

Os novos limites da nova cidade

O aparecimento de novos “centros”, o seu funcionamento em “rede”, em smula, a cidade polinucleada, para além de fazer diminuir a pressão sobre o centro, “democratiza” a globalidade do tecido urbano ao transferir actividades “nobres” para outras zonas, valorizando estas, não são em termos fundiários, mas, principalmente, em termos sociais.

Possa, embora, algo da história urbana ser do desconhecimento generalizado, aquela que vivemos, que nos foi relatada por pais e avós ou, ainda, aquela que foi por nós vivenciada, -nos familiar. E, nesta perspectiva, todos assistimos ao crescimento exponencial que as cidades conheceram e estão a conhecer, na exacta medida em que o capitalismo se desenvolvia e, conseqüentemente, atraía às cidades a mão-de-obra de que careciam e que era excedentária no campo, mercê da mecanizao a que o próprio capital foi sujeitando o modo de produo agrícola tradicional. Empobreceu-se, assim, a “ruralidade” e, por inerência, as tradioes das relaoes sociais inerentes àquela.

Cultura e cidade

Se na Idade Média, face ao despotismo feudal reinante no campo, algm escreveu “... *o ar da cidade liberta*”, ou seja, na cidade os cidadãos eram senhores dos seus destinos, protegidos por forais reais ou ducais, numa clara afirmao do poder central emergente, a actual cidade, enquanto organismo social num espaço físico determinado, construída a partir do séc. XIX,  o local, por excelência, das oportunidades (porque concentrao de actividades), da diversidade (porque ali aportam as mais diversas ideias, tradioes, idiossincrasias, diluindo-se todas num caldo inter-cultural) e, decorrente dos anteriores factores, local de produo cultural sendo, aliás, este o principal indicador da urbanidade das cidades, i.e., uma cidade não “produtora de cultura”, que não induza os “urbanitas” a participarem da evoluo global e constante da cultura,  uma cidade com “*a morte anunciada*”, parafraseando Gabriel Garcia Márquez.

Para ser motor de uma dada região, a cidade cuidou sempre das acessibilidades a si própria, i.e., estendeu “redes” que lhe permitiriam sobreviver e que, ao mesmo tempo, tinham “canais” de acesso/troca e, num contexto onde o transporte era sobretudo transporte de mercadorias, os mundos urbano e rural eram estanques, ou seja, os limites da cidade eram definidos, fosse por muralhas, circunvalaoes ou, ainda, por uma imagem simbólica que se traduzia em campos semeados até  extrema tardoz das habitaoes urbanas periféricas.

Movimentos pendulares

A máquina a vapor, se permitiu aumentos exponenciais da produo industrial ou, para sermos mais precisos, transformou a produo artesanal em produo industrial, permitiu, também, o aparecimento do caminho-de-ferro e este, perante a sordidez material e “moral” dos bairros-de-lata (esta última ditada pela viso da burguesia urbana), entretanto aparecidos para albergar os milhares de rurais que demandavam a cidade em busca de melhores condioes de vida, iria traduzir-se em duas funoes que permitiram uma maior e melhor reprodutibilidade do capital:

- i. remeteu para as periferias, senão mesmo para o campo (new towns), os bairros operários, “arejando-os”, quer no sentido higienista, quer no sentido da moral vigente (por exemplo, o Bairro Grandella, em Benfica, e, anos mais tarde, o Bairro Sacor, em Sacavém);
- ii. remeteu também fábricas para a periferia, onde os terrenos eram mais baratos;
- iii. e, smula desta “engenharia”, libertou dos bairros-de-lata grandes áreas urbanas, tornando-as apetecíveis e objecto da voragem do capital financeiro.

O caminho-de-ferro iniciou, assim, o movimento pendular da mão-de-obra de e para o local de trabalho.

Se bem que iniciado no princípio do séc. XX, é a partir do pós-2ª guerra, com especial ênfase nos anos 60, que, a par do frigorífico, o transporte individual se massifica, se “democratiza”, não sendo alheios a esta “democratização” e massificação os interesses económicos das companhias petrolíferas que, há relativamente pouco tempo, tinham descoberto o filão do “ouro negro” barato na origem, ao qual só haveria que acrescentar a procura desenfreada para lhe aumentar o preço no destino. Henry Ford tinha percebido este filão e “decretou” que o séc. XX seria o século de “a cada família um automóvel” e as cidades iniciaram o seu crescimento “ad infinitum” como até então o mundo nunca tinha assistido.

Gradualmente, com a ajuda dos promotores e do “marketing”, o automóvel substitui a locomoção humana, a locomoção animal e o próprio caminho-de-ferro, tornando-se, assim, a “estrela da companhia”, ocupando, mais do que o espaço físico, o “espaço mental e social”, i.e., tornando-se objecto de culto e de projecção de anseios de ascensão social.

Obviamente, como não há “bela sem senão”, o automóvel veio estilhaçar as estruturas urbanas pré-existentes, pensadas em função do homem, do cavalo, da carroça e, mais tarde, do carro sobre carris puxados por animais (os “americanos”) e do carro eléctrico. Mas, fundamentalmente, o automóvel permite, de início, uma maior rapidez nas deslocações de e para o local de trabalho e, como já se fez referência, aumenta os limites, ou o perímetro, da cidade, facilitando o contacto físico entre pessoas geograficamente muito distanciadas e facilitando, ainda, uma mudança no “fácies” da cidade, permitindo o aparecimento de bairros com índices extremamente baixos (os bairros de vivendas ou moradias) que podem, agora, estender-se pelo território, afastando-se cada vez mais dos centros tradicionais. Salvo para albergar serviços, as pressões para aumento de densidade nas áreas centrais das cidades deixam de fazer sentido e estas vão perdendo uma das suas características primordiais: a grande concentração humana em áreas reduzidas¹. Mais tarde, ou seja hoje, o automóvel será, também, substituído por outros meios de comunicação. A eles voltaremos.

Caldas da Rainha, obviamente, não escapa a esta lógica de evolução urbana e dos meios e tecnologias de comunicação. O caminho-de-ferro chega à cidade, não para a transformar num bairro operário, cujos habitantes trabalhassem algures, mas, tão-só, para ser usado como meio de transporte de produtos, fossem os produzidos na região (louça, fruta) para o grande mercado lisboeta, fossem aqueles de que a cidade carecia para alinhar com a “senda de progresso”. Por exemplo, a atestar isto lá estão os silos, hoje esqueletos fantasmagóricos, a aumentarem a mais-valia dos terrenos em que se implantam até ao dia em que forem substituídos por um “resort” ou um “condomínio fechado de alto standard”.

Paralelamente àquelas finalidades, obviamente que o turismo nascente não ficará indiferente e o caminho-de-ferro vai substituindo os carroções dos aquistas/banhistas que se dirigiam, ora às Termas, ora às praias de S.Martinho/Nazaré.

Caldas da Rainha passa a beneficiar de uma acessibilidade nunca experimentada que lhe induz um “boom” económico centrado no comércio que serve não só a própria cidade como, também, a região de que Caldas se vai tornando “lugar central”, dentro da hierarquia que entre estes se estabelecem.

O automóvel fará a sua aparição na mesma época que em outras cidades do país, mas só no pós-25 de Abril assumirá papel preponderante, como nas restantes cidades portuguesas, e expandir-se-á o seu uso de tal modo que de “príncipe perfeito” passará a “mau da fita” ou outros epítetos nada abonatórios da sua condição de “sinal de ascensão social”.

¹ Aliás, é fundamentalmente esta característica das cidades que motiva hordas de novos “vândalos” (leia-se, turistas) a invadirem os actuais Centros Históricos das cidades com história e, também, mesmo que ridiculamente, daquelas que “fabricam história” (leia-se “parques temáticos”). “Vândalos” nostálgicos, em busca da “cidade perdida”.

Perguntar-se-á: e agora, de que serve todo este “arrazoado”, a tender para o historicismo, para a resolução dos problemas concretos das acessibilidades e mobilidade urbana da cidade de Caldas da Rainha?

A cidade, se o quer continuar a ser, deverá manter o seu estatuto de local de trocas: trocas na esfera económica, trocas na esfera social, trocas na esfera cultural, melhor, local de oferta cultural. Porém, com a parafrenália de meios e Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), a cidade não pode continuar a ser imaginada e usada como sendo o seu centro e pouco mais tecido urbano periférico àquele. A diversificação da oferta, i.e., o aparecimento de novos “centros”, o seu funcionamento em “rede”, em sùmula, a cidade polinucleada, para além de fazer diminuir a pressão sobre o centro, “democratiza” a globalidade do tecido urbano² ao transferir actividades “nobres” para outras zonas, valorizando estas não só em termos fundiários mas, principalmente, em termos sociais.

Em parte este trabalho de “descentralização do centro” tem sido feito. Contudo, por ser um trabalho recente³, ainda não é visível, ou ainda não surtiu efeito completo, o papel que certos “factos urbanos” podem ter como pólo de atracção no crescimento e desenvolvimento da cidade na sua direcção e na criação de “novas centralidades”. Assim, retornemos à cidade para onde se exigem soluções para a mobilidade e para o estacionamento.

A área do tecido urbano onde é mais premente a questão da mobilidade dos cidadãos/peões é, claramente, o designado Centro Histórico, sem desvalorização dos problemas que se possam, pontualmente, colocar noutras áreas. Esta área, devido à concentração de serviços e comércio, é aquela que está mais sujeita à pressão do automóvel. Porém, a anunciada criação de parques periféricos à área poderá, a curto prazo, permitir uma acção concertada que favoreça:

- i. a redução do atravessamento do Centro Histórico, fundamentalmente toda a circulação norte/sul que se faz, actualmente, pela rua Heróis da Grande Guerra e, sul/norte, pela praça da República⁴;
- ii. a exclusividade do estacionamento à superfície para moradores e estabelecimentos comerciais, mediante pagamento anual e aposição de selo no vidro dianteiro da viatura⁵;
- iii. o alargamento de passeios, “oferecendo a cidade aos cidadãos”, induzindo nestes o uso pedestre do espaço público;
- iv. a articulação dos espaços públicos, programando eventos que suscitem a mobilidade entre eles e que sejam espaços tão versáteis quanto possível, rentabilizando assim os investimentos, também eles públicos.

Como ficou claro ao longo do texto, cremos que a cidade é, sempre, uma construção colectiva em permanente mutação, adaptando-se e influenciando nas novas relações sociais e económicas. Assim, será de começar, desde já, a par das soluções que se encontrarem para a *cidade que é*, a pensar na *cidade que será*, e esta caracterizar-se-á pelo predomínio das TIC, reduzindo os movimentos pendulares casa/trabalho e, conseqüentemente, de estacionamento automóvel. Será, no entanto, “et pour cause”, uma cidade em que aumentará a exigência de espaços públicos qualificados para habitantes que, mercê das novas

² Tessitura física, económica e social que se vai tecendo (perdoe-se-me o pleonasma) sobre uma estrutura/traçado pré-construído, “cosendo” pessoas, edificado, relações de vizinhança, actividades, simbolismos, sentimentos de pertença, etc, que fazem do seu todo aquilo a que chamamos cidade.

³ Lembremo-nos que o centro, a “Praça da Fruta”, nunca perdeu a sua função e estatuto desde a fundação da cidade. Porém, como não é agora o momento para nos alongarmos neste assunto, noutra ocasião voltaremos à questão do centro e sua deslocação ao longo da história urbana e, no caso, na cidade de Caldas da Rainha.

⁴ Uma das estratégias usadas, com sucesso, noutras cidades para desincentivar o automobilista tem sido tornar os percursos de atravessamento não-lineares.

⁵ Facilitar a moradores o estacionamento, não só desmotiva os não-moradores ao estacionamento e, até, ao atravessamento (ninguém, hoje, vê montras ao volante da viatura) como, também, poderá transformar-se num factor de atractividade para o repovoamento do Centro Histórico, mesmo que esse repovoamento se faça à custa da “gentrificação”. Antes um Centro Histórico “gentrificado” que um Centro Histórico com “abertura às 9h:00 e encerramento às 19h:00”, desertificado nas restantes horas do dia.

relações de produção (agora produção essencialmente de serviços), serão concomitantemente trabalhadores, i.e., habitantes que trabalham no seu local de habitação.

Ainda decorrente das virtudes e defeitos da nova condição de trabalhador/habitante, a *cidade que será* verá os seus limites alargados, ou seja, se o perímetro urbano poderá continuar confinado aos limites físicos ditados pelo planeamento, o mapa mental, económico e social “desenhar-se-á” até ao limite que as trocas de serviços e as TIC permitirem. Esta será a *cidade global*, tal como já o impôs a própria economia, e é para essa *cidade global* que temos que dirigir os nossos pensamentos e acções actuais.

António Borges Abel, arquitecto

