

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 (In-

nerarity, 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 mediação, de confinamento local ou de globalização, ou de individualização (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 palavras *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 Ambrogio 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 Lorenzetti, o território da urbanização sem limites é um território de muitos “governos” e formas de regulação, ou, usando as palavras de In-

nerarity, 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 –, podemos 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 hiper-texto” (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.

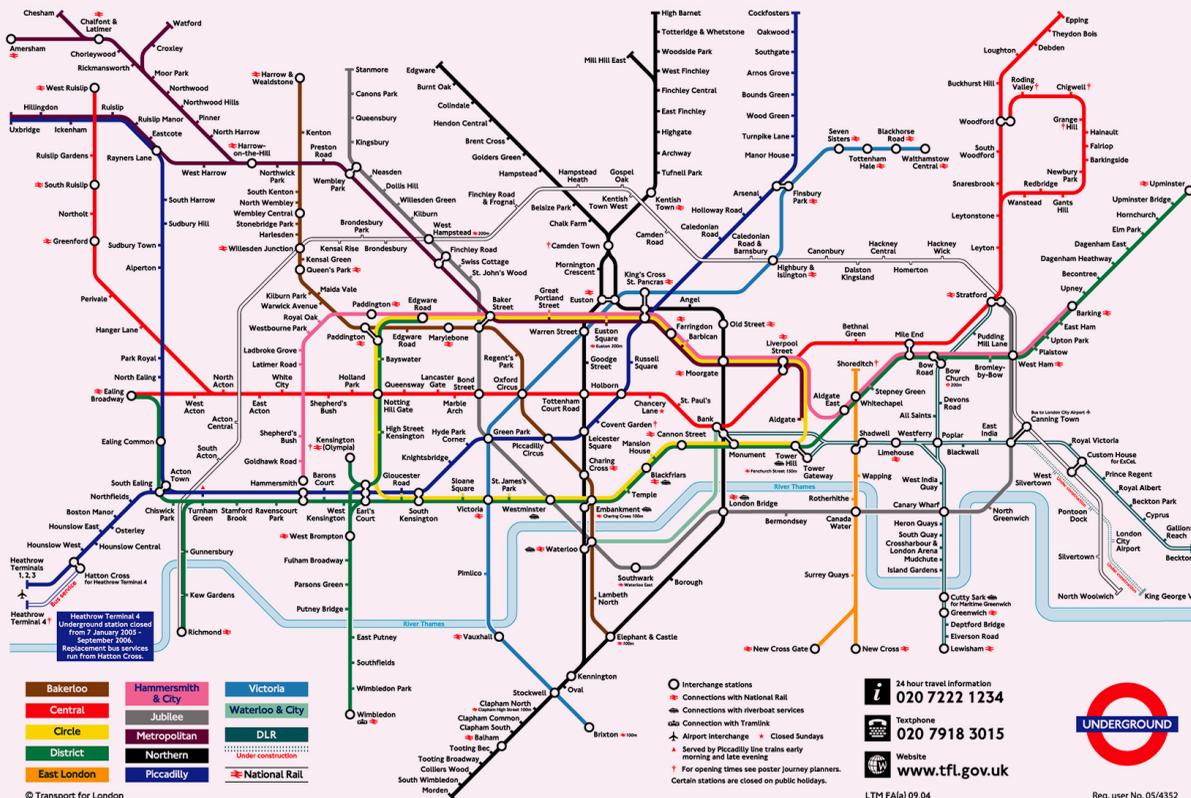


Fig.4. Topologia: rede de metro de Londres. Fonte: http://www.visitlondoncity.com/london_tips/pictures/underground_map.jpg

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 seqidão dos montados, esverdecem e medram os milhos dos almargens. A vasta folhagem vapora um acre aroma que embalsama a respiração. As aves desembocadas 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, an-

tes, 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.

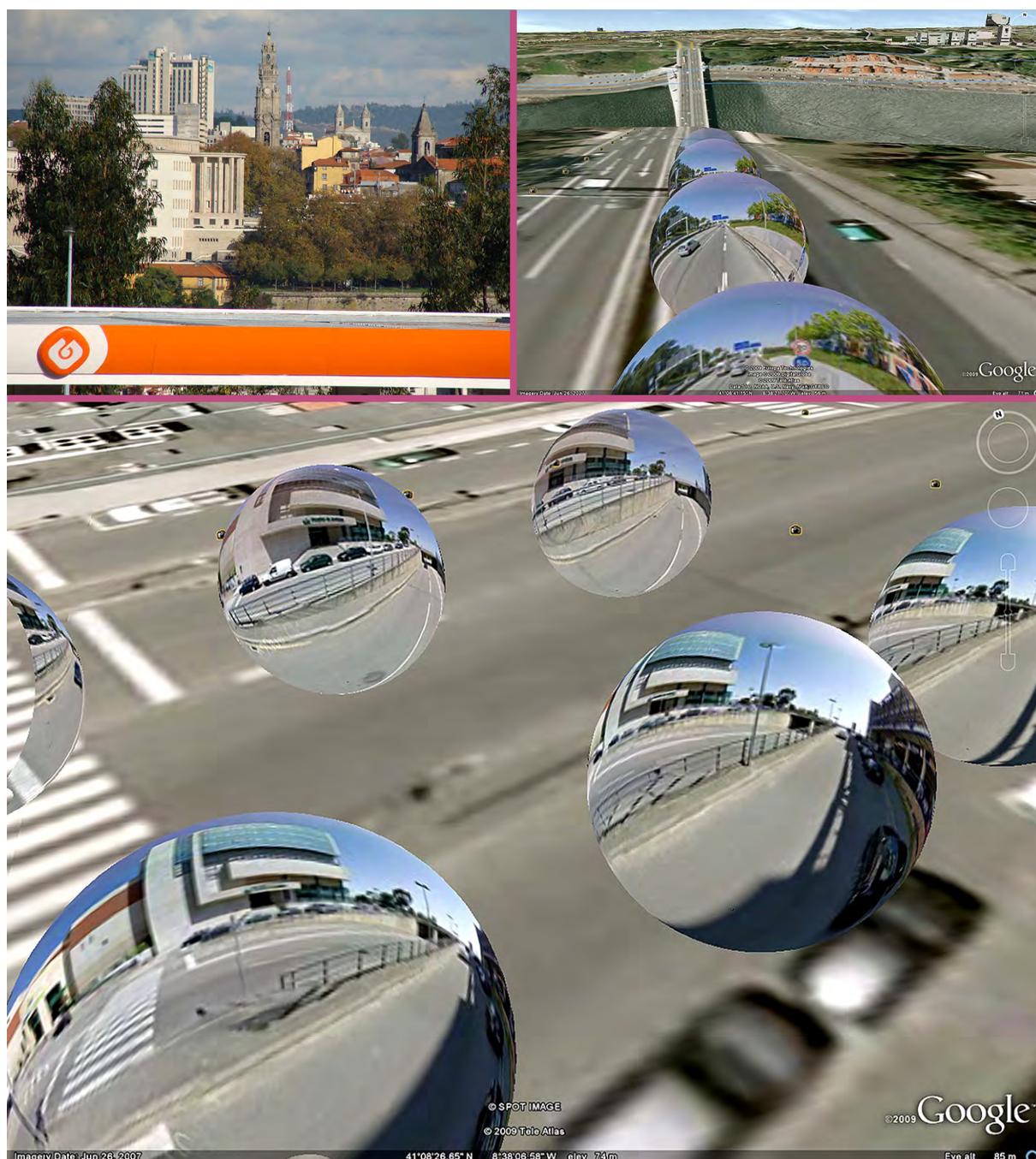


Fig.9-II. Miragens

5. O SITE E OS SEUS CONTEÚDOS

5.1. "Acessar"



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



Fig.15. Automóvel, ciclista e corredor BUS.



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

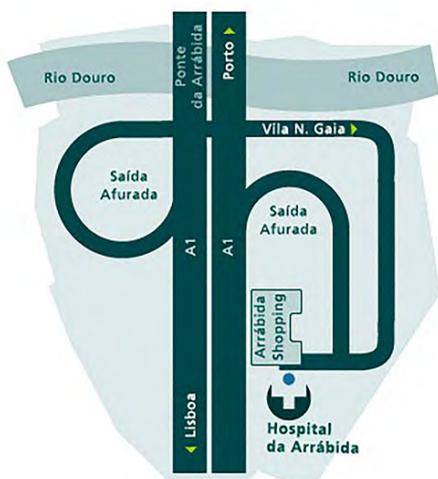


Fig.14. Hospital da Arrábida. Fonte: www.hospitaldaarrabida.pt

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 gasoleiras 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

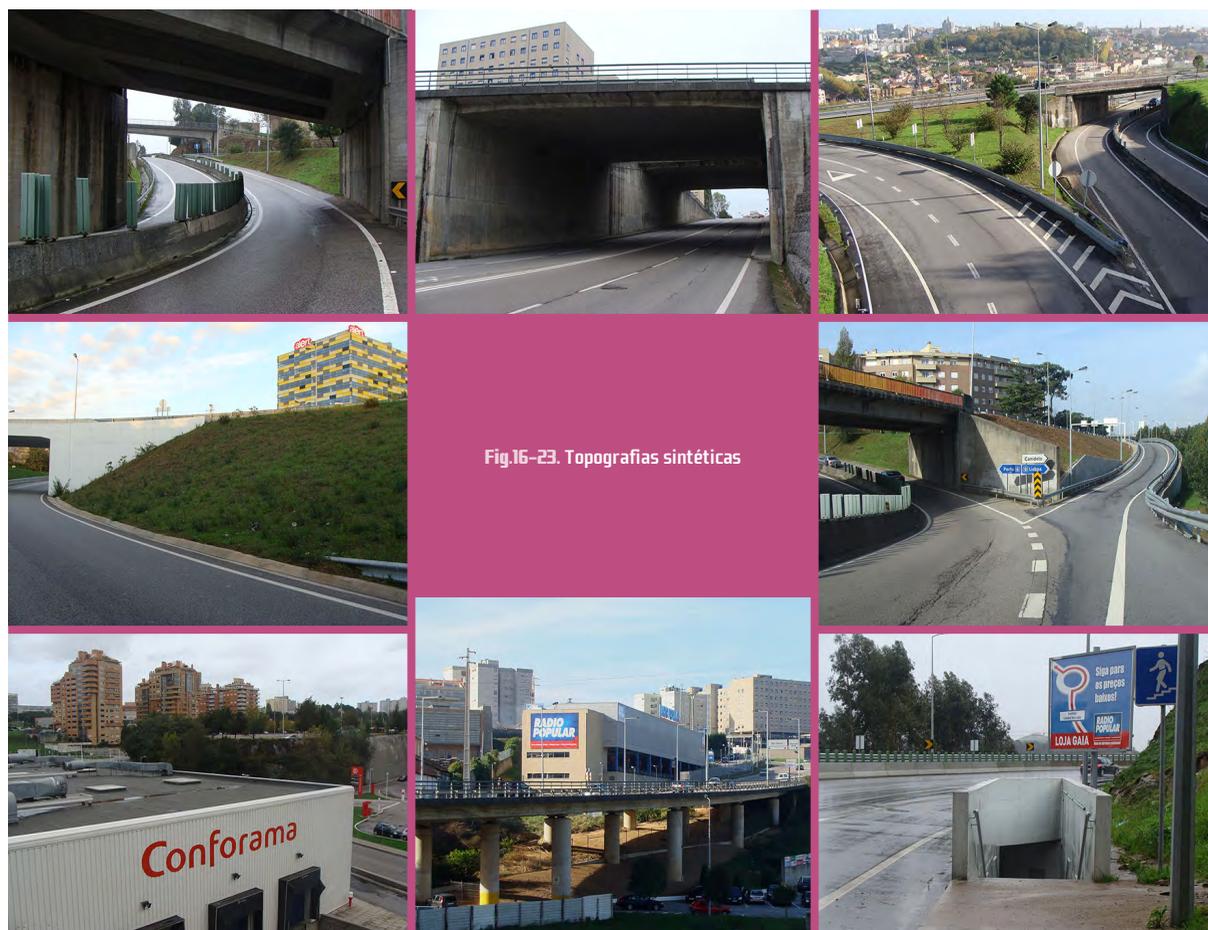


Fig.16-23. Topografias sintéticas

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 estacionamento. 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

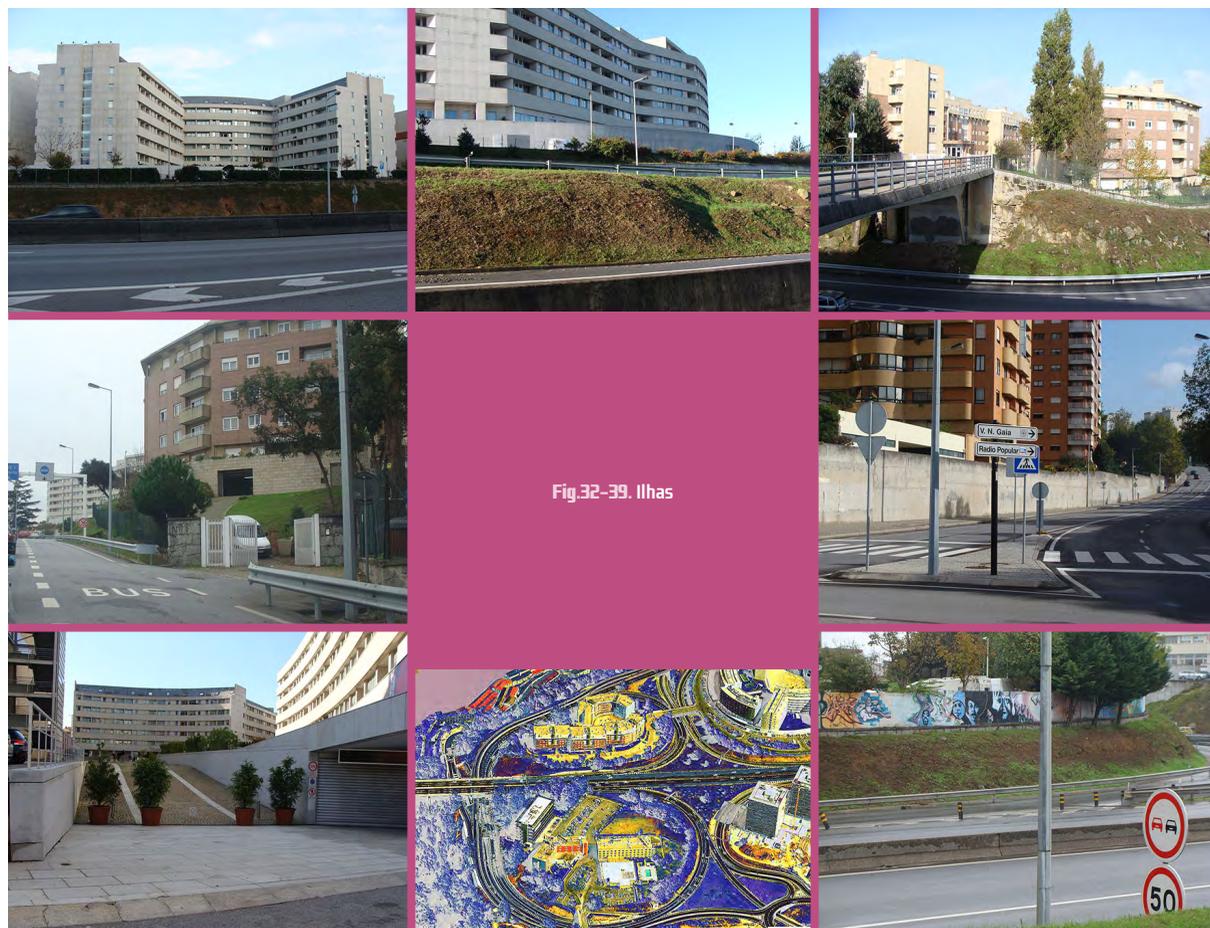


Fig.32-39. Ilhas

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, insustentáveis, diversificados e efêmeros. 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 sobrando, 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 "racionalis" – rua, passeio, auto-estrada, jardim, avenida, ponte, etc. –, se podem misturar em novas categorias híbridas ou transgênicas 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 "clus-

ter" 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 interações 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 oxímoro, 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-

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 contenedor 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, R.** (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.owl.net.rice.edu/~arch343/lecture10.html>
- Innerarity, D.** (2006). *El Nuevo Espacio Público*. 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.