

**URBANISATION, RURALITÉ ET PÉRI-URBANISATION
DANS LE PORTUGAL DU NORD: DES NUANCES
DE PLUS EN PLUS DIFFICILES À SAISIR**

François GUICHARD

Géographe, chercheur au C.N.R.S.
Centre d'Études Nord du Portugal
Aquitaine (CENPA) — Bordeaux

Il y avait naguère la ville d'un côté, la campagne de l'autre; deux mondes certes complémentaires mais de nature fondamentalement différente, par le paysage, les activités, le mode de vie de leurs habitants. Au fur et à mesure que la civilisation industrielle, puis de communications, de consommation et de loisirs, a pris le pas sur la société agricole et artisanale, c'est-à-dire depuis un siècle, cette distinction classique s'est estompée. Les villes se sont considérablement gonflées; elles ont largement débordé de leurs vieilles limites et ont lancé des prolongements tentaculaires dans le monde rural. Puis, avec le règne de l'automobile, elles n'ont même plus eu besoin pour s'étaler de garder à leur espace bâti une continuité physique. Plus le citadins sont devenus nombreux et plus leur niveau de vie moyen s'est amélioré, plus ils ont ressenti un besoin impérieux d'espace, d'air et de verdure. Ils ont alors été tentés de les rechercher le plus loin possible du centre urbain ancien. Ainsi la ville, selon la prédiction de l'humoriste Alphonse Allais, est venue s'installer à la campagne, quitte à n'en conserver que les apparences et à en détruire les fondements économiques et socioculturels: c'est la péri-urbanisation.

Les ruraux eux-mêmes ont assimilé les valeurs matérielles, techniques et psycho-sociologiques de la civilisation urbaine. Le mode de vie urbain et ses manifestations bâties comme vécues s'insinue de

plus en plus dans l'ensemble du tissu social: si la ville, espace construit, est de plus en plus difficile à délimiter, les contours de la civilisation urbaine sont bien plus flous encore, mais semblent voués à englober l'ensemble de la société.

Le processus ainsi sommairement décrit est général, plus ou moins avancé selon les espaces régionaux. Dans le Nord du Portugal, il revêt des aspects tout particuliers qui paraissent rendre plus urgente encore qu'ailleurs la priorité à donner à la planification urbaine régionale.

Planification et pouvoir local

Les premiers plans d'urbanisme cohérents, conçus comme des schémas directeurs devant encadrer avec une relative précision le développement global d'un ensemble spatial donné, ne sont guère apparus au Portugal que dans les années 1960, avec le «plan Auzelle» de Porto en 1962, puis le plan directeur de l'agglomération de Lisbonne en 1964 — le second étant d'ailleurs resté à l'état de proposition.

Pendant une bonne dizaine d'années encore, on s'en est à peu près tenu là, comme si le besoin d'une politique d'urbanisme prédéfinie dans toutes ses dimensions se limitait aux deux métropoles nationales. Et encore, seul le cas de la capitale a fait l'objet d'une tentative de planification qui accepte dès le début de considérer la totalité de l'espace bâti en continu ou fonctionnant quotidiennement en étroite complémentarité.

Dans le cas de Porto, le plan directeur de 1962 s'arrête strictement aux limites municipales, et ce n'est pas le moindre de ses défauts. Il y avait pourtant déjà alors une bonne trentaine d'années que, non seulement sa nécessité se faisait sentir, et qu'en outre il apparaissait évident qu'il lui fallait englober l'ensemble de l'agglomération déjà constituée et même prévisible à moyen terme. C'est sur cela qu'insistait l'ingénieur Ezequiel de Campos dès 1932; c'est même cela que prévoyait le Code administratif de 1936/1940. A partir de la fin des années 1940, le professeur Antão de Almeida Garret revenait à plusieurs reprises sur ce thème, de façon parfaitement argumentée — mais toujours en vain. Dans le cas de l'agglomération de Porto, la coopération intermunicipale est toujours restée limitée aux services communs concrets dont l'utilité immédiate est ressentie par tous comme bénéfique (transports en commun, réseaux d'alimentation en eau et d'assainissement...); mais les responsables des «concelhos» périphériques ont toujours été réticents face aux perspectives d'une planification concertée de leur développement, ressentie en tout premier lieu comme une menace d'aliénation de leur autonomie.

Les transformations considérables qu'a connu le Portugal à partir de 1974 n'ont pas vraiment permis de surmonter de tels obstacles. Certes, la décolonisation a conduit le Portugal à reporter toute son attention sur son espace national propre, afin de lui assurer un développement plus harmonieux; et depuis lors, les projets de planification thématiques comme locaux et régionaux se sont effectivement multipliés et remarquablement affinés.

Mais, d'un autre côté, l'essor d'une véritable démocratie locale a eu des conséquences multiples qui n'ont pas toutes favorisé une planification coordonnée de l'espace. Assise sur un grand nombre d'élus aux compétences et attributions diverses et à plusieurs niveaux («freguesia»/«concelho»/district; «junta»/«câmara»/assemblée...), cette démocratie locale permet enfin aux citoyens de devenir en grande partie responsables de leur cadre de vie, ce qui constitue un pas en avant essentiel. Mais en même temps, les processus de décision s'en trouvent compliqués à l'extrême et, peut-être surtout, s'est trouvée aiguisée la volonté d'autonomie locale, parfois exprimée de façon passionnelle (cas de Vouzela, parmi bien d'autres). Les projets de planification à échelle pluricommunale en sont rendus d'autant plus difficiles à élaborer et à faire discuter, et ils n'arrivent malheureusement pas souvent au stade de l'approbation permettant seule de parvenir à des solutions concrètes.

Le résultat, c'est que depuis une dizaine d'années, la plupart des projets de ce type concernant la discipline de l'urbanisation et l'organisation volontariste de l'espace sont restés velléitaires: ainsi pour la révision de 1972 du plan directeur de l'agglomération de Lisbonne; dans le Nord, pour le «Plan de la Région de Porto» de 1975, puis de ses prolongements en matière d'espaces verts dans le Nord et l'Est de agglomération... Par contre, de plus en plus nombreuses sont les municipalités qui se sont dotées de structures propres pour la planification urbaine, chargées d'élaborer des plans directeurs municipaux; à défaut, d'autres en ont passé commande à des organismes extérieurs, publics ou privés. En soi, c'est une bonne chose; mais le problème tient à ce que, dans la quasi-totalité des cas, il n'y a sur ce plan aucune tentative de coordination avec les municipalités voisines, et encore moins d'insertion des projets locaux dans ce que pourraient être les grandes lignes d'un plan d'aménagement régional concerté. C'est notamment ce qui s'est passé dans le cas de l'agglomération de Porto.

La création, en bien des points positive, des «Groupements d'Appui Techniques» intermunicipaux (G.A.T.s) à la fin des années 1970, et leur enracinement progressif, peut permettre à terme de surmonter de telles difficultés, du moins dans les cas où ils ont su faire la preuve de leur efficacité et lorsque les municipalités ainsi as-

sociées sur le papier ont vraiment décidé de jouer concrètement le jeu de la coopération. Ce n'est malheureusement pas toujours ce qui s'est passé, et notamment dans les grandes agglomérations, qui en auraient peut-être le plus besoin et en restent précisément dépourvues (ainsi pour le Grand Porto). Le travail des GAT's est surtout très difficile dans les sous-espaces régionaux les plus densément peuplés, où la rurbanisation diffuse pose les problèmes les plus aigus en matière de choix spatio-politiques, et où ils devraient pourtant être les mieux à même d'animer le débat nécessaire sur les options à prendre (vallée de l'Ave).

Le risque, c'est que la prise de conscience de la nécessité d'une planification urbaine coordonnée à l'échelle intermunicipale soit trop tardive et que l'on ne puisse plus guère alors que prendre acte d'un développement anarchique, le plus coûteux et le moins désirable à tous égards.

Il n'est heureusement plus possible d'imposer aux populations et aux élus des choix qui conditionnent leur cadre de vie existant et à venir, par des décisions prises en haut lieux sans véritable dialogue, ou par des technocrates-experts sans responsabilité électorale. Encore faut-il que ces populations et ces élus prennent la mesure des conséquences d'une urbanisation sauvage ou mal contrôlée, et admettent qu'il n'est plus possible aujourd'hui de gérer quelque espace que ce soit sans tenir sérieusement compte de son insertion dans un ensemble régional plus vaste, où les interdépendances sont de plus en plus complexes.

Des difficultés communes à tout le pays

Les difficultés rencontrées par la planification du développement urbain sont au Portugal un problème national, dans la mesure où l'on se heurte dans tout le pays aux mêmes insuffisances, les unes structurelles, les autres conjoncturelles.

L'essentiel des insuffisances structurelles peut être regroupé en quatre catégories:

1. — La faiblesse de l'appareil statistique, aussi bien au niveau des critères nationaux qu'à l'échelle des informations locales. Faute d'une définition claire de notions de «ville», de «centre urbain» et «d'agglomération», aucune estimation de l'importance de la population urbaine portugaise dans son ensemble ne peut faire l'unanimité, ni aucun choix de seuils spécifiques d'intervention, ni une définition efficace des espaces concrets à planifier. Le seuil le plus couramment retenu pour la définition d'un centre urbain, celui des 10 000 habitants agglomérés n'a pas grand sens dans le Nord-Ouest du pays où l'urbanisation est aussi diffuse que généralisée. Quant aux

définitions administratives légales («vila», «cidade»), elles reposent sur des critères où le flou et la subjectivité ont une bien large part. L'impact psychologique de cette hiérarchie est d'ailleurs bien plus important que ses conséquences concrètes sur l'aménagement local; on peut même se demander s'il ne s'agit pas en fin de compte d'une entrave supplémentaire à la planification municipale, par l'atomisation qui en résulte à tous les niveaux et par l'exacerbation des rivalités de proximité.

On manque surtout cruellement de données statistiques fines, à l'échelle de la «freguesia», du quartier, de l'îlot, généralisées sinon à tout le pays, du moins à l'ensemble de son armature urbaine, régulièrement actualisées et couvrant un champ d'informations suffisamment large (démographie, logements, emploi, services...): les réalités locales sont bien souvent trop mal connues pour être prises en considération avec efficacité.

2. — La faiblesse de la couverture cartographique. Dans le monde rural, elle est surtout sensible dans le Nord, où l'on manque généralement de plan cadastral systématique. L'actualisation des cartes et plans à grande échelle se fait avec un grand retard. Les aires classées comme «urbaines» sont rarement délimitées avec précision et, faute de critères bien définis, elles sont laissées à l'appréciation, là des enquêteurs, ici des élus locaux, sur des bases de jugement où la subjectivité garde une large part. Faute d'être pourvus dès le début de leurs travaux d'outils de base aussi essentiels, les aménageurs perdent un temps et un argent précieux à les réunir comme ils le peuvent, et l'ensemble de leurs études s'en ressent.

3. — La faiblesse de l'encadrement juridique. Il n'y a pas de «communautés urbaines» ou de «districts urbains» à la française, ni de regroupements organisés pour l'élaboration de plans locaux coordonnés; il est rare que les G.A.T.'s en tiennent lieu. Lorsque l'administration centrale tente de passer outre, les plans — souvent bien conçus — qu'elle fait établir ne sont jamais approuvés, comme on l'a vu pour celui de la région de Porto en 1975. Manquent donc les structures de proposition, de concertation «ad hoc».

4. — Enfin la faiblesse administrative, empêchant un suivi efficace des décisions prises. Il n'y a pas assez de techniciens, pas assez d'argent, et en même temps un processus bureaucratique beaucoup trop lourd, ce qui empêche l'application concrète des décisions les plus sensées: il faut sans cesse courir par conséquent après les réalités qui, elles, n'attendent pas.

Quant aux problèmes conjoncturels, ils sont surtout de deux ordres:

1. — On assiste depuis 1974/75 à un nouvel afflux d'exode «rural», en tout cas de population citadine nouvelle, avec les rapatrie-

ments massifs des anciennes colonies, les retours de plus en plus importants d'émigrants et le tarissement des débouchés migratoires externes.

2. — Par ailleurs, le gel des loyers décidé après la révolution a presque totalement bloqué les possibilités d'accueil des centres des villes, et provoqué par contre l'apparition d'une auréole diffuse de constructions individuelles beaucoup plus périphérique que les précédentes, et qui est en tout premier lieu fonction du prix des terrains.

Il n'y avait eu pendant longtemps de problèmes d'urbanisme graves que dans les régions les plus dynamiques, comme les agglomérations de Lisbonne et de Porto ou l'Algarve côtier. On peut constater depuis une dizaine d'années qu'ils se généralisent à toutes les agglomérations un peu importantes où commerces et prestations de services attirent de nouvelles implantations (villes petites et moyennes) et que la consommation par l'espace bâti, et des meilleures terres agricoles, et des espaces naturels les plus fragiles, est devenue un véritable problème national.

Dans le Sud:

un développement désordonné mais somme toute classique

Au fond, dans le Centre et le Sud du Portugal, les problèmes ainsi posés — ou aggravés — sont du même ordre que ceux que l'on connaît ailleurs en Europe:

— une consommation abusive et désordonnée d'espaces périphériques, sans ou malgré une planification souvent restée indicative, et qui n'est pas suivie d'assez près par les réseaux et les équipements publics, dont les coûts de revient se trouvent considérablement allourdis;

— la naissance de quartiers nouveaux, fragiles, sous-desservis, parfois mal construits et particulièrement sensibles aux intempéries (comme autour de Lisbonne, avec les crues consécutives à de violentes averses à l'automne 1983);

— l'absence de respect et de contrôle des caractéristiques du patrimoine architectural local (Algarve, Beiras...), comme des «coupures vertes», des sols agricoles de qualité ou du littoral (Algarve; seras da Estrela et da Arrábida; banlieues ouest, sud et nord de Lisbonne);

— une absence de zonage fonctionnel et un mélange aberrant de secteurs de résidences modestes avec des établissements industriels ou des voies importantes de circulation.

Ainsi en va-t-il à Lisbonne plus qu'ailleurs, avec un développement périphérique axé de façon préférentielle sur les couloirs majeurs de circulation et le non-respect des propositions initiales de zonage, comme l'a, parmi bien d'autres, amplement démontrée l'étude

publiée en 1983 par l'I.A.C.E.P. sous le titre «*Tendências recentes na urbanização da área metropolitana de Lisboa*».

Dans la plupart des cas, la croissance périurbaine se fait toutefois par le biais de l'avancée d'un front urbain nettement marqué, à peu près continu, ou par bonds bien lisibles dans le paysage, l'ensemble étant précédé d'une vague préparatoire de friches rurales. Le tout est conquis sur des campagnes relativement peu peuplées, aux potentialités économiques limitées, à l'habitat rural lui aussi groupé, assez aisément identifiable. Il y a toujours une nette séparation entre les mondes rural et urbain, un très fort déséquilibre dans la densité d'occupation du sol de l'un et de l'autre. La ville conquiert de façon à peu près totale un espace dont la campagne s'est préalablement retirée; un espace finalement condamné à être bâti.

Le tout est alors, et ce n'est déjà pas rien, de le bâtir de façon plus coordonnée, plus conséquente, plus harmonieuse, en trouvant le moyen de structurer l'avancée urbaine et d'y ménager une aération régulière aux points les mieux adaptés (hauteurs, littoral, secteurs boisés).

Dans le Nord: une symbolique générale ville/campagne

Des raisons profondément enracinées, que l'évolution récente aggrave

Il en va tout autrement dans le Nord du Portugal; les problèmes liés à la croissance urbaine et à sa planification y atteignent une complexité qui frise l'inextricable. S'ajoutent en effet ici aux difficultés nationales déjà soulignées celles qui découlent de conditions spécifiques, comme;

— l'intensité des mouvements migratoires. L'émigration massive des années soixante, issue pour l'essentiel des campagnes de l'Alto Minho et de tout le Nord-Est, s'est dirigée vers l'étranger, mais les constructions qui en toute résulté, puis les rubans routiers;

— l'individualisme foncier et l'extrême émiettement de la propriété du sol. Dans ce pays de «minifundia», de minuscules parcelles encore vouées de façon durable à une économie d'auto-consommation familiale, il'y a une très forte réticence à quelque contrainte que ce soit sur sol privé. Si bien que tous les plans proposés ont été soumis à des contraintes considérables, à commencer par les difficultés accrues d'expropriation. A tout cela s'ajoute, naturellement, une tendance généralisée à l'habitat individuel, plus marquée encore qu'ailleurs;

— l'extrême densité d'une population rurale très dispersée. Les campagnes sont très peuplées, sans qu'émergent pour autant de la masse des noyaux urbains en nombre suffisant pour répondre aux besoins en services qui seraient ainsi nécessaire: à cet égard, l'étude comparative des cartes de densité et de répartition urbaine que Pierre LABORDE et moi-même avons fait pour l'Aquitaine et le Portugal

du Nord est tout à fait éclairante du sous encadrement urbain dans le seconde cas («*Pôles urbains et inégalités régionales. Le cas du Portugal du Nord et de l'Aquitaine*», 1.^{as} Jornadas de Estudo Norte de Portugal/Aquitânia — Actas, CENPA, Porto, 1986). L'habitat rural est très dispersé et partout présent, raréfiant d'autant les espaces «libres»;

— le cloisonnement du paysage rural et le maintien vivace de la production agricole jusqu'au coeur même des villes. La présence quasi-systématique d'arbres et de vignes hautes de bordure fige les terrains, y compris les derniers terrains bâtis, et il y a des champs jusque dans les espaces urbains centraux, ce qui serait inconcevable dans le Sud. Il n'y a donc pas ici de véritable friche rurale en avant-front urbain;

— la généralisation d'un mode de vie mixte, associant agriculture et emploi urbain ou industriel — ce qui n'est pas nécessairement la même chose, puisqu'ici l'industrie est diffuse depuis la fin du XIX^e siècle et s'est rapprochée d'une main-d'oeuvre paysanne nombreuse, peu exigeante et dure au travail. D'où l'importance de la catégorie des ouvriers-paysans et du travail industriel à domicile.

Des conséquences aussi graves sur la structuration urbaine que sur la préservation des espaces libres

Les principaux résultats de cet état de choses peuvent être résumés de la façon suivante:

— il y a bien peu de «villes» distinctes de leur environnement et se consacrant exclusivement à leurs fonctions urbaines. Il faut atteindre un minimum aggloméré de 15000 à 30000 habitants pour qu'il y ait vraiment, à l'intérieur de cette nébuleuse, un noyau dur de concentration plus fort; mais même alors, il cohabite avec une périphérie mixte de définition plus indécise;

— du coup, il est à peu près impossible de tracer des frontières urbaines; les limites municipales y servent encore moins qu'ailleurs («concelhos» trop vastes, «freguesias» trop petites et dénuées de véritables pouvoirs en matière d'urbanisme). C'est ici que l'opposition des municipalités à des projets de planification coordonnée est la plus difficile à surmonter;

il y a donc une croissance anarchique de l'espace bâti, qui touche en premier lieu les zones les plus sensibles: bords de routes, puis secteurs agréables (littoral, hauteurs boisées). Ce développement a d'autant moins de raisons d'épargner les meilleurs sols agricoles qu'il s'agit en général de constructions individuelles, combinées à un terrain enveloppant qui tient à la fois du jardin et de l'exploitation agricole. L'expansion se parachève enfin en bouchant les interstices, au hasard des terrains libérés par l'agriculture;

— d'où un gel très rapide des situations acquises; d'abord des routes, vite transformées en rues interminables, étroites, tortueuses et inadaptées à un trafic en très forte croissance, mais devenues intransformables; puis des zones sensibles qu'il aurait fallu protéger, avec une condamnation trop fréquente à l'échec de tentatives bien timides de préservation.

Il s'ensuit que les investissements publics (réseaux routiers et équipements divers) sont considérablement retardés et renchérissés; l'ensemble allant de pair avec une prolifération de constructions clandestines en zones touristiques et/ou dangereuses (surplomb du Douro ou littoral à Vila Nova de Gaia par exemple);

— on assiste en même temps à la pénétration accélérée et généralisée du mode de vie urbain et des ressources urbaines sur une très vaste périphérie, qui conserve pourtant en même temps des paysages ruraux vivants; ce dont témoignent par exemple les multiples cas d'agression architecturale à l'environnement traditionnel.

Mais l'agriculture aussi est gelée, souvent plus attentive à la survivance ou à la recherche d'un profit par glissement au bâti qu'à une modernisation spécifique, bien difficile d'ailleurs sur des surfaces aussi morcelées et exiguës;

— et tout cela va de pair avec une très forte dispersion des fonctions urbaines, en de tout petits groupements non ou mal urbanisés, le tout en un semis discontinu à peu près général dans tout le Nord-Ouest; si bien qu'il ne s'y dégage pas vraiment de pôles majeurs alternatifs à Porto et susceptibles d'ordonner l'espace. Le cas le plus typique, et loin d'être unique, est évidemment celui de la vallée de l'Ave, nébuleuse ruralo-urbaine d'une centaine de milliers d'habitants en forme de rue à peu près continue sans noyau central.

Dans le Nord-Est par contre, la périurbanisation est le seul témoignage concret du fait urbain

Ce sont des régions montagneuses, au climat rude et aux terres pauvres, difficiles à vivre, et que l'émigration a brutalement saigné dans les années 1960-1974. L'artisanat multiforme, qui y était encore très vivace au XVIII^e siècle, a été totalement ruiné au XIX^e par le libre-échange, favorisant la concurrence étrangère, et par l'essor des industries du littoral.

Ici, la tradition est au contraire celle d'un habitat rural fortement groupé; mais il y a fort peu de villes, la plupart des gros bourgs ne faisant que juxtaposer quelques services élémentaires et des commerces souvent temporaires (foires et marchés) et une fonction agricole maintenue.

L'explosion urbaine, d'ailleurs encore toute relative, est née ici surtout:

— de la généralisation de la scolarisation depuis 1974, et notamment de l'accroissement considérable de la fréquentation de l'enseignement secondaire, depuis 1974. Les rues des petites villes où se situent les établissements correspondants, suscitant l'apparition d'un certain nombre de services et commerces nouveaux, ont ainsi pris une allure de jeunesse aussi étonnante que temporaire et, en grande partie, artificielle;

— des retours d'émigrants et de rapatriés, eux aussi reconvertis dans les activités tertiaires, mais assez peu diversifiées (bars, supérettes, garages...), en bordure des routes d'accès; le tout s'accompagnant d'une nouvelle vague de constructions de type architectural «urbain» en périphérie.

On passe donc, bien souvent, directement au développement du secteur tertiaire, mais d'un tertiaire qui reste aux limites du tertiaire «parasite», sans être passé par l'emploi industriel. Et comme le tissu construit ancien est dense, il y a naissance de nouveaux quartiers périurbains, soit sous la forme d'ensembles collectifs groupés en zones libres planes, soit sous celle de constructions individuelles disposées en étoile sur les voies d'accès.

Voilà donc des villes à croissance périphérique; mais modestes, de 5000 à 15000 habitants, et encore dépourvues de possibilités sérieuses d'emplois pour la génération montante.

* * *

Il y a bien partout au Portugal «périurbanisation», au sens de «développement périphérique» des espaces urbains antérieurs. Mais l'on voit que cela n'engendre pas nécessairement partout les mêmes paysages, les mêmes modes de vie, les mêmes approches planificatrices ni les mêmes contraintes.

Dans le Sud, la croissance périurbaine, qui peut arriver à être considérable en auréole autour de la capitale ou, de façon plus linéaire, sur la côté touristique d'Algarve, mais qui de toutes façons n'épargne plus aucun noyau urbain préexistant de quelque importance, a d'abord besoin d'être encadrée par une planification plus complète, plus rapide et surtout plus suivie.

Dans le Nord-Est, cette croissance périurbaine n'est pas tant synonyme de dynamisme urbain que d'effondrement de la vie rurale traditionnelle. Le problème majeur est alors d'asseoir cette croissance urbaine quelque peu artificielle sur la création d'emplois nouveaux diversifiés, faute de quoi ces villes encore incomplètes auront du mal à assurer leur avenir — et celui qui leur est assigné par les techni-

ciens de l'aménagement régional — et à ne pas se vider à leur tour vers le littoral.

Dans le Nord-Ouest enfin, c'est sur la problématique d'ensemble de l'aménagement de l'espace régional que débouche nécessairement la constatation d'une imbrication indissoluble des modes de vie rural et urbain, tous deux vivaces; il ne s'agit plus seulement d'organiser la croissance urbaine, mais bien de trouver le moyen d'organiser une région qui est toute entière en voie de péri-urbanisation.

RESUMO

URBANIZAÇÃO, RURALIDADE E PERI-URBANIZAÇÃO NO NORTE DE PORTUGAL

Em Portugal, os problemas da planificação do desenvolvimento urbano dependem estreitamente de algumas dificuldades de ordem estatística, cartográfica, jurídica e administrativa, a que acresce o recrudescimento das migrações internas e a crise da construção civil. Contudo, vislumbram-se aspectos nitidamente diferentes consoante a área considerada. No Sul, o desenvolvimento urbano é desordenado, mas clássico, e a planificação pode actuar sobre espaços relativamente bem diferenciados. Pelo contrário, o Noroeste apresenta uma crescente simbiose cidade/campo, cujos efeitos são gravosos tanto sobre a estruturação urbana como sobre a preservação de espaços livres. No Noroeste, a peri-urbanização parece o único testemunho concreto do facto urbano, sem bases económicas sólidas. As respostas aos desafios do desenvolvimento urbano português devem ter em conta essas diferenças e a globalidade dos problemas nos espaços regionais.

ABSTRACT

URBANISATION, RURALITY, AND PERI-URBANISATION IN NORTHERN PORTUGAL

The problems of urban development planning in Portugal are closely related to some difficulties of a statistical, cartographical, juridical, and administrative order, difficulties that are increased by the intensification of internal migrations and by the crisis in civil construction. However, widely differing factors can be observed in each area under consideration. In the South a disorderly, but classic, urban development has taken place, and planning can be made to act on fairly differentiated spaces. The Northwest, on the contrary, presents a growing symbiosis between town and country with disturbing effects on urban organisation as well as on the preservation of open spaces. Peri-urbanisation without solid economic bases seems to be the only concrete evidence of urban reality in the Northeast. The answers to the challenges of urban development in Portugal must take into account those differences together with problems on the regional scale.