

Rogério Barreto*

O centro e a centralidade urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação

Resumo

O presente artigo decorre do projecto de investigação que o autor tem vindo a desenvolver no âmbito do curso de doutoramento, centrado nas questões das centralidades urbanas, equacionando os processos de formação do centro urbano e das centralidades e da estruturação da cidade.

Pretende-se abordar os processos de transformação dos centros tradicionais das cidades, a partir das alterações funcionais e da importância relativa dos lugares centrais enquanto espaços simbólicos das cidades. A percepção das diversas componentes da centralidade urbana, considerada como facto social total, é essencial para compreender a adaptação dos centros às transformações sociais, económicas, culturais e políticas que neles se operam, ao longo de um período mais ou menos longo, e a emergência de novos centros intra-urbanos, nos tempos mais recentes.

Interessa, por conseguinte, considerar algumas ideias sobre o *locus* inicial e o processo de urbanização desde um período remoto, percebendo a origem do que, comumente, se considera o centro, os elementos que o caracterizam e definem, convencionalmente, como espaço simbólico e de memória histórica

• CEGOT.

da urbe e as transformações que nele se operam, num tempo em que as redes de comunicação e a velocidade de deslocação de pessoas e bens marcam o quotidiano das nossas vivências.

Palavras-chave: centro, áreas centrais, centralidade urbana.

Abstract: This article has been produced through the investigation project developed by its author in the extent of the post-graduation course; it is based on issues linked to urban centralities in equation with the process of creation of urban centre, centralities and city structuring. What is under study are the transformation process of the cities' traditional centres from the functional changing and the importance of the central locations as symbolic areas of the city. The perception of different features belonging to the urban centralities, considered as a total social fact, is essential for the adaptation of the centres on which social, economical, political and cultural transformations are operated on them during more or less a long of time, and also it is essential for the recent emergency to create new intra-urban centres. In that way, it is worth considering some ideas about the initial *locus* as well as the urbanization process since a long period of time. We need to understand the origin what we commonly perceive as the centre, elements that characterize and define it, such as symbolic places with historical memory. Also we need to take into account the transformations made on them, when communication networks and the fast movement of people and goods point our daily lives.

Keywords: centre, central areas, urban centrality.

1. Do locus ao centro, uma abordagem histórica à condição central

O estudo das cidades tem sido objecto de interesse de muitos investigadores, desde logo os geógrafos, preocupados essencialmente em analisar a relação da forma com o território, as redes e as escalas funcionais.

Numa perspectiva geográfica, a análise da cidade não pode confinar-se às suas características físicas, considerando as suas formas. O espaço físico da cidade deve ser entendido, simultaneamente, como suporte e resultado da acção humana, ou seja, o elemento que permite estabelecer a inter-relação com a população que o ocupa, que o criou, utiliza e transforma. É nesse espaço físico concreto que interagem as capacidades, as atitudes, as características e as actividades dessa população, enquanto grupo social, num espaço temporal alargado.

A abordagem do fenómeno urbano, considerando o objecto de estudo proposto, assenta, por conseguinte, na discussão acerca dos conceitos de centro e centralidade, pela importância de que se revestem na compreensão da estruturação do espaço urbano, considerando as várias escalas espacio-temporais.

A definição de cidade tem vindo a perder oportunidade na medida em que o urbano é cada vez mais generalizado e permanece em constante expansão, contrariamente ao que acontecia no passado, quando se contrapunha de forma mais clara ao rural e era necessário diferenciar a dualidade existente num território. Todavia, importa salientar que o urbano, no seu processo de difusão e de complexidade crescente, resulta da combinação de um conjunto de elementos (como exemplo de aproximação, veja-se figura 1) que, sendo omnipresentes, conferem a cada cidade um carácter e identidade próprios.



FIGURA 1 - ELEMENTOS FUNDAMENTAIS DA CIDADE. (ANGULO J.V. E DOMINGUEZ, M.J.V., 1991).

É remota a origem das cidades. Se é aceite que as cidades primordiais apareceram há cerca de cinco milénios – Ur, Nipur, Uruk, Tebas, Assur, Nínive, Babilónia, entre outras aglomerações –, o longo processo de transformação de uma minúscula célula de povoamento, de origem rural, num espaço organizado de características urbanas, será ainda muito anterior, correspondendo a um período histórico a que poderíamos chamar proto-urbano. Recuando no tempo, concluímos que os sítios da ocupação humana se modificaram e se tornaram cada vez mais complexos. A cidade provém da pequena povoação, do santuário e da aldeia, que por sua vez surgiram do acampamento, do esconderijo, da caverna e do amontoado de pedras e, *ab initio*, tudo teve origem na predisposição do ser humano para a vida social (Mumford, 1998).

A sociedade organiza-se, desde tempos antigos, em torno das cidades, pois elas são o cadinho dos valores colectivos e da vida política (Merlin, 1998). Em sim mesmo, o termo política remete-nos para a sua etimologia grega, a *πολις*, a cidade. Foustel de Colanges, consagrado historiador francês do século XIX, refere que a cidade antiga se fundou a partir das primeiras crenças, que se converteram, mais tarde, em religião. É em torno das crenças sobre o fogo sagrado e o culto dos mortos que se iniciam as primeiras formas de culto – o dos mortos, e as primeiras instituições – o casamento, a família, o parentesco, os direitos de propriedade e sucessão. Nesse sentido, a cidade é, primeiramente, o reagrupamento organizado das famílias, dos homens, em que o conteúdo humano se constitui como elemento fundador, sobrepondo-se ao quadro físico. É o espaço onde se reúnem famílias, a gens, a fratria, a tribo. E é, sobretudo, o lugar da religião, do sagrado. Cidade e urbe não tinham o mesmo significado entre os antigos. A cidade era o resultado da associação religiosa e política das famílias e das tribos; por sua vez, a urbe (de origem latina), era o lugar de reunião, o domicílio, e, sobretudo, o santuário dessa associação (Colanges, 1864).

As cidades, ainda que numa forma inicialmente incipiente, resultaram da concentração de várias funções, até ali dispersas e desorganizadas, e da congregação dos habitantes das redondezas, num espaço físico normalmente delimitado por uma construção amuralhada – a cidadela, o que permitiu criar condições para o exercício do poder sagrado e secular, conferindo-lhe, por outro lado, uma carga simbólica, por dominar, em plano elevado, sobre a aldeia e o espaço circundante. O habitante transforma-se em cidadão e assume a condição de ser urbano e os direitos e deveres da cidadania, participando num ambiente

e num modo de vida qualificadores, vivendo próximo do seu senhor e do seu Deus, para os quais edificou o palácio e o templo.

As cidades antigas surgem associadas à necessidade de unir os homens à volta dos símbolos, uma forma de responder às suas inquietudes e construir a sua identidade colectiva. É ao historiador e ao arqueólogo que se deve a reflexão sobre a função simbólica das cidades e, através das suas descobertas, conclui-se que elas foram construídas em redor dos templos e dos palácios. Essas cidades comportam grandes áreas abertas, desenhadas para as cerimónias religiosas mais do que para facilitar as relações entre os indivíduos. Essas primeiras aglomerações não foram originadas por um mercado, fórum, ou ágora. Foram, sobretudo, centros cerimoniais (Claval, 2004), tendo a religião assumido um papel fundamental na formação, transformação e estruturação do espaço urbano (Mumford, 1998).

A categorização da cidade está associada à territorialização dos poderes – o político e o religioso, materializados nas instituições que partilham um sítio comum, preferencialmente dentro do espaço fortificado. A esta função centralizadora vem juntar-se a actividade mercantil que, ao enraizar as trocas entre a cidade e o campo, veio conferir ao espaço nuclear um poder acrescido. É no espaço circundante, no largo fronteiro ao templo ou ao palácio que confluem comerciantes e mercadores. Aí, nesse espaço privilegiado, começa a desenhar-se uma nova instituição urbana, o mercado, configurado no fornecimento, armazenamento e distribuição dos mais variados produtos, os do campo e os da cidade, provendo, dessa forma, as necessidades dos dois territórios complementares. Nela, a especialização e a divisão do trabalho começam a marca o ritmo do quotidiano urbano, emergindo toda uma variedade de ofícios e artífices, estes sujeitos a apertados mecanismos de controlo e de sucessão familiar.

Apesar do tamanho da cidade ser variável, os mecanismos de comunicação são os que ditam a sua dimensão. Ter-se-ia por tamanho ideal de uma cidade, segundo Platão, aquele em que os seus moradores ouvissem a voz dos seus dirigentes. Aquele filósofo grego defendia que a cidade ideal não deveria albergar mais de 5000 habitantes, apesar de ele próprio ter vivido na populosa Atenas, com cerca de 250 000 residentes (Hoyt, 1964). Convocados através de meios sonoros, os cidadãos deveriam juntar-se num ponto estratégico da cidade, suficientemente dimensionado para acomodar todos os que participassem nas

cerimónias periódicas. Por isso, as cidades antigas não cresceram para além da distância da caminhada ou do chamamento (Mumford, 1998).

Nas suas variadas formas e designações, a praça, o largo ou a rua mais larga, local de encontro dos cidadãos, tornou-se um ponto de encontro comunal, não só para difundir as ideias mas também para comerciar os bens. À sua volta, o espaço é pontuado por construções diversas, alinhadas ou irregulares, habitações e oficinas, templos e edifícios públicos. No centro, a barraca ou as coberturas temporárias indiciam a realização do mercado.

As cidades antigas foram durante muito tempo monocêntricas (Alonso, 1964). A estrutura interna da cidade estava organizada em torno de um centro orgânico, fundado por razões religiosas, culturais (Merlin, 1998), ou defensivas (Mumford, 1998). A razão desta estruturação dominante prende-se essencialmente com a concentração de uma elevada carga populacional em redor do núcleo central. Roma foi na antiguidade uma das cidades mais populosas, tendo albergado cerca de um milhão de habitantes, a maior parte vivendo “amontoados” em enormes quarteirões¹. O fórum era o centro da cidade, rodeado de templos e santuários, casas da justiça e da administração². A organização do espaço na cidade medieval resulta, sobretudo, da adaptação às condições topográficas, e não tanto de planos definidos pelo poder real. No entanto, esta cidade não deixa de manifestar uma centralidade, que se expressa em torno das funções. As deslocações dos residentes eram feitas a pé, em montada ou em veículos de rodas, que criavam, invariavelmente, intenso congestionamento das principais artérias da cidade. A elevada carga populacional originou uma cidade compacta, não muito extensa. A alma da cidade residia no poder político, que emanava a partir do centro. O núcleo da cidade estava, pois, consagrado ao exercício e à representação dos poderes, político e religioso, pontificado por palácios e templos que lhe conferiam certa monumentalidade.

1. As classes trabalhadoras residiam em edifícios multifamiliares, dispostos em quarteirões – *insulae* (ilha), enquanto os patrícios viviam nas mansões e os que se ocupavam no comércio e nos serviços moravam em apartamentos.

2. O crescimento de Roma traduz-se também no aparecimento de novas áreas centrais em torno de equipamentos públicos, como o grande mercado central, construído no tempo de Catão (179 d.C.), ou de um novo fórum, próximo do primitivo, ao tempo de Júlio César, que atraía multidões, ou dos banhos, da basílica, do *vomitatorium*, como refere Mumford.

A organização do espaço na cidade medieval resulta, sobretudo, da adaptação às condições topográfica, e não tanto de planos definidos pelo poder real. No entanto, esta cidade não deixa de manifestar uma centralidade, que se expressa em torno das funções religiosas e do mercado. Mais tarde, na baixa idade média, na Europa do Norte e no período renascentista italiano, o poder público consolida-se fisicamente no centro da cidade, através do palácio comunal, com a sua torre, acompanhado de uma praça, em concorrência com o poder religioso.

Os espaços urbanos desta época, de que são exemplo as bastides e as cidades novas, de plano ortogonal ou radial, evidenciaram a centralidade colocando a praça principal no centro da malha viária.

Na cidade antiga, dita histórica, a muralha é o elemento arquitectónico que marca o território urbano, em torno da qual surgem edificações e se estruturam vias de comunicação com o exterior. Marcada pela circulação lenta e pelas distâncias curtas, a actividade comercial aparece associada ao fabrico, em ruas especializadas, enquanto o abastecimento de víveres se fazia através da venda ambulante ou no mercado ou feira periódicos, realizados em praças e largos (Fernandes, 2003).

O crescimento das cidades, desde a civilização helenística e da romanização, é um fenómeno que perdura até aos nossos dias, tornando-se mais intenso com o processo de industrialização que marca o início da época moderna. Com efeito, a crescente divisão social e territorial do trabalho acontece com a adopção do modelo capitalista de produção, que altera profundamente o tecido urbano ao introduzir novas formas urbanas imbricadas no processo produtivo – a fábrica, o bairro operário, o bairro residencial capitalista e terratenente, os armazéns, a via-férrea e as novas vias de comunicação. A produção industrial, por sua vez, induz a concentração de equipamentos, actividades e serviços, que conduz, por sua vez, à intensificação das relações económicas e sociais e ao dinamismo da própria cidade.

O nascimento da cidade moderna surge na sequência da explosão da revolução industrial e das transformações económicas, sociais, tecnológicas e políticas ocorridas desde meados do século XVIII até meados da centúria seguinte, consoante os países que por ela foram afectados. É, sobretudo, uma revolução demográfica aquela que marca o extraordinário crescimento das cidades, sustentada por uma quebra nas taxas de mortalidade e uma

progressiva melhoria das condições de vida das populações, em particular no domínio alimentar e higieno-sanitário, associadas a alterações na distribuição da população sobre o território.

O processo de mecanização iniciou-se na Inglaterra com um conjunto de inovações técnicas que revolucionaram os tempos e as formas da produção siderúrgica, mineira e têxtil. A melhoria das vias de comunicação, com o aparecimento da ferrovia e a abertura de novas estradas, contribuiu não só para a expansão industrial mas também para a transformação do território e da paisagem urbana. Os agentes geradores da nova cidade foram a mina, a fábrica e a ferrovia (Mumford, 1998). Numa perspectiva estritamente espacial, a produção industrial supõe o aparecimento da fábrica como elemento arquitectónico novo, modificador da paisagem urbana (Angulo, 1991).

Em finais de oitocentos, com o aparecimento da via-férrea e a construção de estações na periferia da cidade, e depois na área central da cidade³, cria-se um novo lugar de atracção e de permutas de pessoas, que se desenvolve em torno do bairro da estação. A avenida da estação e o largo da estação serão, em muitos casos, os grandes espaços públicos que se juntam à representação da centralidade.

Na cidade moderna, o promotor imobiliário é o principal produtor de cidade, capitalizando na renda do solo e na renda das habitações, convertendo-se num dos motores de incremento e investimento de capital, através de operações urbanísticas viabilizadas pelo aumento da população e da produção de riqueza. O crescimento acelerado das cidades conduz à transformação do seu núcleo tradicional e à formação em torno deste de novas faixas construídas, alargando-se progressivamente a áreas mais periféricas. Nestes novos espaços, basicamente industriais, deixa de haver a homogeneidade social e arquitectónica da cidade antiga. O centro assiste à migração das classes abastadas, manietado pela sua estrutura secular, ruas estreitas, tortuosas, gradualmente congestionadas, velhas casas que se transformam em casebres albergando pobres e imigrantes à procura de uma oportunidade. Os espaços livres são muitas vezes ocupados com novas construções. A periferia não é um pedaço da cidade consolidada, como o

3. Na cidade pós-industrial a via-férrea é prolongada até ao centro, construindo-se estações monumentais, de que são exemplo em Paris as gare de Lyon, du Nord, que têm associadas espaços comerciais, d'Orsay, hoje museu e de l'Est. Em Londres, edificam-se as gares de London Bridge, de Waterloo, Blackfriars e de Saint-Pancras.

eram as sucessivas ampliações medievais ou barrocas, antes um conglomerado de bairros de luxo, bairros pobres, indústrias, instalações técnicas, depósitos (Mumford, 1998).

A cidade moderna ergue-se graças às sucessivas adaptações à evolução económica, cultural, social e técnico-científica ocorridas desde o início do século XX.

Taylor, gestor industrial preocupado em reduzir o desperdício e a ineficiência nas fábricas de Henry Ford, onde trabalhou, defende a adopção de novos métodos de produção na indústria, “[...] subdividindo as tarefas, uniformizando peças e procedimentos e separando o processo de produção do planeamento e gestão [...] cada trabalhador desempenhava uma função específica e, no final, um automóvel acabado descia uma rampa e começava a funcionar com uma volta de manivela (Relph, 1990)”.

A cidade industrial replica o mecanismo da produção, circulação e comercialização de produtos, especialmente materializado em localizações concretas e articuladas entre si.

A cidade industrial, espaço de produção, de circulação e de consumo, traduz o modelo produtivo assente numa lógica capitalista. A concentração das actividades produtivas na cidade é responsável por um processo que leva à emergência de áreas centrais em função dos diferentes usos do solo, de que resulta uma alteração da forma urbana e uma segmentação social e espacial, num espaço urbano mais alargado e mais complexo.

O capitalismo introduz mudanças significativas na cidade. O núcleo central, que até ao século XIX tinha um papel político, passa a ter um novo papel económico. O centro da cidade transforma-se sobretudo no espaço de gestão da vida económica e de nó essencial dos transportes que permitem percorrer maiores distâncias e uma mais fácil articulação entre cidades e um processo de suburbanização mais acentuado e descontínuo, pautado sobretudo pelas estações de comboio e as estradas de passagem das “carreiras”. Paralelamente, as telecomunicações encurtam progressivamente as distâncias, facilitando a organização empresarial e a vida quotidiana dos cidadãos.

Esta cidade, transformada pela emergência de uma nova ordem económica, torna-se progressivamente multicêntrica, o que ocorre mais cedo nas grandes urbes europeias, como Paris e Londres. O centro tradicional passa a competir com outros centros emergentes, de menor dimensão, que

atraem a população da sua área de influência, configurando um processo de fragmentação e de hierarquização de partes da cidade. Neste novo puzzle urbano, os centros secundários (e alternativos) afirmam-se como espaços objectivamente terciarizados e de acesso fácil, provendo a população de bens e serviços e reduzindo as deslocações ao centro principal.

Ascher, analisando essa cidade em transformação, salienta que “as cidades europeias do pós-guerra foram indelevelmente marcadas por uma tendência fordista, [...] expressão do desenvolvimento das “técnicas de partilha das tarefas e da troca”, as quais estão no cerne das dinâmicas urbanas” (Ascher, 1998).

A cidade contemporânea assiste à partilha das condições de centralidade entre vários espaços. Os elementos sobre os quais se fundou a cidade foram, em grande parte, apagados. Desde logo, porque o lugar mais acessível de uma aglomeração já não é, em regra, o centro geométrico, mas sim a via periférica, ou o seu encontro com anelares. É numa franja da cidade que se localizam actividades e funções urbanas que anteriormente eram exclusivas do centro. O desenvolvimento da divisão do trabalho, tal como na cidade “fordista”, tende a diferenciar as localizações das actividades e das funções urbanas. Cada actividade tem a sua localização específica, o seu centro, até mesmo a sua “cidade”, como o tecnopólo, a zona logística, a cidade administrativa, a cidade-saúde, o centro de lazer (Ascher, 2008). Os centros – de negócios, universitários, comerciais, desportivos, hospitalares, etc., - instalaram-se no exterior do perímetro do antigo centro da cidade e impõem-se como centros secundários e concorrentes, originando a policentralidade (Pumain, 2006).

2. A área central das cidades como objecto de estudo e a centralidade como conceito

As áreas centrais das cidades têm sido objecto de análises variadas por parte de investigadores de diferentes domínios científicos, sejam da geografia, da arquitectura, da sociologia ou da economia, entre outros, que procuram compreender a desigualdade na distribuição dos fenómenos, verificada a existência de lugares que registam diferentes níveis de concentração de pessoas, equipamentos e actividades.

Procurando compreender a estruturação urbana e os padrões de uso do solo, a partir de meados da década de 1910, no seio da chamada Escola de Chicago de Sociologia Urbana, verificou-se interesse pela explicação da complexidade do fenómeno urbano e pela procura de padrões de regularidade. A partir dos estudos elaborados pelos diversos investigadores, numa perspectiva dita ecológica, foram elaboradas teorias explicativas das formas urbanas, com referência ao centro da cidade, destacando-se especialmente o modelo urbano das zonas concêntricas, de Ernest Burgess, o modelo dos sectores, de Hoyt, e o modelo multinucleado, de Harris e Ullman.

O modelo de Burgess, elaborado em 1925, a partir dos estudos de Von Thünen (1826) e do posicionamento ecológico na análise da cidade de Chicago, preconiza que os usos do solo e as áreas residenciais se dispõem em forma de anéis concêntricos em torno do centro (o CBD), em função das relações de competição interpessoal, domínio, invasão-sucessão e segregação. Esta estruturação urbana é resultado da desigual capacidade económica das diferentes actividades e grupos sociais para fazer frente ao valor do solo, o qual diminui do centro para a periferia (Martin, 1991).

O modelo de Hoyt, formulado em 1939, resulta do estudo solicitado pela Administração Federal da Habitação sobre as características e tendências do crescimento das áreas residenciais das cidades estado-unidenses. Opondo-se à distribuição concêntrica das indústrias e das áreas residenciais, Hoyt defende que os contrastes verificados nos usos do solo, originados no centro, se manifestam, de forma permanente, em direcção ao exterior e se dispõem em forma de cunhas ou sectores ao longo das vias principais. Estas vias conferem diferentes acessibilidades, originando, por conseguinte, variações nos valores do solo e uma organização sectorial dos usos do solo.

A teoria de Harris e Ullman, dos núcleos múltiplos, elaborada em 1945, pretende salientar a ideia que os diferentes usos do solo dispõem-se em torno de núcleos de crescimento separados entre si, e não apenas a partir de um centro, como nos modelos anteriores.

Vários autores defenderam a ideia que nas cidades tenderia a emergir um núcleo central no seio da área central, onde as trocas, o comércio, as rendas estão particularmente desenvolvidas, e que é facilmente identificável na paisagem urbana, a que alguns chamaram de *hipercentro*, o nó em redor do qual os preços do solo atingem os valores mais altos (Murphy, 1966).

Johnson sublinhou a importância da acessibilidade como factor dominante que caracteriza o centro urbano, exercendo influência directa sobre as actividades desenvolvidas na área central (Johnson, 1974). De uma forma geral, a área central era vista como a parte da cidade que é mais acessível, sobretudo na utilização de transportes públicos, não só para os residentes mas também para os visitantes ocasionais. Esta área representa também para os cidadãos a memória da cidade, o coração da urbe. O visitante procura-a para descobrir o passado, conhecer as características arquitectónicas, o ambiente social e cultural e os espaços comerciais que ali se concentram. No entanto, esta área central poderá já não ser reconhecida como tal por uma franja populacional que integra nas suas vivências quotidianas novas centralidades, aliadas, sobretudo, ao consumo e fruição de espaços modernos, associados a inovações técnicas e tecnológicas.

«O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se deslocam para a interacção destas actividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela» (Sposito, 1991).

Destacando-se do resto da cidade, «a área central de qualquer povoação individualiza-se sempre das restantes pela concentração de actividades terciárias, pela grande intensidade de usos do solo e a redução do número de alojamentos, pela atracção que exerce sobre visitantes ocasionais para fazer compras, tratar de negócios, da saúde, ou por simples lazer e, ainda, pelo importante volume de emprego que fornece. O centro é o local onde a cidade se mira e se apresenta, por isso é caracterizado por um grande dinamismo, o solo é muito disputado, os edifícios crescem em altura e as ruas mostram grande movimento, quer de peões, quer de viaturas» (Salgueiro, 1992).

A expressão do poder da cidade é a existência de um centro de negócios. O CBD (Central Business District) das cidades anglo-saxónicas é, segundo a autora, «o local onde se reúnem as actividades que dirigem e que relacionam, tal como as que visam dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências. Objecto de intensa concorrência, o solo atinge, aí, os mais elevados preços que repelem a função residencial e só podem ser suportados» (Beaujeu-Garnier, 1997).

As áreas centrais constituem-se, pela sua importância na dinâmica da cidade, como espaços atractivos, nelas confluindo os fluxos de pessoas, automóveis, capitais, decisões e, essencialmente, mercadorias. Pela sua intensidade, esses fluxos, subordinados à acessibilidade e às vantagens inerentes à proximidade, são responsáveis pela concentração de uma vasta gama de actividades, propiciando uma maior acumulação de capital por parte dos actores em presença. Nesse sentido, a forma urbana reflecte também os efeitos da concentração de pessoas, de actividades e equipamentos.

No caso da cidade de Paris, foram apontadas características típicas do centro à «...zona onde é maior a proporção de compras em comércio não diário; onde dominam as transacções verbais e financeiras em relação às transferências de mercadorias; onde se desenvolvem todos os recursos do sector terciário mais sofisticado quanto aos serviços pessoais; é a zona, enfim, onde a sobreposição destas actividades é tal, que acaba por invadir o espaço urbano» (Beaujeu-Garnier, 1997).

Na cidade, contudo, nem sempre se verifica a sobreposição entre o CBD e o centro da cidade. Nalgumas cidades onde se observam os vestígios do passado histórico, de ruas irradiando de um núcleo primitivo, irregulares, estreitas, recheadas de relevantes elementos arquitectónicos, o centro foi sendo abandonado em favor de novas áreas emergentes, morfologicamente diferenciadas, espaçosas, arejadas, adaptáveis e, sobretudo, acessíveis. Alguns autores cedo identificaram espaços urbanos policêntricos, a exemplo de Bird que, na senda de Harris e Ullman, mas a pensar apenas na acessibilidade, estabeleceu três categorias de áreas centrais: centros orgânicos, que se desenvolvem em função da facilidade de movimentos, sobretudo para deslocações a pé ou de automóvel, gerando áreas de alta acessibilidade; centros lineares, que apresentam acessibilidade linear canalizada pelas vias de circulação de veículos de passageiros; e centros especiais, que apresentam características que os diferenciam do centro principal (Bird, 1977).

La Defense, em Paris, pode ser visto como um bom exemplo do afastamento do CBD relativamente ao centro antigo (Pumain, 2006). Este compósito de formas urbanas modernistas iniciado na década de 1960, qual novo coração da cidade, ergue-se num local afastado da Ille de la Cité, o centro histórico, induzido pela criação de uma entidade pública gestora do espaço e pela construção do grande pavilhão do Centre National des Industries et

Techniques, acoplado a uma grande rotunda. Contrariamente, nas cidades dos países novos, a sobreposição entre o centro e o CBD é evidente. Na paisagem urbana das cidades modernas do Novo Mundo, a silhueta do centro sobressai de entre a construção massificada. Num relance, a *sky-line* informa o visitante onde é o centro da cidade (Beaujeu-Garnier, 1997).

Monnet, referindo-se ao centro da cidade como espaço simbólico, sublinha que é um lugar específico, caracterizado por um conjunto de factores que o distinguem de outros lugares com os quais mantém uma relação dominante, de acordo com diferentes escalas de medida da sua “superioridade”, considerando que as superfícies são aí mais caras devido à concorrência na sua obtenção, onde o poder está sediado e onde se concentram os utilizadores que procuram bens e serviços diversificados. Estas escalas de medida e de valor são aquelas que definem as centralidades diferenciadas (Monnet, 2000).

Yves Lacoste, sintetizando o espaço interno da cidade, refere que «a noção de centro associa-se à ideia de convergência ou de irradiação de actividades e à ideia de lugar a partir do qual se exerce o poder sobre territórios mais ou menos vastos que se encontram nas redondezas [...] É o lugar teórico do poder, o lugar onde se acumulam riquezas, o lugar de onde parte a dominação do poder sobre a periferia. A centralidade é a propriedade do que está no centro de um espaço ou de um território e, sobretudo do que é considerado centro» (Lacoste, 2005).

Utilizada muitas vezes com conteúdos semânticos diversos e inapropriados, centralidade é a propriedade conferida a uma cidade para oferecer bens e serviços a uma população exterior, na definição que foi proposta em 1933 por W. Christaller na sua Teoria dos Lugares Centrais. Este conceito generalizou-se e adaptou-se ao espaço intra-urbano, sendo utilizado para caracterizar um lugar de oferta de serviços, polarizando uma clientela específica. Assim, a centralidade depende do poder de atracção ou de difusão de um elemento, centro urbano, ou de um equipamento polarizador, que pode um centro comercial, cultural, financeiro ou administrativo. A centralidade resultará, assim, da eficácia do pólo central e da sua acessibilidade, sendo esta condição fundamental para a sua existência (Choay, 1972).

A centralidade pode também ser vista como a combinação, em determinado momento, das actividades económicas, das funções políticas e administrativas, da prática social, da representação colectiva, que contribui para o controle e a regulação do conjunto da estrutura da cidade (Castells, 2000).

O autor considera que o centro deve reunir as funções centrais, económicas, políticas e ideológicas e a concretização das necessidades que lhe estão associadas pressupõe a conectividade dos espaços através de redes de transporte e de telecomunicações.

Monnet identifica as categorias essenciais para definir e reconhecer a centralidade global numa cidade: *centralidade política*, que corresponde à localização dos principais decisores políticos e respectivas administrações centrais; *centralidade económica*, atribuída à localização das sedes decisoras das empresas, que obedecem a um esquema de concentração em volta da casa-mãe; centralidade comercial, num processo de dispersão das “funções centrais” do centro em direcção às periferias dos aglomerados urbanos; *centralidade da acessibilidade*, em que as periferias urbanas apresentam vantagens relativamente ao centro tradicional, quando apoiadas por vias rápidas situadas entre as áreas densamente edificadas e as respectivas áreas de captação de utilizadores; *centralidade social*, que resulta do cruzamento de duas dimensões principais – as práticas espacialmente definidas, associadas aos lugares mais frequentados, e as representações do espaço e caracterização dos espaços mais presentes no corpo das imagens e dos discursos socialmente mobilizados (Monnet, 2000).

Claval, aludindo à tradução geográfica da centralidade, afirma que essa condição não é uma propriedade geométrica estável, pois depende das condições de deslocação pessoas e bens e dos meios de comunicação disponíveis, destacando que as diferentes relações que se estabelecem foram afectadas, nos últimos quarenta anos, pelo efeito das redes de comunicação e pela rapidez de transporte de pessoas (Claval, 2000).

Cada actividade tem a sua localização específica, o seu centro, até mesmo a sua “cidade”, como o tecnopólo, a zona logística, a cidade administrativa, o centro de lazer (Ascher, 2008). Os centros de negócios, universitários, comerciais, desportivos, hospitalares, etc, instalaram-se no exterior do perímetro do antigo centro da cidade e impõem-se como centros secundários e concorrentes, originando a policentralidade (Pumain, 2006).

A centralidade varia em função das mudanças técnicas, económicas ou políticas, podendo desenvolver-se ou mudar espontaneamente, mas também ser orientada por uma política voluntária de planeamento do território (Beaujeu-Garnier, 2009).

A implantação de grandes equipamentos de uso colectivo, como aeroportos, estações, centros comerciais, complexos desportivos, centros culturais, gera novas centralidades. As estações ferroviárias tiram partido das suas funções de articulação e troca para desenvolver um equipamento comercial, cuja expressão máxima é a *interface* de transportes⁴. Inversamente, os centros comerciais de escala regional apresentam localizações baseadas numa lógica de fluxos (pessoas, veículos, trocas económicas...) em torno do comércio de grande distribuição, aos quais se agregam diversos serviços e equipamentos.

Allain Rémy refere que o preço do solo depende da distância ao centro, da centralidade, da acessibilidade, da capacidade de construção do ambiente físico e social do sector considerado e, portanto, da sua imagem. Tendo em consideração que as cidades podem apresentar formas mais ou menos policéntricas, a competição pelo uso do solo central é ainda o factor fundamental que determina a propriedade, a estrutura social, o uso, a densidade e, por conseguinte, os modelos e o aspecto do construído. Nesse sentido, o valor não reside unicamente no solo, enquanto tal, porquanto este incorpora também os custos do planeamento e da sua transformação, convertendo-se num custo fundiário (Rémy, 2005).

A condição de centralidade resulta não só da funcionalidade que marca um espaço concreto da cidade, mas também da imagem, do bem-estar e do prazer visual, sustentada na qualidade da arquitectura, do espaço público e da paisagem⁵.

4. A interface de transportes de Viana do Castelo nasceu da obsolescência dos espaços e equipamentos ferroviários adstritos à estação, no centro da cidade, em cujos terrenos foi edificado um volumoso edifício que, além de assegurar a correspondência entre o comboio, o autocarro, o táxi e o automóvel, comporta um moderno centro comercial, apoiado por um parque de estacionamento subterrâneo.

5. O parque das Nações, em Lisboa, combina qualidade arquitectónica, espaço público cuidado e frente ribeirinha reordenada com unidades habitacionais e equipamentos colectivos desportivos e de lazer, conferindo àquela parcela da cidade uma nova centralidade.

3. Considerações finais

O poder simbólico da área central da cidade está associado a uma imagem positiva da densidade, onde se manifesta mais intensamente a condição de urbanidade de um lugar. Este espaço concreto da cidade, reconhecido não só pelos residentes, mas também pelos visitantes, evidencia a justaposição da densidade e da variedade. Como refere Paul Claval, a centralidade é detentora do privilégio de comunicação com o cosmos e com o próximo. Espaço fundamental de inter-relações, lugar que se enche durante o dia – ir ao centro é participar na plenitude da “realidade”; o centro, enquanto “alma” da cidade, é também um espaço que compete, cada vez mais, com novos centros dentro da cidade, os quais respondem mais eficazmente aos constrangimentos de que padece aquele espaço a que se convencionou chamar “centro tradicional” ou “centro histórico” das cidades seculares.

As áreas centrais das cidades, enquanto referente simbólico da urbanidade, constituem-se como factor de coesão e de integração das comunidades, dos grupos e dos espaços, estabelecendo uma relação espacialmente hierarquizada com as diferentes “territórios” do urbano – sejam económicos, políticos, culturais ou sociais.

As cidades do nosso tempo, mormente as de origem mais remota, são marcadas por processos de re-estruturação, assentes, sobretudo, numa lógica de acessibilidade, em que os fluxos de deslocação de pessoas e bens se faz de e para novos espaços periféricos, como resultado de um crescente volume de tráfego, que as áreas centrais não comportam mais. Neste sentido, as elevadas taxas de motorização contrapõem-se a um processo em que o centro entra em perda, o que explica o declínio de alguns centros das cidades.

Como contraponto, os poderes públicos, mas também os privados, têm vindo a encontrar soluções para alavancar a revitalização não só do centro, mas também de outras, velhas e novas, parcelas da cidade, preocupados que estão com um, insistentemente propagandeado, “definhamento” do centro ou uma clamorosa “morte” da cidade.

Referências bibliográficas

- Alonso, W. (1964). *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*. Harvard University Press. Cambridge.
- Angulo, J.V. (1991). *Los Procesos de Urbanización*. Editorial Síntesis, Madrid.
- Ascher, F. (1998). *Metapolis*. Celta Editora. Oeiras.
- Ascher, F. (2008). *Les nouveaux compromis urbains*. Editions de l'Aube. Paris.
- Beaujeu-Garnier, J. (1997), 2ª ed. *Geografia Urbana*. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa
- Beaujeu-Garnier, J. (2009), in *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 2ª ed. PUF. Paris.
- Bird, J. (1977). *Centrality and Cities*. Routledge Direct Editions, London.
- Castells, M. (2000), 4ª ed. *A Questão Urbana*. Ed. Paz e Terra. São Paulo.
- Choay, F. Banham, R. Baird G. et al., (1972). *Le Sens de la ville*. Ed. Le Seuil. Paris.
- Claval, P. (2000). *Réflexions sur la centralité*. Cahiers de Géographie du Québec. Québec. P.285-301.
- Claval, P. (2004). *Les interprétations fonctionalistes et les interprétations symboliques de la ville*. Revista Cidades, GEU. Presidente Prudente. Brasil. P.31-63.
- Coulanges, N-D.F. (1864). *La Cité Antique - Étude sur Le Culte, Le Droit, Les Institutions de la Grèce et de Rome*. Tradução do original, Frederico Ozanam Pessoa de Barros, 1961. Editora das Américas S.A. - EDAMERIS, São Paulo.
- Fernandes, J.A.R. (2003), "A reestruturação comercial e os tempos da cidade", in actas do Colóquio "Temps des courses, course des temps", Universidade de Lille-Roubaix, Lille.
- Hoyt, H. (1964). *Recent distortions of the classical models of urban structure*. Revue Land Economics. University of Wisconsin. P. 199-212.
- Jonhson, J.H. (1974). *Urban Geography: An Introductory Analysis*. Pergamon Press, London.
- Lacoste, Y. (2003). *De la Géopolitique aux Paysages*. Ed. Armand Colin. Paris.
- Martin, A.Z. (1991). *El Espacio Interior de la Ciudad*. Editorial Síntesis, Madrid.
- Merlin, P. (1998). 4ª ed. *L'urbanisme*. PUF. Paris
- Merlin, P., Choay, F. (2009), 2ª ed. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. PUF. Paris.
- Monnet, J. (2000). *Les dimensions symboliques de la centralité*. Cahiers de Géographie du Québec. Québec. P.399-418.
- Mumford, L. (1998). 4ª ed. *A Cidade na História*. Livraria Martins Fontes Editora. São Paulo
- Murphy, R. (1966). *The American city, an Urban Geography*. Mac Graw Hill, London.
- Pumain, D., Paquot, T., Kleinschmager R. (2006). *Dictionnaire La ville et l'urbain*. Ed. Economica. Paris.
- Relph, E. (1990). *A Paisagem Urbana Moderna*. Edições 70. Lisboa.
- Rémy, A. (2005). *Morphologie Urbaine Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Armand Colin. Paris.

- Salgueiro, T.B. (1992). *A cidade em Portugal*. Edições Afrontamento. Lisboa.
- Segre, R. (1985). *Historia de la Arquitectura y del Urbanismo – Países desarrollados siglos XIX y XX*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.
- Sposito, M.E.B. (1991). *O Centro e as formas de expressão da centralidade urbana*. Revista de Geografia. UNESP. S. Paulo. p.1-18.