



**ARQUITECTURA e VIDA**

Abril 2001 ■ 500\$00

Recuperar com autenticidade,  
continuidade e mudança

património

Da Almada velha  
à Boca do Vento

arq. paisagista

A história das quinze  
pontes do rio Douro

engenharia



SENA da SILVA

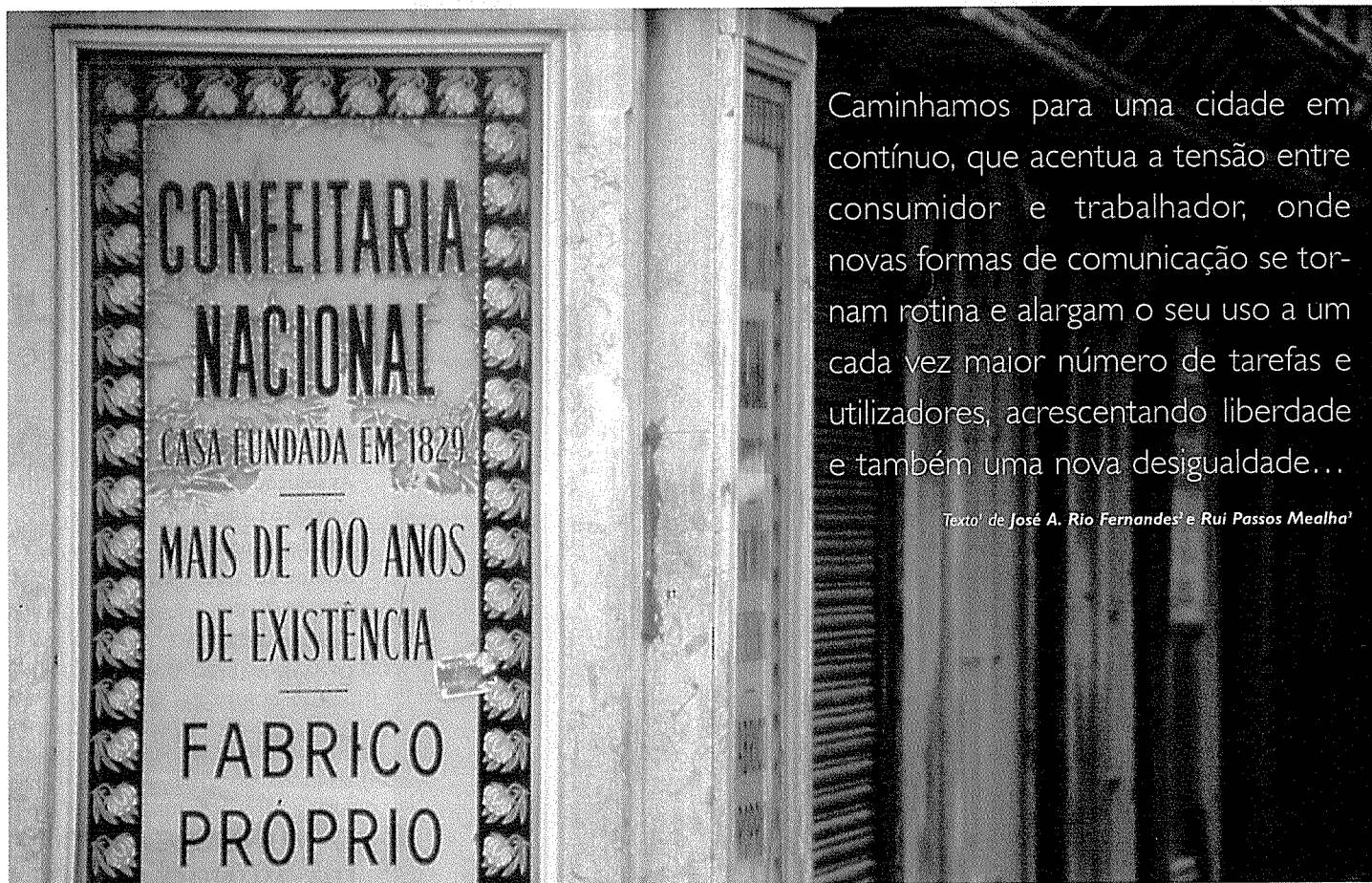
DESIGN E CIRCUNSTÂNCIAS

00015



CÉSAR FERNANDES / LUCIANO BARAGÃO / PILLER / M. J. L. G. / M. J. L. G.

# À procura do centro perdido



Caminhamos para uma cidade em contínuo, que acentua a tensão entre consumidor e trabalhador, onde novas formas de comunicação se tornam rotina e alargam o seu uso a um cada vez maior número de tarefas e utilizadores, acrescentando liberdade e também uma nova desigualdade...

*Texto de José A. Rio Fernandes e Rui Passos Mealha*

AS ÚLTIMAS DÉCADAS foram caracterizadas pela concentração temporal de acontecimentos diversos de relevante significado, de considerável intensidade e ampla diversidade de âmbitos. Trata-se daquilo que, numa perspectiva histórica, poderemos classificar como um "período denso" (Vasconcelos: 1999), no qual alguns vêem uma ruptura para a pós-modernidade e outros o início de uma nova fase da modernidade, dita de "baixa-modernidade".

Faltando o distanciamento temporal que permitirá avaliar e melhor classificar o período que agora vivemos, é seguro aceitar-se que vêm ocorrendo um conjunto de modificações que alteram significativamente aspectos diversos da nossa vida, tais como a organização dos territórios urbanos, a estrutura retalhista e a forma como estes se inter-relacionam. Igualmente certo é que, neste quadro, a incerteza tem aumentado, propiciando as mais diversas leituras das realidades e das dinâmicas e dificul-

tando a definição de objectivos e a adopção de medidas de política. Todavia, não só as ciências sociais e humanas devem temer as certezas, como, apesar de toda a insegurança, o respeito pela vontade individual e pelo interesse colectivo (que nunca se poderão conhecer com certeza), impõem – e diríamos até que com particular urgência – a adopção de medidas de política, designadamente daquelas que têm tradução territorial, quer sob o ponto de vista formal, quer sobre o ponto de vista funcional, para cuja definição os geógrafos e os arquitectos, entre outros, podem – e devem – contribuir.

Face ao comércio e tendo em atenção as dinâmicas em curso, importa considerar três perspectivas fundamentais de orientação política: no sentido da protecção do existente e da correlativa dificuldade na introdução de novidades; da valorização da livre concorrência que favorece os mais fortes e dificulta a manutenção dos preexistentes e toda uma ampla gama de situações intermédias, de "equilíbrio instável", em que se pretende defender a diversidade, assegurando a manutenção de todas as formas comerciais existentes, em simultâneo com a introdução de todas as que ampliam a liberdade de escolha de um conjunto de pessoas o mais vasto e heterogéneo possível.

É certo que a situação varia consideravelmente à escala mundial e que, mesmo no interior de um dado país, existem diferenças de caso para caso, mas, em muitas situações, verifica-se uma tendência para a perda de importância do centro da cidade e mesmo de toda uma área central mais alargada. O aprofundamento da divisão técnica e social das actividades, que desagrega e autonomiza funções antes integradas e induz novas exigências e especializações locativas, impede, para cidades de uma certa dimensão e num determinado contexto (ou tipo de desenvolvimento), a manutenção de um único centro integrador, onde coexistam as funções da natureza político-administrativa, comercial, financeira e cultural, como vinha ocorrendo desde a emergência do novo centro da cidade industrial, na segunda metade do século XIX (Fernandes: 1997). Por outro lado, em termos de pura acessibilidade, importa notar que uma vez que para os automobilistas (que somos quase todos), o aceder e estacionar se restringe à medida que nos aproximamos do (dito) centro, existe naturalmente uma conseqüente tendência centrífuga (e mesmo de dispersão) de algumas das mais importantes actividades e equipamentos<sup>4</sup>.

Se outros motivos não existissem (que existem, de que o simples aumento da dimensão e diluição da mancha urbanizada é exemplo), a alteração desta condição geográfica básica, de centralidade, por via do desenvolvimento de "centralidades específicas" e da alteração do quadro geral de acessibilidades, seria suficiente para melhor compreender o nível das dificuldades estruturais em que se encontra a área central de muitas cidades (entre as quais o Porto), onde se avolumam os problemas de desvalorização e abandono (por vezes expectante) do construído, de insegurança e de degradação da imagem urbana (real e percebida). Este movimento de desvalorização geral do centro é naturalmente acompanhado de alterações comerciais, já bem estudadas e que se marcam, especialmente, pela decadência e até pelo encerramento de alguns estabelecimentos (sobretudo no exterior do hipercentro) e pela dificuldade, ou até incapacidade, de atracção das maiores novidades e dos novos estabelecimentos de mais elevado *standing*.

A crescente fixação de pessoas e empresas, com o conseqüente aumento da oferta de bens e serviços na periferia, contribui também para a estagnação do centro principal (que deixa de o ser e toma a designação de

tradicional). O investimento na rede viária e a maior facilidade de deslocação, acentuada em muitos casos por vias anelares, reforça a acessibilidade de uma periferia, que passa a ser mais central, porque mais próxima, e servida de boa parte dos maiores, mais modernos e importantes equipamentos públicos e privados, de dimensão metropolitana ou regional, que se adequam melhor aos novos termos de mobilidade.

Para uma melhor compreensão da cidade que se reestrutura, na redistribuição territorial do comércio como de todas as demais actividades e usos do tempo, é indispensável considerar que os cidadãos consumidores têm um comportamento tendencialmente marcado pela variabilidade e pelo acesso a todas as formas e formatos comerciais, e têm uma mobilidade significativamente acrescida, com o transporte individual a permitir uma grande liberdade de percursos e a sobreposição de actividades durante um mesmo trajecto. Neste contexto de mudança e de maior liberdade individual (marcado por novas expectativas de vida e novas formas de "habitar" a cidade existente), o cidadão pertence cada vez menos ao lugar que habita, pelo que se dissocia facilmente do estabelecimento de bairro, já que o seu comércio de proximidade é por vezes desempenhado por um qualquer estabelecimento, junto a um nó de uma via rápida, mais do que outro numa qualquer rua, próximo de casa, onde é difícil chegar e quase impossível estacionar.

O cidadão tem necessidade e exige poder escolher tanto quanto possível. Mas a latitude da escolha das actividades, dos seus instrumentos, dos seus locais e dos seus horários é também a marca de novas diferenciações individuais e colectivas, como de novas desigualdades sociais. Se a gestão individual da vida profissional e a plurifuncionalidade (várias tarefas simultâneas) é cada vez mais importante, também o encontro e a troca necessitam menos da proximidade e mais da mobilidade: a segregação perde (ou diminui) o seu apoio na distância e adquire-o (ou reforça-o) na acessibilidade (Ascher: 1998, p. 121).

A realidade existente, em termos urbanos e comerciais, os novos termos de mobilidade e os novos comportamentos dos "indivíduos-cidadãos-consumidores" (na expressão de Cachinho: 1999) questionam seriamente a continuidade das áreas centrais das nossas cidades, nos moldes em que as conhecemos, e colocam importantes desafios a toda a cidade consolidada.

Muitos são os que crêem no interesse de manutenção, recuperação ou recriação de uma área central forte: "*To thrive, metropolitan regions need economically vital central cities*" (Stegman, Turner: 1996, p. 160). Considera-se a dimensão do centro como facilitador da interacção social (Rémy, Voyé: 1994)<sup>5</sup> e o facto do espaço público ter uma "... *function and value as important neutral territory, a site where people can mix and mingle without feeling socially embarrassed, where to some degree everybody is equal...*" (Oc, Tiesdall: 1998, p. 86). Considera-se também a qualidade de património na sua imagem arquitectónica e urbana, associada a um espaço activo (Fernandes: 1990) e sustenta-se que a particularidade dos centros não pode ser só histórica, já que é importante manter também a sua especificidade económica (de onde a necessidade de apoio ao comércio independente).

Note-se, todavia, por um lado, a "capacidade de resistência" dos ter-

**A crescente fixação de pessoas e empresas, com o conseqüente aumento da oferta de bens e serviços na periferia, contribui também para a estagnação do centro principal**





A vocação pedonal do centro da cidade é considerada em exclusão do automóvel, limitando drasticamente o seu acesso e circulação

ritórios e, por outro, a sua apetência à reciclagem e reutilização.

No primeiro caso, lembre-se a contínua convivência na cidade das resultantes urbanísticas de épocas distintas, testemunhos da capacidade que alguns espaços apresentam de sobrevivência à alteração das condições conjunturais, transportando para um outro tempo imagens e ambientes característicos de contextos bem marcados historicamente. É o que acontece no Porto, com partes mais densas do tecido antigo, com alguns espaços do Romantismo, ou com certas parcelas urbanizadas pela Industrialização de Oitocentos, ou também relativamente à manutenção de velhas formas e unidades comerciais, como as feiras e algumas lojas quase “perdidas”, que conciliam fabrico e venda, ou mantêm práticas e imagens de há mais de um século, resistindo por vezes com poucas concessões à modernidade, muito embora noutros casos se tenham reduzido quase só a um papel cenográfico e pitoresco.

No segundo caso, importa considerar que o processo de decadência e desvalorização do centro pode, em si mesmo, criar a oportunida-

de para a sua revalorização (como se viu por exemplo em diversas cidades da América do Norte), já que “... certas áreas que forem consideradas como desvalorizadas, isto é, pouco geradoras de renda da terra numa determinada fase do processo de acumulação, podem logo a seguir transformar-se em verdadeiras galinhas dos ovos de ouro” (Abreu: 1992, p. 66).

A par destas capacidades, de resistência e de reciclagem, e ao contrário do que vinha acontecendo, a área central de muitas cidades portuguesas adquiriu recentemente uma grande relevância na priorização dos investimentos públicos, o que permitiu enquadrar intervenções profundas e por vezes até de ruptura com um processo de lenta decadência formal e funcional a que se vinha assistindo. Para tal terá contribuído o facto de “no centro das cidades os sintomas de insatisfação [serem] mais evidentes no desejo crescente da população, que é manifestado ao poder público, de reabilitação de espaços centrais, praças, ruas comerciais” (Pintaudi: 1999, p. 105) e também o ter existido um conjunto de oportunidades para a intervenção nas áreas centrais, associadas a programas europeus como o PROCOM (Programa para a Modernização do Comércio) e o PROSIURB (Programa de Reforço do Sistema Urbano Nacional), entre outros instrumentos de apoio ao investimento.

Em relação ao planeamento urbanístico, especialmente o que é direccionado para a cidade existente, é possível considerar vários agrupamentos e classificações das distintas abordagens. No caso, e também pelo facto de procurarmos atender aos efeitos do planeamento na actividade comercial, consideram-se basicamente duas “famílias de planos”.

Um primeiro, que poderíamos chamar de “uso intensivo”, defende as vantagens de uma maior densidade e altura das construções na área central dos aglomerados urbanos, chegando alguns planos a estabelecer as diferenças de uso do solo, entre uma distribuição horizontal (com parques, administração e equipamentos no centro) e vertical, em que os sistemas mecânicos (como trânsito de mercadorias e estacionamento) ficariam no subsolo.

É paradigmático o caso de Fort Worth, em que o urbanista (Victor Gruen) é alguém que tinha influenciado decisivamente a expansão dos centros comerciais nos Estados Unidos. Por esse facto, não estranha ver-se aqui uma concepção de cidade não muito diferente da do próprio centro comercial, com a *shopping town* de Fort Worth, a ser pensada também, por exemplo, para uso privilegiado pelos peões, dispondo de vias rápidas concêntricas “... to repel the invasion of mechanical hordes into those areas where they create havoc”. Em diversas outras cidades se têm vindo a fazer, com diversos matizes, aplicações próximas deste modelo de “cidade centro comercial”, como em Coventry, onde uma vasta área central exclusivamente destinada ao peão foi acompanhada pela construção de amplos espaços disponíveis para o estacionamento automóvel.

Em geral, a vocação pedonal do centro da cidade é considerada em exclusão do automóvel, limitando-se drasticamente o seu acesso e circulação, apesar das reconhecidas consequências ao nível de uma indesejada especialização/desvalorização social e funcional, como aconteceu em Zurique. Note-se ainda que, nesta abordagem, as áreas centrais são tomadas quase sempre a partir da importância do espaço público, não sendo raro a desvalorização da “espessura do tecido urbano” (nos domínios do social, do cultural e até do económico).

Na sua adequação à área central, a preocupação urbanística centrada na mobilidade e no automóvel, encontra como paradigma a ideia de “centro comercial ao ar livre”. Aqui, a máxima “no parking, no business” faz apelo à necessidade de reforçar as capacidades de estacionamento no

centro ou na sua envolveria, às quais se haveriam que associar outros elementos característicos da concepção, gestão e promoção do centro comercial. E o próprio centro comercial é tomado como importante elemento estruturador (ou âncora) e modernizador da área central da cidade, muito embora permaneça objecto de acesa discussão o seu efeito sobre o tecido retalhista preexistente, sendo particularmente criticado o "efeito fortaleza" que lhe está normalmente associado, pelo facto da sua concepção e inserção urbanística ser objectivada pela criação de uma ilha de amenidades, ao serviço de um conjunto de consumidores que devem encontrar a resposta às suas necessidades nos estabelecimentos inscritos no seu interior:

Aumentando o volume total de pessoas na área central com a instalação de um centro comercial, parece aumentar também ligeiramente o número de consumidores nos estabelecimentos exteriores ao centro. Todavia, verifica-se um acentuar das diferenças de vitalidade comercial no interior das áreas centrais, como ficou expresso em alguns trabalhos levados a efeito em diversas cidades<sup>6</sup>, os quais permitem verificar que, passando os centros comerciais a constituir elementos fundamentais na origem de percursos de peões, a larga maioria destes realizam quase só pequenas distâncias, favorecendo assim muito especialmente os estabelecimentos situados no interior do centro, ou na sua mais imediata proximidade.

Alternativamente, numa perspectiva de concorrência com outros espaços, para uma mais ampla, mais frequente e mais prolongada utilização por parte dos cidadãos e consumidores, entendem alguns urbanistas dever propor o reforço da competitividade pela valorização da especificidade dos centros de cidade, acreditando que "... *it is the downtown experience as an alternative to life in suburbia that will keep city center competitive*" (Barnett: 1989, p. 134).

Por outro lado, importa pensar o centro de forma integrada, em documentos de planeamento e em medidas e dispositivos de gestão pluritemáticos e contínuos que estudem, proponham, discutam e concretizem acções nas mais variadas matérias e em todas as suas dimensões: comércio, habitação, transportes, cultura, turismo, espaço público...

Neste propósito, é frequente ver-se adoptar objectivos, assumidos ou subtendidos, de recuperação do centro, ou seja, de reposição (impossível) de um papel historicamente ligado ao passado, o que leva a que se não tenha na devida conta a efectiva diminuição da importância do "espaço público tradicional" no nosso dia-a-dia, que resultou, entre outros factores, das novas atitudes perante a mobilidade e da emergência de novos espaços de sociabilização, ou até do reforço do papel da residência como suporte parcial do trabalho, da compra e do encontro.

As experiências mais recentes, no domínio do urbanismo comercial (com especial sucesso em algumas cidades britânicas), parecem permitir sustentar a definição de medidas de apoio que sejam direccionadas privilegiadamente ao comércio independente de rua, visto como elemento indispensável à vitalidade do território e como essencial na manutenção de uma dimensão patrimonial do centro da cidade que importará conservar, readaptando-o todavia às exigências da "baixa modernidade".

Verifica-se que o discurso favorável à protecção das áreas centrais surge quase sempre associado à necessidade de apoio ao comércio tradicional e mesmo, nalguns casos, ao da indispensabilidade de reffrear a expansão de novos formatos e a contenção da superfície total destinada ao retalho. Porque se a manutenção de um bom número dos estabelecimentos de comércio independente é economicamente impossível, o seu desaparecimento é indesejável, tendo em consideração a sua função económica e sócio-espacial, pelo que faz sentido implementar medidas de apoio a elementos ou conjuntos de "património comercial",



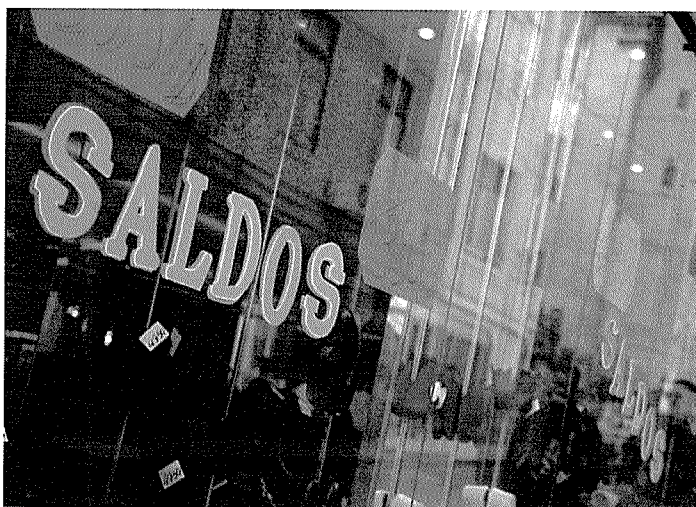
*Em termos de pura acessibilidade, o aceder e estacionar restringe-se à medida que nos aproximamos do centro*

assim como a adopção de uma "... *politique d'un commerce animateur de quartier [que] serait l'équivalent de celle d'une agriculture jardinière et conservatrice des paysages*" (Ascher: 1998, p. 45).

Complementarmente, considera-se a importância de definir medidas urgentes de combate ao devoluto, tendo em consideração a dimensão trágica que atinge o abandono do edificado e a necessidade de uma política activa de captação de novos investimentos, sejam estes na área do comércio, como na cultura e no lazer, em especial os relativos a equipamentos estruturantes de dimensão supralocal.

O mais importante, de uma forma geral e acima de tudo, é manter e, se possível, reforçar a diversidade<sup>7</sup>. Nesse sentido, centros e periferias, espaços densos e extensos, consolidados ou difusos e todo o tipo de formas comerciais acrescentam riqueza e favorecem a liberdade de escolha.

Para lá dos conflitos entre a cidade herdada e a que se projecta, ou da pretensa oposição entre a cidade nucleada e a cidade difusa, assim como dos desencontros entre comércio independente e comércio



internacionalizado, deve considerar-se a aparente e tendencial desterritorialização das actividades e das políticas. Embora tentar prever seja tarefa desaconselhável (sobretudo nos nossos dias), até porque "... o pré-ver ou, pior, o pré-dizer relevaria de uma espécie de pré-ciência" (Preeel: 1986, p.1), deve admitir-se a possibilidade de todas as formas de comércio que hoje conhecemos poderem no curto-médio prazo vir a ser identificadas como comércio tradicional (do comércio independente ao *franchising*, da feira ao centro comercial), com uma única excepção: a do comércio electrónico (porventura "condenado" a ser tradicional na geração seguinte). Em paralelo, com o avanço de um "... mundo dos signos, pode dar-se uma significativa desvalorização da dimensão material dos objectos e dos lugares" (Cachinho: 1999, p. 573).

A assim ser; por certo que toda a paisagem e estrutura comercial das nossas cidades se verão fortemente transfiguradas, com os estabelecimentos a assegurarem a sua existência com recurso a um comércio dual, simultaneamente fixo e electrónico, reduzidos a um número consideravelmente menor e, sobretudo, transformados em algo de muito mais do que simples locais de oferta de bens. Então, centro e periferia, relativamente ao comércio como aos mais variados componentes da nossa vida social e económica, teriam uma leitura diferente, em que servidores e redes de utilizadores seriam indispensáveis para a avaliação de novas centralidades.


Nas políticas, por entre as habituais (e ultimamente acrescidas) inseguranças, oposições e contradições, registe-se também a sua tendencial "desespacialização". De facto, com particular acuidade nos últimos anos, parece verificar-se uma crescente importância dos instrumentos e das medidas de política direccionadas privilegiadamente às pessoas (onde quer que estas morem ou trabalhem), em domínios territoriais alargados (regional, nacional ou europeu), muito embora, em muitos dos casos, seja realizada uma integração das medidas orientadas para os territórios, de âmbito local muitas das vezes, com outras direccionadas aos seus residentes.

Outro aspecto a merecer reflexão especial para as políticas dos próximos tempos – e em que o comércio é parte importante –, prende-se com a dimensão temporal. Não podemos continuar a ver a cidade como antes,

a cidade a duas dimensões e pensada exclusivamente no horário de trabalho, quando se trata de falar do centro e do comércio, e à hora de dormir; quando se trata de avaliar residentes. Para lá da dimensão horizontal e vertical da cidade, é indispensável considerar a sua dimensão temporal e avaliar os comportamentos do cidadão e do consumidor na utilização da cidade: porque a variação do uso de lugares faz-se hoje de acordo com as especializações das diferentes áreas urbanas, mas também de acordo com os comportamentos horários de diferentes indivíduos.

Em geral, os territórios devem ser orientados para se adequarem à vida colectiva e aos interesses individuais, favorecendo a inter-relação, a inovação e a diversidade. Para tanto, a intervenção pública continua indispensável. Mas não deve tomar-se o território como um mero cenário, pois que este participa, pelas suas qualidades específicas e com a sua "textura" (na designação de Cachinho), no desenvolvimento urbanístico e urbano. Não se pode igualmente conceber, construir e intervir como antes, como se a sociedade não estivesse num processo de profunda transformação, com reflexos particularmente visíveis nas cidades. Por este facto, a atenção a dispensar ao centro, à cidade consolidada, assim como à periferia, outrora bucólica, deve afastar-se de quaisquer eventuais desejos de refazer o passado, na (impossível) redescoberta de um espaço que para sempre se perdeu, no tempo que era o dele.

Na cidade que se está já a desenhar, o (velho) centro tradicional poderá – e deverá – manter-se, na medida em que possa resistir e saiba readaptar-se às novas condições da urbanidade, mas por certo que será diferente: não só menos facilmente acessível para a maioria, como, quando muito, lembrando apenas, e formal mais que funcionalmente, formas e ambientes de um tempo já passado. Porque hoje temos, em processo de construção acelerada, uma cidade em que centro e periferia trocam de papéis e se confundem; em que as segregações temporais se sobrepõem às segregações espaciais e em que emerge uma nova centralidade temporal (nas áreas capazes de oferecer bens e serviços em horários alargados). Caminhamos assim para uma cidade em contínuo que acentua a tensão entre consumidor (que deseja a possibilidade de aceder a tudo, a qualquer

hora) e trabalhador (que reclama maior descanso e uma articulação horária com a família e os amigos), onde novas formas de comunicação se tornam rotina e alargam o seu uso a um cada vez maior número de tarefas e utilizadores, acrescentando liberdade e também (como não?) uma nova (talvez ainda maior!) desigualdade. 

**Não podemos continuar a ver a cidade como antes, a cidade a duas dimensões e pensada exclusivamente no horário de trabalho, quando se trata de falar do centro e do comércio, e à hora de dormir; quando se trata de avaliar residentes**





## BIBLIOGRAFIA E NOTAS

### OBRAS CITADAS

- ABREU, Maurício** (1994) O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação (contributo à história do pensamento geográfico brasileiro), *Revista Brasileira de Geografia*, Vol. 56, N.º 1-4.
- ACCORDINO, John** (1998) The consequences of welfare reform for central city economies, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 64, No. 1.
- ASCHER, François** (1998) *La République contre la ville: essai sur l'avenir de la France urbaine*, Éditions de l'aube, La Tour d'Aigues.
- BANAI, R.** – The new urbanism: an assessment of the core commercial areas, with perspectives from (retail) location and land-use theories, and the conventional wisdom, *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol. 25.
- BARNETT, Jonathan** (1989) Redesigning the metropolis: the case for a new approach, *Chicago, Journal of the American Planning Association*, Vol. 55, No. 2.
- CACHINHO, Herculano** (1999) O comércio retalhista português na (pós-)modernidade: sociedade, consumidores e espaço, *Faculdade de Letras de Lisboa, Lisboa, policopiado*.
- FERNANDES, José A. Rio** (1990) O comércio e a cidade do Porto: transformações recentes, tendências e perspectivas, *Sociedade e Território*, No. 17, 1990.
- Idem (1992) A Baixa do Porto no último século, in *Textos de apoio às saídas de estudo do VI Colóquio Ibérico de Geografia: Área Metropolitana do Porto*.
- Idem (1997) Porto: cidade e comércio, *Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto*.
- FERRÃO, João** (1992) *Serviços e inovação: novos caminhos para o desenvolvimento regional*, Celta Editora, Oeiras.
- GILLETTE, Howard, Jr.** (1985) The evolution of the planned shopping center in suburb and city, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 51, No. 4.
- GORDON, Peter; RICHARDSON, Harry** (1996) Beyond policentrality: the dispersed metropolis, Los Angeles, 1970-1990, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 62, No. 3.
- GRUEN, Victor** (1964). *The heart of our cities: the urban crisis: diagnosis and cure*. New York: Simon and Schuster
- Idem (1973) – *Centers for the urban environment: survival of the cities*, New York: Van Nostrand Reinhold Co.
- LORCH, Brian J. & SMITH, Mark J.** (1993) Pedestrian movement and the downtown enclosed shopping center, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 59, No. 4.
- OC, T.; TIESDALL, S.** (1998) City center management and safer city centers: approaches in Coventry and Nottingham, *Cities*, Vol. 15, No. 2.
- PREEL, Bernard** (1986) *Essai sur l'avenir des services: les services grand public*, Commission des Communautés Européennes – Programme FAST II, Bruxelles.
- PINTAUDI, Silvana Maria** (1999) Cidade, cultura e poder público, in Pedro de Almeida Vasconcelos; Sílvia Bandeira de Mello e Silva (org.) – *Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira*, Editora da Universidade Federal da Bahia, Salvador.
- RÉMY, Jean; VOYÉ, Liliane** (1994) *Cidade: rumo a uma nova definição*, Edições Afrontamento, Porto.
- SALGUEIRO, Teresa Barata** (1999) *Cidade pósmoderna. Espaço fragmentado*, in Pedro de Almeida Vasconcelos; Sílvia Bandeira de Mello e Silva (org.) – *Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira*, Editora da Universidade Federal da Bahia, Salvador.
- SCHEER, Brenda Case; PETKOV, Mintcho** (1998) Edge city morphology: a comparison of commercial centers, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 64, No. 3.
- STEGMAN, Michael A.; TURNER, Margery Austin** (1996) The future of urban America in the global economy, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 62, No. 2.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida** (1999) *Questões metodológicas na geografia urbana histórica*, in Pedro de Almeida Vasconcelos; Sílvia Bandeira de Mello e Silva (org.) – *Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira*, Editora da Universidade Federal da Bahia, Salvador.

### OUTRAS OBRAS CONSULTADAS

- ASCHER, François** (1995) *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, La Tour d'Aigues.
- BALSAS, Carlos J.L.** (1999) *Urbanismo comercial em Portugal e a revitalização do centro das cidades*, GEPE/Ministério da Economia, Lisboa.
- CALONGER, Jean-Luc** (1996) Centre-ville: vers un nouveau type de management?, *Centre PME, Charleroi*.
- CARRERAS, Carles** (1990) *Consumo y desarrollo comercial urbano*, *Sociedade e Território*, No. 17.
- DUMONT, Gérard-François** (1997) L'évolution économique des centres-villes, *Cahiers du CREPIF*, No. 60.
- FERNANDES, José A. Rio; CACHINHO, Herculano; RIBEIRO, Carlos** (2000) *Comércio tradicional em contexto urbano: dinâmicas de modernização e políticas públicas*, *Observatório do Comércio*, <http://www.obscom.min-economia.pt/> (em construção).
- JONES, Ken & SIMMONS, Jim** (1995) *The retail environment*, London & New York, Routledge.
- LÉVY, Jean-Paul** (1990) Quatre scénarios pour l'avenir des centres villes, *Information Géographique*, Vol. 54, No. 3.
- METTON, Alain** (1997) Les localisations commerciales centrales: bilan et perspectives pour les villes françaises, *Revue Belge de Géographie*, Vol. 121, No. 1-4 (also published on *Cahiers du CREPIF*, n.º 60, 1997)
- MILLER, D.; JACKSON, P.; THRIFT, N.; HOLBROOK, B.; ROWLANDS, M.** (1998) *Shopping, place and identity*, London & New York, Routledge.
- OLIVEIRA, J.M. Pereira de (coord.)** (2000) *Territórios e dinâmicas urbanas: atlas das cidades do Norte de Portugal*, GEDES/FLUP, polic.
- SALGUEIRO, Teresa Barata** (1996) *Do comércio à distribuição: roteiro de uma mudança*, Celta, Oeiras.
- SOJA, Edward** (2000). *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Blackwell.
- SOUTHWORTH, Michael** (1997) Walkable suburbs? An evaluation of neotraditional communities at the urban edge, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 63, No. 1.
- SMITH, Michael Peter** (2000) *Transnational urbanism: locating globalization*, Blackwell, New York.
- ZUKIN, Sharon** (1999) *The cultures of cities*, Blackwell, New York.

<sup>1</sup> O presente texto foi realizado a partir da comunicação "Urbanism, urban form and retailing: in search of the lost centre", apresentada ao Congresso da União Geográfica Internacional, realizado em São Paulo, em Março de 1999.

<sup>2</sup> Geógrafo/urbanista. Professor no Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Via Panorâmica s/n – 4150 Porto – Portugal / [jarfd@mail.telepac.pt](mailto:jarfd@mail.telepac.pt)

<sup>3</sup> Arquitecto/urbanista. Assistente da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto - Rua do Gólgota - 4150 Porto - Portugal / [rmealha@mail.telepac.pt](mailto:rmealha@mail.telepac.pt)

<sup>4</sup> A propósito, note-se que, num processo do tipo "ciclo vicioso", tal movimento contraria a convergência espacial requerida para um bom funcionamento dos transportes colectivos, induzindo uma maior utilização do transporte individual, com a consequente intensificação da perda de acessibilidade do centro.

<sup>5</sup> Associado ao "... facto de favorecer o contacto com o estrangeiro, com o desconhecido, e de ser o lugar onde se espera a ocorrência sempre possível do acontecimento e do inesperado" (Lévy, Voyé, 1994, p. 132).

<sup>6</sup> Ver LORCH, Brian J. & SMITH, Mark J. (1993).

<sup>7</sup> "Hell was a place of inescapable sameness and of endless infernal boredom" (Gruen: 1964).