativos de jardins/espacos exteriores (5,9%).

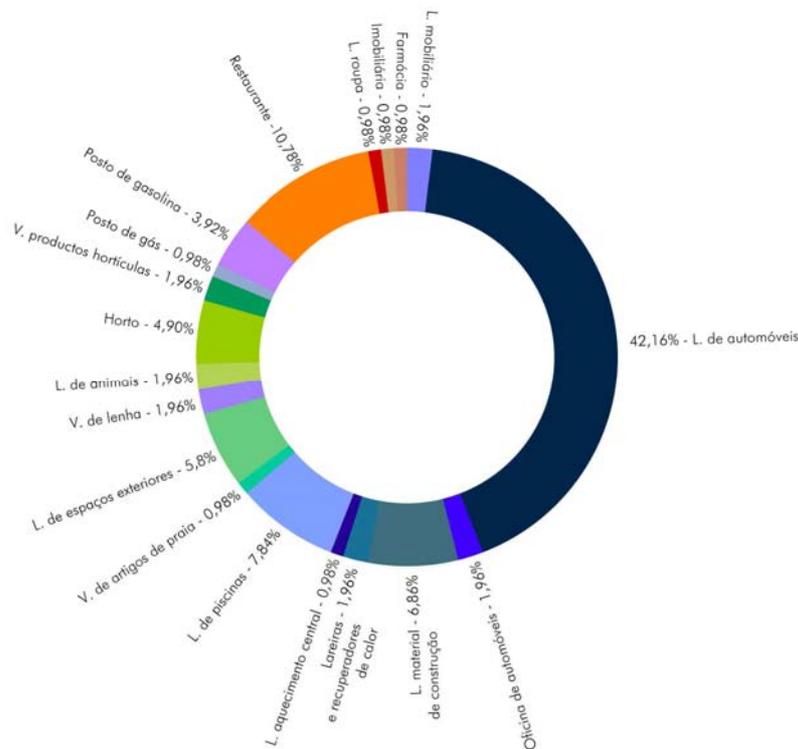


Gráfico 1: Percentagem de ocorrência da actividade comercial

Fonte: elaboração do autor

Em termos morfológicos, os lotes são de um modo geral formados pelo edifício principal, anexos, espaço livre e sinalética publicitária. O edifício principal está dedicado ao armazenamento, exposição e comercialização dos produtos, enquanto que os anexos se destinam ao apoio infraestrutural do estabelecimento ou, em alguns casos, ao crescimento da área do edifício principal. A sinalética publicitária surge como artefacto complementar, procurando divulgar o produto e a loja. Quanto ao espaço livre, é muitas vezes rentabilizado com áreas de estacionamento ou de exposição parcial dos materiais comercializados.

Esta última particularidade ganha uma expressão mais significativa em alguns lotes, onde a utilização da superfície livre é de tal modo, que reduz ao mínimo a presença do edifício. Este é relegado para uma condição secundária, apenas de apoio, e formalizado arquitectonicamente numa peça modular básica, como por exemplo um contentor de obra. Usos como a venda de automóveis são exemplos paradigmáticos desta realidade. Existem ainda exemplos de modos de ocupação dos lotes comerciais totalmente opostos ao caso anterior. O lote é densamente ocupado por um edifício principal que alberga o máximo de produto possível. Regista-se uma sobreposição de funções, venda e armazenamento. Em muitos casos a tipologia adoptada é o *Edifício Montra*, expondo os produtos para a via através das suas frentes envidraçadas. Lojas de mobiliário, peças de decoração de interiores ou até materiais de construção, são exemplos clássicos do recurso a esta tipologia arquitectónica. Ocorrem ainda situações onde a configuração do lote comercial assume a particularidade da cedência total ou parcial do espaço livre dos lotes para uso público temporário. Usos como a restauração, grandes armazéns ou venda de piscinas valem-se frequentemente desta solução, procurando atrair um maior número de utilizadores.

Por fim, é de referir a presença de alguns postos comerciais, de carácter efémero, estruturas arquitectónicas muito precárias ou abarracadas que se destinam à venda de produtos sazonais ou temporários, como por exemplo os artigos de praia, venda de madeira e de produtos hortícolas.

A componente **Sinais** relaciona-se com a anterior, distinguindo-se três tipos de sinalética publicitária: Sinais de Publicidade junto da via, pertencentes à parcela; Sinais de Publicidade fixados no próprio edifício; e por fim Sinais de Publicidade a estabelecimentos comerciais, localizados nas proximidades, mas fora da N378.

A presença da sinalética é intensa, assumindo-se como elemento importante na definição do perfil e imagem da N378, registam-se 165 sinais publicitários ao longo dos 6km, o que resulta numa ocorrência média de 28 sinais/km. Os sinais formam uma fiada quase ininterrupta, apesar da maior dispersão verificada a norte mas que nunca ultrapassa os 400m. Os diversos tipos de sinais, publicitários ou *letterings* fixados nos edifícios, procuram potenciar a actividade comercial que os acompanha, formalizando-se em formas originais e criativas ou através de dimensões acentuadas que projectam a publicidade a grande altura e com isso, tornam o sinal visível a maior distância.

A iluminação surge como complemento ideal dos sinais ou até mesmo dos edifícios, transformando-se num instrumento importante nas diferentes técnicas utilizadas para sobressair um determinado estabelecimento perante os restantes. O cenário adquire outro ambiente ao longo da noite, estando o elemento urbano em constante actividade.

Por último, identificam-se casos em que os próprios produtos comerciais se tornam eles próprios sinais, testando, mesmo que de um modo empírico, diferentes estratégias de destaque dentro de uma paisagem urbana densa e competitiva. Emergem piscinas de estruturas pré-fabricadas colocadas na vertical configurando-se deste modo, como símbolos de grande impacto¹² ou automóveis alinhados ao longo da estrada por vários metros, formando uma linha expositiva contínua.

5.2.1. Leitura transversal entre componentes

Após o processo de desmontagem da N378, importa realizar um exercício de cruzamentos de algumas componentes para, de um modo direccionado, retirar conclusões mais elaboradas¹³.

Assim, a título de exemplo entendeu-se sobrepôr as componentes **Traçado Urbano**, **Relevo** e **Linhas de Águas**, observando-se com facilidade a correlação entre ambas. O traçado é moldado e obtém a forma que tem, devido às condicionantes do relevo, procurando adequar-se de um modo mais eficaz ao terreno. Por outro lado, a presença das linhas de água, acabam por ser também outro factor determinante para a configuração do traçado urbano da N378, direccionando algumas torções e sinuosidades. De referir ainda que é precisamente no ponto de inflexão da linha de água principal mais para o interior do território, que a N378 adquire uma maior rectilinearidade, desenvolvendo o seu traçado pela planície de um modo totalmente recto.

Observando ainda a componente **Linhas de Água**, mas justapondo-a com outra componente, as **Parcelas**, verifica-se que a morfologia dos lotes se relaciona directamente com os principais cursos de água. A profundidade das parcelas é em várias ocasiões condicionada em função das linhas de água, configurando de um modo determinante a sua forma final.



Figura 7: Ensaio de cruzamento entre componentes
 Fonte: elaboração do autor

5.3. Leitura de Amostras

Complementarmente a esta leitura morfológica da N378 no seu todo como objecto uno importa realizar um conjunto de observações mais aproximadas. Seleccionou-se na investigação algumas amostras (no artigo é apresentado uma) representativas da diversidade e riqueza morfológica existente nesta Estrada Comercial, com o intuito de analisar o objecto a uma escala de maior detalhe e assim esmiuçar determinadas características não perceptíveis numa leitura generalista.

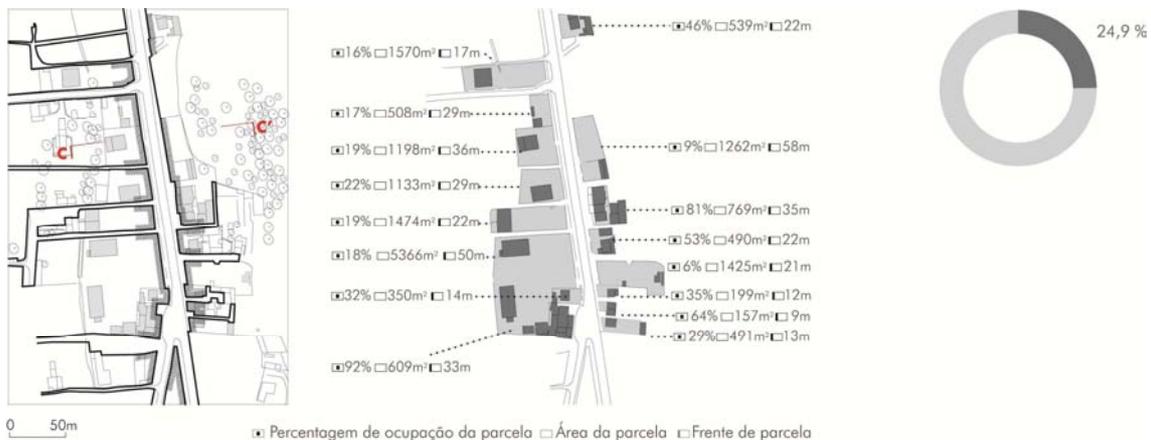


Figura 8: Amostra
Gráfico 2: Densidade de ocupação da amostra
 Fonte: elaboração do autor

A amostra retirada expõe uma especial concentração de *stands* de automóveis e restaurantes, usos determinantes na construção da imagem urbana do elemento. Além disso, retrata a acentuada diversidade de configurações e modos de ocupação dos lotes, características comuns em outros locais da N378.

A referida irregularidade morfológica expressa-se não só nas densidades mas também nas diferentes proporções que desenham as parcelas. O lote varia entre frentes urbanas mais generosas, 50m a 60m, ou frentes estreitas com 15m que se alongam com uma profundidade variável (estende-se até a linha de água que corre lateralmente à estrada). Identifica-se também na amostra o fenómeno da

cedência parcial do espaço privado da parcela para uso público. Este facto concretiza-se em três parcelas ligadas à restauração. Duas parcelas abdicam total e definitivamente do espaço, enquanto a terceira parcela apenas o faz num determinado horário, coincidente com o tempo de funcionamento do estabelecimento. Gera-se uma restrição controlada pelos proprietários.



Figura 9: Fotografia da N378

Fonte: elaboração do autor

Nos cortes transversais observam-se características paradigmáticas de todo o elemento urbano. A largura de cada faixa de rodagem fixa-se em cerca de 3,50m, regista-se a presença de bermas estreitas e vincadas por valas. O plano vertical lateral é baixo definido pelas vedações ou muretes, estando o edificado (quando existe) relativamente afastado.

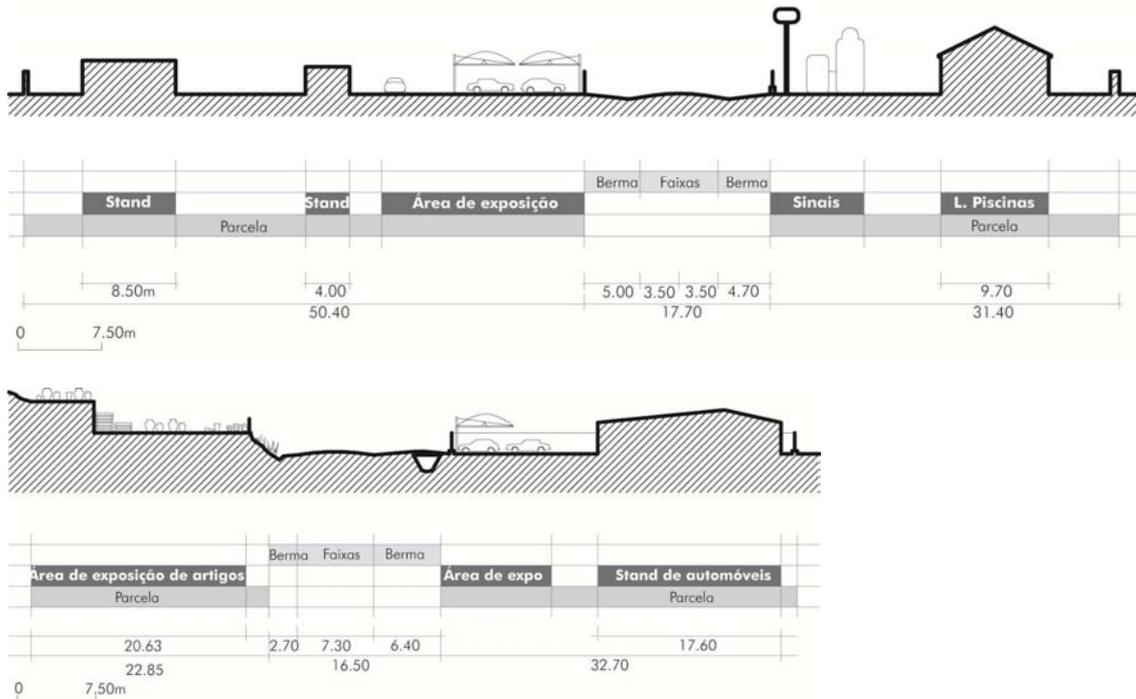


Figura 10: Perfis Transversais

Fonte: elaboração do autor

Por fim, importa ressaltar a presença da sinalética, de grande dimensão ou simples telas fixadas na vedação. Verifica-se neste ponto da N378 como a própria exposição do produto comercializado junto da berma acaba por ser uma variação do sinal contribuindo simultaneamente para composição estereotipada da Estrada Comercial.

6. O TIPO, ABSTRACÇÃO DA N378

6.1. O tipo da estrutura vertebral

No processo de construção do Tipo da Estrada Comercial N378, considerou-se numa primeira fase de análise a estrutura vertebral da N378, correspondendo em grande parte à componente pública do elemento.

A N378 ao longo do seu percurso apresenta poucas alterações no seu espaço público, possuindo características morfológicas constantes e que se sintetizam nos seguintes pontos:

1. Perfil transversal composto por duas faixas de rodagem, uma para cada sentido de trânsito. Bermas constituídas por valetas, ausência de passeios ou qualquer outro tipo de diferenciação entre faixas de rodagem e corredor pedonal;
2. Largura total do perfil 15m, 3,50m por faixa de rodagem;
3. Pavimento de asfalto na zona de rodagem;
4. Pavimento desqualificado nas bermas, tipo macadame ou areias soltas;
5. Ausência de arborização. Pontualmente surgem alguns pinheiros mansos, vegetação sobrance de arborização de beira de estrada tradicional nesta região do país.

Existem ainda alguns aspectos que, não pertencendo à componente pública mas sim à componente privada, acabam por ser transversais em toda a N378, influenciando a definição do seu perfil tipo:

1. Afastamento mínimo da edificação/construção ao eixo da via de 20m;
2. Existência de um elemento de barreira, protecção, e demarcação entre o espaço público e o privado, materializado em vedações ou muretes;
3. Presença pontual de terrenos vagos ou sem utilização actual.

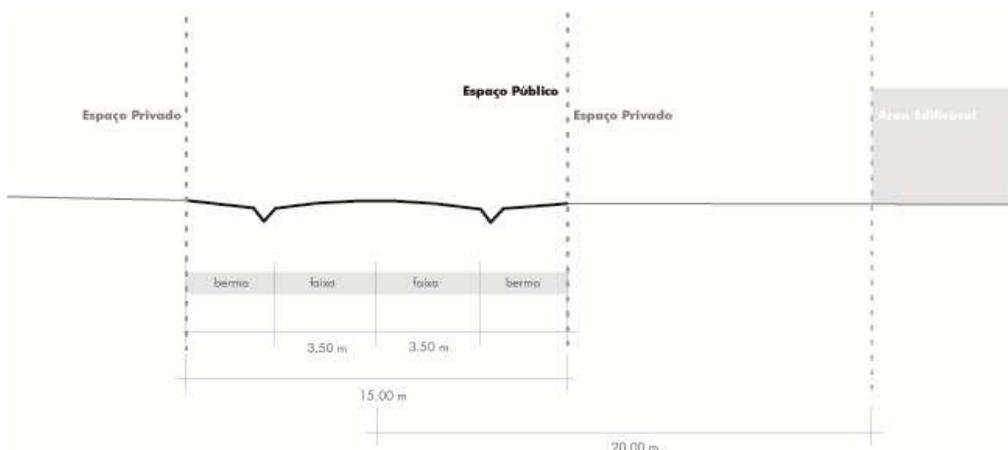


Figura 11: Perfil Transversal Tipo

Fonte: elaboração do autor.

6.2. Parcelas Tipo

Numa segunda fase procedeu-se à tipificação da componente privada que, apesar da diversidade de formas existentes nas parcelas privadas, se pode sintetizar em 5 tipos:

- PT1 – Casa Isolada Habitacional
- PT2 – Casa Mutante
- PT3 – Contentor
- PT4 – Mega-Armazém
- PT5 – Espaço Cedido



Figura 12: Parcelas Tipo identificada

Fonte: elaboração do autor.

A parcela tipo PT1 caracteriza-se por uma forma regular rectangular, delimitada por um murete de 50cm e vedação complementar, perfazendo cerca de 2m de altura no total. Nela é implantada uma moradia de 2 pisos, afastada dos extremos do lote, distanciando da frente de rua uma medida que corresponda a pelo menos 20m do eixo da via e medidas variáveis nas laterais do lote. Existe ainda a presença de construções anexas de 1 piso, localizadas nas traseiras da parcela.

Neste tipo verifica-se uma pequena variação no edificado, concretizada na transformação, total ou parcial, do piso térreo para incluir uma actividade comercial, quase sempre relacionada com negócios familiares. Observa-se um “sub” tipo do PT1, onde as características das parcelas são idênticas à do PT1, mas em que o edificado sofre um *upgrade*, compondo um novo tipo (PST1).

Quanto à parcela tipo PT2 esta possui muitas características da PT1, mas incorporando mais especificidades. A vivenda anterior de forma estereotipada sofre uma mutação, detendo agora novos elementos decorativos e compositivos que são anexados directamente à edificação, dotando-a de novos volumes ou estruturas, que potenciem a divulgação da actividade comercial aí instalada. São introduzidos na parcela estratégias publicitárias, concretizadas em diferentes tipos de sinais e iluminações.

A parcela tipo PT3 configura-se com uma forma irregular, trapezoidal, demarcando os seus limites com vedações que não ocultam o interior do lote. A construção materializa-se por uma edificação modelar e pré-fabricada, tipo contentor, geralmente de 3m por 5m, que pode ocasionalmente ser duplicado. Toda a restante superfície livre do lote é utilizada para a exposição dos produtos

comercializados. Fixados nas vedações mais expostas à estrada, encontram-se telas ou painéis publicitários, complementados com focos de iluminação que durante a noite destacam os artigos expostos.

A parcela tipo PT4 tem grandes dimensões, uma forma irregular e limitada por muros ou vedações, exceptuando o lado adjacente à estrada que apenas detém pequenas estruturas de controlo ou demarcação do espaço privado. A parcela possui um edifício igualmente de grandes dimensões, ocupando boa parte da área do lote. O edifício do tipo *Edifício Montra* é composto por 2 pisos de pés direitos altos, onde se expõem e armazenam os produtos comercializados. A fachada recorre a técnicas de transparências, divulgando o seu conteúdo e servindo de interlocutora entre o exterior e o interior. Complementarmente existe o sinal de grandes proporções e altura, publicitando o estabelecimento e seus artigos. No topo do edifício existem *letterings* com a denominação da loja, sempre devidamente iluminado. O edifício durante o período nocturno mantém a sua iluminação interior activa, criando assim mais um mecanismo de evidenciação dos produtos. A parcela detém ainda parte do seu espaço livre destinada ao estacionamento automóvel dos utilizadores. Esta zona tem um carácter híbrido, definindo-se como espaço público durante o horário de funcionamento da loja, apesar de pertencer a uma entidade privada.

Por fim, a parcela tipo PT5, tem como génese a PT1, mantendo por isso parte das suas características. Todavia, os seus limites assumem uma particularidade. Existe um recuo do limite da parcela junto da berma da estrada para junto da edificação, cedendo parte do espaço privado do lote para uso público. Criam-se assim bolsas de estacionamento junto do estabelecimento. A edificação de tipo *Habitação mais Comércio no Rés-do-Chão*, do subtipo PST1, tem como actividade preferencial a restauração, e como tal detém um sinal fixo à fachada com o nome do restaurante ou café. O piso térreo detém transformações e adaptações ao uso, com janelas mais rasgadas para o exterior. Nas traseiras da casa existem construções anexas de um piso, servindo de complemento à actividade comercial. Junto da via existe um painel publicitário com o nome do espaço e publicidade à marca de café representada.

6.3. O Tipo

Confrontando os dois processos de sintetização, parte pública e parte privada, através dos tipos pode-se afirmar que o Tipo da Estrada Comercial N378 é composto pela fusão de ambas. A parte pública entendida como uma estrutura una, um fio condutor que serve de suporte à parte privada compostas pelas diferentes parcelas tipo. Estas localizam-se ao longo da estrutura base posicionando-se em localizações distintas e ritmos de ocorrência variáveis sem, no entanto, comprometer as características intrínsecas e imutáveis.

As combinações resultantes dos diferentes posicionamentos das parcelas tipo, assim como a sua repetição, geram alternativas de representação do tipo da N378, sempre mantendo a sua identidade. Esta variabilidade de posicionamento das parcelas tipo, e suas tipologias arquitectónicas, imprime sobre elas uma propriedade de peça modelar. Deste modo, a introdução privilegiada de uma determinada parcela tipo em detrimento de outra, provoca de imediato consequências na imagem global do elemento urbano. Pode-se inclusive determinar uma maior especialização. O elemento urbano pode manter o seu carácter comercial, mas mais vocacionado para uma actividade específica.

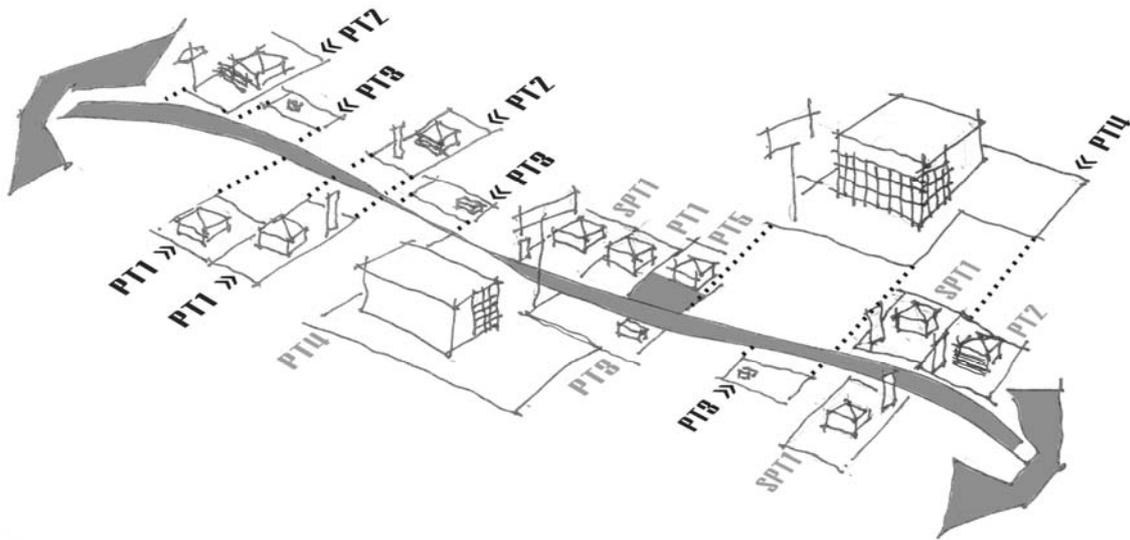


Figura 13: Ensaio de um protótipo de combinação entre Parcelas Tipo e Estrutura Vertebral Tipo
 Fonte: elaboração do autor.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo morfológico da estrada N378, procurou dissecar as características de uma tipologia emergente e determinante no contexto da cidade extensiva e de crescimento fragmentado, entendendo a sua forma e constituintes e, assim, promover o debate em torno do fenómeno e estabelecer paralelismos para casos similares.

A N378 incorporou nas últimas décadas, um processo de mutação que alterou fortemente o carácter da anterior infraestrutura de mobilidade. Actualmente acumulou à função primordial (via de ligação) actividades económicas ligadas especialmente ao comércio. Emerge um novo elemento urbano, uma centralidade linear, de carácter comercial a que se pode denominar de Estrada Comercial.

Este tipo de centralidade urbana gera igualmente ao seu redor, dinâmicas de desenvolvimento de novos tecidos urbanos com distintas actividades económicas. Contudo, estas surgem em muitos casos de um modo individualizado ou celular tornando-se pedaços de tecido desagregados do sistema urbano mais global, acabando por ter como único referencial de união a própria estrada. A N378 ou qualquer outra Estrada Comercial possuiu, então, potencial elevado de elemento agregador e estruturador de uma região. Estes elementos definem-se como esqueletos que hierarquizam, constituindo elementos de referência no espaço, facilitando a criação de mapas mentais e introduzindo uma ordem na região, ajudando, por isso, a um melhor entendimento global do sistema urbano.

Por outro lado, verifica-se que a N378 é um elemento urbano em estado evolutivo, transformando-se de um modo não linear e que se socorre de processos de metamorfose que determinam constantes alterações dos seus estados e características. Torna-se impreciso definir uma forma estabilizada. Todavia, através da comparação com objectos urbanos com histórias evolutivas similares, pode-se especular sobre a sua tendência futura. Será a estrada N378 uma nova tendência morfológica de *Rua*? Com novas configurações e conceitos, próprios dos tempos e fundamentos que estão presentes na cidade extensiva da actual contemporaneidade? Ou simplesmente encontra-se num estado transitório entre *Estrada* e *Rua*?

Paralelamente, a instabilidade morfológica existente na N378 introduz maior complexidade na análise do objecto urbano, sendo por isso comum encontrar entendimentos que defendem a utilização de novos e específicos instrumentos de leitura. Porém, entendo que tal facto não deve ser encarado como regra, antes pelo contrário. Apesar da inserção do elemento urbano, N378, numa realidade de características urbanas específicas, este deve ser analisado através dos instrumentos clássicos de leitura que sempre se aplicaram à cidade consolidada e sedimentada pelo tempo, pois só assim será possível estabelecer paralelismos e análises comparativas. Porém, isso não quer dizer que aos instrumentos clássicos não se adicionem inovações, principalmente ao nível das técnicas de representação, processos e formas de leitura, procurando assim adaptar a uma realidade específica e representativa da actualidade. Assim, o processo de leitura, análise e caracterização aplicado à N378, procurou comprovar a eficácia da utilização de métodos clássicos de leitura e representação, como cortes e plantas, mas simultaneamente introduzir-lhe complementos de análise e de informação, enriquecendo assim a sua interpretação. O processo de desmontagem dos vários componentes do elemento urbano, permitiu analisá-lo criticamente de um modo mais intuitivo mas simultaneamente preciso e sistematizado, procurando assim este método dotar a comunidade de mais um instrumento de caracterização urbana.

Importa evidenciar, ainda, o valor da definição do Tipo da estrada N378, através da identificação e consequente definição das suas principais e estabilizadas características morfológicas. O Tipo da N378 não deve ser entendido como um modelo, mas sim como uma abstracção estrutural do objecto urbano. A partir daí, o Tipo pode ser compreendido como ferramenta de trabalho, um objecto didáctico, de análise de outros objectos urbanos de características similares, mas também um incentivo à criatividade de formas distintas que não passam pela sua reprodução acrítica. Assim, o Tipo pode ser uma base para o entendimento mais profundo do objecto, sendo depois um ponto de partida para futuras políticas e intervenções urbanas sobre este objecto ou outros semelhantes, mais conscientes das suas necessidades e potencialidades, tendo em atenção problemáticas contemporâneas, como a sustentabilidade ambiental, *shrinking cities*, ou a própria crise económica.

Por último, afirmar uma vez mais que, sendo a N378 um reflexo de um fenómeno emergente em alguns dos territórios metropolitanos internacionais e em Portugal, o seu estudo morfológico pode contribuir para uma reflexão mais sustentada, compreendendo desde os seus impactos territoriais, até a questões como traçado urbano, configurações de parcelas ou a própria tipologia arquitectónica.

NOTAS

1 Artigo surge no seguimento da participação como membro da equipa do projecto de investigação “*A Rua em Portugal – Inventário Morfológico*”, coordenado pelo Professor Doutor Carlos Dias Coelho, e financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, desenvolvido entre os anos 2007 e 2010 pelo FormaUrbis Lab da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. O artigo está igualmente inserido nos trabalhos do doutoramento em curso com o tema “Ruas Emergentes. Interpretação tipo-morfológica de um novo elemento urbano”, financiando com uma bolsa de investigação individual da Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

2 “*O desaparecimento da rua não será uma fatalidade como anteviam alguns autores, muito possivelmente será tão diferente no futuro, quanto é a rua actual diferente da rua da polis ou da urbs da antiguidade. Muito provavelmente manter-se-á como lugar público, espaço suporte da expressão cívica, relacional, identitário e depositário da memória colectiva, a avaliar, mais que não seja pelas tendências de agregação que revelam os vastos territórios urbanizados entre as cidades, onde têm expressão as ditas «novas tipologias de ruas» que emergem dos filamentos urbanos gerados pelas infraestruturas de mobilidade*” in Fernandes, S. (2010). “O Traçado da Rua no Desenho da

- Cidade. Espaço de excepção e regra de composição”. in Dias COELHO, C. (coord.). *A Rua em Portugal. Inventário morfológico*. p.3. FA-UTL. Lisboa. (edição policopiada)
- 3 “... estrada-rua é como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura...” in DOMINGUES, Á. (2010). *Rua da Estrada*. p. 15. Dafne Editora. Porto.
- 4 Stefano Boeri citado por: CORTEZ, V. G. (2006). *Estrada Mercado e Edifício Montra no Concelho de Paços de Ferreira*. p. 83. FAUP. Porto. (Provas Finais em Arquitectura)
- 5 Conceito usado em algumas publicações e presente em: FAUP/CEFA (2002). *Cidade difusa do Noroeste Peninsular*. CEFA. Porto.
- “O edifício transforma-se todo numa montra, tendo como função exclusiva expor artigos. Consiste numa espécie de front-office da indústria, que funciona geralmente nas traseiras.” in CORTEZ, V. G. (2006). *Estrada Mercado e Edifício Montra no Concelho de Paços de Ferreira*. p. 100. FAUP. Porto. (Provas Finais em Arquitectura).
- 6 “... seus espaços enormes devem ser vistos como sequências em movimento. A fachada lateral do complexo é importante, porque é vista pelo tráfego que se aproxima de uma distância maior e por mais tempo do que a fachada principal”. in VENTURI, R; BROWN, D. S; IZENOUR, S. (2003). *Aprendendo com Las Vegas* (1ª ed. 1997). pp. 51. Cosac & Naify. São Paulo.
- 7 Idem. p.39.
- 8 Idem. p.40.
- 9 O *Strip* de Las Vegas, estudado por Venturi na década de 1970, é provavelmente o caso mais emblemático de uma *Estrada Comercial*.
- 10 Tecidos urbanos onde habitam pouco mais de 10000 pessoas. Informação extraída dos resultados preliminares dos Censos Nacionais de 2011, apurados pelo Instituto Nacional de Estatística.
- 11 As edificações localizam-se a cerca de 20 metros do eixo da via, correspondendo à zona *non aedificandi*, imposta pela servidão de utilidade pública, disposta no artigo 5º do Decreto-Lei n.º 13/94 de 15 de Janeiro.
- 12 A imagem é de tal modo emblemática que inclusivamente é reutilizada por Joana Vasconcelos, artista plástica portuguesa, para realizar uma instalação artística com uma piscina pré-fabricada na vertical com a forma de Portugal, realizando uma sátira à sociedade de consumo instantâneo que o país adquiriu nas últimas décadas.
- 13 As diferentes componentes sobrepostas, não esgotam as inúmeras possibilidades de leituras cruzadas que o objecto urbano N378 permite, apenas se procura demonstrar uma metodologia, aplicando-a a algumas componentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, F. (2011). *Novos Princípios do Urbanismo, Novos Compromissos Urbanos*. (1º ed. 2001). Livros Horizonte. Lisboa.
- BOERI, S; LANZANI, A. (1992) “Gli orizzonti della città diffusa”. in *Casabella*. n.588. pp.44-59. Milán.
- CORTEZ, V. G. (2006). *Estrada Mercado e Edifício Montra no Concelho de Paços de Ferreira*. p. 83. FAUP. Porto. (Provas Finais em Arquitectura).

-
- DIAS COELHO, C. (2002) *A Complexidade dos Traçados*. FA–UTL. Lisboa. Tese de Doutoramento em Urbanismo. Lisboa.
- DOMINGUES, Á. (2006). *Cidade e Democracia, 30 Anos Transformação Urbana em Portugal*. Argumentum. Lisboa.
- DOMINGUES, Á. (2010). *Rua da Estrada*. Dafne Editora. Porto.
- FAUP/CEFA (2002). *Cidade difusa do Noroeste Peninsular*. CEFA. Porto.
- FERNANDES, S. (2010). “O Traçado da Rua no Desenho da Cidade. Espaço de excepção e regra de composição”. in DIAS COELHO, C. (coord.). *A Rua em Portugal. Inventário morfológico*. pp.1-11. FA–UTL. Lisboa. (edição policopiada). Lisboa.
- GARCIA, S. S. (2007). “Exploring Landscape in the “Non-Metropolitan Conurbation of River Ave’s Valley”. in *4th Internacional ISUF Conference, “The European Tradition in Urbanism an its Future”*. pp. 172-178. Delft.
- MANGIN, D. (2004). *La Ville Franchisée: Formes et structures de la ville contemporaine*. Éditions de la Villette|SC. Paris.
- MARSHALL, S. (2005). *Streets & Patterns*. Spon Press. London.
- MARTÍN RAMOS, A. (2004). *Lo Urbano, en 20 autores contemporâneos*. Edicions UPC. Barcelona.
- MORGADO, S. (2005). *Protagonismo de la Ausencia. Interpretación urbanística de la formación metropolitana de lisboa desde lo desocupado*. ETSAB, UPC. Barcelona. Tese de Doutoramento em Urbanismo.
- PANERAI, P; MANGIN, D. (1999). *Project Urbain*. Éditions Parenthèses. Marseille.
- PORTAS, N; DOMINGUES, Á; CABRAL, J. (2011). *Políticas Urbanas II. Transformações, regulação e projectos*. p. 192. CEFA/FCG. Lisboa.
- ROSSI, A. (2001). *A Arquitectura da Cidade*. (1ª ed. 1966). Edições Cosmos. Lisboa
- SECCHI, B. (1989) “Lo spessore della strada.” in *Casabella, n.º 553/554*. pp. 38-41. Milán
- SECCHI, B. (2009). *A Cidade do Século XX*. (1ª ed. 2005). Perspectiva. São Paulo.
- SILVA LEITE, J. (2012). *A Estrada Comercial. Interpretação morfológica de um novo elemento urbano na metrópole de Lisboa*. FA-UTL. Lisboa. Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público. Lisboa.
- SOLÀ-MORALES, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Edicions UPC. Barcelona.
- TENEDÓRIO, J. A. (2003). *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. ÁML. Lisboa.
- VECSLIR, L. (2007). “Paisajes de la nueva centralidad” in *URBAN 12*. p. 34-55. DUOT, ETSA, UPM. Madrid.
- VENTURI, R; BROWN, D. S; IZENOUR, S. (2003). *Aprendendo com Las Vegas* (1ª ed. 1997). Cosac & Naify. São Paulo.
- VIGANÒ, P. (1999). *La città elementare*. p. 12. Skira. Milán.