

# URBANIDADES SUBURBANAS: DA RUA DIREITA À ESTRADA NACIONAL

GUARDA, Israel<sup>1</sup>; GUERREIRO, Rosália<sup>2</sup>  
<sup>1</sup> IHA NOVA FCSH, israelguarda5@hotmail.com  
<sup>2</sup> CRIA ISCTE IUL, rosalia.guerreiro@iscte-iul.pt

**Resumo:** A abordagem ao estudo dos subúrbios é complexa. Envolve a interação das componentes formal, espacial e social e a ausência de modelos que integrem estas interações tem originado um conhecimento fragmentado dessa realidade urbana. Este trabalho aborda o subúrbio e as estradas nacionais no contexto da área metropolitana de Lisboa (AML). Tem como abordagem metodológica a sintaxe espacial - estrutura conceptual de base para a discussão do espaço (sub)urbano. O objetivo é entender a evolução urbana, nomeadamente o aparecimento de novas centralidades ao longo das estradas nacionais que ligam Lisboa aos seus arredores. O estudo das estradas nacionais, como centros de trocas sociais, económicas e culturais, fornecem-nos evidências do seu papel para o ordenamento do território. Importa, nesse sentido, analisar o desenvolvimento espacial do subúrbio, quer à escala local, quer em relação à rede urbana da AML. A importância desta investigação reside na identificação dessas estruturas que nos permitem analisar em simultâneo os níveis global e local na AML e respetivos efeitos na sustentabilidade espacial do espaço (sub)urbano. Este estudo exploratório analisa dois contextos específicos em torno de antigas estradas nacionais, a Venda do Pinheiro na EN 8 (Concelho de Mafra) e a Charneca da Caparica na EN 377 (Concelho de Almada).

**Palavras-chave:** Urbanidades Suburbanas; Estradas Nacionais; Área Metropolitana de Lisboa; Sintaxe Espacial; Humanidades Digitais

## 1. Introdução

O crescimento da cidade Lisboa na primeira metade do século XX conduziu a uma expansão da área construída para lá do seu perímetro circundante, assimilando muitos lugares durante sucessivas fases do desenvolvimento suburbano. Contudo, a natureza dessa urbanização é mal-entendida se a expansão for considerada apenas como uma “assimilação” dos assentamentos locais e da sua identidade como lugares distintos.

Sobrevivem na AML estruturas proto-urbanas distintas, como é o caso de algumas estradas nacionais, que estabelecem ligações e conexões entre a escala local e a escala global, que contribuem para a criação de centralidades relacionadas com a persistências de atividades económicas e sociais. Desenvolvem um papel semelhante às antigas ruas direitas, que à semelhança das suas congéneres inglesas - as *high street* - indicam um modo distintivo de organização socio-espço-temporal, assente na persistência de estruturas morfológicas que antecederam até a construção urbana (Griffiths, 2015).

Pesquisas recentes apontam para que os centros suburbanos estejam situados numa rede de relações com outros lugares, em vez de apenas numa relação bilateral com o centro metropolitano

(Masucci e Rodgers, 2007). Portanto, estes centros suburbanos funcionam, como referem Hillier e Vaughan (2007), como uma rede de centros interconectados.

Sam Griffiths e Laura Vaughan (2013) identificaram na região de Londres, padrões históricos de movimento entre diferentes centros, concluindo que o que aparentava ser uma característica local de desenvolvimento urbano e distribuição de usos do solo, podia ter emergido num período longo como consequência da posição do centro no contexto da rede urbana. Tal situação, demonstra a relação histórica entre a rede de estradas que se estende ao nível regional e a emergência relativamente localizada de concentrações de atividades económicas e sociais (Vaughan, et al., 2009).

Bill Hillier (2009) identifica a existência de uma “superestrutura” urbana no funcionamento da cidade, a qual é responsável pela mudança socio-espacial e a sobreposição de diversas atividades no contexto de uma extensa região ao longo do tempo. E, segundo este autor, essa ‘superestrutura’ apresenta uma estrutura dual enquanto manifestação dos padrões locais e globais das redes urbanas, designadas por estruturas ‘*foreground*’ e ‘*background*’, as quais nos permitem fazer uma leitura do espaço suburbano no real contexto da cidade. A importância desta investigação reside na identificação dessas estruturas, que nos permitem analisar em simultâneo os níveis global e local na AML e respetivos efeitos na sustentabilidade espacial do espaço (sub)urbano.

Este estudo exploratório analisa dois contextos específicos em torno de antigas estradas nacionais, a Venda do Pinheiro na EN 8 (Concelho de Mafra) e a Charneca da Caparica na EN 377 (Concelho de Almada). Procura-se perceber de que modo as dinâmicas aí localizadas resultaram da relação histórica com a rede de estradas ao nível regional, mas igualmente as suas implicações sobre a concentração de atividades económicas e sociais e novas centralidades ao longo desses eixos.

O artigo divide-se em duas partes. Na primeira parte aborda-se a metodologia adotada e uma breve análise dos casos selecionados. Na segunda parte apresentam-se alguns resultados preliminares obtidos, bem como trabalho futuro a realizar.

## **2. Metodologia**

A abordagem ao estudo dos subúrbios é complexa, uma vez que envolve a interação da componente formal, espacial e social. A ausência de modelos que integrem estas interações complexas tem originado um conhecimento fragmentado dessa realidade urbana.

A abordagem metodológica seguida nesta investigação assenta na teoria de *space syntax*, conceptualizada por Bill Hillier e Julienne Hanson (1984), a qual mede a eficiência do *layout* espacial e examina a relação entre o espaço físico e a vida social. É a evidência empírica e conceptual que o espaço físico e ambiental tem um papel importante na criação de lugares com urbanidade. O aspeto mais conhecido da sintaxe espacial é o seu conjunto de métodos e ferramentas que colocam a

descoberto estruturas espaciais nas cidades e as relacionam com o modo como as pessoas se movem, param ou interagem.

O recurso às ferramentas de análise da sintaxe espacial e GIS permite-nos observar inter-relações entre as estruturas espaciais globais e locais no contexto da AML, permitindo identificar dinâmicas próprias ao nível da rua ou de uma estrada que contribuam para a singularidade económica e social desse lugar a uma escala socio-espacial maior. Tendo como base esses elementos de análise, identificam-se características de pequena escala que contribuiram para explicar as dinâmicas locais e explicitar certas características de urbanidade nestes territórios suburbanos.

### **3. Dois centros locais: Venda do Pinheiro e Charneca da Caparica**

O papel das estradas nacionais, como a EN 8 (Venda do Pinheiro) e a EN 377 (Charneca da Caparica), atestam o papel histórico desta rede de estradas pré-urbanas na emergência de novas centralidades (sub)urbanas.

A Venda do Pinheiro, situada a 20 km de Lisboa e a 11 de Mafra, é historicamente servida pela EN 8 e obteve, em 1991, ligação à A8. Dista 2 quilómetros da estação de comboio da Malveira, linha do Oeste, fator de atração de veraneantes Lisboaetas na primeira metade do séc. XX. Foi elevada a Junta de Freguesia a 9 de Julho de 1985 e com a reforma administrativa de 2013, passou a integrar Santo Estevão das Galés.

Em resultado da sua posição no contexto de importantes estradas a nível regional e do acesso à A8, a Venda do Pinheiro tem conhecido um surto de urbanização significativo nas últimas décadas, com a criação de numerosos serviços de comércio e de um Pólo industrial. A conjugação destes fatores evidenciam a deslocação da centralidade histórica da Malveira, desdobrando-se em diversos microcentros ao longo do eixo da EN 8 que cruza longitudinalmente a Venda do Pinheiro.

A Charneca da Caparica situa-se na margem sul do Tejo, Concelho de Almada, a 15 km de Lisboa e apenas 2 km da praia da Costa da Caparica. É servida pela EN 377, que atravessa longitudinalmente esta localidade, ligando-a de Porto brandão até a Marisol e Aroeira. Foi erguida freguesia no mesmo ano que a Venda do Pinheiro, em 4 de Outubro de 1985 e tal como esta, com a reforma administrativa de 2013, passou a integrar a Sobreira da Caparica.

Com a inauguração do Ponte sobre o Tejo em 1966, todo o concelho de Almada conheceu forte pressão urbanística, com maior intensidade na zona da Caparica, com a construção de habitação própria e de férias. Na Charneca da Caparica essa situação tendeu a intensificar-se com a concentração de serviços e atividades comerciais ao longo do eixo da EN 377, revelando à semelhança da Venda do Pinheiro, uma distribuição de microcentros. Mais recentemente, com a

abertura da A33, o investimento em alguns troços dessa estrada contribuíram para o reforço de pontos localizados de urbanidade.

#### **4. Resultados preliminares**

As análises sintáticas confirmam o papel das estradas nacionais que atravessam a Venda do Pinheiro e a Charneca da Caparica como parte da ‘superestrutura’ da cidade/território, referida por Bill Hillier (2009). Por outras palavras, elas integram a rede global de estradas da região de Lisboa. A emergência destas duas localidades enquanto centros locais, como se observa na Fig. 1, resultou da sua posição privilegiada no eixo dessas antigas estradas de ligação, a qual foi sendo reforçada com o tempo.

A sobreposição e a emergência destes dois centros resultaram não só dos impulsos locais e da sua posição privilegiada em relação ao eixo das estradas nacionais que os servem, mas igualmente da persistência de atividades socioeconómicas que permitiu a estruturação de um espaço residencial.

A Venda do Pinheiro, tradicionalmente ligada à Malveira - um centro histórico regional -, tem ganho claro protagonismo como centro de influência regional. O investimento em novas urbanizações nesta localidade, em torno do eixo EN 8, reforçado pelo acesso à A8, tem-se traduzido na qualificação de espaços públicos e na construção recente de um parque urbano. Por outro lado, tem gerado um impulso de renovação de antigos edifícios e à instalação de novas superfícies de comércio assim como atividades de lazer ao longo deste eixo. No conjunto apontam para novas centralidades de suporte à vida social das áreas residenciais aí instaladas.

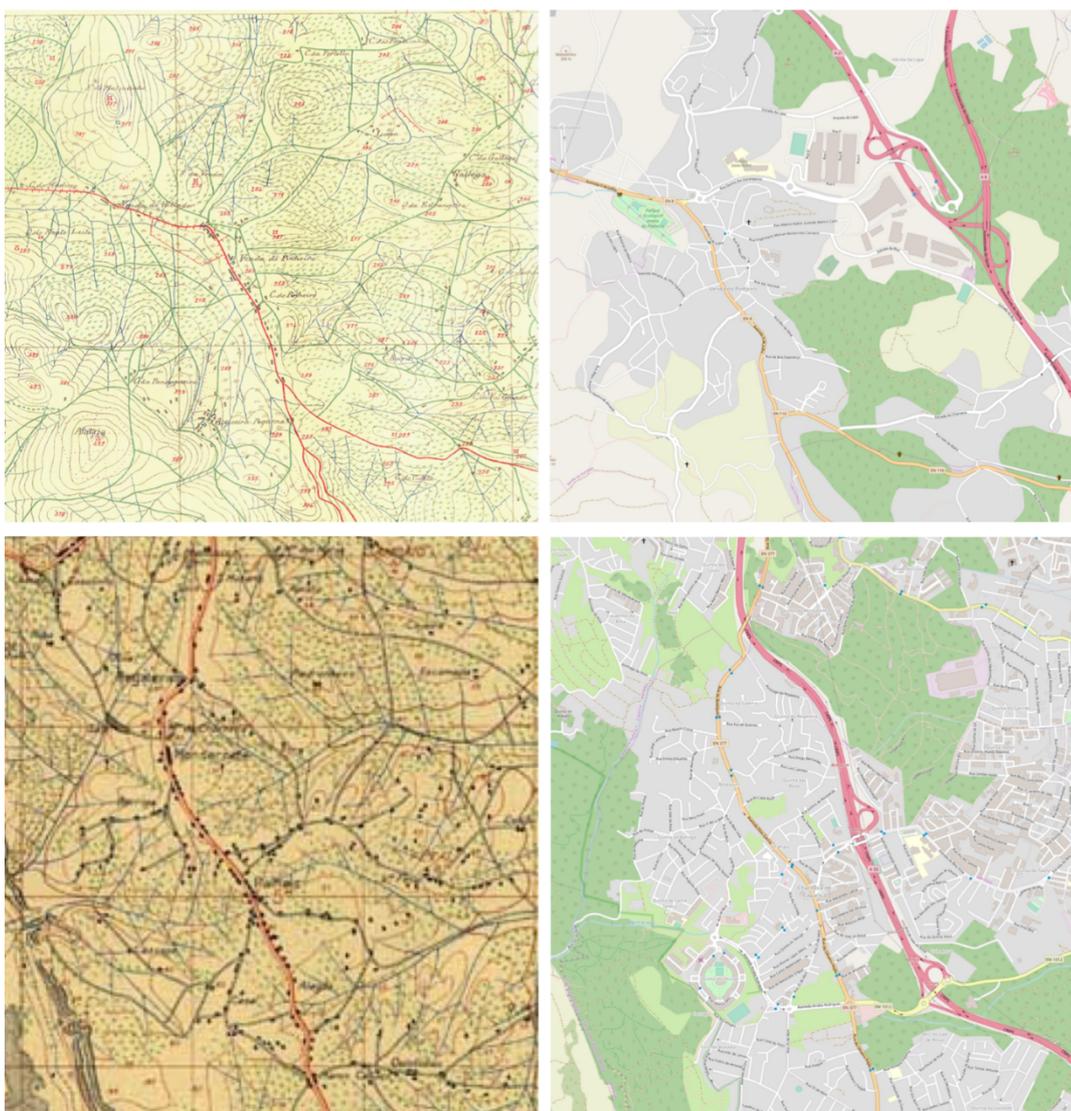


Figura 1: Em cima à esquerda: Venda do Pinheiro - Planta dos Arredores de Lisboa (1909), com a EN 8, a vermelho; à direita: mapa atual - Open Street Map (OSM), assinalando a mancha urbanizada e o troço da A8, a rosa. Em baixo, Charneca da Caparica - Carta Militar dos Serviços Cartográficos do Exército, carta 442 (1940), com a EN 377 a vermelho; à direita: mapa atual - OSM, assinalando a mancha urbanizada e o troço da A33, a rosa.

Na Charneca da Caparica identificam-se os mesmo impulsos de desenvolvimento, registados na Venda do Pinheiro, que se têm traduzido na fixação de diversas atividades ao longo da EN 377 e ruas conexas. O centro histórico, tradicionalmente localizado no Monte da Caparica, tem-se deslocado progressivamente para a zona da Sobreda e Charneca da Caparica, revelando como a natureza do ‘centro’ tem sido sensível à posição e acessibilidade da rede de estradas regionais, fomentando a concentração de atividades socioeconómicas. Este processo tem-se revelado mais lento ao nível da beneficiação dos espaços públicos, por comparação com a Venda do Pinheiro, pesando aí o efeito sazonal da atividade balnear e a consequente flutuação populacional.

Este estudo exploratório permitiu, assim, verificar uma relação estreita entre a forma construída destes subúrbios e a atividade socioeconómica aí existente, revelando que ela resulta tanto

da natureza configuracional como histórica da rede de estradas antigas. Nesse sentido, ela resulta tanto de condições locais ao nível de um troço de rua, como da sua acessibilidade ao nível global com a rede de ruas que interligam e conectam os outros centros urbanos. Permitiu perceber a natureza transitória desses centros que se tendem a deslocar e a mudar de posição. Por fim, revela o reforço dos indicadores de urbanidade com a melhoria das condições dos espaços públicos.

Como trabalho futuro, pretende-se desenvolver uma análise histórica à escala local destes dois centros suburbanos com base em cartografia histórica, assim como o mapeamento dos serviços e principais atividades históricas presentes nestes dois subúrbios.

## 5. Bibliografia

- Griffiths, S.; Vaughan, L. (2013). A suburb is not a tree. *Urban Design*, 125 (Winter) 17 - 19.
- Hillier, B. and Hanson, J. (1984). *The Social logic of Space*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Hillier, B.; Vaughan, L. (2007). The city as one thing. *Progress in Planning*, 67 (3) 205-230.
- Hillier, B. (2009). Spatial Sustainability in Cities. Organic Patterns and Sustainable Forms. In D. Koch, L. Marcus e J. Steen (eds), *Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium*. KTH, Stockholm, K01:1 – K01:20.
- Masucci, A. P.; Rodgers, G. J. (2007). The network of commuters in London. *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, Volume 387, Issue 14: 3781-3788.
- Vaughan, L., Jones, C. E., Griffiths, S. and Haklay, M. (2009). The spatial signature of suburban 'active' centres. In Koch, D., et al. (eds) *Proceedings of the Seventh International Space Syntax Symposium*. KTH, Stockholm, 127, 1-13.
- Griffiths, S. (2015). The High Street as a Morphological Event. In Vaughan L. (Ed.), *Suburban Urbanities: Suburbs and the Life of the High Street* (pp. 32-50). London: UCL Press.