

Cadernos
MUrb
Morfologia
Urbana
estudos da cidade portuguesa

Os Elementos Urbanos

1



João Silva Leite

Arquitecto; mestre em Desenho Urbano e projecto de espaço público pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa; membro do grupo de investigação FORMA URBIS Lab; bolseiro de doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia com o tema de dissertação “Ruas Emergentes”.

A Parcela

Um instrumento de leitura dos elementos lineares emergentes

145

O parcelário (...) afigura-se como a imagem mais precisa da história de um espaço.^[1]

Bernard Rouleau.

1. Introdução

Com o acentuado crescimento urbano verificado na segunda metade do século XX, a assunção de determinados modelos urbanos e a valorização dos meios de comunicação, as infraestruturas de mobilidade rodoviárias vêm assumir uma função determinante na formação e na urbanização de novos territórios. A democratização do uso e acesso ao automóvel, como veículo privilegiado nas deslocações de bens e pessoas, transformou as estradas em elementos capilares que unem e alimentam as dinâmicas diárias dos tecidos metropolitanos. Os eixos infraestruturais de mobilidade como auto-estradas, vias rápidas, ou simples estradas, incorporam novas qualidades, tornando-se elementos híbridos que acumulam à sua função original, de eixo de ligação, o papel de elemento de suporte de tecido edificado. Tal alteração de carácter é consubstanciada numa metamorfose da infraestrutura. Assim a infraestrutura adquire outros atributos que quando contrapostos às definições clássicas de rua acabam por contribuir para a interrogação se estes elementos urbanos emergentes se assumem como ruas, mas com novas tendências morfológicas.

Com os constantes processos de transformação que ocorrem sobre este tipo de elementos tornam-se difíceis de compreender os cenários morfológicos actuais, assim como o seu futuro. Por outro lado, estes elementos não são planeados como tal, são fruto de acções distintas e desarticuladas entre si e, nesse sentido, a leitura do elemento urbano *parcela* surge como

[1] ROULEAU (1988, p. 574). Tradução do autor.

CRIL e A5, não estabelecendo um desenho urbano interligado com os eixos de mobilidade. Os lotes mais próximos das margens da N117 condicionam-se em função desta, ocorrendo torções de adaptação, e os edifícios aí implantados procuram gerar estratégias de comunicação com a estrada, seja através de sinalética ou grandes placares de *lettering* fixados sobre o edificado.

Morfológicamente, para além da irregularidade já assinalada, observa-se a grande dimensão dos lotes. Destacam-se situações como os lotes da Decathlon, Siemens, Continente, Alegro e Alfapark. O primeiro com cerca de 120.000m², os hipermercados com cerca de 60.000m², e por fim o parque empresarial da Alfapark com aproximadamente 40.000m². As frentes urbanas adjacentes à N117 alongam-se, variando entre os 45m e os 590m, a maior das quais correspondente ao centro empresarial da Siemens. O padrão ao longo da N117 estabiliza nos 200m de frente.

A particularidade de os lotes se estenderem mais em largura e menos em profundidade procura responder a duas situações: a primeira diz respeito ao facto de boa parte das parcelas se encontrarem desniveladas em relação ao eixo central, intensificado a segregação entre via e parcela; a segunda refere-se à elevada velocidade de circulação ao longo do elemento^[11].

3.3. A leitura transversal

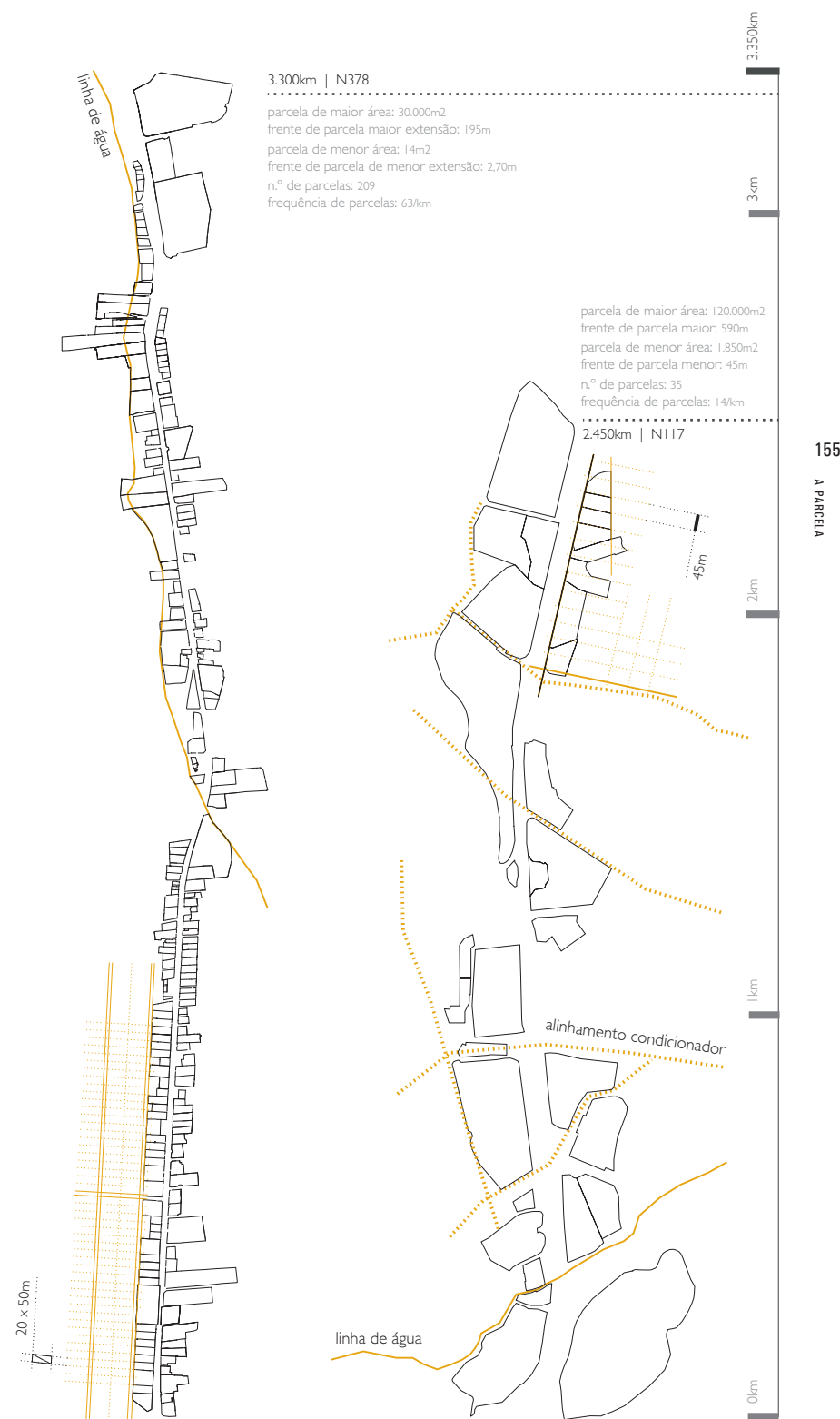
Os elementos urbanos N117 e N378, devido aos processos de metamorfose urbana que incorporam, acabam por possuir um conjunto de características morfológicas específicas, pouco comuns em tecidos consolidados. Aqui emergem novas tendências morfológicas que tentam responder a soluções urbanas híbridas. O elemento urbano procura a melhor interação possível entre a mobilidade, competitividade metropolitana e o suporte de tecido.

A própria estrutura parcelar é condicionada pela necessidade que cada um dos dois elementos tem na resposta às dinâmicas urbanas onde estão inseridos. Por isso mesmo, a sua forma e estrutura permite uma melhor compreensão dos diversos processos de formação e modos de articulação entre espaço público e privado que constituem a morfologia actual dos dois elementos.

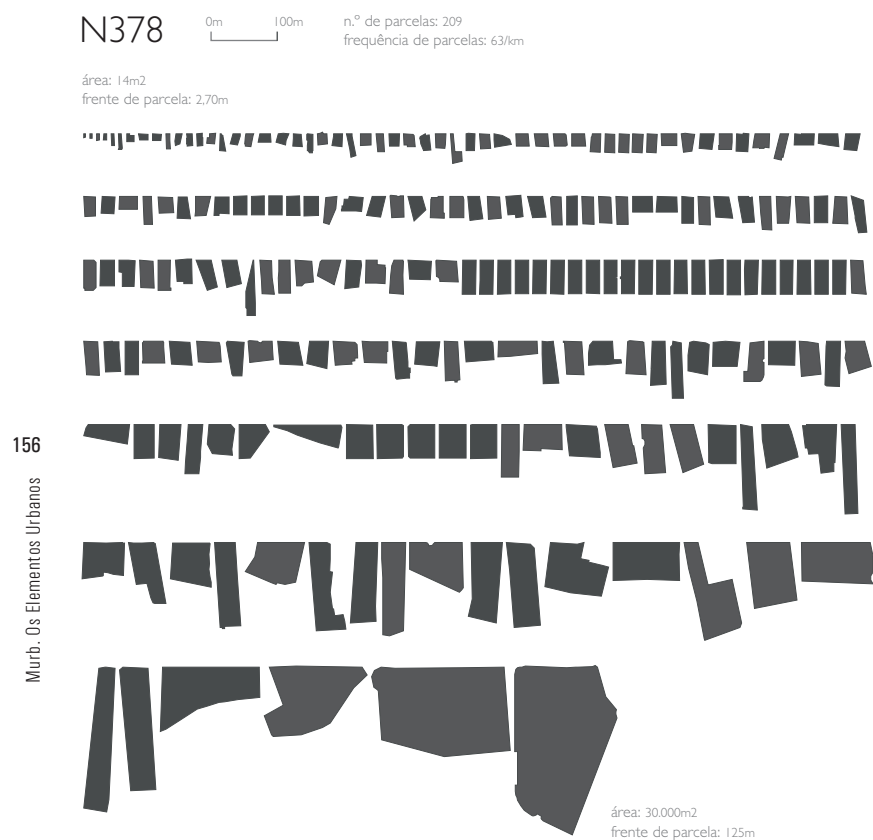
3.3.1. Processos de formação

Como primeiro passo de análise comparativa entre os dois casos apresentados importa realizar uma desmontagem das suas parcelas e do seu contexto territorial. Esta descontextualização dos elementos [fig. 7.6 e 7.7] permite evidenciar a diversidade de áreas, proporções e frentes de lote nas duas estradas, para numa fase seguinte, melhor interpretar a relação existente entre a forma da parcela e seus processos de formação. Observa-se, assim,

[11] Em elementos como a N117 as proporções do próprio edificado são bastante assinaláveis, tentando deste modo perpetuar o maior tempo possível a imagem do objecto na paisagem. Neste sentido, importa recordar que Robert Venturi identificara, ao longo do estudo que realizou sobre o *strip* de Las Vegas, uma relação entre a velocidade média praticada no elemento com a própria proporção e dimensão do objecto arquitectónico.



[fig. 7.5] Identificação de processos urbanos que estão na génese da forma das parcelas.

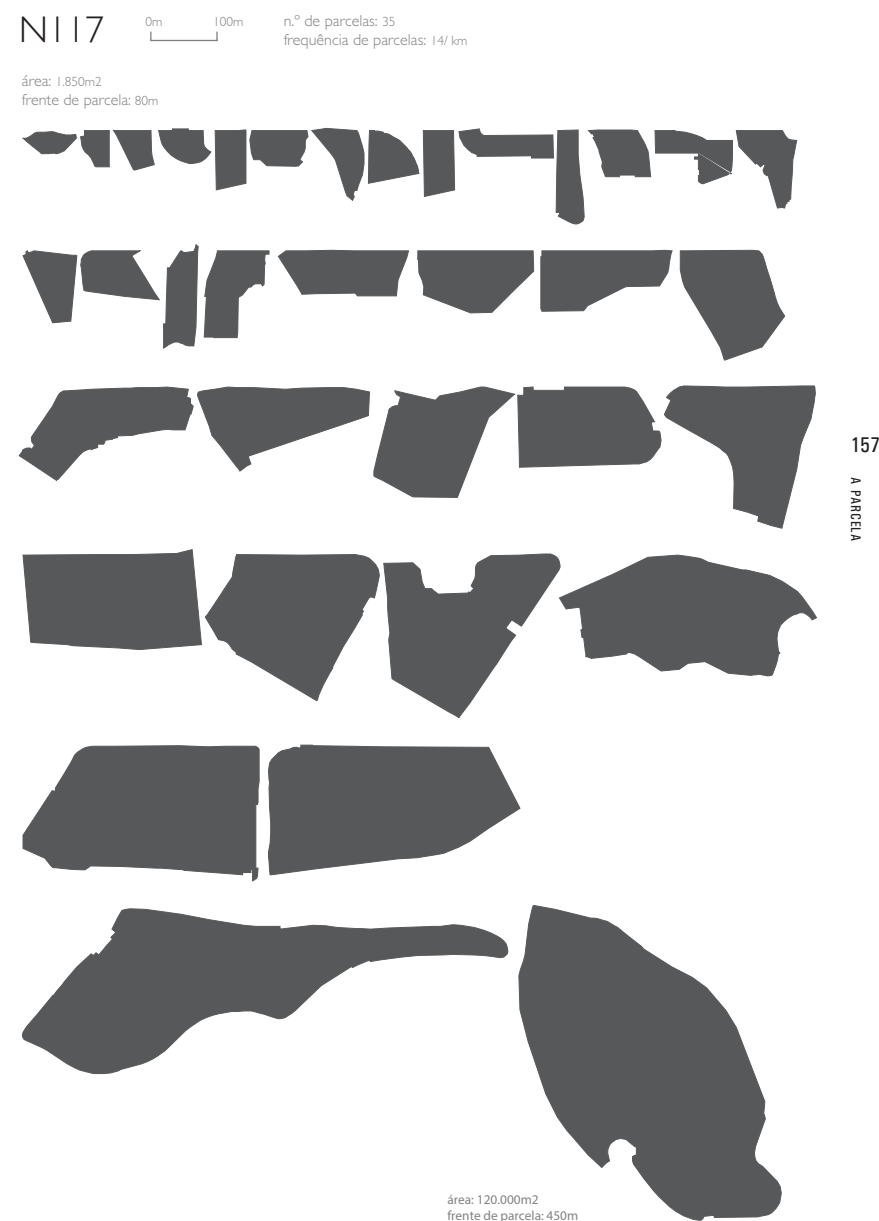


| fig. 7.6 | Descontextualização das parcelas da N378.

uma grande disparidade entre o lote de menor e maior dimensão em ambos os casos, e por outro lado, a parcela de maior área não é necessariamente a parcela de maior frente urbana. No caso da N378 a irregularidade do lote está por regra associada a uma maior dimensão da parcela. Destaca-se, também, que para troços de vias sensivelmente idênticos o ritmo de frequência de parcela por quilómetros é bastante distinto. No caso da N378 verifica-se uma ocorrência de 63 parcelas por quilómetro [fig.7.6], contrastando fortemente com o ritmo de 14 por quilómetro da N117 [fig. 7.7].

Analisando as parcelas da N117 e N378, verificámos que no caso dos processos de formação e urbanização das margens das estradas, estes ocorrem fundamentalmente segundo dois tipos: loteamentos estruturados em conjunto e segundo uma lógica própria e operações individuais resultado de divisões autónomas de um cadastro rural existente.

No primeiro caso as parcelas apresentam uma configuração mais regular, ordenada e por regra com métricas padronizadas. É comum constituírem um fragmento de tecido urbano mais homogéneo, onde o traçado



| fig. 7.7 | Descontextualização das parcelas da N117.

urbano pode evidenciar uma malha regular subjacente. Por exemplo, no caso da N117 os lotes a Norte, inseridos numa operação de loteamento com estas características, possuem frentes de lote com cerca de 45m ou proporcionais. Tal facto acontece de igual modo num loteamento na zona sul da N378, onde as parcelas têm uma métrica regular de frente lote com 20m, ou múltiplos desta medida [fig. 7.5].