

CADERNOS DE GEOGRAFIA

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
FACULDADE DE LETRAS • UNIVERSIDADE DE COIMBRA
COIMBRA 1998 N.º 17

HOMENAGEM AO DOUTOR J. M. PEREIRA DE OLIVEIRA



O NOVO URBANISMO: CONVERGÊNCIAS EM DIFERENTES MATRIZES CULTURAIS

Jorge Gaspar*

Os períodos de maior integração territorial, seja qual for a escala, corresponderam sempre a uma maior aproximação entre povos, favorecendo a adopção comum de certos comportamentos e a valorização dos locais com melhor acessibilidade para a exploração de contactos e desenvolvimento de trocas.

É assim que os sucessivos movimentos no sentido da aproximação mundial dos povos e das suas economias, que justificaram em determinado momento o uso do termo **mundialização**, influenciaram o desenvolvimento de cidades e contribuíram para o alargamento do processo de urbanização. A globalização em curso constitui um poderoso motor da urbanização das populações através do Mundo.

O alargamento da urbanização a todos os continentes, regiões, culturas e países, reforçou um elevado grau de comunalidade no que concerne as dimensões funcional e cultural do fenómeno. A grande mobilidade da informação, do capital, do trabalho e dos comportamentos é um poderoso factor de aproximação/uniformização dos dinâmismos da urbanização. Em contrapartida, os mesmos e outros factores (tensões sociais e raciais, evolução tecnológica, ...) provocam alterações nas formas e nos conteúdos que revestem actualmente o processo de urbanização, com notáveis diferenciações culturais.

Assim, ao mesmo tempo que o Mundo caminha para a urbanização generalizada das populações, a cidade deixou de ser o espaço exclusivo da vida em urbanismo. Só por carência de outros conceitos e para facilidade no estabelecimento de comparações, no tempo e no espaço, se continuam a designar como cidades extensos segmentos de espaço urbanizado que de modo algum configuram a **cidade**, nas suas múltiplas vertentes: física, formal, estética, social, económica e política.

A MATRIZ AMERICANA

Por razões que se prendem não só com o estágio avançado no processo de globalização, mas também com determinantes específicas do processo de evolução política, social e cultural da sociedade americana, os Estados Unidos da América têm observado transformações muito

importantes e aceleradas nas cidades e no espaço urbano em geral, mormente ao longo do último meio século (KANTOR, 1995).

A cidade constitui não só um instrumento decisivo na ocupação e construção do espaço americano, como, em paralelo com a **terra** e o mundo rural, um dos pilares da identificação nacional. Enquanto o espaço rural permitia a afirmação autónoma das várias matrizes culturais, a cidade, na sua multiculturalidade, promovia a nova cultura, a integração, através do clássico processo de urbanização/americanização dos imigrantes.

A estratégia de ocupação e dominação do território, por um lado, e a rápida e generalizada industrialização, por outro, conferiram à cidade o papel determinante na construção dos Estados Unidos da América. A cidade, identificável como tal em qualquer parte do Mundo, torna-se o espelho da nova sociedade e a sua arena de afirmação.

Os transportes por barco (fluvial e marítimo) e por comboio constituíram os suportes infra-estruturais do desenvolvimento urbano do País, mas é o automóvel que vai muito rapidamente dar nova forma e maior expressão ao fenómeno urbano nos Estados Unidos. Como tão bem o sintetizou Lewis Mumford, enquanto o caminho-de-ferro foi um instrumento centralizador e concentrador da população e das actividades económicas, o automóvel, o símbolo da era "neotécnica", é um instrumento desconcentrador e descentralizador (MUMFORD, 1938; 1961). Assim, enquanto ao comboio correspondeu a cidade compacta, prolongando-se por subúrbios coesos e contínuos, ao automóvel vai corresponder, progressivamente, um espaço menos coeso e menos articulado. Numa primeira fase, todavia, entre as duas guerras, o automóvel ainda alimentou algumas utopias, bem inscritas na matriz cultural americana. Desde a **Broadacre** de Frank Loyd Wright ao projecto de conciliação entre o automóvel e o peão experimentado em **Radburn**. Mas o automóvel não se ficou pelas novas periferias, alimentando o comboio, que por sua vez era compatível com a cidade compacta.

Após a Segunda Grande Guerra, a necessidade de dar lugar ao automóvel, o novo ordenador do espaço e das actividades, começou a alterar a própria essência da cidade, que é invadida por vias rápidas. Conjugado com outros factores que contribuíram para a desvalorização do espaço citadino, o automóvel levou ao progressivo abandono da cidade, primeiro por parte da classe média e depois por parte também de muitas empresas, tanto da indústria como dos serviços.

* Centro de Estudos Geográficos. Universidade de Lisboa.

Esse abandono gerou a desvalorização e obsolescência da cidade, fazendo aumentar o peso dos grupos de menor rendimento, em grande medida pertencentes ao que nos Estados Unidos se vai designando por minorias étnicas, mas que em muitas cidades representam de facto a maioria. Percebe-se assim que muitas das principais cidades americanas tenham eleito entretanto *mayors* negros.

Entretanto, o que fora a cidade é agora um conjunto de massas urbanas, que mal gravitam em torno do antigo núcleo. Massas urbanas funcionalmente especializadas e socialmente segregadas. Áreas de habitação, de trabalho e de consumo, conectadas por rodovias, únicos elementos ordenadores da paisagem. O *mall*, junto da intercepção de duas ou mais rodovias de grande capacidade, com boas acessibilidades tanto a locais de trabalho, como de residência, constitui a centralidade de referência. Aí se encontram, consomem, vivem e revivem os novos/velhos dramas da vida, dos novos urbanitas. Woody Allen e Betty Midler evidenciam-no, num filme delirante, mas muito agarrado ao quotidiano real (Cf. GARREAU, 1991; GOLDFIELD and BROWNELL, 1979).

A metrópole, a cidade-mãe, guarda ainda um valor simbólico, decorrente não só do património edificado, mas sobretudo do património imaterial, que é a sua memória, em que por vezes sobreleva o próprio topónimo: Filadélfia, Cleveland, Baltimore, Detroit, Buffalo, Los Angeles, Cincinnati... mantêm portanto uma certa dimensão como centros do poder, da cultura e do saber, mas para a maior parte da classe média não são já lugares habitáveis.

São todavia ainda lugares onde o negócio é possível. Por vezes mesmo o grande negócio, geralmente no contexto de ambiciosos projectos de “renascimento urbano” – *urban renaissance* – em muitos casos ancorados no desenvolvimento imobiliário de frentes ribeirinhas, conquistadas a antigas infra-estruturas portuárias abandonadas (Cf. FRIEDEN and SAGALYN, 1989).

OS PAÍSES MENOS DESENVOLVIDOS

Neste conjunto de países, muito diferenciados nos planos cultural, político e de perspectivas de transformação, as situações do desenvolvimento urbano e das cidades são também muito diversas (BAIROCH, 1985).

Em primeiro lugar é necessário distinguir o nível de herança cultural urbana, que vai desde a não existência na generalidade dos países da África ao sul do Saara, até à pujança das antigas civilizações urbanas do sub-continentes Indostânico ou da China. Nestas últimas, porém, não obstante a originalidade, o nível de sofisticação e o desenvolvimento destas civilizações urbanas, as diferentes recorrências da cidade e do capitalismo – da colonização, da industrialização e, na actualidade, da chamada era pós-industrial – dominaram ou até apagaram as heranças. A grande excepção é a cidade muçulmana, que se manteve, em diferentes tipos e níveis de desenvolvimento económi-

co, social e político, de Marrocos à Índia, da Ásia Central ao Mar Vermelho. No entanto, devemos ter em conta que a cidade muçulmana é essencialmente uma variante da cidade greco-latina, entroncando directamente na sistematização do urbanismo grego, que nos foi legado, entre outros, por Aristóteles.

Percorrendo nas diferentes partes do mundo o que foram países colonizados, podemos encontrar a imposição de modelos ocidentais (ou muçulmanos), que criam laços de familiaridade: ao longo da América Latina, no que concerne os séculos XVI a XIX, na África do século XIX e primeira metade do actual, na Ásia, sobretudo com a consolidação do poderio britânico na Índia, na Malásia, na China (após a Guerra do Ópio).

Outra forma de olhar a difusão (imposição) de um modelo é a partir das várias etapas da mundialização, mais marcadas com a generalização da navegação marítima a vapor e do caminho-de-ferro: as modernas cidades portuárias, interfaces destes dois modos de transporte, constituem um vasto conjunto relativamente homogéneo – não só no sítio e na função, mas também no modelo urbanístico e até nos estilos arquitectónicos prevaletentes. É impressionante, por exemplo, o ar de família de muitas cidades que tiveram um período de euforia económica e urbanística nos primeiros 30 anos deste século – do Pacífico ao Atlântico: os cais, os conjuntos de armazéns, que pela primeira vez são construídos em betão armado, as correntezas porticadas, de vários sucedâneos da *art-deco* e do modernismo, mas sem perderem o código genético, o *lettering* modernista...

Após a Segunda Grande Guerra e, genericamente, com a descolonização dos territórios ocupados pelas potências ocidentais, vai assistir-se a um rápido inchamento destas cidades resultantes de sociedades e de economias duais, justapostas. Para o facto contribuíram vários factores, sobrelevando-se o aumento rápido da população, a pressão demográfica nos campos e, apesar de tudo, a esperança que os pobres tinham nas cidades, onde mesmo que não encontrassem trabalho, podiam aceder a uma alimentação mínima, já que aí estava assegurada pelo menos a possibilidade de distribuir alimentos.

Este processo prolonga-se ao longo dos anos 60 e 70. Em breve, porém, na maior parte das grandes metrópoles do Terceiro Mundo, o crescimento passaria a ser mais o resultado do saldo natural da população residente, que do saldo migratório. Hoje, nalguns países, a taxa de urbanização ultrapassa os 50% – ou seja, já há mais população nas cidades do que nos campos. E nas cidades, apesar de tudo, existem melhores condições sanitárias.

Esta situação de grandes concentrações de mão-de-obra sem emprego nas cidades e a melhoria das acessibilidades – do automóvel, do comboio e do avião, vão alterar completamente a natureza dos movimentos migratórios. Antes de mais verifica-se que os grandes focos emissores de trabalhadores migrantes passaram a ser as cidades e não os campos, sobretudo nas migrações internacionais; mas

também no interior de um país como o Brasil, onde as grandes plantações de cana de açúcar contratam nas favelas das grandes cidades mão-de-obra sazonal. É o contraste entre o **bóia-fria**, o emigrante urbano que trabalha na agricultura, e o que foi o **pau de arara**, o emigrante rural do Nordeste que procurava salvação nas metrópoles do Sul.

Nos anos 80 e 90 os principais focos emissores de trabalhadores emigrantes entre países, na Ásia (Filipinas, Tailândia, Índia, Paquistão) ou na África, são as grandes cidades, e o meio de transporte mais utilizado é o avião. A mobilidade é maior que nos anos 50 a 70, os retornos mais frequentes, a adaptação a novos ambientes é mais fácil, mas o enraizamento mais difícil e menos frequente – não há uma urbanização, mas, frequentemente, um choque entre diferentes culturas urbanas. Esta diferença muito nítida pode testar-se, por exemplo, no confronto entre a emigração portuguesa para França nos anos 60, essencialmente de rurais, e a actual emigração de Angola e de outros países africanos para Portugal, essencialmente de trabalhadores que nesses países viviam em meio urbano.

Entretanto, também nos países em desenvolvimento se observa o aparecimento de novas formas de urbanismo, desde os eixos de urbanização ao longo das principais rodovias, à urbanização *in situ*, resultante da industrialização de áreas rurais muito densas dotadas de boas acessibilidades, de que a Malásia meridional, entre Malaca e Singapura, oferece um exemplo muito interessante, ou ao crescimento de extensas manchas de habitat periurbano, como se observa num grande número de metrópoles do Terceiro Mundo, da América Latina ao Norte de África, à Índia e à China.

Entre esse periurbano e a cidade consolidada, em sítios desqualificados por razões ambientais, culturais ou sócio-económicas, ocorrem grandes manchas de habitats instáveis, de abrigos das mais variadas formas e materiais, onde se sedimenta uma nova cultura urbana, que mais do que uma cultura da pobreza é uma cultura da instabilidade. A questão que se coloca é a da consolidação destes habitats. Que decerto ocorrerá em muitos casos, mas não em todos. E quanto tempo levará? Que novas formas urbanas irão emergir? Que movimentos sociais e que transformações políticas se irão operar nestas áreas urbanas, ingovernáveis aos olhos de um ocidental?

Uma questão recorrente, em estudos e relatórios, é a do papel da urbanização no processo de desenvolvimento das regiões mais pobres, sobrepopoadas e com baixos índices nos planos educativo, sanitário e tecnológico.

Durante muito tempo, até aos anos 80, a urbanização era vista como um processo negativo, a migração massiva de gente dos campos para as cidades só levaria a um agravamento das condições de vida. Nos últimos anos deu-se uma revisão nesta perspectiva e, para muitos, a urbanização passou a ser considerada como um mal menor. Hoje em dia as grandes fomes, as populações devastadas por epidemias e carências de vária ordem, veri-

ficam-se sobretudo nos campos, onde os trabalhadores rurais e camponeses pobres não resistem à variabilidade dos elementos climáticos ou à rapacidade de novos interesses fundiários, como se verifica no interior do Brasil Central e Setentrional.

Nas áreas urbanas é mais fácil a provisão das necessidades básicas; o controlo da natalidade é mais eficaz; o acesso à educação está minimamente garantido; apesar de todas as carências, violências e opressões, o habitante das áreas urbanas está de certo modo numa situação semelhante ao do camponês medieval que conseguia atingir a urbanidade – sente o “ar da liberdade”.

A urbanização permite a esperança nalguma mobilidade social, encetando-se muitas vezes um processo interactivo entre regeneração social e regeneração urbana. O sucesso de algumas cidades de países menos desenvolvidos é o sucesso dos seus habitantes e das suas economias, e tem sido pela via do desenvolvimento urbano que alguns países têm conseguido encetar um processo de desenvolvimento com sustentabilidade social e económica.

A segunda metade do século XX viu entretanto emergir a cidade fora do contexto regional/nacional imediato. Vários autores falam mesmo no renascimento da cidade-estado e na necessidade de rever certos conceitos relativos à ocupação, valorização e gestão do território (TAYLOR, 1995).

Se alguns autores referem exemplos europeus, mormente dos países da União Europeia, no sentido de procurar uma simetria da Europa das cidades relativamente à já consumida Europa das regiões, os casos mais interessantes ocorrem na Ásia e correspondem a cidades que se desenvolveram no contexto do renascimento asiático, constituindo parcelas de território com autonomia política: Hong Kong e, sobretudo, Singapura.

Curiosamente, um e outro caso, são afirmações da cidade em plenitude – coesa e compacta, onde a tecnologia permitiu a adequação das actividades e das populações à exiguidade do espaço disponível, não obstante as ânsias por mais consumo de território, decorrentes do automóvel e das práticas de lazer, que aí se difundiram em grande escala.

A EUROPA

O modelo urbano da **Europa**, baseado numa rede densa de cidades, na sua quase totalidade com largo passado histórico, tem resistido, apesar das tensões e conflitos, de intensidade e natureza diversa consoante as especificidades de cada país ou região (BURTENSCHAW, BATEMAN and ASHWORTH, 1991).

O conflito mais generalizado é o provocado pela inadequação da crescente densidade do tráfego automóvel às infra-estruturas das cidades. Embora de forma menos radical e mais escalonada no tempo do que nos Estados Unidos da América, o automóvel acabou por se apropriar

da cidade, determinando prioridades nas infra-estruturas, comportamentos sociais, localização das actividades económicas.

Foi sobretudo na emergência de um novo padrão urbano de consumo que o automóvel “revolucionou” as cidades e o urbanismo, provocando o aparecimento de grandes superfícies e centros comerciais na periferia urbana, com consequências negativas para o aparelho comercial, tanto dos centros urbanos como das áreas residenciais tradicionais.

Não obstante, muitas cidades, de diferentes dimensões, têm conseguido resistir. A principal resposta ao repto do automóvel individual reside no desenvolvimento – quantitativo e qualitativo – do transporte colectivo e da sua articulação intermodal, tanto entre diferentes formas de transporte colectivo, como entre o individual e o colectivo. Por outro lado, têm maior sucesso os casos em que as cidades, e nomeadamente as suas áreas centrais, não afastam radicalmente o automóvel.

Neste capítulo observou-se nas últimas duas décadas um ressurgimento do comboio, para serviço suburbano e regional (com o alargamento territorial das bacias de emprego e do eléctrico modernizado, em via própria, mais rápido, mais cómodo e com maior capacidade). Nas grandes cidades o metropolitano manteve e reforçou um papel muito importante. No entanto, tendo em conta o predomínio e consolidação de um padrão de cidades de média dimensão (abaixo de um milhão de habitantes), o transporte colectivo que nestes dois decénios mais se difundiu foi o do eléctrico rápido, também designado de metro ligeiro.

São numerosos os bons exemplos, os casos de sucesso, em cidades de diferente dimensão, mas que em geral têm em comum o facto de terem estabilizado, tanto na população, como na superfície ocupada e na localização das actividades económicas. É esta estabilidade que não deixa de implicar uma permanente actualização (funcional, tecnológica e estética), que permite consolidar um adequado modelo de transportes.

Outra dimensão dos conflitos é de natureza social e, nalguns casos, com uma componente étnica. Desde final dos anos 60 – o Maio de 68 aparece como o marco histórico – até final dos anos 70, as cidades europeias foram atravessadas por uma série de movimentos sociais urbanos, como resultado da crise e estertor do chamado modelo fordista (JENSEN-BUTLER, SACHAR and VAN WESEEP, 1997).

Estes movimentos foram acompanhados de um generalizado declínio das cidades europeias, cujo indicador mais simples é o da evolução demográfica (SALLEZ, 1993), num processo que teve uma deriva de Norte para Sul: as cidades do Sul da Europa, e em particular as da Grécia, parte da Espanha e Portugal. Foram as últimas a ser atingidas pela “onda” de declínio/reestruturação. Note-se que no caso de Portugal a situação é diferente na medida em que o 25 de Abril de 1974, e a consequente evolução política, social

e económica, por um lado adiaram a queda do modelo fordista (através das nacionalizações e outras formas de intervenção do Estado) e, por outro lado, as áreas urbanas, e a de Lisboa em particular, cresceram “artificialmente” através da integração de centenas de milhares de cidadãos portugueses vindos das ex-colónias, além de um número elevado, embora desconhecido, de emigrantes retornados de países europeus. Note-se que este último movimento também teve consequências do mesmo tipo em países como a Grécia, a Jugoslávia e a Espanha.

A este processo económico, social e político, correspondeu uma profunda reestruturação do espaço urbano, nas componentes demográfica, económica, social e urbano-arquitectónica. Assim, a terciarização (quantitativa e qualitativa) domina a base económica. A população tende a estabilizar nos núcleos centrais, por vezes com rejuvenescimento e “retorno” das classes média e média alta a áreas centrais antes ocupadas pelo proletariado (fala-se de “gentrificação”).

A reabilitação conjuga-se com esquemas de renovação profunda de áreas industriais abandonadas, em muitos casos em localizações ribeirinhas (do mar ou de rios), o que origina mesmo uma terminologia específica – *waterfront development*, de que as *Docklands* londrinas constituem o paradigma, para o melhor e para o pior. A estética pós-moderna substitui o ideário modernista.

As influências e a aproximação do modelo norte-americano são patentes. A grande diferença reside na “resistência” e reabilitação da cidade propriamente dita. Apesar de em muitas cidades europeias se manifestar a consolidação e segregação de *ghettos* sociais, frequentemente com uma dimensão étnica, eles não atingem a importância, por vezes dominante, que assumem na cidade norte-americana. Por outro lado, é necessário ter em conta a diferença entre as culturas urbanas de um e outro lado do Atlântico – na Europa o núcleo citadino continua a ser um valor seguro e cabe nas estratégias de afirmação de diferentes estratos sociais.

Mas a vitalidade da cidade europeia não é uniforme. Em muitos casos, observam-se estratégias de segregação funcional das áreas centrais, que evoluem no sentido da tematização histórico-cultural, nalguns casos mesmo de uma certa museificação.

Por outro lado, é generalizada a expansão do habitat de baixa densidade, que se estende por áreas cada vez mais vastas, em contínuo edificado/loteado ou em desenvolvimentos circunscritos, segregados – os “condomínios fechados”, que se aproximam da nova paisagem exurbana dos Estados Unidos da América.

Esta evolução rápida, generalizada e de leitura aparentemente simples, levou alguns autores a simplificar, construindo modelos interpretativos com algumas fragilidades. O modelo de ciclo de vida urbana (COURT, 1987), que de algum modo entronca na linha dos clássicos da Escola de Chicago (GRAFMEYER et JOSEPH, 1979), é o que obtém maior sucesso. A cidade europeia depois das fases de urbaniza-

ção, suburbanização e de desurbanização, teria encetado finalmente um processo de reurbanização.

Ora o que caracteriza o processo de urbanização recente na Europa, e em particular na Europa que vive há mais tempo numa economia de mercado, crescentemente integrada e, ao mesmo tempo, aberta ao movimento de globalização, é a variedade de formas e de modos de viver em urbanismo, que são outras tantas respostas às tendências evolutivas que resumidamente assinalámos.

Às cidades de raízes históricas profundas, com um metabolismo muito activo e sensível às mudanças nas esferas social, económica e política, juntaram-se, desde o início do século (na sequência do crescimento das cidades-jardim), e sobretudo depois da Segunda Grande Guerra, um certo número de cidades novas, que na sua concepção e enquanto política de ordenamento do território representam um estado de maturidade da sociedade urbana. Cidades novas que tanto foram formas integrais de desconcentração das grandes e densas áreas urbano-industriais, como – sobretudo no Sul da Europa, pólos de crescimento com uma base industrial, inspirados nas teorias do desenvolvimento polarizado.

Se algumas cidades novas registaram dificuldades de afirmação, tendo sido objecto de críticas – de urbanistas, cineastas, sociólogos, políticos – o facto é que muitas delas, as melhor localizadas em relação à rede urbana consolidada, constituem hoje âncoras ordenadoras da urbanização difusa que entretanto se generalizou.

Como já referimos em diferentes passagens, à nova realidade do urbanismo das últimas décadas correspondem diferentes formas urbanas. O principal corte em relação ao urbanismo tradicional é dado por um conjunto de formas que genericamente se denomina de urbanização dispersa ou difusa, mas a que correspondem situações muito distintas; os já referidos condomínios fechados, em geral orientados para as novas classes médias de alto rendimento, a urbanização dispersiva em contínuo urbano com os subúrbios antecedentes, as manchas de habitat rural (dispersas ou de pequenas concentrações – lugares e aldeias) que foram urbanizadas, ou por alteração sócio-funcional dos jovens camponeses ou/e por atracção de populações citadinas.

Em todas estas situações, um denominador comum: o automóvel, que juntamente com as novas potencialidades das infra-estruturas básicas e a generalização do acesso às telecomunicações mais avançadas, viabiliza este novo modo de vida em urbanismo. Já as motivações são as mais variadas – o tão decantado apelo da terra, ou o regresso às origens, ou tão-só a posse prévia de uma casa herdada ou mesmo de uma exploração agrícola que é possível ir mantendo em regime de trabalho a tempo parcial.

Esta nova realidade tem levado às conclusões mais desencontradas: para uns reflecte o fim do mundo rural, para outros pode ser lida como precisamente o contrário a recuperação dos campos (KAYSER, 1993), o que levanta em todo o caso muitas questões interessantes sobre o futuro

do urbanismo, das cidades e do próprio equilíbrio das forças sócio-políticas de um país. O camponês perde força política, mas esta não é centralizada na cidade tradicional; é o próprio poder político que, de certo modo, também se dispersa, afirmam-se de uma forma difusa. É pois patente a necessidade de rever o conceito de cidadania, no sentido de definir a nova Polis.

A partir da observação e interpretação do caso francês, onde emergem novíssimas paisagens urbanas, resultado da combinação de novas e velhas urbanidades, F. Ascher desenvolveu o conceito de **Metapolis** (ASCHER, 1995). De facto, o conceito de metropolização, com que muitos autores têm vindo a classificar a emergência daqueles novos espaços urbanos, não traduz a complexidade do fenómeno, que contendo em si o que ainda se pode considerar como áreas metropolitanas (territórios urbanizados a partir de uma metrópole, uma cidade-mãe, com que se mantêm solidárias), abarcam novas formas urbanas, que configuram novos comportamentos societais, suportados por uma maior diversidade de formas organizadas das actividades económicas e dos espaços de trabalho, de consumo e de lazer.

A PENÍNSULA IBÉRICA

Embora não se possa falar de uma especificidade do urbanismo da Península Ibérica, primeiro porque ele se integra no contexto europeu – tanto historicamente como na actualidade, segundo porque existem diferenças no interior da Península, começando pela oposição entre o urbanismo português e o do resto da Península. Recentemente, como resultado do processo de integração europeia, começaram a verificar-se alguns sinais que apontam para a aproximação da cidade portuguesa à cidade espanhola: nos materiais de construção, nos consumos, no *lettering*, na paisagem do anúncio de rua, nos horários e ritmos de vida.

Globalmente, as cidades da Península Ibérica tiveram comportamentos idênticos às do resto da Europa, desde a colonização romana até aos nossos dias. As grandes diferenças, historicamente, residem na maior influência muçulmana, de que ainda restam vestígios assinaláveis no caso espanhol, e um diferencial de nível de desenvolvimento sócio-económico, que se traduz em carências infra-estruturais e um certo deferimento no tempo na ocorrência de inovações, materiais e imateriais.

A evolução recente do urbanismo peninsular é no entanto muito interessante, apresentando alguns aspectos em comum. Destes podem destacar-se, além dos que são afins ao urbanismo dos países europeus tradicionalmente de economia de mercado, uma litoralização, que se afirma em toda a envolvente ibérica, do País Basco à Galiza, de Portugal à Catalunha. Esta litoralização não tem todavia uma tradução funcional, como o teve no passado, com o desenvolvimento de economias voltadas para o Mediterrâneo.

neo ou para o Oceano – das pescas à ocupação colonial, do comércio ultramarino às actividades industriais que privilegiavam o transporte marítimo. A litoralização que se reforçou nos últimos 20 anos tem, por um lado, uma componente nas actividades ligadas ao turismo e, por outro lado, resulta também de um certo apelo das fachadas marítimas, tanto para o lazer como para a residência permanente. Tanto mais que existia um património urbano num certo número de antigas cidades, portuárias e industriais, que após a crise fordista foi valorizado: de Bilbao a Santander, de Lisboa a Valência e a Barcelona.

A esta litoralização contrapõe-se entretanto em processo inverso, de continentalização, que se traduz fundamentalmente em duas vertentes: a atracção da Europa, mormente das duas potências mais continentalizantes, a França e a Alemanha, e a consolidação e reforço do sistema urbano da Península, onde Madrid se afirma com pujança económica e cultural, ao contrário do que poderia ter sugerido a antevisão dos impactos da criação das comunidades autonómicas. Na realidade, o movimento de centrifugação originado pela regionalização foi compensado por um movimento de centripetação, baseado na aglomeração madrilenha, que por sua vez contribui para reforçar uma importante coroa urbana da capital espanhola: Guadalajara, Segovia, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Avila, Valladolid, são cidades que vivem tempos de renascimento e afirmação.

Contrastadas no seu particular, a cidade espanhola e a portuguesa apresentam diferenças assinaláveis, bem como os urbanismos de um e outro país, o que decorre de processos históricos muito diferenciados. A cidade espanhola é tradicionalmente mais compacta, com densidades de construção e de população mais elevadas; o planeamento sempre foi mais utilizado nos diferentes períodos históricos, o corte com o campo envolvente mais marcado do que no caso português; o espaço público e a vida de rua têm mais intensidade na cidade espanhola. Assim, pode afirmar-se que a urbanidade portuguesa é menos acentuada na paisagem, prolongando-se para lá dos limites da cidade. E, sobretudo, o grau de concentração urbana é tradicionalmente muito mais elevado em Espanha.

A História recente, dos últimos 70 anos, afeiçoou-se a estas características diferenciadoras e, nalguns aspectos, até as acentuou. O ruralismo salazarista do Estado Novo, opondo-se ao processo de urbanização/industrialização que se segue à Guerra Civil espanhola, contribui para acentuar a deriva das duas realidades. O processo de urbanização em Portugal é retardado, não só em relação aos países europeus mais industrializados, como em relação a Espanha.

A urbanização tardia, coincidindo com a reestruturação económica, com a integração europeia e com o acesso a novos consumos de massa, nomeadamente ao automóvel, veio dar nova forma ao urbanismo português, aproximando-se nalguns aspectos do processo americano – mais do que em qualquer outro país da Europa do Sul, em Portugal verificaram-se alterações profundas nos padrões

do consumo, gerando-se novas centralidades, novos espaços de consumo, que só têm paralelo no continente americano. Esta evolução veio fragilizar o sistema de cidades, apesar de alguma pujança que se observa nas extensas áreas urbanas das fachadas litorais, a meridional e a ocidental.

Em Espanha o automóvel também tem originado alterações, embora mais lentamente. A cultura cidadina fortemente enraizada resiste às forças centrífugas e a renovação/reestruturação/reabilitação das principais cidades espanholas (Barcelona, Madrid, Valência, Sevilha, La Coruña, Bilbao...) constituem paradigmas de intervenções estratégicas revitalizadoras da cidade.

Não obstante, embora lentamente, da mais pequena capital de província às duas maiores áreas metropolitanas, assiste-se também à afirmação do alojamento individual, que dá origem a condomínios fechados na periferia dessas cidades, com custos elevados na implantação de infra-estruturas e na provisão dos serviços públicos elementares. E esta expansão periurbana é feita em geral fora de uma visão estratégica de cidade; frequentemente ouvimos mesmo os técnicos comentarem que essa evolução é contraditória com a sua visão estratégica.

Desta falta de planeamento e de coerência no desenvolvimento do espaço urbanizado começam a emergir situações que são comuns na paisagem periurbana portuguesa e que, genericamente, se traduzem numa grande promiscuidade de usos e vivências, contrariamente à tradição espanhola de uma marcada segregação funcional e social do espaço urbano.

Sobrevoando Madrid e Lisboa a baixa altitude torna-se evidente o que hoje ainda separa e aproxima o urbanismo num e noutro país. São também conspicuos os sinais que evidenciam as tendências actantes. Numa boa parte do espaço periurbano de Madrid, lado a lado com subúrbios densos, dos anos 60 e 70, com polígonos industriais, espaços de infra-estruturas básicas e uma actividade agro-pecuária que persiste, temos grandes extensões ocupadas por um habitat de moradias isoladas ou em pequenos condomínios de moradias em bandas; em qualquer destes dois tipos de habitat a densidade de piscinas é elevadíssima; mesmo em áreas de génese ilegal, dos anos 70; a piscina individual, de dimensão e forma variadas, é uma referência, é o símbolo de uma representação do que é a nova urbanidade.

Na Grande Lisboa, a própria morfologia do sítio determina a maior diversidade de situações, e o clima também contribui para tornar a paisagem vista do ar menos geométrica, os diferentes verdes escondem as linhas de fronteira, aumentam as interpenetrações. O povoamento urbano é muito variado, coexistindo altas e baixas densidades locais, antigas aldeias com loteamentos recentes, prédios de vários andares com moradias unifamiliares. As actividades económicas misturam-se com as áreas residenciais, com os espaços de infra-estruturas, com os espaços industriais em declínio ou já abandonados. As piscinas também

aflorem, embora menos conspícuas que no aro madrileno; a tendência é para aumentar a densidade; este sinal é dado pelas áreas de crescimento recente, a Sul e a Oeste sobretudo, mas também já a Norte e a Sueste. A promiscuidade continua a ser em todo caso uma característica distinta desta paisagem metropolitana, que com alguns cambiantes tende a prolongar-se ao longo da faixa litoral, acentuando-se para Norte, com o peso da cidade a ser cada vez menor face à dominância da polpa urbana envolvente.

Mas permanecendo no avião, o traço recente mais marcado das envolventes de Lisboa são, acompanhando os novos eixos rodoviários ou tão-só as novas urbanizações, as grandes superfícies comerciais, que vistas do ar se apresentam como autênticos formigueiros de consumo...

BIBLIOGRAFIA

- ASCHER, F. (1995) – *Metapolis ou l'Avenir des Villes*. Editions Odile Jacob, Paris.
- BAIROCH, P. (1985) – *De Jéricho à Mexico – villes et économie dans l'histoire*. Gallimard, Paris.
- BURTENSHAW, D.; BATEMAN, M. and ASHWORTH, G. J. (1991) – *The European City – a western perspective*. David Fulton Publishers, London.
- COURT, Y. K. (1987) – *Counterurbanization: the case of Denmark*. Tese de doutoramento não publicada, CNAAP, Politécnica de Portsmouth. (Citado por L. SHURMER-SMITER e D. BURTENSHAW – “Degradação e Rejuvenescimento Urbanos”. PINDER, D. org. – *Europa Ocidental – desafios e mudanças*. 1994, Celta, Oeiras, 163-184).
- FRIEDEN, B. J. and SAGALYN, L. B. (1989) – *Dorvtown, Inc. – How America Rebuilds Cities*. MIT Press, Cambridge Mass.
- GARREAU, J. (1991) – *Edge City*. Doubleday, New York.
- GOLDFIELD, D. and BROWNELL, B. (1979) – *Urban America – From Downtown to No-Town*. Houghton Mifflin Company, Boston.
- GRAFMEYER, Y. et JOSEPH, I. (1979) – *L'Ecole de Chicago*. Textes traduits et présentés par, Aubier, Paris.
- JENSEN-BUTLER, C.; SACHAR, A. and van WESEEP, J. (1997) – *European cities in competition*. Averbury, Aldershot.
- KANTOR, P. (1995) – *The Dependent City Revisited*. Westview Press, Boulder Col.
- KAYSER, B. (1993) – *Naissance de nouvelles campagnes*. Éditions de l'aube, Paris.
- MUMFORD, L. (1991) – *The City in History*. Harcourt, Brace and World, New York.
- SALLEZ, A. (1993) – *Les villes, lieux, d'Europe*. Éditions de l'aube, Paris
- TAYLOR, P. J. (1995) – “World Cities and Territorial States: the rise and fall of their mutuality”. KONX, P. L. and TAYLOR, P. J. – *World Cities in a World System*. Cambridge University Press, Cambridge, 48-62.