

Expansão urbana na Europa

A Europa é um dos continentes mais urbanizados da Terra, já que cerca de 75 % da população vive em áreas urbanas. Contudo, o futuro urbano da Europa constitui um tema de grande preocupação. Mais de um quarto do território da União Europeia está actualmente consagrado a fins urbanísticos.

Em 2020, cerca de 80 % dos europeus viverá em áreas urbanas. Em 7 países, poderão mesmo ser atingidos os 90 % ou mais. Em consequência, a procura de terras no interior e na periferia das cidades está a transformar-se num grave problema. Diariamente, todos testemunhamos as mudanças aceleradas, visíveis e críticas no uso dos solos que, de uma forma sem precedentes, modelam a paisagem e afectam o ambiente no interior e na periferia das cidades.

As cidades estão a expandir-se e reduzem-se as distâncias entre elas, bem como o tempo para as percorrer e para entrar e sair delas. Esta expansão ocorre um pouco por toda a Europa, motivada por estilos de vida e de consumo em mutação, e é comumente denominada expansão urbana. As provas disponíveis demonstram, de forma irrefutável, que a expansão urbana tem acompanhado o crescimento das cidades por toda a Europa ao longo dos últimos 50 anos.

A expansão urbana ocorre quando a taxa de reconversão da afectação dos solos para fins urbanos excede a do crescimento populacional numa dada área ao longo de um período de tempo definido. Hoje em dia, a expansão deveria ser justificadamente considerada como um dos mais importantes desafios comuns que a Europa urbana tem de enfrentar actualmente.

Um recente estudo pan-europeu evidencia a rápida e contínua expansão territorial das cidades: mais de 5 % numa década (Figura 1), o que equivale a três vezes a superfície do Luxemburgo. As áreas onde os impactes da expansão urbana são mais visíveis encontram-se em países ou regiões cuja densidade populacional e

actividade económica são elevadas (Bélgica, Países Baixos, regiões sul e ocidental da Alemanha, norte de Itália, região de Paris) e/ou aquelas que apresentam um vigoroso crescimento económico (Irlanda, Portugal, Alemanha de Leste, região de Madrid). A expansão é particularmente evidente em países ou regiões que beneficiaram de políticas regionais e de financiamentos comunitários. É igualmente possível observar novos padrões de desenvolvimento económico na periferia de cidades mais pequenas ou em aldeias, ao longo de corredores de transporte, e em numerosas zonas litorais geralmente ligadas a vales fluviais.

De um ponto de vista histórico, o crescimento das cidades na

Europa tem sido impulsionado pelo aumento das populações urbanas. Contudo, presentemente, mesmo em locais onde a pressão populacional é reduzida ou nula, há uma diversidade de factores que continua a motivar essa expansão, os quais têm a sua origem no desejo de colocar em prática novos estilos de vida em ambientes suburbanos, fora das cidades.

O conjunto de forças subjacentes a estas tendências inclui aspectos micro e macro sócio-económicos. A qualidade dos sistemas de transporte, o preço dos terrenos, as preferências individuais em termos de habitação, as tendências demográficas, as tradições e restrições culturais e a capacidade de atracção

das áreas urbanas existentes são factores que determinam o desenvolvimento de uma cidade. Outro factor importante é a aplicação das políticas de ordenamento tanto a nível local como regional. Alimentada pelos fundos estruturais e de coesão da UE destinados a apoiar o desenvolvimento de infra-

estruturas, a expansão tem sofrido uma aceleração em resposta aos melhoramentos registados nas ligações de transporte e na mobilidade pessoal.

Pela sua natureza, as cidades são locais onde um elevado número de pessoas está concentrado em áreas reduzidas.

Esta característica apresenta evidentes vantagens em termos de desenvolvimento económico e social. Nalguns aspectos, esta concentração pode mesmo ser benéfica para o ambiente. Por exemplo, o uso do solo e o consumo de energia tendem a ser menores nas áreas urbanas, em comparação com áreas que

Figura 1 Expansão de áreas urbanas e de outras urbanizações artificiais, 1990–2000



Fonte: Base de dados sobre o programa *Corine land cover*, AEA.

apresentam populações dispersas. O tratamento de resíduos urbanos e de águas residuais permite beneficiar de economias de escala. Subsequentemente, os tradicionais problemas de saúde ambiental, desde a água potável imprópria ao saneamento básico inadequado e às fracas condições de habitação praticamente desapareceram das cidades da UE. Não obstante, a população urbana continua a padecer de problemas ambientais graves e localizados, tais como exposição ao ruído, casos de poluição atmosférica com impacte elevado, gestão de resíduos, limitada disponibilidade de água potável e ausência de espaços abertos.

Todavia, as tendências actuais que apontam para áreas urbanas novas e de baixa densidade resultam em consumos mais elevados. O espaço total consumido por

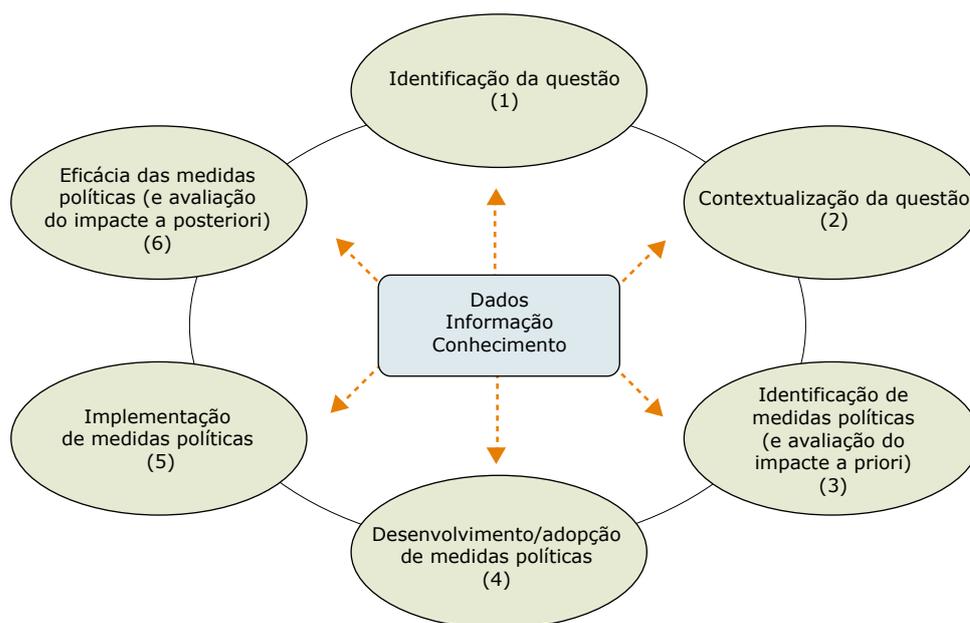
uma pessoa nas cidades da Europa mais do que duplicou nos últimos 50 anos. Ao longo dos últimos 20 anos, a extensão de áreas construídas em muitos países da Europa Ocidental e de Leste aumentou em 20 %, ao passo que a população cresceu apenas 6 %. Os transportes (mobilidade), em particular, permanecem um desafio crucial para a gestão e o ordenamento urbanos. O impacte das infra-estruturas de transportes faz-se sentir de diversas formas sobre a paisagem. A impermeabilização dos solos, que faz aumentar os efeitos das cheias e a fragmentação de áreas naturais, são duas delas.

Mobilidade e acessibilidade são factores determinantes na coesão do território europeu. São igualmente elementos essenciais na melhoria da qualidade de vida das comunidades. É previsível

que o número de quilómetros percorridos em áreas urbanas pelo transporte rodoviário aumente 40 % entre 1995 e 2030. Os índices de propriedade automóvel na UE-10 ainda não são os mesmos dos da UE-15. Estes dados sugerem que há espaço para um crescimento futuro.

Se nada for feito, o congestionamento rodoviário deverá aumentar significativamente até 2010 e os custos imputáveis a este fenómeno subirão para cerca de 1 % do PIB comunitário. No entanto, as infra-estruturas de transportes são algo mais do que a construção de quilómetros de vias rodoviárias e ferroviárias. Tais infra-estruturas devem fazer parte de uma abordagem global que leve em conta o impacte real do investimento direccionado para a criação e o desenvolvimento

Figura 2 Fases principais do ciclo das políticas apoiado por dados, informação e conhecimento



Fonte: AEA, 2005.

de economias locais e urbanas. Devem fazer parte de um desenvolvimento equilibrado e policêntrico que reduza os danos ambientais.

Mas as estratégias e os instrumentos disponíveis para controlar a expansão estão fortemente dependentes de realidades presentes, como sejam os múltiplos níveis que interagem na governação, desde o local ao Europeu. Isto é particularmente verdade no que se refere aos substanciais fluxos financeiros que constituem os orçamentos. Actualmente, as políticas de ordenamento reflectem com frequência a lógica de mercado, mas seria bem melhor que reflectissem uma visão de desenvolvimento urbano, na qual as considerações de cariz ambiental e social estivessem plenamente integradas nas políticas de ordenamento territorial em todas as fases do seu ciclo, desde a identificação dos problemas e a concepção de políticas até às fases de implementação e avaliação a

posteriori. Daqui, podem decorrer vários benefícios, tais como:

- garantir a coerência das políticas em todas as fases do seu ciclo (ver Figura 2);
- reforçar a cooperação entre instituições a todos os níveis de responsabilidade;
- fazer uso efectivo dos fundos estruturais e de coesão ao nível comunitário, em combinação com regulamentações ambientais, de forma a evitar e reduzir a expansão;
- corrigir os erros de mercado que motivam a expansão actuando sobre o preço dos terrenos, no interior, na periferia e entre áreas urbanas;
- recolher e partilhar exemplos de boas práticas para o desenvolvimento de cidades sólidas;
- dotar as cidades de zonas verdes.

Referências

AEA (2006), *Urban sprawl in Europe — the ignored challenge*, EEA — Relatório nº 10/2006, Agência Europeia do Ambiente, Copenhaga.

European Environment Agency
Kongens Nytorv 6
1050 Copenhagen K
Denmark

Tel.: +45 33 36 71 00
Fax: +45 33 36 71 99

Web: eea.europa.eu
Enquiries: eea.europa.eu/enquiries

