

A reestruturação comercial e os tempos da cidade¹

José Alberto Rio Fernandes

Departamento de Geografia da Universidade do Porto

1. Apresentação

A abordagem à evolução da cidade pode ser feita por forma a identificar um ciclo evolutivo marcado pela existência de períodos relativamente prolongados, durante os quais a generalidade da população vive de uma certa forma, e períodos temporalmente curtos em que ocorrem intensas transformações. É assim possível, relativamente à cidade actual, fazer a leitura das marcas que ela transporta, com a coexistência de elementos de diversos períodos históricos, o que é especialmente visível no caso das formas urbanas (medievais, renascentistas, oitocentistas, ...), mas igualmente possível de notar relativamente à actividade económica.

O presente artigo centra-se exactamente nas actividades e em especial no comércio, propondo uma leitura centrada no tempo e que tem por referência espacial a cidade-metrópole do Porto. Considera-se estes “tempos longos” de marcada continuidade, mas igualmente tempos mais curtos, os que parecem caracterizar melhor a urbanidade dos nossos dias, sobretudo na visão da nossa relação com a cidade, na sua diversidade interna e do seu dinamismo, marcado pela sua variação (e nossa perante ela) ao longo do ano, da semana e mesmo do dia.

Para a primeira das dimensões temporais, consideram-se três grandes períodos que, por facilidade, serão designados de pré-industrial, industrial e pós-industrial. Para os outros, tomando o Porto como caso, tentar-se-á colocar em evidência os contrastes e conflitos territoriais internos, considerando essencialmente as mutações recentes e as novas dimensões sociais e económicas do comércio. Por último, procurar-se-á, a concluir, avançar com algumas notas a propósito de políticas urbanas e de medidas de intervenção, tendo especialmente em consideração o tecido comercial e a importância do tempo na cidade que vivemos.

¹ O presente texto resulta de comunicação apresentada ao Colóquio “Temps des courses, course des temps”, organizado pela Comissão Nacional de Geografia Francesa e pela Universidade de Lille-Roubaix, em Lille (21 e 22 de Novembro de 2003), aguardando publicação nas respectivas actas.

2. Os tempos longos

Na generalidade das cidades europeias, apesar dos discursos que anunciam rupturas espectaculares na estrutura urbana, o essencial do que é a cidade, é o resultado de muitos anos de sedimentação, o que é especialmente verdade no caso das formas urbanas (ruas, praças, edifícios), um pouco menos certo relativamente ao uso do solo (habitação e actividades de dominante social e económica) e sobretudo menos certo na análise da relação entre as pessoas e um espaço urbano significativamente aumentado e reestruturado durante as últimas duas ou três décadas.

Deixando de parte de momento este último aspecto, importa reconhecer que, mesmo para os outros dois, toda a generalização é questionável: as ruas são, regra geral, mais antigas que os prédios; a mesma parcela de espaço verde tem um papel distinto na Idade Média e na actualidade, assim como, só excepcionalmente, todos os prédios, arruamentos e espaços verdes de uma mesma cidade são do mesmo período. Pode dizer-se o mesmo, no caso do uso do solo e considerar-se importantes diferenças no modo como grupos diferentes criam relações diversas com a habitação e a oferta de bens e serviços.

2.1. O comércio pré-industrial nas praças e ruas da cidade compacta

A cidade, compacta, dita também histórica, está quase sempre associada à presença da muralha, mesmo se esta já foi total ou parcialmente demolida. Nesta cidade, construída quando a circulação era lenta, feita a pé e em distância curtas, o comércio surge em associação com o fabrico, em ruas especializadas de artífices. Complementarmente, para os bens de aquisição mais frequente, sobretudo alimentos, a venda ambulante assumia um papel essencial, quer fosse feita de forma isolada e itinerante, ou, na forma de feira, em praças e largos e com realização diária, semanal, mensal ou anual.

A cidade actual mantém ainda alguns elementos deste período pré-industrial. O artesanato, naturalmente, com a produção industrial e a afirmação do comércio especializado, sofreu uma forte diminuição de importância, muito embora, nos últimos anos adquira uma revalorização, não tanto como forma económica da actividade, e sobretudo em associação aos produtos comercializados, ditos tradicionais, em estabelecimentos direccionados a visitantes esporádicos.

Por outro lado, em Portugal, como em Espanha e noutros países europeus, outras formas pré-industriais, as feiras, mantêm a sua presença na cidade. Umas, mais espontâneas e com uma imagem mais rural, caracterizadas pela venda de artigos a preço mais reduzido, surgem e consolidam-se no aro pericentral, frequentemente na proximidade de complexos habitacionais de renda social; noutros casos, adquirem uma feição mais urbana, mais especializada (flores, artigos de

coleccionismo, ...), e correspondem quase sempre a uma intenção de política, como contributo para a animação dos centros de cidade.

2.2 O comércio industrial e o centro de cidade

O comércio independente, sedentário, afirma-se na cidade industrial. A segmentação do fabrico e venda permite a expansão do comércio retalhista, o qual preencherá o rés-do-chão dos edifícios localizados nas melhores ruas, as mais amplas e mais movimentadas. O artesanato regride e a venda ambulante é combatida, com os mercados públicos a procurarem responder às necessidades de higiene, agora indispensáveis à transacção de produtos alimentares.

Nalguns casos, sobretudo nas cidades de menor dimensão, o comércio concentra-se em arruamentos do tecido antigo. Noutras situações, os novos estabelecimentos abrem em praças e arruamentos rectilíneos e largos, marginais ou mesmo exteriores ao que se passa a chamar centro histórico.

O centro constituirá local de visita sobretudo por parte das mulheres, que se entregam às comparações de preços, o que é favorecido pela proximidade de estabelecimentos de um mesmo tipo de produtos. No Porto são evidentes algumas concentrações: de sapatarias na Rua 31 de Janeiro; de ourivesarias na Rua das Flores; de tecidos e vestuário na Rua das Carmelitas e Santa Catarina; de mobiliário na Rua da Picaria; ...). O comboio e uma rede cada vez mais extensa e densa de transportes rodoviários facilitará esta afirmação do centro de comércio, alargada a uma vasta área de influência, sobretudo para os bens de aquisição menos frequente e custo unitário mais elevado.

Temporalmente, o comércio é marcado pelo horário rígido, com encerramento nas tardes de sábado e ao domingo e, ao longo do dia, é evidente a separação dos períodos de manhã e tarde, com o máximo do número de peões a registar-se às 17horas (FERNANDES, 1989, p. 35)

Geograficamente, a par do aumento do número e da especialização do comércio, verifica-se uma extensão do centro: na vertical, com secções especiais e armazéns e escritórios nas caves e primeiros pisos e serviços diversos em vários dos andares; na horizontal, com o espriar do comércio a partir das ruas mais comerciais, numa mancha que regista maior densidade nas artérias que desempenham um papel de rua-estrada, na ligação regional.

A partir dos anos 60/70, em diversas cidades europeias, surgem novas galerias comerciais e pequenos centros comerciais, num modelo urbanístico de interesse eminentemente imobiliário que fomenta a concentração de estabelecimentos comerciais. No caso do Porto, passam a poder estar abertos à noite e ao domingo, permitindo a visita ao abrigo da chuva ou do sol, com o elevado número de lojas, o estacionamento no subsolo e o cinema a actuarem como um poderoso íman, para lá da vantagem da amplitude do horário.

As décadas seguintes são marcadas pela abertura « ...de grands équipements commerciaux intégrés, liés à la rénovation urbaine, qui s'inscrivent dans des programmes multifonctionnels rassemblant une grande diversité d'équipements publics et privés » (DESSE, p. 130), como é o caso de La Part-Dieu em Lyon e Meriadec em Bordeaux. No caso português, mesmo sem intervenção pública, criam-se igualmente as condições para o aparecimento de um « segundo centro », com o comércio a associar-se ao sector financeiro e hoteleiro para criar em espaço pericentral, uma importante concentração de actividades económicas, como é o caso da área da Boavista, no Porto.

2.3 Os últimos anos e a cidade expandida

Em geral, pode associar-se boa parte da evolução do comércio e da sua distribuição espacial à alteração das condições de mobilidade (vide HALL, p. 95). As mudanças neste domínio associam-se à alteração das dimensões empresariais, numa reestruturação do comércio de tal forma profunda que poderá falar-se – sobretudo no caso português, dada a concentração temporal das mudanças – de uma verdadeira “revolução comercial”, favorecida também pela possibilidade de abertura à noite e ao domingo das novas grandes superfícies comerciais. Como é sabido, o acesso generalizado da mulher ao mercado de trabalho, o aumento do poder de compra e a disponibilidade de frio doméstico, entre outros factores, em associação à internacionalização dos capitais e à criação de grandes empresas ou de redes internacionais de pequenas e médias empresas, levou ao aparecimento e rápida multiplicação de grandes superfícies alimentares e especializadas, centros comerciais de grande dimensão e sofisticação e ainda ao considerável alargamento da “franchise” e à importante diversificação das formas de compra, numa transformação dramática do Porto comercial dos anos 70 (FERNANDES, 1995)

O processo de suburbanização e o aumento da mobilidade, com contínuo aumento do número de deslocações individuais diárias, bem como a constituição de um território urbano mais fragmentado, descontínuo, mas fortemente expandido, favorecem a ruptura com o modelo geográfico do comércio. Assim, « à un centre-ville, creuset du lien social, unique pôle de la cité reconnu par tous, se substitue un espace morcelé, archipel de pôles commerciaux, fait de pratiques à la carte, selon le temps que l'on dispose, du niveau de revenu, du degré de mobilité » (DESSE, p. 186) Uns falarão numa cidade policêntrica, outros admitem mesmo que, no comércio como para outros fins, o cidadão moderno faz um « zapping » sistemático entre todas as ofertas de que dispõe, construindo o seu próprio território, ao desenvolver redes de que ele é o centro (CLUZET, p. 105) Neste processo, enquanto consumidor, o cidadão afirma-se como imprevisível, oscilando entre a aquisição apressada, sobretudo no alimentar, com a aquisição de lazer, onde se valorizam as imagens e as sensações, mais que os produtos. No tempo como no espaço, diversifica o seu relacionamento com

a oferta, adquirindo a partir de casa, ao fim de semana, de dia ou de noite, na feira como por via electrónica.

3. Os conflitos territoriais e os tempos curtos da cidade

Na leitura geográfica da cidade de hoje, privilegiamos dois tipos de leitura: a de um confronto, visto como tradicional e por vezes até como ultrapassado, entre centro e periferia, e a de um outro, entre os fragmentos de uma cidade dual (para alguns “pos-moderna”), na qual se aprofundam as diferenças entre pequenas “ilhas” de desenvolvimento e extensos “oceanos” de indiferença.

Neste leitura, tomando a cidade-conurbação do Porto como referência, uma vez mais centraremos a reflexão na actividade comercial, procurando sobretudo dar conta das formas diversas que o comércio assume na sua relação com o cidadão-consumidor, de acordo com ritmos sazonais, semanais e diários.

3.1. Centro-periferia

A oposição centro-periferia, apesar da dimensão alargada que a cidade adquiriu nas últimas décadas, mantém toda a sua validade. De facto, maugrado a natural heterogeneidade dos territórios, a generalização continua a ser possível e útil. Desde logo, porque em contextos diversos, no quadro europeu, é evidente existirem poucas excepções a um movimento geral de significativo aumento diferenciado da população, seja porque o território envolvente à cidade-centro vê constantemente aumentado o número dos residentes, seja essencialmente (ou apenas) porque esta perde população, nalguns casos em quantidades muito apreciáveis.

Aspectos ligados ao espaço disponível para construção, à estrutura do cadastro, às novas condições de mobilidade, ou à redistribuição espacial dos residentes, entre outros, ajudam igualmente a explicar uma centrifugação de empresas industriais e outras, a par de equipamentos urbanos, metropolitanos e regionais que esvaziam e desvitalizam a cidade-centro, ao mesmo tempo que reforçam a urbanidade de uma periferia afinal cada vez mais central nas vidas de um conjunto crescentemente alargado de cidadãos.

Mas, se este balanço tem diversas expressões, inclusivamente a política, por via do aumento do número de eleitores e contribuintes da periferia, será porventura na actividade comercial que as alterações têm sido mais espectaculares. De facto, tirando partido de um conjunto alargado de vantagens e da disponibilidade de solo a custos razoáveis, grandes empresas multiplicam as novas

formas imobiliárias de um comércio que, em associação ao lazer e serviços os mais diversos, promovem a construção de novas centralidades, numa metrópole policêntrica.

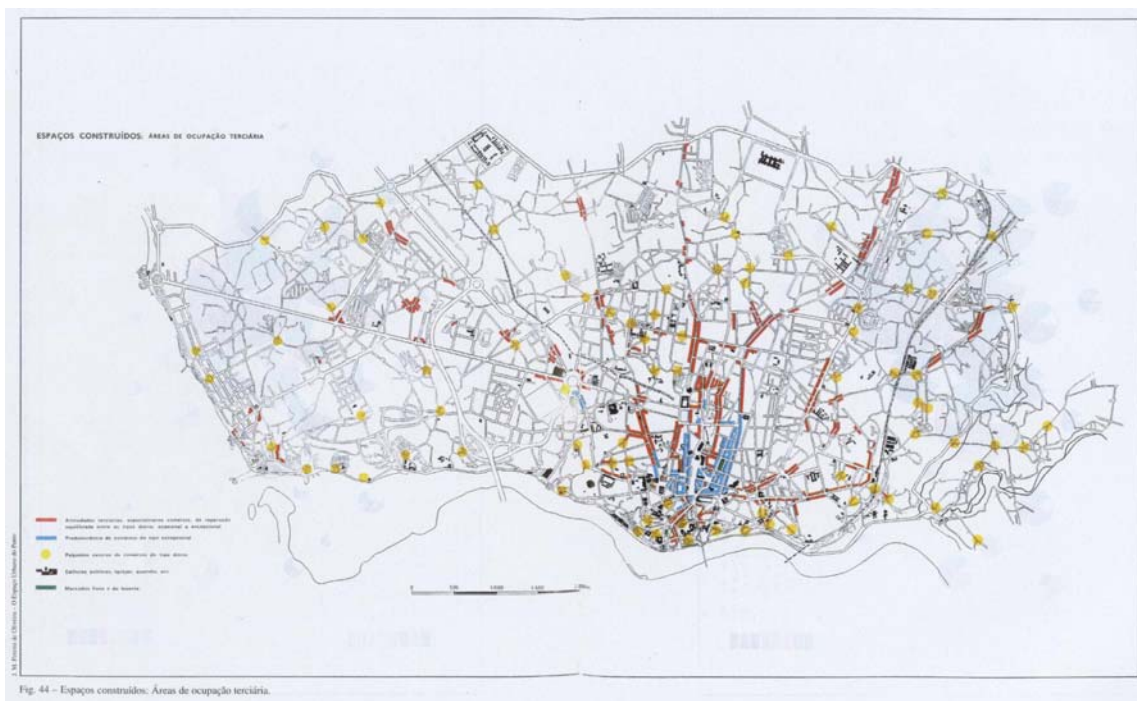


Fig. 1 - Imagem da cidade comercial de centro único (a azul), com vias de preenchimento retalhista (a vermelho) e pequenos pólos de comércio de proximidade (a amarelo). Fonte: O Espaço Urbano do Porto, de J.M. Pereira de Oliveira, editado em 1973 pelo Instituto de Alta Cultura.

Neste processo, o “velho centro”, embora tenha deixado de ser único, vai ainda resistindo, com maior ou menor apoio de medidas de protecção política e com participação mais ou menos importante de uma crescente procura de visitantes esporádicos, especialmente turistas (LACAZE, p. 100).

Todavia, mesmo em França, onde os centros parecem conservar boa parte da sua vitalidade, 80% da população utiliza os centros comerciais e 58% pelo menos uma vez por mês, em trajectos médios de apenas 13 minutos, em 79% dos casos realizado em viatura própria (QUINCEROT, p. 31). Alguns antecipam já uma inversão das centralidades (ASCHER, p. 238) e fala-se mesmo da possibilidade da metrópole do Porto reproduzir o modelo do donute americano: tudo à volta, nada no centro (FERNANDES, 2003), tendo em atenção uma maior proximidade ao modelo americano que ao europeu, facilitada pelo grande liberalismo. De facto, como lá, no centro « ...le commerce y stagne alors même qu’il prospère dans le périurbain et trouve un nouveau dynamisme en banlieue (onde

ele) y retrouve une clientèle de proximité qu'il n'a jamais connue dans le périurbain et qu'il a perdue dans les centres » (DUPUY, p. 82 e 83)

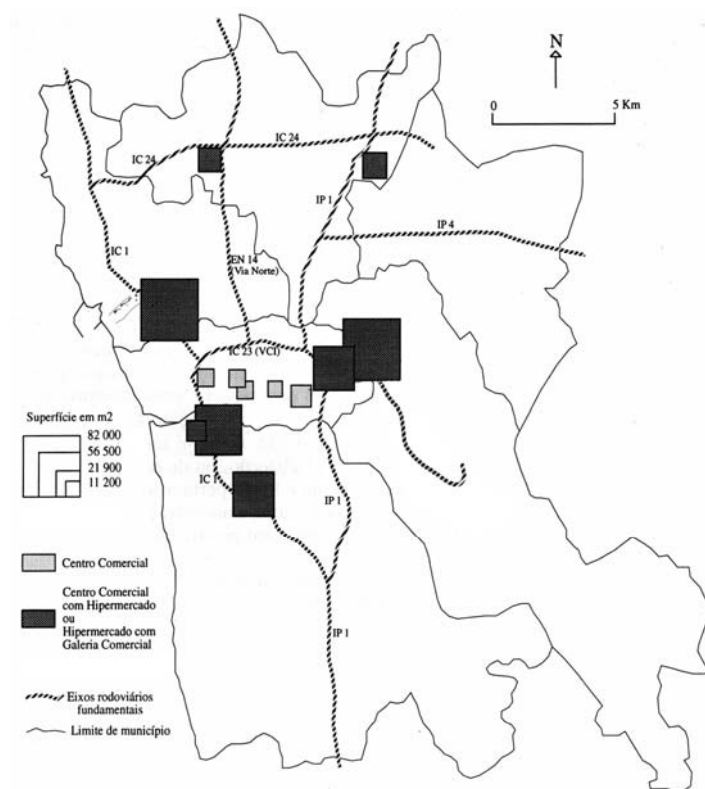


Fig. 2

As grandes superfícies no Porto e nos municípios envolventes (Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia, no sentido dos ponteiros do relógio). Os grandes centros comerciais, com hipermercados e outros grandes, médios e muitos pequenos estabelecimentos, situam-se na envolvência da cidade-centro.

Entre centro e periferia (os conceitos mantêm validade geométrica), as diferenças entre os tempos no uso são bem diferentes de cidade para cidade, mas sobretudo de país para país, de acordo com a legislação e os hábitos de consumo. No caso português, se

sazonalmente se caracterizam, em ambas as situações geográficas, pela intensidade de utilização nos meses de Verão, são já bem notórias as desigualdades entre centro e periferia, nos ritmos semanais e diários. Porque, a abertura do comércio nos centros comerciais até às 24horas, mesmo ao sábado e domingo, é causa e consequência de um hábito de utilização destes grandes espaços periféricos aos fins de semana (com longas filas de acesso, sobretudo ao domingo, e sobretudo por parte de quem reside a maior distância) e aos fins de dia, com a restauração e o cinema a constituírem elementos centrais ou complementares do maior valor. No “centro tradicional” a realidade é bem outra, já que os ritmos são comandados pelos horários habituais da “cidade industrial”: fim-de-semana sem gente, dias úteis com manhãs e tardes de forte densidade de peões, automóveis e transportes públicos e abandono a partir das 18horas, com “desertificação” depois das 21horas.

Este quadro, desolador no caso do centro da cidade, em boa parte do tempo diário e semanal é apenas compensado com uns quantos transeuntes de fim de semana, sobretudo visitantes esporádicos, enquanto que, em geral, a noite é um tempo perigoso, onde o abandono inspira insegurança e aconselha a não utilização, num ciclo vicioso, que envolve o encerramento de

cinemas (existe apenas um em funcionamento no centro do Porto) e até o fecho precoce de cafés e restaurantes. Para além da – e em associação com – a desigualdade nos tempos de uso, outras desvantagens se desenvolvem, na medida em que o centro vai perdendo especificidade, ao adoptar características que o transformam em réplica (necessariamente menos interessante que o original) do centro comercial periférico (expansão do “franshising”, toldos estilizados, estacionamento subterrâneo,...) enquanto que, por seu turno, o centro comercial soma às suas vantagens específicas, algumas das características mais valorizadas no centro de cidade (vegetação e luz natural, espaços de repouso, diversidade funcional, replicação de elementos da arquitectura tradicional...)

Também no quadro internacional o centro perde especificidade, porque para lá de uma decoração sempre diferente ligado a um contexto morfológico próprio, verifica-se um processo de uniformização à escala europeia (DESSE, p. 135), o que sai reforçado pelo facto da intervenção sobre o espaço público fazer parte do discurso e da prática em quase todas as cidades do mundo ocidental, com centros de cidade e outras áreas comerciais a ser pedonizados, tratados e animados com cafés, restaurantes, mercados, festivais, espectáculos, etc. (PILE & THRIFT, p.233). Face a outros espaços de concentração de grandes, médios e pequenos estabelecimentos de um crescente número de actividades e a novas pequenas nucleações pontuais ou arteriais que diversificam funcionalmente as periferias mais distantes, passa-se o mesmo, numa aproximação que diminui a vantagem competitiva daquele que era o centro incontestado da cidade industrial. Em consequência, nesta metrópole policêntrica, apesar do aumento do consumo registado nas últimas décadas, o centro tradicional “encolhe”, perdendo dimensão horizontal e vertical, na medida em que nas ruas da envolvência e noutros pavimentos que não o rés-do-chão, vão encerrando os estabelecimentos, depois de períodos mais ou menos extensos de uma mais ou menos visível agonia.

Uns, mais nostálgicos, tenderão a ver neste processo uma perda do centro que importa inverter, a favor da reposição de um modelo que reconhecem no seu passado como o mais adequado à metrópole; outros lembrarão que afinal, do que se trata é de criar um novo modelo, bem mais equilibrado afinal que o anterior e melhor adaptado ao uso generalizado do automóvel (DUPUY, p. 65). Todavia, o visitemos menos, continuamos muito ligadas ao “nosso centro”, como parte menor de um espaço alargado de zapping semanal, mensal e anual, é certo, mas – ainda – como referência maior deste mesmo espaço, mais extenso, fragmentado e descontínuo que habitamos. O que nos remete para as medidas de política e para uma aparentemente irreconciliável contradição entre o centro que queremos vivo e os outros espaços que desvalorizamos mas que cada vez mais utilizamos como consumidores.

3.2 A oposição Este-Oeste e as ilhas no oceano.

Vários autores sustentam a tese que a cidade reflecte uma sociedade mais assimétrica, por via do aumento da diferença entre ricos e pobres, sustentando alguns até que o aumento das desigualdades socio-económicas é inerente aos novos processos de urbanização (SOJA, p. 265). Esta cidade dual – reconhecida especialmente nos países em desenvolvimento – é agora particularmente associada às metrópoles melhor inseridas na rede mundial, onde a competitividade internacional atrai os mais poderosos (económica e politicamente) e mais exigentes (em termos ambientais e culturais, designadamente), o que, complementarmente, leva também ao aumento dos profissionais indiferenciados que asseguram muitos dos serviços que estes passam a necessitar (segurança, jardinagem, apoio doméstico, ...).

Nesta cidade, reforçar-se-iam as tendências, históricas, para a diferenciação geográfica dos territórios de habitação. Desde logo, no Porto, como em Lisboa, ou Paris e Londres, a assimetria é marcada por uma diferença entre o lado oriental e ocidental, com o centro a actuar como espaço de encontro de uma cidade dividida, onde os valores do imobiliário, na residência como noutros usos, ajudam a marcar e a acentuar a desigualdade.

No caso do Porto, a fixação da burguesia inglesa associada ao negócio do vinho do Porto e a valorização resultante da proximidade do mar terá contribuído decisivamente para o prestígio emprestado ao lado ocidental. Pelo contrário, o lado oriental foi onde se fixaram os que retornavam da emigração para o Brasil e onde se construiu a principal estação de caminho-de-ferro da cidade, próximo da qual se fixou boa parte do contingente do êxodo rural, alojado em péssimas condições de salubridade, ao serviço de uma industrialização espectacular da cidade, durante as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX. Esta dualidade estende-se igualmente ao comércio, permitindo distinguir as pequenas lojas do comércio independente e de apoio sobretudo à residência próxima, a oriente, dos estabelecimentos mais sofisticados associados às grandes marcas internacionais e aos bens de maior custo, do lado ocidental.

Todavia, na residência, como no comércio, esta oposição Este-Oeste, mantendo-se como matriz de leitura importante na compreensão da cidade, vem tornando-se mais complexa, com a emergência de pequenos espaços homogêneos e fechados face à envolvente que, quais “ilhas”, revelam uma significativa descontinuidade, dependendo na sua relação com o urbano expandido de “canais” que permitem uma fácil circulação com outras “ilhas” que constituem locais privilegiados de visita ou utilização. Esta “nova cidade”, arquipelágica na expressão de diversos autores, feita de condomínios fechados, centros comerciais, universidades, aeroportos, parques de exposições, torres de escritórios e outros complexos de uso periódico, constroem uma cidade à medida da automobilidade e da multimobilidade, deixando de lado outras “ilhas”, como os bairros sociais e áreas degradadas do tecido histórico, assim como um imenso “oceano” de indiferença, reconhecido por muitos não como

território, mas apenas como espaço envolvente do percurso a percorrer entre dois pontos. No comércio, para lá dos grandes centros comerciais, “outlet centres” e outras realizações ao serviço do cidadão-consumidor automobilizado, é também habitual o aparecimento de pequenos nichos de luxo que constituem “ilhas” isoladas, embora por vezes próximas de áreas de marcada estagnação da actividade, tanto na periferia, como no interior da cidade-centro (DREIER, p. 75).

A mobilidade, os ritmos de uso do território e a localização da residência face às grandes redes de ligação, afirmam uma outra dualidade no uso da cidade, aparentemente menos marcada geograficamente, mas mais visível na desigual facilidade de acesso a um leque alargado de oferta. Neste perspectiva, uma das diferenças importantes, será entre os suburbanos dependentes do automóvel e os residentes em áreas de multimobilidade, que recorrem mais vezes a soluções que asseguram maior velocidade a maiores distâncias (com destaque para o transporte aéreo e o ferroviário de alta velocidade). Uma outra, não menos significativa, é marcada pela maior ou menor dependência de um horário fixo, que obriga alguns à lentidão e ao desperdício do tempo nas “horas de ponta”, enquanto outros, com maior liberdade de definir o seu horário, despendem menos tempo nas suas deslocações. Por isso, a mobilidade diferencial é uma dimensão maior de exclusão social no interior (e no exterior) das cidades (HALL, p. 93), no quadro de um processo geral de aumento da individualização do transporte que conduz a «... une occupation spacio-temporelle du réseau routier plus important mais aussi plus équilibrée qu’auparavant » (DUPUY, p. 96).

4. Conflitos territoriais e temporais na política urbana para o comércio

4.1. A cidade das 24 horas e os conflitos ao longo do dia

A cidade dos nossos dias, mais complexa e extensa, conhece outros conflitos para além dos de base espacial, os quais, de resto, são já, em si mesmo, o resultado de aspectos de natureza diversa que marcam a crescente heterogeneidade dos que habitam a cidade. Também por isso, a complexidade urbana vai muito além das leituras sincrónicas.

De uma forma geral, pode considerar-se que nos tempos mais recentes, com o aumento crescente da pressão dos consumidores-utilizadores da cidade e a crescente resregulação do mercado a pressionar pelo lado da oferta, se assiste a movimentos de vários tipos no sentido do alargamento e diversificação dos horários. Por um lado, ocorre um alargamento de horários de abertura ao longo do dia que, por exemplo em relação a Nova Iorque, leva alguns a falar da cidade das 24 horas, da cidade “that never sleeps”. No que diz directamente respeito ao comércio, é ainda cedo para falar de uma perfeita continuidade, seja nos Estados Unidos ou, muito menos, em qualquer cidade europeia.

Todavia, é bem verdade que se assiste ao alargamento do horário de vários estabelecimentos: em centros comerciais, por exemplo, ou no comércio étnico, e especialmente nas lojas de conveniência, junto aos postos de abastecimento de combustível, abertas todas as 24 horas do dia, todos os dias da semana.

Em geral, é bem visível o alargamento do horário de uso da cidade. A individualização das carreiras profissionais e a possibilidade cada vez maior de um número crescente de pessoas estabelecer o seu tempo diário para realizar tarefas associadas ao estudo e ao trabalho (tratamento de informação, reuniões, visitas de clientes e serviços, participação em conferências, ...), assim como o alargamento do tempo de férias ou o tempo de vida durante a reforma, favorecem a individualização dos horários e permitem uma maior variação no recurso ao comércio e outras actividades, em oposição/complemento aos ainda prevalentes horários “normais de trabalho”, no prolongamento e complexificação do uso da cidade.

Esta desincronização permite assim uma maior utilização de um mesmo espaço, por exemplo de ruas e praças ribeirinhas do Centro Histórico do Porto, vivas das 0h às 24h. Mas favorece também a emergência de conflitos: entre o desejo de sossego de quem pretende dormir para se levantar às 7h e o desejo dos que se pretendem divertir-se ruidosamente, antes de um descanso que começa à hora a que os residentes se levantam...

Deste modo, tal como Copacabana é muitas praias numa mesma praia, para muitas pessoas diferentes, em alturas diferentes do dia e da noite (PILE & THRIFT, p. 241), assim muitos dos espaços de uma determinada cidade são espaços diferentes, a diferentes horas do dia. Estas diferenças temporais no uso – bem visíveis no tecido mais antigo – podem adquirir matizes diversos ao longo da semana e do ano, por exemplo em relação ao ano escolar, com épocas de exames e férias escolares a marcarem a diminuição do uso da cidade “fora de horas”, ou com o turismo a compensar a ausência de estudantes nos meses de Verão, embora enchendo restaurantes e esplanadas, ao invés de bares e discotecas.

4.2 Os ritmos : o regresso da lentidão e a redescoberta do centro

« L'engorgement des villes suscite avant tout le rejet de l'automobile, une attitude schizophrénique à l'égard de l'automobile qui ne facilite pas l'émergence de solutions, la recherche d'un nouvel équilibre entre liberté des déplacements et qualité de vie » (CLUZET, p. 117) Nessa medida, a dificuldade de acesso e estacionamento do automóvel no centro da cidade, necessária na perspectiva ambiental ou em resposta ao significativo acréscimo de veículos, pode constituir um factor fundamental para a sua decadência, ao mesmo tempo que constitui um dos elementos explicativos

do sucesso de formas comerciais da periferia, em regra situadas junto de importantes nós rodoviários.

Mais que favorecer os transportes colectivos, para aliviar a rua para o “meu automóvel”, a cidade consolidada pode cuidar da oferta de tempos para todos, valorizando uma perspectiva de gestão dos espaços que responda de forma mais eficaz ao multiuso, introduzindo uma maior flexibilidade para favorecer a heterogeneidade da procura: dos que vivem apressados e não prescindem do automóvel porque não querem ou não podem nas suas deslocações multidesestino, dos que “têm tempo” e/ou os que por razões de ordem económica ou outras optam pelo transporte colectivo, pela bicicleta, ou pela marcha a pé. Mas a resposta da cidade deve considerar, sobretudo, o “zapping” de deslocação, já que quase todos variamos a nossa condição ao longo do ano, do mês, da semana, ou mesmo de um único dia, num equilíbrio sempre instável.

De facto, a escolha do ritmo é parte integrante da modernidade, pelo que deve ser considerado nas políticas de cidade, com o comércio a dever responder (ou antecipar, de preferência) esta mudança, porventura alargando horários. Neste quadro, o comércio de centro de cidade, deve tomar em especial consideração a segmentação da procura entre jovens e adultos apressados e visitantes de ritmo mais lento (idosos e turistas, por exemplo), o que sugere uma maior flexibilidade dos horários. Igualmente importante é a consideração do que parece ser uma tendência para a afirmação do comércio de luxo e do aumento relativo da importância da compra-lazer, relativamente à compra apressada que obtém uma resposta mais satisfatória nos grandes estabelecimentos de acesso fácil para o suburbano automobilizado.

No quadro global da aglomeração, porventura a aposta do centro na construção de uma “cidade lenta”, seja o mais importante estrategicamente, sobretudo quando a população está mais envelhecida e por ser aí onde o turista tem uma presença mais significativa. Por outro lado, esta orientação permitiria afirmar melhor a diferença face a novas realidades periféricas e aproveitar melhor as qualidades urbanísticas do espaço central da cidade. Assim ocorreria uma inversão curiosa: “...les villes seraient synonymes de lenteur, des temps longs de la mémoire et les anciennes zones rurales à urbanisation diffuse, expressions de vitesse et renouvellement » (CLUZET, 2002, p. 108). Neste caso, na grande aglomeração, o Porto cidade-centro, como as cidades históricas de Paris, Bordéus, Barcelona e outras, poderia escolher “...le modèle Prague, ville touristique, ville pédestre, ville paisible, mais sans prétention de capitale européenne [em vez de] continuer à perdre ses habitants insatisfaits d’une médiocre qualité de vie, victimes du mouvement brownien de la métropole, dans lequel ils perdent autant d’heures...” (CLUZET, p. 108) Temporalmente, no ciclo longo, proporcionar-se-ia a revalorização do pré-industrial na cidade pós-industrial, na medida em que “les centres-villes, même adaptés depuis plusieurs décennies, restent les héritiers de la

pedestrian city qui précéda l'ère automobile [o que, note-se,] c'est à la fois leur force et leur faiblesse » (DUPUY, p. 88)

4.3. Planear a cidade dos tempos diversificados

Tem-se por certo que no estudo e no planeamento, a dimensão temporal tenderá a adquirir uma nova relevância, até porque “la inversión en la gestión del tiempo es una firme alternativa a la inversión en infraestructuras” (CORTIZO ALVARES, 1999, p. 60). Neste planeamento, é fundamental compreender os circuitos de comunicação “... no matter how complex, by which people are connected to each other, make senses of their lives, and act upon the worlds that they see, in which they dwell, and through which they travel” (SMITH, 2001, p. 194). Embora a geografia seja fundamental no estudo destas relações que cruzam temporalidade e territorialidade, importa admitir, especulativamente, a possibilidade de os novos circuitos de ligação “...construct no centres [pelo que] there are no margins either, only borders, overlaps, and intersections – or spaces in between, threshold of emancipatory impulses...” (HALL, p. 200), num espaço apenas aparentemente isotrópico.

O planeamento a pensar o comércio e as suas relações com a cidade, não poderá deixar de considerar o tempo, ultrapassando visões excessivamente simplificadoras da realidade. Mapas cronotópicos e um plano do tempo devem ser obrigatoriamente considerados (CORTIZO ALVARES, 1999, p. 53 e 57), enquanto politicamente, a desregulação dos horários parece inevitável, a menos que se afirmem « nouvelles formes de régulation des régimes temporels visant à resynchroniser sur un mode différent les activités économiques, sociales et culturelles » (BOULIN & MUCKENBERGER, 2002, p. 68). Por outro lado, intervenções pontuais de valorização do tempo na intervenção sobre o espaço tenderão a alargar-se a variadas cidades de diferentes países (ver exemplos em BOULIN & MUCKENBERGER, ps. 90 e 91).

Especialmente, « ...réserver systématiquement, à des implantations commerciales mises en synergie, quelques hectares autour des nœuds routiers et ferrés les plus proches des centres » (CLUZET, 2002, p. 134) parece uma boa medida, tendo em vista adequar a oferta às necessidades da procura, favorecer uma maior facilidade de escolha, um maior equilíbrio espacial da oferta e uma maior rapidez nas deslocações para fazer compras. Complementarmente, importa reforçar a centralidade (ou construir uma nova centralidade) na cidade centro, onde o comércio-lazer, especializado e valorizado pelo ambiente e arquitectura urbana histórica é peça fundamental de um território policêntrico que deverá todavia rejeitar visões nostálgicas de centro-centrismo embelezador. Independentemente das situações específicas de cada país e cada cidade – e no caso português, os problemas do centro de cidade parecem particularmente graves – entre outras, fazem

falta aqui também medidas concretas de resposta temporal, a exemplo do que ocorreu no início dos anos 90 nas cidades inglesas, onde se apostou, com grande sucesso, em actividades festivas e culturais no fim de tarde e no início da noite (GRAS, p. 45)

Sem pretender concluir com recomendações de política, permita-se todavia, que se expressem algumas indicações para a reflexão, associadas à decisão. Por um lado, para sublinhar que além das questões concretas do centro de cidade, importa valorizar respostas a uma crescente diversidade de comportamentos, pelo que importará responder às velocidades diferentes dos seus diversos utilizadores em alturas diversas, através de intervenções a várias escalas. Assim, se pequenas intervenções em pequenos espaços podem ter grandes efeitos, de igual forma a intervenção em cada espaço deve considerar as necessidades de coesão territorial e a resposta aos conflitos territoriais, o que obriga, desde logo, a pensar a cidade actual no seu todo, mais alargado e complexo que antes.

Bibliografia citada

- ASCHER, François (1998) *La République contre la ville : essai sur l'avenir de la France urbaine*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- BOULIN, Jean-Yves ; MUCKENBERGER, Ulrich (2002) *La ville à mille temps*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- CORTIZO ALVARES, Tomás (1999) *El tiempo de la ciudad: ciclotopos, cronotopos, cronemas y cronogramas. Una hipótesis ovetense*, in Trigal, L.L. et alia (coord.) "La ciudad. Nuevos procesos, nuevas respuestas", Asociación de Geógrafos Españoles.
- CLUZET, Alain (2002) *Au bonheur des villes*, La Tour d'Aiguës, Editions de l'Aube
- DESSE, René-Paul (2001) *Le nouveau commerce urbain : dynamiques spatiales et stratégies des acteurs*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- DREIER, Peter, MOLLENKOPF, John & SWANSTROM, Todd (2001), *Place matters: metropolitics for the twenty-first century*, Lawrence, University Press of Kansas.
- DUPUY, Gabriel (1995) *L'auto et la ville*, Evry, Flammarion.
- FERNANDES, José Alberto Rio (1989) *Circulação, peões e "Baixa"*, Porto, Revista da Faculdade de Letras – Geografia, FLUP.
- FERNANDES, José Alberto Rio (1995) *Porto: cidade e comércio*, Porto, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto.
- FERNANDES, José Alberto Rio Fernandes (2003) *A cidade, os municípios e as políticas: o caso do Grande Porto*, Porto, "Revista de Sociologia", nº 13.
- GRAS, Pierre (2001) *Ville et demande sociale: changement de paradigme*, « Urbanisme » supplement au nº 323, pp.42-48.
- HALL, Tim – Car-ceral cities: social geographies and everyday urban mobility, in MILES, Malcom & HALL, Tim (2000) *Urban futures: critical commentaries on shaping the cities*, Londres & Nova Iorque, Routledge.
- LACAZE, Jean-Paul (1995) *La ville et l'urbanisme*, Paris, Flammarion
- PILE, Steve & THRIFT, Nigel (ed.) (2000) *City a-z*, Londres & Nova Iorque, Routledge.
- QUINCEROT, Richard (2001) *Ville et demande sociale: changement de paradigme*, « Urbanisme » supplement au nº 323, pp.30-34.
- SOJA, Edward W. (2000) *Postmetropolis : critical studies of cities and regions*, Oxford, Blackwell.
- SMITH, Michael Peter (2001) *Transnational urbanism: locating globalization*, Malden&Oxford, Blackwell.