



G

TRUNFOS DE UMA
EOGRAFIA ACTIVA

DESENVOLVIMENTO LOCAL,
AMBIENTE,
ORDENAMENTO
E TECNOLOGIA

Norberto Santos
Lúcio Cunha

COORDENAÇÃO

CENTRALIDADES URBANAS – TEMPOS E PROCESSOS NO NOROESTE DE PORTUGAL
A ÁREA CENTRAL DE VIANA DO CASTELO

INTRODUÇÃO

Numa perspectiva geográfica, a análise da cidade não pode confinar-se apenas às suas características físicas, considerando as formas que a compõem. Todavia, importa salientar que o urbano, no seu processo de difusão e de complexidade crescente, resulta da combinação de um conjunto de elementos que, sendo omnipresentes, conferem a cada cidade um carácter e identidade próprios – volume demográfico, densidade e concentração populacional, aspectos morfológicos, base económica, heterogeneidade social, modos de vida, intensidade de inter-relações, capacidade inovadora, vocação difusora e centralidade (Angulo, 1991).

AS TRANSFORMAÇÕES DO *LOCUS* INICIAL

As cidades antigas surgem associadas à necessidade de unir os homens à volta dos símbolos, como forma de responder às suas inquietudes e construir a sua identidade colectiva (Merlin, 1998). Essas cidades comportam grandes áreas abertas, desenhadas para as cerimónias religiosas mais do que para facilitar as relações entre os indivíduos. Essas primeiras aglomerações não foram originadas por um mercado, fórum, ou ágora. Foram, sobretudo, centros cerimoniais (Claval, 2004), tendo a religião assumido um papel fundamental na formação, transformação e estruturação do espaço urbano (Munford, 1998).

Essas cidades primordiais foram durante muito tempo monocêntricas. A estrutura interna da cidade estava organizada em torno de um centro orgânico, fundado por razões religiosas, culturais (Merlin, 1998), ou defensivas (Mumford, 1998). A razão desta estruturação dominante prende-se essencialmente com a concentração de uma elevada carga populacional em redor do núcleo central. Roma foi na antiguidade uma das cidades mais populosas, tendo albergado cerca de um milhão de habitantes, a maior parte vivendo “amontoados” em enormes quarteirões¹. O fórum era o centro da cidade, rodeado de

¹ As classes trabalhadoras residiam em edifícios multifamiliares, dispostos em quarteirões – *insulae* (ilha), enquanto os patrícios viviam nas mansões e os que se ocupavam no comércio e nos serviços moravam em apartamentos.

templos e santuários, casas da justiça e da administração². As deslocações dos residentes eram feitas a pé, em montada ou em veículos de rodas, que criavam, invariavelmente, intenso congestionamento das principais artérias da cidade. A elevada carga populacional originou uma cidade compacta, não muito extensa, tal como hoje acontece. A alma da cidade residia no poder político, que emanava a partir do centro. O núcleo da cidade estava, pois, consagrado ao exercício e à representação dos poderes, político e religioso, pontificado por palácios e templos que lhe conferiam certa monumentalidade.

Nesta cidade compacta, marcada pela circulação lenta e pelas distâncias curtas, a actividade comercial aparece associada ao fabrico, em ruas especializadas, enquanto o abastecimento de víveres se fazia através da venda ambulante ou no mercado ou feira periódicos, realizados em praças e largos (Fernandes, 2003).

A organização do espaço na cidade medieval resulta, sobretudo, da adaptação às condições topográficas, e não tanto de planos definidos pelo poder real. No entanto, esta cidade não deixa de manifestar uma centralidade, que se expressa em torno das funções religiosas e do mercado. Depois, na baixa idade média, na Europa do Norte e no período renascentista italiano, o poder público consolida-se fisicamente no centro da cidade, através do palácio comunal, com a sua torre, acompanhado de uma praça, em concorrência com o poder religioso.

Os espaços urbanos desta época, de que são exemplo as bastides e as cidades novas, de plano ortogonal ou radial, evidenciaram a centralidade colocando a praça principal no centro da malha viária.

A crescente divisão social e territorial do trabalho acontece com a adopção do modelo capitalista de produção, a partir do século XVIII, que altera profundamente o tecido urbano ao introduzir novas formas urbanas imbricadas no processo produtivo – a fábrica, o bairro operário, o bairro residencial capitalista, os armazéns, a via-férrea e as novas vias de comunicação (Angulo, 1991). Os agentes geradores da nova cidade foram a mina, a fábrica e a ferrovia (Mumford, 1998).

Em finais de oitocentos, com o aparecimento da via-férrea e a construção de estações na periferia da cidade, e depois na área central da cidade³, cria-se um novo lugar de atracção e de permutas de pessoas, que se desenvolve em torno do bairro da estação, em conexão com o centro da cidade. A avenida da estação e o largo da estação serão os grandes espaços públicos que se juntam à representação da centralidade.

O núcleo central, que até ao século XIX tinha um papel político, passa a ter um novo papel económico. O centro da cidade transforma-se no espaço de gestão da vida económica. Com o incremento industrial e económico, o espaço urbano assume novas funções, em resultado do desenvolvimento da actividade comercial e dos transportes. Na cidade, sobretudo nas áreas centrais, surgem novas lojas comerciais e armazéns. O desenvolvimento dos transportes permite percorrer maiores distâncias e as inovações introduzidas pelas telecomunicações encurtam progressivamente as distâncias entre os lugares.

² O crescimento de Roma traduz-se também no aparecimento de novas áreas centrais em torno de equipamentos públicos, como o grande mercado central, construído no tempo de Catão (179 d.C.), ou de um novo fórum, próximo do primitivo, ao tempo de Júlio César, que atraía multidões, ou dos banhos, da basílica, do *vomitiorium*, como refere Mumford.

³ Na cidade pós-industrial a via-férrea é prolongada até ao centro, construindo-se estações monumentais, de que são exemplo em Paris as gare de Lyon, du Nord, que têm associadas espaços comerciais, d'Orsay, hoje museu e de l'Est. Em Londres, edificam-se as gares de London Bridge, de Waterloo, Blackfriars e de Saint-Pancras.

Esta cidade, transformada pela emergência de uma nova ordem económica, torna-se progressivamente multicêntrica. O centro tradicional passa a competir com outros centros emergentes, de menor dimensão, que atraem a população da sua área de influência, configurando um processo de fragmentação e de hierarquização de sectores da cidade. Neste novo puzzle urbano, os centros secundários afirmam-se como espaços objectivamente terciarizados, originando a redução dos fluxos em direcção ao centro.

O CENTRO

A área central da cidade apresenta características especiais relativamente à ocupação do solo e desempenha funções particulares, tornando-a a área mais conhecida da cidade, não só para os residentes mas também para os visitantes ocasionais. Esta área representa para os cidadãos a memória da cidade, o coração da urbe. O visitante procura-a para descobrir o passado, conhecer as características arquitectónicas, o ambiente social e cultural e os espaços comerciais que ali se concentram. No entanto, esta área central poderá já não ser reconhecida como tal por uma franja populacional que integra nas suas vivências quotidianas novas centralidades, aliadas, sobretudo, ao consumo e fruição de espaços modernos, associados a inovações técnicas e tecnológicas. A acessibilidade é o factor dominante que caracteriza o centro urbano, exercendo influência directa sobre as actividades desenvolvidas na área central.

As áreas centrais constituem-se, pela sua importância na dinâmica da cidade, como espaços atractivos, nelas confluindo os fluxos de pessoas, automóveis, capitais, decisões e, essencialmente, mercadorias. Pela sua intensidade, esses fluxos, subordinados à acessibilidade e às vantagens inerentes à proximidade, são responsáveis pela concentração de uma vasta gama de actividades. Nesse sentido, a forma urbana reflecte também os efeitos da concentração de pessoas, de actividades e equipamentos. Yves Lacoste refere que ao centro está associada a ideia de convergência ou de irradiação de actividades, o lugar de onde parte a dominação do poder sobre a periferia e a centralidade é a propriedade do que está no centro de um espaço geográfico (Lacoste, 2005).

Teresa Salgueiro refere que as áreas centrais, para além de se individualizarem das restantes pela concentração de actividades terciárias, pela grande intensidade de usos do solo e pela raridade do alojamento, exercem atracção sobre visitantes ocasionais que vão às compras, tratar de negócios, da saúde, ou por simples lazer e pelo importante volume de emprego que fornece (Salgueiro, 1992,).

Segundo Beaujeu Garnier, a expressão do poder da cidade é a existência de um centro de negócios. O CBD (Central Business District) é o local onde se reúnem as actividades que dirigem e que relacionam, assim como as que visam dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências (Beaujeu-Garnier, 1997).

Na cidade, contudo, nem sempre se verifica a sobreposição entre o CBD e o centro da cidade. Nalgumas cidades onde se observam os vestígios do passado histórico, de ruas irradiando de um núcleo primitivo, irregulares, estreitas, o centro foi sendo abandonado em favor de novas áreas emergentes, morfologicamente diferenciadas, espaçosas, arejadas, adaptáveis e, sobretudo, acessíveis. La Defense, em Paris, é um exemplo do afastamento do CBD relativamente ao centro antigo (Pumain, 2006). Este compósito de formas urbanas modernistas iniciado na década de 1960, ergue-se num local afastado da Ille de la Cité, o centro histórico. Inversamente, nas cidades dos países novos, a sobreposição entre

o centro e o CBD é evidente. Na paisagem urbana das cidades modernas do Novo Mundo, a silhueta do centro sobressai de entre a construção massificada. Num relance, a *sky-line* informa o visitante onde é o centro da cidade (Beaujeu-Garnier, 1997).

O lugar mais acessível de uma aglomeração deixou de ser o centro geométrico e passou a ser a via que circunda a cidade. É nesta franja da cidade que se localizam actividades e funções urbanas que anteriormente eram exclusivas do centro. O desenvolvimento da divisão do trabalho, tende, assim, a diferenciar as localizações das actividades e das funções urbanas.

CENTRALIDADE

As áreas centrais das cidades têm sido objecto de análises variadas, que procuram compreender a desigualdade na distribuição dos fenómenos, considerando a existência de lugares que registam diferentes níveis de concentração de pessoas, equipamentos e actividades.

Procurando compreender a estruturação urbana e os padrões de uso do solo, a Escola de Chicago de Sociologia Urbana, entre 1917 e 1940, manifesta interesse pela explicação da complexidade do fenómeno urbano e pela procura de padrões de regularidade⁴.

Utilizada muitas vezes com conteúdos semânticos diversos e inapropriados, centralidade é a propriedade conferida a uma cidade para oferecer bens e serviços a uma população exterior, na definição que foi proposta em 1933 por W. Christaller na sua Teoria dos Lugares Centrais. Este conceito generalizou-se e difundiu-se, sendo utilizado para caracterizar qualquer lugar de oferta de serviços, polarizando uma clientela específica.

Françoise Choay salienta que a centralidade depende do poder de atracção ou de difusão de um elemento – centro urbano, ou equipamento polarizador, que pode um centro comercial, cultural, financeiro ou administrativo. A centralidade resultará, assim, da eficácia do pólo central e da sua acessibilidade, sendo esta condição fundamental para a sua existência (Choay, 1972).

Castells refere que a centralidade é a combinação, em determinado momento, das actividades económicas, das funções políticas e administrativas, da prática social, da representação colectiva, que contribui para o controle e a regulação do conjunto da estrutura da cidade (Castells, 2000). O autor considera que o centro deve reunir as funções centrais – económicas, políticas e ideológicas e a concretização das necessidades que lhe estão associadas pressupõe a conectividade dos espaços através de redes de transporte e de telecomunicações.

Cada actividade tem a sua localização específica, o seu centro, até mesmo a sua “cidade”, como o tecnopólo, a zona logística, a cidade administrativa, o centro de lazer (Ascher, 2008). Os centros - de negócios, universitários, comerciais, desportivos, hospitalares, etc, instalaram-se no exterior do perímetro do antigo centro da cidade e impõem-se como centros secundários e concorrentes, originando a policentralidade (Pumain, 2006).

A implantação de grandes equipamentos de uso colectivo – aeroportos, estações, centros comerciais, complexos desportivos, centros culturais, gera novas centralidades. As estações ferroviárias tiram partido das suas funções de articulação e troca para desenvolver

⁴ Nesse sentido, surgem teorias explicativas das formas urbanas, destacando-se especialmente o modelo urbano das Zonas Concêntricas, de Ernest Burgess (1925); o modelo dos Sectores, de Hoyt (1939); e o modelo Multinucleado, de Harris e Ullman (1945).

um equipamento comercial, cuja expressão máxima é a *interface* de transportes⁵. Inversamente, os centros comerciais de escala regional apresentam localizações baseadas numa lógica de fluxos (pessoas, veículos, trocas económicas...) em torno do comércio de grande distribuição, aos quais se agregam diversos serviços e equipamentos.

A condição de centralidade resulta não só da funcionalidade que marca um espaço concreto da cidade, mas também da imagem, do bem-estar e do prazer visual, sustentada na qualidade da arquitectura, do espaço público e da paisagem⁶.

VIANA DO CASTELO – FORMAÇÃO DO CENTRO E DE CENTRALIDADES

O assentamento urbano de Viana do Castelo foi condicionado por três elementos naturais – montanha, rio e mar, que determinam não só as características formais e locativas da malha urbana de matriz medieval mas também as formas de crescimento e expansão da cidade tradicional e moderna. O pequeno burgo, amuralhado, cuja fundação foi promovida pelo rei D. Afonso III, foi desenhado segundo uma malha ortogonal que se encontra estruturada a partir de dois eixos principais, perpendiculares entre si, um dos quais paralelo ao rio, que correspondem aos dois caminhos principais de relação regional: a estrada de Ponte de Lima em direcção ao Norte pelo litoral e uma ligação local ao rio.

Os quarteirões iniciais formariam, no seu conjunto, um quadrado, limitado a sul pela Rua do Cais, bordejando o rio, pela Rua do Poço, pelo largo da Torre de Menagem e pela Rua do Hospital. Este núcleo estava protegido por uma cerca cuja construção terá sido iniciada em 1263. A entrada no burgo fazia-se por quatro portas da muralha alinhadas sensivelmente com os pontos cardeais. No século XV são erguidos alguns dos edifícios importantes da vila, como a Igreja Matriz, iniciada à volta de 1400, e o Hospital.

Os espaços públicos do burgo são enriquecidos com o aparecimento de duas novas praças, onde se instalam os serviços comunitários: o Campo do Forno (actual Praça da República), na intersecção dos dois eixos mais importantes, assume progressivamente a categoria de centro do burgo, beneficiado urbanisticamente com a construção dos Paços do Concelho e do Chafariz, espaço onde ocorria também o mercado da venda do pão e a feira quinzenal e a Praça das Couves, onde se fazia a venda de legumes.

O LARGO DA ESTAÇÃO E A AVENIDA CENTRAL

A partir de meados de Oitocentos, Viana assiste a um surto de desenvolvimento urbanístico resultante do conjunto de obras públicas promovidas pelo poder central. Com a chegada da ferrovia, em 1878, a estação é construída muito próximo do centro, colmatando-se a reestruturação urbana com a abertura, em 1917, da Avenida Central, originando uma nova

⁵ A interface de transportes de Viana do Castelo nasceu da obsolescência dos espaços e equipamentos ferroviários adstritos à estação, no centro da cidade, em cujos terrenos foi edificado um volumoso edifício que, além de assegurar a correspondência entre o comboio, o autocarro, o táxi e o automóvel, comporta um moderno centro comercial, apoiado por um parque de estacionamento subterrâneo.

⁶ O parque das Nações, em Lisboa, combina qualidade arquitectónica, espaço público cuidado e frente ribeirinha reordenada com unidades habitacionais e equipamentos colectivos desportivos e de lazer, conferindo àquela parcela da cidade uma nova centralidade.

centralidade, baseada na presença de edifícios públicos – Correios, Cruz Vermelha, Escola Primária, Tribunal, Caixa Geral de Depósitos, empresa de camionagem, garagem automóvel, estabelecimentos comerciais e, posteriormente, edifícios residenciais.

A PRAÇA DA REPÚBLICA

A partir do séc. XIX o comércio da cidade concentra-se, sobretudo, na Praça da República e ao longo do eixo formado pelas ruas da Bandeira e Manuel Espregueira, esta articulada com o Campo da Sra. da Agonia, no qual, a partir de 1960, passa a realizar-se a feira semanal, e onde também decorrem anualmente, em Agosto, as festas da cidade.

A Praça da República transforma-se no centro cívico da cidade. O espaço é pontuado por edifícios de relevo – Câmara Municipal, Hospital da Misericórdia (tardo medievais), Banco de Portugal (antigo Hotel Central e actual Museu do Traje) bancos, ourivesarias, sedes associativas (Viana Taurino, Associação de Futebol), cafés (Café Bar e Café Americano), farmácia e outros pequenos estabelecimentos comerciais. Os profissionais liberais, sobretudo advogados, instalam-se também nesta área central.

A PRAÇA 1º DE MAIO

A Praça 1º de Maio transformou-se, no início da década de 1990, no principal pólo comercial da cidade. Fruto da recomposição da antiga Praça Dr. Gonçalves Proença, foi construído no topo Norte um edifício de linhas arquitectónicas vanguardistas, comportando um centro comercial, distribuído em três pisos de galerias comerciais, e uma ala de serviços, complementado com restaurantes, cafetarias e cinema. Fazendo convergir para os espaços circundantes novas unidades de comércio a retalho e serviços – seguros, bancos, consultórios, escritórios de advocacia e consultadoria, este originou, até meados dos anos 2000, certa atracção dentro da cidade, sobretudo, pela novidade, pela imagem modernista conferida ao local, em clara ruptura com a envolvente, pela variedade de lojas e pelo estúdio de cinema, num total de 60 espaços comerciais. Porém, os constrangimentos arquitectónicos interiores, a acessibilidade e a falta de entidade de gestão, associados à emergência de novos espaços comerciais, não só os da cidade, mas também os de escala regional⁷, têm ditado a sua perda de importância como espaço comercial da área central da cidade.

CENTRO COMERCIAL ESTAÇÃO VIANA SHOPPING

Em 2003, é inaugurado na área central da cidade, junto da estação ferroviária, paredes meias com o chamado “centro histórico”, o Estação Viana Shopping, em terrenos desocupados da Refer, numa operação imobiliária conduzida pela Câmara Municipal.

⁷ O centro comercial Norteshopping atraiu para si, a partir de 1998, muita da clientela local, fenómeno particularmente intenso com a conclusão do IC1/ A 28, via rápida de ligação ao Porto, aberta em 1997, que permite tempos de deslocação na ordem dos 35 minutos entre as duas cidades.

A instalação deste shopping, da insígnia Sonae, em pleno coração da cidade, veio alterar a dinâmica urbana, ao fazer afluir àquela área uma vasta clientela oriunda de uma área de influência regional, beneficiando da concentração da plataforma intermodal de transportes que lhe subjaz. A lógica da sua localização assenta na articulação entre a rede de transportes e o espaço comercial. O edifício, embora de grandes proporções, comparado com o edificado do centro, está perfeitamente integrado na paisagem urbana, reunindo no seu interior galerias comerciais, praça de alimentação e cinemas (pisos 1 e 2), interface de transportes (piso 0) e parque de estacionamento (pisos -1 e -2), e praça de táxis à superfície.

Este espaço comercial trouxe à cidade uma nova dinâmica, gerando novos fluxos de pessoas e veículos ao longo da Avenida dos Combatentes, constituindo-se como factor de afirmação do centro. Elemento de revitalização do centro tradicional, o seu aparecimento gerou forte contestação por parte de alguns sectores do comércio retalhista, pela estratégia concorrencial, e também de algumas organizações político-sociais relativamente às questões da acessibilidade e ao congestionamento do centro.

PRAÇA DA LIBERDADE

O processo de requalificação urbana introduzido pelo Programa Polis promoveu a reestruturação urbana de uma parcela significativa da cidade, centrada, sobretudo, no espaço comumente designado por “centro histórico”. O plano de intervenção definiu três sectores de intervenção – Centro histórico, Frente ribeirinha/Campo d’Agonia e Parque da Cidade. No casco histórico, as intervenções concretizaram-se através da remodelação dos pavimentos e mobiliário urbano e renovação dos espaços de circulação pedonal e automóvel. Nos terrenos conquistados ao rio Lima, foram construídos novos equipamentos públicos – biblioteca municipal, edifícios administrativos, estando em construção o pavilhão de multiusos. Estas novas formas urbanas ocupam os espaços laterais da novel Praça da Liberdade, o remate sul da Av. dos Combatentes, apoiadas num conjunto de parques de estacionamento subterrâneos que se interligam, com condições de centralidade associadas à procura de serviços e à imagem de modernidade que projectam, reforçada pelo volume e localização junto ao rio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como fica exposto, de forma muito sintética, o centro de Viana do Castelo é o produto de um longo processo de transformação urbana, iniciado na idade média, que origina a estrutura e muitas das formas que a cidade hoje apresenta.

A centralidade resulta das variações espaço-temporais que marcaram o longo processo de crescimento da cidade, sendo o centro resultado da associação entre os elementos arquitectónicos, funcionais e simbólicos que constituem a marca e a identidade da cidade.

A afirmação dessa área central assenta não só nos elementos arquitectónicos presentes, na morfologia, nas funções, mas também na imagem que o cidadão tem desse espaço, da apropriação desse território e das vivências que nele se operam, seja pela convergência de interesses, relacionamento inter-pessoal ou sentimento de pertença.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

716

- Angulo, J.V. 1991, "Los Procesos de Urbanización", Editorial Síntesis, Madrid.
- Ascher, F. 1998, "Metapolis", Celta Editora, Oeiras.
- Ascher, F. 2008, "Les nouveaux compromis urbains", Editions de l'Aube, Paris.
- Beaujeu-Garnier, J. 1997, 2ª ed. "Geografia Urbana", Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Castells, M. 2000, 4ª ed. "A Questão Urbana", Ed. Paz e Terra, São Paulo.
- Choay, F. *et al.*, 1972, "Le sens de la ville", Ed. Seuil, Paris.
- Claval, P. 2004, "Les interprétations fonctionnalistes et les interprétations symboliques de la ville", in *Revista Cidades*, GEU. Presidente Prudente. Brasil. P. 31-63.
- Fernandes, J.A.R. 2003, "A reestruturação comercial e os tempos da cidade", in actas do Colóquio "*Temps des courses, course des temps*", Universidade de Lille-Roubaix, Lille.
- Lacoste, Y. 2003, "De la Géopolitique aux Paysages", Ed. Armand Colin, Paris.
- Merlin, P. 1998, 4ª ed, "L'urbanisme", PUF, Paris.
- Merlin, P., Choay, F. 2009, 2ª ed. "Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement", PUF, Paris.
- Mumford, L. 1998, 4ª ed. "A Cidade na História", Livraria Martins Fontes Editora, São Paulo.
- Pumain, D., Paquot, T., Kleinschmager R. 2006, "Dictionnaire La ville et l'urbain", Ed. Economica, Paris.
- Salgueiro, T.B. 1992, "A cidade em Portugal", Edições Afrontamento, Lisboa.