

A Rua da Estrada

Álvaro Domingues*

Resumo: A Rua da Estrada é um ensaio sobre a metamorfose da urbanização. O que se denomina por “cidade” é apenas uma parte, cada vez mais minoritária do território urbanizado. No resto, como não percebemos quase nada, inventamos palavras genéricas e abstractas – subúrbio, periferia, urbanização difusa, etc. –, que são uma forma contornarmos o conhecimento com a ilusão do conhecimento. Pior que isso, como não conhecemos, emitimos juízos precipitados – feio, caos, desorganização, etc. –, dando supostas explicações com o que precisa de ser explicado.

A Rua da Estrada é uma forma de perceber um lado da urbanização “transgénica”, uma forma e um processo que combinam códigos, arquitecturas, funções, etc., que habitualmente entendemos noutros contextos e que aqui se misturam. A verdade é que a infra-estrutura foi desde sempre um gerador de urbanidade. A estrada e tudo que nesse canal se instala – água, água, saneamento, energia, fibra óptica, –, constitui uma lógica de urbanização e não a sua perversão. Circular é viver.

Palavras-chave: Estrada; Rua; Cidade; Urbano; Transgénico



Introdução

A passagem da “cidade para o urbano” arrastou uma metamorfose profunda da cidade: de centrípeta passou a centrífuga; de limitada e contida, passou a uma geografia desconfinada; de coesa e contínua, passou a difusa e fragmentada; de espaço legível e estruturado, passou a ser um campo de forças

organizado por novas mobilidades e espacialidades; de contrária ou híbrida do “rural”, passou a ser um transgénico que assimila e reprocessa elementos que antes pertenciam a um e outro; de organização estruturada pela relação a um centro, passou a sistema de vários centros; de ponto num mapa, passou a mancha, etc., etc.

A densidade de aglomeração e de inter-relação – o pressuposto convencional daquilo que se denomina “cidade” – já não significa necessariamente aglomeração física de edificado, emprego, população, ou infra-estrutura. A acessibilidade, a velocidade, a conectividade e a mobilidade, podem realizar-se em superfícies extensas percorridas pelo *zapping* mais ou menos intenso entre pessoas, bens e informação. Insustentável, dirão muitos, mas evidente olhando à realidade dos factos.

A verdade é que, tal como refere François Ascher no seu pensamento sobre a urbanização contemporânea, (ver, nomeadamente, “Metapolis”, Celta Editora, 1995, Lisboa; e “Os Novos Princípios

*Professor Associado da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

do Urbanismo”, Livros Horizonte, 2010, Lisboa), mudaram radicalmente as tecnologias, as infra-estruturas e os sistemas de suporte da mobilidade de pessoas, bens, informação e energia – o sistema PIBE – e generalizaram-se os modos de apropriação social dessas inovações. Face à radicalidade, à complexidade e à rapidez dessas mudanças, muda também a forma como a sociedade se “territorializa” e a isso se poderá chamar urbanização. A “cidade” perdeu o monopólio da infra-estrutura (água, saneamento, energia, telecomunicações) que hoje irriga territórios imensos onde virtualmente se pode construir uma casa, fábrica ou centro comercial. Por sua vez, vizinhança, relação, interação, etc., são qualidades que já não dependem exclusivamente da proximidade física, mas da proximidade “relacional”; isto tanto vale para a organização das relações sociais de amizade e inter-conhecimento, como para as relações próprias da organização económica (produção, distribuição e consumo de bens e serviços).

Essa urbanização envolve, de facto, de uma dupla metamorfose resultante da falência da dicotomia rural-urbano.

Rural, como se sabe, designa certos modelos culturais, modos de vida e territórios associados com as sociedades ditas tradicionais onde dominam sistemas de autoconsumo e mesmo de auto-subsistência. Segundo J. Ferrão (2000), o “rural” designa:

- uma função principal: a produção de alimentos;
- uma actividade económica dominante: a agricultura;
- um grupo social de referência: a família camponesa, com modos de vida, valores e comportamentos próprios;
- um tipo de paisagem que reflecte a conquista de equilíbrios entre as características naturais e o tipo de actividades humanas desenvolvidas.

Apesar de Portugal ter sido o último país rural da Europa, o certo é que hoje a ruralidade se encontra no final de um ciclo longo depois de intensos movimentos de emigração e de crise/abandono das práticas. Em 2004 a percentagem da agricultura no PIB, Produto Interno Bruto, era de apenas 3% com tendência para descer (Cordovil et al., 2004). A grande quebra deu-se nos anos 50 e 60, logo a seguir à época onde agricultura alcança a maior importância demográfica em Portugal.



“Era” é o que de facto mais se diz a propósito do mundo rural.

A questão, portanto, é a “desruralização”, um conceito que se usa nas Ciências Sociais para denominar o processo de mutação socioeconómica e territorial resultante da perda de importância da actividade agrícola (agro-florestal e criação de gado) e das culturas tradicionais rurais próprias das “sociedades camponesas” tradicionais. O recuo demográfico, o despovoamento e o abandono do solo agrícola, são algumas das evidências mais insistentemente referidos sobre o assunto.

No entanto, a desruralização trata, de facto, de uma questão poliédrica que aparece enunciada de diferentes formas consoante o modo de problematização da questão. Apesar dessa diversidade, existem pelo menos duas questões que interessa separar para que se perceba melhor a realidade a tratar:

- as referências e práticas culturais rurais tradicionais estão sujeitas a uma intensa exposição à modernização, à globalização e aos padrões veiculados pelos *mass media*, tendo perdido quase totalmente a sua estabilidade e os seus habituais tipicismos, bem como as suas “paisagens” e o mosaico variado que caracteriza Portugal. Perdidos os agricultores, perdem-se também os “jardineiros da paisagem”;

– quanto à economia agrícola (agro-florestal e criação de gado), a sua fraca expressão económica e a perda de competitividade dos sistemas tradicionais – veja-se a importância da PAC e da liberalização e globalização dos mercados-, fragilizou a importância económica do solo. Quanto à agricultura competitiva, basta contrastar a fileira do leite ou do Vinho do Porto para se perceber o contraste dos territórios respectivos: a produção leiteira em regime estabulado partilha um território intensamente urbanizado a N e NE do Porto, misturada com estufas, habitações, fábricas e armazéns,

ou infra-estruturas pesadas como o aeroporto ou as auto-estradas. A região vinhateira do Douro ocupa terrenos socoados construídos em terreno de xisto e onde nem sequer se pode falar em “solo”; demograficamente a região vinhateira continua em perda, sobretudo porque o trabalho tem vindo a ser substituído pela mecanização ou pelo recrutamento de trabalhadores sazonais, eles próprios com um peso crescente de imigrantes.

No NO a Norte do Baixo Mondego em toda a região litoral que vai até Viana do Castelo e até à barreira das serranias do Buçaco, do Caramulo, do Marão e da Peneda-Gerês, a policultura tradicional de minifúndio encontra-se em profundo recuo, ao mesmo tempo que – apesar da crise – aumenta o emprego na indústria transformadora e nos serviços. Ao mesmo tempo, a pequena parcela, quando é ocupada por uma casa, transforma-se ao mesmo tempo numa horta, num jardim e num pomar (dito de outra forma, este elemento mínimo mais comum da urbanização do minifúndio, combina aquilo que as taxionomias convencionais separam: o agrícola e o urbano). A densidade da rede urbana (sedes de concelho mais ou menos aglomeradas), a matriz histórica do povoamento disperso (a casa, os estábulos, cortes e sequeiros, e a parcela agrícola coexistiam, ao contrário da aglomeração em aldeias na Beira Interior e no Alentejo) e, recentemente, a facilidade de circulação (estradas, auto-estradas, vias rápidas, variantes, etc.), constituem factores explicativos importantes para perceber o modo como a urbanização difusa se ajusta a esta especial geografia.

Por outras palavras, em territórios-sociedades em que a agricultura não é o motor da produção, do emprego, ou da fixação de população, por defeito, é urbana a sociedade e é urbano o território que essa sociedade transforma e de que se apropria.

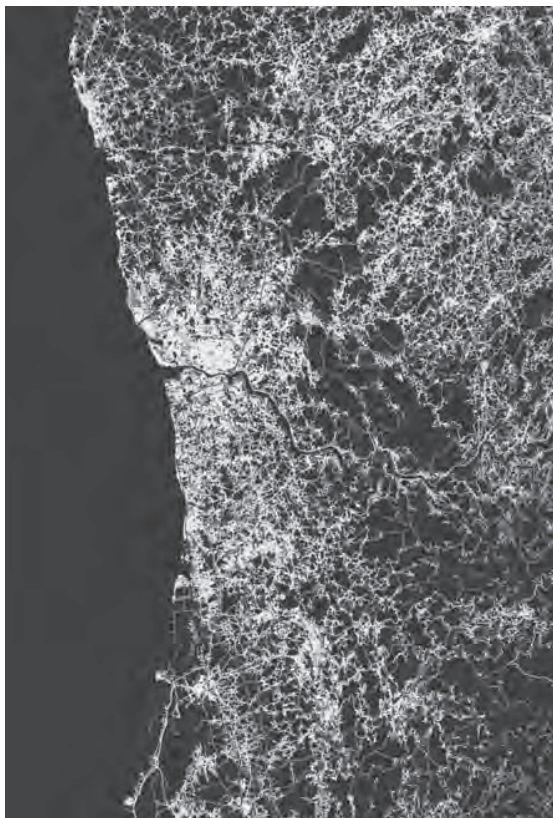


Para além do que já se disse, é a democratização da auto-mobilidade e a sua intensidade de uso, que tornam possível esta plasticidade das sociedades e do território.

“Urbanização Extensiva” denomina, assim, duas questões simultâneas: é extenso (e descontínuo) o território da urbanização; e é extensiva a urbanização porque pode ocorrer algures em continuidade ou não com aglomerados existentes, seja de forma rarefeita, seja em neo-aglomerações junto de nós de auto-estrada, seja em muitas geografias do Portugal “profundo” antes distante e encravado. Como no Algarve turístico ou no Vale do Ave industrial, os padrões e a intensidade da urbanização podem conhecer fenomenologias muito variadas e mais ou menos predatórias dos recursos biofísicos e patrimoniais.



Por agora, o CO², o aquecimento global, as mudanças climáticas e o custo da energia, contribuem para a condenação do automóvel. Resolvida essa questão, o automóvel ou se quisermos, a auto-mobilidade, é uma condição *sine qua non* para garantir a própria mobilidade social, dada a instabilidade do emprego e as suas múltiplas geografias. Qualquer política de mobilidade tem que trabalhar ao mesmo tempo com o transporte individual e colectivo, tirando partido das vantagens de um e de outro e dos seus modos de articulação – a multimodalidade.



Mapa da urbanização entre Aveiro e Póvoa de Varzim – a branco o edificado e as vias; a vermelho o sistema rodoviário arterial (CEAU-FAUP)

Desenvolvimento

A Rua da Estrada é um dos elementos mais legíveis da estruturação da urbanização extensiva. Num país histórica e profundamente deficitário em infra-estruturação e que só teve auto-estradas e vias rápidas na década de 90, era de esperar que a dinâmica de crescimento do pós-guerra tivesse que produzir edificação algures. As estradas e o que nelas havia (electricidade e telefone, quando calhava) eram o suporte mínimo dessa edificação com acesso garantido. É isso que explica e não os bodes expiatórios do costume: especulação, défice de planeamento (no antigo regime, havia só uns planos para uns bocados de cidades e pouco mais), ilegalidade (ou a-legalidade?). Compactar tudo isto na conversa do “feísmo” torna a realidade ainda mais opaca e indiscernível.

Com a banalização e a democratização do automóvel, ficou garantida a fluidez desta urbanização linear onde tudo se mistura: casas, cafés, restaurantes, lojas, serviços, fábricas, (...). O edifício-montra

(onde se expõem automóveis, móveis, plantas, etc.) ou a casa unifamiliar com uma actividade comercial no rés-do-chão, são exemplos comuns da diversidade tipológica e funcional de tudo quanto aparece pela estrada fora. A sinalética que tudo indica, desde os sinais de trânsito, aos endereços electrónicos do que está na terceira rotunda à esquerda, foi a última a chegar, sem a espectacularidade dos néons de Las Vegas mas com recursos de criatividade inusitados. Junto com a sinalética, o GPS completa o modo de tornar legível e inteligível este território habitualmente designado de caos (a ordem oculta, segundo pensam muitos).

A Rua da Estrada é como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura; uma estrada-mercado. O problema da estrada rua é a fímbria de espaço que está entre o asfalto e os edifícios: valeta, passeio, ausência de um e de outro, estacionamento, rampas de acesso a edifícios e lotes, interrupções, problemas. Esta estrada-rua nem tem aquelas magníficas árvores que dantes havia e depois se fechavam em túneis de floresta-galeria, nem tem os passeios amplos e confortáveis que é suposto as ruas terem; na estrada-rua não há apenas trânsito de passagem como na estrada, nem movimentos locais de peões e veículos como na rua.

A Rua da Estrada mistura tudo num conflito permanente, camiões e peões, carros e autocarros, motorizadas e patins em linha, cruzamentos com outras estradas. Há quem simplesmente passe e há quem queira sair e entrar, estacionar ou atravessar a estrada. Rápida de mais para quem lá vive, lenta e congestionada para quem lá passa. Um desassossego que não se resolve com passadeiras, semáforos, multas, rotundas e outros truques de acalmia de tráfico. Quando a Rua da Estrada (Nacional) apanha com uma via de ligação a uma auto-estrada, uma Avenida da Variante (já existe!), tudo se complica. Continua-se a estar perto de quem antes se estava e a minutos de muito mais. É como se um buraco negro, verdadeiro atractor de matéria, viesse perturbar a física quotidiana, e o tempo e o espaço se comprimissem em ânsias de energia e velocidade.

A Rua da Estrada faz parte desta geografia instável de relações (de lugares, menos) ligando-se aos nós das auto-estradas ou, no outro extremo, a finíssimos capilares que antes eram caminhos rurais e vias secundárias. Rizoma ou filigrana são imagens/metáforas desta urbanização liquefeita ou “gaseificada”, como diz Bernardo Secchi.



Na história longa das cidades só havia homens, cavalos e carros de cavalos. Agora podem existir mas de duzentos cavalos num motor de um só automóvel e há mais quem hoje tenha automóveis do que antes os que tinham cavalos. São mudanças a mais para que as cidades sejam como eram. Circular é viver, como se diz.

Fragmentos¹

Identidade



Por excesso de passado, de heróis e de navegantes, ou por ter glórias muito arrumadas lá para trás, o certo é que Portugal anda sempre com problemas de identidade. Ainda mais hoje em que o efeito duplo da globalização e da crise nos lançam numa vertigem e numa mudança constantes onde nada parece estável.

Face a essa ansiedade (ou talvez por causa dela), nunca houve tanta energia e esforço postos na “patrimonialização”: centros históricos, aldeias, paisagens...

A Rua da Estrada incomoda muitos por mostrar o lado “ordinário”, banal do quotidiano e não os tais retalhos “extraordinários” onde se pensa guardar e cenografar a identidade. Queira-se ou não, a Rua da Estrada faz parte dessa identidade mutante e é um registo bastante representativo daquilo que muda. Como um sismógrafo, qualquer episódio da mudança da economia e da sociedade encontra na Rua da Estrada uma sua imediata presença.

Se a construção da identidade colectiva continuar sempre a basear-se em coisas extraordinárias e mitologias, o normal é que a maioria se refugie em comportamentos bastante patológicos: ou faz de conta que não vê e tudo é amnésia; ou anda sempre num profundo e azedo lamento sobre a banalidade e o suposto caos do quotidiano, ou sobre a contabilidade das perdas e do mau luto por essas perdas. Mais vale, pelo menos, tentar perceber o que há e não confundir explicações com bodes expiatórios.



¹ É devido aqui um agradecimento ao Sérgio Andrade do jornal “Público” (31 de Janeiro, 2010) por me incentivar a organizar esta sequência de materiais.



Casas

Diz o povo que “quem fez a casa na praça/a muito se arriscou/para uns, pequena demais/pr’a outros, de alta passou”. Pela exposição pública intensa, a Rua da Estrada é como uma praça, e para quem pensa que público e privado são duas qualidades oponíveis, engana-se: a casa é a face pública daquilo que somos em privado. Nada como uma casa para nos situarmos socialmente. O “brasileiro” mostrava publicamente a sua prosperidade e a sua trajectória social ascendente distinguindo-se; outros usam o mesmo recurso das arquitecturas incomuns para obter o mesmo resultado. A estética e o gosto são coisas bastante relativas; valem mais pelo que nelas se contém. Como dizia Pierre Bourdieu “quem classifica, classifica-se” e a crítica social do gosto é um dos indicadores mais claros da conflitualidade e da distinção sociais. As mais das vezes a dominante das “arquitecturas sem arquitectos” nas casas da Rua da Estrada, causa alguns estranhamentos aos eruditos. Percebe-se, mas talvez esse seja o motivo mais importante para que a coisa seja estudada e melhor estudada.

Casas kitadas



No “pensamento selvagem”, Lévi-Strauss demonstra que o cientista e o *bricoleur* convivem no pensamento e na prática; o pensamento selvagem não é “o pensamento dos selvagens” como dizia esse antropólogo, quebrando os tabus tradicionais entre “civilizados/evoluídos” e “selvagens/retardados”.

O cientista ou o projectista pensa e faz recorrendo a conceitos e racionalidades normalizadas e lineares, construindo a partir da artilharia teórica e técnica para conseguir o produto final; o *bricoleur* trabalha com a instabilidade, misturando critérios de funcionalidade, com interpretações simbólicas, misturando o projectado com o aleatório, o acaso...

para construir nexos no final da obra. Na Rua da Estrada a forma segue o desejo, a necessidade, a função e um sem número de outras urgências. “Kits-se” uma casa ou um jardim para qualquer coisa ou oportunidade de negócio e só não se explica o que não se entende.

Estrada-Mercado



A troca e o mercado são os traços mais antigos do código genético da cidade. A feira de levante é da cidade dos nómadas e da deambulação; se o negócio prosperar, pode-se fixar o mercado, construindo. A Rua da Estrada é uma estrada-mercado. Como alguém me dizia, “o problema é fazê-los parar” porque quanto ao resto há cada vez mais automóveis com (potenciais) consumidores dentro. É por isso que a Rua da Estrada quase não existe nos territórios rarefeitos do Alentejo, Trás-os-Montes ou da Beira Interior. Não havendo passantes, não existe oportunidade de negócio, de criação de emprego, de fixação. Se a estrada atravessa longos latifúndios também não será de esperar que a construção ocorra com a mesma pressão com que ocorre quando a fragmentação

da propriedade deixa umas escassas dezenas de metros de frente construível.

Transgénico



A Rua da Estrada não é rural nem urbana, cidade ou campo. É um terceiro estado, um transgénico mais do que um híbrido. Na Rua da Estrada podem co-existir vinhas, hortas, camiões, palmeiras, prédios de habitação, edifícios-montra e outras listas infinitas. É muito raro não haver postes e muitos fios pelo ar.

São coisas tão (aparentemente) estranhas como os ornitorrincos que, como conta Umberto Eco (2009), andaram cerca de 80 anos a saltar de taxionomia em taxionomia até finalmente estabilizarem como mamíferos monotrématos. A sequência do genoma, recentemente descoberta, confirma a complexidade do animal e o seu cruzamento com características de aves e répteis.

A Rua da Estrada partilha estas incompreensões e dúvidas. Mas muitas delas partem apenas do pensar-se que o mundo se divide em rural e urbano e que, dentro dessas classificações, a coisas são relativamente estáveis, óbvias e homogéneas.

Edifício-montra



Na rua, à escala do peão, basta uma montra para seduzir quem passa. Na Rua da Estrada vai tudo tão depressa e é tanta a concorrência que a montra se agiganta à medida do edifício: é o edifício-montra e a sua segunda vida quando cai a noite e as luzes se acendem. Durante séculos o comércio estava todo no centro da cidade e aí se aglomerava; hoje os pequenos e os grandes negócios na Rua da Estrada são cada vez mais e mais variados, dos móveis aos automóveis.

O edifício-montra cumpre ao mesmo tempo a sua função de estabelecimento comercial, de mostruário, de armazém, de escritório, etc. O agigantamento das superfícies comerciais – grandes, sempre que os objectos expostos são também grandes -, permite também a desmultiplicação das coisas pequenas, da gama de produtos, da mistura entre especialização e combinação de produtos/serviços, ou da organização de “pacotes” como a linha mobiliário, decoração, iluminação

Códigos da Estrada



São tantos os códigos da estrada que é difícil descortinar tudo o que se vai distribuindo pelas bordas da Rua da Estrada: cada um por si, num caso, unidos venceremos, no outro... , o que importa é que o olhar se prenda em signos e objectos que às vezes são quase esculturas (nisto da arte, há muitas galerias fora dos museus). Está tudo à venda.

No início era o código da estrada e as suas convenções universais. Agora, a Rua da Estrada transformou-se num tratado de semiologia: a publicidade, os grafismos, as cores, a forma e o ornamento dos edifícios, os painéis, os escritos nas empenas e nos viadutos, o *lettering* nos telhados, etc.

Robert Venturi, Steven Izenour e Denise Scott Brown chamaram a atenção para o facto na sua obra *Learning from Las Vegas* (1972). Pensava-se então tratar-se de mais uma bizzaria tão exótica como a própria cidade de Las Vegas e os seus casinos e, para além dos paradigmas dominantes na arquitectura erudita serem outros, a própria estética pop era mais vista como uma questão humorística do que

coisa séria merecedora de investigação. Era apenas o (re)início da importância devida às questões simbólicas na arquitectura. Na Rua da Estrada não é só a arquitectura; a Rua da Estrada é ela própria um dispositivo semiológico.



Membrana

Membrana é o que fica entre o limite da tira do asfalto e os muros, edifícios, portas e outras marcações do espaço privado. Nem sempre são passeios. O mais das vezes é uma estreita vala comum onde tudo se resolve – escoamento de águas, postes dos telefones ou da electricidade, semáforos, sinalética, redes de água, saneamento ou gás. Outras, é um *continuum* onde público e privado se diluem facilitando a arrumação, as voltas de quem vai e vem, as cargas e descargas. A questão é que o conceito convencional de “espaço público” em arquitectura e urbanismo se confinou aos elementos clássicos dos “traçados urbanos” e dos “sistemas de espaços colectivos”: ruas, avenidas, praças, jardins, parques, etc. Parece estranho, hoje. No entanto, o público desdobra-se em posse, uso ou apropriação e não se confina ao espaço do peão nem ao “exterior”. É público o uso (e a posse, quase sempre) de uma auto-estrada e não é verdade que o uso público não imponha sempre restrições de acesso ou uso – como o *facebook*.

Espaço público é o que é público no espaço, dizia Jürgen Habermas, incluindo o asfalto e a internet. A “coisa pública” não é apenas um mapa de ruas, avenidas e praças. . . ., é um modo de partilha e regras de estar em comum.

Referências bibliográficas

ASCHER, François (1995), *Metapolis – acerca do futuro da cidade*, Celta Editora, Oeiras.

ASCHER, François (2010), *Os Novos Princípios do Urbanismo*, Livros Horizonte, Lisboa.

CORDOVIL, Francisco *et al.*, (2004), *A Política Agrícola e Rural Comum e a União Europeia. Factos e políticas, futuros e opções*, Principia- Publicações Universitárias e Científicas, Cascais.

ECO, Umberto (2009), *A Vertigem das Listas* (tradução de Virgílio Tenreiro Visu), ed. Difel, Lisboa.

FERRÃO, João (2000), “Relações entre mundo rural e mundo urbano - evolução histórica, situação actual e pistas para o futuro” in *Sociologia, problemas e Práticas*, n.º 33, CIES-ISCTE, Lisboa, pp. 45-54.

VENTURI, R., IZENOUR, S. e BROWN, D.S. (1972), *Learning from Las Vegas*, Cambridge MA.