

Simpósio 13 a 19 Fevereiro 2011, MUDE, Lisboa



Da Rua à Metrópole - morfologias, policentrismo e vivências urbanas

Teresa Sá Marques (teresasamarques@gmail.com)

Paula Guerra (mariadeguerra@gmail.com)

Hélder Santos (hfs75@hotmail.com)

Filipe Silva (filipebs14@gmail.com)

FLUP, Departamento de Geografia, CEGOT

Via Panorâmica, s/n, 4150-564 PORTO

Resumo:

A estruturação dos territórios segundo princípios de contiguidade e de proximidade articula-se com uma outra estruturação em rede segundo princípios de conectividade. De um território aureolar passámos para um território reticular. Uma estrutura reticular não exclui a existência de polaridades e de espaços de relacionamento mais especializados, que respondem a noções funcionalmente mais exigentes. Esta complexidade aumenta quando os indivíduos e os *grupos sociais* fazem emergir diferentes territorialidades, construídas a partir de representações territoriais heterogéneas e formas alternativas de usufruir e relacionar-se neste espaço pluri-nodal. As actividades co-evoluem com as aspirações, mediadas pelas redes tecnológicas e as estruturas sociais. Assim, as dinâmicas no edificado e nas actividades associam-se a novas formas de apropriação e vivência urbana, que se expressam em representações territoriais.

Palavras-chave

Geografia; Portugal; morfologia; policentrismo; vivências urbanas; representações territoriais.

1. Morfologias e funcionalidades urbanas

Na cidade contemporânea, estendida e da multi-mobilidade, é necessário avançar-se para uma reflexão multi-escalar sobre as vivências urbanas. Isto significa compreender como se estruturam as metrópoles, percebendo as mudanças nos estilos de vida e nos modos de vida, cujas espacialidades e temporalidades não deixarão de ter influências estruturantes na cidade.

¹. De que forma o sistema de redes organiza a macro-estrutura regional e que funções desempenham as polaridades? E, numa outra escala, o que organiza as micro-estruturas metropolitanas, os territórios de proximidade da habitação, do local de emprego ou da escola? Tudo isto implica um conhecimento mais profundo das morfologias e das funções que interagem no espaço metropolitano, multidimensional e em rede. Como refere Nuno Portas, nas suas aulas de urbanismo, *para percebermos esta complexidade temos de “subdividir bem”, “saber desintegrar”, “saber partir o problema” em aspectos mais simples, e a partir daí conseguir identificar o melhor processo para começar a resolver os diferentes tipos de problemas e conexões*. Neste âmbito, a rua surge como um espaço colectivo de usos múltiplos, que tem vindo ao longo da história a mudar a sua forma, de forma a responder eficazmente às necessidades de mobilidades.

Já no final do século XIX e início do XX, Gustavo Giovannoni (1873-1948) não se focaliza só numa escala de ordenamento do território, compreende que as grandes redes de comunicação e telecomunicação eram os canais obrigatórios da urbanização e os instrumentos de disseminação territorial. O quadro espacial da nova sociedade envolve duas escalas de ordenamento, a territorial - malha de infra-estruturas, expressa na rede de transportes, canais da urbanização e da disseminação - e a local - constituída pela escala da vida quotidiana. Focalizando-se na dimensão morfológica, defende a complementaridade das duas escalas de ordenamento enquanto especificidade da nova sociedade e realça a necessária conciliação entre as estruturas e a beleza da cidade antiga e as exigências da vida moderna (Zucconi, 1996). Segundo Choay (2006), Giovannoni foi o primeiro teórico do pós-urbanismo: as redes de infra-estruturas eram instrumentos de desdensificação das cidades, “un tipo nuovo di fabbricazione, diffusa, nelle campagne a realizzando veramente l'*anti-urbanizzazione*”, em prole de uma distribuição de aglomerações mais pequenas, menos densas.

¹ Massimo Cacciari, num Seminário no Centro Sant'Apollinare de Fiesole, disse no início da sua exposição: “desde as origens a cidade é *investida* por uma ordem dupla de *desejos*: desejamos a cidade como *seio*, como *mãe* e, em simultâneo, como *máquina*, como *instrumento*; queremos-la *éthos*, no sentido original de morada e residência e, ao mesmo tempo, queremos-la um meio complexo de funções; pedimos-lhe segurança e *paz* e, concomitantemente, pretendemos dela grande eficiência, eficácia e mobilidade. A cidade vive sujeita a questões contraditórias. Querer ultrapassar esta contrariedade é má utopia. É necessário, ao invés, *dar-lhe forma*. A cidade, na sua história, é a perene experiência de dar forma à contradição, ao conflito” (Massimo Cacciari: 2009, 1ª edição 2004).

Figura 1. Evolução das manchas edificadas, 1975 e 2000.

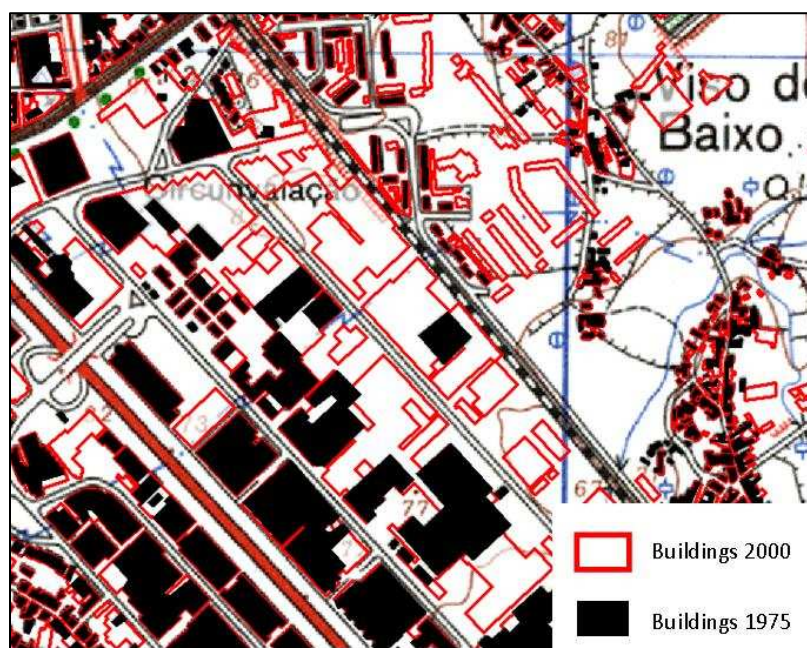
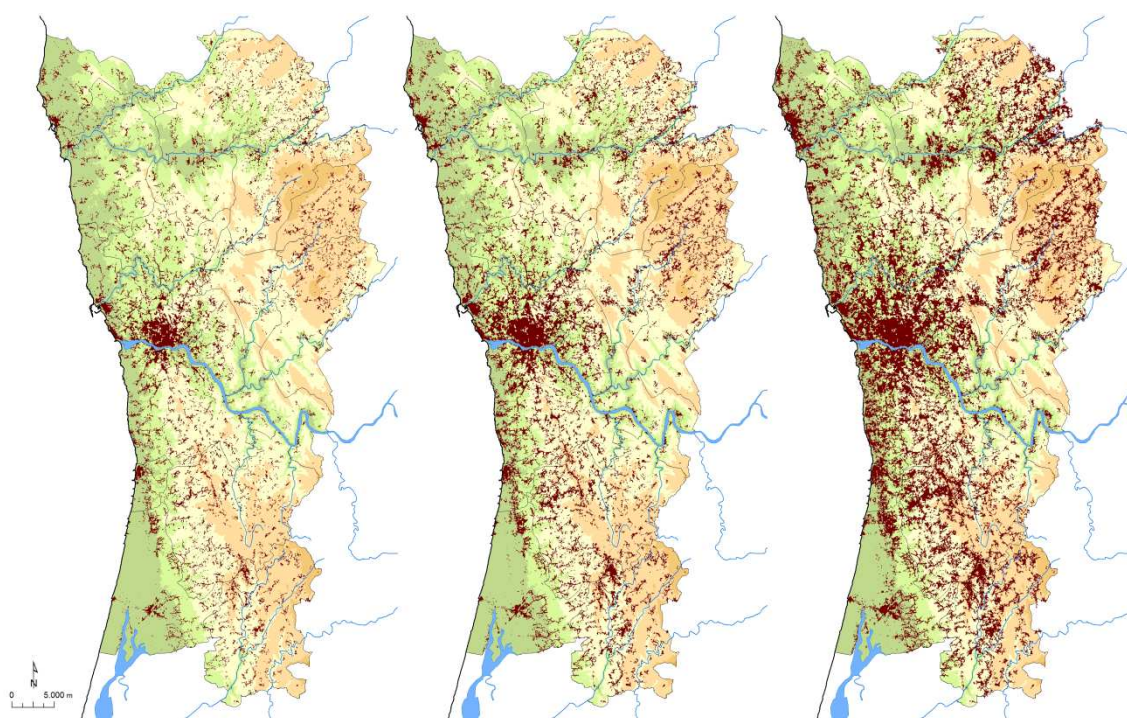


Figura 2. Evolução das manchas edificadas. Da esquerda para a direita: 1950, 1975 e 2000.



A evolução da forma e da estrutura urbana (Figura 1 e 2), reflecte o ritmo da expansão urbana sobretudo evidente nos últimos trinta anos (pós-1975): *inicialmente são os concelhos mais contíguos ao Porto que*

apresentam o “contágio” da expansão urbana. Depois, enquanto o núcleo central da Área Metropolitana vai abrandando os ritmos de crescimento, os maiores crescimentos vão migrando para áreas mais periféricas (Silva & Marques, 2010).

Claro que, atendendo à perenidade e à inércia inerentes aos sistemas urbanos, as modificações nas estruturas urbanas fazem-se lentamente. A estabilidade das redes urbanas contrasta com o carácter efémero das redes sociais. A emergência de novas centralidades e novas especializações fora do limite tradicional da cidade arrasta consigo um espaço reticular, polinuclear, desenvolvendo relações de complementaridade e concorrência, justapondo-se e combinando-se com relações mais ou menos hierárquicas.

Em todas as escalas geográficas aparecem transformações a impor-se (figura 2 e 3). Às escalas local e regional, a complexidade tem aumentado e as redes têm vindo a diversificar-se e a sobrepor-se: o centro da cidade histórica compete com as novas centralidades suburbanas, os novos centros concorrem entre eles, o contínuo metropolitano colide e interrelaciona-se com o urbano difuso e policêntrico, o campo atrai novos serviços e a cidade central perde outros. Os *nós* das redes multiplicaram-se. Assim, criaram-se novas premissas na construção de configurações urbanas polinucleadas e na criação de organizações espaciais ecléticas. De acordo com Peter Hall (2001), visualiza-se uma estrutura policêntrica urbano-regional nas grandes cidades: o centro tradicional com os serviços mais antigos (bancos, seguros, administração pública, as indústrias culturais, actividades artesanais intensivas em *design*); os novos centros de negócios localizados muitas vezes em áreas residenciais de prestígio (com as sedes de algumas empresas, por exemplo); uma *edge city* que resulta da relocação de comércio e serviços em consequência da pressão e dos preços especulativos praticados nos centros tradicionais; e, por fim, alguns pequenos centros especializados, geralmente direccionados para a educação, entretenimento, desporto, exposições e centros de congressos. A cidade-região afirma-se na escala global e internamente estende-se ao longo de milhares de quilómetros quadrados.

Esta complexidade aumenta quando os indivíduos e os *grupos sociais* fazem emergir diferentes territorialidades construídas a partir de diversificadas representações territoriais e formas alternativas de usufruir e relacionar-se neste espaço pluri-nodal. Se os homens de negócios se movimentam num território de aeroportos e de redes de teletrabalho, os grupos mais desfavorecidos sentem fortemente o custo e a morosidade dos transportes, mesmo num território relativamente próximo.

2. O policentrismo como factor de integração territorial

A cidade é policêntrica, os velhos centros tradicionais de comércio e serviços competem com as novas centralidade de localização de emprego e actividades. Perante esta dinâmica urbana, como é que os centros tradicionais poderão ter capacidade para competir e afirmar-se como verdadeiras centralidades? A cidade tradicional ainda não morreu. Em primeiro lugar, faz parte do nosso imaginário urbano. Conscientes disto estão os arquitectos dos grandes centros comerciais, que tentam recriar os espaços de rua, as praças, o mobiliário urbano, os multi-espços e as multifunções da cidade tradicional.

O reforço da mobilidade, em especial através do uso do automóvel individual, permitiu aos indivíduos e aos agregados familiares fazerem opções residenciais e de consumo mais diversificadas. Como já vimos, os cidadãos deixaram de residir no centro das cidades tradicionais; depois vieram os serviços, mas entretanto também rumaram para outros espaços. O comércio perdeu a proximidade à população residente e os serviços a proximidade às empresas. Entretanto, a cidade congestionou e, sem capacidade de circulação e de estacionamento, perdeu a centralidade urbana que antes tinha.

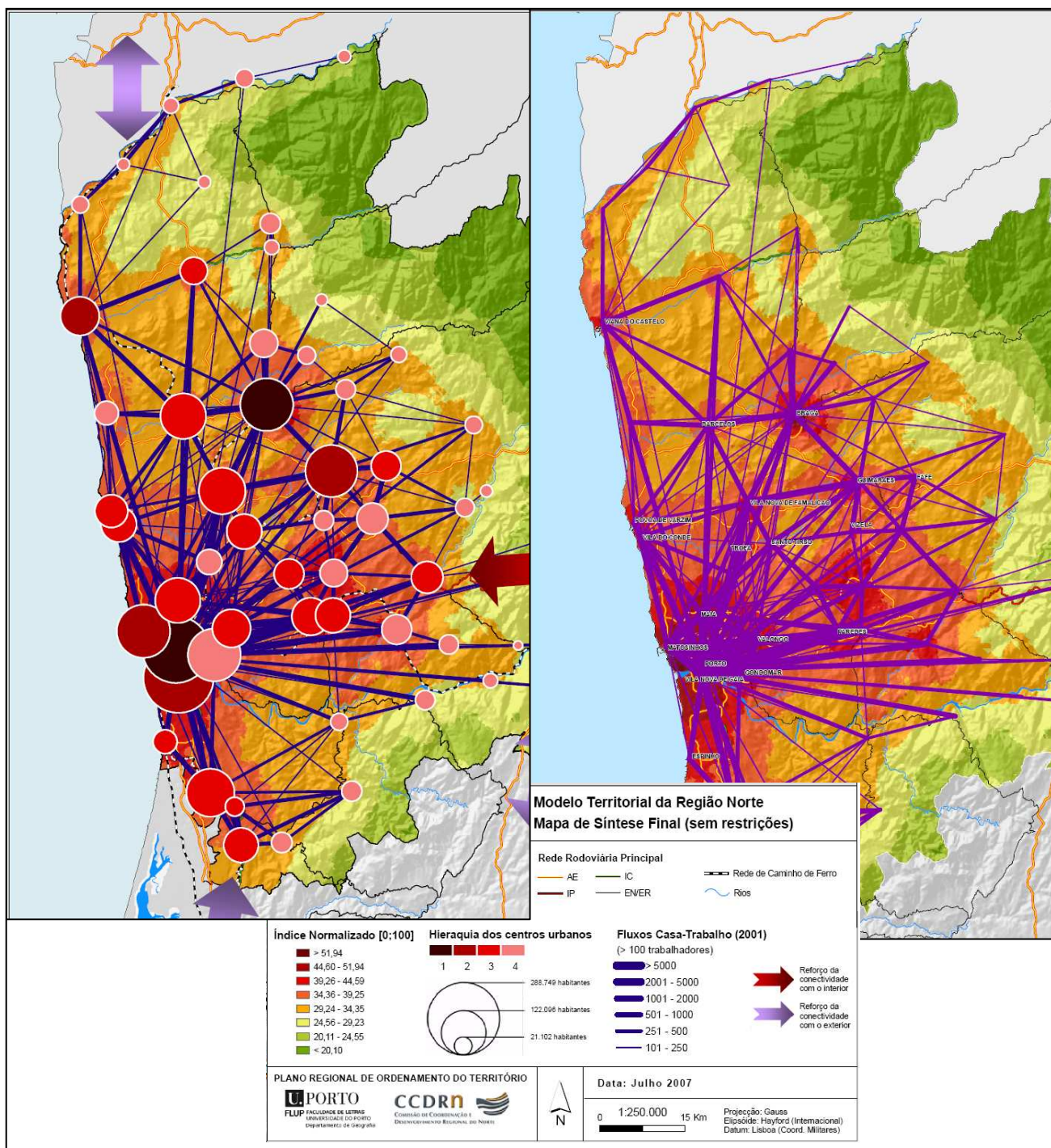
A administração pública e os eleitos também se esqueceram dela. As grandes circulares, os grandes equipamentos nos espaços mais abertos, os parques urbanos e os bairros sociais nas áreas urbanas menos densas, etc., representaram os grandes investimentos autárquicos e da administração central nos últimos anos.

Por outro lado, os actores económicos também se orientaram para os espaços abertos e de forte acessibilidade das periferias e desmobilizaram os investimentos nos centros. Os centros comerciais, as salas multi-usos, a reconversão dos espaços industriais em centros de serviços periféricos, os grandes loteamentos imobiliários foram, e ainda são, mais atractivos para os investidores do que as pequenas operações nos centros antigos, muitas vezes muito complicadas e envolvendo uma multiplicidade de interesses e de burocracias. Como já referimos, negoceia-se melhor, mais depressa, envolvendo menos capital e com menor risco na *cidade emergente* do que na *cidade tradicional*.

Mas os tempos podem vir a mudar. O tempo é de policentrismo e esta multi-centralidade não exclui o centro antigo. Há problemas ambientais e de segurança e, em geral, dificuldades de estacionamento e de circulação automóvel, no entanto, são os espaços urbanos melhor servidos pela rede pública de transportes e por uma importante oferta de comércio, serviços e equipamentos culturais. São, sobretudo, espaços de grande densidade simbólica, o que potencia um conjunto de actividades e economias criativas.

Nas grandes cidades, os centros comerciais são os lugares cruciais da vivência urbana, entendida como espaços de sociabilidade e convivialidade. Atraem uma massa populacional de grande dimensão, tal como todas as áreas de vocação centralizadora. São grandes praças centrais, repletas de cidadãos, de consumidores muito diversificados, de todas as camadas sociais e culturais (jovens, velhos, mulheres e homens, crianças, populações da classe média ou de categorias com maiores ou menores rendimentos, com diferentes gostos e necessidades). As centralidades comerciais não são *espaços frenéticos e autistas de consumo*, são sobretudo locais de encontro. Famílias inteiras deslocam-se aí nos seus tempos livres e diferentes grupos de amigos ou colegas de escola ou trabalho marcam os seus encontros de lazer. Estas rotinas repetem-se sucessivamente todos os fins-de-semana ou nos tempos livres.

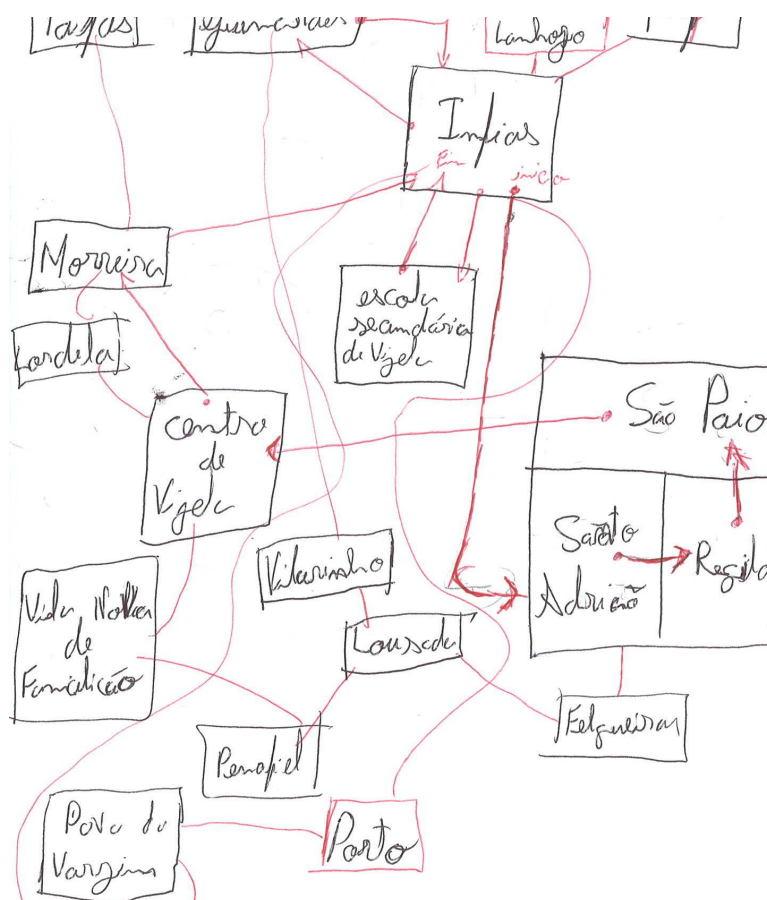
Não interessa se gostamos muito, ou pouco, se preferimos, ou não, os centros das cidades tradicionais, se a arquitectura e a estética destes espaços são recomendáveis, ou não, pois estes novos centros vieram para ficar e poucos são os que não os frequentam. Eles foram idealizados para atraírem, o cálculo da rentabilidade destes espaços é feito com base na sua força centrípeta, na capacidade de atracção de populações residindo num raio alargado.



O direito à mobilidade significa um direito à cidade, à metrópole. A sociedade está estruturada e funciona em rede. São redes que asseguram uma grande mobilidade, designadamente às pessoas (mas também aos bens e à informação). Os indivíduos deslocam-se realmente ou virtualmente em diferentes universos sociais. É a denominada sociedade do *hipertexto*, pois os indivíduos pertencem simultaneamente a vários *textos* e deslocam-se de forma instantânea de uns para os outros. Algumas redes são hierarquizadas, outras são malhadas, outras estão fragmentadas. Nos espaços urbanos as populações deslocam-se em todos os sentidos e em função das horas e dos dias da semana. Os movimentos pendulares e os radioconcêntricos misturam-se e cruzam-se. Assim, os transportes colectivos, que foram construídos

segundo um modelo radioconcêntrico e repetitivo, têm mostrado grande dificuldade em responder à multiplicidade de centralidades e de interesses da procura.

Figura 3 – Representação das vivências metropolitanas - o *hipertexto*



Fonte: Inquérito sobre Espaço e Tempo no Território Contemporâneo, 2010.

A cidade já não é um encadeamento de lugares ou uma continuidade de densidades e de edificado, mas uma interacção social e espacial nova, que quebra com uma ideia instituída de uma cidade central e a sua periferia, ou de um urbano e de um rural. As novas configurações espaciais obedecem a racionalidades e temporalidades múltiplas. Por detrás de uma aparente fragmentação está uma forte organização. Para isso contribui, claramente, a oferta de serviços fortemente especializados (veja-se o exemplo, nos últimos anos, da dinâmica das áreas da distribuição).

Nesta multiplicidade de contactos e de movimentos estão também retratadas grandes mudanças em termos sociais. Os rendimentos individuais e familiares e as transformações nas formas de vida social originaram novas práticas quotidianas e territoriais. As práticas de consumo, a convivialidade e o papel da família mudaram e diferenciaram-se. As ligações sociais desenvolvidas dentro de uma unidade de trabalho ou através de uma relação de vizinhança estão a ser em parte substituídas por relações sociais múltiplas, mais flexíveis e dependentes de afinidades pessoais.

3. Multiplicidades das vivências urbanas reflectem-se nas representações territoriais

Este capítulo pretende explicitar como entendemos que o processo de *metropolitanização* pode servir para a consolidação de uma imagem e identidades urbanas renovadas. Segundo Massimo Cacciari, em grego “*polis* remete de imediato para uma ideia forte de enraizamento” (Cacciari, 2009: 9). Neste sentido, temos presentes algumas afirmações de François Ascher, do seu livro *Metapolis: Acerca do Futuro das Cidades*, onde refere que “as metrópoles não são apenas territórios, são também modos de vida e modos de produção (e que) a complexidade destes novos espaços urbanos torna por isso difíceis tanto a sua definição geográfica e estatística, como a sua representação.” (Ascher, 1995: 16). Ascher afirma ainda que “a eventual perda de população do centro das cidades, erradamente interpretada como sintoma de declínio das grandes urbes, não é em nada contrária à metropolização, exprimindo sobretudo a recomposição funcional e social dos espaços metropolitanos.” (Ascher, 1995:114).

Perante os resultados das entrevistas realizadas², concluímos que os residentes na região metropolitana não perspectivam ainda as vantagens que lhes podem advir da, e na, região metropolitana. Construir a identidade regional metropolitana, porém, não se afirma fácil já que, como refere Kevin Lynch, “o crescente tamanho da nossa área metropolitana e a velocidade a que a atravessamos criam muitos problemas novos à nossa percepção.” Ora sendo hoje a região da metrópole “a unidade funcional do nosso meio ambiente”, continua Lynch, “é desejável que esta unidade funcional seja identificada e estruturada pelos que a habitam.”

Reforçar as lógicas de inter-relacionamento e de articulação, pressuporia, a partir daqui, perceber quais os pontos onde cada polaridade mostra já vantagens competitivas e reforçá-los numa lógica de imagem externa. Tal imagem externa, porém, só pode ser reforçada pela coesão da imagem interna. A imagem interna é simbiótica, vive das inter-projecções das polaridades, que se reforçam ou enfraquecem mutuamente, e transmitem juntas um sentido de auto-estima ou desalento, que pode conduzir ou condicionar os destinos de uma metrópole num contexto mais vasto.

Em termos globais, a auto-estima revela-se já relativamente bem alicerçada na imagem que os residentes metropolitanos fazem globalmente da sua cidade, mas será necessário trabalhar nos aspectos debilitados dessa auto-estima, nas contradições detectadas e, fundamentalmente, no seu redimensionamento face a objectivos mais gerais de inserção num processo de metropolitanização mais vasto.

Para Ascher a riqueza do que ele denomina por ‘*espaços metropolitanos*’ “dependerá, em larga medida, das suas qualidades sensitivas, da sua capacidade de produzir eventos e da sua acessibilidade física.” (Ascher, 1995:48). E assim, prossegue, “os arquitectos e urbanistas, para prepararem este futuro hipersensível, deverão ter cada vez mais em conta o conjunto das dimensões sensoriais e vivenciais dos espaços que conceberão.” Em 2009, Ascher enaltece a “urgência de se desenvolver um pensamento urbano de grande escala” (Masbouni, 2009: 37).

² Iremos sistematizar algumas conclusões prévias de um projecto de investigação ainda em curso. Os levantamentos empíricos já realizados permitem a identificação de uma tipologia de representações territoriais, relativamente à Região Metropolitana e aos territórios do quotidiano.

O aumento do grau de exigência da população, traduzido de uma maior consciência urbana, e o modo como este se traduz em empenho, participação cívica e defesa do aumento de qualidade de vida, pode e deve também revelar-se um poderoso aliado de um poder político que efectivamente almeje reposicionar em alta a cidade cujos destinos conduz.

Porque, de modo geral, é a evolução destes parâmetros, diríamos de *cidadania*, que permite que a sociedade civil se expresse e facilite ao poder gestor a identificação de problemas e estratégias de requalificação. Mesmo que estas estratégias se traduzam num sentido simbólico: também os símbolos e os ícones precisam de reinvenção para acompanhar a *metropolitanização do espírito* da população. Assim, e por forma a maximizar o papel da *consciência histórica* com o sentido que lhe foi dado por Walter Benjamin, o ciclo de produção-apropriação deve ser simbiótico, mas por forma a servir a noção de *mudança* e não a sua supressão.

Neste sentido, e porque, como nota Benjamin, ‘também quem se distrai pode criar *hábitos*’ fica aberto o caminho para a reflexão sobre a capacidade da cidade poder mobilizar, tanto nos hábitos culturais que induz como até no próprio reconhecimento da *dimensão do lazer*³ no contexto contemporâneo, novos graus de exigência e uma nova urbanidade nos seus ‘públicos.’

E se, como refere novamente Benjamin, “a arquitectura sempre foi o protótipo de uma obra de arte cuja recepção foi distraída e colectiva” nem por isso essa recepção deixou de ‘em determinadas circunstâncias’ ter um valor ‘canónico.’

Deste modo:

“As tarefas que são apresentadas ao aparelho de percepção humana, em épocas de mudança histórica, não podem ser resolvidas por meios apenas visuais, ou seja, da contemplação. Elas só são dominadas gradualmente, pelo hábito, após a aproximação da recepção [pelo uso].”

Neste capítulo há duas temáticas que gostaríamos ainda de abordar: as ilhas de visibilidade ou as invisibilidades no território metropolitano e os desafios que se colocam actualmente ao espaço público.

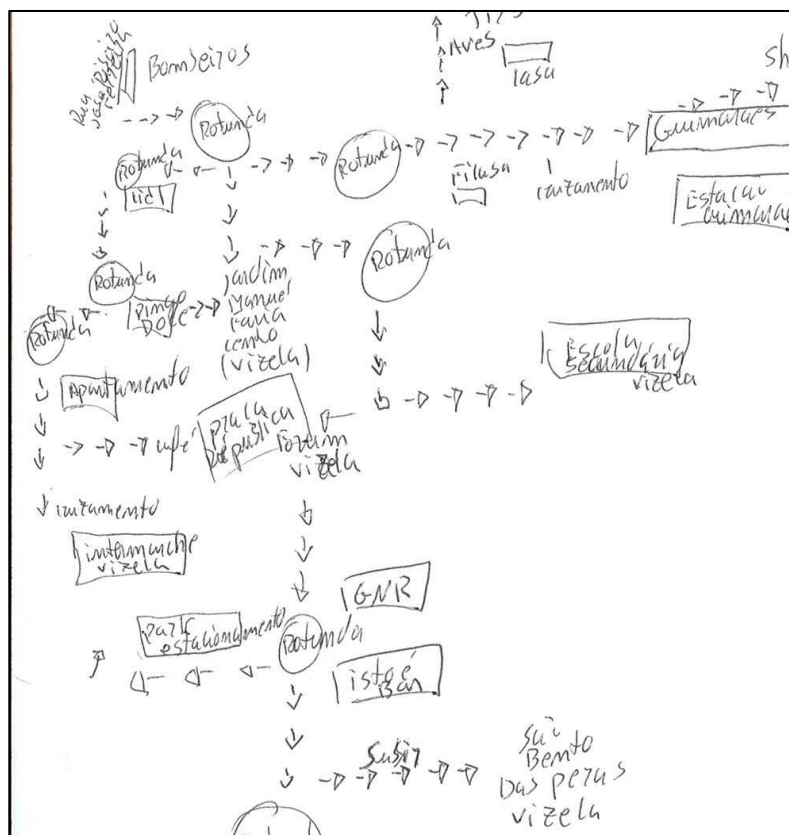
Como refere Michel de Certeau, a ausência e a exterminação dos nomes, e especificamente dos nomes *entre* os nomes, faz da cidade uma ‘ordem simbólica suspensa’. E assim se cria, afinal, uma predisponibilidade para a possibilidade do invisível. Aquilo que não se retém por via de um qualquer mecanismo que assegure a retenção da atenção, do empenho e do investimento, por via de uma imaginabilidade, como o diria Lynch, não é ‘visto’, e contribui assim para uma fragmentação da imagem global da cidade.

³ Refira-se, de passagem, que esta insistência na *dimensão do lazer* não é destituída de inocência: tal como revelaram os resultados do inquérito e das entrevistas, o lazer é a categoria em que os jovens da cidade da Maia se revelam mais insatisfeitos, tendo para a satisfação das suas necessidades de recorrer ao núcleo central da área metropolitana. Como refere Flávio Nunes estes resultados não são de desconsiderar, antes se revelando como uma das áreas em que os indivíduos mais expressavam espontaneamente o desagrado perante a situação vivida.

Como verificamos no nosso estudo, a grande maioria dos circuitos são feitos de automóvel, assim se estabelecendo não só uma percepção diversa do ambiente urbano, mas também um 'efeitos de túnel'⁴ entre local de habitação, de trabalho, de estudo ou de guarda das crianças (figura 3), com consequências tanto em termos do referido esbatimento de relações de vizinhança, como da delimitação tradicional dos sinais identificadores do bairro.

O movimento, o fluxo de pessoas e bens pelo tecido urbano, é também referido por outros autores como determinante para a compreensão da forma urbana e das relações que aí ocorrem. Esses movimentos podem ser representados de uma forma rectilínea, entre a casa e o destino, ou explicitando circuitos urbanos (figura 4). Os indivíduos deslocam-se realmente ou virtualmente em diferentes universos sociais. É a denominada sociedade do *hipertexto*, pois os indivíduos pertencem simultaneamente a vários *textos* e deslocam-se de forma instantânea de uns para os outros. Algumas redes são hierarquizadas, outras são malhadas, outras estão fragmentadas. As populações deslocam-se em todos os sentidos e em função das horas e dos dias da semana (figura 4).

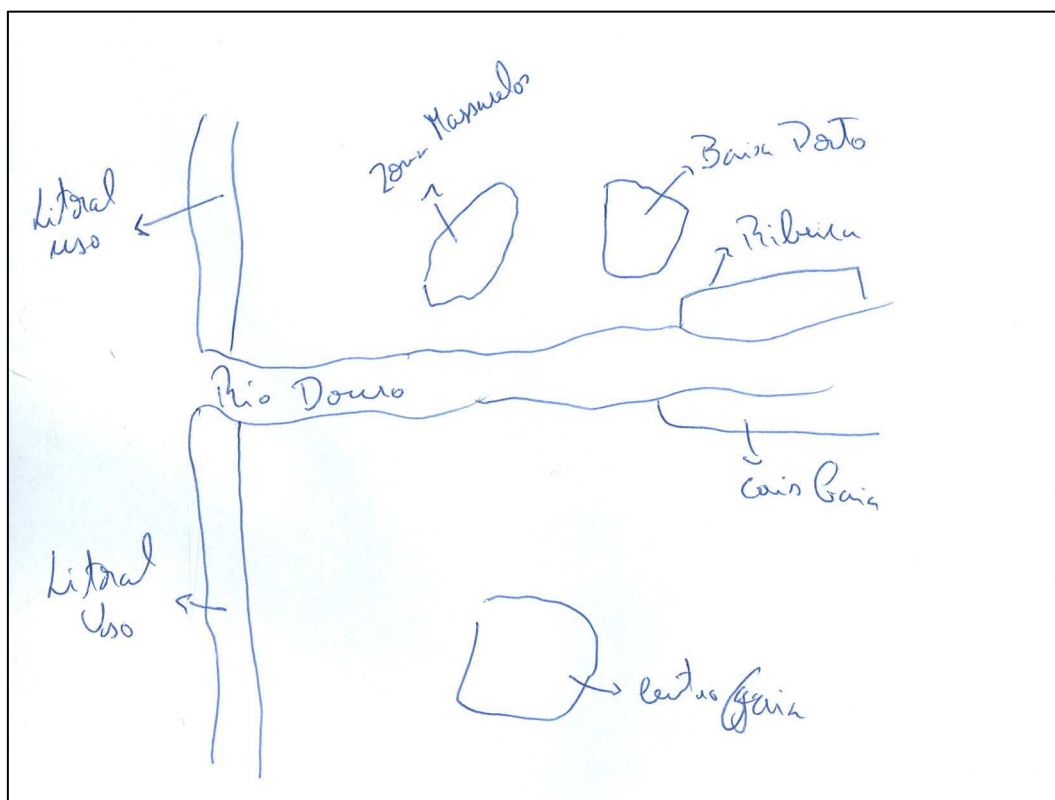
⁴ Na nossa aceção o '*efeito túnel*', a desatenção que uma pessoa mostra perante a envolvente urbana enquanto circula num meio de transporte mecânico, é exactamente o que causa mais explicitamente o que consideramos ser um espantoso fenómeno em presença: os maiatos, como provavelmente outras populações expostas a situações semelhantes, *não vêem* a desordem urbana que os rodeia quando circulam entre as *ilhas* que constituem a sua origem e o seu destino principais. Hillier situa o fenómeno que apelida de sistema puro de origem-destino no contexto da perda de energia e efeitos colaterais do movimento urbano causada pela passagem de um sistema urbano denso para um que é disperso e fragmentado: "If we move from an urban system that is dense and nucleated to one that is dispersed and fragmentary, it is obvious that the length of journeys will, other things being equal, increase. It is less obvious, but equally true, that the by-product effect will also be diminished. As dispersion increases, it becomes less and less likely that connected locations will benefit from the by-product of movement. In effect, as dispersion increases, the movement system becomes more like a pure origin-destination system. Instead of one journey accomplishing a number of purposes, more journeys, each one accomplishing fewer purposes, must be made to attain the same goals. These are the basic reasons why people travel farther in the country, and why most of this extra travel is in private cars." In HILLIER, p. 178. O que resta aqui perguntar é, então, se a percepção da cidade a partir do automóvel não dilui certos problemas, mormente de caracterização de espaço público, que acabam por ser só evocados por estratos da população (jovens em idade escolar, terceira idade) que efectivamente ainda se deslocam a pé.

[illegible]

Fonte: Inquérito “Espaço e Tempo no Território Contemporâneo”, 2010.

Por outro lado, os processos de construção da metrópole fazem emergir urbanizações que se alimentam de uma simbologia de identidade própria que, em termos de uma leitura semiológica mais ou menos evidente, tende a produzir-se como unidades urbanas aparentemente autónomas. E assim se reproduzem “ilhas mentais” que por vezes dificultam, outras vezes ajudam, a leitura da cidade complexa. Por via dessa interpretação assistiu-se, assim, à difusão de ilhas urbanas (figura 5), no interior de uma cidade cada vez mais descontínua. De facto, defendemos que a ausência de estratégia relativamente a este fenómeno dificulta a progressão de mecanismos de identidade e consolidação de uma imagem para o posicionamento da Metrópole perante si própria e perante o exterior. Uma multiplicidade de ilhas, pode criar o “caos”, e não contribuir para a identidade cultural metropolitana, o que evidencia a necessidade de actuar na visualização das funções sociais e emocionais em prole de um projecto colectivo.

Figura 5. Representação das vivências metropolitanas – “Ilhas mentais”

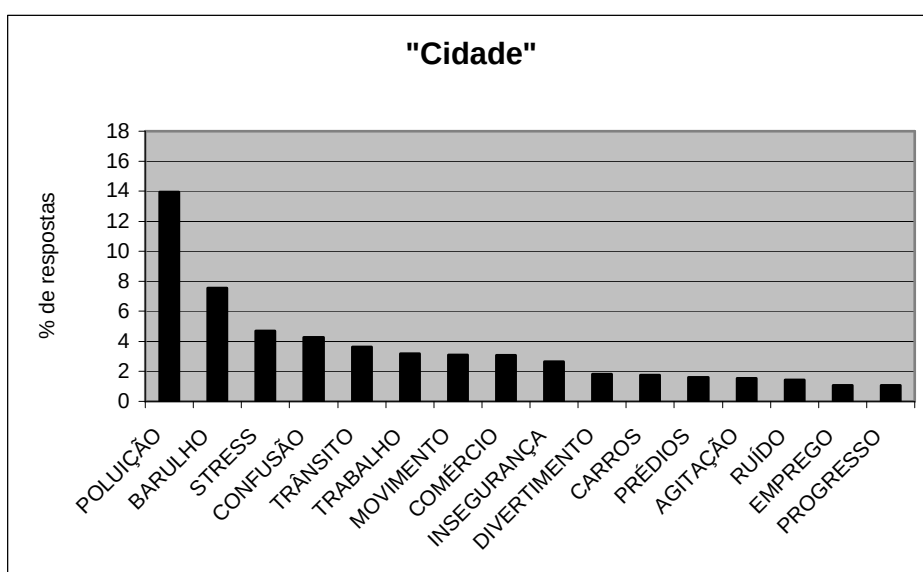


Fonte: Inquérito “Espaço e Tempo no Território Contemporâneo”, 2010.

O espaço público tem um papel agregador à micro-escala e à macro-escala regional. Cabe desde logo referir que, justamente, o conceito de espaço público é para nós considerado abrangente e assim deve ser considerado para poder obter maiores níveis de eficácia na consolidação de uma legibilidade e de uma imaginabilidade urbanas. Espaço público é, assim, a rua, a avenida, a alameda, a praça urbana, e também o parque ou o jardim.

Deste modo, a partir dos espaços públicos, a cidade como um todo, e não como fragmentos justapostos, passa a ser reapropriada como espaço de lazer e fruição pela população. Fazer com que as pessoas redescubram os espaços de circulação, de lazer ou quotidianos, concorrerá para garantir a prossecução de variados objectivos: criação de laços de identidade com a cidade por via da sua qualificação intrínseca; construção de uma imagem unificadora e minimamente harmoniosa; favorecimento de novos modos de reconhecimento e apropriação; e, por último, mas com consequências várias, a própria redução de uso do automóvel privado. Esta redução contribuiria, de facto, para o início de resolução de problemas que são neste momento frequentemente citados pela população portuguesa, como sejam o congestionamento, poluição no centro urbano, a confusão e o ruído (figura 6).

Figura 6. Referenciais que os portugueses associam à cidade⁵



Fonte: Inquérito "Representações Territoriais", 2002.

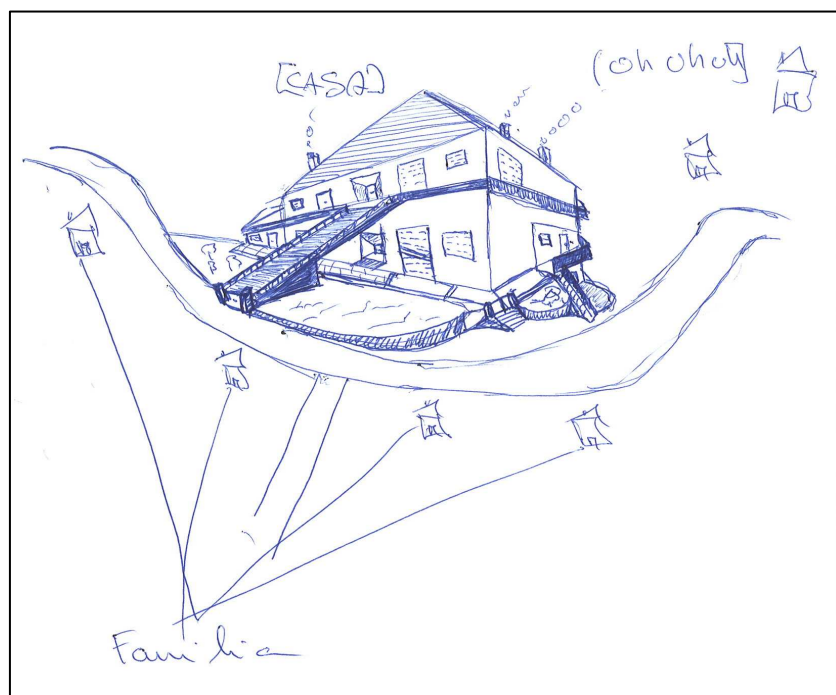
Porém, através do privilégio dos usos pedonais, contribui-se para a promoção de uma percepção do contexto físico e vivência, que hoje é negada por muitos factores. E como escrevia Michel de Certeau, "the act of walking is to the urban system what the speech is to language." O 'andar a pé' é, assim, uma forma de apropriação, mais que uma simples passagem, e é essa apropriação que redimensiona o impacto da cidade sobre a própria identidade do cidadão. Como conclui o mesmo autor "os movimentos pedestres formam um desses 'sistemas reais cuja existência, de facto, concretiza a cidade'. Eles não são localizados, antes espacializam."

Por último, e agora reflectindo a escala de vivência urbana de proximidade (da residência, do local trabalho ou da escola), verificamos que "as transformações metapolitanas corroem de certa forma as sociabilidades

⁵ Para tentar entrar neste tema, em constante devir, portanto fluido e movediço, como é o caso da interpretação da leitura das representações territoriais, realizamos um inquérito a 2500 pessoas, distribuídas pelo território do Continente português, segundo uma tipologia territorial (as freguesias foram classificadas em nove classes, desde as áreas centrais das cidades até às áreas rurais regressivas). Este inquérito dirigiu-se sobretudo a famílias com filhos no ensino básico, portanto a pais de família com idades compreendidas sobretudo entre 35 e os 45 anos.

baseadas na proximidade física, esbatem a vizinhança” (Ascher, 1995: 97). Se por um lado as relações com o espaço físico do bairro são eventuais e desligadas das práticas quotidianas (compras, trabalho, lazer), por outro as redes de amizade estabelecem-se prioritariamente dentro da família (figura 7) ou a partir do local de trabalho/estudo - e não por proximidade física. No passado, a percepção do espaço de proximidade era marcado predominantemente pelas igrejas, agora as referências sócio-territoriais tem escalas e funções muito descontínuas. O centro comercial domina nas vivências metropolitanas, mas mostra-se também nos espaços de vizinhança. A mobilidade passa a ser central nas vivências urbanas e explicita-se através do enaltecimento das paragens de transportes (figura 8) e de uma descrição cuidada e direccionada das distâncias a percorrer (figura 9).

Figura 7. Família e casa: o predomínio da esfera doméstica



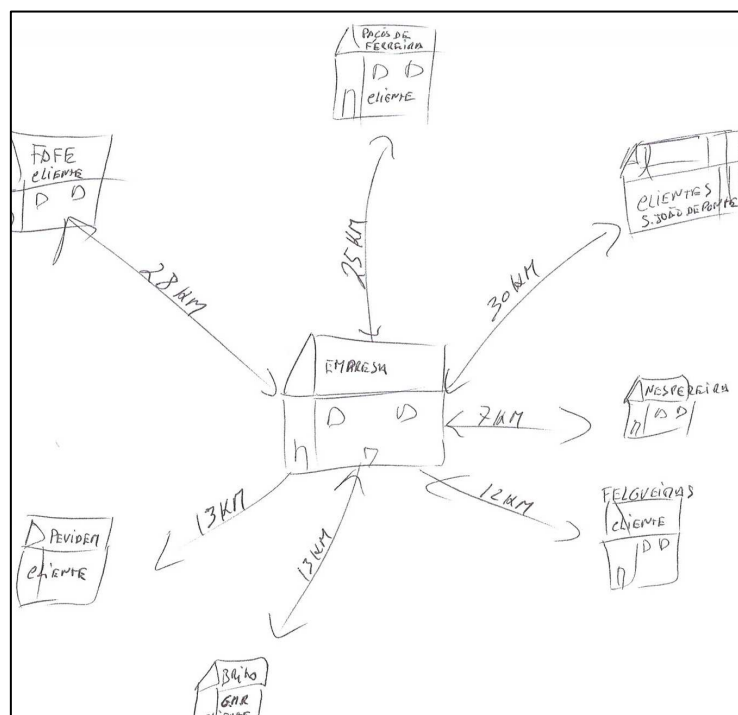
Fonte: Inquérito “Espaço e Tempo no Território Contemporâneo”, 2010.

Figura 8. A importância das mobilidades reforça a centralidade das paragens dos transportes colectivos



Fonte: Inquérito "Espaço e Tempo no Território Contemporâneo", 2010.

Figura 9. A percepção radial à volta do local de trabalho



Fonte: Inquérito "Espaço e Tempo no Território Contemporâneo", 2010.

Temos uma grande experiência em matéria de visualização de informação estatística ou geográfica (população, actividades, redes de transporte, etc.), mas intimidamo-nos no avanço de formatos que suportem as funções cognitivas. Como refere Remo Burkhard, negligencia-se a visualização das funções sociais e emocionais e dos desejos ou aspirações das populações ou dos *stakeholders* (Burkhard, 2008). Avançar neste âmbito faz parte dos objectivos desta equipa de investigação. O espaçamento da cidade deve incorporar a noção de temporalidade e as diferentes formas de vida urbana.

Bibliografia:

- Ascher, F. (1995) - *Metapolis ou l'avenir des villes*. Edition Odile Jacob. Paris. 345 p.
- Ascher, F., Appel-Muller, M. (2007) - "La rue est à nous... tous!", Au diable vaubert, Paris.
- Benjamin, Walter (1992) - A Obra de Arte na Era da sua Reprodutibilidade Técnica, in "Sobre Arte, Técnica, Linguagem e Política". Lisboa, Relógio D'Água Editores.
- Burchell, R. W.; Lowentsein, G.; Dolphin, W. R.; Galley, C. C.; Downs, A.; Seskin, S.; Still, K. G.; Moore, T. (2002) - *Costs of Sprawl – 2000*. TCRP Report, 74. Washington DC: National Academy Press / Transportation Research Board – National Research Council. 606 p.
- Burkhard, R. (2008) – Visualizing Desires, not Cities. Thierstein, A. Forster (edit), *The Image and the Region – Making Mega-City Regions Visible!*, Lars Muller Publishers.
- Cacciari, M. (2009, 1ª edição 2004) – A cidade, Barcelona, Gustavo Gili. 76p.
- Campoli, J., MacLean, A. (2007) – *Visualizing Density*. Lincoln Institute of Land Policy. 152 p.
- Certeau, M. (1992) - L'invention du quotidien, Paris, Folio Essais.
- Chin, N. (2002) – *Unearthing the roots of Urban Sprawl: a critical analysis of form, function and methodology*. Working Papers Series, Paper 47. London: CASA – Centre for Advanced Spatial Analysis. 23 p.
- Dubois-Taine, G., Chalas, Y. (1997) - *La Ville émergente*. Editions de l'Aube. 285 p.
- EEA – European Environmental Agency (2006) – *Urban Sprawl in Europe – The Ignored Challenge*. EEA Report – no. 10/2006. European Commission/JRC – Joint Research Centre; EEA – European Environmental Agency. Copenhagen 56 p.
- Ewing, R.; Pendall, R.; Chen, D. (s/d) – *Measuring Sprawl and Its Impact*. Smart Growth America.
- Ferreira, J. A. A et al. (2008) – *Metodologia para a delimitação de áreas consolidadas: uma aplicação ao concelho de Tomar*. Paper presented at the annual conference Ad Urbem, 12 December 2008.
- Galster, G., Hanson, R., Ratcliffe, M., Wolman, H., Coleman, S., Freihage, J. (2001) – Wrestling Sprawl to the ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. *Housing Policy Debate*. 12(4): 681-717.
- Garreau, J. (1992) - *Edge City: Life on the new frontier*. Anchor Books. 576 p.
- Gaspar, J. (1999) - Economic Restructuring and New Urban Form. *Finisterra*. XXXIV (67-68): 131-152.
- Hall, Peter (2001) - Global City-Regions in the Twenty-First Century, Allen Scott (Ed.), *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford, Oxford University Press, pp. 59-77.
- Haumont, N. and Levy, J. (1998) - *La ville éclatée. Quartiers et peuplement*. L'Harmattan. 261 p.
- Herrington, J. (1984) – *The Outer City*. Butler & Tanner. Londres.
- Irwin, E.G. and Bockstael, N.E. (2007) – The evolution of urban sprawl: Evidence of spatial heterogeneity and increasing land fragmentation. *Proceedings of National Academy of Sciences of United States of America*. 104(52): 20672-20677.
- Kasanko, M., Barredo, J., Lavalle, C., McCormick, N., Demicheli, L., Sagris, V., Brezger, A. (2006) – Are European cities becoming dispersed? A comparative analysis of 15 European urban areas. *Landscape and Urban Planning*. 77(1/2): 111-130.
- Lynch, Kevin (2007, 1ª edição 1981) - *A Boa Forma da Cidade*, Lisboa, Edições 70.
- Lo, C.P. (2007) – The application of geospatial technology to urban morphological research. *Urban Morphology*. 11(2): 81-90.
- Mangin, David (2004) – La ville franchisée. Formes e structures de la ville contemporaine. Paris, Editions de la Villete. 198 p.
- Marques, T., Silva, F., Delgado, C. (2009) – *A ocupação edificada: delimitação de áreas de densidade homogênea*. Comunicação ao Seminário A ocupação dispersa no quadro dos PROT e dos PDM, 12 de Novembro de 2009, Évora.

- Masbounji, A. (2009) – *Organiser la ville hypermoderne*. François Ascher Grand Prix de l'urbanisme 2009. Marseille. Ed. Parenthèses. Paris. 160 p.
- Mongin, Olivier (1995) – *Vers la Troisième Ville?* Hachette. 141 p.
- Pinho, P. and Oliveira, V. (2008) – Cartographic analysis in urban morphology. *Environment and Planning B: Planning and Design*. 36(1): 107:127.
- Rego, J. S. et al. (2008) – *Padrões de Ocupação do Solo*. Sectoral characterizing and diagnostic report on the PROT-OVT.
- Schwarz, Nina (2010) - Urban form revisited - Selecting indicators for characterising European cities. *Landscape and Urban Planning*. 96: 29-47.
- Silva, F., Marques, T. (2010) – The study of Urban Growth through Multi-temporal Cartography and Spatial Indicators: the case of Porto Region, Portugal, *17th Conference International Seminar on Urban Form - Formation and Persistence of Townscape, Hamburg and Lubeck*.
- Silva, F. B. (2009) – Modelação cartográfica e ordenamento do território: Um ensaio metodológico de cartografia dasimétrica aplicado à região Oeste e Vale do Tejo. Dissertation submitted to the Faculdade de Letras da Universidade do Porto for the Master's degree in Geographical Information Systems and Spatial Planning. Porto. Poly-copied.
- Soille, P., Vogt, P. (2009) – Morphological segmentation of binary patterns. *Pattern Recognition Letters*. 30(4): 456-459.
- Song, Y.; Knaap, G. J. (2004) – Measuring urban form: is Portland winning the war on sprawl?. *Journal of the American Planning Association*. 70(2): 210-225.
- Telesca, L., Coluzzi, R., Lasaponara, R. (2009) – Urban Pattern Morphology Time Variation in Southern Italy by using Landsat imagery. *Geocomputation and Urban Planning*. Springer Berlin / Heidelberg. 176: 209:222.
- Tsai, Y.-H. (2005) – Quantifying urban form: compactness versus 'sprawl'. *Urban Studies*. 42(1): 141-161.
- Vance, J. (1964) – *Geography and Urban Evolution in the San Francisco Bay Area*. Institute of Governmental Studies, University of California, Berkeley.
- Vernon, R. (1962) – *Metropolis 1985*. Harvard University Press. Cambridge.
- Viard, J. (1994) – *La Société d'Archipel ou les Territoires du Village Global*. Éditions de l'Aube. 126 p.
- Zucconi, Guido (1996) *Gustavo Giovannoni – Dal capitello alla città*, Milan, Ed. Jaca Book.