

O CONCEITO DE PARQUES LINEARES: APRESENTAÇÃO DO *BLUE RIDGE PARKWAY* — UMA OBRA-PRIMA DA ARQUITECTURA PAISAGISTA

De entre as obras que persistem algumas são o que em arte se considera atemporal; sobrevivem pelas virtudes da sua estrutura física porque as conservamos como memórias vivas, mas também pela actualidade da concepção e das funções. O mistério do tempo acentua o fascínio pelas coisas que nos transmitem a emoção de estar perante o eterno.

Esta introdução vem a propósito de uma obra de Arquitectura Paisagista que me surpreendeu quando a visitei em Setembro de 1989.

Ao entrar no *Blue Ridge Parkway* tem-se uma sensação de solenidade, respira-se a atmosfera transcendente e sublime que envolve as obras-primas do naturalismo romântico. O prazer de contemplar uma paisagem onde se confunde a realidade e o encanto mais próprio das ilusões e dos sonhos. Em torno da estrada não há simetrias, a faixa de asfalto não é uma divisória.

Não se cai na tentação de fazer jardins ao lado de uma estrada, a ideia é outra, é a de acompanhar o movimento da paisagem, animar um percurso com um ritmo certo que induz a velocidade do andamento.

Não apetece andar depressa; não há origem nem destino, o que anula a ansiedade de uma viagem; a única referência temporal é o anoitecer, então deixa de ter sentido continuar a viagem, é altura de procurar uma discreta e confortável estalagem e retomar a estrada ao alvorecer.

O conceito de *Parkway* foi criado em 1869 por Cleveland quando elaborou o plano para uma "grande avenida ou *boulevard*" para estruturar os *public grounds*, em Chicago. Embora nunca tenha passado de um plano, foi a primeira vez que se utilizou esta ideia.

Eliot, em 1890, particulariza-o como elemento estruturante para áreas metropolitanas, exemplificando, para o caso de Boston.

Inaugurado em 1924, o primeiro *Parkway* a ser construído é o de *Bronx River*, em Nova York. Concebido como um parque linear para valorizar e proteger um recurso ambiental, cumpre também e eficientemente a sua função como parte da rede de transportes urbanos, embora interdita ao tráfego comercial. A sua implantação explora um traçado curvilíneo, a modelação joga com um impressionante ritmo ondulado que integra a via no espaço envolvente e agarra este como parte indissociável do conjunto.

Posteriormente, em 1932, é terminado o *Parkway* de *Mont Vernon*, em Washington, obra também bem sucedida que podemos hoje percorrer e admirar em toda a sua força, como infraestrutura e equipamento urbano.

Os primeiros *Parkway* utilizavam um corredor com uma largura de 64 a 80 metros. Stanley Abbott, em 1934, fez notar que esta largura era insuficiente.

Para o *Blue Ridge Parkway*, o corredor de partida para o traçado da via tinha uma largura variável, além de sítios demarcados de controlo, pelo seu interesse paisagístico e onde a via teria, necessariamente, que passar. A faixa de intervenção para obra foi de 250 m, operando-se em mais de 130 m, de ambos os lados, para controlo do enquadramento paisagístico próximo.

A ideia de construir o *Blue Ridge Parkway* data de 1912 e é da autoria do Coronel Joseph Hyde Pratt, motivado pela necessidade de melhorar a acessibilidade na região.

A decisão de realizar a obra foi tomada em 1933 e a construção começou em 11 de Setembro de 1935 para terminar cerca de 52 anos depois. O homem que, desde princípio, assume a responsabilidade de elaborar o projecto e coordenar a obra é Stanley Abbott.

"*The grace of the road is in the way it waves into the mountains*" dizia Stanley Abbott - 755 Km sem sinais de Stop, sem tráfego comercial, sem cartazes publicitários, nenhum desenvolvimento urbano.

Uma obra única pela sua beleza, modernidade enraizada na tradição que ela preserva, interpreta e, ao mesmo tempo, subverte.

Este *Parkway* é o exemplo oportuno de uma estrada que sustenta a protecção de uma paisagem agro-florestal que ela própria salvaguarda e valoriza. Note-se ainda que é o mérito e o sucesso da sua arquitectura que motiva os meios necessários à sua conservação.

A administração deste sistema requer um processo de planeamento sofisticado e permanente, nomeadamente para controlar os riscos sempre presentes e renovados de efeitos negativos e perversos induzidos, em boa parte, pela própria existência do *Parkway*.

São constantes as pressões de urbanizações e outras ocupações invasoras, incompatíveis com o programa e os princípios subjacentes ao conceito elaborado por Abbott.

Contudo, não se pode afrontar ingenuamente o movimento e as pretensões dos diversos agentes sociais, é preciso desenvolver argumentos, gerar soluções viáveis, dar respostas

imaginativas que conduzam a alternativas aceitáveis. É preciso reconhecer que há relações dinâmicas entre o *Parkway* e os espaços envolventes com impactos recíprocos e sobre os quais é necessário operar de forma positiva.

Esta experiência está na origem de ideias inovadoras sobre ordenamento territorial, concretamente inspirou formas positivas de expansão da rede viária em zonas de elevada sensibilidade paisagística e, curiosamente, teve também grande sucesso na recuperação de zonas degradadas.

Em 1961 a equipa de Abbott desenvolve o conceito de protecção de zonas costeiras e equaciona a questão da acessibilidade às mesmas. Os percursos fluviais e o modo de os construir e promover dão origem a um novo conceito, o de *River Parkway*. Mais recentemente surge o conceito de *Greenway* que contempla percursos pedonais aprazíveis, enquadrados numa estrutura linear, onde a material vegetal tem uma presença dominante e paisagisticamente expressiva.

Os princípios subjacentes ao desenho deste Parkway foram estabelecidos por Abbott, de entre eles destacamos os seguintes:

1. A estrada desenvolve-se através de unidades de paisagem, protegidas de tal modo que asseguram a preservação e restauração da paisagem envolvente da via. O horizonte é o contorno da paisagem controlada pelo desenho de tal modo que do *Parkway*, tão longe quanto a vista alcance, nada poderá causar desagrado ao viajante.
2. No seu próprio desenho, o *Parkway* e as suas estruturas será caracterizado pela simplicidade e informalidade entendidas como processo de se harmonizarem com um ambiente naturalista. Depois de seleccionado o traçado, desenhamos a via, apanhando o jeito da topografia do sítio. Isso assume, de certo modo, uma atitude quase escultórica.
3. Além da relação da via com a envolvente há um campo próximo, centrado no *Parkway*, onde os elementos têm uma cuidada relação uns com os outros. Cada elemento é um suporte dos outros e contribui para unificar a paisagem.

Qualquer peça de arquitectura que aspire a ser uma obra de arte deve possuir a sua própria justificação em todas as suas linhas.

4. "Variedade é a essência do *Parkway*" e com este princípio Abbott diverge dos projectistas que até então privilegiaram as linhas de fecho para a implantação de vias

(*Skyline Drive*). A diversidade paisagística alcança-se com uma implantação serpenteada, bordejando os vales, percorrendo suavemente as encostas, atravessando colos, procurando as melhores panorâmicas e enquadramentos.

5. Se o condutor é convidado a prestar uma boa parte da sua atenção a uma paisagem deslumbrante, então a estrada deverá ter um traçado que não apresente demasiadas surpresas.
6. Construir não só uma estrada mas evidenciar uma paisagem expressiva nas suas peculiaridades. Este trabalho interpreta e integra os valores culturais e históricos dos espaços envolventes.
7. A construção do *Parkway* é uma oportunidade para recuperar sítios degradados e reparar feridas na paisagem.
8. Quando se trabalha com espaços adaptados e com uma forte componente vegetal é preciso cuidados para os manter saudáveis. Isso implica um trabalho contínuo de conservação da estrada e dos espaços envolventes.
9. Cada troço da via é um sítio com identidade própria remetendo para segundo plano a sua função de corredor de ligação de pólos de interesse.

Se por um lado se desenvolve uma intervenção paisagística, arquitectónica e criativa, em todo o trabalho está sempre subjacente o princípio de alterar o menos possível a estrutura biofísica existente, colinas, afloramentos rochosos e vegetação.

Em 1937, o Arquitecto Paisagista Malcolm Bird iniciou a programação mais sistematizada dos planos e projectos de modo a explicitar, de forma muito concisa, as componentes essenciais dos objectivos em jogo. Um dos principais cuidados foi dado ao desenho das escavações e aterros, de modo a obter modelações de belo recorte paisagístico, fisicamente estáveis em termos de volumes. A obtenção de condições favoráveis para a sementeira e plantação de material vegetal, de modo a ter-se um bom coberto vegetal nas zonas onde houve remoção de solo.

Nos bosques envolventes da via o projecto indica o modo de proceder a limpezas, desbastes e aberturas de campos visuais e mesmo de clareiras que dão composição plástica e expressão estética à paisagem.

Uma das causas do sucesso é, sem dúvida, o excelente trabalho de equipa entre Arquitectos Paisagistas e Engenheiros Civis. Tal cooperação é uma evidência em toda a

extensão do *Parkway* mas, se alguma dúvida houvesse, ela dissipar-se-ia perante a genial construção do *Linn Cove Viaduct*.

Quando a via chega à *Grandfather Mountain* é o seu proprietário que levanta a questão de querer manter a continuidade de encosta e argumenta que "a construção do *Parkway* não deve causar danos ou de algum modo obstruir a beleza da paisagem natural do sítio". Face a esta situação foram estudados traçados alternativos, até que se decidiu lançar um viaduto que acompanha a curvatura da encosta, mas completamente descolado dela. A via flutua com uma delicada leveza na paisagem de tal forma que o conjunto resulta numa admirável obra de arte.

Este viaduto é considerado uma das mais complexas obras de engenharia deste tipo. Construído por módulos em estaleiro e montado com o cuidado de não ferir a paisagem, ele respondeu com situações brilhantes às condicionantes de partida que eram:

- não criar nenhuma ferida no terreno mesmo que temporária para acessos ou estaleiros e serpentear com variações irregulares nos alinhamentos verticais e horizontais.

Com uma extensão de 379 metros e uma largura de 11 metros e composto por 153 módulos, não havendo dois iguais e apenas um deles é rectangular; a distância entre pilares é de 79 m.

O *Linn Cove Viaduct* foi projectado em 1979 por Jean M. Muller e James Baker e a sua construção terminou em 1987.

Foi uma maneira feliz de concluir o *Blue Ridge Parkway*.

Professor Doutor Sidónio Pardal