

CADERNOS

CURSO DE DOUTORAMENTO EM GEOGRAFIA

Apresentação

José Rio Fernandes

Aeródromo, aeroporto, cidade-aeroporto e aerotropolis. Uma (re)visão de conceitos

Paulo Castro

Acácias e geografia histórica: rotas de um percurso global

Manuel Miranda Fernandes

Resiliência a eventos de seca e cheia no contexto dos instrumentos de planeamento (ordenamento e emergência).

Rita Jacinto

Robert Auzelle e o urbanismo francês dos meados do século XX no "Plano Diretor da Cidade do Porto" de 1962

Manuela Juncal

As dinâmicas territoriais no espaço de fronteira na fachada atlântica peninsular: a eurocidade Valença/Tuy

Filipe Lima

As indústrias culturais e criativas, as políticas públicas e o crescimento económico.

Carlos Martins

Mitificação e paisagem simbólica: o caso do Estado Novo

Joaquim Sampaio

As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão

Patrícia Trocado

**CADERNOS CURSO DE
DOUTORAMENTO EM
GEOGRAFIA FLUP | 2012**



1647-6506
MARÇO|2012

CADERNOS

CURSO
DE DOUTORAMENTO
EM GEOGRAFIA

UNIVERSIDADE DO PORTO

Título: Cadernos de Doutoramento em Geografia

Organizador: José Rio Fernandes

Edição: Faculdade de Letras da Universidade do Porto

ISSN: 1647-6506

Depósito Legal: 296627/09

Impressão e acabamento: Tip. Nunes, Ida - Maia
t-nunes@t-nunes.pt

Março de 2012

Índice

Apresentação	
José Rio Fernandes	7
Aeródromo, aeroporto, cidade-aeroporto e aerotrópolis. Uma (re)visão de conceitos	
Paulo Castro	11
Acácias e geografia histórica: rotas de um percurso global	
Manuel Miranda Fernandes	23
Resiliência a eventos de seca e cheia no contexto dos instrumentos de planeamento (ordenamento e emergência).	
Rita Jacinto	41
Robert Auzelle e o urbanismo francês dos meados do século XX no “Plano Diretor da Cidade do Porto” de 1962	
Manuela Juncal	61
As dinâmicas territoriais no espaço de fronteira na fachada atlântica peninsular: a eurocidade Valença/Tuy	
Filipe Lima	75
As indústrias culturais e criativas, as políticas públicas e o crescimento económico.	
Carlos Martins	87
Mitificação e paisagem simbólica: o caso do Estado Novo	
Joaquim Sampaio	101
As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão	
Patrícia Trocado	123

Apresentação

Ao garantir a divulgação de textos de iniciação à investigação, a Comissão Científica do Curso de Doutorado em Geografia concretiza neste quarto número dos “Cadernos” uma de várias formas de promoção e incentivo à aprendizagem que tem vindo a perseguir desde a primeira edição, iniciada em Setembro de 2007.

Os textos resultam de uma exigência colocada a quem frequenta o curso após a aprovação do seu projeto de tese, no final de um primeiro semestre letivo, durante o qual se pretende, nos domínios da sua preferência, contribuir para a atualização, alargamento e aprofundamento do conhecimento dos estudantes. Os artigos são apresentados, quase todos, na sequência de um ciclo de debates, que sob a designação de “Geografia aos Sábados” têm permitido o encontro de cada um dos estudantes com um seu convidado, na discussão de questões associadas à investigação que pretende ser desenvolvida em tese de doutoramento.

Neste número, como de resto em anteriores, faltam os textos de alguns dos estudantes que estiveram presentes na organização e animação desses debates, todavia, por outro lado, assinala-se a inclusão de textos de quem concluiu o seu primeiro semestre há já mais de um ano, mas não teve então condições (atendíveis) de assegurar a publicação de um texto seu nos “Cadernos”.

O conjunto aqui reunido, apresentado sequencialmente de acordo com a ordem alfabética dos apelidos dos autores, serve de mostra dos interesses de investigação para doutoramento em Geografia. Tratando-se de textos de iniciação, é compreensível que as dimensões mais conceptuais e teóricas sejam de forma geral privilegiadas, mesmo que por vezes acompanhadas de uma primeira abordagem empírica, a escalas muito variadas. Da leitura, como de resto apenas da consulta dos títulos, resulta a perceção de uma significati-

va pluralidade dos temas abordados e das articulações que se fazem desde a geografia com outras disciplinas (botânica, economia, engenharia dos transportes, história, planeamento e psicologia, por exemplo), em abordagens transdisciplinares a questões muitas vezes de grande especialização.

As significativas alterações vividas no transporte aéreo são objeto de abordagem no texto de Paulo Castro, mas com a preocupação de nos levar para os territórios de interface terra-ar, os quais, sob vários conceitos que trata - aeródromo, aeroporto, aeroporto-cidade e aerotropolis – e em várias escalas e dimensões temáticas, interferem significativamente na organização e desenvolvimento territorial.

Manuel Miranda Fernandes centra o seu interesse nas espécies vegetais *Acacia*. A partir delas, propõe-nos uma leitura de migrações e adaptações, numa geografia histórica que abarca vários séculos e continentes e numa geografia cultural que promove a reflexão sobre o conceito de exótico e as diferentes abordagens do natural.

Rita Jacinto pretende estudar eventos hídricos extremos. O texto que nos trás propõe uma abordagem essencialmente conceptual, onde a noção de resiliência é central, trazendo uma reflexão sobre o papel que os instrumentos de planeamento de escala municipal (planos diretores e planos de emergência) pode ter na sua promoção.

O urbanista francês Robert Auzelle, responsável pelo Plano Diretor para a Cidade do Porto que marcou as décadas de 60, 70 e 80, está no centro do texto de Manuela Juncal. O intuito não é todavia meramente biográfico, já que na abordagem ao personagem, está em causa a leitura do pensamento francês da época e subjacente a importância de alguns agentes (e a figura do urbanista-coordenador em particular) no plano e, em consequência, na evolução urbana da cidade.

Filipe Lima faz uma primeira abordagem geral ao papel da fronteira, partindo em seguida para uma reflexão perspectivada desde o Rio Minho, de acordo com uma perspetiva multi-escalar que considera as relações Portugal-Espanha, Norte de Portugal-Galiza e Alto Minho-Pontevedra, antes de se deter no caso das “eurocidades” e em particular na dinâmica recente verificada em Valença-Tuy.

As “indústrias” culturais e criativas estão no centro do contributo que nos é trazido por Carlos Martins. Uma reflexão sobre cultura no contexto socioeconómico atual é o ponto de partida para uma abordagem conceptual e metodológica, num texto que conclui com referências às políticas, planos e outros instrumentos ligados ao fomento de atividades culturais e criativas.

A paisagem e a sua relação com a imagem está no centro do texto de Joaquim Sampaio, que nos trás uma revisitação do papel de António Ferro e do Estado Novo na

promoção de uma certa visão ruralista, "...de um Portugal atemporal de paisagens estetizadas e de camponeses transformados em jardineiros da paisagem", por certo bem diferente do país de hoje e da noção de paisagem que serve de suporte à crescente multifuncionalidade dos espaços de baixa densidade.

Patricia Trocado centra a sua atenção no transporte escolar. O texto reflete as leituras que realizou já sobre esta temática, cuja importância está não apenas associada ao contributo que dá na compreensão da circulação nas cidades, como aos efeitos que tem na transmissão de práticas de mobilidade e de opção modal.

Esperamos que seja proveitosa a leitura. E agradece-se que, desejando, faça chegar contributos à reflexão sobre os temas, já que os textos são apenas o testemunho de um "ponto de situação" num processo de aprendizagem que todos no Curso de Doutoramento vemos como sempre em curso e permanentemente aberto ao debate.

3 de Fevereiro de 2012

Pela Comissão Científica

O Coordenador do Curso de Doutoramento em Geografia da FLUP

José Alberto Vieira Rio Fernandes

Paulo Castro¹

Aeródromo, aeroporto, cidade-aeroporto e aerotrópolis. Uma (re)visão de conceitos

Resumo

O transporte aéreo conheceu um forte incremento no pós II Grande Guerra Mundial, com uma incidência muito forte na década de 60 do século passado. Com a desregulamentação do mesmo, na União Europeia, ganhou uma dinâmica acelerada que implicou um forte desenvolvimento dos seus apoios em terra como é o caso dos aeródromos. Sobre esta base existem alguns conceitos - aeródromo, aeroporto, aeroporto-cidade e aerotrópolis - que importam clarificar com vista a evitarem-se redundâncias e utilizar tecnicamente os conceitos mais adequados porque também para o transporte aéreo os detalhes são determinantes.

Palavras-chave: Transporte aéreo, aeroportos, aeródromos, cidade aeroporto, aerotrópolis

¹ Estudante de Doutoramento, em Geografia Humana, na Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
Email: pauloantoniocastro@gmail.com

Abstract

Air transport has experienced strong growth in the post World War II, with a very strong impact in the 60s of last century. With the deregulation of the same in the European Union, he gained a momentum which led to an accelerated development of its strong reliance on land as in the case of aerodromes. On this basis there are some concepts - aerodrome, airport, airport-city and aerotropólis - clarify that matter in order to avoid duplication and to utilize technical concepts more appropriate because it also for the air transport details are crucial.

Keywords: Air transport, airports, airfields, airport city, aerotropólis

1. Notas sobre o transporte aéreo

O transporte aéreo surgiu num contexto de inovação tecnológica, com um grande incremento no pós I Guerra Mundial e, novo surto de desenvolvimento, no conflito mundial que se seguiu.

Anteriormente o transporte foi sendo operacionalizado por diversos meios: desde as vias fluviais, às vias romanas, a par com a tracção animal, mas seria com a descoberta do motor de pistão, a vapor², que os transportes ganhariam novos e duradouros desenvolvimentos, com aplicação, no início dos anos 30, do séc. XIX, ao transporte ferroviário e marítimo. (Nakajima 1993:543; Mérenne 1995:15).

Com o advento da aviação comercial: "The year 1919 marked the first commercial air transport service between England and France, but air transport suffered from limitations in terms of capacity and range." (Jean-Paul Rodrigue 2006:23)

O transporte aéreo foi registando um crescimento muito forte em paralelo com o ferroviário, este já mais antigo (início do séc. XIX), sendo que o primeiro foi alavancado pelas necessidades de investigação nas indústrias de defesa e, posteriormente, pela operacionalização na passagem para o domínio civil.

² Descoberta realizada pelo inglês James Watt, nascido em 1769.

Todo o labor industrial francês, inglês e dos Estados Unidos da América foi meticulosamente articulado, dando preferência, primeiro, a armas de infantaria e cavalaria, mas sem descurar a construção de motores de avião: *“Les constructeurs d’avions ne sont pas encore de grandes entreprises en septembre-octobre 1915. C’est l’âge de Farman (1 433 ouvriers), de Nieuport (875) et de Voisin (797). L’usine de Blériot, alors à Levallois, n’a que de 340 ouvriers. Comme fabricant de moteurs, Salmson (1 200 ouvriers) et Gnome et Rhône (1 210) sont en pleine croissance. Il semble que toutes ces firmes consacrent la totalité de leur effica cite à l’aviation, parce que la demande des avions militaires gonfle très rapidement* (Nakajima 1993:543). Tinha-se iniciado uma das indústrias mais rentáveis e mais inovadoras da idade contemporânea.

A pluralidade dos mais relevantes construtores rapidamente fizeram crescer as suas instalações como foi o caso da “Blériot” que em 1917 cresceu para uma área de 28.000 m². Paralelamente os diferentes componentes passaram a ser uniformizados visando a produção em série, ao mesmo tempo que facilitava o desenvolvimento e o “know how” de fornecedores (Nakajima 1993:543).

O trecho anterior reflecte a rápida adaptação da indústria dos países mais desenvolvidos às novas necessidades e tecnologias.

Quer a Europa, quer os Estados Unidos da América, estabeleceram uma forte competição pelo domínio deste novel transporte. Nos primórdios dessa aventura seriam os Estados Unidos da América a construir e a exportar o avião que, historicamente, ainda hoje constitui a aeronave com maior número de unidades fabricadas, num total de 10.147³. Trata-se do DC 3, vulgarmente conhecido por “Dakota”, e que constituiu o primeiro avião da esmagadora maioria das companhias aéreas da época.

Recorde-se que analisamos as necessidades de transporte aéreo para um esforço de guerra, que se manterá ao longo dos tempos, para uma utilização pública e comercial do meio aéreo.

2. Funções e espaços para lá da aeronáutica

Com o incremento do transporte aéreo houve necessidade de estruturas

³ Visto em 18/05/2011 no sítio <http://www.boeing.com/history/mdc/dc-3.htm>

de apoio, ou seja: "Aircraft require airfields of considerable size for takeoff and landing". (Jean-Paul Rodrigue 2006:8)

O mesmo será dizer que na sua deslocação "point-to-point" as aeronaves carecem de um espaço adequado para a aterragem e descolagem. Se no início do transporte aéreo este único canal (a pista) era considerado só por si suficiente até por que foi assim que, na década de 30 do séc. XX, se desenvolveu a maioria das pistas de aterragem e descolagem. Tomemos como exemplo a cidade americana de Tampa, na Flórida: "In 1927, the city of Tampa leased 160 acres of farmland to develop its first airport. Drew Field was located outside the city limits, six miles from the central business district (CBD). During its early years, the landing area had no runways. It was an uneven turf field full of holes, frequently muddy, and infested with rattlesnakes. The surrounding área was largely undeveloped, with only a few dirt roads. There was no scheduled air traffic." (Karsner 1997:406) Descrição que constitui a imagem perfeita da esmagadora maioria dos campos de aviação espalhados pelo Mundo. Não será despidiendo anotar que antes do "farmland" os canais de aterragem e descolagem eram os planos de água, utilizados pelos hidroaviões, dada a inexistência de pistas (runways).

Recorrendo, uma vez mais, ao exemplo da cidade de Tampa o facto é que, volvidas seis décadas, aquilo a que (Karsner, 1997) já então designava como aeroporto, um conceito erróneo, veio a consolidar-se: sessenta anos mais tarde os arredores de Drew Field, em Tampa, estavam irreconhecíveis, quando se transformou em aeroporto internacional, então, aí sim, um aeroporto com toda a propriedade.

O exemplo de Tampa foi replicado por todo o Mundo, pelos menos nos países desenvolvidos, em boa parte devido ao facto de: "La rapidité grâce à la vitesse il peut seul atteindre actuellement lui donne un avantage spécifique pour les biens exigeant des délais de transport très courts Il en va de même pour les déplacements professionnels il permet effectuer dans la journée à moyenne ou longue distance est-à-dire dans le cadre de la France à plus de 400 km ou à plus de 3 heures. Au-dessous de ce seuil sa compétitivité est très limitée par celle des trains rapides et des auto routes." (Spill 1973:317)

Como complementa (Spill, 1973) se o tempo de viagem é por si muito curto há que ponderar o tempo necessário para as operações de embarque e desembarque.

As infra-estruturas aeronáuticas, como grandes equipamentos que são, têm fortes implicações no planeamento das cidades, nos seus planos de acessibilidades, na estruturação de diversos pólos, nomeadamente as indústrias, e mesmo no sector residencial. Sendo certo que o transporte aéreo, além de passageiros, está aberto à carga e, à carga mais urgente, como medicamentos, produtos perecíveis e de alto valor acrescentado (Mérenne 1995:107) gera uma ainda maior atractividade.

Nos aeroportos os seus gestores vêm-se obrigados a assumir uma nova orientação, mais comercial e empreendedora que vai mais além da problemática aeronáutica (*airside*), já que não podem depender das subvenções estatais. Note-se que as taxas aeroportuárias, já de si superiormente aproveitadas, devem ter em linha de conta os custos de outras infra-estruturas geograficamente próximas.

Assim, os gestores vêm-se obrigados a otimizar as suas receitas e a aposta vai no sentido do "*landside*"; ou seja, actividades exteriores ao negócio aéreo propriamente dito (Guller 2002:49).

Estas novas dinâmicas reflectem, por sua vez, as necessidades dos passageiros seja em viagens de lazer ou de negócios.

Seria aqui razoável uma inter-operacionalidade do Plano Director de Aeroporto com o Plano Director Municipal vertido em Plano de Pormenor.

3. Aeródromo, aeroporto, cidade-aeroporto e aerotropólis

Por facilidade, por desconhecimento, por falta de investigação ou pela modernidade da temática, existe uma mistura de concepções que pensamos urge clarificar de forma que o entendimento de determinados conceitos objective o assunto e a relevância do que falamos.

E se estas terminologias parecem ser confundidas na linguagem comum, não é menos verdade que a legislação evoca conceitos pouco claros e até contraditórios com os objectivos de standardização que acontecem por todo o Mundo provocando o equívoco.

O conceito de aeroporto, em Portugal, encontra-se espelhado no Decreto-Lei N.º 186/2007 de 10 de Maio, revisto, mas não corrigido, pelo Decreto-Lei 55/2010 de 31 de Maio. Veja-se o Artigo 2.º onde se definem os conceitos:

"Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Aeródromo» a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves;

f) «Aeroporto» o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional, de acordo com as condições estabelecidas no presente decreto-lei;”

Ora, daqui se deduz que a distinção entre um aeroporto e um aeródromo, como diz o Decreto-Lei, está na origem/destino dos voos. Nada tem a ver com a tipologia do equipamento? Consideramos errado. Mas, apresenta ainda uma outra subtileza ao dizer-nos que o lado ar é aquele que não é o lado terra: “aa) «Lado ar» a zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é reservado e controlado; ab) «Lado terra» todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar;”

Ora se o “lado terra” se encontra dentro do perímetro de servidão aeronáutica importa questionar o que é afinal o aeródromo?

Numa mera análise comparada recorramos ao que está estabelecido pelas autoridades aeronáuticas brasileiras, através da Portaria DAC N.º 766/DGAC, de 24 de Setembro de 1997 onde se entende por:

“Aeródromo – Toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.

Aeroporto – Todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Aeroporto internacional – Aeroporto situado no território nacional, designado, pelo Ministério da Aeronáutica, como aeroporto de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, de polícia, de saúde pública, quarentena agrícola e animal e demais formalidades análogas.”

A definição brasileira parece-nos mais assertiva e bastante mais em linha com a terminologia utilizada pela EASA (European Aviation Safety Agency). A EASA traduz, com actualidade e premência, a terminologia aeronáutica em que, além da pista de aterragem, vulgarmente utilizada para a aviação geral, estabelece o conceito de aeródromo e de aeroporto, nomeadamente no seu parecer para a Comissão Europeia, onde vinca que um aeroporto é igual à soma de um aeródromo mais os equipamentos vocacionados para o apoio aos passageiros e visitantes do aeroporto, o terminal de passageiros.

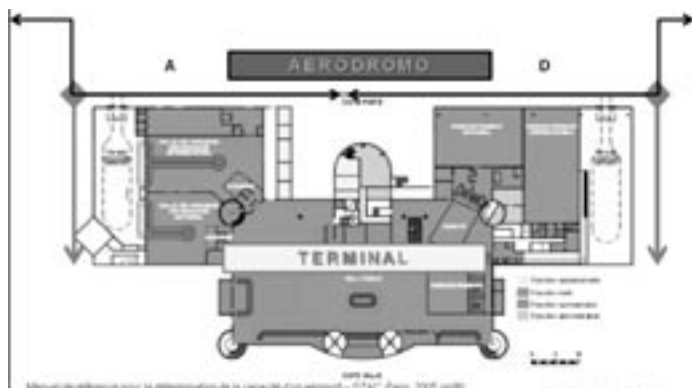
Será neste contexto que surgem em termos técnicos e de negócio os dois tipos de operação padrão do transporte aéreo: o “airside” e o “landside”

A descrição elaborada pela EASA (Agência Europeia de Segurança Aeronáutica) permite ainda apurar o exercício de clarificação no seu N.º 8: “*Many of these comments suggest that a definition be given of the term ‘aerodrome’ to establish better certainty of what exactly would be covered. This is for sure a valid point and it is envisaged to propose definitions very similar to that included in the Commission proposal for a Directive on airport charges⁴ so as to avoid diverging definitions for the same object. Such definitions are the following:*

(a) ‘aerodrome’ means any area on land, water or man made structure or vessel, especially adapted for the landing, taking-off and manoeuvring of aircraft including the ancillary equipment, installations and services which these operations may involve for the requirements of aircraft traffic;

(b) ‘airport’ means an aerodrome which includes also the installations and services needed to assist commercial air transport services. (EASA 2007:3) curiosamente em linha com a definição de (Mérenne 1995:79).

Teremos então que aeródromo se assume como o espaço operacional para as aeronaves aterrarem e descolarem, movimentarem-se e parquearem.



⁴ COM (2006) 820 adopted by the European Commission on 24 January 2007, where ‘airport’ means any land área especially adapted for the landing, taking-off and manoeuvring of aircraft, including the ancillary installations which these operations may involve for the requirements of aircraft traffic and services including the installations needed to assist commercial air services;

Parecerá uma questão de detalhe, mas o facto é que com o crescimento significativo “do lado terra” que se verifica na maioria dos aeroportos, e só nestes, os instrumentos de ordenamento do território poderão experimentar sérias dificuldades já que as acessibilidades e as necessidades de intermodalidade e de interoperacionalidade poderão ser postas em causa. Como refere (Kasarda 2008:7): *“The boundaries of numerous airports were established many decades ago, well before they assumed significant commercial and competitive development roles. Yet, just as urban development did not stop at the political boundaries of metropolitan area central cities, so airport-dependent development will not stop at the formal boundaries of airports.”*

Vejamus um pequeno exemplo das diferentes perspectivas que a não identificação correcta das terminologias nos conduz.

Diz-nos o relatório do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) na abordagem que faz à Região Alentejo, no seu ponto 76, N.º 4º do Capítulo III que:

*“ A potencialidade resultante do desenvolvimento do **Aeroporto de Beja**, disponibilizando uma acessibilidade fundamental para as actividades económicas;”*

Conforme é do conhecimento generalizado em Beja não existe aeroporto, como aliás está preceituado no Decreto-Lei 22/2010, no Art.º 1º ponto 2:

*“Integra também o objecto da concessão, a exploração do **Terminal Civil de Beja**, logo que se verifique a respectiva certificação do terminal e das infra-estruturas aeronáuticas da Base Aérea n.º 11, necessárias para o efeito.”*

Fica claro que toda a operação do lado ar é da responsabilidade da Base Aérea Nº 11. Ou seja, o aeródromo (Base Aérea) é pertença da Força Aérea Portuguesa sendo que a ANA – Aeroportos de Portugal - explora unicamente o terminal de passageiros.

Os aeroportos tenderão a ter uma nova categorização, aliás já existente; os aeroportos cidade (airportcity) sendo que Jonh Kazarda vai mais além com a utilização do termo aerotropólis.

Falemos do conceito de *“airportcity”*. Trata-se de um novo modelo motivado pelo forte incremento do transporte aéreo e, em linha com a desregulação de mercado praticado na década de oitenta do séc. XX, nos Estados Unidos da América primeiro, e na década seguinte, na União Europeia, aliada à necessidade de deslocação dos cidadãos numa perspectiva de “reduzir as distâncias e a duração das deslocações”. (Mérenne 1995:7)

Conforme já evidenciámos, o lado terra, espaço de domínio público aeronáutico, constitui-se como o espaço de crescimento das actividades subsidiárias do “core”: *“In addition to incorporating a variety of commercial and entertainment venues into passenger terminals, airports are developing their landside areas with hospitality clusters, office and retail complexes, conference and exhibition centres, logistics and free trade zones and facilities for processing time-sensitive goods”* (Kasarda 2008:3)

De facto, por todo o mundo já se desenvolvem “cidades aeroporto” cujos equipamentos representam essa nova geração de aeroportos do séc. XXI. Na Europa são citados como tecnicamente “cidades aeroporto” os aeroportos de Londres, Atenas, Bremen, Zurique, Frankfurt e Viena.

Este conceito não se nos depara tão estranho quanto à primeira vista pode parecer.

Se analisarmos atentamente a Lei 11/82 de 2 de Junho que respeita ao “Regime de criação e extinção das autarquias locais e de designação e determinação da categoria das povoações” poderemos constatar que o Aeroporto de Lisboa (ALS) possui as condições necessárias para ser considerado cidade, de acordo como o Art.º 13º da mesma Lei. Obviamente que não possui os oito mil eleitores preceituados, mas possui cerca de catorze mil trabalhadores.

<p>O ALS poderá ser elevado à categoria de cidade?</p> <ul style="list-style-type: none">•5 Km² de Superfície•14000 trabalhadores•200 empresas•1 Clínica+1 Posto medico+1 Posto enfermagem•1 Farmácia•1 Estação de Correios•1 Serviço de Bombeiros•1 Museu + 4 Bibliotecas•2 Clubes Desportivos/Recreativos•1 Hotel (em construção)•Dezenas de Restaurantes, Cafetarias e Bares•1 Externato + 1 Infantil•2 Rede de transportes colectivos•2 Agencia bancarias <p>BORGES, L. R. PLANEIA, ANA, Lisboa, 2011</p>
--

Contudo a designação de “cidade aeroporto” de acordo com (Conway, 2001:72) pode igualmente assumir-se como um caos urbanístico dada a falta de planeamento do aeroporto para poder absorver todo um rol de actividades que se localizem nas imediações. E esta busca é cada vez mais constante.

Com o desenvolvimento das “cidades aeroporto” estima-se que os seus reflexos se possam sentir num raio de 30 a 60kms, nos países de maior dimensão, criando-se assim pólos que emergirão em torno do equipamento constituindo-se como a aerotrópolis, tal como o define (Kasarda 2008:13): *“With the airport itself serving as a region-wide multi-modal transportation and commercial nexus, strings and clusters of airport-linked business parks, information and communications technology complexes, retail, hotel and entertainment centres, industrial parks, logistics parks, wholesale merchandise marts and residential developments are forming along airport arteries up to 20 miles outward. Economic impact has been measured up to 60 miles from some major airports.”*

Falamos de um conceito inovador e que deve ser analisado em função da escala, foi teorizado por John Kasarda, no início deste século, e tem já exemplos práticos como sejam Dubai, Pequim, Munique, Schiphol, em Amsterdão, e Paris.

Consiste, em síntese, num estilo de urbanização, multifuncional, onde o aeródromo constitui a centralidade, com diversas “cidades” crescendo nas coroas próximas.

Interliga trabalhadores, fornecedores, executivos e mercadorias destinadas ao mercado global.

Este conceito foi desenvolvido sob o paradigma em que: *“Cities grow fastest at the points where access maximizes the flows of people, products, capital and knowledge”* (Kasarda 2011:161)

Ainda, segundo (Kasarda 2008:13): *“This more dispersed airport-linked development is giving rise to a new urban-form – the Aerotropolis”*, ou seja, o desenvolvimento das actividades e serviços ligados ao transporte aéreo, têm permitido criar uma cascata de conceitos que se confundem muitas vezes, mas que permitem descortinar os tempos de evolução e os espaços de consolidação funcional em torno deste meio de transporte...

4. Conclusão

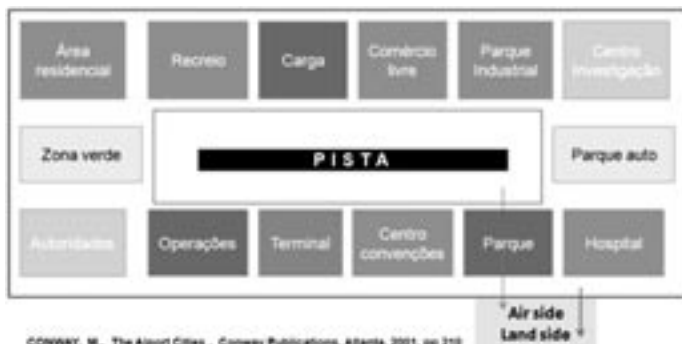
Recuperemos, então, em estilo de sintetização, os quatro conceitos que abordamos ao longo deste artigo como sejam: aeródromo, aeroporto, cidade aeroporto e aerotrópolis.

Aeródromo constitui um espaço vincadamente vocacionado para as operações aeronáuticas de aterragem, descolagem, manobras dos aviões e estacionamento. Neste perímetro devem-se localizar os subsistemas de apoio à navegação aérea como sejam a torre de controlo, os instrumentos de localização e aterragem. Os edifícios de suporte às operações fazem igualmente parte do aeródromo como sejam as salas de operações, as salas de “briefing”, a meteorologia e os serviços de segurança.

O conceito de aeroporto suporta-se na junção de dois conjuntos; o aeródromo e o terminal de passageiros. A qualidade, quantidade e diversidade de serviços existentes no terminal contribuirão para a sua classificação. Teremos que ter em linha de conta que a relevância de um aeroporto está umbilicalmente ligada ao número de operações/passageiros que o mesmo declara e que efectivamente operacionaliza. O crescimento e diversificação de actividades só será ponderada se economicamente viável.

O mesmo se deverá dizer para a qualidade do aeródromo que deverá disponibilizar uma qualidade de instrumentos que proporcionem uma maior atractividade de operações. A sua classificação pode ir de código 14 a 4F⁵, uma evolução consentânea com o comprimento da pista e largura disponível, em função do dimensionamento da largura de asa e da distância entre motores sobre a pista, das diferentes tipologias de aeronaves.

Partindo do aeroporto encontramos um novo conceito que se denomina de “cidade aeroporto” como defendem (Kasarda, 2008 e Conway, 2001) e que pode surgir dentro do próprio aeroporto ou nas suas imediações dependendo da ordem de grandeza do próprio aeroporto e da disponibilidade do seu espaço envolvente.



Trata-se afinal de dotar a proximidade da infra-estrutura aeródromo com indústrias/actividades atractivas e com um grau de dependência severo do transporte aéreo.

Aerotropolis é um conceito desenvolvido pelo economista americano Jonh Kasarda que, a partir da localização da “cidade aeroporto” desenvolve toda uma metrópole, no seu sentido mais unívoco (cidade importante ou com grande actividade comercial) num modelo radial com acessibilidades a indústrias que carecem ou propiciam o transporte aéreo.

Podem ser parte integrante desta aerotropolis os parques habitacionais, os centros de tecnologia, hotéis, hospitais, centros de congresso, equipamentos desportivos e de lazer, parques de exposições, indústrias de manufacturas, centros de investigação médica, universidades, etc...

Naturalmente que se trata de uma visão inovadora, mas cuja aplicabilidade se operacionaliza já em diversas cidades do Mundo como já referimos.

5. Bibliografia

- EASA (2007). *Basic Principles and Essential Requirements for the Safety and Interoperability Regulation of Aerodromes 9*.
- CONWAY, H. M (2001). *The Airport City. Development concepts for the 21st century*. Atlanta. Conway Publications, Inc.
- GULLER, G. (2002). *Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, SA.
- RODRIGUE J. P., C. C., Brian Slack (2006). *The Geography of Transport Systems*. T. F. e-Library. New York, Routledge.
- KARSNER, D. (1997). *Aviation and Airports - The impact on the economic and geographic structure of american cities, 1940s-1980s*. Journal of Urban History.
- KASARDA, J. D. (2008). *The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis*. *Airport Cities*.
- KASARDA, Jonh, (2011) *Aerotropolis*. London, Penguin Books
- MÉRENNE, É. (1995). *Géographie des transports*. Paris, Éditions Nathan.
- NAKAJIMA, T. (1993). *L'impact de la guerre de 1914-1918 sur l'industrie mécanique de la Région Parisienne. Histoire, économie et société*.
- SPILLI, C. (1973). *Le transport aérien et la région*. Annales de Géographie. Paris.

Manuel Miranda Fernandes

Acácias e geografia histórica: rotas de um percurso global (parte1)

Resumo

O género *Acacia* constitui um modelo para análise das interações entre os determinantes evolutivos, ecológicos e socioeconómicos da transferência geográfica de espécies vegetais, implicadas na transformação dos sistemas ecológicos e no designado *global change*. O presente artigo, dividido em 2 partes, aborda aspetos da geografia histórica de espécies de *Acacia* transferidas por ação humana entre regiões distantes, seguindo rotas de pesquisa complementares. A 1.^a parte é dedicada a espécies de *Acacia* de origem australiana, introduzidas em Portugal e no sudoeste da Europa a partir do séc. XIX. A 2.^a parte aborda a transferência e difusão de uma acácia de origem centro-americana, *A. farnesiana*, introduzida na Europa no início do séc. XVII; aborda também aspetos conceituais e metodológicos subjacentes à transferência de espécies vegetais, com especial ênfase nas relações entre natureza e cultura. Este artigo constitui uma síntese preliminar da investigação em curso sobre a origem fitogeográfica, a transferência intercontinental e a difusão regional no género *Acacia*.

Palavras-chave: *Acacia*, fitogeografia, geografia histórica, plantas introduzidas, plantas invasoras

Abstract

The geographic transference of plants is a major driver of ecosystem and landscape transformation, thus contributing to global change processes. One of the best models to analyze the interactions between evolutionary, ecological and socioeconomic dimensions of plant transfers is represented by the genus *Acacia*. This paper focuses on human-mediated transference of *Acacia* species, from a historical geography perspective, in 2 parts. Part 1 addresses the transference routes of Australian species of *Acacia*, introduced in Portugal and SW Europe since the XIXth century. Part 2 focus on the transference and diffusion of *A. farnesiana*, a species of Mesoamerican origin, cultivated in Europe since the early XVIIth century. Conceptual and methodological aspects of this research are also presented, regarding the relation between Nature and Culture. This paper is a first synthesis of the current research on the phytogeographic origin, intercontinental transference and regional diffusion in *Acacia*.

Key-words: *Acacia*, phytogeography, historical geography, introduced plants, invasive plants

Introdução

A transferência de espécies vegetais por ação humana entre regiões do globo geograficamente distantes é um dos vetores da transformação atual dos sistemas ecológicos e do designado *global change*, cujas raízes mergulham no movimento de expansão europeia empreendido a partir do final do século XV. Apesar de a transferência inter-regional de espécies vegetais ser um processo com uma história muito mais longa, associado à difusão das práticas agrárias desde o Neolítico (e.g. Fuller *et al.* 2011a; Fuller *et al.* 2011b), é com a emergência da “globalização terrestre” (Sloterdijk 2008: 19) que este processo conhece um novo e definitivo impulso, desencadeado pelas viagens ibéricas de exploração marítima e pelo estabelecimento da primeira rede global de comunicações, na segunda metade do séc. XVI (Benassar 1984).

As motivações para as “migrações pilotadas” (Sloterdijk 2008: 107) de espécies vegetais durante a época das navegações europeias são múltiplas e complexas, tendo assumido particular importância as necessidades e preferências alimentares (Beinart & Middleton 2004; Mack 2001), que marcam muitas vezes as fronteiras entre sistemas culturais distintos e as condições subjacentes de socialização da natureza (Henriques & Margarido 1989). Outros interesses potenciais, porém, conduziram à transferência de espécies com valor medicinal, ornamental ou como fonte de matérias-primas diversas. Circunstâncias históricas e econômicas particulares valorizaram grupos de vegetais com propriedades específicas, como sucedeu com as especiarias, cujo interesse comercial constituiu uma das forças motrizes do movimento inicial de expansão europeia (Godinho 1985).

Este fenômeno, quando considerado na longa duração, tem profundas implicações geográficas: a difusão e a dispersão das espécies vegetais que se adaptam às novas condições ecológicas e culturais conduzem, de forma deliberada ou casual, à configuração de “novas” paisagens, das quais o elemento exótico se torna indissociável. Bem conhecidos são os exemplos da cana-de-açúcar (*Saccharum officinarum* L.), de remota origem asiática, introduzida no Brasil no início do século XVI (Ferrão 1992; Galloway 2005), país que se tornaria um dos maiores produtores mundiais de açúcar, e do milho (*Zea mays* L.), introduzido em diversas regiões do globo a partir da sua região de origem na América Central e do Sul. Seja no Noroeste Ibérico, seja na África Ocidental, o cultivo do milho não transformou apenas a paisagem agrária e os sistemas de cultivo, mas foi igualmente integrado como elemento ritual e simbólico na cultura oral e material (Dias *et al.* 1994; McCann 2001; Ribeiro 1991).

Contudo, nem sempre a difusão de espécies introduzidas se circunscreve aos espaços de cultivo, cuja função produtiva depende de um esforço humano continuado. Muitas espécies exóticas ultrapassaram barreiras ambientais e reprodutivas, naturalizando-se sem intervenção humana direta (Richardson *et al.* 2000), constituindo um componente importante da flora regional, como sucede em Portugal e na Região Mediterrânica (Almeida & Freitas 2006; Ribeiro 1987). A proliferação de espécies exóticas através de processos invasores, facilitada pelas oportunidades oferecidas pelos ecossistemas (Davis *et al.* 2000) e por alterações do uso do solo e da gestão do território (Vilà & Pujadas 2001), constitui um

fenômeno que suscita atualmente o receio de homogeneização dos ecossistemas e de perda da biodiversidade (Lövei 1997; McNeely *et al.* 2001).

O cerne desta problemática é bem ilustrado por um género de plantas leguminosas –*Acacia* Mill.¹–, que compreende um número elevado de espécies (c. 1400), distribuídas pelas regiões tropicais e temperadas do globo, muitas das quais foram transferidas por ação humana para regiões distantes das suas áreas de ocorrência nativa, transpondo barreiras geográficas naturais, com repercussões ecológicas, socioeconómicas e políticas (Kull & Rangan 2008; Kull *et al.* 2011). O principal centro de diversificação do género *Acacia* (*sensu lato*) é a Austrália, com 1012 espécies consideradas nativas, sendo ainda significativa a ocorrência de acácias nativas na América (c. 185 espécies), em África (144 espécies) e na Ásia (89 espécies) (Maslin *et al.* 2003; Miller *et al.* 2011). Na Europa não ocorre nenhuma espécie nativa deste género.

As espécies de *Acacia*, particularmente as que têm origem australiana, constituem um modelo para análise das interações entre os determinantes evolutivos, ecológicos e socioeconómicos da transferência geográfica de espécies vegetais (Richardson *et al.* 2011). Inicialmente motivada pelo interesse científico, pelo interesse ornamental, pela revegetação de áreas degradadas e pelos lucros comerciais, a transferência intercontinental de acácias, conduziu à transformação das paisagens locais, criando nalguns casos “neo-Austrálias”, dominadas por plantações comerciais de acácias exóticas ou por populações invasoras que se auto-perpetuam (Carruthers *et al.* 2011; Kull & Rangan 2008; Richardson *et al.* 2011).

É neste contexto que se insere o presente artigo, procurando abordar aspetos da geografia histórica de acácias transferidas, através de duas rotas de pesquisa: uma dedicada a espécies de origem australiana introduzidas em Portugal e no sudoeste da Europa, outra à transferência e difusão de uma espécie de acácia de origem centro-americana, *Acacia farnesiana* (L.) Willd., iniciada num período cronologicamente anterior. Uma terceira rota aborda aspetos concetuais e metodológicos, subjacentes à temática da transferência de espécies vegetais.

¹ Adotamos neste artigo um conceito abrangente do género *Acacia*, que não reflete ainda a proposta de divisão em vários géneros autónomos, aprovada no último Congresso Botânico Internacional (IBC 2011), após um dos mais intensos e polarizados debates sobre nomenclatura botânica alguma vez realizados (e.g., Moore & Cotterill 2011; Moore 2007; Rico-Arce 2011).

Este artigo constitui uma síntese preliminar da investigação em curso, no âmbito da dissertação de doutoramento sobre a origem fitogeográfica, a transferência intercontinental e a difusão regional no género *Acacia*, orientada pela Prof.^a Doutora Nicole Devy-Vareta, da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, e co-orientada pela Prof.^a Doutora Haripriya Rangan, da Monash University, Melbourne.

Primeira rota: da Austrália para a Europa – uma celebração de novidades vegetais

Olhares europeus sobre a flora australiana nos sécs. XVII-XVIII

Os primeiros contactos de europeus com a *Terra Australis* são atribuídos a navegadores holandeses que, a partir do séc. XVII, realizaram diversas expedições na costa ocidental da ilha-continente (Pinkerton 1886). Não obstante, a hipótese de terem sido feitos contactos anteriores com a Austrália por navegadores portugueses, proposta no séc. XIX (Major 1859), continua sujeita a debate (e.g., Azevedo e Silva 2008; Thomaz 2008). As primeiras espécies da flora australiana alguma vez registadas por europeus foram provavelmente colhidas em 1697, por membros da expedição do holandês Willem de Vlamingh ao sudoeste da então designada Nova Holanda (Hopper 2003; Nelson 1994). A descrição e ilustração de duas dessas espécies seria tardiamente incluída na *Flora Indica* (Burman 1768), erroneamente consideradas como “fetos” por se tratar de espécimes colhidos sem flores nem frutos, um dos quais seria posteriormente identificado como *Acacia truncata* (Burm. f.) Hoffmanns. (Merrill 1921), espécie endémica na região costeira do sudoeste australiano (Maslin 2001).

O primeiro registo inequívoco de plantas australianas deve-se, porém, à viagem oficial de exploração conduzida pelo inglês William Dampier, que aportou na Nova Holanda em 1699 (Williams 2008). Das dezenas de plantas então colhidas, algumas foram ilustradas e publicadas no relato dessa expedição (Dampier 1703), estando depositado no herbário da Universidade de Oxford um conjunto de 25 plantas, que constitui a mais antiga coleção da flora australiana que chegou aos nossos dias (George 1971; Marner 2004). Uma dessas espécies foi identificada como *Acacia rostellifera* Benth. (Osborn & Gardner 1939), arbusto endémico nas regiões costeiras do sudoeste da Austrália (Chapman & Maslin 2001).

Durante o reconhecimento da costa oriental da Austrália, realizado em 1770 pela expedição de James Cook, o primeiro local de desembarque –como é sabido– foi designado Botany Bay, aludindo ao elevado número de novas espécies de plantas aí encontradas, completamente estranhas aos olhos europeus (Stearn



1978). Os naturalistas que acompanharam esta expedição, Joseph Banks e Daniel Solander, realizaram a maior prospeção botânica na Austrália até essa data, colhendo alguns milhares de espécimes, cuja descrição acabou por não ser publicada pelos próprios, encontrando-se muitos exemplares dessas plantas depositados no herbário do British Museum (Edwards 1978).

Figura 1. *Acacia myrtifolia* (Smith) Willd., uma das primeiras acácias de origem australiana cultivada nos jardins europeus. Ilustração de James Sowerby originalmente publicada em 1793-95 (in Smith & Sowerby 2005).

É a partir deste momento, contudo, que novas referências a plantas australianas começam a surgir na literatura botânica europeia, descritas não apenas a partir de exemplares herborizados, colhidos na Austrália, mas igualmente de exemplares cultivados em jardins ingleses e irlandeses. Um dos mais importantes locais de “aclimatação” de plantas de origem australiana foi Kew Gardens, nos arredores de Londres, donde resultou em 1788 a primeira descrição formal de uma espécie de eucalipto, *Eucalyptus obliqua* L’Hér., oriunda da Nova Gales do Sul, e de uma nova espécie de acácia, atualmente designada *Acacia verticillata* (L’Her.) Willd., oriunda da Nova Holanda (L’Héritier 1788). Em Sion Gardens, na Irlanda, a partir de plantas floridas em 1790 foram descritas duas outras acácias, *Acacia myrtifolia* (Smith) Willd. e *A. suaveolens* (Smith) Willd., cujas sementes haviam sido trazidas da Nova Gales do Sul (Smith 1791). Destas, *A. myrtifolia* (Fig. 1) foi uma das primeiras espécies de acácia difundida na Europa com fins ornamentais (Maslin 1995; Smith & Sowerby 2005).

O cultivo de plantas de origem australiana em jardins europeus, em finais do séc. XVIII, pressupõe a capacidade de transportar sementes viáveis ou mesmo plantas desenvolvidas a bordo dos navios de então, sujeitas aos mais diversos percalços de viagem. No manual *The Naturalist's and Traveller's Companion*, publicado em 1772, John Lettson descreve vários métodos para o transporte de plantas a partir das Índias Ocidentais e da China, apresentando, na terceira edição deste manual, desenhos esquemáticos de dispositivos para acondicionar plantas durante o transporte a longa distância por via marítima (Lettson 1799).

Acácias australianas no sudoeste da Europa: plantas ornamentais e industriais

A introdução de acácias de origem australiana no sudoeste da Europa iniciou-se durante o séc. XIX, num contexto de celebração da cultura de plantas exóticas que considerava a Austrália como “a terra prometida da jardinagem assim como da silvicultura europeia” (Goeze 1871: 144-145). Diversas espécies foram introduzidas em Portugal, Espanha, França e Itália pelo seu interesse ornamental, mas igualmente pelo seu potencial económico como fonte de matérias-primas (Breton *et al.* 2008; Kull *et al.* 2011). Em Portugal, a primeira notícia de que temos conhecimento remonta à década de 1850, na Quinta do Lumiar, em Lisboa, onde se encontravam “naturalizadas” várias espécies de origem australiana, nomeadamente *Acacia dealbata* Link, *A. vestita* Ker Gawl. e *Eucalyptus robusta* Sm. (Alves 1858). Um dos pioneiros da cultura industrial de espécies australianas em Portugal, William C. Tait, homem de negócios de as-



Figura 2. *Acacia dealbata* Link, (mimosa), num catálogo hortícola do final do séc. XIX (Daupias 1893).

condência inglesa radicado no Porto, iniciou em 1880 a plantação de c. 600 ha de acácias e eucaliptos nos arredores de Abrantes, em duas propriedades designadas Nova Austrália e Nova Tasmânia, cujos resultados suscitaram grande interesse entre os silvicultores europeus de então (Bello 1914; Pardé 1911; Pavari 1923). Tait publicou também algumas notas sobre a cultura das acácias, salientado o interesse da casca como fonte de taninos para a indústria de curtumes (Tait 1885), e terá contribuído para a difusão em Portugal de *Acacia dealbata*, vulgarmente conhecida por mimosa (Fig. 2), através da oferta de pacotes de sementes aos assinantes do *Jornal de Horticultura Prática* (Tait 1886).

Um outro entusiasta da cultura de plantas australianas, Jaime de Magalhães Lima, iniciou por volta de 1900 o cultivo de acácias e eucaliptos na Quinta de São Francisco, próximo de Aveiro. Num opúsculo onde sintetiza duas décadas de experiências, Lima preconiza o cultivo intercalado de eucaliptos e acácias, como fonte de lenhas e de madeiras, considerando *Acacia dealbata* como “a mais conhecida das mimosas” (Lima 1920: 40). A capacidade de revestirem solos áridos, neles incorporando matéria orgânica, levou-o a declarar de forma eloquente que “as Acácias são o baptismo milagroso pelo qual a esterilidade se converte à cultura” (*idem*: 37-38).

No domínio das florestas públicas, foram também utilizadas em Portugal acácias de origem australiana. Uma das prioridades de intervenção da Administração Geral das Matas, em finais do séc. XIX, foram os sistemas dunares do litoral, fixados com o auxílio de várias espécies de acácia, nomeadamente *Acacia longifolia* (Andrews) Willd., *A. melanoxylon* R. Br. e *A. saligna* (Labill.) H. L. Wendl. (Marchante *et al.* 2003; Rei 1924). Em áreas montanhosas como a serra do Gerês, a introdução de acácias teve início em 1897-98, prosseguindo pelo menos até 1914, período durante o qual foram plantados mais de 18.000 pés de *Acacia melanoxylon* e mais de 1.200 pés de *A. dealbata* (Sousa 1926).

Em Espanha e em França, a introdução de acácias australianas foi feita num contexto de semelhante entusiasmo, cruzando o interesse científico e ornamental com as possibilidades de produção industrial. Contudo, o processo de adaptação não estava isento de vicissitudes, como o ilustra a tentativa de introdução em Sevilha, em 1867, por iniciativa de Jules Meil, então diretor dos jardins públicos, de cerca de uma centena de espécies do “magnífico género *Acacia*” (Meil 1872: 166).

A maior parte sucumbiu à falta de cuidados adequados e às temperaturas negativas do inverno de 1870, apenas sobrevivendo uma dezena de espécies, nomeadamente *Acacia falcata* Willd., *A. floribunda* (Vent.) Willd., *A. nematophylla* F. Muell. ex Benth., *A. saligna* (Labill.) H.L.Wendl. e *A. wilhelmiana* F. Muell. Muitas das espécies introduzidas por Meil foram adquiridas no Jardin d'Essai de Hamma, em Argel, importante entreposto de aclimação e difusão de plantas australianas de vários géneros (e. g., *Eucalyptus*, *Acacia*, *Grevillea* e *Araucaria*) (Duchartre 1880; Rivière 1872). Várias espécies seriam provenientes de entrepostos mais distantes, como o Cabo da Boa Esperança, donde é referida a importação de sementes de *Acacia melanoxylon* R.Br., introduzida nos jardins de Cádiz (Gherzi 1878). Relativamente a outros locais de Espanha, a informação de que dispomos até ao momento aponta genericamente para a introdução de algumas espécies de acácias durante o séc. XIX e o início do séc. XX (Sanz Elorza *et al.* 2004).

Em França, a introdução de acácias australianas terá tido início nas primeiras décadas do séc. XIX, com o cultivo de cerca de 30 espécies no Jardin du Roi, em Paris (Desfontaines 1829), provavelmente em estufas. A primeira referência explícita a uma espécie cultivada ao ar livre, *A. dealbata*, é feita em 1849, em Angers, tendo sido rapidamente difundida nos jardins locais (Millet 1850). É, porém, no sul de França que as acácias australianas encontram condições mais favoráveis de adaptação, seja no Jardin des Plantes, em Montpellier, onde *A. dealbata* se encontra cultivada em 1841 (AME 2003), seja no Jardin Thuret, em Antibes, onde foi introduzida mais de meia centena de espécies de *Acacia* entre 1858 e 1871 (Breton *et al.* 2008), cujo cultivo se manteve até meados do séc. XX (Ducatillion 2007). A partir da década de 1870, *A. dealbata* é cultivada em plantações industriais na Côte d'Azur, com variedades e híbridos produzidos por viveiristas para obtenção de essências aromáticas e de flores de corte, alimentando uma fileira económica que se mantém na atualidade (Breton *et al.* 2008; Cavatore 2008). A pesquisa de outras potencialidades industriais nas acácias australianas continuou em França durante o séc. XX, sendo exemplo os ensaios para obtenção de gomas, realizados na Córsega na década de 1980 (Vassal & Mouret 1989).

Em 1931 teve início em Mandelieu-La Napoule, próximo de Cannes, a *Fête du Mimosa*, celebração popular das acácias de origem australianas, sobretudo *A. dealbata*. Esta festividade continua a realizar-se na atualidade, acompanhada por

iniciativas semelhantes surgidas noutras localidades da região (Ricordel 2002). O interesse turístico despertado pelo cultivo de acácias e pela sua floração invernal suscitou a criação da *Route du Mimosa*, um roteiro turístico com 130 km de extensão entre Bormes-les-Mimosas e Grasse, com diversos eventos em fevereiro e março de cada ano (CRTRCA & DCDTV 2009). Em Portugal, uma celebração similar, designada *Festa da Mimosa*, foi promovida pela Região de Turismo do Alto Minho, nas décadas de 1970 e 1980, com um programa de eventos culturais, gastronómicos e desportivos nos meses de fevereiro e março, porém interrompida em 1988. Em Itália, *A. dealbata* tornou-se desde o final da II Guerra Mundial a flor-símbolo da *Festa della Donna*, celebrada a 8 de março (Alano 2003).

Acácias invasoras: inútil fim de um sonho florido?

A difusão de acácias de origem australiana, reiteradamente introduzidas ao longo de dois séculos no sudoeste europeu, foi acompanhada pela dispersão casual de algumas espécies fora dos locais de cultivo, originando populações subespontâneas. Seja pelas suas características biológicas e demográficas, seja pelas oportunidades ecológicas oferecidas pelo meio, um grupo restrito de espécies emergiu através de processos invasores, com tendência demográfica expansiva, tornando-se característico de algumas paisagens (Lorenzo *et al.* 2010; Sheppard *et al.* 2006). Em Portugal, um dos primeiros registos do comportamento invasor de uma acácia – a expansão de *Acacia melanoxylon* para terrenos contíguos – foi feito ainda no séc. XIX (Tait 1885). Os efeitos indesejáveis provocados por acácias e por eucaliptos em terrenos cultivados e em nascentes, assim como em muros e prédios urbanos, foram objeto de legislação restritiva, promulgada em 1937 (Lei n.º 1951, de 9 de Março, e Decreto-lei n.º 28039, de 14 de Setembro), que no entanto ressaltava o cultivo de *A. dealbata* se tal constituísse “*a forma mais conveniente de aproveitamento do terreno*” (Art.º 1.º do Decreto-lei n.º 28039). A capacidade expansiva desta espécie e o seu poder invasor foram sinalizados no início da década seguinte (Carvalho 1942; Franco 1943), e mais tarde ampliados pela ocorrência de incêndios florestais, como sucedeu na serra de Sintra (Costa 1976) e na serra do Gerês (Silva & Baptista 1989). Nos ecossistemas dunares do centro de Portugal, a mais destacada das acácias invasoras é atualmente *A. longifolia* (Marchante *et al.* 2011; Marchante *et al.* 2003).

Em Espanha, as principais espécies de acácias invasoras são *A. dealbata* e *A. longifolia*, em particular no noroeste de Espanha (Sanz Elorza *et al.* 2004), tendo sido recentemente registada na Galiza a ocorrência de focos invasores de *A. mearnsii* De Wild. (Mourinho & Bernárdez 2010). Em França, a ocorrência de *A. dealbata* nos maciços de Estérel e Tanneron, na Côte d’Azur, favorecida por fatores como o gelo invernal e os incêndios estivais, constitui um caso paradigmático de invasão (Breton *et al.* 2008; Quertier & Aboucaya 1998). A situação das acácias de origem australiana que se naturalizaram ou tornaram invasoras no sudoeste europeu resume-se na Tabela 1.

Estas acácias, assim como outras espécies de plantas invasoras, são atualmente encaradas como um problema ambiental de primeira ordem no sudoeste europeu. Preocupações com a conservação dos espaços naturais legalmente protegidos, com espaços produtivos e espaços de interesse cultural produziram discursos e práticas desfavoráveis a estas espécies (e.g., AME 2003; Dana Sánchez *et al.* 2004; Genovesi & Shine 2004; Marchante *et al.* 2009; Sheppard *et al.* 2006). O contexto de controlo ou tratamento das plantas exóticas invasoras, fundamentado nos riscos ecológicos, observados ou supostos, tornou-se mais intenso nas últimas duas décadas, contrastando vivamente com o discurso de celebração destas espécies, predominante durante o séc. XIX e as primeiras décadas do séc. XX. O atual discurso técnico e científico relativo a estas espécies, consignado em disposições legais e em instrumentos de planeamento e gestão do território, tornou indesejável a sua presença, tendo o seu controlo vindo a ser realizado com recurso a técnicas mecânicas, químicas e biológicas (e.g., Sheppard *et al.* 2006; Tu *et al.* 2001). Porém, a complexidade e imprevisibilidade dos fatores envolvidos, bem como os elevados custos dos programas de controlo, resultam frequentemente em insucesso, como sucedeu em Portugal no Parque Nacional da Peneda Gerês, onde foi desenvolvido um projeto Life Natureza para controlo da invasão de *A. dealbata*, entre 2000 e 2003, que não atingiu os objetivos pretendidos (Fernandes 2008).

Tabela 1. Situação naturalizada (°) ou invasora (*) das espécies de *Acacia* de origem australiana nos países do sudoeste da Europa (Fonte: Almeida & Freitas 2006; AME 2003; Lorenzo *et al.* 2010; Marchante *et al.* 2009; Paiva 1999; Sanz Elorza *et al.* 2004).

Espécies	Portugal	Espanha	França	Itália
<i>Acacia baileyana</i> F. Muell	°	°		
<i>A. cultriformis</i> A. Cunn ex G. Don	°			
<i>A. cyclops</i> A. Cunn. ex G. Don	•	°		
<i>A. dealbata</i> Link	•	•	•	°
<i>A. decurrens</i> (J.C. Wendl.) Willd.	°	°		
<i>A. longifolia</i> (Andrews) Willd.	•	•	°	°
<i>A. mearnsii</i> De Wild.	•	•		°
<i>A. melanoxylon</i> R.Br.	•	•	°	°
<i>A. pycnantha</i> Bentham	•	°		°
<i>A. retinodes</i> Schlecht.	•	•	°	°
<i>A. saligna</i> (Labill) Wendl. fil.	•	•	°	°
<i>A. sophorae</i> (Labill.) R. Br.	°	°		
<i>A. verticillata</i> (L'Hér.) Willd.	°			

Apesar dos riscos ecológicos e do discurso científico e técnico de “erradicação” das plantas exóticas invasoras, continua a existir uma percepção social favorável ao efeito estético e utilitário destas espécies, com celebrações festivas como as que atrás referimos. No espaço do sudoeste europeu coexistem atualmente atitudes e discursos contraditórios, sendo possível colocar par a par atlas e guias de identificação de “espécies problemáticas” (AME 2003; Marchante *et al.* 2009; Sanz Elorza *et al.* 2004) com obras que promovem o cultivo dessas mesmas espécies (Cavatore 2008) e viveiristas prontos a fornecê-las (e. g., PSG 2012). Por outro lado, nos meios científicos tem surgido um debate polarizado entre concepções nativistas da natureza, com exclusão de elementos exóticos com efeito potencialmente nefasto sobre a biodiversidade, e concepções mais ecuménicas, que refletem sobre a construção social da própria noção de exótico, propondo novas abordagens (e. g., Davis *et al.* 2011).

As rotas de transferência de acácias australianas para a Europa conduziram a uma profunda transformação de algumas paisagens, particularmente no sudoeste europeu, com dimensões ecológicas, económicas e simbólicas. Dadas as características biológicas das acácias que se tornaram invasoras, e dado o contexto ecológico e sociocultural, a possibilidade de regresso a um estado anterior à invasão não será mais do que uma miragem fútil. O trabalho de pesquisa em curso pretende contribuir para uma visão mais abrangente e esclarecida desta questão complexa, procurando abrir novos caminhos para a resolução dos atuais paradoxos de que são alvo as espécies naturalizadas de origem exótica.

Referências

- Alano, J., 2003. Armed with a Yellow Mimosa: Women's defence and assistance groups in Italy, 1943–45. *Journal of Contemporary History*, 38: 615-631.
- Almeida, J. D., Freitas, H., 2006. Exotic naturalized flora of continental Portugal – A reassessment. *Botanica Complutensis*, 30: 117-130.
- Alves, B. A., 1858. Plantas florestaes e de ornamento naturalizadas na Quinta do Lumiar. *Archivo Rural*, 1: 323-325.
- AME, 2003. *Plantes Envahissantes de la Région Méditerranéenne*. Agence Méditerranéenne de l'Environnement, Montpellier.
- Azevedo e Silva, J. M., 2008. Viagens e mistérios nos mares da Indonésia e da Austrália, no século XVI. *Colóquio Portugueses na Austrália*. Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Beinart, W., Middleton, K., 2004. Plant transfers in historical perspective: a review article. *Environment and History*, 10: 3-29.
- Bello, F. A., 1914. *Essencias florestaes exoticas a cultivar em Portugal*. Instituto Superior de Agronomia, Lisboa.
- Benassar, B., 1984. A explosão planetária (1415-cerca de 1570). In: León, P. (Ed.), *História Económica e Social do Mundo. Volume 1. O Mundo em Expansão. Séculos XIV - XVI. Tomo II*. Livraria Sá da Costa Editora, Lisboa, pp. 387-418.
- Breton, C., Guerin, J., Ducatillion, C., Médail, F., Kull, C. A., Bervillé, A., 2008. Taming the wild and 'wilding' the tame: Tree breeding and dispersal in Australia and the Mediterranean. *Plant Science*, 175: 197-205.
- Burman, N. L., 1768. *Flora Indica: Cui Accedit Series Zoophytorum Indicorum, Nec Non Prodromus Flora Capensis*. Cornelium Haek, Lugduni Batavorum [Leiden].
- Carruthers, J., Robin, L., Hattingh, J. P., Kull, C. A., Rangan, H., van Wilgen, B. W., 2011. A native at home and abroad: the history, politics, ethics and aesthetics of acacias. *Diversity and Distributions*, 17: 810-821.

- Carvalho, A. A., 1942. Três acácias. *O Lavrador*, 667: 2; 668: 662-663; 671: 663.
- Cavatore, G., 2008. *Mimosas et Acacias Pas a Pas*. Édisud, Aix-en-Provence.
- Chapman, A. R., Maslin, B. R., 2001. *Acacia rostellifera* Benth., London J. Bot. 1: 356 (1842) Wattle - Acacias of Australia [CD-ROM]. CSIRO Publishing / Australian Biological Resources Study (ABRS).
- Costa, A. L., 1976. A ação de produtos fitocidas no combate ao acacial infestante. In: 2.º *Simpósio Nacional de Herbologia* Sociedade de Ciências Agrárias de Portugal e Sociedade Portuguesa de Fitiatria e Fitofarmacologia, Oeiras, pp. 239-252.
- CRTRCA, DCDTV, 2009. La Route du Mimosa. Var - Alpes Maritimes. Dossier de Presse. CRT Riviera Côte d'Azur / CDT Var
- Dampier, W., 1703. *Voyage to New Holland, &c. in the year 1699*. J. Knapton, London.
- Dana Sánchez, E. D., Sobrino Vesperinas, E., Sanz Elorza, M., 2004. Plantas invasoras en España: un nuevo problema en las estrategias de conservación. In: Bañares, Á., Blanca, G., Guemes, J., Moreno, J.C., Ortiz, S. (Eds.), *Atlas y Libro Rojo de la Flora Vasculare Amenazada de España*. Dirección General de Conservación de la Naturaleza, Madrid.
- Daupias, F., 1893. *Guia de Horticultura Prática*. Casa Frederico Daupias, Lisboa.
- Davis, M. A., Chew, M. K., Hobbs, R. J., Lugo, A. E., Ewel, J. J., Vermeij, G. J., Brown, J. H., Rosenzweig, M. L., Gardener, M. R., Carroll, S. P., Thompson, K., Pickett, S. T. A., Stromberg, J. C., Tredici, P. D., Suding, K. N., Ehrenfeld, J. G., Philip Grime, J., Mascaro, J., Briggs, J. C., 2011. Don't judge species on their origins. *Nature*, 474: 153-154.
- Davis, M. A., Grime, J. P., Thompson, K., 2000. Fluctuating resources in plant communities: a general theory of invasibility. *Journal of Ecology*, 88: 528-534.
- Desfontaines, R., 1829. *Catalogus Plantarum Horti Regii Parisiensis*. J. S. Chaudé, Paris.
- Dias, J., Veiga de Oliveira, E., Galhano, F., 1994. *Espigueiros Portugueses. Sistemas Primitivos de Secagem e Armazenagem de Produtos Agrícolas*. Publicações Dom Quixote, Lisboa.
- Ducatillion, C., 2007. 150 ans d'acclimatation au Jardin Thuret. *Rencontres de Thuret - L'Acclimatation*. INRA, Antibes.
- Duchartre, P., 1880. Notice sur le Jardin d'essais ou du Hamma, près d'Alger. *Journal de la Société Centrale d'Horticulture de France*, 2: 290-303, 368-382.
- Edwards, P. I., 1978. Sir Joseph Banks and the botany of Captain Cook's three voyages of exploration. *Pacific Studies*, 2: 20-43.
- Fernandes, M. M., 2008. *Recuperação Ecológica de Áreas Invasidas por Acacia dealbata Link no Vale do Rio Gerês: Um Trabalho de Sísifo?* Dissertação de Mestrado, UTAD, Vila Real.
- Ferrão, J. E. M., 1992. *A Aventura das Plantas e os Descobrimentos Portugueses*. Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa.
- Franco, J. A., 1943. *Dendrologia Florestal*. [Ed. Autor], Lisboa.
- Fuller, D. Q., Boivin, N., Hoogervorst, T., Allaby, R., 2011a. Across the Indian Ocean: the prehistoric movement of plants and animals. *Antiquity*, 85: 544-558.
- Fuller, D. Q., Willcox, G., Allaby, R. G., 2011b. Cultivation and domestication had multiple origins:

- arguments against the core area hypothesis for the origins of agriculture in the Near East. *World Archaeology*, 43: 628-652.
- Galloway, J. H., 2005. *The Sugar Cane Industry. An Historical Geography from its Origins to 1914*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Genovesi, P., Shine, C., 2004. *European Strategy on Invasive Alien Species*. Council of Europe Publishing, Strasbourg.
- George, A. S., 1971. The plants seen and collected in north-western Australia by William Dampier. *Western Australian Naturalist*, 11: 173-178.
- Gherzi, F., 1878. *Acacia melanoxylo*. *Jornal de Horticultura Prática*, 9: 190.
- Godinho, V. M., 1985. As especiarias. In: Godinho, V.M. (Ed.), *Os Descobrimentos e a Economia Mundial. Volume II*. Editorial Presença, Lisboa, pp. 143-220.
- Goeze, E., 1871. Excursão botânica e hortícola. *Jornal de Horticultura Prática*, 2: 144-147.
- Henriques, I. C., Margarido, A., 1989. *Plantas e Conhecimento do Mundo nos Séculos XV e XVI*. Publicações Alfa, Lisboa.
- Hopper, S. D., 2003. South-western Australia, Cinderella of the World's Temperate Floristic Regions 1. *Curtis's Botanical Magazine*, 20: 101-126.
- IBC, 2011. The *Acacia* debate. *Congress News 26-07-2011*. XVIII International Botanical Congress, Melbourne, pp. 1-2.
- Kull, C. A., Rangan, H., 2008. *Acacia* exchanges: Wattles, thorn trees, and the study of plant movements. *Geoforum*, 39: 1258-1272.
- Kull, C. A., Shackleton, C. M., Cunningham, P. J., Ducatillon, C., Dufour-Dror, J.-M., Esler, K. J., Friday, J. B., Gouveia, A. C., Griffin, A. R., Marchante, E., Midgley, S. J., Pauchard, A., Rangan, H., Richardson, D. M., Rinaudo, T., Tassin, J., Urgenson, L. S., von Maltitz, G. P., Zenni, R. D., Zylstra, M. J., 2011. Adoption, use and perception of Australian acacias around the world. *Diversity and Distributions*, 17: 822-836.
- L'Héritier, C. L., 1788. *Sertum Anglicum, Seu Plantae Rariores Quae in Hortis Juxta Londinum*. Petri-Francisci Didot, Paris.
- Lettsom, J. C., 1799. Directions for bringing over seeds and plants from distant countries. *The Naturalist's and Traveller's Companion*. C. Dilly, London, pp. 23-40.
- Lima, J. M., 1920. *Eucalyptos e Acacias. Vinte Annos de Experiencias*. Publicação do «Lavrador», Porto.
- Lorenzo, P., González, L., Reigosa, M. J., 2010. The genus *Acacia* as invader: the characteristic case of *Acacia dealbata* Link in Europe. *Annals of Forest Science*, 67: 101.
- Lövei, G. L., 1997. Global change through invasion. *Nature*, 388: 627-628.
- Mack, R. N., 2001. Motivations and consequences of the human dispersal of plants. In: McNeely, J.A. (Ed.), *The Great Reshuffling. Human Dimensions of Invasive Alien Species*. IUCN – The World Conservation Union, Gland, Switzerland and Cambridge, UK, pp. 23-34.
- Major, R. H., 1859. *Early Voyages to Terra Australis, Now Called Australia*. Hakluyt Society, London.
- Marchante, E., Freitas, H., Marchante, H., 2009. *Guia Prático para a Identificação de Plantas Invasoras de Portugal Continental*. Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Marchante, H., Freitas, H., Hoffmann, J. H., 2011. Post-clearing recovery of coastal dunes invaded by

- Acacia longifolia*: is duration of invasion relevant for management success? *Journal of Applied Ecology*, 48: 1295-1304.
- Marchante, H., Marchante, E., Freitas, H., 2003. Invasion of the Portuguese dune ecosystems by the exotic species *Acacia longifolia* (Andrews) Willd.: effects at the community level. In: Child, L.E., Brock, J.H., Brundu, G., Prach, K., Pysek, P., Wade, P.M., Williamson, M. (Eds.), *Plant Invasion: Ecological Threats and Management Solutions*. Backhuys Publishers, Leiden.
- Marner, S., 2004. Another Dampier specimen re-discovered in OXF. *Oxford Plant Systematics*, 11: 12.
- Maslin, B. R., 1995. *Acacia* Miscellany 12. *Acacia myrtifolia* (Leguminosae: Mimosoideae: section *Phyllodineae*) and its allies in Western Australia. *Nuytsia*, 10: 85-101.
- Maslin, B.R., 2001. *Acacia truncata* (Burm. f.) hort. ex Hoffmanns., Verz. Pfl.-Kult. 34 (1824) In: Maslin, B.R. (Ed.), *Wattle - Acacias of Australia* [CD-ROM]. CSIRO Publishing / Australian Biological Resources Study (ABRS)
- Maslin, B. R., Miller, J. T., Seigler, D. S., 2003. Overview of the generic status of *Acacia* (Leguminosae: Mimosoideae). *Australian Systematic Botany*, 16: 1-18.
- McCann, J., 2001. Maize and Grace: History, corn, and Africa's new landscapes, 1500–1999. *Comparative Studies in Society and History*, 43: 246-272.
- McNeely, J. A., Mooney, H. A., Neville, L. E., Schei, P., Waage, J. K. (Eds.), 2001. *Estrategia Mundial sobre Especies Exóticas Invasoras*. UICN, Gland.
- Meil, J., 1872. As acácias da Austrália e outros vegetaes exóticos. *Jornal de Horticultura Prática*, 3: 166-167.
- Merril, E. D., 1921. A review of the new species of plants proposed by N. L. Burman in his *Flora Indica*. *The Philippine Journal of Science*, 19: 329-388.
- Miller, J. T., Murphy, D. J., Brown, G. K., Richardson, D. M., González-Orozco, C. E., 2011. The evolution and phylogenetic placement of invasive Australian *Acacia* species. *Diversity and Distributions*, 17: 848-860.
- Millet, P.-A., 1850. Description des fleurs et des fruits nés dans le département de Maine et Loire. *Travaux du Comice Horticole de Maine et Loire*, 4: 75-84.
- Moore, A., Cotterill, F., 2011. The *Acacia* retypification debate: Perspectives of African amateur botanists. *Taxon*, 60: 858-859.
- Moore, G., 2007. The handling of the proposal to conserve the name *Acacia* at the 17th International Botanical Congress—an attempt at minority rule. *Bothalia*, 37: 109-118.
- Mourinho, J., Bernárdez, G., 2010. Expansión y distribución de una nueva espécie exótica invasora: la mimosa *Acacia mearnsii* en Galicia. In: GEIB (Ed.), *Invasiones Biológicas: Avances 2009. Actas del 3er Congreso Nacional Sobre Invasiones Biológicas "EEI 2009"*. GEIB Grupo Especialista en Invasiones Biológicas, León, pp. 143-146.
- Nelson, E. C., 1994. Nicolaas Witsen's letter of 1698 to Martin Lister about a Dutch expedition to the South Land (Western Australia): the original text and a review of its significance for the history of Australian natural history. *Archives of Natural History*, 21: 147-167.

- Paiva, J., 1999. *Acacia* Mill. In: Castroviejo, S. (Ed.), *Flora Iberica. Plantas Vasculares de la Península Ibérica e Islas Baleares. Vol. VII (I), Leguminosae (partim)*. Real Jardín Botánico, Madrid, pp. 11-25.
- Pardé, L., 1911. Excursion forestière au Portugal. *Revue des Eaux et des Forêts*, 50: 137-151.
- Pavari, A., 1923. *Eucalipti ed Acacie nella Penisola Iberica: Relazione di un Viaggio di Studio nel Gennaio-Febbraio 1923*. R. Istituto Superiore Forestale Nazionale, Firenze.
- Pinkerton, J., 1886. *Early Australian Voyages. Pelsart. Tasman. Dampier*. Cassell & Company, London.
- PSG, 2012. *Pépinière Botanique. Collection de Vegetaux*. Les Pépinières de Saint-Georges le Vieux, La Roquette-sur-Siagne.
- Quertier, P., Aboucaya, A., 1998. Surveillance et maîtrise des espèces exotiques invasives en forêt domaniale: l'exemple d'*Acacia dealbata* Willd. [Link] en forêt domaniale de l'Estérel. *Biocosme Méditerranéen*, 15: 17-26.
- Rei, M. A., 1924. *Pinhais e dunas de Mira: Subsídios para a sua História: 1919 a 1924*. Figueira da Foz.
- Ribeiro, O., 1987. *Mediterrâneo. Ambiente e Tradição*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Ribeiro, O., 1991. A vida rural. In: Ribeiro, O., Lautensach, H., Daveau, S. (Eds.), *Geografia de Portugal. IV. A Vida Económica e Social*. Edições João Sá da Costa, Lisboa, pp. 989-1033.
- Richardson, D. M., Carruthers, J., Hui, C., Impson, F. A. C., Miller, J. T., Robertson, M. P., Rouget, M., Le Roux, J. J., Wilson, J. R. U., 2011. Human-mediated introductions of Australian acacias - a global experiment in biogeography. *Diversity and Distributions*, 17: 771-787.
- Richardson, D. M., Pyšek, P., Rejmánek, M., Barbour, M. G., Panetta, F. D., West, C. J., 2000. Naturalization and invasion of alien plants: concepts and definitions. *Diversity and Distributions*, 6: 93-107.
- Rico-Arce, L., 2011. What will happen with the name *Acacia* Mill.? *Revista Mexicana de Biodiversidad*, 82: 735-736.
- Ricordel, F., 2002. *Petite Anthologie du Mimosa*. Éditions Équinoxe, Barbentane.
- Rivière, A., 1872. *Le Jardin du Hamma et la Société Générale Algérienne*. Imprimerie Horticole de E. Donnaud, Paris.
- Sanz Elorza, M., Dana Sánchez, E. D., Sobrino Vesperinas, E. (Eds.), 2004. *Atlas de las Plantas Alóctonas Invasoras en España*. Dirección General para la Biodiversidad, Madrid.
- Sheppard, A. W., Shaw, R. H., Sforza, R., 2006. Top 20 environmental weeds for classical biological control in Europe: a review of opportunities, regulations and other barriers to adoption. *Weed Research*, 46: 93-117.
- Silva, I. M., Baptista, M. C., 1989. Combate à mimosa, *Acacia dealbata* Link, no Parque Nacional da Peneda-Gerês. In: 2.º Congresso Nacional de Áreas Protegidas. Serviço Nacional de Parques, Reservas e Conservação da Natureza, Lisboa, pp. 285-296.
- Sloterdijk, P., 2008. *Palácio de Cristal. Para Uma Teoria Filosófica da Globalização*. Relógio D'Água Editores, Lisboa.
- Smith, J. E., 1791. XXVI. An account of several plants presented to the Linnean Society, at different times, by Mr. John Fairbairn and Mr. Thomas Hoy, Fellows of the Linnean Society. *Transactions of the Linnean Society of London*, 1: 249-254.

- Smith, J. E., Sowerby, J., 2005. *A Specimen of the Botany of New Holland*. Edition Renard, Melbourne [facsimile 1.ª ed. 1793-95].
- Sousa, T. M., 1926. *Mata do Gerez. Subsídios para uma Monografia Florestal*. Imprensa da Universidade, Coimbra.
- Stearn, W. T., 1978. The botanical results of Captain Cook's three voyages and their later influence. *Pacific Studies*, 1: 147-162.
- Tait, W. C., 1885. Cultura das acácias. *Jornal de Horticultura Prática*, 16: 246-248.
- Tait, W. C., 1886. *Acacia dealbata*. *Jornal de Horticultura Prática*, 17: 210-211.
- Thomaz, L. F., 2008. A expedição de Cristóvão Mendonça e o descobrimento da Austrália. *Colóquio Portugueses na Austrália*. Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Tu, M., Hurd, C., Randall, J. M., 2001. *Weed Control Methods Handbook: Tools and Techniques for Use in Natural Areas*. The Nature Conservancy.
- Vassal, J., Mouret, M., 1989. Premiers essais de comportement de quelques espèces d'acacias gommiers australiens en Corse du sud. *Forêt Méditerranéenne*, 11: 113-120.
- Vilà, M., Pujadas, J., 2001. Land-use and socio-economic correlates of plant invasions in European and North African countries. *Biological Conservation*, 100: 397-401.
- Williams, G. C., 2008. William Dampier. Science, exploration, and literary influence, including his Hydrographic Treatise of 1699. *Proceedings of the California Academy of Sciences*, 59: 533-663.

*Rita Jacinto**

Resiliência a eventos de seca e cheia no contexto dos instrumentos de planeamento (ordenamento e emergência).

Resumo

Os eventos hídricos extremos associados à abundância ou escassez hídrica são influenciados pelo clima e pela sua dinâmica (variabilidade climática e alteração climática), e podem colocar em risco o equilíbrio e funcionamento das sociedades.

Este trabalho tem como objectivos: compreender a forma como se relacionam conceitos como resiliência, risco, vulnerabilidade, adaptação (às alterações climáticas) e mitigação do risco; discutir o papel dos instrumentos de planeamento municipal, designadamente os Planos Directores Municipais - no âmbito do Ordenamento do Território -, e Planos Municipais de Emergência - no âmbito da Protecção Civil, na promoção da resiliência (Fig.1).

Trata-se portanto de um trabalho exploratório e de enquadramento conceptual, onde serão clarificados os conceitos de: resiliência, adaptação às alterações climáticas (capacidade adaptativa e adaptação robusta), mitigação dos riscos, risco e vulnerabilidade.

Segundo Saavedra e Budd (2009), a resiliência é a capacidade de o homem, antecipar as alterações e dinâmicas futuras de forma a adaptar-se e estar preparado para lhes fazer face, sendo o ordenamento do território uma das ferramentas que permitem reduzir perdas e danos. A adaptação é um dos caminhos a privilegiar

* CCIAM, SIM, Faculty of Sciences, University of Lisbon. C1, Sala 1.4.39, Campo Grande, 1749-016 Lisboa (<http://www.sim.ul.pt/cciam/>). E-mail: jacinto.rita@gmail.com.

e a integrar nos instrumentos de ordenamento do território e de prevenção dos riscos. Os conceitos de adaptação, no âmbito das alterações climáticas, e de mitigação, no âmbito da gestão do risco, apresentam um paralelismo que lhes confere acções e papéis similares na promoção da resiliência.

O Planeamento tem um papel importantíssimo na construção da resiliência, pelo tipo de medidas que pode propor, regulando a localização das mais diversas actividades. Os instrumentos de ordenamento do território e de planeamento de emergência poderão constituir veículos importantes para a introdução de medidas de adaptação e para dotar as comunidades de uma capacidade adaptativa que contribuam para estimular a resiliência. A inclusão de medidas ao nível local, deve ser potenciada. Desse modo, promove-se a intervenção ao nível local, onde a proximidade aos problemas a resolver é maior.

Palavras-chave: Resiliência, eventos extremos, adaptação, planeamento, alteração e variabilidade climática.

Abstract

The extreme events associated with water scarcity or abundance are influenced by climate and its dynamics (climate vulnerability and climate change), and can threaten the balance and functioning of societies. This work aims to: understand the relation between the concepts of resilience, risk, vulnerability, adaptation (to climate change) and risk mitigation; discuss the role of municipal planning instruments, including municipal spatial and emergency planning on the promotion of resilience.

According to Saavedra and Budd (2009), resilience is the ability to anticipate future changes and dynamics in order to adapt and be prepared to address them, and the planning tools that allow one to reduce losses and damage.

Adaptation is one of the ways to focus and integrate the tools of spatial planning and risk prevention. The concepts of adaptation under climate change, and mitigation as part of risk management, have parallel paths and both of them have similar roles in promoting resilience.

Planning has an important role in building resilience, through the type of measures proposed and by regulating the location of the most diverse activities. The instruments of spatial planning and emergency planning will be important vehicles for the introduction of adaptation measures and to provide the adaptive capacity of communities to contribute to foster resilience. The inclusion of measures at the local level, where the proximity to solve problems is greater, should be enhanced.

Key-words: Resilience, Extreme events, adaptation, planning, climate variability and change

1. Introdução

O presente trabalho enquadra-se no curso de Doutoramento em Geografia. O projecto de Doutoramento incide na temática da promoção da resiliência a eventos hídricos extremos (cheias/inundações e secas), com enfoque no papel dos instrumentos de ordenamento de território e de planeamento de emergência, como elementos reguladores e facilitadores da implementação estratégica de medidas de incremento de resiliência.

O trabalho aqui desenvolvido servirá de base à definição de conceitos a adoptar no trabalho de Doutoramento. Tem como objectivo compreender a forma como se relacionam conceitos como resiliência, risco, vulnerabilidade, adaptação (às alterações climáticas) e mitigação do risco. Pretende, também, discutir o papel dos instrumentos de planeamento municipal, designadamente os Planos Directores Municipais - no âmbito do Ordenamento do Território -, e Planos Municipais de Emergência - no âmbito da Protecção Civil, na promoção da resiliência (Fig.1). Trata-se portanto de um trabalho exploratório e de enquadramento conceptual.

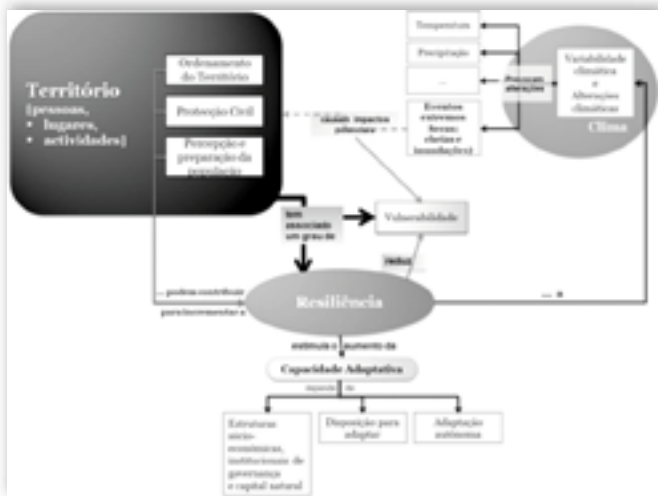


Figura 1 - Relação entre território, resiliência e clima

A figura 1 estabelece a relação território, resiliência e clima, colocando em evidência o papel de sistema do território, de elemento central da resiliência e de elemento causador de desequilíbrio do clima e eventos extremos a ele associados, embora se saiba que, no caso das inundações, o papel do território e sua ocupação podem ter um papel fulcral por exemplo nos eventos de inundações urbanas.

Neste trabalho exploram-se conceitos que estão envolvidos na relação anteriormente referida. Alguns desses conceitos provêm de diferentes áreas de investigação, mas o seu âmbito de actuação idêntico; Será, por isso, dada uma visão de paralelismo entre, por exemplo, os conceitos de mitigação do risco e de adaptação às alterações climáticas.

2. Os eventos hídricos extremos e as alterações climáticas

Os eventos hídricos extremos associados à abundância ou escassez hídrica são influenciados pelo clima e pela sua dinâmica (variabilidade climática e alteração climática), e podem colocar em risco o equilíbrio e funcionamento das sociedades.

A necessidade de criar na sociedade níveis adequados de resistência e reestruturação face aos eventos potencialmente danosos que poderão ser agravados pelas alterações climática é premente, para salvaguardar pessoas e bens, numa sociedade em que se continua a assistir ao crescimento da população e dos centros urbanos. Os eventos extremos são conhecidos e dependem da natural variabilidade climática, podendo a sua dinâmica e frequência serem alteradas por influência das alterações climáticas e sendo o padrão e velocidades destas últimas condicionadas pelas actividades humanas (DGOTDU 2009, p.1).

Segundo a Agência Europeia do Ambiente, é de esperar que a ocorrência de cheias aumente: “Mesmo em regiões em que a média de caudal dos rios irá diminuir significativamente, como na Península Ibérica, o aumento e a variabilidade das precipitações intensas projectados podem causar mais cheias.” (ClimWatAdapt project) (EEA, 2011, p. 53). A figura 2, extraída de IPCC (2011), mostra, de uma forma sistemática, para todo o mundo uma redução dos períodos de retorno nas precipitações extremas. Como é do conhecimento geral, as precipitações intensas e concentradas são responsáveis por fenómenos designados de flash floods e inundações urbanas, cada vez mais frequentes no nosso país, devido ao crescimento das áreas impermeabilizadas e intensamente urbanizadas.



Figura 2 - Projecção de períodos de retorno diários de 20 anos que foram excedidos no século XX pelo menos uma vez no período 1981-2000. Fonte: IPCC (2011, p.11 e p. 22)

A alteração das dinâmicas climáticas pode, também, levar a uma redução da precipitação e aumento dos períodos com ausência de precipitação. A figura

3 mostra as alterações de secura anual para dois períodos para meados e final do século XXI, comparando com valores do século XX. Prevê-se para a Península Ibérica um aumento da secura em ambos os índices.

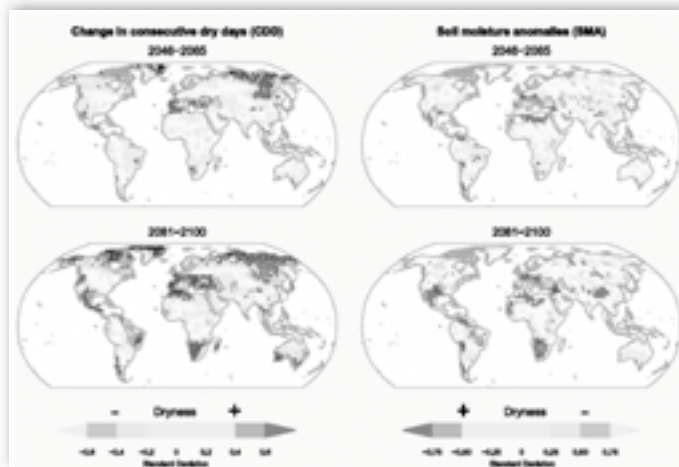


Figura 3 - Mudanças projectadas na secura anual avaliada a partir de dois índices. Fonte IPCC (2011, p.11 e p.23)

Neste sentido, e tendo em consideração que os cenários de alterações climáticas podem contribuir para a consideração de um maior leque de possibilidades relativamente a eventos hídricos extremos, estas serão equacionadas neste artigo, bem como o conceito de adaptação que lhes está associado e que constitui uma forma de operacionalização da resiliência. A DGOTDU (2009), na sua publicação sobre “Alterações climáticas e desenvolvimento urbano”, refere ser previsível que as alterações climáticas impliquem maiores investimentos em adaptação das infra-estruturas urbanas para aproveitamento de recursos hídricos, prevenção de cheias e inundações.

A adaptação é um dos caminhos a privilegiar e a integrar nos instrumentos de ordenamento do território e de prevenção dos riscos. Como salienta Klein (2004), a variabilidade climática é considerada nas alterações climáticas, tal como as incertezas a elas associadas, quando se planeiam estratégias e medidas de adaptação.

As alterações climáticas são um resultado global da alteração de padrões médios ao nível das variáveis climáticas. No entanto, as suas repercussões observam-se a todos níveis, inclusivamente ao nível local.

3. Adaptação às alterações climáticas

O conceito de adaptação surge, por norma, associado a alterações climáticas, havendo autores que consideram que as alterações climáticas podem constituir uma oportunidade para valorizar a escala de intervenção local -, “as alterações climáticas são, em simultâneo, um problema e uma oportunidade ao nível local para aumentar a qualidade ambiental através da mitigação de gases com efeito de estufa e simultaneamente construir resiliência adaptando aos impactos da alteração climática global.” (Saavedra and Budd, 2009, p.247), pois essa intervenção ao nível local pode constituir um propulsor para incrementar a resiliência dos sistemas naturais e humanos integrados num território onde se planeia intervir.

A adaptação é, então, parte integrante da resiliência e pode ser definida como um conjunto de medidas que pretendem minimizar os impactos das possíveis alterações futuras Saavedra e Budd (2009, p. 249) referem a este propósito: “Se a mitigação conseguir manter os impactos das alterações climáticas em níveis razoáveis, a adaptação será capaz de lidar com os impactos.”

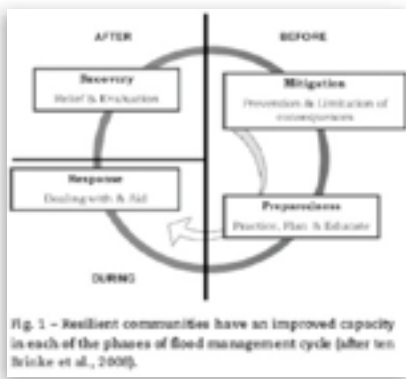
O paralelismo entre os conceitos de adaptação às alterações climáticas e de mitigação dos riscos

Os conceitos de adaptação e mitigação aqui explorados, são aplicados em diferentes ramos de investigação. O conceito de mitigação deriva da ciência dos riscos, ou cindínica, e diz respeito a formas de intervenção visando a prevenção do risco e a redução da vulnerabilidade face a eventos extremos. O conceito de adaptação deriva da área de investigação em alterações climáticas e diz respeito a formas de minimizar os impactos provocados pelas alterações climáticas, preparando o sistema para as alterações e situações extremas que daí possam advir.

Enquanto, no âmbito das alterações climáticas, a mitigação “(...) é definida pelo IPCC (2007) como a intervenção para reduzir o “forçamento” antrópico no sistema climático.” (DGOTDU 2009), no âmbito dos riscos, tendo como exemplo

o risco de cheia, “A mitigação [das cheias] deverá passar pela actuação ao nível da gestão do risco, isto é, do estudo dos possíveis cenários e não apenas cingir-se à actuação durante o evento, envolvendo por isso a prevenção e o delinear de medidas de protecção.” (Jacinto, 2009, p.112). Tal como a adaptação, a mitigação é contínua e operacionalizável por meio da tomada de medidas, o ISDR (2002) define mitigação com um conjunto de medidas estruturais e não estruturais. “No âmbito da mitigação do risco podem ser tomadas decisões de prevenção e/ou acção no cenário de crise. Como tal, devem ser levadas a cabo acções antes, durante e após a ocorrência (...)” (Jacinto, 2009, p. 113)

A redução de impactos e de vulnerabilidade pode ser vista como objectivo da adaptação, uma vez que “A ‘adaptação’ consiste num ajuste nos sistemas naturais e humanos, como resposta aos estímulos climáticos actuais ou esperados e seus efeitos, limitando os constrangimentos e explorando as oportunidades das alterações climáticas (IPCC, 2007); gerir aquilo que se pode evitar.” (DGOTDU, 2009, p.15).



A figura 4, de Schelfaut (2011, p. 2), esquematiza os processos de resiliência a cheias e as suas fases. É perceptível que a resiliência deve corresponder a uma estratégia permanente e abrangente no que respeita ao evento que coloca em causa o equilíbrio do sistema/comunidade. Na mesma figura podemos verificar que a prevenção e controlo da vulnerabilidade ou a limitação de consequências dos eventos são designados de Mitigação.

Figura 4 - Esquematisação dos processos de resiliência a cheias e suas fases. Fonte: (Schelfaut, Pannemans et al. 2011)

Parece ser razoável considerar que existe um grande paralelismo entre os conceitos de adaptação e mitigação, anteriormente expostos. O mesmo paralelismo surge na figura 5, de IPCC (2011, p. 19), onde os autores referem “Este relatório avalia uma série de abordagens complementares de adaptação e de gestão do risco que podem reduzir os riscos de eventos climáticos extremos e

aumentar a resiliência. Estas abordagens podem sobrepor-se e ser implementadas simultaneamente.” IPCC (2011, p. 2).

Ao recorrer a medidas de adaptação/mitigação, as actividades de planeamento de emergência e ordenamento do território tornar-se-ão mais sustentáveis, pois poderão conduzir a medidas e formas de actuação mais robustas, isto é, tendo em conta um intervalo de possibilidades (ocorrências) mais vasto.



Figura 5 - Abordagens de Adaptação e Gestão dos Riscos face às Alterações climáticas. Fonte IPCC (2011, p. 2 e p. 19)

O conceito de capacidade adaptativa

O conceito de capacidade adaptativa é, também, inerente ao de adaptação. Woltjer e Kranen (2011) definem adaptação como um conjunto de acções a médio e longo prazo aplicadas no sistema, e capacidade adaptativa como a capacidade de aprender com a experiência passada e a flexibilidade para mudar.

Se quisermos estabelecer um paralelismo entre capacidade adaptativa e mitigação (figura 4) no âmbito dos riscos, podemos considerar a actividade preventiva permanente que deve ser levada a cabo para a mitigação do risco e pelos seus agentes (por exemplo, Protecção Civil), da qual faz parte também a recolha do histórico e caracterização dos eventos, assim como a tomada de medidas e acções de educação.

O conceito de adaptação robusta

Importa ainda referir o conceito de adaptação robusta que, por recorrer aos diferentes cenários de alterações climáticas, prevê um maior leque de possibilidades em termos de medidas, conduzindo a uma melhor preparação do sistema para fazer face aos eventos extremos que possam surgir. Assim, é importante manter os cenários separados, para que ao aplicar uma estratégia, sejam identificadas decisões de adaptação robusta, por exemplo, decisões que

funcionam razoavelmente em qualquer cenário. Dessai (2005, p. 64).

O recurso a cenários de alterações climáticas pode contribuir para decisões mais sustentadas e robustas por parte dos decisores, como descreve Wilby (2010, pp. 182), até descrições qualitativas da variabilidade climática ou do sentido da alteração podem ajudar os agentes de planeamento a enfrentar a incerteza por olharem para opções mais resilientes que cumprem normas padrão.

4. Resiliência

Segundo Saavedra e Budd (2009), a resiliência é a capacidade de o homem, antecipar as alterações e dinâmicas futuras de forma a adaptar-se e estar preparado para lhes fazer face, sendo o ordenamento do território uma das ferramentas que permitem reduzir perdas e danos.

O conceito de resiliência não é novo e, no que concerne à sua aplicação aos recursos hídricos, Bruijn (2005, p. 2) defende que este conceito migrou da ecologia para este domínio, “ e está relacionado com o conceito de resistência e a capacidade de um sistema resistir e se recuperar face a um evento que coloca em causa o seu modo de funcionamento, e essa capacidade permite que o sistema

recupere sem alterar as suas principais características.” as quais, no caso do território, podem ser vistas como as funcionalidades ou o tipo de função/actividade desempenhadas por aquele espaço e os elementos que o ocupam, e aqui entra o papel da adaptação ou mitigação do risco.



Figura 6 - Esquematisação do conceito de Resiliência - distância entre o estado normal de um sistema (território) e um limiar crítico

A Resilience Alliance (Alliance 2010) define resiliência como a distância entre o estado de um sistema e um limiar crítico, (cf. fig. 6). Atendendo à definição da Resilience Alliance, a resiliência existe por oposição a um limiar crítico. E, tendo noção desse limiar crítico, poderão ser estabelecidas formas e acções para promover a distância entre o estado do sistema e o limite crítico, ou seja, para promover a resiliência.

As Nações Unidas, no trabalho *Living with Risk: A Global Review of Disaster Reduction Initiatives* (ISDR 2002), apresentam um conceito de resiliência: “ A capacidade de um sistema, comunidade ou sociedade resistir ou mudar de modo a poder ter um nível e estrutura de funcionamento aceitáveis. Isto é determinado pelo grau no qual o sistema social é capaz de se organizar e pela capacidade de aprender e de se adaptar, incluindo a capacidade de recuperar de um desastre.” (UN/ISDR, 2002, p. 24 in Klein, 2004). Este conceito de resiliência incide directamente sobre a capacidade de adaptação dos sistemas em relação à sua própria evolução num sentido mais capaz de conviver com os eventos extremos.

A resiliência pode, então, ser relacionada com a interacção entre as actividades humanas (fig.1) e as dinâmicas naturais, e com a capacidade de o homem, ao antecipar as alterações e dinâmicas futuras, planear adequadamente de forma a diminuir perdas e danos. “Isto significa desenvolver resiliência em termos de combinação dos sistemas naturais e humanos. E também significa antecipar a mudança e estruturar a resposta da comunidade para promover um futuro mais sustentável sem perder opções durante o processo.” (Saavedra e Budd, 2009, p.1).

Tendo em conta o anteriormente exposto, assume-se que a resiliência é uma característica que se traduz pela capacidade de um sistema se adaptar às alterações ocorridas ao nível dos seus subsistemas, para que o sistema mantenha uma distância adequada entre o seu estado e um limiar considerado crítico, conseguindo recuperar rapidamente o equilíbrio e dos danos provocados por eventos inesperados e extremos. Quanto mais resiliente for um sistema, menor a probabilidade de um evento extremo provocar um dano irreparável. A resiliência pode ser vista como uma estratégia operacionalizável através de medidas de mitigação/adaptação vinculadas pelos instrumentos de planeamento e outros.

4.1. O conceito de risco

A exposição a um determinado risco coloca o sistema ou os seus elementos

em situação de vulnerabilidade, sendo, por isso, pertinente compreender o conceito de risco.

Jacinto (2009, p. 10) refere o risco como o resultado da "(...) interação homem - meio, no entanto em cada área, e devido às suas características naturais específicas, existe maior ou menor propensão para determinado tipo de eventos extremos."

Zêzere et al (2005, pp. 2 e 3) referem que a "definição oficial dos termos utilizados na avaliação de riscos foi estabelecida numa convenção internacional organizada pela United Nations Disaster Relief Co-ordinator (UNDRO, 1979)", segundo a qual "o risco exprime a possibilidade de ocorrência, e a respectiva quantificação em termos de custos, de consequências graves, económicas ou mesmo para a segurança das pessoas, em resultado do desencadeamento de um fenómeno natural ou induzido pela actividade antrópica".

Assume-se, assim, que o risco é a probabilidade de perda ou de consequências danosas para um determinado sistema. Sendo um indicador composto, é habitualmente expresso através da equação "Risco = Perigo x Vulnerabilidade / Capacidade." (ISDR, 2002).

4.2. O conceito de vulnerabilidade

Sendo o risco um indicador composto em cujo cálculo o perigo e a vulnerabilidade são utilizados, é pertinente compreender que o perigo está relacionado com as características e propensão de cada local para a ocorrência de fenómenos extremos com determinados períodos de retorno; e que a vulnerabilidade refere-se aos elementos expostos ao evento extremo e o seu valor.

Segundo Cunha e Dimuccio (2002), a vulnerabilidade é um indicador das consequências ou perdas num sistema (sociedade) resultantes do impacto de um evento extremo. "Pode ser avaliada de diferentes modos, desde o valor económico-financeiro dos prejuízos (análise custo-benefício) e a quantidade de energia necessária para reparar as perdas e danos, às chamadas técnicas multicritério em que se conjugam diversos destes elementos (Dauphiné, 2001)." (Cunha e Dimuccio, 2002, p. 3).

A vulnerabilidade segundo ISDR (2002, p. 342), é um conjunto de condições e processos que resultam das diferentes dimensões, física/ambiental, social e económica que aumentam a susceptibilidade da sociedade/sistema a impactos.

Um sistema é tanto mais vulnerável, quanto mais elementos estiverem expostos ao risco e menor for a sua capacidade de resistência. A vulnerabilidade, tal como refere Jacinto, (2009, p. 11), citando Zêzere et al. (2005, p.2), está relacionada com o grau de perda resultante da ocorrência de um evento com determinada magnitude.

O grau de perda, ou vulnerabilidade, pode ser reduzido através de medidas de mitigação do risco ou de adaptação, que promovam a resiliência.

Tal como esquematizado na figura 1, a vulnerabilidade reflecte a actividade antrópica. Uma vez que a vulnerabilidade diz respeito aos elementos expostos ao clima e aos eventos extremos. Estes elementos territoriais estão sujeitos à regulação e intervenção pelos instrumentos próprios do ordenamento do território e protecção civil.

Os elementos vulneráveis têm inerente uma determinada capacidade de resistência e adaptação, sendo a função do ordenamento do território e da protecção civil, através dos instrumentos de planeamento regular o uso do solo e promover a redução de impactos e vulnerabilidades. A capacidade adaptativa é o domínio de actuação a privilegiar, com vista ao aumento da resiliência e à diminuição da vulnerabilidade territorial. “Deste modo, a relação entre Homem e o clima tem como intermediário o território, devendo notar-se a marcada especificidade do processo climático (que determina efeitos diferenciados em distintas regiões do globo), o que explica o incremento do nível de incerteza das projecções climáticas à medida que se restringe a área em estudo.” (DGOTDU, 2009, p.46).

5. Os instrumentos de ordenamento do território e de planeamento de emergência para a promoção da resiliência

O Planeamento tem um papel importantíssimo na construção da resiliência, pelo tipo de medidas que pode propor, regulando a localização das mais diversas actividades. Tal como refere Klein (2004, p.3) Deslocalização de partes mais vulneráveis das cidades podiam passar a ser integradas no planeamento e desenvolvimento futuros a par de dos títulos, possivelmente como parte da recuperação de desastres. O planeamento tem ainda a possibilidade de equacionar diferentes escalas e distintos períodos de retorno, “No entanto, a recuperação de

desastres e a prevenção e preparação de desastres a longo termo a longo termo” podem ser combinadas.” (Klein, 2004, p. 37).

5.1. A escala local/municipal

A implementação uma estratégia de resiliência passará, então, pela promoção da mesma, dotando as comunidades de medidas que reduzam a vulnerabilidade a eventos climáticos extremos e, portanto, promovam a adaptação a cenários de risco. Tal como exposto na figura 6, as medidas a implementar deverão ser integradas em instrumentos de planeamento (Fig. 7), de modo a que a sua operacionalização efectiva e, portanto, com consequências à escala local, pois é a esta escala que melhor se conhece a realidade territorial e onde há um maior poder de actuação em tempo útil.

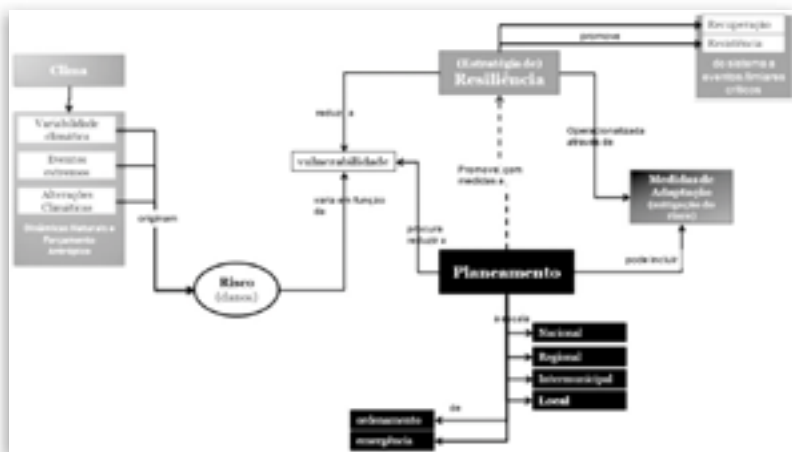


Figura 7 - Esquema conceptual: clima, risco, planeamento, resiliência e adaptação

A escala local torna-se a mais adequada para operacionalização estratégica de medidas pois “As autarquias locais dispõem de conhecimento da realidade, poder de decisão político, capacidade de consenso institucional alargado.” DGOTDU (2009, p.60). Bem como as acções para fazer face a situações extremas e, também aos impactos das alterações climáticas, as quais “(...)devem ser ajustadas à realidade local, adoptando acções concretas de gestão e planeamento ao nível municipal.”(DGOTDU, 2009, p.63).

O papel das autarquias locais é, também salientado por Schefault et. al. (2011), bem como o papel da comunicação e colaboração entre diferentes sectores desde a gestão do risco, à gestão dos recursos naturais, pois muitas vezes os interesses das diferentes áreas são concorrentes o que pode dificultar a implementação de medidas. Cabe às autarquias locais, nomeadamente pela proximidade aos locais afectados e defesa do seu território, gerir interesses e estabelecer prioridades na sua governação promovendo, além do diálogo multisectorial, a elaboração de planos que se complementem (planos de ordenamento do território e de emergência), levando em conta a previsão e real implementação de medidas de adaptação.

5.2. A redução da vulnerabilidade

Os riscos climáticos podem ser agravados pelas alterações climáticas (DGOTDU 2009), devendo a política de ordenamento do território incluir medidas de adaptação que trarão novas potencialidades aos territórios (Fig. 7).

Actuar na redução da vulnerabilidade está normalmente associada à redução da exposição ou valores expostos, tendo neste domínio o ordenamento do território um papel importantíssimo, uma vez que regula o uso do solo: “Reduzir adequadamente a vulnerabilidade de uma área, normalmente requer a mudança de uso do solo.” (Frans et. al, 2009, p. 9).



Figura 8 - Contributo das actividades de ordenamento do território e de protecção civil na promoção da resiliência

O Planeamento de emergência (Fig.8) é, também muito importante e deverá estar relacionado com o ordenamento do território: “A vulnerabilidade de uma area é amplamente determinada pelo comportamento e decisões das pessoas em risco, tais como as decisões acerca do ordenamento do território, construção ou comportamento da população durante os eventos de cheia.” Frans et al. (2009, p. 55). Os instrumentos de ordenamento do território e de planeamento de emergência poderão constituir veículos importantes para a introdução de medidas de adaptação e para dotar as comunidades de uma capacidade adaptativa que contribuam para uma maior resiliência.

Schelfaut, Pannemans et al (2011), referem que a resiliência compreende a vulnerabilidade e a capacidade adaptativa e que a ligação entre esses conceitos não é clara e continua em debate na comunidade académica. Na tentativa de contribuir positivamente para esse debate, apresenta-se na figura 8 um esquema que estabelece a relação entre esses conceitos. Nesta proposta, são colocados em evidência os riscos, pois é face a estes que se denota a vulnerabilidade. Os caminhos de ligação entre vulnerabilidade, resiliência e capacidade adaptativa são as formas de operacionalizar medidas que interagem com todos estes conceitos, no sentido de promover a resiliência, reduzir a vulnerabilidade e incrementar a capacidade adaptativa (Fig.8).

Woltjer e Kranen (2011) consideram que o ordenamento do território é a forma mais promissora de levar a cabo uma mitigação de riscos sustentável, sendo o papel do ordenamento do território no âmbito da gestão do risco de inundação de grande relevância. “Incluir o ordenamento do território na estratégia de gestão do risco de cheia ou, pelo contrário, incorporar uma estratégia de gestão do risco de cheia num ambiente já construindo utilizando as instituições reguladoras que o gerem esse ambiente através do ordenamento do território, é um aspecto essencial de uma efectiva gestão do risco de cheia.” (Woltjer e Kranen, 2011, p.2).

O caminho para a promoção da resiliência e, portanto, para a redução da vulnerabilidade, passa pela promoção da adaptação, que irá conferir, ao sistema maior capacidade de reagir e recuperar face a um evento extremo. A propósito da gestão do risco de cheia em Calabria, Schelfaut, Pannemans et. al (2001) referem que essa é promovida através de todos os níveis de governança, nomeadamente nacional, regional e local (Fig. 6). “Do ponto de vista do território, as possíveis respostas às alterações climáticas implicam o exercício eficiente de uma governação multi-níveis, que assegure a efectiva integração das medidas

que vierem a ser tomadas e a monitorização das acções mais pertinentes durante a sua aplicação.” DGOTDU (2009, p. 46).

5.3. Enquadramento legal para promoção da resiliência

Em Portugal, ainda não existe uma estrutura legal que enquadre os diferentes instrumentos equacionados na figura 9 na óptica de promoção da resiliência, contribuindo também para a adaptação e resposta às alterações climáticas (DGOTDU 2009). No entanto, surgem já alguns diplomas legais que contemplam a inclusão de medidas de adaptação em instrumentos de ordenamento do território, tal como é colocado em evidência na figura 6.

De referir, a título de exemplo, que o processo de inclusão das alterações climáticas relativamente aos riscos está, também, a avançar, nomeadamente através da transposição para a legislação nacional da DIRECTIVA 2007/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Outubro de 2007 referente ao risco de inundação para a legislação nacional através do Decreto-Lei n.º 115/2010, de 22 de Outubro.

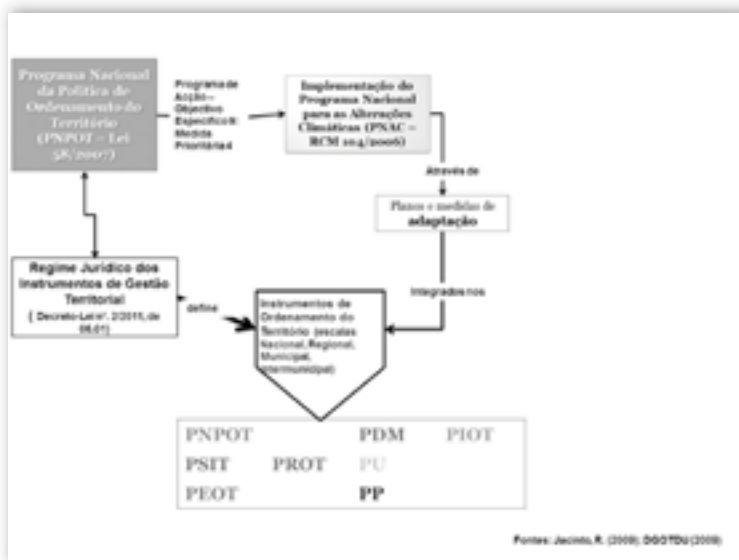


Figura 9 - A inclusão de medidas de adaptação às alterações climáticas nos instrumentos de gestão territorial.

É, também, de referir a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (EN AAC), uma vez que se considera neste trabalho que a adaptação é uma forma de estimular a resiliência. A EN AAC foi estabelecida pela Resolução do Conselho de Ministros nº 24/201, de 1 de Abril, refere a relevância das autarquias locais na acção de adaptação: “6.3.3 — Autarquias e poder local. Importa destacar a enorme importância que terão as autarquias em matéria de adaptação às alterações climáticas. De facto, é possível antecipar que será a este nível que muitas das principais medidas de adaptação serão finalmente levadas à prática.”

6. Conclusão

A existência de eventos extremos ou a alteração dos padrões e dinâmicas actuais, exigem uma resposta por parte do ordenamento do território e planeamento de emergência. Os eventos extremos associados aos recursos hídricos, nomeadamente cheias e inundações, e secas, colocam em perigo a segurança das sociedades. Ao promover resiliência, a distância a um limiar crítico de danos irreversíveis aumenta, o que se traduz por uma maior segurança e robustez dessa sociedade.

A resiliência é uma característica inerente aos sistemas. Todos os sistemas têm em si um certo grau de resiliência.

A resiliência de um sistema pode ser incrementada de forma estratégica e através de mecanismos próprios, nomeadamente através da inclusão de medidas de adaptação/mitigação em estratégias específicas para promover a resiliência, ou incluindo-as nos instrumentos que já têm um papel activo na gestão do território e do risco.

Embora provenientes de diferentes ramos de investigação, os conceitos de mitigação do risco e de adaptação às alterações climáticas podem ser vistos como concordantes, uma vez que ambos podem fazer parte de uma mesma estratégia de resiliência sob a forma de medidas a implementar quer para prevenir quer para reduzir a vulnerabilidade a eventos extremos ou a novas dinâmicas.

A inclusão de medidas ao nível local, deve ser potenciada. Desse modo, promove-se a intervenção ao nível local, onde a proximidade aos problemas a resolver é maior. Por outro lado, as questões relacionadas com dinâmicas naturais ultrapassam muitas vezes os limites administrativos. No entanto, os instrumentos

de ordenamento e planeamento municipais são, actualmente, aqueles que podem de uma forma mais próxima à escala do problema a solucionar, actuar efectivamente e ter um papel activo na promoção da resiliência.

Referências bibliográficas

- A.S. (1998). Lei nº 48/98 de 11 de Agosto Estabelece as bases da política de ordenamento do território e urbanismo. *Dirário da República*. 48/98: 7.
- A.S. (2006). Lei nº 27/2006. *Diário da República*. 27/2006.
- Alliance, R. (2010). *Assessing Resilience in Social-Ecological Systems: Workbook for Practitioners*. R. Alliance, <http://www.resalliance.org/3871.php>.
- Bruijn, K. M. D. (2005). *RESILIENCE AND FLOOD RISK MANAGEMENT. A SYSTEMS APPROACH APPLIED TO LOWLAND RIVERS.*, Universidade Técnica de Delft. Doutoramento: 198.
- Cunha, L. and L. Dimuccio (2002). "Considerações sobre riscos naturais num espaço de transição. Exercícios cartográficos numa área a Sul de Coimbra." *Territorium* 9: 22.
- Davoudi, S., J. Crawford, et al. (2009). *Planning for Climate Change. Strategies for Mitigation and adaptation for Sapatial Planners*. London, Earthscan.
- Dessai, S. (2005). *Robust adaptation decisions amid climate change uncertainties*. School of Environmental Sciences. Norwich, UK, University of East Anglia. Doctor of Philosophy: 281.
- DGOTDU (2009). *Alterações climáticas e desenvolvimento urbano*. Lisboa, Europress, Editores e Distribuidores de Publicações, Lda.
- DR (2010). Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2010. *Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas*. *Diário da República*, 1.ª série — N.º 64 — 1 de Abril de 2010.
- EEA (2011). *European cities facing climate change. Reducing vulnerability bay multi-level governance*. i. preparation.
- Frans Klijn, Karin de Bruijn, et al., Eds. (2009). *Flood risk assessment and flood risk management; An introduction and guidance based on experiences and findings of FLOODsite (an EU-funded Integrated Project)*, Members of the FLOODsite Consortium.
- IPCC, 2011: *Summary for Policymakers*. In: *Intergovernmental Panel on Climate Change Special Report on Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation* [Field, C. B. Barros, V., Stocker, T.F., Qin, D., Dokken, D., Ebi, K.L., Mastrandrea, M. D., Mach, K. J., Plattner, G.-K., Allen, S. K., Tignor, M. and P. M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA. <http://ipcc-wg2.gov/SREX/>
- ISDR, I. S. f. D. R. (2002). *Living with Risk - A global review of disaster reduction initiatives*. Geneva, United Nations.
- Jacinto, R. (2009). *As cheias na Cidade de Leiria: Contributo dos SIG para o Ordenamento do Território*. Departamento de Geografia Porto, Universidade do Porto. Mestrado: 177.

- Klein, R. J. T. N., Robert J.; Thomalla, Frank (2004). "Resilience to natural hazards: How useful is this concept?" *Environmental Hazards* 5: 11.
- MAOT, M. d. A. e. d. O. d. T. (2010). Decreto-Lei nº 115/2010. 206. M. d. A. e. d. O. d. Território. Diário da República, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território. 115/2010:8.
- Naess, L. O., G. Bang, et al. (2005). "Institutional adaptation to climat chande: Flood Responses at the municipal level in Norway." *Global Environmental Change* 15: 14.
- PCM (2010). Resolução do Conselho de Ministros nº 24/2010. Diário da República: 17.
- Saavedra, C. and W. W. Budd (2009). "Climate change and environmental planning: Working to build community resilience and adaptive capacity in Washington State, USA." *Habitat International* 33: 33.
- Santos, F. D. and P. Miranda (2006). Alterações Climáticas em Portugal. Cenários, Impactos e Medidas de Adaptação — Projecto SIAM II. Lisboa, Gradiva.
- Santos, F. T. d. (2009). "Territórios Resilientes Enquanto Orientação de Planeamento." *Prospectiva e Planeamento* 16: 13-17.
- Schelfaut, K., B. Pannemans, et al. (2011). "Bringing flood resilience into practice: the FREEMAN project." *Environmental Science & Policy ENVSCI-887*: 9.
- Wilby, R. L. and D. Dessai (2010). "Robust Adaptation to Climate Change." *Weather* 65(7): 180-185.
- Woltjer, J. and F. Kranen (2011) ARTICULATING RESILIENCE IN FLOOD RISK MANAGEMENT AND SPATIAL PLANNING. 25th ICID (Integrated water management for multiple land use in flat coastal areas) European Regional Conference
- Zêzere, J. L., A. R. Pereira, et al. (2005). Perigos Naturais e Tecnológicos no Território de Portugal Continental. X Coloquio Ibérico de Geografia, Évora, Universidade de Évora.

Manuela Juncal¹

Robert Auzelle e o urbanismo francês dos meados do século XX no “Plano Diretor da Cidade do Porto” de 1962

Resumo

O extraordinário fascínio que o chamado Plano Auzelle sempre exerceu, advém do seu esplêndido aspeto gráfico e em especial da sua cartografia de grande beleza. Acrescentando a essa simpatia o facto de o Plano de Robert Auzelle ter estado em vigor na cidade do Porto durante cerca de vinte anos (por boas e más razões, como se espera poder provar noutros trabalhos), enceta-se aqui a tarefa de procurar contribuir para a compreensão das escolas e metodologias que informam este plano.

Estudar as propostas de Robert Auzelle, o eminente urbanista que em 1962 completou o “Plano Diretor da Cidade do Porto”, leva-nos à redescoberta de uma área, hoje um pouco esquecida, da história cultural europeia e ao contexto social e filosófico da primeira metade do século XX em França. É nesse espaço que se formam os contornos do urbanismo francês de entre as duas guerras.

Robert Auzelle, o jovem que em 1932 ganha uma bolsa para estudar na “École Nationale de Beaux Arts” e depois no “Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris” é um filho espiritual desses tempos. Ele assiste, enquanto aluno, à polémica sobre a cidade que, no essencial, opõe o estilo “internacional” às concepções, primeiro bucolicamente conservadoras e depois nacionalistas, daquilo a que os franceses chamaram ‘l’Art Urbain’. Enquanto profissional, graduado em 1942, a destruição

¹ Arquiteta e aluna de doutoramento em Geografia

do pós-guerra proporcionar-lhe-á aquilo que a geração anterior não tinha tido: um campo real para testar as suas teorias.

Neste artigo aborda-se a génese dos conceitos e elementos metodológicos que estão por trás do chamado “Plano Auzelle” para a cidade do Porto e aventa-se a hipótese da existência de uma posição híbrida, inspirada em conceitos da ‘Carta de Atenas’ e nos princípios estéticos inspirados por Le Corbusier, mas, ao mesmo tempo, reveladora da importância das lições de Marcel Poète, Pierre Lavedan, Gaston Bardet e Jacques Gréber.

Abstract

The unusual appeal that the so-called ‘Plan Auzelle’ always worked upon urban planners came mainly from his impressive graphic characteristics and particularly from its cartography of great beauty. Adding to this, the fact that the plan of Robert Auzelle had been in power in the city of Oporto during about twenty years (for good and bad reasons, as other works will expectedly prove), we undertook the task of understanding the schools and methodologies that enlighten this plan. To study the urban schemes of Robert Auzelle, the eminent city planner who in 1962 completed the “Master Plan of the city of Porto”, leads us to rediscovering a period, today a bit forgotten, of European cultural history, of the philosophical and social context of the first half of the twentieth century in France. It is this framework that shaped the outlines of French urbanism between the two wars. Robert Auzelle, the young man who in 1932 won a scholarship to study at the “École Nationale de Beaux Arts and later at the” Institut d’Urbanisme de l’ Université de Paris” is a spiritual son of those times. He witnesses, as a student, the debate over the city, the controversy between the “international” style and the perspective, at first merely conservative and then fully nationalist of what the French called ‘ l’Art Urbain ‘. As a professional, graduated in 1942, the post-war destruction would give him what the previous generation never had: a real field to test his theories.

In this article is argued the genesis of both the concepts and methodological elements that lie behind the “Auzelle Plan” for the city of Porto

and the hypothesis of the existence of a hybrid position of his Coordinator, inspired in the concepts of 'Athens Charter' and aesthetic principles inspired by Le Corbusier, but at the same time revealing the perspective withdrawn from the lessons of Marcel Poète, Pierre Lavedan, Gaston Bardet and Jacques Gréber

"L'esprit du temps"; numa referência ao clima intelectual e cultural duma certa época, é uma expressão que ficou melhor conhecida pelo seu uso na obra de Hegel, "Filosofia da História"². Sem dúvida que o Homem será sempre ele próprio e as suas circunstâncias, não no sentido determinista de que a sociedade marca indelevelmente o ser, mas no sentido dinâmico (dialético, já agora) de que o 'nosso tempo' interage com as probabilidades da existência do ser na sua contemporaneidade.

O período da vida das cidades que decorre entre as duas guerras e a que Nuno Portas se refere falando de uma cidade 'art-déco', ou "...aliás, o seu retrato robot, já que a cidade 'art-déco' não existe"³ é um período intenso de criação e de propostas de novos modelos, debatidos fundamentalmente no plano dos conceitos, já que a cidade dessa época, como bem faz notar Portas, está a ser apenas "colmatada"⁴ em áreas intersticiais que as grelhas reguladoras do século XIX tinham configurado.

Como seria de esperar, a polémica é travada sobretudo em torno da espacialidade nas grandes cidades, a começar por Paris, a capital francesa que se presava de centralizar o melhor da vida cultural e artística da época. Le Corbusier, o pensador icónico da arquitetura e do urbanismo mundiais no século XX, sempre claro e contundente, definia o destino das cidades europeias, logo no início dos anos '20 na sua conferência "L'Ésprit Nouveau en Architecture: *"O urbanismo diz respeito às grandes cidades e não irá apenas construir cidades novas em países novos e desconhecidos. Conseguiremos traçados modernos para as cidades europeias, quer*

² Jean Hyppolite. "Introdução à Filosofia da História de Hegel". Edições 70.1995

³ Nuno Portas. "Os Tempo das Formas". Vol.1, pag.90. DAAUM/Guimarães.2005

⁴ Ibid.

seja Paris, Londres, Berlim, Moscovo ou Roma. Essas capitais terão de se transformar completamente a partir do seu próprio meio, quaisquer que sejam os esforços, quaisquer que sejam os impactos."⁵

*Charles-Édouard Jeanneret Gris, dito Le Corbusier é, na sua juventude, um viajante incansável e aponta nos seus cadernos de viagem as impressões de uma Europa que, nesse princípio de século, se aproximava ainda fortemente dos ambientes descritos por Dickens ou Engels na caracterização da cidade industrial, com enormes deficiências na saúde pública e na qualidade de vida em geral. Como outros suíços, Le Corbusier vive entre a cultura francesa e a cultura alemã. Conhece Tony Garnier e André Perret mas também Peter Behrens (com quem trabalha) e Walter Gropius, seu contemporâneo. Lê Renan e Schuré, mas acima de tudo terá ficado arrebatado com Friedrich Nietzsche e especialmente com o seu "Also sprach Zarathustra" no anúncio de um Homem novo, o Homem que continua a existir mesmo após a 'morte de Deus', o "Übermensch" que será o protagonista (como destinatário) da cidade nova que imagina.*⁶

"Como no pré-urbanismo progressista, encontramos na base do urbanismo progressista uma concepção da era industrial como ruptura histórica radical."⁷

Nietzsche, que influencia fortemente a ideologia europeia dos anos 20/40, (inclusive através da vulgata que das suas ideias fará o nazismo), não é no entanto o filósofo preferido da França académica. Para Marcel Poète, filósofo, historiador e professor no Instituto de História, de Geografia e de Economia Urbana, a referência filosófica é Henri Bergson. Segundo Poète, que ensina os primeiros cursos sobre a História de Paris, a redescoberta da herança urbanística da cidade das luzes, o estudo das particularidades dos seus bairros, dos seus espaços ancestrais e da sua arquitetura vernacular, são outras tantas oportunidades para redescobrir a essência das qualidades francesas.⁸

⁵ Cf. Jean-Louis Cohen. "Le Corbusier et la mystique de la URSS". Mardaga. 1987

⁶ Cf. Jean-Louis Cohen. "Le Corbusier et la mystique de la URSS". Mardaga. 1987

⁷ Cf. Françoise Choay. « L'Urbanisme, utopies et réalités ».

⁸ Cf. Jean-Louis Cohen. « L'architecture urbaine' selon Pierre Lavedan ». Les Cahiers de recherche architectural, nº 32-33.

A importância de Marcel Poète no desenvolvimento da teoria urbanística francesa é a de um pai fundador, equivalente a Louis Mumford nos Estados Unidos e a Patrick Geddes na Grã-Bretanha.⁹ Do seu pensamento se alimentaram personagens como Pierre Lavedan, Gaston Bardet, Chombart de Lauwe e Robert Auzelle, já que a perspectiva de Poète da história urbana de Paris influencia os alunos da École de Hautes Études Urbains, a antecessora do "Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris", os quais vieram a ter um papel importante no que a França entendeu chamar "*l'Art Urbain*".



Ilustração 1 – Robert Auzelle

Outra influência importante na época é Pierre Lavedan,¹⁰ também historiador, que publica em 1926 o livro "Histoire de l'Urbanisme" que exerceu grande influência no seu tempo. Na introdução ao livro ele evoca Marcel Poète e o seu conceito de cidade como "organismo vivo". Cita também Marcel Mauss, um sociólogo, e a sua concepção de que há uma "morfologia social" que engloba "tudo

o que serve o funcionamento da vida colectiva"¹¹, considerando que esta ideia pode ser usado como base para o planeamento urbanístico.

Mas também os conceitos do inglês Raymond Unwin, relativos às variações e individualidade da forma na cidade-jardim, eram caros a Lavedan, o que leva Evelyne Cohen¹² a argumentar que a visão de Poète, retomada por Lavedan, se inspira na aplicação bergsoniana do "ímpeto vital" (élan vital).¹³

⁹ Françoise Choay. « L'Urbanisme, utopies et réalités ». 'Marcel Poète'. Pags. 354-358.

¹⁰ Françoise Choay. « L'Urbanisme, utopies et réalités ». Pag. 80.

¹¹ Cf. L'Institut Nationale de Histoire d'Art, Fond Pierre Lavedan. Réalisé par Delphine Aboulker, chargée d'études et de recherches à l'INHA, doctorante en sociologie à l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

¹² Cf. Evelyne Cohen. "Paris dans l'imaginaire nationale dans l'entre les deux guerres"

¹³ Diz Bergson sobre o 'Élan vital', contra argumentando a "concepção de finalidade": "Mas a verdade é que ele (progresso) se efetua em função do 'élan' original da vida, que está implicado nesse próprio movimento (...) Se agora nos perguntassem porque razão e como é que está aí implicado responderíamos que a vida é acima de tudo uma tendência para agir sobre a matéria inerte. O sentido



Ilustração 2 – O Modulor

Lavedan, acredita que a geografia determina o espaço urbano e os seus pontos de referência estavam ancorados na topografia espacial e nos elementos naturais do sítio. Mas não só, os sítios teriam, também, uma geografia social, concluindo que *“o habitante de Montmartre é diferente do cidadão do 18º ‘arrondissement’ e embora o homem de Batignolles, de Belleville e de Auteil não tenha qualquer título nobre ou artístico, é igualmente afeiçoado ao seu quarteirão.”*¹⁴

Indubitavelmente Henri Bergson, o prémio Nobel da Literatura de 1927, exerce uma fortíssima influência no espírito do seu tempo, só comparável à de Nietzsche. Não

custa todavia a acreditar que também o seu pensamento tenha sido objeto de alguma vulgarização. Retrospetivamente é possível entender quanto aquela conceção de geografia social pode vir a roçar um certo chauvinismo nacionalista e um certo preconceito de classe que dissocia implacavelmente o território dos pobres e o território dos ricos.¹⁵

desta ação não está sem dúvida pré-determinado: por isso a imprevisível variedade de formas que a vida, ao evoluir, dissemina ao longo do seu caminho”. Cf. Henri Bergson. *“A Evolução Criadora”*- Textos Filosóficos. Edições 70. Março 2001.

¹⁴ Cf. L’Institut Nationale de Histoire d’Art, Fond Pierre Lavedan. Réalisé par Delphine Aboulker, chargée d’études et de recherches à l’INHA, doctorante en sociologie à l’Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

¹⁵ O Plano Auzelle para a cidade do Porto distingue no seu Regulamento, *“zonas de residência”* de *“zonas de habitação”*, correspondendo as primeiras a áreas como a Marechal Gomes da Costa ou as Antas e as segundas a Costa Cabral ou à Foz Velha. Cf. Plano Director da Cidade do Porto. Edição da Câmara Municipal do Porto. 1962

Enquanto editor da revista “La Vie Urbaine” e director do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, Paul Lavedan é uma autoridade, quer no debate sobre a cidade em geral quer no debate concreto sobre a cidade de Paris e nas decisões sobre as obras que aí devem ter lugar. Lavedan é um opositor franco dos conceitos de Le Corbusier, que ele considera utópicos.

Não por acaso, desde 1923, Corbu vem publicando na revista “L’Esprit Nouveau” os doze textos que mais tarde irão constituir o seu livro “Vers une Architecture”. Recordemos a estrutura deste livro que, há época, exerceu uma extraordinária influência e causou alguma incompreensão¹⁶. O livro abre com o texto “A estética da engenharia”, escrita propositadamente para os arquitectos e segue com “Olhos que não veem” dedicado aos clientes.

De acordo com Jean-Louis Cohen, no prefácio da edição norte-americana, “Towards an Architecture”, os dois blocos de textos constituídos por um lado, por: “Três lembretes aos Srs. Arquitectos”, “Traçados Reguladores”, “A lição de Roma”, “A ilusão do Plano” e “Uma pura criação da mente” e, por outro lado, por: “A estética da engenharia”, “Olhos que não vêem” e “Arquitetura ou revolução”, refletem um dualismo entre concepções de estética pura e concepções ‘maquinicistas’¹⁷, melhor compreensíveis se considerarmos que o amor de Le Corbusier pela máquina é partilhado por toda uma geração de poetas, pintores, escultores e arquitectos e que a sua paixão pelo belo lhe permitiu sobreviver como artista, acima de todas as tentativas de o ‘encaixilhar’ numa corrente ou num conceito.

Publicado dois anos mais tarde que “Vers une architecture”, “Urbanisme”, de 1925, é ainda mais claro sobre o debate que temos ‘em cima da mesa’:

“A cidade é um instrumento de trabalho.

As cidades já não cumprem normalmente essa função.

São ineficazes, desgastam o corpo, contrariam o espírito. (...)

Uma cidade!

É o domínio do homem sobre a natureza. É uma ação humana contra a natureza, um organismo humano de proteção e de trabalho. É uma criação. (...)

A geometria é a base.

¹⁶ Cf. Vincent Scully, Prefácio ao livro de Venturi “Complexity and Contradiction in Architecture”.

¹⁷ Cf. Le Corbusier. “Toward an Architecture.” “Introduction” de Jean-Louis Cohen.

É também o suporte material dos símbolos que significam a perfeição e o divino.

*A máquina procede da geometria. Toda a época contemporânea é portanto eminentemente geometria.*¹⁸

Assim falava Le Corbusier.

Em 1928 Le Corbusier está em Moscovo para fazer a sua proposta do projeto do Palácio dos Sovietes. É a primeira vez que um governo europeu o chama seriamente para uma colaboração.

O contacto de Le Corbusier com a corrente “construtivista” em Moscovo fazem-no convidar El Lissitzky para o 1º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) que teve lugar em Sarraz, na Suíça¹⁹. No entanto El Lissitzky, vai aparecer como um forte crítico da sua arquitetura e mais ainda das suas ideias sobre a cidade: *“a sua cidade não é nem capitalista, nem proletária, nem socialista. Daí a sua solução académica. É uma cidade que repousa sobre uma prancheta de desenho, uma cidade estranha à natureza viva, uma cidade num deserto, que nenhum rio atravessa (tal linha tortuosa seria contraditória com o estilo).”*²⁰

Le Corbusier defende-se das acusações de formalismo e de esteticismo, contraditando o velho aforismo dos funcionalistas: *“o que é útil é belo; postulado tão taxativo quanto duvidoso!”*²¹ Mas a verdade é que os seus dias de Moscovo esgotam-se poucos anos depois. Como já Bruno Taut tinha feito notar, Le Corbusier era um “líder sem tropas” e a sua ingenuidade política fazia-o alhear-se das mudanças de clima político da capital soviética entre o momento da sua chegada e o momento da proibição das associações livres de profissionais liberais²², decretada por Estaline em 1930. Mas Le Corbusier vem aqui á consideração apenas porque são muito curiosas as afinidades entre o discurso crítico da ‘vanguarda soviética’ e o discurso crítico de Lavedan sobre Le Corbusier. Visto com a distância

¹⁸ Cf. Le Corbusier. “Urbanismo” “Advertência”. Martins Fontes. São Paulo. 1992

¹⁹ René Huyghe. “L’Art et le Monde Moderne – ‘La charte internationale de l’architecture moderne. CIAM””. Larousse. 1970

²⁰ Cf. Jean-Louis Cohen. “Le Corbusier et la Mystique de la URSS”. Pierre Mardadga. 1997. Pag.141

²¹ Ibid

²² Como a ‘OSA’ (Associação de arquitetos construtivistas) a que pertencia El Lissitzky.



da história, é algo como o finalizar de uma circunferência em que o último ponto toca o primeiro, porventura no encontro entre dois tipos diferentes de nacionalismos, ambos adversos a um estilo mais intemporal que internacional, racionalista, matemático, perfeito, divino...

Em 1933, com o V encontro do CIAM em Atenas, Le Corbusier redige o mais famoso texto de urbanismo do século XX (e porventura de sempre) que ficou conhecido por "Carta de Atenas". Qualquer leitor contemporâneo da "Carta" fica impressionado com a clareza dos conceitos, a amplitude da visão, até a premonição das dificuldades da cidade no seu crescimento. Corbusier não é um destruidor Haussmaniano. Ele respeita a cidade antiga" *Se a sua conservação não acarretar o sacrifício de populações mantidas em condições insalubres.*"²³. Corbusier não é um esteta fútil ou pretensioso, ele ama a beleza da ordem, do traçado regulador, da eficiência que permite ao ser humano exercer todas as suas atividades com o maior dos confortos.

Ilustração 3 - Cemitério de Clamart, projecto de Auzelle

Nenhum arquiteto pode ser indiferente ao seu discurso inovador e Robert Auzelle, que começa a estudar arquitetura em 1932, integrará no final da década uma nova geração de arquitetos franceses que reconhecem que o IUUP não lhes providencia a educação necessária para abordar as questões urbanísticas

²³ Cf Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Éd. Minuit-Seuil, 1970

que a sua geração considera fundamentais. O fascínio de 'Corbu' chega a Auzelle essencialmente pela via da estética vibrante das suas propostas e da evidência das novas tecnologias construtivas. A origem imediata do grupo estudantil que em 1937 se destaca como crítico do IUUP, é a rejeição, em 1937, do projeto em betão de Auguste Perret no concurso para o Museu de Arte Moderna, por o material ser considerado pouco majestoso.²⁴

Contemporâneo de Lavedan e também diretor no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, onde Robert Auzelle faz a sua formação académica, Gaston Bardet, arquiteto e genro de Marcel Poète é o mais influente e um dos mais cosmopolitas urbanistas franceses, com forte prestígio dentro e fora do seu país. Leu e aprecia "The culture of the cities" de Mumford e o "Civic Survey" de Geddes. Em 1944 começa a edição da sua principal obra "Le Nouvel Urbanisme".²⁵ Mas o seu catolicismo praticante leva-o a uma aproximação do regime de Vichy que dita o seu afastamento primeiro do cargo e depois do país, no pós-guerra.

Entretanto, a II Grande Guerra tinha começado e a França ocupada vê demasiados dos seus intelectuais, em particular os católicos, comprometidos com o regime colaboracionista e anti-semita de Vichy. Para muitos católicos franceses será mais fácil a 'tolerância' com um regime colaboracionista do que o alinhamento com os resistentes, normalmente comunistas, ou os seus "compagnons de route". A questão no entanto não é simples.

É o próprio Vaticano que se queixa, na biografia do Papa Pio XII, que a 'lenda negra'²⁶ teve origem num católico, Jacques Mounier. É este homem que com outros, aliás menos extremistas como Maritain, lançam as bases do movimento dos católicos progressistas, que iria ter plena expressão no pós-guerra.

Que Robert Auzelle é um católico e provavelmente preocupado com a transcendência e o sublime pode bem deduzir-se da sua tese de doutoramento "Dernières Demeures", bem como dos numerosos cemitérios que projetou, todos eles influenciados por um organicismo e um lirismo mais próximos do paisagismo

²⁴ Cf. René Huyghe. "L'Art et le Monde Moderne . 'Les incertitudes françaises'" . Pag.164. Larousse.1970

²⁵ Françoise Choay. « L'Urbanisme, utopies et réalités ».

²⁶ O Vaticano chama 'lenda negra' às críticas que apontam a ausência de posição de Pio XII perante o massacre de padres e outros católicos na Polónia ocupada pelos exércitos de Hitler.

anglo-saxónico,²⁷ do que da arquitetura e estatuária fúnebres tão caras ao catolicismo mediterrânico.²⁸

No início dos anos '50 uma nova geração de urbanistas tomou o comando em França e associa-se sem reboços ao "international style". Citemos, por exemplo "La Défense" e o projecto de conjunto elaborado para essa área da autoria de Auzelle em parceria com Zehrfuss. A guerra ficou para trás. As feridas sararam e trata-se agora de construir. Desde 1945 que Robert Auzelle tinha sido nomeado professor no Institut d'Urbanisme de Paris e, talvez por essa via, vem em 1955 fazer uma conferência na Escola de Belas-Artes do Porto. No Porto encontra uma Escola atenta ao debate internacional sobre arquitetura (e urbanismo). Não só porque Carlos Ramos, o diretor da EBAP da época, é um homem profundamente moderno mas também porque ali encontra arquitetos portuenses que participaram nos últimos CIAM.

A espiritualidade de Auzelle e o seu humanismo católico aproximaram-no em Portugal de figuras como Luis Cunha (seu direto colaborador no Plano da Cidade do Porto) o qual por sua vez convivia com Nuno Teotónio Pereira²⁹ e Nuno Portas. Também Fernando Távora e Carvalho Dias, no Porto, são influenciados e discípulos³⁰ deste francês que durante mais de dez anos se deslocou ao Porto com regularidade, primeiro para seguir a execução do Plano de Melhoramentos e depois para elaborar o Plano Director³¹.

A sua contratação para levar a cabo o 'Plano de Melhoramentos' justificase plenamente dado a sua experiência francesa, quer no 'Marais', quer em 'La

²⁷ A influência do seu mestre no IUUP, Gréber, foi recentemente discutida numa Conferência em Serralves. Ver. Nuno Grande. " Funcionalismo orgânico, Robert Auzelle e o Plano Director da Cidade do Porto" in "Jacques Gréber, urbanista e arquitecto de jardins". Serralves, 2011 .pags. 187 a 211

²⁸ Talvez por isso, com alguma facilidade no Porto, a sua proposta do "Cemitério Oriental" se transformou posteriormente no "Parque Oriental".

²⁹ Nuno Teotónio Pereira virá a ser um dos protagonistas dos chamados 'incidentes da Capela do Rato', em 1972, uma das mais expressivas tomadas de posição anti regime dos católicos progressistas em Portugal.

³⁰ Depoimento oral dos arquitetos Luis Cunha e Carvalho Dias na Conferência de Serralves supra-citada.

³¹ *O'Centre d'Études' permitiu-me um destacamento por três anos, a começar em 6 de Março de 1957. Mas os contratos sucederam-se (...) durante 13 anos, pois após o grupo de habitações tivemos de realizar o Plano Director do Porto, depois o de Aveiro e por fim o Plano Regulador de Aveiro."*

Défense'. Em breve porém se verifica que a maior parte dos empreendimentos de 'habitação social' previstos para o território exterior à Via de Cintura Interna, não podem ser construídos por se localizarem em "Áreas rurais" de acordo com o Plano em vigor, da autoria do Engenheiro Antão de Almeida Garrett.³²

É neste contexto que é entregue a Robert Auzelle a revisão do Plano Director da cidade.

Robert Auzelle traz com ele uma renovação metodológica na elaboração do Plano que se centra nalguns pontos chave:

- O conceito de sítio, de território e porque uma boa cartografia é essencial para projetar o território, pela primeira vez desde há muitos anos a cidade do Porto é apetrechada de uma cartografia exemplar³³, uma maqueta do território e ainda de um "magnetoscope", objecto inventado por Auzelle, manifestamente preocupado com a 'cientificidade' e o rigor do planeamento através da leitura rigorosa da cartografia;

- A interdisciplinaridade e o método analítico. Não é possível projetar a cidade sem se conhecer profundamente a cidade. Consequentemente, as equipas de planeamento mobilizam sociólogos, historiadores e demógrafos e os inquéritos que serão aplicados, no Porto, ao 'hectare tipo' transpõem o método de amostragem, caro às ciências sociais.

- No urbanismo, o urbanista é um *coordenador*, pelo que *"o princípio fundamental do seu método insistia permanentemente no conceito de que o urbanista não era um 'deus ex machina' que a profissão não era de omniscientes. Era imperativo que ela aplicasse os conhecimentos de outras ciências e de outras disciplinas, além das estritamente arquitectónicas."*³⁴

Cf. Frédéric Bertrand. "Robert Auzelle e Jacques Gréber: Hipóteses em torno de um encontro." Ibid "22"

³² Cf. Nuno Grande. "Funcionalismo orgânico, Robert Auzelle e o Plano Director da Cidade do Porto" in "Jacques Gréber, urbanista e arquitecto de jardins". Serralves, 2011 .pags. 187 a 211.

³³ Cf. Frédéric Bertrand. "Robert Auzelle e Jacques Gréber: Hipóteses em torno de um encontro." Ibid "32". Pag173

³⁴ Cf. Charles Delfante, "La Part-Dieu". (Urbanista, aluno de Robert Auzelle no quadro do Centro de Estudos da Direcção Geral de Urbanismo.)



Ilustração 4 - Zona terciária, zona de Gonçalo Cristóvão

- Aplicação dos conceitos CIAM do “trabalhar, circular, habitar,...”, expressos nas estruturas de mobilidade e no aparecimento dos conjuntos edificados que não bordejam a rua.

Este conjunto de referências híbridas a que Nuno Grande chama “funcionalismo orgânico”³⁵ são uma súpula das preocupações da prática urbanística de Auzelle as quais são fruto de uma ‘escola’ de urbanismo francês, que se caracteriza pelo conservadorismo e de um certo fascínio pela vanguarda dos CIAM, tão bem representada pela ‘Carta de Atenas’ e pelo seu autor, o Corbusier.

Procurar no Plano da Cidade do Porto e também no urbanismo dos anos ‘60 a génese desta contribuição, será objeto de próximos trabalhos, inscritos, como este primeiro texto, numa abordagem que pretende contribuir para a compreensão do Plano Diretor do Porto aprovado em 1962, na relação das suas propostas com a construção da cidade e com o urbanismo do seu tempo, bem como na sua relação com a cidade futura, pela identificação dos seus principais efeitos.

³⁵ Obra citada.

Bibliografia

Charles Delfante « *La Part-Dieu* » Libel, 2009.

Delphine Aboulker. « L'Institut Nationale de Histoire d'Art, Fond Pierre Lavedan ». Réalisé par Delphine Aboulker chargée d'études et de recherches à l'INHA, doctorante en sociologie à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

Evelyne Cohen. "Paris dans l'imaginaire nationale dans l'entre les deux guerres": Publications de la Sorbonne, 1999

Françoise Choay. « L'Urbanisme, utopies et réalités ». Editions du Seuil. 1965

Frédéric Bertrand in "Jacques Gréber, urbanista e arquiteto de jardins" Serralves, 2011

Henri Bergson. "A *Evolução Criadora*"- Textos Filosóficos. Edições 70. Março 2001.

Jean Hyppolite. "Introdução à Filosofia da História de Hegel". Edições 70. 1995

Jean-Louis Cohen. "Le Corbusier et la mystique de la URSS". Mardaga. 1987

Jean-Louis Cohen. "Le Corbusier et la Mystique de la URSS". Pierre Mardadga. 1997. Pag.141

Jean-Louis Cohen. « 'L'architecture urbaine' selon Pierre Lavedan ». Les Cahiers de recherche architectural, nº 32-33.

Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Éd. Minuit-Seuil, 1970

Le Corbusier. "Toward an Architecture". Los Angeles: Getty Research Institute, 2007

Le Corbusier. "Urbanismo". Martins Fontes. São Paulo. 1992

Nuno Grande in "Jacques Gréber, urbanista e arquiteto de jardins" Serralves, 2011

Nuno Portas. "Os Tempo das Formas". Vol.1, DAAUM/Guimarães. 2005

Plano Director da Cidade do Porto. Edição da Câmara Municipal do Porto. 1962

René Huyghe. "L'Art et le Monde Moderne. 'Les incertitudes françaises'" Larousse. 1970

René Huyghe. "L'Art et le Monde Moderne - 'La charte internationale et de l'architecture moderne. CIAM'" Larousse. 1970

Robert Venturi "Complexity and Contradiction in Architecture". Little Brown & Ca. 1977

Biografia de Robert Auzelle em www.arturbain.fr.

Depoimento oral dos arquitetos Luis Cunha e Carvalho Dias na Conferência de Serralves supra-citada.

*Filipe Lima*¹

As dinâmicas territoriais no espaço de fronteira na fachada atlântica peninsular: a eurocidade Valença/Tuy²

Resumo

As relações no espaço chamado transfronteiriço têm vindo a adquirir uma importância crescente e a aumentar a sua influência na evolução política, económica e cultural europeia.

No caso da fronteira de Portugal e de Espanha é possível falar de uma porosidade que é histórica, designadamente, na fachada Oeste, sobre a qual faz falta compreender melhor a transformação e aproximação do(s) território(s), quer através das políticas públicas (comunitária, nacional, regional e local) quer através dos investimentos privados, explicando ou não, uma crescente articulação, uma relativa integração e, sobretudo, uma certa indiferença no uso territorial de ambos lados do limite administrativo dos estados por parte dos cidadãos, especialmente como consumidores de bens e serviços.

Numa escala maior: será que a política recente de cidades de fronteira como, por exemplo, Tuy e Valença, procura a cooperação pela complementaridade de estratégias de desenvolvimento nas áreas da saúde, cultura, comércio e lazer, ou apenas busca reduzir os seus encargos com medidas de fusão? Seja como for, o comportamento dos habitantes reflete cada vez mais a emergência de uma pequena “euro-cidade” ou pequena conurbação dual e binacional. Sobre ela (e as suas vizinhas do Minho) se centra este texto, a propósito de fatos, dinâmicas e po-

¹. *Faculdade de Letras da Universidade do Porto, filipemartinslima@gmail.com.*

² Revisão do texto enviado em agosto de 2011 para publicação no Spanish Journal of Rural Development.

tencialidades, pensando as políticas a partir das realidades sociais e económicas do dia-a-dia dos seus habitantes.

Palavras-Chave: Fronteira, Políticas e Cooperação.

Abstract

Relations in the so-called border space have been acquiring a growing importance, as well as increasing their influence in the political, economic and cultural European evolution.

In the specific case of the border between Portugal and Spain, it is possible to argue about an historical porosity, namely on the West front, which requires a better understanding of the territory transformations and narrowing, either through public policies (at community, national, regional or local scale) or through private investment, to explain or not, a growing articulation, and a partial integration, and, particularly, some aloofness regarding the use of space by citizens and consumers.

On a larger scale: does the recent border cities policy, for example of Tuy and Valença, seek cooperation through development strategies complementarity in health, culture, retail and leisure issues? Or is it just trying to reduce its operational costs through merging actions? Anyway, the inhabitant behavior reflects more and more the emergence of a small “euro-city” or a small dual and bi-national conurbation. The focus of this paper is on this “euro-city” (and its neighboring cities in Minho), with a special regard on the realities, dynamics and potentialities of this space, reflecting upon the policies from the social and economic realities of the citizens on their day-to-day life.

Key Words: Border, Policies, Cooperation

1. A evolução do significado de fronteira

O estudo da fronteira envolve vários campos disciplinares e esta possui uma grande complexidade de significados. É certo que a fronteira é antes de mais uma separação, um limite, mas é também reflexo de ambiguidades e de

permeabilidades diversas, no espaço e no tempo. Na Europa fica especialmente claro a sua importância desde o Império Romano, com guerras entre povos acerca do território e, especificamente, nas questões de fronteira. Para reforçar a posição, Turner (1893) fala da fronteira como o limite entre o “bem e o mal” e associa-a a espaço militarizado, de combate.

Neste seguimento, Cavaco (1995) menciona que as fronteiras podem ser limite, barreira e linha de separação política mas fala também delas como lugar de contacto, encontro e, de possível e desejável, cooperação, em torno da qual se conjugam interesses, esforços e estratégias de desenvolvimento e integração, nomeadamente, transnacional, interregional e interlocal: “a fronteira não é apenas o limite simbólico do território [...] mas é espaço de encontros, de influências, de relações, de trocas, de cumplicidades, de cooperações e solidariedades, pela situação nas extremas, nos confins dos territórios e das soberanias nacionais” (Cavaco, 1975, p. 271). Seguindo o mesmo pensamento, Oliveira (2005) afirma que a “fronteira é um espaço bipolar e multiforme, um meio geográfico que exige uma quase necessidade de se transportar os seus limites [...] onde este ambiente plural transformou as fronteiras em territórios singulares. São singulares em relação ao território-nação e singulares entre si, já que cada fronteira é uma fronteira” (p. 380). Tendo em conta a singularidade anteriormente referida, pode considerar-se que “as terras e gentes de fronteira vivem o seu quotidiano de invadir limites-geográficos, linguísticos, fiscais e políticos (ou de obediência). Vivem numa espécie de território onde, de cá para lá e vice-versa, mais do que oposições e rivalidades, predominam as cumplicidades. O contrabando, por exemplo, que é vantagem natural das vedações arbitrárias, mora na cumplicidade” (Sousa, 1990, p. 54). De facto, o conflito associado à guerra é complementado (ou intervalado) por conjugação de interesses entre residentes de um e de outro lado, com o aproveitamento de vantagens de contexto, como no caso do contrabando, favorecido por diferença de preços, carga fiscal e proibições.

Para o caso luso-espanhol, pode considerar-se para o passado que “às zonas povoadas seguiam-se áreas de descontinuidade populacional. Era o peso demográfico, as povoações, as cidades mais ou menos fortificadas, que sustentavam muitas vezes o equilíbrio fronteiriço e a precariedade dos espaços” (Ribeiro, 1968 p.440), o que se prolonga nas memórias de muitos, para os quais “os espaços de fronteira nacionais evocam a imagem de áreas distantes, pouco acessíveis, isoladas e marginais, rurais, escassamente povoadas, envelhecidas e

pobres” (Cavaco, 1997, p. 160) e se relaciona com a ideia que “as zonas de fronteira são regiões de pouco peso político, sem a força das elites tomadoras de decisões e apresentam grandes disparidades económicas e sociais” (House, 1980, p. 459).

A integração europeia alterou profundamente o papel da fronteira entre Portugal e Espanha. Paul Claval, referindo-se nos anos setenta à Europa em geral, já lembrava que “é demasiado cedo para antever o que virá a ser o esquema espacial europeu do futuro, mas a transformação do papel das fronteiras permite adivinhar uma alteração profunda dos comportamentos e das organizações territoriais” (Claval, 1968 pp.323).

Nos dias de hoje, as fronteiras entre Portugal e Espanha como nalguns outros lugares do Mundo e em geral na Europa, assumem cada vez mais um valor estratégico de controlo de mercados e de competitividade supranacional. Por isso, a União Europeia considera-os como lugares especiais de aplicação de políticas públicas orientadas para o desenvolvimento, por onde passa o desafio da atenuação de diferenças internas e de reforço da coesão.

2. A fronteira entre Portugal e Espanha

A fronteira compreende um espaço, onde existe um limite, uma divisão. Este espaço tem vindo a adquirir uma grande influência na evolução política, económica e cultural na Península Ibérica.

Porém, quando analisamos a construção da fronteira portuguesa e espanhola, não podemos deixar de ter presente as influências religiosas ao longo da sua história, em especial na articulação transfronteiriça, como salienta Marques (1994 p.707) já nos séculos XIV e XV, existiam relações particulares e comerciais mas também, e sobretudo, na esfera eclesiástica, com contactos frequentes que clérigos e leigos de Santiago de Compostela a Ponte do Lima com a Sé de Tuy, apesar da fronteira política do Rio Minho ter surgido no séc. XII com a autonomia de Portugal em relação a Leão e Castela.

Ao longo do século passado, considera-se que as relações/alterações no território/entre territórios se centrou até aos anos setenta nas questões políticas, com estados ditadores e autoritários a criarem um período de isolamento relativo, com poucas relações entre Portugal e Espanha e dificuldades acrescidas nas ações de cooperação.

Desde as alterações ocorridas em ambos os países em meados dos anos setenta e mais ainda desde os anos oitenta, com a integração europeia, assistimos a uma alteração dos comportamentos face à fronteira e na fronteira, devido, essencialmente, à livre circulação de pessoas, capitais e mercadorias aprovada entre alguns países da União Europeia no Tratado de Schengen (1985).

Assim, as políticas seguidas desde Bruxelas foram, e são, um marco fundamental para a atenuação progressiva das barreiras sociais e económicas, com Portugal e Espanha a beneficiarem também de um impulso financeiro através do programa INTERREG (por vezes também do LEADER) que tem como objetivo promover o desenvolvimento das regiões fronteiriças e em especial a articulação transfronteiriça. Em Portugal, é às Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional que compete a articulação e planeamento regional enquanto, na Galiza, quem administra é a “Xunta da Galicia”³. Este esforço é mais claro a partir de 1991, quando o INTERREG I centra o seu esforço na permeabilização da fronteira através do desenvolvimento de intercâmbio, promovendo uma cultura de cooperação transfronteiriça, o que tem efeitos importantes na articulação do espaço separado pelo Rio Minho. Realça-se a criação de organismos construídos em torno deste objetivo, em especial as Comunidades de Trabalho, as Comunidades Territoriais de Cooperação e os Gabinetes de Iniciativas Transfronteiriças.

No período de 1994-1999, através do INTERREG II, verificou-se o prolongamento dos objetivos, valorizando-se os projetos comuns de ambos os lados da fronteira, entre atores públicos e privados, nas áreas da agricultura, indústria, turismo, etc. Na terceira fase das iniciativas comunitárias (2000-2006), mantiveram-se os fundos estruturais, mas agora mais direcionados para a dimensão europeia, o que se explica especialmente devido ao processo de alargamento da EU a Leste. A estratégia seguida consistiu em apostar nos centros económicos e sociais transfronteiriços, atendendo à capacidade industrial, ao

³ Neste quadro comunitário (2007-2013), temos actualmente dois Programas Operacionais: o POCEPT (Programa de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal), que é gerido centralmente pelos “Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda (Espanha)” e “Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional, IP” mas que delegam em coordenadores regionais (que na Galiza e Norte continuam a ser a CCDRN e a Xunta da Galiza). O PO Espaço Atlântico, que envolve outros países além de Portugal e Espanha (França, Irlanda e Reino Unido) e que é gerido pela CCDRN.

turismo, ao ambiente e à integração social, numa linha de orientação que será a base para o período de programação comunitária que se segue (2007-2013), quando os objetivos estratégicos de cooperação se fixam no mar, na inovação/competitividade e na cooperação social e institucional.

De uma forma geral, pode considerar-se que a fronteira entre Portugal e Espanha apresenta características muito semelhantes já que está a evoluir progressivamente, onde as regiões e os municípios estabelecem parcerias e a fronteira aumenta a sua porosidade permeabilidade, na medida em que se reforça também a mobilidade das pessoas e evoluem as formas de cooperação institucional, empresarial e informal.

3. A fronteira Norte de Portugal – Galiza

O espaço de um e outro lado da fronteira do Rio Minho que abrange as regiões da Galiza e do Norte de Portugal ocupa uma área de 50,8 mil km², na



qual residem cerca de 6,3 milhões de pessoas. É composto pelas sub-regiões NUT III de Pontevedra, Ourense, Minho-Lima, Cávado e Alto Trás-os-Montes. Os territórios abrangidos de ambos os lados da fronteira apresentam algumas particularidades que, se por um lado, os aproximam, por outro, também não deixam de vincar as diferenças de desenvolvimento que separam Portugal e Espanha.

Considerando a parte mais ocidental e mais próxima da fronteira (fig. 1), verifica-se que em 6.714 km² residem cerca de 1.208.458 habitantes (dados de 2011), distribuídos em duas Comunidades Intermunicipais (CIM): Pontevedra e Minho-Lima.

Neste espaço, nas duas últimas décadas assistiu-se à criação de entidades que colocam a parceria como objetivo central do seu trabalho, a Comunidade de Trabalho Galiza-Norte de Portugal e a Associação do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular (criada em 1992). Para além destas entidades, destacam-se os efeitos do aeroporto e dos portos, da dinâmica de Vigo e Porto e do estreitar de relações políticas, é notório o aumento dos movimentos das pessoas, até pendulares.

4. A cooperação transfronteiriça Valença / Tui

A cooperação transfronteiriça assume, nos dias de hoje, um dos papéis centrais das políticas da União Europeia. Tendo em consideração o desígnio “Europa sem fronteiras” onde prevalece o sublinhar da complementaridade e cooperação face à concorrência, pode considerar-se a articulação entre o Norte de Portugal e a Galiza como caso de estudo é exemplar, uma vez que já são visíveis no terreno infraestruturas comuns de grande alcance e que, neste espaço, fazem convergir esforços Portugal e Espanha, como o Laboratório Ibérico Internacional de Nanotecnologia, em Braga, assim como é visível – e merece estudo mais aprofundado



– o aumento de uma certa indiferença locativa de pessoas e empresas dum e doutro lado da fronteira.

À grande escala, consideremos duas pequenas cidades separadas pelo Minho, mas unidas por duas pontes: de um lado, a cidade de Tui, que pertence à província de Pontevedra, comunidade autónoma da Galiza, que em 2010 tinha 17.306 habitantes e, por outro lado, a cidade de Valença, que pertence ao distrito

de Viana do Castelo, à região Norte e à sub-região do Minho-Lima, que é sede de município e tinha 14.129 habitantes em 2011, mostrando uma inversão na tendência generalizada da região, que é de perda de população residente.

Tuy e Valença, até ao último quartel do séc. XX, apresentavam-se como territórios de baixa densidade e fortes marcas rurais, prevalecendo uma competição comercial que retirava vantagem das desigualdades dos preços de alguns produtos (alimentares, especialmente).

Atualmente, além da importância continuada do comércio (sobretudo de roupa e atalhados no lado sul da fronteira) e do enorme aumento da mobilidade de turistas e outros visitantes, salienta-se a gestão partilhada de alguns equipamentos, o que permite reduzir os seus custos de gestão e evitar o duplicar de investimentos semelhantes em áreas muito próximas.

Neste âmbito, assiste-se nos últimos anos, a uma tentativa de planeamento, no espaço de fronteira, de serviços públicos conjuntos entre Valença e Tuy nas seguintes áreas:

- a) Saúde - Durante o ano de 2010 assistiu-se ao encerramento da Urgência Básica do Centro de Saúde de Valença, o que conduziu à deslocação dos cidadãos de Valença à cidade de Tuy para obtenção de serviços de saúde urgentes. Num futuro próximo, e tendo em conta a construção de um novo Centro de Saúde em Tuy, poderemos vir a assistir à franca utilização desses serviços pela população dos dois municípios;
- b) Desporto, Turismo e Lazer – Além da atratividade da sua fortaleza e do tecido urbano no interior desta, a cidade de Valença oferece infraestruturas de enorme qualidade, principalmente a sua piscina municipal que gera uma afluência considerável de galegos. No futuro, poder-se-á assistir a uma convivência mais abrangente entre as várias faixas etárias (crianças, adultos e idosos) de ambos os lados da fronteira. Para além disso, já é notória a aposta em rotas turísticas que combinam espaços naturais, estabelecimentos hoteleiros e monumentos das duas cidades com o objetivo de captar turistas e promover o aumento do seu período de estada;
- c) Cultura - Em ambos os municípios, assiste-se a uma criação e projeção de iniciativas conjuntas em cada vez maior número e

com cada vez maior significado. Esta cooperação verifica-se, por exemplo, em eventos como a comemoração do aniversário da Ponte Internacional e do Dia Internacional da Mulher e implica a utilização de serviços conjuntos, assim como o uso comum de equipamentos, a exemplo do Conservatório de Tuy e da Piscina Municipal de Valença.

Face a uma cooperação crescente e cada vez mais aprofundada no nível de confiança, pode de facto falar-se de uma cidade bipolar e binacional, tanto mais que os residentes ou visitantes as veem frequentemente como contínuas e complementares e os dirigentes políticos têm compreendido a vantagem mútua que decorre da cooperação entre si.

Assim, o trabalho inicial da eurocidade Valença-Tuy centra-se na desejada cooperação ibérica que tem procurado o reforço de parcerias entre municípios e regiões de ambos os lados da fronteira. Este tipo de parceria procura reativar cumplidades antigas através do aumento gradual da noção de “pertença”. Os decisores políticos de Valença e Tuy têm como rosto visível desta cooperação transfronteiriça, nos dias de hoje, o projeto pioneiro e frutuoso, na Península Ibérica, entre Chaves e Verín através da constituição da “eurocidade”. O objetivo central desta eurocidade foi, e é, encontrar formas de gerir e valorizar o território para fixar a população, criar dinâmicas de emprego e garantir a atração de investimentos.

Estes dois territórios, que reúnem sensivelmente 60 000 habitantes (15 mil habitantes em Verín e 45 mil em Chaves), têm colaborado afincadamente com entidades nacionais, regionais e agentes locais procurando a implementação de serviços comuns de modo a dar resposta conjunta a necessidades comuns. Este projeto transfronteiriço tem partilhado uma agenda cultural, equipamentos e várias atividades. No que concerne aos equipamentos, as bibliotecas de ambas as cidades disponibilizam cartões de leitor aos eurocidadãos colocando à sua disposição o acesso à internet, aos livros, etc. Nas instalações desportivas de Verín (piscinas e pavilhão desportivo), os eurocidadãos usufruem das mesmas tarifas e condições. No caso das termas de Chaves, os verinenses passaram a contar com os mesmos descontos que os flavienses.

Além disso, a criação de meios de comunicação social comuns, de um cartão de identidade da eurocidade para obter benefícios sociais e comerciais, bem como, a criação de um serviço de transporte público entre as duas cidades são

objetivos futuros para a eurocidade Chaves-Verín. Mais recentemente, discutiu-se a possibilidade da criação de um cartão de saúde transfronteiriço permitindo aos cidadãos usufruir e partilhar serviços de saúde em Portugal e Espanha. Neste mesmo sentido, encaminham-se as medidas da eurocidade Valença-Tuy já que se encontram a trabalhar na criação da primeira polícia municipal conjunta entre os dois países.

Desta forma, verifica-se que este projecto de eurocidade procura evitar a duplicação de equipamentos e, conseqüente, duplicação de custos promovendo uma gestão equilibrada de dinheiros públicos. No futuro, podemos assistir à criação de outros casos de eurocidade (Elvas/Badajoz e Vila Real de Santo António/Ayamonte). A sua concretização não será tarefa fácil devido, essencialmente, a condicionamentos físicos e humanos, tais como, a falta de vontade política, cidadãos pouco interessados na futura eurocidade, descontinuidade populacional e carência de uma estratégia transfronteiriça nesta parte do território por parte das entidades locais e regionais.

5. Considerações finais

Na fronteira luso-espanhola ainda existem obstáculos que impedem que a cooperação se estruture em todas as suas dimensões tal como é desejada e vincada no discurso político e científico, de que se destacarão as diferenças na organização político-administrativa, onde um estado centralizado (Portugal Continental), sem autoridades regionais, coopera com uma realidade espanhola/galega marcada por grande autonomia regional.

Neste quadro, Valença e Tuy, ao longo da sua história e devido à sua marginalidade geográfica face aos centros de poder, estiveram privados de alguns dos equipamentos e estruturas de suporte às populações, o que originou um desfasamento em relação às médias nacionais em termos económicos, culturais e de qualificação.

A política regional procurou, e procura, reduzir as diferenças socioeconómicas entre as várias regiões comunitárias atendendo aos domínios de cooperação económica, social e cultural, onde o Interreg desempenhou um papel importante, ao financiar iniciativas e instituições que pudessem fomentar o desenvolvimento junto à fronteira e, os últimos anos, têm assistido a aumentos significativos nesta

cooperação, o que pode ser simbolicamente marcado pela formalização da geminação entre as duas cidades, em março de 2011, com um programa conjunto e diversificado de iniciativas culturais e desportivas que enaltece as relações seculares e afetivas entre cidades vizinhas.

No entanto, só uma avaliação futura, realizada após a consolidação de uma primeira fase de cooperação do setor público e, posteriormente (espera-se), do setor privado, é que poderá confirmar, ou não, se caminhamos para a criação de uma eurocidade, ou antes de uma conurbação dual. Para já os resultados são encorajadores de uma crescente integração e os sinais de confiança política e de continuidade geográfica dos residentes e visitantes são muito interessantes, parecendo apontar para a construção de uma verdadeira euro-cidade, com sinergias que valorizam a competitividade do espaço e a qualidade de vida dos habitantes, ultrapassando velhas rivalidades.

Bibliografia

- ÁLVAREZ, José, SALGADO, Argimiro, FERNANDES, José Alberto Rio, and MARQUES, Teresa Sá (2006), *A Governança na Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal*, Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular, Vigo.
- ALVES, Rui (2007), *Políticas de Planeamento e Ordenamento do Território no Estado Português*, Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a Ciência e Tecnologia.
- CARAMELO, Sérgio (2007), *União Europeia, fronteira e território*. Iberografias, 11.
- CAVACO, Carminda (1995), *Planificação transfronteiriça e desenvolvimento regional e local*: In as regiões de fronteira – Inovação e desenvolvimento na perspectiva do Mercado Único Europeu. Estudos para o desenvolvimento regional e urbano, CEG, UL, Lisboa.
- CLAVAL, Paul (1968), *Régions, nations, grands espaces*. *Géographie générale des ensembles territoriaux*, Paris, p.323.
- FERNANDES, José Alberto Rio, and RAMOS, Luís (2007), “Planeamento Territorial à Escala Local: contextos, experiências e propostas (vistos desde o Norte de Portugal).” *Revista da Euro-região Galiza-Norte de Portugal*, pp. 55-75.
- FERREIRA, António Fonseca (2007), *Gestão Estratégica de Cidades e Regiões*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- FRAGOSO, António (2005), *Contributos para o debate teórico sobre o desenvolvimento local- Um ensaio baseado em experiências investigativas*; *Revista Lusófona de Educação*.
- HILDENBRAND SCHEID, Andreas (1996), *Política de ordenación del territorio en Europa*, Sevilla: Universidade de Sevilla.
- MORENO, Humberto Baquero (1985), *Áreas de conflito na fronteira galaico-minhota no fim da Idade*

- Média, em Marginalidade e conflitos sociais em Portugal nos séculos XIV e XV.* Estudos de História, Lisboa, Editorial Presença, pp. 170-171.
- HOUSE, John, (1980), *The Frontier zone: a conceptual problem for policy makers.* International Political Science Review, nº 1, pp. 456-477.
- JACINTO, Rui (1993), "As Regiões Portuguesas, a política regional e a reestruturação do território," Cadernos de Geografia, nº 12, Coimbra, pp. 25-39.
- MARQUES, José (1994), *O censal do Cabido de Tui para a Terra da Vinha – 1321*, in *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*, Lisboa, FCG-JNICT
- MARQUES, Teresa Sá (2004), *Portugal na Transição do Século: Retratos e Dinâmicas Territoriais. Porto: Afrontamento.*
- Ministério do ambiente, do ordenamento território e do desenvolvimento regional. Programa de Cooperação Transfronteiriça Portugal - Espanha 2007-2013.* Lisboa
- RIBEIRO, Orlando (1968), *Formação de Portugal*, in Dicionário de História de Portugal, vol. III, Lisboa, p. 440.
- RIBEIRO, Orlando, Hermann Lauthensach e Suzanne Daveau (1987), *Geografia de Portugal*, volume I e II, Edições João Sá da Costa
- RODRIGUES GONZÁLEZ, Roman (2007), *Sobre a necessidade da ordenación do territorio – Eixo Atlântico.* Revista da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal nº 11 Xaneiro-Xuno 2007.
- GONZÁLEZ, Romero e FARINÓS DASÍ, Joaquín (Ed) (2004), *Ordenación del territorio y desarrollo territorial*, Oviedo: Trea.
- SANTOS, Milton (1995), *De la totalidad al lugar*, Barcelona, ed. Oikos-Tau.
- SOUSA, Armindo (1990), *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, Porto, I.N.I.C./C.H.U.P.
- SILVA, Ângela; LIMA, Filipe; CHAMUSCA, Pedro (2010), *Estratégias de eficiência colectiva em territórios de baixa densidade: reflexões a propósito do Minho-Lima e do Tâmega.* Actas do XXI Colóquio Ibérico de Geografia (entregue para publicação em Novembro)

Carlos Martins

As indústrias culturais e criativas, as políticas públicas e o crescimento económico.

Resumo

Num contexto de crise, estará a cultura condenada a uma função residual nas políticas públicas, ou terá o sector cultural e criativo o potencial de, pelo contrário, criar crescimento e emprego, justificando um reforço de investimento público como meio para a geração de valor, riqueza e postos de trabalho?

As Indústrias Culturais Criativas referem-se às actividades que têm a sua origem na criatividade individual, habilidade e talento e com potencial de criação de emprego e riqueza, através da criação e exploração da propriedade intelectual. Estas actividades apresentam um notável comportamento em contextos económicos adversos, já que são intensivas em mão de obra, possuem um elevado nível de qualificação dos seus trabalhadores e exigem reduzidos investimentos para a criação de novos negócios, dependendo fundamentalmente do talento e da criatividade, recursos imateriais e portanto ilimitados.

São também estes sectores que melhor contribuem para a expressão da identidade dos lugares tornando-os, simultaneamente, mais competitivos através da valorização dos seus factores diferenciadores, suportados no seu património simbólico e na sua identidade cultural.

Num contexto de crise como o actual, onde se assiste em todo o mundo ocidental ao enfraquecimento do sistema financeiro e à progressiva deterioração da situação económica e social, a actividade cultural é uma das primeiras a ser afectadas pela redução na dotação orçamental pública. Existe a opinião generali-

zada de que em contextos de crise, as políticas públicas devem colocar o acento nas manutenção ou alargamento do nível de serviços sociais ou em medidas de carácter mais produtivo, com especial incidência na criação directa de emprego, passando o investimento na cultura para plano secundário.

Por outro lado, neste contexto, o consumo cultural individual também se contrai devido a um menor rendimento das famílias e uma menor quota destinada ao lazer e cultura. Agravando a situação do sector cultural, as empresas também contribuem com menos fundos para programas de patrocínios e mecenato ou para a compra directa de serviços culturais e criativos.

Nesta situação estará a cultura então condenada a uma função residual nas políticas públicas? Ou terá o sector cultural e criativo o potencial de, pelo contrário, criar crescimento e emprego, justificando um reforço de investimento público como meio para a geração de valor, riqueza e postos de trabalho?

São cada vez mais estudos internacionais que sugerem a segunda opção, ao demonstrar que as Indústrias Culturais e criativas (ICC) apresentam um notável comportamento em contextos económicos adversos, já que são intensivas em mão de obra, possuem um elevado nível de qualificação dos seus trabalhadores e exigem reduzidos investimentos para a criação de novos negócios, dependendo fundamentalmente do talento e da criatividade, recursos imateriais e portanto ilimitados.

Sectores tão diversos como o audiovisual, a música, a edição, o design, a arquitectura ou o software de entretenimento, por exemplo, são hoje sectores estratégicos para o desenvolvimento da economia e para a geração de emprego, devendo, por isso, ser incluídos na agenda de prioridades dos governos. São também estes sectores que poderão ser a garantia de sobrevivência do património cultural de um território, uma vez que os lugares mais competitivos serão cada vez mais aqueles que beneficiem de factores diferenciadores suportados no seu património simbólico e na sua identidade cultural.

Está também hoje reconhecido o potencial de irradiação dos sectores cultural e criativo para outros sectores da economia, designadamente para os sectores mais tradicionais, como o têxtil, o calçado ou o mobiliário, para além de inegável efeito positivo que produz no sector turístico.

Com efeito, a cultura e criatividade como indústria cresceu internacionalmente, em termos relativos, mais do que a maioria dos outros sectores produtivos ou de serviços, e ocupa nos países mais industrializados um lugar de relevo em

termos de recursos internos mobilizados e na obtenção de divisas nos mercados externos. De destacar, a este propósito, a transformação que estão a sofrer as ICC pela incorporação das novas tecnologias digitais e pelas profundas mudanças nos hábitos de consumo, resultantes do elevado crescimento do acesso aos conteúdos multiplataforma. A tendência para que arte, ciência e tecnologia convirjam numa nova fórmula empresarial colaborativa e digital, poderá, também, revelar-se decisiva para os processos de internacionalização das economias locais.

Justifica-se, assim, uma renovada e profunda reflexão sobre as consequências que estas questões deverão ter sobre as políticas públicas actuais, nomeadamente as de âmbito regional e local. De facto, não sendo adoptadas as adequadas opções, as cidades e regiões correrão o risco de perderem competitividade e verem fugir para outros territórios os seus melhores recursos: o talento, o empreendedorismo e a criatividade das suas gerações mais novas.

Das indústrias culturais às indústrias criativas

Nas últimas décadas, diversos organismos internacionais e em diferentes regiões e países têm realizado esforços para definir o alcance e impactos das actividades culturais ou criativas nas economias regionais e locais, o que significou necessariamente a necessidade de desenvolver um novo campo de análise que é o da Economia Criativa. Estas análises pretendem mostrar que as expressões, actividades ou produtos da esfera criativa têm uma importância relevante em termos económicos para além do valor simbólico que se lhes possa atribuir. Estas preocupações - as de dimensionar em termos económicos o cultural e criativo - têm surgido em geral em áreas de gestão pública cultural tanto locais como nacionais e em organismos internacionais ligados a esses temas.

Dentro desse quadro foram realizados diversos estudos com o objectivo de analisar os impactos económicos e sociais da cultura e da criatividade, para o que foi necessário delimitar fronteiras conceptuais, ainda longe de estabilizadas.

A definição conceptual que utilizam os organismos internacionais de referência, como a UNESCO, evoluiu ao longo do tempo. Em 1982 esta organização considerava existir uma indústria cultural quando os bens culturais se produziam, reproduziam, conservavam e difundiam de acordo com critérios industriais e comerciais, ou seja, em série e aplicando uma estratégia de ordem económica, em

vez de perseguir apenas uma finalidade de desenvolvimento cultural (UNESCO, 1982;Getino,2008).Esta definição clássica das indústrias culturais inclui os sectores fornecedores de produtos culturais reprodutíveis ou difundidos em massa, como a indústria cinematográfica, o sector editorial, os meios de comunicação ou a indústria fonográfica. Estes sectores diferenciam-se de outros que contavam com processos de produção artesanal em que o produto final é único, como no caso das Artes Plásticas, ou repetível mas efémero, como acontece com as Artes Cénicas. Essa definição partia de uma concepção que distinguia economia e cultura como campos separados, e de alguma maneira também de outra antiga separação: a das belas artes face à cultura de massas.

Atendendo a uma definição mais recente adoptada pela UNESCO, as Indústrias Culturais são as que produzem e distribuem bens ou serviços culturais que, considerados do ponto de vista da sua qualidade, utilização ou finalidade específicas, encarnam ou transmitem expressões culturais, independentemente do valor comercial que possam ter.

De acordo com esta definição, as indústrias culturais apresentam as seguintes características:

- ❖ Têm como matéria-prima uma criação protegida por direitos de autor, em suporte físico ou electrónico.
- ❖ Incluem os bens e serviços culturais que são produzidos, conservados ou difundidos em série, com circulação em massa.
- ❖ Possuem processos próprios de produção, circulação e apropriação social.
- ❖ São adaptadas às lógicas do mercado e à comercialização, ou têm o potencial para entrar nelas.
- ❖ São espaços de integração e produção de imaginários sociais, conformação de identidades e promoção de cidadania.

Independentemente do conteúdo e da amplitude do conceito, as Indústrias Culturais têm uma dupla faceta, já que são ao mesmo tempo um recurso económico e uma fonte de identidade e coesão social, o que exige abordá-las também com um duplo enfoque: por um lado, aproveitando o seu potencial para contribuir para o desenvolvimento da economia, e por outro para que este valor económico favoreça as expectativas e interesses culturais dos membros de uma sociedade.

Nesta linha, os produtos culturais não são apenas portadores de identidade, valores e significado, mas também são factores de desenvolvimento económico e social. Esta indissolúvel dualidade cultural e económica das indústrias culturais estende-se aos seus produtos que, por essa mesma razão, não podem ser considerados como meras mercadorias de consumo ou entretenimento.

O que distingue um produto cultural de outros produtos de consumo é a sua dimensão simbólica. A produção cultural tem, por isso, de encontrar o equilíbrio entre a singularidade de cada experiência cultural (um concerto, por exemplo) e a produção em série de objectos culturais (um livro) e produtos electrónicos (um jogo). É verdade que se atribui maior valor ao singular do que ao produzido em série, mas a reprodução em série torna acessíveis muitos produtos que seriam inviáveis como produtos únicos. Há que ter em conta também a necessidade de satisfazer o aumento da procura de produtos culturais que se realizou nas últimas décadas em resultando da combinação de diversos factores como o aumento do nível de rendimento *per capita*, a educação ou a democratização do acesso à cultura.

A Unesco assume, assim, as Indústrias Culturais nesta sua dupla dimensão - cultural e económica -, e o termo aplica-se àquelas indústrias que combinam a criação, produção e comercialização de conteúdos que são imateriais e culturais na sua natureza. Estes conteúdos são normalmente protegidas pelos direitos de autor e podem assumir a forma de bens ou serviços. Esta dupla natureza constrói, desta forma, o perfil distintivo das Indústrias Culturais (UNESCO, 2008).

É neste contexto que surgem os conceitos de Indústrias Criativas e de Economia Criativa¹ em oposição a uma definição restritiva de actividades culturais - limitadas às diferentes formas de preservação da memória em termos de património e ao fomento da criação e difusão em termos artísticos - e que vai perdendo sentido. As dimensões do sector cultural ampliam-se ao mesmo tempo que as fronteiras se tornam mais ténues.

O Sector das Indústrias Criativas, de acordo com a UNESCO, representa, assim, um conjunto mais vasto de actividades que inclui as indústrias culturais às

¹ Surgiu na Austrália em 1994 com o lançamento do Relatório *Nação Criativa* por parte do governo daquele país e tem maior difusão a partir de sua aplicação na gestão pública cultural da Grã-Bretanha desde 1997.

quais se acrescenta toda a produção artística ou cultural, sejam espectáculos ou bens produzidos individualmente. São as actividades em que o produto ou serviço contém um elemento artístico ou criativo substancial (UNESCO, 2006).

Segundo a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento, um documento pioneiro a nível internacional (UNCTAD, 2008) - no sentido em que estima o valor do sector numa escala internacional com base na cadeia de valor e reconhece, paralelamente o papel central do mesmo no estímulo ao desenvolvimento humano -, as Indústrias Criativas abrangem o ciclo de criação, produção e distribuição de bens e serviços que utiliza o capital intelectual como input principal. Trata-se de um conjunto de actividades baseadas no conhecimento, que se centra nas artes, mas não se limita a elas.

Ainda que ambas as definições tenham pontos de contacto, é diferente a ênfase na ruptura com o estritamente cultural. A definição da UNESCO de Indústrias Criativas amplia o conceito original de Indústrias Culturais na produção de bens e serviços não industriais, mas com base no cultural ou artístico, mesmo quando depois o estende ao criativo. Enquanto a UNCTAD define mais claramente que se alarga o eixo desde o artístico ou cultural para o capital intelectual, não se limitando portanto ao cultural.

A noção de indústria cultural vai pois ampliando, neste contexto, a partir de um núcleo centrado no conceito de produção e consumo artístico irrepetível e, por conseguinte, na esfera das belas artes e dos espectáculos (Artes Plásticas e Cénicas), ao qual se somam, em primeiro lugar, as actividades de massificação e divulgação dos produtos artísticos e dos bens e serviços culturais (ligadas, por exemplo, à edição e à distribuição cinematográfica) e, posteriormente, aquelas em que a cultura é um input num modelo produtivo que se caracteriza pela utilização intensiva de conhecimento.

Segundo o documento da UNCTAD, as Indústrias Criativas encontram-se na intersecção entre a arte, a cultura, os negócios e a tecnologia [...]. Abrangem desde a música, os livros, a pintura e as artes dramáticas, até subsectores de alto índice tecnológico como a indústria do cinema, a radiodifusão, a animação digital, os videojogos para a geração de conteúdos para novas plataformas, incluindo também os sectores orientados para a prestação de serviços como a arquitectura, o design e a publicidade.

As Indústrias Criativas referem-se pois às actividades que têm a sua origem na criatividade individual, habilidade e talento e com potencial de criação de

emprego e riqueza, através da criação e exploração da propriedade intelectual. Este conceito de Indústrias Criativas, originalmente desenvolvido pelo Department of Culture, Media and Sports (UK DCMS), integra uma vasta lista de actividades bastante heterogéneas entre si, como Publicidade, Arquitectura, Artes Plásticas e Antiguidades, Artesanato e Joalheria, Design, Design de moda, Cinema, Vídeo e Audiovisual, Software educacional e de lazer, Música, Artes cénicas, Edição, Software e Serviços de informática e TV e Rádio. A lista permite admitir que o DCMS entendeu que essas actividades têm uma característica comum entre elas, uma vez que se baseiam na imaginação e criatividade individual, associadas à habilidade e ao talento, e produzem riqueza e empregos através da criação e exploração de novos conteúdos e propriedade intelectual.

No trabalho *The Economy of Culture in Europe*, elaborado para a Comissão Europeia pela Kea European Research em 2006, é apresentada uma classificação das actividades consideradas integradas nas Indústrias Criativas de acordo com a Teoria dos Círculos Concêntricos. Esta assenta sobre a diferenciação de um sector cultural, constituído pelos campos das artes tradicionais e das actividades culturais, e um sector criativo, que considera as actividades que utilizam a cultura como meio de adicionar valor a produtos não culturais.

Atendendo a este modelo, a Economia da Cultura é definida como um processo de radiação, com base num modelo centrado num núcleo originário de ideias criativas, que irradia para o exterior num processo em que estas ideias se vão combinando com cada vez mais inputs, para produzir uma gama de produtos cada vez maior. Isso significa que as indústrias criativas compreendem uma série de actividades diversas que vão desde os subsectores tradicionais, aos de alto índice tecnológico ou aos orientados à prestação de serviços. Desta forma, incluem actividades tão diversas como o folclore, os festivais, a música, os livros, a pintura e as artes performativas, a indústria do cinema, a fotografia, a radiodifusão, a animação digital e o vídeo, o design, a arquitectura ou a publicidade.

As Indústrias Criativas são então uma complexa cadeia de sectores e subsectores criativos e industriais cujas fronteiras são difíceis de estabelecer e sujeitas a profundo debate intelectual e académico. Mas ainda que a definição da DCMS dos sectores que integram as Indústrias Criativas (IC) tem sido por vezes contestada, tem o mérito de possibilitar uma maior consciencialização em torno da relevante contribuição das IC para o desenvolvimento económico local, regional e nacional. Tem também o mérito de promover o sector, defender a intervenção e

chamar a atenção para sectores que, por si só, careceriam de massa crítica e poder de atracção perante os sectores público e privado.

As metodologias de medição

Com o fim de avaliar a verdadeira importância das IC, as estatísticas desempenham um papel de vital importância, oferecendo aos dirigentes uma ideia mais clara do impacto que estas actividades geram e, de que forma o sector público pode criar um contexto mais propício que permita o seu agrupamento (em clusters regionais) e crescimento. Sem existir ainda de uma metodologia internacional padronizada, desenvolveram-se em diferentes lugares do mundo um conjunto de pesquisas e análises exaustivas e certas práticas e metodologias têm sido adoptadas como as predominantes.

A este propósito destaca-se o facto de, nos últimos anos, a medição do valor económico das IC deixou de se apoiar no valor intrínseco de cada uma das suas expressões sectoriais e começou a orientar-se para o modelo da cadeia de produção, em que os subsectores perdem a sua importância individual em favor da sua posição na cadeia.

O conceito de cadeia de valor permite identificar os processos e operações que proporcionam valor para a empresa desde a criação da procura até que esta recebe o produto ou serviço. É uma ferramenta de informação e conhecimento que permite identificar o conjunto de actividades através das quais um produto ou serviço é criado e vendido aos clientes, analisando como influenciam cada uma delas nos custos e nas vantagens que representam face à concorrência. Reflecte a interacção entre os diferentes agentes que intervêm no processo produtivo.

De facto, o *Creative Industries Production System* (CIPS), que mede as actividades das indústrias criativas, divide estas em quatro segmentos: criação, produção, produção de bens de equipamento, distribuição e comercialização:

- ❖ Criação: refere-se aos processos através dos quais a matéria criativa e os activos intelectuais são originalmente produzidos. Esta fase inclui todas as formas criativas (imagens, ideias, planos, composições, texto, jogos, títulos, etc.):
- ❖ Produção: produção de protótipos que depois serão replicados.

- ❖ Produção de bens de equipamento: fabrico de produtos associados à produção criativa, como pincéis, computadores, câmaras fotográficas, instrumentos musicais, etc.
- ❖ Distribuição: actividades que levam os produtos e serviços criativos para o mercado, como reprodução de CDs, distribuição audiovisual, transporte e serviços de distribuição digital ...
- ❖ Comercialização: exibição dos produtos criativos produzidos (teatro, salas de concerto, cinemas, etc.) e venda a retalho de CD's, jogos, livros ou produtos).

Mas a verdade é que nem sempre é possível atribuir uma fase específica do processo de cada empresa da amostra, por operar muitos deles em várias das etapas, o que dificulta a exploração de variáveis como o número de empresas, volume de negócios, resultado ou emprego tendo em conta a este critério.

As indústrias criativas e o desenvolvimento territorial

O crescente impacto económico dos sectores da cultura e da criatividade, o seu efeito de arrasto sobre outros sectores, a sua importância nos processos de coesão territorial e a sua maior influência nos indicadores de qualidade de vida dos cidadãos converte-os em elementos estratégicos para definir a competitividade dos territórios.

Durante a última década, vários governos de todo o mundo começaram a reconhecer esse facto e começaram a desenvolver políticas específicas para a promoção das Indústrias Criativas. Este crescente interesse por este tipo de indústrias, que durante um largo período de tempo foram consideradas como indústrias marginais, permitiu a proliferação de análises, estatísticas, mapeamentos e estudos sobre a relação entre as indústrias criativas e o desenvolvimento económico, proporcionando aos órgãos políticos de diferentes países os dados e informações necessários à elaboração de políticas públicas neste domínio.

Como se afirmava no relatório do Parlamento Europeu *As indústrias culturais e o emprego nos países da União Europeia*, se as indústrias culturais têm uma dimensão estruturadora, quando reforçam a coesão de um território com o seu desenvolvimento socio-económico e, ao mesmo tempo, uma dimensão de iden-

tificação, uma vez que consolidam as identidades culturais dos povos europeus, as instâncias políticas comunitárias devem ser capazes de maximizar o potencial deste sector traduzindo-o em actos políticos².

A importância das políticas públicas dirigidas a todos os sectores das indústrias culturais reside na antes comentada dupla natureza dessas actividades tão específicas. Por um lado são sectores industriais que partilham as mesmas características que qualquer outro sector e, por outro, possuem uma característica fundamental que as diferencia do resto, que é a sua especificidade cultural.

Os diferentes canais através dos quais os produtos culturais podem ter impacto sobre o desenvolvimento local podem resumir-se em:

- ❖ Poder de atracção das actividades culturais³.
- ❖ O aumento das receitas locais e estímulo da economia.
- ❖ A capacidade de criar novos bens e serviços que serão vendidos maioritariamente fora do seu território.
- ❖ O poder de criar um sistema de valores e referências que podem abrigar a comunicação entre diferentes grupos de pessoas dentro de um território, ou à tomada de riscos comuns.

Por tudo isto, os programas de fomento das indústrias culturais devem ter o propósito de gerar um conhecimento dos recursos culturais também em sentido económico. A meta deste ponto de vista é a transformação da cultura num recurso, a criação de postos de trabalho, a geração de maior riqueza e o desenvolvimento de um turismo sustentável.

O sector cultural deve ser considerado como um factor relevante para a economia produtiva. Os parâmetros de comparação mostram como um sector muito

² O relatório da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económicos (OCDE), Cultura e Desenvolvimento Local, justifica o esforço de estímulo das indústrias culturais considerando o seu impacto no desenvolvimento regional e local. Neste relatório sublinha a importância e o poder da criatividade e da cultura como motor para o desenvolvimento pessoal e social, como indutores do crescimento económico, bem como o seu papel fundamental no desenvolvimento da competitividade na sociedade do conhecimento e de modelar os territórios e as economias locais de forma ao mesmo tempo criativo e inovador.

³ Estas actividades (restauro de monumentos, festivais, exposições) atraem turistas bem como visitantes locais que consumirão bens e serviços.

importante, que proporciona 2,6% do PIB da União Europeia e cinco milhões de empregos na UE-27. Em Portugal, por outro lado, o sector Cultural e Criativo originou, em 2006, um valor acrescentado bruto (VAB) de 3,7 milhões de euros, sendo responsável por 2,8% de toda a riqueza criada nesse ano em Portugal, superior, por exemplo, à contribuição das indústrias alimentares e de bebidas ou têxteis e de vestuário. No que diz respeito ao emprego no sector Cultural e Criativo era responsável, naquele ano, de cerca de 2,6% do emprego nacional total⁴. É necessário colocar o enfoque em acções específicas para ajudar a impulsionar a economia criativa para que contribua mais para o PIB e para a geração de emprego. Mas os resultados poderiam ser ainda melhores destinando recursos, desenvolvendo políticas e criando de plataformas específicas para obter resultados.

Em 2009, a Comunidade Europeia publicou um estudo sobre o impacto da cultura na promoção das indústrias criativas e a influência da criatividade no desenvolvimento económico e social das sociedades. O estudo propõe um conjunto de medidas concretas com o objectivo de criar uma Europa que promova a criatividade através de incentivos que utilizam a cultura como motor de renovação social e económica. A partir de todos esses debates, entre as principais recomendações para tornar realidade este potencial criativo é possível destacar as seguintes:

- ❖ criar uma importante base de dados quantitativos que sirvam de base à tomada de decisões de legisladores e reguladores;
- ❖ a integração na agenda de Lisboa do sector cultural e criativo com o objectivo básico de incrementar e melhorar o investimento na criatividade;
- ❖ utilizar e aproveitar ao máximo os programas de ajudas existentes na UE;
- ❖ reforçar o mercado interno para as pessoas, produtos e serviços criativos;
- ❖ fomentar a mobilidade de artistas, eliminar barreiras fiscais e sociais, adaptar as normas de contabilidade para promover a valorização dos activos intangíveis;

⁴ Augusto Mateus & Associados (2010). *O Sector Cultural e Criativo em Portugal*. Gabinete de Planeamento, Estratégia, Avaliação e Relações Internacionais – Ministério da Cultura.

- ❖ promover a criatividade e a educação no mundo dos negócios desde a escola até aos níveis profissionais;
- ❖ dar impulso à relação entre criadores e tecnologia agrupando as diferentes competências em plataformas de criatividade;
- ❖ e possibilitar a utilização dos instrumentos financeiros do Banco Europeu de Investimentos.

Em Portugal o *Plano Tecnológico* considera a inovação especialmente necessária no que se refere à internacionalização da economia portuguesa e considera que a classe criativa deverá ser possuidora do talento e tolerância que permitam inovar e apostar na tecnologia, para que tenha como resultado final um crescimento económico. Este documento define como principais objectivos estratégicos no capítulo das indústrias criativas:

- ❖ Divulgar e promover o conceito de indústria criativa em Portugal;
- ❖ Consolidar a base de conteúdos culturais e informativos;
- ❖ Promover o potencial económico das indústrias criativas pelo acesso ao financiamento e aos recursos humanos;
- ❖ Promover as cidades criativas em Portugal.

Na Região Norte de Portugal, a iniciativa *Norte 2015*⁵ considera as Indústrias Criativas como prioridade: “A definição de medidas de políticas públicas de incentivo à organização e networking, à promoção, dinamização e monitorização destes sectores de actividade, na Região do Norte, poderão condicionar positivamente a sua estruturação e consolidação, concretizando potencialidades económicas e empresariais relevantes e o reforço, pela via da exportação da imagem regional!”

A importância desta área foi também destacada pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) no programa Norte 2020 - Iniciativa Competitividade e Convergência, onde são definidas as áreas prioritárias e de maior potencial para o desenvolvimento da região na próxima

⁵ A definição de medidas políticas de iniciativa pública de preparação e definição da estratégia de desenvolvimento regional do Norte de Portugal pós-2006, promovida em parceria pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) eo Conselho Regional do Norte.

década, e através dos apoios concedidos pelo ON.2 - O Novo Norte à criação de infra-estruturas criativas, a grandes eventos e as actividades e negócios baseados na criatividade e no talento artístico, que ascendem já a cerca de 65 milhões de Euros. O particular impacto da cultura e da criatividade no Norte luso ainda está materializado no constituído Cluster das Indústrias Criativas, com sede na região.

Apesar do crescente importância da agenda da cultura e da criatividade no debate sobre a competitividade das cidades e regiões, o verdadeiro papel do sector cultural e criativo na economia está ainda debaixo de forte debate académico, sendo de particular relevância a produção de conhecimento sobre esta matéria.

Joaquim Sampaio

Mitificação e paisagem simbólica: o caso do Estado Novo

Resumo

A paisagem resulta de um processo complexo de forças onde se reconfiguram elementos visíveis mais ou menos imediatos, aos quais se associam construções simbólicas que intervêm na sua estrutura, permitindo compreendê-la com outra profundidade. No caso do Estado Novo, o papel de António Ferro, à frente do SPN/SNI, foi determinante para a construção de representações territoriais a partir de políticas folcloristas baseadas em ideais românticos e nacionalistas construídos desde finais do século XIX, nomeadamente no conceito de Casa Portuguesa, que se reflectiu em iniciativas como o Concurso da Aldeia Mais Portuguesa de Portugal, uma das realizações apoteóticas daquele estadista. A visão ruralista e folclorista do regime salazarista e de António Ferro cristalizou imagens de um Portugal atemporal de paisagens estetizadas e de camponeses transformados em jardineiros da paisagem.

Palavras-chave: Mitificação da paisagem; Paisagem simbólica; Estetização da paisagem; Estado Novo; António Ferro; Raul Lino.

Abstract

The landscape is the result of a complex process of strengths that reappear from where there are visible elements more or less immediate to which symbolic constructions are associated and are part of the structure, allowing

its deeper understanding. António Ferro's role during the dictatorship leading SPN/SNI, was determinant to building territorial myths based on folk policies mixed with romantic and nationalistic ideals coming from the beginning of the XIX century. The concept of "Casa Portuguesa" – Portuguese House – was reflected in initiatives such as the "contest of the most portuguese village of Portugal"; that became his masterpiece. The rural and folk vision of Salazar and António Ferro's regime photographed images of a timeless Portugal of peasants transformed into landscape gardeners.

Keywords: Key-words: Mythification of the landscape; Symbolic landscape; Aesthetization of the landscape; Estado Novo; António Ferro; Raul Lino.

Introdução

Quatro décadas de governação do Estado Novo produziram marcas profundas na sociedade portuguesa e, conseqüentemente, na mitificação e construção de paisagens. Dessa governação, interessa-nos abordar, particularmente, o papel folclorista do *Secretariado de Propaganda Nacional* – SPN – criado em 1933, que viria a tomar a designação de *Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo* – SNI – em 1945. À frente deste organismo esteve António Ferro, figura emblemática e incontornável da época, que em 1932 sugeriu a Salazar que criasse um organismo responsável pela propaganda do regime, capaz de promover a «Política do Espírito» (Ó, 1999), fomentando políticas culturais de acordo com os interesses ideológicos do governo. É neste sentido que iremos ver que António Ferro surge como doutrinador do regime durante os anos 30 e 40, deixando as suas impressões na geografia deste país.

Salazar manteve Portugal à margem da modernização, numa ruralidade que garantisse a serenidade social, assentando na trilogia Deus-Pátria-Família. O povo camponês continuava nas suas tradições seculares, longe da escolarização e do desenvolvimento económico, compondo as paisagens de sempre de Silva Porto ou de José Malhoa, mergulhado na sua religiosidade, na sua pobreza, sob protecção do ditador que prometia defendê-los da decadência, promover a

decência, a moral pública e o puritanismo conservador, tornando Portugal num país de subservientes e de provincianos, como refere Fernando Pessoa em *O Caso Mental Português*, em 1932, onde nem as elites são suficientemente formadas, acusando uma ausência de atitude crítica. A completar o atavismo português, a população urbana também foi mantida longe das inovações estrangeiras, da forte industrialização e modernização que constituíram “os trinta gloriosos” em países como, por exemplo, a França.

A propósito da aversão aos “modernismos” e influências estrangeiras no país, Salazar escreveu o seguinte ao responsável da coca-cola na Europa, a recusar a comercialização de tal produto em Portugal (Mónica, 1996):

Sei perfeitamente que o senhor nada tem a ver com vinhos, nem com sumos de fruta e é bem por outra razão que – apesar das excelentes relações que mantemos, o senhor e eu, e que datam da época em que representava a Fundação Rockefeller e não sonhava sequer em fazer parte da coca-cola – sempre me opus à sua aparição no mercado português. Trata-se daquilo a que eu poderia chamar a «nossa paisagem moral». Portugal é um país conservador, paternalista e – Deus seja louvado – «atrasado», termo que considero mais lisonjeiro do que pejorativo. O senhor arrisca-se a introduzir em Portugal aquilo que detesto acima de tudo, ou seja, o modernismo e a famosa «efficiency». Estremeço perante a ideia dos vossos camiões a percorrer, a toda a velocidade, as ruas das nossas velhas cidades, acelerando, à medida que passam, o ritmo dos nossos hábitos seculares.

O projecto ideológico do Estado Novo apresentava um regime totalitário que assumiu a propaganda política para afirmar a «nova ordem», recorrendo à «essencialidade portuguesa», atemporal porque a assumiu como se existisse desde sempre, fazendo evidenciar valores e características culturais populares que «não colocassem dúvidas» quanto à sua origem de uma portugalidade geneticamente «comprovada», serenando os espíritos críticos e apaziguando dúvidas, procedendo «quer à revisão purificadora e autolegitimadora da memória histórica, quer à fabricação de um conceito integrador e unificador de “cultura portuguesa”, de raiz nacional-etnográfica», que passaria pela «reeducação» dos portugueses,

garantindo «uma nação regenerada e reencontrada consigo própria, com a essência eterna e com o seu destino providencial» (Rosas, 2001).

Desse projecto fazia parte o que Fernando Rosas designa por «mito da ruralidade» (Idem), um Portugal tradicional cuja economia era essencialmente agrícola mas, mais do que isso, era um «estado de espírito», um estilo de vida que pretendia evidenciar as suas virtudes e se apresentava como a «verdadeira» identidade nacional, a força da «raça portuguesa», a nobreza do seu temperamento na sua vocação de país pobre mas honrado, vivendo numa mediocridade sem ambições, já que na dominação do Cardeal Cerejeira, forte aliado de Salazar, o contrário seria grande pecado. Daí que a propaganda do regime fizesse passar a ideia de um povo sereno, respeitador, alegre e feliz na harmonia dirigida por um paternalismo infantilizador.

As virtudes do «português» precisavam de ser valorizadas, recuperadas e revividas, às quais o aparelho do Estado procedeu a grande investimento. Dos vários organismos que tinham a missão de trabalhar essas virtudes, podem ser destacadas a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho – FNAT – criada em 1935, a Legião Portuguesa, fundada no ano seguinte, e a Junta Central das Casas do Povo –JCCP–, cujos objectivos se orientavam para a doutrinação do povo, para a manipulação ideológica através do «bom gosto», da «cultura popular» e do «carácter do povo português», para encenações que resultavam numa cultura do espectáculo.

De todo o aparelho do Estado, o SPN/SNI surgiu como o organismo responsável pela estetização do país, pela criação de mitos, pela «invenção» de paisagens, resultado da ideologia do regime salazarista e do desenvolvimento e concretização de ideias de António Ferro, autor da «Política do Espírito» e da folclorização de Portugal, retomando conceitos que foram desenvolvidos desde finais do século XIX, relacionados com o romantismo e o nacionalismo, entre os quais o de casa portuguesa.

O SPN/SNI deu visibilidade a aldeias, monumentos, etnografias, criou postais ilustrados da vida portuguesa bucólica, pitoresca, sublime, criou imaginários de paisagens, eternizando-as, mitificando-as, purificando-as, tornando-as inocentes, fundando-as enquanto natureza e eternidade, dando-lhes uma clareza que não é a da explicação, mas a da constatação (cf. Barthes, 2007). Jean-Didier Urbain em *L'Idiot du voyage*, mostra como os ritos associados ao turismo se encontram rela-

cionados com a mitificação de paisagens, tratando-se de actos de identificação, de iniciação e de autenticação relativamente a uma valorização fundamental, passando pela comemoração, celebração, contemplação, recolhimento ou culto (Urbain, 2002).¹

A mitificação encontra-se associada à construção de paisagens simbólicas. Elas deixam de ser paisagens «anónimas» para surgirem com conotações, cheias de significados e significações². Usando a expressão de Denis Cosgrove, a paisagem simbólica – *symbolic landscape* – é mais do que o que se vê, é a expressão colectiva social da experiência humana relativamente a uma geografia específica e a um contexto determinado, mas é também texto cénico, é o poder da memória, da irracionalidade dos mitos, da paisagem iconográfica, da paisagem enquanto símbolo (cf. Cosgrove, 1998).

1. O mito da Casa Portuguesa

Os processos de objectificação da cultura popular portuguesa constituíram um dos aspectos centrais do discurso nacionalista do Estado Novo, sobrelevando determinadas características, do que supostamente seria verdadeiramente português, genuíno, original, conduzindo ao «reaportuguesar» da cultura nacional, tendo como referência as fundações da nacionalidade. O tema em volta da casa portuguesa é um bom exemplo de como a paisagem é objecto de instrumenta-

¹ Há uma vasta investigação sobre a temática dos mitos. A propósito da palavra mito (*mythos*), ver Maria Helena Pereira, 2000, *Enigmas em volta do mito*, In *Actas do Symposium Classicum I Bracaraense – A Mitologia Clássica e a sua recepção na Literatura Portuguesa*, Braga, pp. 13-26; Manuel Antunes, 2002, *Teoria da cultura*, Lisboa, Edições Colibri. Sobre o significado do mito e a sua estrutura, ver Claude Lévi-Strauss, *Anthropologie structurale*, 1958, Paris, Librairie Plon; *Mito e significado*, 1989 [1978], Lisboa, Edições 70. Mircea Eliade também apresenta uma vasta obra sobre esta temática, nomeadamente: *Traité de l'histoire des religions*, 1949, Paris, Éditions Payot; *O mito do eterno retorno*, 1990, Lisboa, Edições 70; *Mitos, sonhos e mistérios*, 1990, Lisboa, Edições 70.

² Ver Joaquim Sampaio e Teresa Marques, 2011, *Percepção e construção simbólica de espaços residenciais*, comunicação apresentada na 1ª Conferência de Planeamento Regional e Urbano & 11º Workshop APDR, Territórios, Mercado Imobiliário e a Habitação, 11 de Novembro de 2011, Universidade de Aveiro.

lização da cultura dominante da época salazarista, particularmente nas décadas de 1930 e 1940.

Desde finais do século XIX que se criou um movimento na defesa da existência de uma habitação popular portuguesa (França, 1990; Leal, 2000), do qual se destacou Raul Lino (1879-1974), que viria a ser o seu maior conceptualizador e divulgador, procurando a institucionalização da casa portuguesa.

Com formação de estudos que passou pela Inglaterra e pela Alemanha, quando Raul Lino chegou a Portugal, encontrou o tema da casa portuguesa em debate e em processo de divulgação. Com a sensibilidade desenvolvida segundo os valores românticos e nacionalistas da época, influenciado pelo historiador de arte alemão Albrecht Haupt e pelas propostas do movimento inglês *Arts and Crafts*, (Leal, 2001), os seus projectos iriam reflectir um conjunto de traços que se aproximariam dos defendidos por aquele movimento.

O «inovador» e «talentoso arquitecto» publicou *A Nossa Casa* em 1918, constituindo «apontamentos sobre o bom gosto na construção das casas simples», pretendendo ser uma espécie de manual para educar o gosto, destinando-se «àqueles que sentem a necessidade de possuir uma casita feita com propriedade, aos que se enternecem pelo confôrto espiritual dum ninho construído com beleza» (Lino, 1923).

Referindo com frequência o «bom gosto», contrariando a «decadência do sentimento artístico», e o «péssimo gosto [de] usar cousas fingidas quando se não podem ter as verdadeiras» (Idem), para sustentar as ideias da casa portuguesa, *A Nossa Casa* identifica-se com o «encanto produzido por essas boas casas portuguesas de há meio século atrás», apresentando-se como «casitas sorridentes, sempre alegres na sua variada caiação», com a «lhaneza das suas portas largas e convidativas, a linha doce dos seus telhados de beira saliente com os cantos graciosamente revirados, o aspecto conciliador dos seus alpendres, as trepadeiras garridas respirando suficiência» e as suas «chaminés hospitaleiras e fartas» (Idem), defendendo o que é supostamente português, usando materiais de produção (industrial ou artesanal) portuguesa, em simbiose com a natureza e com as «nossas tradições» para não desarmonizarem «no meio da nossa paisagem».

Para além de percorrer «sumariamente as partes da construção», *A Nossa Casa* dá também indicações sobre o «carácter e a forma do mobiliário», com «a adopção de mobílias antigas autênticas» (Idem), e a necessidade de buscar inspiração aos antigos jardins e à «sua poesia perdida». Na defesa da harmonia

da paisagem, numa «integração absoluta da paisagem», Raul Lino critica severamente o estrangeirismo, elegendo como exemplo de «desnacionalização» o «chalet», «sintomas volumosos e obcecantes da moléstia que já então infestava o país todo» (Idem: 76).

Raul Lino tinha a ambição de transformar Portugal num país de paisagens harmoniosas, segundo o estilo da casa portuguesa, obedecendo aos traços tradicionais locais, utilizando os materiais e «processos de mão-de-obra experimentados» (Idem). Procurando a «beleza a que todos também têm direito» (Idem), pretende devolver ao país as tradições de construção de cinquenta anos antes, em que «todas as cidades vilas e aldeias ofereciam um aspecto agradável e interessante pela harmonia do seu conjunto, sem exclusão da variedade» (Idem).

Com a sustentação das tradições e do «reaportuguesamento» da casa e da paisagem, Raul Lino transformou-se numa referência da estetização levada a cabo pelo Estado Novo, sendo reconhecido como um dos maiores arquitectos da época, com grandes repercussões na cultura do país, dando visibilidade ao mito da casa portuguesa. Na homenagem que a Sociedade dos Arquitectos Portugueses e a Sociedade de Belas Artes lhe fizeram, em 1932, o discurso do professor Agostinho de Campos sintetizou estes aspectos e a importância do arquitecto na construção de paisagens da seguinte forma (Campos, et. al., 1932):

Os bons e belos móveis portugueses de vinhático, robustos, elegantes e sinceros, começaram a sair dos sótãos ou adegas para onde os tinha relegado o estúpido século XIX e vieram substituir nas melhores salas da gente de bom gosto o mogno folheado, degenerescência miserável do estilo do Império. Assim se civilizaram por dentro muitas casas portuguesas pelo simples facto de se tornarem outra vez portuguesas.

[...] Mas, quando já os interiores portugueses se salvavam do mau gosto pelo simples facto de se reaportuguesarem, a nossa paisagem continuava conspurcada pelo barbarismo do chalet. Muitas casas nossas, já civilizadas por dentro, eram ainda grotescas por fora. Felizmente o homem necessário e oportuno nunca falta, quando uma forte corrente o torna lógico e lhe marca a hora da chegada.

Raul Lino chegou da Alemanha e nacionalizou a construção civil portuguesa. [...] Há trinta anos não me espantaria semelhante atentado, porque à volta outros monstros rimavam com o monstro [referindo-se

ao chalet]. Hoje espanto-me porque o ambiente mudou. E essa mudança deve-se ao homem que entre nós conseguiu harmonizar a arquitectura com a tradição e a natureza.

Seguindo de perto as ideias de *A Nossa Casa*, Raul Lino publicou *Casas Portuguesas*, em 1933, com o subtítulo «Alguns apontamentos sobre o architectar das casas simples» (Lino, 1992), desenvolvendo aspectos abordados na publicação de 1918. Raul Lino já não se ficou pela oposição da construção à inglesa, à francesa ou ao *chalet* suíço, denunciou «a americanização dos costumes» e insistiu no «anseio natural e instintivo no Homem de possuir habitação própria e independente», fazendo um elogio à casa individual, «o sonho de uma moradia própria». A sua luta continuou a ser contra «tanta casa aleijada», pretendendo alcançar a «boa ordem», «equilíbrio» e «harmonia no conjunto» como acontece «em toda a admirável criação da Natureza».

O interesse de Raul Lino pela paisagem saiu reforçado nesta publicação, realçando várias vezes a importância de a casa se integrar nela adequadamente, seja pelo clima, pelas características geológicas, pelo declive do terreno, pela orientação da casa ou pelo seu enquadramento paisagístico, atendendo às suas tradições e ao modo de ser do povo, resultando um quadro natural e harmonioso. A título de exemplo, escreve (idem):

[...]o construtor vai buscar os materiais que são do uso na respectiva região e que muito frequentemente apresentam caracteres pelos quais a casa construída se liga à própria paisagem. E assim como a pedra local se aparenta na cor e na estrutura ao terreno; assim como das condições económicas regionais, das condições topográficas, climáticas do local, resulta certa harmonia no aspecto plástico de qualquer aglomeração de casas, assim também existem certos traços fisionómicos da casaria que são a expressão ou o reflexo do modo de ser, das maneiras de sentir de um povo unificado pela série de circunstâncias que constituem a sua história.

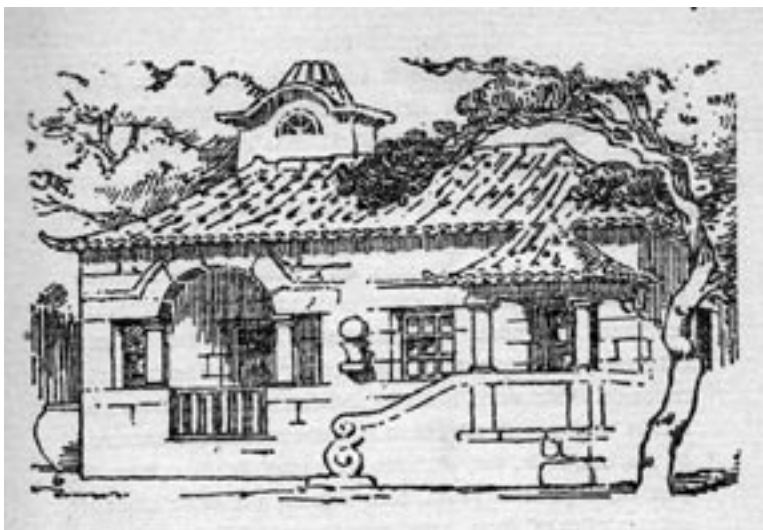


Figura 1 - Gravura de A Casa Portuguesa (Fonte: Lino, 1923 [1918])

A «casita simples» de anos passados integrada na paisagem era o modelo que Raul Lino pretendia para todo o país, numa versão poética apoteótica dos seus textos e ilustrações, procurando plena satisfação nos seus passeios por caminhos e estradas fora (Idem):

É nestas horas palpitantes, doiradas e calmas, em que nos sentimos imbuídos não sabemos de que sentimento de paz e conciliação, que essas simpáticas casinhas à beira da estrada, ou entre os campos, melhor nos revelam o seu português sentido. Que alegres no seu variado matiz; que acomodadas nas proporções; que graça, que modéstia e contentamento não respiram! Nada têm de forçado ou de menos seguro efeito; tudo parece nascido do próprio lugar com toda a naturalidade.

A insistência do «bom gosto», omnipresente em toda a obra, rejeitava qualquer forma de construção estrangeirada, em alusões directas ou indirectas ao chalet e a outras formas de construção que se afastassem do receituário de casa portuguesa proposto pelo autor. A sua missão fundamentalista denunciava que

«a introdução repentina, brutal, de não importa que estilo seja, cujas disposições contrariam a índole do país, é pelo menos grande violência ou pecado contra a naturalidade» (Idem). Os «apontamentos», tanto de *A nossa Casa* como de *Casas Portuguesas*, foram escritos para educar os gostos dos portugueses, mas não os «simples», os pobres. Quando Raul Lino referia que «construir é educar», pensava em primeiro lugar nos arquitectos e nos que se encontravam associados à construção, mestres-de-obras, mas também à burguesia e às elites portuguesas. Poucas vezes foi explícito nos seus alvos, mas não deixou de os identificar referindo-se à «proficiência de verdadeiro arquitecto e [à] dignidade de bom português» sobre a aceitação indevida do que era estrangeiro.

A educação do «bom gosto» encontrava-se sempre associada à ornamentação, ao asseio, ao «temperamento romântico», à alegria, como se Portugal fosse um país onde não existisse miséria, casas populares decadentes, e onde não houvesse enorme variedade construtiva, desde as cabanas e palheiros a casas sem condições mínimas de habitabilidade.

A casa portuguesa, um conceito que perdurou durante décadas, foi posto em causa com a publicação dos dois primeiros volumes do Inquérito à Habitação Rural, em 1943, realizado pelos engenheiros do Instituto Superior de Agronomia, onde se mostrava que as condições de habitação não eram o «ninho» nem a «casa dos simples» de Raul Lino. Havia, antes, más construções por Portugal fora e condições de vida difíceis (cf. Leal, 2000).

Na década seguinte, surgiu o Inquérito à Arquitectura Popular, realizado pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos entre 1955 e 1960, ligado a uma nova geração de arquitectos, vindo afirmar que «não existe, de todo, uma “arquitetura portuguesa” ou uma “casa portuguesa”» (Sindicato Nacional de Arquitectos, 1988 [1961]). No caso do Inquérito à Habitação Rural, Eugénio Castro Caldas desmascarava a paisagem bucólica de Raul Lino desta forma ao referir-se ao Minho (citado por Leal, 2000):

[as aldeias embora situadas numa] paisagem rica de tons verdes e fresca de água [...] constituem conjuntos de aspecto pobre, senão miserável. [...] Retalhados de caminhos de piso irregular, encharcados de águas [...], atravancados de lenhas e estrumes – passeio de homens e animais e recreio de crianças sujas, piolhosas e assustadiças que preco-

cemente saem do berço, a gatinhar, para acompanhar porcos e galinhas – estes aglomerados populacionais oferecem o espectáculo de quase todas as condições de que os homens se rodeavam em tempos primitivos.

Contudo, antes do inquérito do Instituto Superior de Agronomia, os geógrafos Amorim Girão e Orlando Ribeiro já tinham abordado questões de diferenciação regional na década de 1930, consolidando essas perspectivas na década seguinte com obras fundamentais como o *Atlas de Portugal* e *Geografia de Portugal*, do primeiro autor, de 1940, e *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, do segundo autor, de 1945.

A obra de Raul Lino, nomeadamente *A Nossa Casa* e, mais tarde, *Casas Portuguesas*, associada a um discurso harmonioso, tradicional, nacionalista e atemporal, interessou ao Estado Novo, pelo menos numa primeira fase fascizante, em que Salazar teve necessidade de encontrar discursos conciliadores de vários sectores da sociedade com o do seu regime totalitarista, sendo necessário lutar contra a «desnacionalização» e incentivando o «reaportuguesamento» tal como vimos anteriormente, coadunando-se perfeitamente com as políticas desenvolvidas pelo SPN/SNI, nomeadamente com a realização do concurso da Aldeia Mais Portuguesa de Portugal.

2. A Política folclorista do SPN/SNI

O regime salazarista procurou controlar os vários sectores da sociedade portuguesa através de um aparelho de Estado forte e com um discurso que reproduzia o modelo defendido pelo chefe do governo. Na primeira fase governativa fascizante, Salazar precisou de demonstrar que era o governante de que Portugal precisava para endireitar as finanças públicas, após as políticas desastrosas dos vários governos da Primeira República e dos governos liberais do regime monárquico, e que nele se encontraria a mão paternalista que garantiria a estabilidade social.

Tal como vimos, o SPN surgiu por sugestão de António Ferro a Salazar, constituindo-se como o organismo responsável pela transmissão da boa imagem do regime e de Portugal. O seu papel era, assim, propagandista, servindo-se da rádio, do cinema e da imprensa escrita para divulgar as suas ideias, mas as suas

acções foram mais longe, promovendo exposições, encenando festas populares e cortejos, apostando num modelo estético ruralista e conservador, promovendo o «bom gosto» e a «Política do Espírito», desenvolvendo «desde a Beleza moral à Beleza plástica», controlando a política cultural do governo através da estrutura que António Ferro dirigia³.

A criação do SPN estava directamente vocacionada para duas missões. Uma, de índole cultural, deveria promover as condições necessárias ao estudo dos usos e costumes de Portugal, mergulhando nas tradições do povo, preservando-as e divulgando-as. A segunda, claramente propagandística, assumindo um papel doutrinador, foi servir-se da cultura popular para educar o gosto dos portugueses segundo os valores estéticos do regime e para controlar as massas.

A doutrinação do SPN/SNI estava presente em muitos dos discursos de António Ferro e nas mensagens associadas à realização de espectáculos, exposições e outras iniciativas. Em 1933, afirmava este estadista: «convenceremos assim o povo, a pouco e pouco, de que pensamos nele, de que a sua felicidade e o seu bem-estar constituem uma das nossas maiores prioridades» (citado por Alves, 2007a).

A felicidade e o bem-estar do povo, sabemos hoje em que resultaram. As preocupações de Ferro traduziram-se mais numa política folclorista da cultura popular, encenando quadros da vida rural, ignorando e omitindo as condições de vida difíceis em que os camponeses vivem, cristalizando momentos fotográficos da estética da cultura portuguesa de acordo com a ideologia política do regime, tendo em vista transmitir uma imagem de nação pacífica, harmoniosa e com identidade própria. A doutrinação folclorista e ruralista do SPN/SNI divulgava paisagens campesinas bucólicas, rústicas e «puras», longe da modernização, fosse dos camiões da coca-cola, como vimos, ou de outros símbolos, mantendo os seus traços tradicionais e populares que ao olhar do cidadão representavam o país verdadeiramente genuíno, exigindo a sua preservação e garante do que seria a identidade nacional.

³ A propósito de como a estrutura do Secretariado de Propaganda Nacional se complexificou com a sua passagem a Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, ver Paulo, 1994.

Tal como nas tendências culturais de finais do século XIX, o SPN/SNI associava a cultura popular a ruralidade, da qual, apesar de observada no presente, eram procuradas as suas origens, a sua «autenticidade», e, enquanto testemunho do passado, se tentava preservar antes que desaparecesse, celebrando-se as excelências das tradições populares (Leal, 2000). Contudo, tal como demonstra Vera Alves, apesar do trabalho dos investigadores e colaboradores do SPN/SNI, os estudos da cultura popular de matriz rural vão recuperar o conhecimento desenvolvido desde finais de Oitocentos até ao Estado Novo (Alves, 2007a), passando pelo Museu Etnográfico Português, criado em 1893, ou pelos trabalhos desenvolvidos por Rocha Peixoto, Leite de Vasconcelos, entre outros. É na «ingénua» moldura do barro, nas cantigas sem influências externas, nas tradições intactas e genuínas do povo, na sua pureza e alegria que o SPN/SNI procura encontrar o Portugal autêntico ao percorrer as recônditas aldeias de Portugal, com as suas paisagens rurais de «postais ilustrados» descritos nos Guias de Portugal publicados nos séculos XIX e XX⁴.

Mas nem sempre as paisagens recônditas e genuinamente populares convinham àquele organismo. Os critérios para selecção de aldeias para o Concurso da Aldeia Mais Portuguesa de Portugal levantam muitas dúvidas, assim como a eleição de símbolos da arte popular para mostrar em Lisboa e noutras cidades do país ou do estrangeiro. No primeiro caso, por exemplo, as aldeias a concurso da província de Trás-os-Montes, Alturas do Barroso e Lamas de Olo, «teriam sido postas de parte devido às difíceis condições de acesso e a um “reconhecido primitivismo, que a nenhuma dava possibilidades de vitória (vitória que implicava sempre a recomendação feita a nacionais e estrangeiros de visitarem de futuro essa aldeia, como a mais portuguesa de Portugal)”» (Alves, 2007a). No segundo caso, a selecção era feita segundo critérios de impacte visual – como é o caso do efeito decorativo do galo de Barcelos, transformado num ícone da portugalidade – e pelo gosto estético de António Ferro e dos seus colaboradores, sendo rejeitados se considerados «desprovidos de qualidades estéticas» (Idem).

⁴ António Ferro deu visibilidade à visão bucólica e idílica dos Guias de Portugal, «um paiz cuja formosura, doçura de clima, e bonhomia dos seus habitantes, é digno de ser conhecido, e quiçá mais do que é, para que os estranhos o avaliem» (F. J. Almeida, 1880, *Guia de Portugal*. Lisboa: Typographia da Casa de Inglaterra. Citado por Pires, 2001).

A acção influenciadora do SPN/SNI reflectiu-se nos vários domínios da cultura popular portuguesa. Tendo como pressuposto a defesa da «tradição», controlava a arte popular. Na encomenda de peças para as várias iniciativas em várias cidades ou para o Museu de Arte Popular, eram rejeitadas peças que não fossem «genuinamente populares», quer porque apresentavam imagens «renovadas» quer porque a sua confecção recorria a produção não tradicional, nomeadamente a formas de «configuração industrializada» ou a «fantasias modernas», ou eram sugeridas modificações, como aconteceu na encomenda de um Tabuleiro de Tomar feita por Francisco Lage para o Museu de Arte Popular quando referia que «com esta decoração uniforme azul [...], o tabuleiro resulta frio não sendo possível a sua valorização na sala a que estava destinado» (citado por Alves, 2007a).

O «genuinamente popular» gozou de estatuto especial e encontrou no SPN/SNI um trampolim para a visibilidade nacional e internacional, como é o caso dos tapetes de Arraiolos, que já antes tinham sido «objecto de uma intensa campanha organizada pela revista *Terra Portuguesa* que conduziu à revitalização de uma tradição que parecia encontrar-se então praticamente moribunda» (Leal, 2000). A reinvenção de tradições não se aplicou somente aos tapetes de Arraiolos mas também a outros casos que se enquadrassem na política folclorista de «bom gosto» do SPN/SNI.

Da acção deste organismo resultou a valorização de instrumentos de trabalho agrícola, da exploração do pormenor das peças, da miniaturização e do que deveria ser considerado «arte popular portuguesa». Como só lhe interessavam objectos de apreciável «beleza», capazes de cativarem os olhares dos visitantes das exposições e dos desfiles e de permitirem a construção de imagens associadas a paisagens idílicas e bucólicas, foram criados mitos que ainda hoje perduram, nomeadamente a visão romântica do mundo rural, quando na verdade existiam camponeses pobres, analfabetos e miseráveis que o Estado Novo quis esconder do mundo. A visão do «camponês esteta» e do camponês poeta (Alves, 2007a; 2007b), artista das maravilhas da arte popular portuguesa expostas no país e no estrangeiro, era um simulacro. Uma encenação conduzida por António Ferro e pelos seus colaboradores que determinavam os perfis dos actores e davam orientações precisas para os ensaios dos eventos e para a aquisição de peças de arte popular.

A estetização do camponês e do mundo rural levada a cabo pelo Estado Novo correspondia à imagem que António Ferro pretendia dar de Portugal através

da sua «Política do Espírito» para que os visitantes das paisagens «genuínas» de Portugal pudessem apreciar uma ruralidade pacífica de agricultores transformados em jardineiros da paisagem. Essa ideia torna-se clara na propaganda veiculada pelas informações do SPN/SNI, nomeadamente pela *Revista Panorama*, *Revista Portuguesa de Arte e Turismo*, na qual aquele organismo publicava as ideias e imagens que o regime pretendia fazer passar para a opinião pública, em especial para a população urbana, sobretudo, para os estratos sociais mais elevados.

Essas imagens transportavam, como se sabe, uma forte carga sociopolítica, condicionando a forma como os visitantes viam as paisagens de Portugal, herdeiros de uma tradição oitocentista e de início do século XX. As paisagens descritas pelo regime correspondiam a um discurso que pode ser encontrado nos vários Guias de Portugal, de um país de belezas singulares que mereciam ser visitadas. Na apresentação de imagens turísticas de Portugal, publicadas na *Cartilha da Terra Portuguesa*, em 1950, António Ferro sublinha os seus «valores históricos paisagísticos e pitorescos» (citado por Pires, 2001):

Há muito que se fazia sentir a necessidade duma brochura prática, manejável, de algibeira, em que os turistas nacionais e estrangeiros se pudessem aperceber, rapidamente, do essencial da terra que visitam, entre dois comboios ou numa paragem curta de automóvel: os seus mais belos panoramas, monumentos principais, festas típicas, hotéis ou pousadas, as próprias especialidades culinárias. [...] Consulte-se, portanto a «Cartilha da Terra Portuguesa» como se consulta um ficheiro que nos indica modestamente os dados essenciais do problema que desejamos tratar ou até as próprias fontes onde devemos beber. Seja como for, esta edição singela do Secretariado será, doravante, uma obra indispensável, de iniciação, para todos os devotos da nossa Pátria, o catecismo da sua Beleza.

O desfasamento entre o discurso oficial e a realidade era enorme. A «poesia dos simples» e do «camponês esteta» era desmoronada pelo campónio com os seus trajes andrajosos e caras de esfomeados. Ao contrário dos rasgados elogios às paisagens portuguesas e à arte popular portuguesa, como por exemplo à saia do traje de Afife, que «é na verdade, uma saia de belíssimo efeito, onde se afirma um raro bom gosto aldeão!», ou sobre a indumentária de Santa Marta de Portuzelo,

que é um «deslumbramento de coloração, uma verdadeira romaria de cores», e ao país folclorista de sardinheiras floridas nas janelas e nas soleiras das portas, num quadro romântico pintado por Raul Lino, aparecia o Portugal fora das actuações dos pauliteiros de Miranda no Albert Hall, longe das exposições e das comitivas que o percorriam, tal como Unamuno escrevia (citado por Alves, 2007a):

Vimos e oímos [...] en Lisboa, en Braga, en Viana do Castelo, en Aveiro, coros populares de canto y baile, con típicos trajes comarcales, ricos de colorido y traza; coros con el cometido de mostrarnos la decretada alegría en el trabajo, el contento con el reparto de la pobreza; pero nada me habló más ni mejor que el no preparado concurso de pescadores humildes de la playa de Nazaret. Donde alguno se nos acercó a pedirnos una “esmolinha – una limosnita –, y como se la diéramos en calderilla española, nos dijo en castellano: “Muchas Gracias”.

O SPN/SNI não inventou o galo de Barcelos nem o tapete de Arraiolos mas soube aproveitá-los bem para as suas encenações e produções espectaculares de um Portugal de paisagens deslumbrantes.

3. A Aldeia Mais Portuguesa de Portugal

O Concurso da Aldeia Mais Portuguesa de Portugal, realizado em 1938, pretendia levar mais longe o poder de encenação do regime salazarista. As exposições nacionais e internacionais já não eram suficientes, era necessário viver a encenação na própria realidade, na própria paisagem, mostrando a identidade de Portugal, servindo de teatro às tradições populares. O evento foi notícia repetidamente, dando consagração absoluta a António Ferro e ao SPN/SNI.

Depois de um trabalho de selecção em cada província, entraram em competição doze povoações: Bucos e Vila Chã (Minho); Manhouce e Cambra (Beira Alta); Monsanto e Paúl (Beira Baixa); Azinhaga (Ribatejo); Almalaguez (Beira Litoral); Boassas (Douro Litoral); Nossa Senhora da Orada (Alto Alentejo); Peroguarda (Baixo Alentejo); e Alte (Algarve). As províncias de Trás-os-Montes e Estremadura ficaram de fora. Feita a selecção, em 18 de Setembro de 1938, um júri nacional começou a percorrer o país para visitar as aldeias concorrentes

para eleger a «aldeia mais portuguesa». António Ferro presidia o júri constituído pela sua esposa – Fernanda de Castro –, pelo jornalista Gustavo Matos Sequeira, pelo musicólogo e folclorista Armando Leça, pelos etnógrafos Luís Chaves e Cardoso Marta e por Augusto Pinto. O júri era acompanhado por uma brigada fotográfica e cinematográfica e por repórteres nacionais e estrangeiros (Alves, 2007a). A campanha de «bom gosto» tinha chegado às aldeias portuguesas, agora transformadas em cenários-paisagem do que deveriam ser todas as aldeias, modelo estético que mudaria as paisagens de Portugal, e aí talvez o país ficasse um «jardim à beira-mar plantado».

Nas aldeias transformadas em cenários-paisagem, António Ferro e a sua comitiva poderiam apreciar a «arte do povo», essa «arte que pode considerar-se a linguagem espontânea, harmoniosa, das suas mãos»⁵, o que na realidade não correspondia à verdade, como se sabe, porque as encenações do SPN/SNI de espontâneo teriam muito pouco. Das aldeias visitadas, Monsanto foi aquela que parece ter impressionado mais os visitantes com a sua rusticidade e tipicidade, tornando-se, a partir de então, num símbolo da nacionalidade, tendo nascido mais um mito territorial que António Ferro anunciaria claramente em 1947: «mais uma terra maravilhosa, fisionomia desconhecida, ou quase desconhecida, dos portugueses que já a procuram e apontam, carinhosamente, no mapa do seu país, onde passou a existir uma luz mais» (citado por Alves, 2007a).

A ideia de percorrer o país e de mostrar a beleza das suas paisagens com o Concurso da Aldeia Mais Portuguesa de Portugal revela a visão propagandística de António Ferro pretender uma intenção turística, como se pode constatar no discurso que proferiu na gala da entrega do prémio Galo de Prata a Monsanto: (citado por Alves, 1997):

Este concurso vale, sobretudo, pelo pretexto que nos dá de mergulhar na terra portuguesa, de lhe arrancar alguns dos seus segredos, de encontrar aqui e além escondidas entre as rochas, no alto das montanhas, ou no coração dos vales, as nascentes da raça.

⁵ Discurso de António Ferro na inauguração da Exposição de Arte Popular, em 1936. Citado por Alves, 2007a.

Monsanto ganhou o galardão porque traduziria uma realidade atemporal, preparada para receber os visitantes, encenando-se até ao pormenor, transformada num espectáculo de uma paisagem que ilustraria o melhor da raça portuguesa, sintetizando na sua graça a alegria e a cor deste povo esteta num quadro hiper-realista, já que todas as virtudes ali estariam representadas. Esta aldeia, nascida das rochas, enchia os olhos e a alma de turistas e de quem a visitava, como foi o caso de Cardoso Mata:

*Nunca se sabe em Monsanto
(que as águias roçam com a asa)
Se a casa nasce da rocha
Se a rocha nasce da casa⁶.*

Os estereótipos estavam inventados: a noiva minhota, a tricana coimbrã, o galo de Barcelos, as filigranas, os pauliteiros de Miranda... e Monsanto, como a «aldeia mais portuguesa», modelo de tradição e bom gosto. Para além de reduzir o popular ao rural, segundo uma idealização estética do camponês transformado em jardineiro da paisagem, António Ferro pretendia «aportuguesar» as paisagens de Portugal, mesmo que isso significasse ignorar a realidade do país e as respectivas estruturas sociais.

A procura do «genuíno», a sobrevalorização do impacte visual dos objectos e a imagem atemporal da realidade fizeram do Concurso da Aldeia Mais Portuguesa de Portugal um dos pontos mais altos da política de estetização do regime, mesmo que a «maravilhosa intuição artística» do povo português resultasse de ensaios e encenações, como aconteceu em Monsanto. Vejamos uma notícia de um jornal da época (citado por Alves, 2007a):

Logo a seguir começou o trabalho árduo, ininterrupto, aqui em Monsanto, para em tão pouco tempo se preparar tudo quanto era preciso, para um espectáculo de tamanha categoria. Estava em jogo o brio nacional pois que para o espectáculo estava convidado o Corpo Diplomático [...].

Assim, depois de escolhidos os componentes dos diversos grupos e seus respectivos dirigentes, deu-se início aos trabalhos e arranjos de indumentária

⁶ Fonte: <http://www.radiomonsanto.pt/monsanto-aldeia-mais-portuguesa-de-portugal.php>.

e pertences. Encarregaram-se dos grupos as distintas professoras de Monsanto D. Etelvina de Lemos Viana e D. Maria José de Albuquerque, o distinto professor Sebastião da Costa Carvalhão, as meninas Celeste Pinto e Maria de Lourdes Correia e ainda o Senhor Joaquim Bernardo Mendonça [...].

Sales Viana, perdendo noites sobre noites, teimando sempre, vai e volta a Monsanto, cuidando de tudo, não esquecendo dos mínimos pormenores, ralhando aqui, elogiando acolá, acarinhando os mais tímidos e entusiasmando os que às vezes, mostravam desânimo.

Afinal, a arte popular estava nas mãos dos artistas do SPN/SNI. Pintores, encenadores, etnógrafos e fotógrafos faziam parte da equipa de campanha estética e de educação do «bom gosto», como aconteceu, entre outros casos, na realização do Recinto das Aldeias da Exposição do Mundo Português, em 1940, onde mais uma vez foram criados simulacros a fazerem acreditar que as casas do mundo rural português seriam algumas das aguarelas de *A Casa Portuguesa*, de Raul Lino, e que os figurantes seriam a representação límpida dos camponeses, correspondendo às paisagens idílicas do Portugal rural habitadas por lindas meninas sorridentes, bem penteadas, de trajes festivos e cobertas de ouro ao peito a puxarem juntas de bois.



Figura 2 - Exposição do Mundo Português, 1940 (Fonte: www.flickr.com/photos/biblarte/3247508660/in/set-72157606234802424/)

Conclusão

O discurso oficial do Estado Novo pretendia dar uma ideia de um país de «camponeses estetas», de um povo de poetas que vivia em paisagens rurais harmoniosas, cheias de graça que representavam o genuíno, o autêntico e tradicional da cultura portuguesa, confundindo-se com a própria identidade nacional. Contudo, esse conceito foi uma «invenção» de António Ferro e dos seus colaboradores, ao se servirem de ideais românticos e nacionalistas desenvolvidos desde finais do século XIX que o SPN/SNI soube aproveitar para concretizar a «Política do Espírito» e a doutrinação necessária ao regime salazarista, e os «camponeses estetas» não eram mais do que o resultado de uma política de estetização de camponeses e da construção idílica de paisagens de um Portugal rural de jardineiros da paisagem para consumo de turistas e visitantes.

Da política de estetização e de objectificação foram desenvolvidos mitos e representações de um Portugal que apresentava uma identidade nacional baseada na sua homogeneidade cultural, nas suas raízes cujas diferenças seriam cromáticas e não estruturais. Como afirma João Leal, «a diversidade não era apreendida enquanto tal, com todas as conflitualidades que transporta, mas antes uma variação cromática dentro do mesmo» (Leal, 2000).

António Ferro – e o SPN/SNI – foi responsável pela criação de mitos, de símbolos nacionais, de paisagens de galos de Barcelos e de aldeias tradicionais, mas o maior mito talvez tenha sido a construção de uma imagem bucólica, conservadora e fotográfica de um rural que, nalguns casos, parece continuar a fazer parte do imaginário português.

Bibliografia

- Alves, Vera, 1997. Os etnógrafos locais e o Secretariado da Propaganda Nacional. Um estudo de caso. *Etnográfica*, vol. I (2), pp. 237-257.
- Alves, Vera, 2007a. «Camponeses estetas» no Estado Novo: arte popular e nação na política folclorista do Secretariado da Propaganda Nacional. Dissertação de Doutoramento. Lisboa: ISCTE.
- Alves, Vera, 2007b. “A poesia dos simples”: arte popular e nação no Estado Novo. *Etnográfica*, 11 (1), pp. 63-89.
- Barthes, Roland, 2007 [1957]. *Mitologias*. Lisboa: Edições 70.

- Campos, Agostinho, et al., 1932. *Raul Lino: quatro discursos pronunciados na sessão solene de homenagem ao Arquitecto Raul Lino promovida pela Soc. dos Arquitectos Portugueses e Soc. Nacional de Belas Artes*. S.l.
- Cosgrove, Denis, 1998. *Social Formation and symbolic landscape*. London: The University of Wisconsin Press.
- Costa, Madalena; Ramos, Tânia, 2007. Um encontro, um desencontro. Lúcio Costa, Raul Lino e Carlos Ramos. *O moderno já passado, o passado no moderno, reciclagem, requalificação, rearquitectura*. Anais do 7º seminário Do.co.mo.mo_brasil. Porto Alegre, 22 a 24 de Outubro de 2007.
- França, José Augusto, 1980 [1972]. *A arte e a sociedade portuguesa no século XX*. Lisboa: Livros Horizonte, Lda.
- França, José Augusto, 1990 [1967]. *A arte em Portugal no século XIX*. Venda Nova: Bertrand Editora.
- Girão, A. Amorim 1949 [1940]. *Geografia de Portugal*. Porto: Portucalense Editora.
- Girão, A. Amorim 1958 [1940] *Atlas de Portugal*. Coimbra: Instituto de Estudos Geográficos
- Leal, João, 2000. *Etnografias portuguesas (1870-1970)*. Cultura popular e identidade nacional. Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Lino, Raul, 1923 [1918]. *A nossa casa: apontamentos sobre o bom gosto na construção das casas simples*. Lisboa: Ottosgráfica.
- Lino, Raul 1992 [1933]. *Casas portuguesas: alguns apontamentos sobre o arquitectar das casas simples*. Lisboa: Edições Cotovia.
- Mónica, Maria Filomena, 1996. Os costumes em Portugal. *Cadernos do Público, Jornal Público*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.
- Ó, Jorge, 1999. *Os anos de Ferro. O dispositivo cultural durante a "Política do Espírito" 1933-1949*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Paulo, Heloísa, 1994. *Estado Novo e Propaganda em Portugal e no Brasil. O SPN/SNI e o DIP*. Coimbra: Livraria Minerva.
- Pessoa, Fernando, 2008 [1932]. *O caso mental português*. Lisboa: Guimarães Edições.
- Pires, Ema, 2001. Imagens da «Planície». Patrimónios, construções sociopolíticas e narrativas turísticas sobre o Alentejo (1933-1949). *1º Congresso de Estudos Rurais*, Vila Real, 16 a 18 de Setembro de 2001, UTAD.
- Ramos, Rui, 2010. *A casa: arquitectura e projecto doméstico na primeira metade do século XX português*. Porto: FAUP Publicações.
- Ramos, Rui 2011. Disponibilidade moderna na arquitectura doméstica de Raul Lino e Ventura Terra na abertura do século XX. *Revista de Arquitectura: Arquivo(s) da Modernidade*, Caleidoscópio, pp. 78-111.
- Ribeiro, Irene, 1994. *Raul Lino: pensador nacionalista da arquitectura do Porto*. Dissertação de Mestrado. Porto: FLUP.
- Ribeiro, Orlando, 1987 [1945]. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Lisboa: Livraria Sá da Costa.
- Rosas, Fernando 2001. O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do

totalitarismo. *Análise Social*, vol. XXXV (157), pp 1031-1054.

Sindicato Nacional dos Arquitectos, 1988 [1961]. *Arquitectura Popular em Portugal*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.

Tostões, Ana, 1997. *Os verdes anos na arquitectura portuguesa dos anos 50*. Porto: FAUP Publicações.

Urbain, Jean Didier, 2002 [1991]. *L'idiot du voyage: histoires de touristes*. Paris: Éditions Payot & Rivages.

Patrícia Trocado

As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão

Resumo

Em vários países, o transporte escolar activo e a mobilidade independente nas crianças e nos jovens tem diminuído nas duas últimas décadas. Os pais são os principais decisores da opção modal da deslocação casa-escola das crianças ou, pelo menos, exercem uma grande influência na escolha modal dos jovens. Muitos dos comportamentos são transmitidos de pais para filhos, tornando cada vez mais dependentes do automóvel. As consequências destes processos, se não são incontornáveis, são de muito difícil correção no futuro da mobilidade sustentável das cidades. Torna-se então necessário identificar e analisar os factores que influenciaram estas alterações de comportamentos na escolha de modos de transportes, promovendo alternativas ao nível das políticas e práticas.

Na sequência dos trabalhos de investigação sobre estas matérias, faz-se aqui uma reflexão baseada em literatura nacional e internacional sobre a mobilidade das crianças e dos jovens, com especial destaque para as deslocações casa-escola.

Palavras-chave: Deslocações casa-escola, transporte escolar activo, mobilidade independente, mobilidade sustentável, opções modais

Abstract

In several countries, active school transport and independent mobility in children and youth has diminished in the past two decades. Parents are the main decision makers regarding the modal option of home to school travel in children, or at least they exert a great influence in the youth's modal choices. Many of the behaviours are transmitted from parents to children, who become increasingly more dependent on car use. The consequences of these processes, if not unavoidable, are very difficult to correct in the future of sustainable mobility in cities. It becomes necessary to identify and analyse the factors that have influenced this behaviour changes in the choice of transport mode, promoting political and practical alternatives.

Following the research works on these subjects, we try to make a reflection based on the national and international literature on children and youth mobility, particularly focusing on home to school travel.

Keywords: School travel, active school transport, independent mobility, sustainable mobility, travel model choices.

1. Introdução

A última década, foi profícua em literatura relacionada com a mobilidade das crianças e dos jovens, nomeadamente no âmbito de publicações na área da geografia. A avaliar pelo conteúdo, pode dizer-se que uma boa parte das preocupações têm-se centrado no comportamento das deslocações casa-escola dos jovens (McDonald, 2008; Pont et al., 2009; Sirard et al., 2008) Deste modo, a ênfase colocada nestes assuntos por geógrafos, vem somar-se a leituras que, tradicionalmente, eram comuns em outras áreas científicas, entre elas, a saúde, a medicina, a psicologia e o desporto.

O modo de transporte escolar activo (andar a pé e de bicicleta), tem vindo a diminuir consideravelmente nas últimas décadas, como opção modal nas crianças e nos jovens, nos países ocidentais (McMillan, 2007). Consequentemente, a actividade física das crianças e dos jovens diminui, o que origina o enquadramento

deste problema em vários programas e acções ligadas à saúde, de forma a reduzirem o sedentarismo e, em casos mais extremos, a obesidade nestas faixas etárias. Para além da promoção da actividade física nas deslocações casa-escola, são também accionadas medidas de mobilidade sustentável. O objectivo é incorporar a sustentabilidade nas opções modais e na saúde das crianças, jovens e respectivas famílias.

2. O Transporte Activo nas Crianças e nos Jovens

O transporte escolar activo (andar a pé e de bicicleta) é importante para a promoção da actividade física nas crianças e nos jovens (Fusco, et al. 2012). A literatura recente foca a maior capacidade e resistência física destas crianças e jovens quando comparados com aqueles que optam por um modo de transporte passivo (modos motorizados) (Faulker et al., 2009). No entanto, ao contrário do que seria desejável, estudos recentes demonstram uma diminuição do transporte activo e da mobilidade dependente nestas faixas etárias (Fyhri et al., 2009; Kopina, 2011). Dito de outra forma, cada vez mais, o transporte individual - o carro - é utilizado pelas crianças e pelos jovens para as deslocações casa-escola e nas suas actividades de lazer. Esta tendência é acentuada na medida em que quando a distância aumenta a probabilidade de realizar viagens activas para a escola e actividades de lazer diminui.

A dependência automóvel nesta faixa etária é bastante prejudicial por diversas razões. O bem-estar físico e a saúde das crianças e jovens são colocados em risco, sendo que vários estudos apontam para o aumento de peso e para a obesidade ou, até mesmo, complicações de saúde quando estes se tornarem adultos (Salomon et al., 2005). As crianças e os jovens que se deslocam maioritariamente de carro nas suas viagens tornam-se menos independentes. Para além, perderem o contacto com outros colegas e vizinhos, podem atrasar o seu desenvolvimento emocional e cognitivo, que retiram das relações sociais e da interacção com ambiente construído (Brown et al., 2008).

As escolhas modais das deslocações casa-escola são influenciadas por fatores demográficos, individuais, familiares, ambiente construído e diversos fatores externos (figura 1). Segundo Panter et al. (2008), os domínios individual,

ambiental, físico e externo influenciam a tomada de decisões relativamente ao modo de deslocação, enquanto os principais factores moderadores influenciam a força e a tomada de decisão.

A crescente expansão das áreas residenciais e o conseqüente aumento da distância entre o local de residência, o local de trabalho e as escolas, ou ainda a pressão social, a emancipação das mulheres e a complexidade dos horários e ritmos familiares, ilustram outros dos factores que justificam a preferência pela utilização do automóvel (McMillan, 2005).

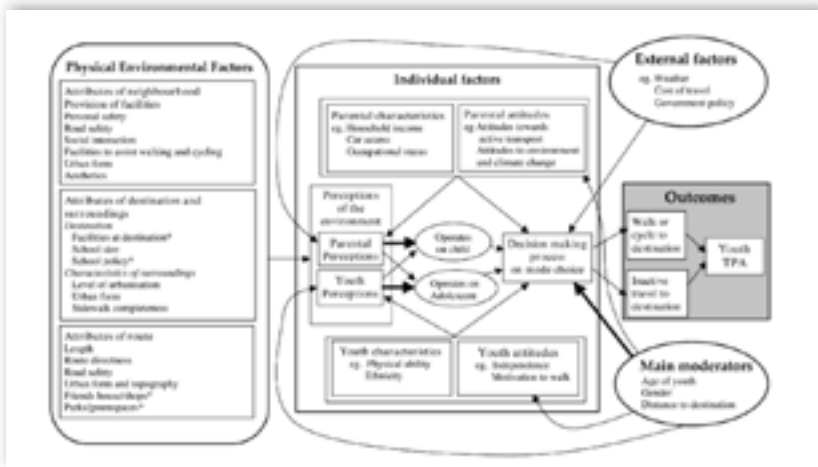


Figura 1 - Um Enquadramento conceptual dos factores que influenciam as escolhas modais nas deslocações casa-escola (Fonte: Panter et al., 2008, página 9)

É sabido que é na relação entre a dinâmica das redes de transportes e a organização dos territórios que se encontra uma boa parte das razões para a alteração dos hábitos de mobilidade. De facto, vários investigadores, políticos e organizações apontam o ambiente construído (distribuição e evolução do uso do solo, dinâmicas territoriais e a vizinhança), as infra-estruturas de transporte, a morfologia urbana, como factores fulcrais na justificação das opções modais das viagens, tanto nos adultos (Ewing et al, 2010), como nas crianças e jovens (Ling et al, 2007).

No entanto, à luz dos conceitos emergentes nos anos 90 do século XX, quando colocam os cidadãos no centro do debate dos sistemas de transportes, os estudos esquecem-se por vezes de avaliar os atributos que definem a utilidade reconhecida pelo indivíduo no momento de decidir perante as alternativas modais oferecidas (Taaffe et al, 1996). Apesar da morfologia urbana ser um factor importante, não é o factor que mais influencia os pais, encarados aqui como os condutores que têm de levar as crianças e jovens para a escola e para as suas actividades de lazer (McMillan, 2007). Os pais têm consciência das externalidades originadas pela dependência do automóvel, mas são as preocupações relacionadas com a segurança dos filhos que se sobrepõem no quotidiano das deslocações. As principais preocupações são o perigo de contacto com estranhos e lesões pedestres (Black et al., 2001). McMilan (2005), afirma que estas preocupações em agregados familiares com crianças mais jovens estas preocupações são maiores.

A opinião das crianças/jovens sobre a relação entre ambiente e as escolhas dos meios de transportes tem sido pouco explorada nos trabalhos de investigação (Mitchell et al., 2007). Predominantemente, a abordagem destes estudos centra-se nas experiências sobre as deslocações casa-escola das crianças e jovens, e não em abordagens nas quais as crianças e jovens participam ou são os destinatários (Fusco et al., 2012). Na realidade, enquanto agentes ativos das viagens, as crianças e os jovens podem relatar a sua opinião sobre as suas perceções, necessidades, receios e expectativas do ambiente construído nas deslocações casa-escola, ajudando na promoção do transporte escolar activo. Contudo, apesar das crianças/jovens terem consciência dos maus hábitos dos pais em questões de mobilidade, dos efeitos do congestionamento para o ambiente, da sinistralidade, ou ainda saberem quais são os transportes mais amigos do ambiente, admitem que em adultos o carro irá desempenhar um papel importante nas suas vidas (Susilo et al., 2012).

Daqui se deduz que a exploração dos mecanismo de influência de comportamento de pais para filhos, ou vice-versa, constituiu um importante espaço de investigação e intervenção do ponto de vista da sustentabilidade dos territórios. Ou seja, a aproximação aos comportamentos nas opções modais das crianças e jovens, constitui hoje um ponto de partida para orientar e/ou acautelar evoluções indesejadas na mobilidade.

Em Portugal, a investigação centrada na mobilidade a partir das escolas tem conhecido algum desenvolvimento nos últimos anos. Existem alguns estudos

para tentar perceber Os fatores que influenciam as escolhas modais nas deslocações casa-escola são temas que se destacam em estudos à escala das cidades de média dimensão, como é o caso do trabalho desenvolvido por Alves et al. (2011) para a cidade de Castelo Branco, ou o de Mota et al. (2007) que procura aferir, especificamente, a influência do factor género na escolha do modo de transporte activo nas deslocações para a escola.

Dos trabalhos consultados, uns apresentam uma abordagem mais quantitativa, nomeadamente, através do recurso a análises multivariáveis para os factores espaciais, o que permite identificar padrões de viagem dos alunos, enquanto outros enveredam por uma perspectiva mais qualitativa, utilizando com frequência a entrevista, o que permite uma maior proximidade com os pais, isto é, a possibilidade de explorarem factores de índole social e psicológica. Em ambos os casos, o objectivo é obter os motivos subjacentes às opções modais e a percepção que os pais têm do serviço de transporte e suas externalidades (Lang et al., 2010). Após apurados os factores sociais, psicológicos e espaciais os autores apontam recomendações e soluções como o *“Walking School Bus”* ou Planos Individuais de Viagem que visam a promoção do transporte activo neste grupo de população. Por estas razões, entende-se que uma parte substancial das questões de mobilidade deve ser trabalhada a partir das escolas, uma vez que, este é o modo mais assertivo para se intervir no sentido de alterar os hábitos e comportamentos de mobilidade nas crianças e nos próprios pais.

Em termos metodológicos, é possível também extrapolar indicações pertinentes dos trabalhos consultados. Entre elas, por exemplo a definição cuidada da faixa etária deve permitir distinguir as categorias das crianças das dos jovens, pois a idade é um dos fatores que mais influência as opções modais, e a influência dos pais sobre estas. Uma das soluções mais referenciada é a definição das Nações Unidas: crianças até aos 14 anos e jovens dos 15-24 (Holloway et al., 2000). Ainda sobre os grupos etários em observação, é notória, na maior parte destes estudos, a predominância da escolha de crianças como objeto alvo, deixando em aberto a necessidade de desenvolver mais investigação sobre os grupos de, uma vez que os resultados obtidos a partir das crianças não devem ser generalizados.

No que respeita ao âmbito geográfico abordado, verifica-se uma incidência dos trabalhos a grande escala e fortemente circunscritos aos territórios vizinhos da escola. No estudo de Mitra et al. (2012), conclui-se que existe uma relação

próxima entre a distância da viagem (casa-escola numa área de influência de 800 metros), a densidade populacional, o baixo rendimento e as deslocações casa-escola através do transporte escolar ativo. No entanto, exercício não foi testado em outras áreas de influência a partir da escola e noutras unidades geográficas. Ou seja, as futuras investigações devem estruturar modelos de análise em várias escalas tendo em consideração as diferentes perceções individuais.

3. As deslocações casa-escola e a mobilidade sustentável

As deslocações casa-escola representam uma parte significativa nas deslocações de uma cidade, tendo um impacto significativo no ambiente urbano. Estas deslocações de carácter pendular são relevantes pelo facto de coincidirem, com outras deslocações que fazem parte do quotidiano das famílias, no tempo (hora de ponta – manhã e tarde) e no espaço. Estas deslocações envolvem, diretamente, não só os alunos, os pais dos alunos, outros familiares, amigos e vizinhos, como também os docentes, os funcionários e outros indivíduos associados com a logística das atividades escolares.

Em quase todos os estudos, é referida a mudança de opção modal das crianças e dos jovens da deslocação a pé ou da utilização do transporte coletivo para o uso do automóvel no trajeto casa-escola e nas suas atividades de lazer, adotando cada vez mais uma mobilidade dependente (McMillan, 2005; Colins et al., 2010). Assim se explica o congestionamento gerado nas ruas perto das escolas, o que causa problemas na fluidez do tráfego e pode desencadear situações de perigo para crianças, jovens e adultos que viajam através de meios não-motorizados. Estes impactes são semelhantes, embora acentuados, nas áreas envolventes das universidades, proporcionado pela sua dimensão e oscilação de horários ao longo do dia (Mirales-Guasch et al., 2010).

A questão dos vários impactes do setor dos transportes, em particular, das deslocações casa-escola no ambiente e nas alterações climáticas, tem sido abordada no âmbito da mobilidade sustentável por algumas organizações internacionais como OCDE, Organização Mundial da Saúde, Comissão Europeia entre outras, sendo produzidos documentos e recomendações (Alves et al., 2011) à escala internacional. Na Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente e o Desenvolvimento, em 1992, foi reconhecida a importância das crianças para o desen-

volvimento sustentável e, portanto, o papel dos educadores no desenvolvimento de atitudes mais consentâneas com aqueles princípios (Kopinna, 2011). A União Europeia produziu orientações e recomendações específicas para a mobilidade urbana sustentável no Livro Verde “Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana” e no Plano de Ação para a Mobilidade para os Estados-Membros (Comissão Europeia, 2007). Aqui, os projetos de investigação, as campanhas de informação e a consciencialização, para os estudantes e as suas famílias, servem de alavanca à promoção de escolhas modais sustentáveis. Contudo, a transposição das diversas recomendações pelas distintas organizações e pelos vários países sobre a questão da mobilidade sustentável é muito diferente, no que toca ao quadro político-administrativo, do envolvimento da comunidade e dos próprios estabelecimentos de ensino (Alves et al., 2011). Estes projetos tiveram pontos de partidas diversificados: governo central, governos regionais, autoridades locais, ONG, instituições de ensino, ou parceria entre eles. No entanto, os planos de mobilidade para escolas e universidades são comuns em diversos países.

Contexto Internacional

As preocupações das deslocações casa-escola estavam associadas com a segurança rodoviária até ao início dos 90, “*Active and Safe Routes to School Program*”, no Canadá, Estados Unidos da América, Austrália, Reino Unido, todos com o apoio do governo (figura 2,3,4).



Além disso, estes programas foram consolidados através da ligação de estratégias de promoção de opções modais sustentáveis (andar a pé e de bicicleta) com a criação de parcerias entre entidades do governo e ONG.

Figura 2 – Inicitiva “Walking Bus” nos Estados Unidos da América (Fonte: <http://www.saferoutesbloomington.org/>)



Figura 3 – Promoção “Safe Routes to School Program”



Figura 4 – Promoção “Cycling” no Reino Unido (Fonte: <http://www.sustrans.org.uk/what-we-do/safe-routes-to-schools>)

Na Europa, a preocupação das deslocações casa-escola surgiu alguns anos depois, com exceção do programa “Safe Routes to school” na Dinamarca nos anos 70. Apenas, no século XXI, outros países como a Itália, França e a Bélgica começaram a desenvolver as suas próprias iniciativas, mas nem sempre apoiadas por programas e financiamento público. Muitas destas iniciativas foram desenvolvidas isoladamente por escolas e autoridades locais com apoio financeiro dos fundos europeus, sem serem incluídas nas estratégias nacionais de intervenção. Posteriormente, o governo central e regional começaram a apoiar estas iniciativas.

Caso Português

Em Portugal, as deslocações casa-escola não têm grande relevância na agenda política do governo central e nas autoridades locais. Contudo, reconhecem a importância deste assunto, mas existe uma falta de iniciativas estabelecidas. Somente existem algumas iniciativas pontuais ou enquadradas em parcerias com alguns projetos europeus de saúde, atividade física e mobilidade sustentável, como por exemplo o “*Civitas*”.

Apesar das diretrizes internacionais da mobilidade sustentável serem comuns para todos os estados-membros, Portugal encontra-se ainda em fase inicial na implementação das diretrizes estratégicas e da agenda política para a promoção do modo de transporte ativo e sustentável nas crianças e nos jovens. Este atraso teve impacto na forma como o governo e a administração pública procu-

aram promover a mobilidade sustentável, levando ao fracasso das iniciativas por diversos fatores: a passividade do governo, a competição entre os diferentes órgãos da administração pública para administrar esta problemática, e a dificuldade em abordar assuntos transversais como a mobilidade sustentável pelo governo e pela administração (Alves et al., 2011). Porém, recentemente foram produzidas algumas diretrizes no âmbito da mobilidade sustentável.

Na Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2015 (RCM nº109/2007) e no Programa Nacional de Alterações Climáticas (RCM nº104/2006 e RCM nº1/2008), a promoção de mobilidade urbana sustentável surge com uma principal questão na discussão de questões ambientais. O Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética – Portugal Eficiência 2015 (RCM nº80/2008) estabelece a obrigatoriedade de Planos de Mobilidade para centros empresariais/parques industriais com mais de 500 funcionários, na qual devem ser incluídas as escolas com mais de 500 alunos. A Agência Portuguesa do Ambiente em parceria com a Direcção- Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Associação de Municípios Portugueses e Centros de Investigação Universitários desenvolveram um projeto de mobilidade sustentável tendo como objetivo principal a elaboração de planos de mobilidades sustentável para os 40 municípios que se candidataram a este projeto, de forma a melhorar as condições de deslocação, a diminuição dos impactos no ambiente e o aumento da qualidade de vida dos cidadãos, (APA, 2010). Enquadrado nas grandes orientações estratégicas comunitárias e nacionais, deste projeto resultou o “Manual de Boas Práticas para Mobilidade sustentável”.

Especificamente, para as deslocações casa-escola, em 2009, o parlamento português delegou ao governo a elaboração do Plano Nacional de promoção da bicicleta e outros modos suaves e recomendou o desenvolvimento de campanhas de aprendizagem e consciencialização para escolas. Isto é uma oportunidade para reforçar e dar mais importância à mobilidade escolar sustentável, iniciativas que poderão ser financiadas pelo QREN 2007-2013.

Em Portugal, existe um número reduzido de projetos que abordem as deslocações casa-escola. No que diz respeito, às escolas do ensino básico e secundário, destaca-se o projeto “PEDIBUS” (figura 5), com ações piloto promovidas pela Câmara Municipal de Lisboa. O “PEDIBUS” funciona como um autocarro humano gratuito, em que as crianças, acompanhadas de um ou mais adultos

(familiares dos alunos em sistema de rotatividade), seguem a pé para a escola, segundo um trajeto com paragens pré-definidos, sendo elaborado o “Manual Pedibus” (Câmara Municipal de Lisboa, 2008). À semelhança deste projeto, os municípios do Barreiro e Loures, elaboraram planos de mobilidade para as escolas, inseridos no projeto “A Pé para a Escola” (figura 6) em parceria com o Centro de Estudos de Sociologia da Universidade Nova de Lisboa (CESNOVA et al., 2011).



Figura 5 – Sinalização da paragem do “PediBus” (Fonte: Própria)



Figura 6 – Promoção da Iniciativa “A pé para a escola” nos municípios do Barreiro e Loures (Fonte: CESNOVA et al.2011)

No município de Castelo Branco, após a elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável, 2008, surgiu a necessidade de um estudo específico para as deslocações casa-escola face aos seus impactes ambientais. Este projeto, como os anteriores, pretende promover uma mobilidade mais sustentável neste tipo de deslocações na cidade de Castelo Branco, através do estudo dos atuais padrões de deslocação e das barreiras existentes à mobilidade sustentável (Alves et al., 2011). No município de Aveiro, neste âmbito de projetos, existe a iniciativa “TocaPé”, projeto inserido no “*iwalk*”, entre outras intervenções enquadradas nos projetos “Ative Access” e o “Lifecycle”. O projeto EcoMobiReal, no município de Vila Real, apresenta como um dos seus objetivos desenvolver ações para a mobilidade para as escolas.

No que toca à mobilidade nas universidades, existem soluções implementadas ou em fase de implementação, algumas intervenções pontuais, como a tentativa de promover um sistema público de bicicletas nas Universidades do Minho, Porto e Lisboa (“Bute- Bicicleta de Utilização Estudantil”), e as ações desenvolvidas a partir do projeto “T.A.T. – Students Today, Citizens Tomorrow”, a promoção do “*carpooling*” e “*bikesharing*”.

4. Considerações Finais

A investigação vocacionada para a mobilidade das crianças e dos jovens, centrando-a na esfera das deslocações casa-escola, por ser uma forma de promover a mobilidade sustentável no contexto urbano, está a ganhar relevo no quadro nacional e internacional,

As atitudes dos pais influenciam as opções modais nas deslocações casa-escola e nas atividades de lazer das crianças e dos jovens, não só no presente, como também comprometem as escolhas no futuro como possíveis condutores.

Apesar de alguns pais alegarem que a dependência do automóvel não é uma escolha, mas sim uma necessidade, pois não têm outro modo de transporte que se ajuste às rotinas familiares, principalmente nas áreas suburbanas (McMillan, 2007), acrescenta-se a quase institucionalização como norma social que é mais seguro levar os filhos para a escola de carro. As razões justificativas que os pais mais indicam são: os perigos das deslocações a pé, a falta de infraestruturas como passadeiras, a condução perigosa de outros condutores e a distância a percorrer.

Perante este cenário, a escola desempenha um papel importante no desenvolvimento da consciência das crianças e dos jovens para uma mobilidade mais sustentável, tornando-os mais independentes e incentivando a utilização de transporte ativos. Se, por um lado, é imprescindível que os pais compreendam que os seus comportamentos de mobilidade exercem forte influência sobre os filhos, no futuro, na continuação da utilização do automóvel, torna-se necessário criar condições que permitam convencer os pais de que é seguro e benéfico ir para a escola de transportes coletivos ou transportes ativos até mesmo para as próprias crianças e jovens.

A partir dos anos 90, alguns países, como a Nova Zelândia, Áustria, Estados Unidos, Reino Unido, e mais tarde, em outros da Europa, têm desenvolvido ações

de sensibilização junto das crianças, dos jovens e dos pais, na escolha do modo transporte mais seguro e benéfico para o ambiente e para as próprias crianças e jovens, traçando planos de viagem personalizados ou através da promoção de transportes ativos escolar (“*Safe Routes to School*”, “*Walking Bus*”). Contudo, em Portugal, para além de campanhas de sensibilização pontuais ou projetos de curta-duração, ainda se estão a dar os primeiros passos, carecendo de reconhecimento político e social neste domínio.

Assim, as campanhas de sensibilização e consciencialização na comunidade escolar são fulcrais para promover a alteração dos hábitos de escolha nos estudantes e incentivando uma mobilidade sustentável ativa e, a montante, é fundamental promover espaços de investigação sobre os comportamentos de grupos etários de jovens, tentando extrapolar não só os fatores sociais e económicos, mas também os fatores territoriais subjacentes à adoção dos comportamentos e dos ritmos de mudança conseguidos para cada caso.

Bibliografia

- Agência Portuguesa do Ambiente (2010) *Projeto Mobilidade Sustentável: Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*: 275. A
- Alves R, Bispo S, Calcinha M (2011) Promoting Sustainable Mobility in Home to School Journeys in a Small and Medium Sized Cities. Case study of Castelo Branco. International Conference on Sustainable Urban Transport and Environment Proceedings. Paris.
- Black C, Collins A, Snell M (2001) Encouraging walking: the case of journey-to-school trips in compact urban areas. *Urban Studies* 38:1121-1141.
- Brown B, Mackett R, Gong Y, Kitazawa K, Paskins (2008) Gender differences in children’s pathways to independent mobility. *Children’s Geographies* 6 (4): 385–401.
- Câmara Municipal de Lisboa (2008) *Manual Pedibus*:30. Lisboa.
- CESNOVA, Câmara Municipal do Barreiro, Câmara Municipal de Loures (2011) *Mobilidade Sustentável em Comunidades Escolares: Projeto A pé para Escola*: 27.
- Collins D, Kearns R (2010) Walking school buses in the Auckland region: A longitudinal assessment. *Transport Policy* 17: 1-8.
- Comissão Europeia Livro Verde: Para uma Nova Cultura de Mobilidade DGET, Bruxelas, 2007.
- Ewing R, Cervero R (2010) Travel and the built environment: a meta-analysis. *Journal of the American Planning Association* 76 (3): 265–294.
- Faulkner G, Buliung R, Flora P, Fusco C (2009) Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: a systematic review. *Preventive Medicine* 48: 3-8.

- Fyhri A, Hjorthol R (2009) Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography* 17 (5): 377-384.
- Fusco C, Moola F, Faulker G, Buliung R, Richichi V (2012) Toward an understanding of children's perceptions of their transport geographies: (non)ative school travel and visual representations of built environment. *Journal of Transport Geography* 20:62-70.
- Holloway S, Valentine G (2000) *Children's geographies and the new social studies of childhood*. Children's Geographies: Playing, Living, Learning: 1–26. Routledge, London.
- Kopinina H (2011) Kids and cars: Environmental attitudes in children. *Transport Policy*, 18 (2):573-578.
- Lang D, Collins D, Kearns R (2010) Understanding modal choice for the trip to school. *Journal of Transport Geography* 18:1-6.
- Lin J, Chang H, (2010) Built environment effects on children's school travel in Taipei: independence and travel mode. *Urban Studies* 47 (4), 867–889.
- McDonald, NC (2008) Critical factors for active transportation to school among low-income and minority students. Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *American Journal of Preventive Medicine* 34:341-344.
- McMillan T (2005) Urban form and a child's trip to school: the current literature and a model for future research. *Journal of Planning Literature* 19 (4):440-456.
- McMillan, T (2007) The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research Part A*: 41, 69-79.
- Miralles-Guasch C, Domene, E (2010) Sustainable transport challenges in a suburban university: The case of the Autonomous University of Barcelona. *Transport Policy* 17: 454-463.
- Mitchell H, Kearns R, Collins D (2007) Nuances of neighbourhood: children's perceptions of the space between home and school in Auckland, New Zealand. *Geoforum* 38 (4): 614–627.
- Mitra R, Buliung R (2012) Built environment correlates of active school transportation: neighborhood and the modifiable areal unit problem. *Journal of Transport Geography* 20 (1): 51–61.
- Mota J, Gomes H, Almeida M, Ribeiro J, Carvalho J, Santos M (2007) Active versus passive transportation to school-differences in screen time, socioeconomic position and perceived environmental characteristics in adolescent girls. *Annals of Human Biology* 34:273-282.
- Page A, Cooper A, Grieve P, Jago R (2010) Independent mobility, perceptions of the built environment and children's participation in play, active travel and structured exercise and sport: the PEACH project. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 7 (17).
- Panther, JR, Jones, A, van Sluijs, E, Griffin, S (2010) Attitudes, social support and environmental perceptions as predictors of active commuting behaviour in school children. *Journal of Epidemiology and Community Health* 64 (1): 41–48.
- Pont K, Ziviani J, Wadley D, Bennet S, Abbott R (2009) Environmental correlates of children's active transportation: a systematic literature review. *Health & Place* 15(3): 849-862.
- Salmon J, Timperio A, Cleland V, Venn A (2005) Trends in children's physical activity and weight status in high and low socioeconomic status areas in Melbourne, Victoria, 1985–2001. *Australian and New Zealand Journal of Public Health* 29 (4): 337–342.

Sirard JR, Slater ME (2008) Walking and bicycling to school: a review. *American Journal of Lifestyle Medicine* 2(5): 372-396.

Susilo Y, Waygood O (2012) A long term analysis of the mechanisms underlying children's activity-travel engagements in the Osaka Metropolitan Area. *Journal of Transport Geography* 20 (1): 41–50.

Taaffe E, Gauthier H, O'Kelly M (1996) - *Geography of Transportation*. 2ª Prentice Hall, Inc., New Jersey.

Legislação

Resolução do Conselho de Ministros nº 104/2006 de 23 de agosto de 2006.

Resolução do Conselho de Ministros nº 109/2007 de 20 de agosto de 2007.

Resolução do Conselho de Ministros nº 1/2008 de 4 de janeiro de 2008.

Resolução do Conselho de Ministros nº 1/2008 de 20 de maio de 2008.

Sítios:

<http://www.ative-access.eu/> Consultado em 10-01-2012.

<http://www.iwalktoschool.org/> Consultado em 09-01-2012.

<http://www.lifecycle.cc/> Consultado em 10-01-2012.

<http://www.tat-project.eu/> Consultado em 12-01-2012.

<http://www.saferoutesbloomington.org/> Consultado em 09-01-2012.

<http://www.saferoutespartnership.org/home> Consultado em 09-01-2012.

<http://www.sustrans.org.uk/what-we-do/safe-routes-to-schools> Consultado em 10-01-2012.

