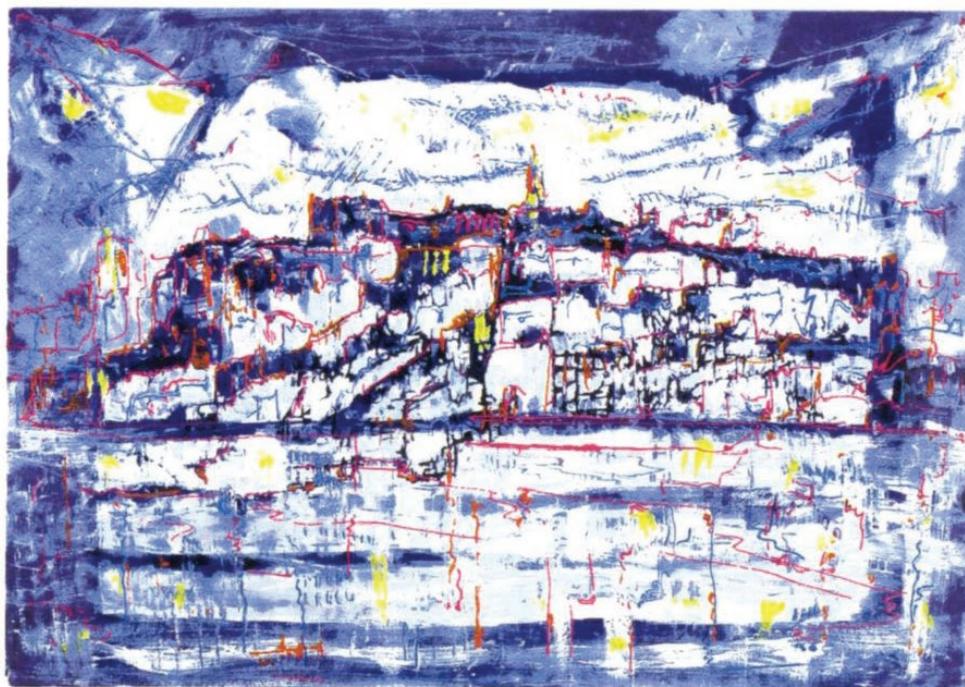


CADERNOS DE GEOGRAFIA

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
FACULDADE DE LETRAS · UNIVERSIDADE DE COIMBRA
COIMBRA 1997 N.º 16



A CIDADE REVISITADA

Espaço, Forma e Função; Paisagem e Imagem; Inovação, Modernidade, Pós-Modernidade?

Paula Bordalo Lema¹

RESUMO

Desde a criação da 'cité', da 'civitas' e da 'polis', a cidade cresceu com funções defensivas, comerciais e administrativas. A Revolução Industrial foi um marco da expansão da cidade moderna em que os contrastes e conflitos foram sucessivamente denunciados, tendo-se evidenciado utopias da cidade atendendo à harmonia e variedade de funções. Com o Fordismo incentivou-se a urbanização concentrada e a formação de Áreas Metropolitanas. Na tendência actual da Pós-Modernidade sobrepôs-se a lógica das redes no sistema urbano, o crescimento urbano difuso no espaço peri-urbano, os complexos, de modo que a polimorfia da paisagem e a estrutura fragmentada da cidade suscitaram o alerta com o propósito de recriar a cité.

Palavras-chave: Cité, Civitas, Polis, Cidades; Espaço, Forma e Função; Paisagem e Imagem; Cidade Moderna e Utopias; Fordismo; Áreas Metropolitanas; Pós-Modernidade, Redes, Sistema Urbano; Espaço Peri-urbano, Complexos, Condomínios, Fragmentos.

RÉSUMÉ

Depuis la création de la 'cité', la 'civitas', la 'polis', la ville a concentré fonctions de défense, commerciales et administratives. La Révolution Industrielle marque l'expansion de la ville moderne dont les contrastes et conflits ont été dénonciés, au même temps que s'évidencient utopies de la ville dotée de l'harmonie et de la variété de fonctions. Le Fordisme a poussé l'urbanization concentrée et la formation de l'Aire Métropolitaine. Actuellement la Post-Modernité révèle la logique des réseaux sur le système urbain, l'urbanization diffuse sur l'espace peri-urbain, les complexes et la structure fragmentée de l'espace urbain suscitant l'urgence d'un projet de recréer la cité.

Mots-clés: Cité, Civitas, Polis, Ville; Espace, Forme et Fonction; Paysage et Image; Ville Moderne et Utopias; Fordisme; Aire Métropolitaine; Post-Modernité; Réseaux; Système Urbain; Espace Peri-urbain, Complexes, Fragments.

ABSTRACT

Since the origin of the 'cité', the 'civitas', the 'polis', the city enlarged reinforcing its defensive, commercial and administrative functions. The Industrial Revolution pushed the expansion of the modern city with great contrasts and conflicts denounced by various authors, so that utopias of the city emerged considering harmony and variety of functions. The Fordism favoured the urbanization in concentrated form and the enlargement of Metropolitan Areas. Nowadays, Post-Modernity tends to stretch the networks logic over the urban system, the extension of urbanization in diffuse form over the peri-urban space, the construction of complexes, so that the desordered polymorphic character of the landscape and the fragmented structure of the urban space are alerting for a urgent project attending to the recovery of the cité.

Key-words: Cité, Civitas, Polis, City; Space, Form and Function; Landscape and Image; Modern City and Utopias; Fordism; Metropolitan Areas; Post-Modernity, Networks, Urban System; Peri-urban Space, Complexes, Fragments.

¹ Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional.

1. ESPAÇO FORMA E FUNÇÃO

O conceito de **cidade** identifica-se, desde a sua origem, com aglomeração, distinta portanto do **campo** com povoamento tendencialmente disperso e menores densidades de população, distinguindo um grupo humano cujas relações eram de “vizinhos” ou de habitantes da **civitas** ou **cit **, e destacando-se pela sua importância, de modo que era fortificada, murada ou rodeada de várias e sucessivas **cercas**   medida que a aglomeração se alargava, evidenciando-se assim como **polis** donde derivou a **metrópole** e mesmo as noções mais modernas de **megapolis**, **megap lo**, **tecnop lo**.

Desde cedo a **cidade** foi dotada de regulamentos de direitos e deveres, que garantiam a segurança   vida urbana do **burgo** onde se desenvolveram as actividades e **funções** que impulsionaram as mudanças e transformações do **valor de uso** para o **valor de troca** não são do solo mas de mercadorias e funções que se integraram no circuito de circulação.

“Transformaram-se em cidades as (povoações) que juntavam às vantagens defensivas do **sítio** uma **posição** que dominasse as vias de trânsito.” (RIBEIRO, 1971).

A localização junto a recessos do litoral, a rios navegáveis ou   encruzilhada de caminhos, favorecendo a vida de relação e de comércio, proporciona a **posição** eminente da cidade, enquanto a escolha do **sítio**, no cimo de escarpas ou de colinas fragosas, assegura as necessidades de segurança. Estes atributos que definem o *locus* da cidade ainda hoje se patenteiam nos núcleos urbanos antigos alcandorados.

Como *locus* da organização da vida de relação e de comércio, como lugar de actores e agentes com estatuto socio-profissional de forte identidade no espaço construido e no espaço simbólico, como foco de vontade e de poder na organização do território, as cidades assumiram importantes **funções** de defesa face a assaltos de n madas evitados de cobiça, a movimentos de conquistadores com intenções de expansão, a confrontos com hostes inimigas em guerras ao longo da fronteira. Por outro lado, desde muito cedo dominaram o espaço rural, ou exerceram influência restrita no espaço envolvente; destacaram-se, logo no início da Idade Média, nas tendências de emancipação de burgos e cidades, concelhos ou municípios; evidenciaram-se por ações e vontades relevantes para a crescente especialização e competência em relação a outras cidades para elevar o seu grau de **polarização** ou o nível **hierárquico**.

O desenvolvimento das cidades é incrementado com a centralização do poder do Estado e o reforço da soberania monárquica no espaço nacional. Além das **funções** comerciais, são relevadas as **funções** administrativas e de organização do território, ao mesmo tempo que o planeamento urbano assume importância no crescimento da

cidade capital do País. Tende então a acentuar-se a **hierarquia urbana** e o contraste **cidade-campo**.

Os diferentes padrões de evolução das cidades europeias no seu crescimento devem muito à estrutura do poder e às diferentes maneiras como o *locus* do poder tem repercussões no crescimento da cidade, nos padrões espaciais da cidade e nos modos de vida urbana, assim como na forma de organização do território, nomeadamente no contraste cidade-campo.

2. A EXPANSÃO DA CIDADE MODERNA

A primeira grande expansão das cidades ocorreu com a Revolução Industrial e a mutação rápida impulsionada pelo capitalismo triunfante: “O aparecimento da cidade representa um grande progresso” (K. MARX, 1818-1883, *L’Id ologie Allemande*).

A identificação da cidade com o progresso é uma ideia antiga que o Século das Luzes e o Iluminismo fez renascer ao proclamar que “(Constantino) sentia que nas cidades estavam os trabalhos úteis e no campo os trabalhos necessários” (MONTESQUIEU, 1748, *L’Esprit des Lois*, XXIV, 23).

Com o avanço da industrialização, ao longo do século XIX, aumentaram os contrastes nas cidades entre espaços de opulência e espaços de miséria do proletariado, evidenciados na crise do “Fin de Si cle”, patenteados n o s o em conflitos económicos e sociais, como também em diverg ncias políticas, com eco e difusão na diversidade de tend ncias culturais, tanto na literatura, como na pintura, escultura e arquitectura.

Evidencia-se a cidade em discord ncia com o carácter de **civitas** e **cit **. Esta ruptura foi denunciada por ge grafos como E. Reclus que admitia as tendências evolucionistas ao atender à relação entre o Homem e a Terra e, considerando como referência o modelo de equilbrio da Natureza, que a Sociedade alterava sucessivamente, preocupou-se, nesta perspectiva, com as tendências evidenciadas, salientando pela primeira vez a importância da “Geografia Social”.

“Poderia constatar-se a surpreendente regularidade com que se distribuem as aglomerações urbanas, antes das explorações mineiras e industriais terem perturbado o equilbrio natural das populações”. Conclui, perante as tendências evidenciadas, que “quando as cidades crescem a humanidade progride e quando elas diminuem o corpo social regride para a barbárie” (E. RECLUS, 1905-1908, *L’Homme et la Terre*).

3. A CIDADE-REGIÃO

A cidade como foco de regiões, constituindo regiões industriais ou cidade-região era uma realidade que ganhou expressão no final do século XIX. Esta mudança

na ocupação do espaço e na organização do território foi um marco importante da Geografia que não passou despercebido do geógrafo que maior influência exerceu no desenvolvimento da ciência geográfica no final do século XIX e princípio do século XX – Vidal de La Blache. Reagindo contra as relações deterministas entre o meio e o homem, afirmou o “Possibilismo” dos grupos humanos exercerem actividades e diferentes modos de vida, insistiu na contingência da actividade humana, realçou como campo específico da Geografia a “ciência de lugares”. Perante o incremento da urbanização que presenciou, V. de La Blache sublinhou o princípio da circulação, enfatizando, além das relações verticais – entre os homens e o meio que utilizam – as relações horizontais, alargadas a espaços cada vez mais distantes, devido ao desenvolvimento das comunicações, circulação de produtos agrícolas, de matérias-primas ou fontes energéticas do meio rural para a aglomeração urbana, movimentos de pessoas para o trabalho ou para o aprovisionamento de bens na cidade. Esta viva percepção de novas formas de estruturação do espaço, com efeitos decisivos na organização do território, nomeadamente quanto à demarcação de **regiões funcionais**, não se reflectiu imediatamente com grande amplitude nas obras dos discípulos da Escola Francesa de Geografia mas representou, sem dúvida, o indício de organizações espaciais que tiveram subsequentemente um amplo desenvolvimento, como hoje reconhecem autores contemporâneos: “Vidal de La Blache enriqueceu o âmbito dos tipos de organização do espaço, identificando novas formas, para além das reconhecidas pela tradição histórica. Deu-se conta do papel importante das vias de comunicação modernas, das vias ferroviárias em especial, e das cidades que cresceram rapidamente a um ritmo nunca antes presenciado; o espaço estava marcado por estas novas nodalidades, assim como pela indústria que criava paisagens de concentração nunca vistas anteriormente e desenhava os contornos de conjuntos inéditos” (P. CLAVAL, 1987, p. 69).

A população urbana aumentava rapidamente e as cidades cresciam, não só pelo incremento das funções de administração, como pela concentração de actividades industriais. A cidade com uma **estrutura multifuncional** era um núcleo compacto mas alargavam-se sucessivamente os **espaços fabris e os de habitação**, lado a lado, pela necessidade de proximidade entre o **local de trabalho e o de residência**.

No princípio do século XIX ainda se mantinha quase inalterada a estrutura comercial da cidade vigente no século anterior. O mercado semanal e a feira periódica eram importantes locais de comércio. Os lojistas, proprietários das lojas, tinham residência no andar superior do mesmo edifício e eram frequentemente artesãos dos bens que vendiam a uma clientela que vivia na mesma localidade.

Na segunda metade do século XIX tendem a desenvolver-se na cidade ruas e artérias de expansão de actividades comerciais; as lojas permanentes estavam abertas regularmente durante todo o dia, raramente coincidindo o local da actividade do retalhista com o da sua residência, o nível de especialização do comércio era já notório e o mercado alargado à escala regional. Emerge, assim, na cidade, um **núcleo central especializado** no comércio e actividades complementares, como que o esboço do C.B.D. (Central Business District) que vai ter grande expressão e grande expansão no final do século XIX. As vantagens de aglomeração reflectiam-se já na formação de áreas comerciais.

Foi grande a mudança na estrutura urbana com a expansão da indústria, as consequentes mutações do comércio retalhista, a nítida retracção das actividades artesanais e a necessária implantação do comércio grossista.

A **sucessiva especialização funcional** da cidade evidencia-se na segunda metade do século XIX. O comércio retalhista densificado em ruas do velho núcleo antigo da cidade ocupa uma posição central entre, por um lado, a área de instituições financeiras e, por outro lado, a área de comércio grossista que frequentemente se estendia ao longo de ruas com facilidade de acesso ao porto ou a zonas industriais. Nos finais do século XIX a actividade financeira estava em expansão, a indústria retraía-se no centro da cidade sendo as fábricas realocadas na periferia urbana, aumentava a especialização do comércio retalhista como actividade predominante das velhas ruas do núcleo histórico da cidade e das artérias convergentes.

O desenvolvimento dos transportes públicos, primeiro de tracção animal e depois por caminho de ferro e veículos motorizados, permitiu que a expansão económica se traduzisse na **desconcentração da indústria e da habitação** a partir do centro da cidade, evoluindo uma estrutura urbana caracterizada pela **segregação funcional e social**, ao mesmo tempo que se acentuava a **suburbanização**.

A **produção do espaço urbano** é a chave da reprodução do sistema industrial capitalista, tanto pela instauração de uma racionalidade compatível como o progresso, como pela diversidade de intervenientes no modo de **expansão urbana**: o Estado com o seu apoio à instauração de novos espaços urbanos; o planeamento propiciando o ordenamento do espaço favorável à acumulação da riqueza; os agentes económicos interessados na especulação imobiliária.

No final do século XIX, evidenciam-se actuações urbanísticas que tendem a estimular o esvaziamento dos cascos urbanos tradicionais, eleger a dimensão monumental nas vias **de expansão do centro da cidade**; ao mesmo tempo que se incrementa o aumento da circulação

e o ordenamento do solo urbano, aumenta a **separação funcional e social da cidade**.

4. A UTOPIA EM TORNO DA CIDADE

Desde o início do século XIX, as condições de vida criadas pela concentração urbano-industrial, com elevados graus de insalubridade, mortalidade e miséria em muitos sectores da cidade, provocaram críticas sociais e **propostas da cidade ideal**, como a concebida por Robert Owen em 1817 no esboço da “Comunidade de Harmonia e Cooperação”.

A utopia não teve seguidores mas a consciência social da cidade renasce no final do século XIX. Londres, capital do império mais industrializado do mundo, correspondia à primazia entre as metrópoles mundiais no decurso da segunda metade do século XIX, em plena fase de expansão que se encerra no início do século XX quando se intensifica a competição com os Estados Unidos da América e a Alemanha. Revela os **contrastos sociais** mais agudizantes entre ricos e pobres, entre os bairros centrais da opulência e as franjas da miséria. Estas condições seriam apontadas com veemência por romancistas como Charles Dickens, ou analistas e teóricos imbuídos de ideologias socialistas cujo expoente máximo foi Karl Marx.

Outros ideais de vida quotidiana iriam influenciar os modelos das “cidades-jardins” concebidos no planeamento urbano em países como os Estados Unidos da América e Grã-Bretanha. Atendiam à construção de **comunidades** com uma estrutura equilibrada de espaços de trabalho e de residência. Representavam uma resposta à necessidade de melhoria da qualidade de vida urbana, como proclamava o seu principal defensor que se evidenciou no planeamento em Inglaterra, Ebenezer Howard – Tomorrow A Peaceful Path to Social Reform (1898). A intenção era criar uma alternativa à estrutura centro-periferia do contraste cidade-campo patenteada na situação vigente: congestão urbana, devido ao crescimento rápido da cidade provocado pela concentração da indústria, e despovoamento rural. Realizar-se-ia através da construção de pequenas comunidades onde se coadunavam as amenidades da vida urbana com a proximidade da paisagem rural.

Assim, a “cidade-jardim” de E. Howard tinha uma estrutura concêntrica: o centro da cidade era o núcleo cívico com espaços verdes; a habitação e o comércio eram incrementados numa faixa concêntrica; na periferia localizava-se a indústria, sendo a acessibilidade assegurada por avenidas com orientação radial. A **contenção do crescimento da cidade** garantiria a preservação da cintura rural envolvente.

Estes ideais de vida urbana concretizaram-se em cidades construídas perto de Londres nas primeiras décadas do século XX. A interligação da cidade e do campo, a im-

portância atribuída às cinturas verdes, envolvendo as cidades em que o crescimento era controlado, tiveram grande impacto e influenciaram o planeamento urbano das Cidades Novas que vieram a ser construídas subsequentemente.

Os modelos de cidade em que a vida urbana se articulava com a paisagem rural coadunavam-se com os ideais de estilo de vida em Inglaterra e nos Estados Unidos da América mas representaram uma experiência de curta duração concretizada em escassos casos isolados

O aumento dos subúrbios e das áreas suburbanas em torno das principais cidades tornou-se o **padrão dominante da urbanização concentrada**. Intensificou-se à medida que se alargaram os meios de transporte público a coroas suburbanas, sucessivamente mais extensas. O Estado favoreceu este padrão através da política de redução de tarifas em benefício dos comutantes que diariamente afluem ao centro da cidade.

5. FORDISMO E CRESCIMENTO URBANO

No pós-guerra, com a afirmação do Fordismo como regime de acumulação e modo de regulação, a crescente concentração horizontal e vertical das empresas e a reorganização do processo de trabalho, assente **na separação entre as funções de concepção e de decisão, por um lado, e de execução, por outro lado**, incentivaram a expansão do “terciário do secundário” (A. LIPIETZ, 1979) nas principais metrópoles. Acentua-se a suburbanização da indústria acompanhada por movimento centrífugo da habitação, tendências facilitadas pela utilização dos modernos meios de transporte e comunicação - o automóvel privado e o telefone.

A urbanização espraia-se em densas manchas de milhares de quilómetros com dezenas de milhares de habitantes, padrão que mais se evidenciou no Nordeste dos Estados Unidos da América, identificado como protótipo da *Megalopolis* (J. GOTTMAN, 1961), concentrando-se no **centro urbano as funções de decisão de mais alto nível** — consideradas como “quarto sector” (J. GOTTMAN, 1961) — que se diferenciam das actividades terciárias mais directamente relacionadas com a coordenação da produção e caracterizadas, portanto, por uma localização mais dispersa.

A expansão da indústria no território nacional realizou-se mediante a **desconcentração da produção para cidades de pequena e média dimensão** por forma a aproveitar, ao mesmo tempo, as vantagens de um meio urbano com mão-de-obra de custo mais baixo e de menores reivindicações em questões laborais, terreno mais barato e alargamento do mercado; permaneceu, no entanto, o sector de decisão de grau superior nas metrópoles que foram berço do Fordismo, como Detroit.

As mudanças na organização do espaço foram rápidas com profundos reflexos no território. Por um lado, o desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, bem como dos meios de produção de energia, permitiram à indústria beneficiar ao mesmo tempo de economias de escala e de economias de aglomeração nas cidades que melhor ofereciam estas condições, consolidando-se **uma articulação forte entre urbanização e industrialização**. Por outro lado, a erosão das especificidades regionais e o enfraquecimento das identidades regionais foi inevitável. À especialização inter-sectorial que caracterizava a divisão regional do trabalho dominante na segunda metade do século XIX, até à década de 30 do século XX, sobrepôs-se a **divisão espacial intra-sectorial característica do Fordismo**: as fases de concepção e de decisão eram incrementadas nas cidades, localizando-se a fase de fabrico nas áreas com tradição industrial e as actividades mais rotineiras de montagem nas áreas periféricas com mão-de-obra de menor custo e sem qualificação. **Esta segmentação do trabalho, acompanhada de disjunção geográfica das diferentes fases do sistema produtivo**, consoante as características variáveis do mercado de trabalho, era uma importante componente do regime de acumulação e quebrou as especificidades dos sistemas produtivos regionais e das regiões industriais: apagaram-se as antigas solidariedades sociais e territoriais, nomeadamente entre a cidade e a região envolvente, e sobrepôs-se **a clivagem e a segmentação funcional e espacial entre a cidade e a sua área de influência imediata**.

Com a implantação do sistema organizativo-tecnológico fortemente hierarquizado, característico do Fordismo, adquirem relevância **os sistemas de cidades em que a primazia da metrópole é nítida e evidencia-se a decadência das velhas regiões industriais especializadas**, cujo desenvolvimento tinha florescido um século antes devido à proximidade de recursos naturais ou de fontes de energia ou à destreza, perícia e tradição nas actividades de fiação, tecelagem ou fundição.

Acentuam-se os contrastes centro-periferia, sendo beneficiados os grandes centros urbanos e perdendo importância, não só as áreas rurais com abundantes recursos naturais, como os pequenos centros que antes estavam integrados em tecidos produtivos regionais especializados.

No início da década de 60, a indústria que está cada vez mais concentrada em grandes monopólios deixa de crescer nas cidades e aumenta nos subúrbios ou áreas semi-rurais. **Os centros urbanos tornam-se focos de actividades terciárias** que se concentram nos núcleos mais antigos da cidade, espalhando-se pelas artérias convergentes onde o processo de **renovação urbana** ganha ímpeto, de modo que a habitação é forçosamente deslocada para **áreas suburbanas, mais extensas e alargadas a maiores distâncias**.

6. PAISAGEM E IMAGEM DA CIDADE

A **paisagem urbana** é o primeiro testemunho, de percepção directa e imediata, do carácter da cidade.

A paisagem urbana apresenta-se com aspectos específicos e conotações próprias. É a **imagem** de um espaço construído pelo homem num território de vida de relação e acção consoante as suas necessidades económicas e sociais, as suas heranças culturais e os elementos do meio que influenciaram o **sítio** original.

Para além das comunidades de habitantes com relações de vizinhança, outros agentes intervieram na modelação da paisagem urbana. Os empresários, actuando individualmente ou através de sociedades de empreendimentos imobiliários, exerceram forte influência, tirando partido do **valor de troca** elevado proporcionado nos locais com uma posição estratégica, junto a um rio navegável, a uma linha de caminho de ferro, a grandes artérias de circulação, ou nos lugares centrais de elevada acessibilidade facultada pela disposição radial das vias de comunicação. A acção do Estado como factor poderoso de expansão da cidade teve também reflexos importantes patentes na paisagem urbana. Assim, o desenvolvimento da cidade foi incrementado com a centralização do **poder do Estado**, ao mesmo tempo que o planeamento urbano assumia importância no crescimento da capital; o apoio do Estado permitiu a instauração de novos espaços urbanos e o planeamento, propiciando o ordenamento do espaço favoreceu processos de especulação imobiliária; traduziu-se na transformação dos arredores da cidade em subúrbios residenciais, com construção compacta em altura, ao mesmo tempo que a **renovação urbana** se alargava no centro da cidade para intensificar o uso e valor do solo urbano com a localização concentrada de estabelecimentos de comércio e serviços, diminuindo a utilização pelos habitantes, quanto ao espaço de habitação privado, como quanto ao espaço de convívio quotidiano público, como os cafés. O carácter da **cidade** como **civitas, cité**, diminuiu e na **paisagem urbana** denotam-se claramente os sinais de transformação, quer nos contrastes, quer nos traçados e silhuetas e fachadas dos edifícios, quer na intensidade dos movimentos, dos fluxos e dos trajectos.

A cidade, além da qualidade visível do espaço construído apreciado na paisagem, representa experiências vividas e modos de relação entre os habitantes, diferentes graus de mobilidade no espaço e distintas lógicas espaciais. Compreender a cidade é, pois, interpretar a construção do espaço e compreender o que ela conota para os indivíduos e vice-versa, ou seja, o que eles projectam nela, o sentido que dela têm e que modifica as suas atitudes e comportamentos em relação a ela.

A primeira etapa da análise do espaço urbano é e sempre foi a descoberta da **paisagem urbana** que conduz a reflectir sobre a percepção da paisagem, descobrindo a

nossa relação com o meio urbano e as representações que daí emanam.

A partir da **representação** e da **imagem da cidade**, há necessariamente um codificar da organização espacial global da cidade, que permite identificar os componentes consoante a forma como apreendemos esse meio urbano e as valorizações de que é portador. Reconhecemos então a **estrutura da cidade** tal como nós a representamos.

Um dos primeiros autores a filtrar a imagem da cidade foi K. LYNCH (1960) que distinguiu assim uma tipologia de elementos da estrutura urbana:

- Eixos estruturantes
- Nós de confluência e de concentração entre os eixos
- Limites e descontinuidades
- Propriedades simbólicas – centralidade e marginalidade, bairros ricos e bairros pobres
- Propriedades projectivas e temporais – áreas e centros históricos, faixas modernas, renovação urbana
- Propriedades funcionais – funções e relação com formas construídas

A **imagem** e a **representação da cidade** mudam consoante as modificações da **paisagem urbana** que reflectem alterações na **estrutura da cidade**. Se na **imagem da cidade** os eixos estruturantes e os nós de confluência e de concentração entre os eixos têm um carácter de persistência, os limites e as descontinuidades da trama urbana mudam, não só com a expansão urbana como também pela **renovação urbana** e, do mesmo modo, se modificam as propriedades simbólicas, as propriedades projectivas e temporais e as propriedades funcionais. Com o aumento das construções para habitação nas **periferias urbanas**, a **renovação urbana** nas antigas “Avenidas Novas” e o estabelecimento de modernas artérias e circulares nos limites do município urbano, mudam os padrões e trajectos entre habitação e o local de trabalho, o acesso aos locais de consumo e de lazer. E enquanto se intensifica o afluxo e a atracção aos centros comerciais representando focos de consumo e diversões como o das Amoreiras e o do Colombo, as propriedades simbólicas da **Baixa** diluem-se, diminuindo a sua centralidade específica, assim como o seu valor como **centro histórico** e, deste modo, num processo cumulativo, ao mesmo tempo que se apaga a sua **imagem**, identidade, tradição e memória, as suas funções urbanas se alteram ou persistem por inércia, o que suscita uma política activa e criteriosa de **reabilitação urbana**.

7. INOVAÇÃO, MODERNIDADE, PÓS-MODERNIDADE?

Centro-Periferia da Cidade, formas em mutação?

Inovação foi sempre um epíteto relacionado com a **cidade** como **construção do espaço**, não só nos aspectos

socio-económicos e culturais, como legais, institucionais e políticos, próprios do **modo de vida urbano** dos cidadãos.

Com o avanço da modernidade, a noção de contraste **cidade-campo** acentuou-se e os *Tempos Modernos* associaram à ideia de cidade noções de organização do trabalho e do espaço, eficiência económica, modos de regulação social e formas de atracção cultural que suscitaram atitudes críticas em relação à forma de crescimento da cidade marcada pela “massificação”, contrária à génese da **civitas** e da **cité**.

Ao contrário do campo, a cidade cresceu pela desagregação e separação crescente entre o local de habitação e de trabalho; progrediu a socialização do trabalho e da economia, da educação e da cultura, da saúde e do lazer; os meios de transporte público intensificaram-se e o acesso pelo transporte em automóvel privado aumentou; ao mesmo tempo que a construção do espaço se dilatava para as **periferias** estabeleceram-se carreiras **suburbanas** de acesso à cidade e surgiu a necessidade de implantar novos **equipamentos colectivos** de serviços da educação e da saúde perto da habitação nas manchas **suburbanas** com elevadas densidades de população.

As mudanças nas formas de socialização, particularmente rápidas nas cidades, afectam formas de habitar e de consumo, reflectindo-se em diferentes **modos de vida**.

Há grandes contrastes entre o **centro** e a **periferia** urbana quanto às estruturas de **equipamentos colectivos**. Por isso, os conflitos urbanos tendem a ser interpretados mais à luz da **teoria do consumo** e da distribuição do que da teoria da produção, considerando que o **elevado valor do solo urbano** afectou o mercado de um bem essencial, a habitação: estratificado consoante o rendimento familiar, reflecte-se na grande diferenciação de áreas residenciais quanto a infra-estruturas e equipamentos e foi determinante das grandes mudanças e variações dos **modos de vida urbana**.

Nos **bairros antigos** da cidade mantêm-se práticas sociais de vida urbana de bairro ou de rua: nalguns as relações inter-pessoais nas comunidades urbanas persistiram, enquanto noutros a socialização não se sobrepôs integralmente, não chegando a substituir os padrões de relações sociais e os hábitos quotidianos da actividade urbana económica e social, formal ou informal.

O alargamento em mancha das **áreas metropolitanas** suscitou novas formas de **planeamento urbano** em relação ao acesso por transporte rodoviário a favor do automóvel particular, já não à escala do município urbano mas de articulação regional em coroas como a Cintura Regional Exterior de Lisboa (CREL) e a Cintura Regional Interior de Lisboa (CRIL) ou em eixos de ligação Norte-Sul entre as duas margens da Área Metropolitana de Lisboa.

O aumento da construção e a expansão das áreas metropolitanas ao longo de eixos iria suscitar também

uma realocação dos espaços de consumo e de lazer, em estabelecimentos de grande superfície na periferia urbana, implantados em solos que deixaram de ter uso agrícola ao tornarem-se expectantes, localizados em **centros comerciais**, com fácil acessibilidade ao longo de eixos de circulação de âmbito regional na mancha urbanizada, contínua ou descontínua, com amplas possibilidades de estacionamento para um grande afluxo de população dotada de automóvel privado e, para corresponder à elevada procura por si só, oferecendo numa construção de grande superfície compacta uma variedade de funções de comércio assim como de serviços de restauração.

Entretanto na cidade a especialização é crescente. As vagas de **renovação urbana** provocaram uma alteração de funções, com o desaparecimento de cafés e outros locais de encontro, ao mesmo tempo que é incrementada a intensificação de estabelecimentos de serviços de nível hierárquico superior como os Bancos, Seguros e outros especializados de apoio às empresas. Porém, no **centro histórico** conservado perdura a tendência para a especialização das funções de comércio e de serviços, acentuando-se a especificidade na relação entre a procura e a oferta quanto a Antiquários, Galerias de Arte, Joalherias ou outras formas de comércio muito especializadas, assim como Restaurantes Típicos proporcionando uma Ementa Tradicional ou uma paisagem excepcional ou atracções específicas para o lazer como Discotecas ou Cafés-Concerto.

A **cidade** proporciona ainda também, além de **sítios históricos**, a reserva de **espaços verdes** como os jardins, cada vez mais valorizados pelo seu carácter de raridade como forma de uso do solo para usufruto público de uma população urbana, pela sua localização e composição florística, que se devem a acções de **planeamento urbano** de outrora, quando a **cidade** e o **solo urbano** tinham outro significado em termos de **utilidade, monumentalidade, paisagem e modo de vida urbano**.

No **centro histórico da cidade**, as tendências de especialização que permitiriam revitalizar as velhas estruturas de comércio, serviços e lazer estão ainda atrasadas, ou mesmo não empreendidas e aplicadas, para sustentar e aumentar a capacidade de atracção da população urbana.

Crescimento dos Complexos Urbanos e da Urbanização Difusa?

A urbanização é crescente mas sob formas diferentes e grandes mudanças se evidenciaram nas últimas décadas.

No pós-guerra o afluxo da população às principais cidades traduziu-se numa intensa urbanização caracterizada por deslocação da habitação do campo para a grande cidade e, ao mesmo tempo, mudança sócio-profissional com a redução da população activa no sector primário e aumento do sector secundário e, principalmente, do sector terciário. Foi a fase de dilatação das Áreas Metropolitanas

em que as dificuldades de planeamento urbano e gestão do espaço são crescentes, pois que não têm fundamento legal, institucional e organizativo suficientemente forte que permita um ordenamento do território ultrapassando os limites do município urbano e integrando de forma coerente os municípios limítrofes envolventes. De facto, a Área Metropolitana careceu de identidade própria, não constituindo, portanto, um instrumento de delimitação do espaço e de planeamento com eficiência indiscutível, de modo que o conceito de Área Metropolitana é frequentemente posto em causa ou mesmo anulado na teoria e prática do planeamento e gestão do território, como aconteceu em Barcelona.

A urbanização e a terciarização aumentaram mas, nos anos 70 e 80 em que se evidenciou a forte relação entre A Crise e o Espaço (Ph. AYDALOT), em vez de urbanização concentrada, acentuou-se a **urbanização difusa**, pelo alastramento do **espaço peri-urbano** ou pelo crescimento de pequenos e médios centros que passaram a ser considerados cidades.

A urbanização crescente não se traduz, portanto, na densificação a um ritmo elevado das áreas suburbanas na periferia das Áreas Metropolitanas. Na última década em que a tendência crescente da desconcentração urbana parou, a posição e crescimento das metrópoles reforçou-se e foram os **espaços peri-urbanos** os privilegiados desta nova fase de crescimento urbano, registando as mais altas taxas de crescimento da população. A dinâmica do **espaço peri-urbano** é reconhecida por diversos autores que lhe dedicam particular atenção: nele se registam as mais recentes tendências de reestruturação económica, mutações sociais e alterações do espaço construído. A transformação do **espaço peri-urbano** relaciona-se com um alargamento de movimentos de comutação efectuados pelos cidadãos recém-chegados ou neo-locais, mas também crescentemente realizados pelos habitantes de longa data dos povoados peri-urbanos pois que, à medida que a actividade agrícola diminui e aumentam as oportunidades de emprego ou de ocupações relacionadas com as actividades urbanas, desenvolvem formas de actividade agrícola a tempo parcial, a par de outras actividades que exigem mais deslocações diárias ou periódicas ao centro urbano mais próximo. O **espaço peri-urbano** caracteriza-se pois por multifuncionalidade e multiactividade.

A mudança nos modos de habitar da população urbana teve reflexos e impactos evidentes no espaço construído e no espaço vivido, que se relaciona com o espaço, forma e a função, paisagem e imagem.

A preferência pelos subúrbios ou periferias urbanas, sobrelevada pela procura de habitação com mais espaço e a um custo mais baixo do solo, diminuiu. Pelo contrário, houve uma valorização dos bairros antigos da cidade, que é frequentemente acompanhada de mudanças rápidas, provocadas pela reapropriação destes núcleos urbanos por

estratos sociais de elevado rendimento que manifestam preferência em habitar em áreas centrais da cidade dotadas das melhores condições em termos de valor de paisagem, construída e natural, fenómeno denominado por autores de língua inglesa de **gentrification**.

A **renovação urbana** diminuiu de intensidade e aumentou a **reabilitação urbana** em ruas e bairros antigos da cidade, permitindo a recuperação de residências ou a sua valorização para funções de serviços como as actividades de profissões liberais.

As novas construções têm um estilo diferente do prédio vertical, subindo em altura por andares ou apartamentos sobrepostos. Ao invés, adoptam a forma de **condomínios** ou **complexos** que combinam o espaço para habitação, com estruturas de comércio e serviços ou lazer, em residências, piscinas e ginásios construídos em torno de um espaço verde, como que oferecendo uma forma de habitar, de consumir e de lazer integrados, englobando o espaço privado e o espaço público reservado a residentes de elevado poder de compra. A construção recente de “**complexos**” de habitação, de comércio, de indústrias, de negócios e escritórios, ou de actividades de lazer e de turismo, corresponde a uma tendência moderna que emerge na sociedade contemporânea, em que a revivência do passado tem um forte impacto mediático e de persuasão nos modos de vida e de consumo, de tal modo que é reconhecida como indício de pós-modernidade. De facto, adoptou-se uma denominação antiga, assim como a representação da forma aglomerada num desenho moderno, para apoiar uma estratégia de marketing de um espaço e de uma paisagem, baseada intencionalmente numa simbologia apropriada para sugerir uma funcionalidade e uma estética de acordo com o paradigma actual: eficiência e tecnologia, polifuncionalidade, intensidade de contactos, ambiente convivial, acessibilidade, vastos espaços, amplo consumo, abertura ao exterior, aproveitamento de energias renováveis, em especial a energia solar, pela aplicação de novos materiais e amplas janelas.

Os **complexos** ou **condomínios urbanos** da cidade desdobram-se e multiplicam-se nos arredores, dotados de espaços verdes e com uma denominação seleccionada para os identificar como local aprazível, inspirada nos cânones de bem estar da burguesia ou aristocracia terratenente (como a Quinta do Peru) que são o cartaz da imagem mítica do campo como atracção principal dos **complexos** para residência fora da cidade da população que, quotidianamente se desloca ao local de trabalho no centro da cidade.

Urgente a valorização da Cidade de Fragmentos da Pós-Modernidade?

A representação e **imagem da cidade** e o carácter simbólico de espaço urbano está cada vez mais desagregado em fragmentos.

Devido a factores que integram as estruturas económico-sociais e os modos de vida – o local de trabalho, as condições e horários de trabalho, o nível de instrução e de rendimento, o local de habitação, a composição social da família, o nível de informação sobre a cidade – são muito diversificadas as relações de diferentes estratos ou grupos sociais com o espaço urbano, assim como os seus percursos quotidianos e modos de vida.

Trajectos diversificados e fragmentos diferenciados sobrepõem-se incessantemente no espaço urbano. São muito variados os comportamentos da população urbana em relação ao espaço – as suas deslocações espaço-tempo entre o local de trabalho, o local de habitação e os locais de lazer e ócio preferenciais – e muito diferenciados a intensidade dos percursos de acesso e a assiduidade ao centro da cidade pelos habitantes, ressaltando grandes contrastes nos padrões de relação com o espaço urbano.

O espaço urbano tem, portanto, um carácter fragmentado, tanto no aspecto da paisagem e construção do espaço, como nas relações dos habitantes com o espaço urbano e práticas sociais, como quanto à intensidade nos trajectos e percursos com o afluxo de transporte automóvel nas artérias e eixos ou quanto à frequência pedonal assídua em vias transversais conservadas ou renovadas.

A análise crítica da pós-modernidade incide insistentemente no espaço urbano em que a paisagem heteróclita é a primeira imagem em foco que suscita reflexões e reacções sobre a pós-modernidade. A paisagem e a imagem são aliás um tema frequentemente posto em questão, mesmo no espaço que está para além da cidade, sobresaindo insistentemente as suas características discordantes e fragmentadas que derivaram da implantação de construções do espaço para uso de cidadãos, quer pela difusão desordenada de residências secundárias de fim-de-semana, ou de complexos turísticos aproveitando recursos naturais como florestas ou bosques e matas, arribas, dunas ou praias, ou de complexos e centros de comércio e de consumo de bens, de lazer e de espaço.

É nos **sistemas urbanos** que mais se evidencia o impacto das transformações associadas às novas tecnologias de comunicação e informação.

À escala mundial realçam as cidades que centralizam serviços com influência internacional, mercê da capacidade de interacção e especialização elevadas, emergindo Tóquio e Los Angeles como “cidades globais”, além de Londres e Nova York. Metrópoles como Lyon, que não centralizam funções próprias da capital do País, reforçaram a sua posição mercê de um processo de desenvolvimento diferente: são centros de prestação de serviços inovadores que dinamizam um sistema produtivo com elevada capacidade de competição internacional, consolidando-se como centros de regiões ou como cidades-região dotadas de um impulso inovador à escala mundial e outros exemplos tendem a destacar-se.

A **hierarquia urbana** depende, cada vez mais, da especialização diferenciada das cidades e não se ajusta a critérios de hierarquização geral de aglomerações urbanas adoptados no pós-guerra, como o total da população, a diversidade de serviços para a população, o nível de equipamento social.

À escala nacional também a hierarquia urbana é profundamente modificada: os serviços de nível superior, exigindo maior qualificação de emprego e contactos mais diversificados, tendem a ser transferidos para centros de nível hierárquico mais elevado (tendência de “filtering upward”), enquanto outros que não têm estes requisitos se deslocam para centros mais pequenos ou áreas que apresentam boas condições em termos de transportes e comunicações ou de população e mão-de-obra (tendência de “filtering downward”).

Evidenciam-se tendências de mudança nos factores de dinamismo dos sistemas urbanos, em que, mesmo entre os centros de pequena e média dimensão, alguns declinam enquanto outros aumentam, consolidando mesmo importantes factores de crescimento sustentável. Entretanto, reforça-se a tendência para elevar o nível hierárquico das metrópoles a nível mundial, não apenas através de actividades e serviços de grande alcance mas também construindo novas estruturas e infra-estruturas polarizadas nos principais centros urbanos para acontecimentos especiais, como Exposições Internacionais ou Jogos Olímpicos com poder de atracção a nível mundial.

A **lógica das redes** passou a preponderar na estrutura dos centros urbanos, em que é cada vez mais nítida a primazia da metrópole à escala mundial ou nacional e, mesmo à escala das grandes organizações industriais, extensas e dispersas no mundo com elevada integração vertical, a sua sede reside numa metrópole mundial. Assim, nas áreas onde tinham sido forjadas fortes complementaridades à escala local ou regional, sobrepõe-se a influência de pólos e eixos que engendram clivagens territoriais e processos de segmentação, de tal modo que lugares próximos, mesmo cidades, seguem evoluções diferentes, pois que enquanto uns beneficiam de vantagens e posições elevadas à escala internacional, nacional ou regional, outros, mesmo que próximos, decaem, são marginalizados e tornam-se periféricos. A **lógica das redes**, pós-moderna, incentivou um crescimento e uma urbanização difusa, forjou uma organização multipolar, num espaço fragmentado.

Uma das características mais acentuadas da pós-modernidade é a **deslocalização** em que ocupação-actividade-acção e **lugar** estão ligados de forma muito menos consistente do que no passado, emergindo assim uma Geografia e uma Antropologia dos Não-Lugares. A vida local alterou-se e a familiaridade com os factores de mudança é ténue, enquanto os acontecimentos desenrolados num cenário a milhares de quilómetros do

sítio onde se habita não escapam a observação e informação.

O **sentido do lugar** tende, por isso, a ser questionado, suscitando a necessidade de o recuperar nas cidades em plena expansão

Nos anos 80 houve um reforço das metrópoles em termos de concentração da população e em termos de controlo de funções superiores de organização do território. Esta concentração vai a par de uma dispersão residencial nas áreas peri-urbanas ou em forma de nebulosa ao longo das estradas de rápida circulação e de uma especialização funcional do centro urbano em actividades do sector privado de âmbito económico-financeiro. A evolução recente revela assim que a lógica das redes predomina na organização das cidades que, abrigoando os complexos das empresas, polarizam nós de fluxos a grande distância.

A reflexão crítica sobre as condições actuais da vida urbana alerta para a tendência de desintegração dos sistemas urbanos, considerando que, embora a urbanização se tenha acentuado, a **cidade** tende a desaparecer como lugar de cruzamento, de trocas, de relações, assim como património e valor simbólico: a **lógica da organização do território** sobrepõe-se à **lógica urbana** e o **espaço colectivo** reduziu-se cada vez mais à sua funcionalidade.

A contenção ou mesmo a anulação das extensas áreas metropolitanas, o incremento de cidades pequenas e médias em sistemas polinucleados é mais do que um plano necessário para tornar compatível o desenvolvimento com a modernidade: é um projecto político urgente para restaurar o direito público sem que este se deixe ultrapassar pelo jogo da economia e da competição entre cidades, para reconstruir o espaço urbano, a cité e a metropole e “reinventar a cidade”. (A. SALLEZ, 1993).

BIBLIOGRAFIA

- AYDALOT, Ph. (ed.) (1984) - *Crise et Espace*. Economica, Paris.
- CLAVAL, P. (1987) - *Geografia Humana y Economica Contemporánea*. (trad.), Ediciones Akal, Madrid.
- COOKE, Ph. (1990) - *Back to the future*. Unwin Hyman, London.
- ENTRIKIN, J N. (1991) - *The Betweenness of Place. Towards a Geography of Modernity*. MacMillan, London.
- GAMA, A. (1987) - “Indústria e produção de um espaço peri-urbano”. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, 22, 33-54.
- GASPAR, J. e JENSEN-BUTLER, C. (1992) - “Social, economic and cultural transformations in the portuguese urban systems”. *International Journal of Urban and Regional Research*, Arnold, 16 (3), 442-461.

- GOTTMAN, J. (1961) – *Magalopolis: the urbanised Northeastern Seaboard of the United States*. The Twentieth Century Fund, New York.
- HARVEY, D. (1989) – *The Condition of Post-modernity*. Basil Blackwell, Oxford.
- LEMA, P. B. e TEIXEIRA, J. A. (1988) – “Desindustrialização. Reindustrialização. Terciarização”. *Revista da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas*, 3, UNL, Lisboa, pp. 75-88.
- LEMA, P. B. e REBELO, F. (1996) – *Geografia de Portugal. Meio Físico e Recursos Naturais*. Universidade Aberta, Lisboa.
- LIPIETZ, A. (1979) – “Inter-regional Polarisation and the Tertiarisation of Society”. *19th European Congress of the Regional Science Association*, London.
- LYNCH, K. (1960) – *The Image of the City*. M.I.T. University Press, Cambridge.
- MARTINS, A. Fernandes (1983) – “Esta Coimbra... - Alguns apontamentos para uma palestra”. *Cadernos de Geografia*, Coimbra, 1, 35-78.
- MARTINS, L. P. Saldanha (1987) – *Níveis Urbanos no Noroeste de Portugal. Dimensão Populacional e do Comércio a Retalho*. Porto
- MASSEY, D. (1984) – *Geography matters*. Cambridge Univ. Press, Cambridge.
- NAY, N. (1986) – “Constitution d’un regard. Fordisme et localisme”. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 29, 5-12.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira (1973) – *O Espaço Urbano do Porto. Condições Naturais e Desenvolvimento*. Coimbra.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira 1980 – “Análise comparativa dos centros urbanos de Portugal (ensaio metodológico)”. *Revista da Universidade de Coimbra*, XXVIII, 113-208.
- SALGUEIRO, T. B. (1992) – *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Afrontamento, Lisboa.
- RIBEIRO, Orlando (1955) – *Portugal. Geografia de Espanha y Portugal*, Vol. V (Dir. Manuel de Terán). Montaner y Simon, Barcelona.
- RIBEIRO, Orlando (1963) – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Lisboa, 2ª ed. (1ª ed. 1945; 4ª ed. 1986)
- RIBEIRO, Orlando (1969) – “Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas”. *Finisterra*, CEG, Lisboa, IV (17), 214-224.
- RIBEIRO, Orlando (1971) – “Cidade”. Art. in *Dicionário de História de Portugal*. Dir. Joel SERRÃO, Iniciativas Editoriais, Lisboa.
- RIBEIRO, O. e LAUTENSACH, H., Org. Com. e Act. de DAVEAU, S. (1991) – *Geografia de Portugal*. 4 Vols., Ed. Sá da Costa, Lisboa.
- SALLEZ, A. (1993) – *Les Villes, Lieux d’Europe*. DATAR, Ed. de l’Aube, Paris.
- SOARES, N. P. (1990) – *Terciarização das Avenidas Novas*. Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, U.N.L.
- SOJA, E. W. (1989) – *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Verso, London.