

Manuel Soares

# A velocidade das cidades lentas

**Resumo** Neste texto pretende-se analisar o fenómeno das Cidades Lentas (Slow Cities) e estudar a evolução desde o seu surgimento em 1999 até a atualidade. Procura-se perceber se esse movimento tem, de fato, contribuído para a desaceleração das cidades. Importa, depois, tentar analisar a razão que leva as cidades a integrarem a rede mundial das Cidades Lentas: um verdadeiro interesse em adotar a filosofia do movimento Slow, no sentido de conseguir maior qualidade de vida, ou estratégia de marketing para promoção dos territórios?

Cidades lentas

Movimento slow

Cittaslow Portugal

**Abstract** In this article we pretend to analyze the Slow Cities phenomena and study the evolution from his beginning in 1999 until the present. We try to understand if this movement, in fact, has give a contribution for the slow down of cities. We also try to understand what are the reasons that motivate cities to become part of the international Slow Cities network: a true interest in adopting the Slow Movement philosophy aiming to achieve a better quality of life or an marketing strategy for territory promotion?

Slow Cities

Slow Movement

Cittaslow Portugal

## INTRODUÇÃO

Neste texto começa por se fazer um pequeno jogo de palavras com o título, tomando como base o substantivo velocidade e tentando associá-lo à ideia de cidades lentas. Fala-se aqui em jogo de palavras porque velocidade, embora permita ser adjetivada de lenta ou rápida, remete, por princípio, à ideia de rapidez. Ao analisar a velocidade das cidades lentas procura-se verificar duas coisas: uma primeira diz respeito ao rápido crescimento que a rede das cidades lentas tem vindo a observar desde a sua fundação em 1999, especialmente na Itália, onde esta organização teve o seu início. Uma segunda é a velocidade a que as cidades participantes funcionam atualmente comparativamente ao que sucedia antes de pertencerem à rede. Procura-se, deste modo, constatar se a velocidade dessas cidades desacelerou de fato ou não.

Quando em inícios do século passado o movimento futurista italiano emergiu, pretendiam os seus membros imprimir grande velocidade a tudo o que os rodeava. O movimento e a velocidade rápida eram um ponto fulcral para esse movimento, porquanto a época em que esses artistas e pensadores viviam era de grande transformação, decorrente em grande medida da forte industrialização que o mundo, e a Europa em particular, observavam. A construção de vias rápidas para circulação de carros e a fabricação de transportes rápidos terrestres e aéreos eram algumas das ideias então presentes. Tudo era movimento e grande velocidade. O que se pretendia era uma vida tremendamente acelerada, sem tempo para parar ou contemplar, mas sim em permanente correria, pois era esse o novo mundo que emergia. Daí que a própria arquitetura espelhasse essas ideias; os prédios deveriam ser muito altos para comportar milhares de pessoas, mas as escadas deveriam ser eliminadas e substituídas pelo elevador, pois o que interessava era recorrer ao que a tecnologia punha ao dispor do homem e abolir o que estava ultrapassado.

Serve essa incursão pelo futurismo italiano para apresentar a visão que um movimento artístico influente tinha da Itália moderna de inícios do século passado. É fácil entender que essa visão conduziria ao anonimato do homem na cidade, à produção em massa, à industrialização generalizada e às cidades gigantescas e despersonalizadas onde o cidadão comum passaria a ser apenas mais um número para a estatística da grande cidade.

Não deixa, portanto, de ser interessante que a mesma Itália que viu nascer o movimento futurista tenha décadas depois servido de berço ao nascimento das cidades lentas, contraponto total à filosofia anterior.

De fato, se é certo que aquilo que os futuristas italianos aspiravam não se realizou na plenitude (o próprio movimento teve uma existência bastante breve e efêmera), o fenômeno da globalização conseguiu, ainda assim, trazer algumas das coisas que esses visionários anteviam: grandes cidades em movimento acelerado constante, máquinas e tecnologias ao serviço do homem, descaracterizando as cidades e homogeneizando a sua forma física e os modos de a habitar e viver.

Dir-se-á que seria inevitável que a determinado momento a saturação desse modelo proporcionasse as condições para que uma alternativa fosse idealizada, e é nesse âmbito que se pode incluir o movimento *slow* e todas as suas diferentes manifestações, nas quais se incluem o movimento *slow food* e as cidades lentas, por exemplo.

Numa altura em que mais de metade da população mundial habita já em cidades<sup>1</sup>, e tudo indica que a tendência migratória do campo para a cidade irá se fortalecer nas próximas décadas, surge a questão de como se poderá promover um desenvolvimento sustentável do planeta que evite o seu colapso a breve trecho. O movimento *slow* procura ser uma alternativa a esse fenômeno das grandes cidades, devolvendo o homem à vida calma e com qualidade com que ele soube conviver até há cerca de dois séculos.

Importa, então, procurar verificar quais são as cidades que têm aderido a essa organização e em que medida a almejada desaceleração tem sido conseguida. Reconhecido o significativo sucesso que essa organização tem tido, importa também tentar perceber até que ponto as cidades que procuram integrar essa rede o fazem por verdadeiramente estarem imbuídas da filosofia que a norteia ou se, por outro lado, o interesse promocional e de marketing turístico e territorial que pode advir da certificação como cidade lenta não assume um papel mais relevante do que aquele que seria suposto.

## AS CIDADES LENTAS

Tratar do tema das cidades lentas pode ser feito recorrendo a diversa terminologia: cidades lentas (traduzido para português), *Cittaslow* (nome internacional da organização) ou *Slow Cities* (tradução anglófona facilmente internacionalizável). Opta-se aqui por adotar a tradução portuguesa do termo, pelo que doravante se passará a designar por cidades

1 Dados das Nações Unidas (<http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007wup.htm>). Acesso em 18 set. 2018.

lentas quer as referências à organização em questão, quer as referências aos seus membros.

Data de 1999 a fundação desse movimento. Foi em Itália, fruto da iniciativa de quatro presidentes de Câmara de pequenas cidades italianas, que pela primeira vez o conceito de cidades lentas surgiu (Knox e Mayer, 2009; Radstrom, 2011; Honoré, 2004). Paolo Saturnini, presidente da Câmara de Greve-Chianti, juntamente com os seus congêneres das cidades de Orvieto, Bra e Positano acompanhados de Carlo Petrini, fundador do movimento *Slow Food*, deram início a essa organização que, volvidos cerca de doze anos, encontra-se já presente em vinte países espalhados pelo mundo, envolvendo mais de 130 cidades.

A ideia subjacente à criação dessa organização decorreu da consciencialização que esses responsáveis foram tomando de que a globalização estava a homogeneizar as cidades à escala mundial, conduzindo ao abandono das tradições e idiosincrasias locais em detrimento da cada vez mais propalada cultura global. Havia também a consciência de que o mundo moderno tinha observado uma grande aceleração relativamente aos tempos anteriores, a qual impedia as pessoas de poder desfrutar da vida com qualidade, pois a grande velocidade em que essas eram obrigadas a viver fazia-as a andar permanentemente a correr de um lado para o outro, sem que sobrasse tempo para olhar, contemplar e saborear as coisas boas da vida. Este fenómeno, embora absolutamente esmagador nas grandes cidades, replicava-se igualmente nas menores, mesmo as que se encontravam em regiões rurais. Por outro lado, essa procura em imitar a vida moderna das grandes cidades por parte das pequenas levava a que se comesçassem a perder as especificidades locais e, conseqüentemente, como Paolo Saturnini afirmou, *as cidades se começassem a uniformizar e a perder a sua identidade e a sua alma*<sup>2</sup> (Radstrom, 2011:91).

É a partir daqui que se percebe que a velocidade que esculpia as cidades industriais, e conseqüentemente todas as outras que procuravam imitá-las, constituía um obstáculo à sustentabilidade, pelo que abrandar emergia como um conceito determinante para se conseguir essa sustentabilidade (Dogrusoy e Dalgakiran, 2011:127). Já na década de 1980, e ainda em Itália, Carlo Petrini iniciou um movimento que se opôs também à globalização e à homogeneização. Esse movimento ficou conhecido como *slow food* e nasceu do protesto contra a intenção de instalar um restaurante da cadeia McDonald's na Praça de Espanha, em Roma (Radstrom, 2011; Honoré, 2004; Mayer e Knox, 2006, Mayer e Knox, 2009). Opuinha-se esse ativista a que nesse local emblemático da

cidade se viesse a instalar um espaço de consumo de comida rápida (tão ao gosto dos americanos e dos europeus americanizados) de uma cadeia de restaurantes que se espalhava como um vírus por todo o lado, sendo conhecido como um dos expoentes máximos da globalização. Em vez de oferecer aos cidadãos e visitantes de Roma mais um espaço de *fast food* que nada tinha a ver com as tradições e hábitos gastronômicos dos italianos (ainda para mais com sérias questões de saúde envolvidas com o consumo continuado desse tipo de alimentação) devia, isso sim, optar-se por dar primazia ao que a Itália tinha de melhor para oferecer em termos gastronômicos, isto é, a excelente qualidade dos seus alimentos tradicionais, produzidos de forma sustentável e artesanal, com especial enfoque nos alimentos frescos e nas receitas que passavam há gerações de mão em mão entre os italianos, ainda para mais com a vantagem de essas refeições poderem proporcionar agradáveis momentos de salutar convívio familiar ou entre amigos à volta de uma mesa enquanto desfrutavam de uma refeição saudável (Mayer e Knox, 2009:36).

O fato é que a cultura da *fast food* chocava violentamente com os hábitos culturais desse povo, pelo que não fazia sentido estar a importar outros que nada tinham a ver com ele, ainda para mais quando isso só faria com que os italianos ficassem a perder.

O movimento *slow food* foi também importante por ter servido de inspiração ao que futuramente seriam as cidades lentas, porquanto ambos os conceitos partilham a filosofia do movimento *slow*, ou seja, viver devagar, com qualidade e com tempo para aproveitar ao máximo o que a vida tem de bom para oferecer.

É dessa forma que *slow food* se tornou sinónimo de comida local de alta qualidade, conectada a determinado território de onde provém e que é transformada em receitas de excelência representativas do sentido de lugar e propiciadora do intensificar das relações humanas a partir da partilha de um momento como é o da refeição (Radstrom, 2011:92). Tendo em conta o grande enfoque colocado na qualidade e origem dos alimentos, imediatamente se é transportado para a ideia de tradição e produção local e fruto de agricultura ambientalmente sustentável. Esse é também um dos pontos que opõe à cultura do *fast food*, que deriva de técnicas de agricultura de produção massificada e que recorre, muitas das vezes, a alimentos geneticamente modificados.

Verifica-se, portanto, que a *slow* e *fast food* colocavam em confronto duas filosofias de vida completamente opostas: de um lado produção massificada de alimentos e refeições globalizadas que têm a particularidade de saber exatamente ao mesmo, quer sejam tomadas em Lisboa ou em Macau, e do outro a

<sup>2</sup> Tradução livre do autor.

defesa da comida local, com as suas especificidades próprias, localizadas, produtos fruto de cultura artesanal e biológica, em pequena escala e com sentido de pertença a um local específico e que não é encontrada em nenhum outro. A questão aqui era alertar as pessoas para o fato de que assumindo a postura de não ter tempo para fazer uma coisa tão básica quanto a de saborear uma refeição estão adotando, inevitavelmente, a comida rápida como solução para essa falta de tempo decorrente de uma vida levada a grande velocidade (Radstrom, 2011). Ora, a filosofia do movimento lento ia, precisamente, no sentido de se aproveitar a vida em todas as suas vertentes, de forma calma e descontraída, atitude essa que influiria naturalmente nos mais diversos aspectos: menor poluição, menos trânsito, mais saúde, mais interação com as pessoas, maior vivência em sociedade, mais solidariedade etc. É dessa forma que se entende que o movimento *slow food* e os presidentes das Câmaras de Greve-Chianti, Orvieto, Bra e Positano se tenham unido em torno do objetivo comum de adotar o modo de vida calmo e a possibilidade de saborear refeições saudáveis e com qualidade em clima de tranquilidade e norteados pela ideia salutar de convívio em família ou com amigos como modo de vida para as suas cidades. É isso mesmo que se pode encontrar no documento fundatório da organização das cidades lentas<sup>3</sup>.

A rede das cidades lentas conta atualmente com 137 membros espalhados por vinte países. Para aderir a essa organização, as cidades candidatas têm de ter menos de 50 mil habitantes e cumprir já com cerca de metade dos objetivos das cidades lentas (Mathivet, 2010:313). Existe uma cartilha com 55 critérios que essas cidades deverão atingir e que estão relacionados com os mais diversos aspectos que vão desde as políticas ambientais, passando pelo *design* urbano, apoio aos produtos locais, a convivialidade e a hospitalidade (Mayer e Knox, 2006). Em vez de aqui se tratarem individualmente cada um dos 55 critérios, opta-se por analisar as seis grandes áreas de intervenção do movimento das cidades lentas, e que passam por:

1. Políticas ambientais – a qualidade do ar, da água e do solo, recurso a energias alternativas e programas de redução da poluição luminosa e do ruído;
2. Políticas infraestruturais – conservação e melhoramento dos valores históricos e culturais, apoio aos transportes sustentáveis, promoção de programas que permitam a vida em famí-

lia e a vida social e melhoramento dos espaços verdes;

3. Tecnologias e serviços de qualidade urbana – promoção da bioarquitetura, reorganização infraestrutural de sistemas que criem poluição visual, como os reclamos luminosos, por exemplo; recurso a plantas peculiares da região para a caracterização da paisagem arquitetônica dos espaços públicos e privados;
4. Políticas de salvaguarda e protecção dos produtos autóctones – desenvolvimento da agricultura local e orgânica, organização de programas educacionais de alimentação em colaboração com a *Slow Food*, criação e incentivo de mercados onde os produtos locais possam ser vendidos;
5. Hospitalidade – promover cursos tendo em vista a hospitalidade, inculcar nos residentes o espírito de bem receber e tratar bem os visitantes, utilização de sinalética internacional facilmente identificada e reconhecida pelos visitantes, preparação de itinerários *slow* da cidade;
6. Sensibilização – educação pública e promoção da organização das cidades lentas; fornecer aos habitantes informação sobre os propósitos e objetivos da organização, procurar fazer com que a população adote os hábitos da filosofia *slow*, programas para a disseminação de atividades das cidades lentas e da *slow food* (adaptado de Dogrusoy e Dalgakiran, 2011: 132-133 e Radstrom, 2011: 96-100).

Como se pode observar através dessa lista de objetivos, a intenção vai muito além da simples divulgação e promoção gastronômica e de produtos locais. Procura-se, de fato, inculcar nas pessoas a adoção de um estilo de vida *slow* com tudo o que isso poderá trazer de benéfico para elas: mais tempo para saborear as coisas, para desfrutar da sua cidade e do convívio com os seus concidadãos. É uma tentativa de oferecer aos cidadãos uma elevada qualidade de vida no espaço que já conhecem e de onde se reconhecem.

De certa forma, os propósitos das cidades lentas também vão beber alguma inspiração ao *Novo Urbanismo*, no sentido em que esse procura lidar com problemas tais como a congestão do tráfego, da poluição atmosférica e da segregação social inspirado, em grande medida, pelos *designs* de cidades alternativas ao planeamento mainstream, tais como o *City Beautiful* ou o *Garden City* (Dogrusoy e Dalgakiran, 2011:131). No entanto, mais do que colocar todo o enfoque na questão do desenho da cidade e da sua comunhão com a natureza, o espírito das cidades lentas aposta muito na adoção da alteração de hábitos de vida por parte dos seus cidadãos, no sentido

<sup>3</sup> Fonte: “*Cittaslow International*” Charter, pág. 4, consultado em Maio 2011 em <http://www.cittaslow.org/download/DocumentiUfficiali/2009/newcharter%5B1%5D.pdf>

de caminharem mais, usarem menos os transportes poluentes, apreciarem a paisagem e reconhecerem a importância de preservar tudo o que respeite e identifique o local ao qual pertencem; quer os produtos e tradições locais, quer respeitando a arquitetura e técnicas de construção ancestrais que escrevem a história da sua cidade nas ruas e edifícios por onde passam. Pretende-se, portanto, não construir de raiz uma cidade lenta, mas operar as alterações necessárias para que ela se torne uma cidade deste tipo.

Os objetivos dessa organização de cidades estão, pois, bem definidos. Importa agora apurar em que medida eles têm contribuído para a efetiva desaceleração dos lugares.

## O QUE É QUE ANTES DE O SER JÁ ERA?

Tal como na adivinha, na qual se joga com a semântica das palavras para dar a resposta à questão (*a pescada*), também no tema deste texto a adjetivação da cidade dá a resposta à pergunta, ou seja, as cidades lentas.

Com efeito, os próprios critérios de aceitação dos membros da organização das cidades lentas levam a que os aderentes sejam, em princípio, pequenas cidades, normalmente em regiões rurais e onde a vida, pelo menos quando comparada com a das grandes cidades, não confere grande ritmo ao local.

O movimento *slow* e as cidades lentas em particular fazem a apologia da lentidão e do ter tempo para desfrutar da vida. No entanto, esses propósitos não são fáceis de aplicar onde eles mais são necessários, isto é, nas grandes cidades. Não por acaso um dos critérios para poder aderir a essa rede é ter-se menos de 50 mil habitantes. A justificação para a adoção desse critério é que só em espaços dessa dimensão é que é possível aplicar algumas das ideias das cidades lentas, como sejam a participação e envolvimento ativo da população. Tal não seria possível numa cidade com centenas de milhares ou mesmo milhões de habitantes, pelo seu gigantismo e pela própria dinâmica que assiste a esses mega-aglomerados de pessoas num mesmo espaço.

É dessa forma que temos, portanto, a rede das cidades lentas constituída praticamente apenas por pequenas cidades espalhadas um pouco por todo o mundo. Qualquer um dos membros da rede será, mesmo antes de ser certificada pela organização, vista como um local idílico por um residente de uma média ou grande cidade, pela sua aproximação às tradições da vida rural que normalmente assiste a esses lugares. É por isso que se afirma que essas cidades antes

de o serem (lentas) já o eram, ou seja, contrariamente às grandes cidades em seu redor (e em torno das quais esses lugares gravitam e das quais dependem grandemente em termos económicos), as cidades lentas não sentem, pelo menos de forma tão marcante, os mesmos problemas da grande cidade, tais como a poluição, tráfego intenso, correria permanente. Nesses pequenos lugares, por sua vez, a dificuldade maior é saber como se afirmar nesse *campeonato das cidades*, como competir com os lugares que lhe estão mais próximos no sentido de captar mais turistas, mais visitantes e até uma ou outra empresa que empregue parte considerável da população.

Esse foi em parte o modelo que essas cidades foram seguindo durante anos até o momento em que tomaram consciência de que ao basearem o seu modelo de desenvolvimento no dos grandes centros urbanos da sua proximidade nada mais estavam a fazer do que a importar os males da grande cidade para o seu pequeno burgo. Desse modo, naturalmente se assistiria a uma continuada aceleração dessas pequenas cidades e os estilos de vida da grande cidade teriam tendência a invadir esses espaços. Foi nesse sentido que as cidades lentas fizeram a sua aparição, ou seja, quando as pessoas tomaram consciência que estavam a importar para si os defeitos da grande cidade.

Assim sendo, se é certo que as cidades lentas são, obviamente, mais vagarosas que as grandes cidades ainda assim não estão tão paradas quanto isso, daí se ter justificado a aposta nesse modelo de desenvolvimento alternativo ao da globalização e homogeneização das cidades.

A questão central quando se fala de *lento* é entender o significado que se lhe atribui. Contrariamente ao sentido mais usual do adjetivo, *lento* aqui não tem de necessariamente ligar-se apenas à ideia de velocidade, mas deve, no âmbito da filosofia do movimento *lento* e da *comida lenta*, associar-se à ideia de maior qualidade de vida e de ter tempo para apreciá-la tal (Radstrom, 2011:95). É natural que nas sociedades ocidentais – centros da industrialização – lento esteja imbuído de um certo significado negativo, ainda para mais tendo em conta a época de correria permanente e de cumprimento escrupuloso de horários a que a sociedade moderna obriga (Dogrusoy e Dalgakiran, 2011:131). No entanto, é cada vez mais reconhecida a necessidade de desacelerar e de optar por um outro modelo de desenvolvimento que não o que se tem adotado até aqui, pois só assim se poderá trazer sustentabilidade para o futuro das cidades e é neste particular que o modelo das cidades lentas assume uma importância fulcral.

Mais do que perceber à luz da interpretação estrita do termo se as cidades certificadas têm de fato

desacelerado ou não, importa tentar perceber que alterações na vida dos seus cidadãos têm conseguido operar. Pode inclusivamente tentar perceber-se até que ponto a adesão às cidades lentas não terá, pelo contrário, contribuído para acelerar ainda mais a vida dos seus cidadãos, embora de forma diversa do modelo anterior.

De fato, Carl Honoré (2004), num dos seus textos sobre o movimento lento, afirma que na cidade de Bra “ainda que a vida seja mais doce, muitos habitantes continuam a achar o trabalho demasiado frenético”. Refere ainda o autor nesse mesmo texto o caso de Luciana Alessandria, proprietária de uma loja no centro histórico de Bra, que afirma que a sua experiência lhe dita que a sua vida é tão estressada quanto antes de a cidade ter aderido à organização das cidades lentas, pois continua a ter de trabalhar muito e no duro para conseguir ter um nível de vida decente (Honoré, *idem*). Isso poderá dever-se ao fato de as cidades lentas, pelo que são e pelo que pretendem ser, apresentarem-se normalmente como focos de grande atração de turistas. Viver do turismo não confere, por norma, uma vida fácil a quem dele depende, ainda para mais quando a forte atração de turistas está, igualmente, associada à atração de vida, animação e pessoas, traduzindo-se o outro lado da moeda em barulho, confusão, ruas cheias e muitas horas de trabalho. Resta perceber aqui onde fica o ganho da qualidade de vida: a partir dos proveitos económicos trazidos pelo turismo ou na efetiva qualidade de vida trazida pela nova filosofia da cidade lenta?

Parece estar aqui a formar-se uma primeira questão que é a de saber para quem são pensadas essas cidades: para os seus cidadãos residentes ou para os visitantes e turistas? À luz da filosofia do movimento *slow* deverão os residentes dessas cidades ser o foco principal desse modelo de desenvolvimento. Em termos práticos, são vários os propósitos que se podem encontrar na intenção de adesão a essa rede, sendo que cada caso poderá ter objetivos diferentes; uns mais direcionados para a efetiva melhoria e aumento da qualidade de vida dos seus cidadãos, outros mais direcionados para o desenvolvimento da própria cidade e dos seus cidadãos por via dos proveitos de índole económica.

No estudo de Dodrusey e Dalgakarian (2011), foram analisadas três cidades lentas que tinham como ponto em comum o pioneirismo do movimento nos seus respectivos países. As cidades em questão eram Midden-Delfland (Países-Baixos), Hersbruck (Alemanha) e Seferihisar (Turquia). Concluíram essas autoras que três objetivos distintos nortearam a intenção de cada uma dessas cidades em aderir ao

movimento das cidades lentas: no caso de Midden-Delfland, o racional que presidiu à decisão de adesão foi o fato de ela estar situada entre as grandes cidades de Delft e Roterdão, sofrendo uma grande pressão urbanística por parte dessas que há mais de duas décadas iam absorvendo a área verde em redor da cidade. Assim sendo, foi decidido que essas áreas verdes teriam de ser alvo de políticas de preservação, e essa intenção fez com que facilmente se conseguisse adaptar aos objetivos da organização das cidades lentas. No caso de Hersbruck, foi a intenção de travar o progressivo abandono das pastagens que caracterizavam a paisagem em redor da cidade que a fez aderir a essa rede. Por último, para a cidade turca de Seferihisar, o principal objetivo em tornar-se uma cidade lenta foi conseguir aumentar o seu potencial turístico enquanto cidade costeira. É dessa forma que se entende que, embora guiadas pelo espírito do movimento *slow* e com grande enfoque na preservação das especificidades locais, três propósitos diferentes pesaram na decisão de essas cidades se tornarem *lentas*: a adoção do modelo de urbanização lento como forma de resistir à pressão urbanística, no caso holandês; a preocupação com as questões ecológicas e ambientais, no caso alemão; a intenção de explorar o potencial turístico do local, no caso turco (Dogrusoy e Dalgakiran, *idem*). Atente-se que em momento algum o texto dessas autoras visa a criticar o fato de se aproveitar o modelo das cidades lentas com adaptabilidades distintas, até porque em todos os casos por elas estudados se verificaram melhorias visíveis na qualidade de vida dos habitantes dessas cidades, através do investimento em melhor infraestruturação, promoção de estilos de vida mais saudáveis, aposta em modos de produção agrícolas mais ecológicos e sustentáveis. Servem esses casos, isso sim, para demonstrar que o modelo permite ser adaptado de forma diferente a cada contexto e nesse particular é que poderão surgir algumas questões menos conseguidas, como no caso em que o potencial turístico é o principal objetivo a determinar a adesão à rede.

Uma das vantagens desse modelo é que ele não obriga a que as cidades aderentes tenham de se copiar umas às outras, ao contrário da globalização, em que a homogeneização é regra. As cidades lentas, embora se baseiem nos mesmos princípios, encontram soluções distintas e adaptadas a cada contexto para os mesmos problemas (Milutinovic, 2009:2). Essa é uma das pedras basilares para o sucesso dessa organização; a aposta no localismo, na especificidade local, na participação e intervenção dos residentes na solução dos desafios com que as suas cidades se deparam.

Esse modelo, portanto, poderia ser uma forma global de promover a sustentabilidade dos modelos

de desenvolvimento para as pequenas cidades, por via da promoção de elevados padrões de qualidade de vida e da defesa dos produtos e recursos endógenos dos lugares. Se esse modelo parece ser perfeito na teoria, já na prática as especificidades da cultura de cada país podem impedir a sua aplicação frutuosa.

Nos Estados Unidos da América (EUA), cerca de 97% das cidades têm menos de 50 mil habitantes (Mayer e Knox, 2010). À partida, estariam reunidas todas as condições para esse país, que acolhe algumas das maiores e mais movimentadas cidades mundiais, poder ter em contraponto um conjunto forte de cidades lentas. No entanto, não é isso que acontece. De fato, Heike Mayer e Paul Knox (2006), que se têm dedicado a estudar as questões das pequenas cidades e das *slow cities*, publicaram em 2006 um texto no qual procuravam apresentar a visão de dois europeus que viviam e trabalhavam nos EUA, no sentido de descortinar se o seu país de acolhimento poderia aprender alguma coisa com o movimento das cidades lentas. Nesse texto, reconheciam os autores que viver nos EUA obrigava a adotar um estilo de vida mais rápido do que na Europa, pois na América tudo é velocidade: as cidades são desenhadas para se andar depressa, a comida é pensada para ser consumida depressa, até o café é colocado em recipientes que podem ser transportados para ser bebido em andamento ou noutra local. Nesse sentido, e após a apresentação do que era o movimento das cidades lentas, defendiam os autores que também nos EUA esse modelo poderia ser adotado com ganhos em termos de qualidade de vida das pessoas. É curioso observar a resposta que um cidadão americano deu a essa proposta, afirmando que o cenário de uma *slow city* apresentada pelos autores era quase idílica, no entanto só muito dificilmente conseguiria vingar num país como os EUA, pois mesmo as pequenas cidades, das quais falavam Mayer e Knox, estavam infraestruturadas tendo em conta a ideia de velocidade; todas essas cidades eram atravessadas por gigantescas vias rápidas, todas elas tinham enormes centros comerciais com espaçosos parques de estacionamento onde as pessoas podiam rapidamente estacionar o seu carro e ir comprar o que necessitavam. Todas essas cidades estavam desenhadas de uma forma que não deixava ao comércio local muita margem de manobra para poder competir com esses grandes centros comerciais e, portanto, embora a ideia parecesse muito louvável, esse cidadão não lhe antevia grande aplicabilidade num país como os EUA.

Fica, então, a ideia de que os obstáculos de ordem cultural podem ser determinantes quer para o sucesso quer para o insucesso dessa ideia. Se na Europa o movimento das cidades lentas se tem conseguido im-

por com alguma facilidade, os EUA com as suas três cidades lentas provam que o modelo não se replica com a mesma rapidez em todo o lado. Ainda assim, e ao contrário do comentário do leitor do texto aludido, prova-se que até as cidades norte-americanas já aderiram à ideia de encontrar uma alternativa de desenvolvimento, mas falta ainda percorrer um longo caminho até que essa ideia se materialize numa rede alargada com várias cidades espalhadas por mais estados americanos.

Fica, então, a ideia de que o movimento das cidades lentas, considerando a importância atribuída à questão da *sensibilização* para a filosofia do movimento, poderá funcionar como facilitador no que respeita à promoção do conceito. Isso toma tanto mais importância quanto se sabe que o movimento não se implanta com a mesma facilidade em todo o lado.

## AS CIDADES LENTAS EM PORTUGAL

Interessa, por fim, dar alguma atenção à presença do movimento das cidades lentas em Portugal. Data de finais do ano 2008 a aprovação das quatro cidades lentas portuguesas: Silves, S.Brás de Alportel, Lagos e Tavira. Numa nota de imprensa emanada pela Câmara Municipal de Silves datada de 18 de dezembro desse mesmo ano é dado a conhecer a adesão dessas quatro cidades a esse movimento fazendo-se uma breve explanação dos seus objetivos, nomeadamente os que se prendem com a alimentação saudável, com a questão de se comer com tempo, promovendo o convívio com amigos, a defesa dos usos e costumes locais e a defesa do ambiente (CMS, 2008).

Já aqui se pôde perceber que o modelo das cidades lentas permite ser adaptado a contextos diferentes, norteado por objetivos diversos. Ora, essas quatro cidades, até pelo fato de se situarem na mais turística região de Portugal, leva, de imediato, a poder pensar-se que foi a possibilidade da promoção turística, por via da adesão a essa rede, que esteve subjacente à decisão de se candidatarem a ela.

Uma rápida pesquisa na internet tendo como base o movimento das cidades lentas em Portugal permite, de imediato, concluir o seguinte: as referências que existem a esse tema são escassas e referem-se sobretudo a notícias dando conta da adesão das quatro cidades citadas ao movimento, muitas delas pertencentes a publicações regionais. Fica-se, de imediato, com a sensação de que além dessas notícias pouco mais se ouviu falar desse tema. Uma outra pesquisa nos sítios institucionais dessas quatro Câmaras permitem apurar que não há uma referência sequer ao fato de elas

serem membros desse movimento. Só no sítio oficial do movimento das cidades lentas é feita uma referência a um evento gastronômico a realizar durante o mês de maio de 2011 em S.Brás de Alportel, tendo como motivo o caracol (prato apreciado nessa região) e que contará com a participação de doze cafés, cervejarias e snack-bar. O sítio oficial do município, por sua vez, dá um destaque muito discreto a esse evento, pelo que fica a sensação que não é uma das suas grandes apostas em termos promocionais.

Através dessa análise aos sítios das cidades lentas portuguesas fica a dúvida relativamente a qual a verdadeira intenção que esteve subjacente às suas candidaturas a membros desse movimento, porquanto não se vislumbra qualquer uso do “estatuto” de cidade lenta em termos de comunicação institucional dessas autarquias. Esse fenômeno, ainda assim, não é exclusivamente nacional, pois uma pesquisa nos sítios das cidades que integram esse movimento a nível internacional permite concluir que apenas cerca de 40% coloca alguma informação (logotipo do movimento ou alguma referência escrita) na página inicial dos seus sítios da internet.

O Algarve, sendo uma região que depende quase exclusivamente do turismo, influencia de forma marcante as suas cidades. No caso das quatro cidades lentas, ainda que reconhecendo as tradições, usos e costumes dessa região, fica a sensação de que é a questão gastronômica a que mais pesa para a participação na rede. Afirma-se isso porque em cidades turísticas, como é o caso, torna-se difícil que a sua população residente possa, de fato, usufruir de toda a qualidade de vida que o movimento *slow* pretende imprimir aos seus membros. Se é inegável que a infraestruturação que possa advir do fato de serem cidades lentas poderá contribuir para uma maior qualidade de vida, tal como o recurso aos produtos locais fruto da agricultura sustentável poderá conferir hábitos alimentares mais saudáveis e imbuído de uma cultura de desfrute da qualidade das refeições e do convívio à mesa, não deixa de ser pertinente questionar quem é que verdadeiramente poderá se beneficiar disso tudo: os residentes dessas cidades algarvias ou os seus visitantes?

De fato, não parece óbvio que seja a população residente a ser a maior beneficiada dessa participação na rede, pois vive grande parte do ano dependente do turismo, enferma do mesmo mal daquela comerciante referida no texto de Carl Honoré que declarava não ter verificado que o estatuto de cidade lenta de Bra lhe tivesse conferido uma vida mais calma, pois para viver com um nível de vida decente via-se obrigada a trabalhar tanto ou mais do que antes. Essa é uma das questões com que as cidades lentas muito direcionadas para o turismo se podem debater

e que poderão fazer falhar o objetivo de proporcionar maior qualidade de vida aos seus cidadãos, tendo em conta que o sucesso da cidade atrairá mais turistas, mais trabalho e menos tempo para poder aproveitar tudo de bom que a cidade quer oferecer.

Portugal é um país que tem um potencial enorme no que respeita a cidades lentas; é composto essencialmente de pequenas cidades, há especificidades locais muito marcadas, tem uma vasta diversidade de produtos regionais de alta qualidade, paisagens naturais ainda não afetadas pela poluição visual e atmosférica fruto da intervenção humana. Uma breve pesquisa de produtos regionais da zona centro do país permite concluir que há pelo menos dezenove produtos<sup>4</sup> (desde queijos, passando por carnes, azeite e frutas, por exemplo) que podem ser explorados e que permitem que alguns lugares façam da defesa e promoção desses produtos um baluarte para a sua sustentabilidade local. Associado à questão gastronômica verifica-se, depois, que grande parte dos concelhos de onde provêm esses produtos são pequenas cidades e vilas portuguesas onde, em certa medida, a filosofia das cidades lentas já impera, pois ainda se assiste à convivialidade, à hospitalidade e a um ritmo de vida mais calmo e bem diferente dos grandes centros urbanos. Idanha-a-Nova, por exemplo, quer pela quantidade de produtos regionais que oferece, quer pela sua forte relação com a agricultura e modo de vida calmo que continua a ter, poderá reunir todas as condições para ser uma cidade lenta na plenitude do espírito que levou a constituição desse movimento. Já no caso das cidades lentas algarvias, parece que a possibilidade de desfrutar da maior qualidade de vida que se pretende será sempre mais fácil de atingir por parte dos seus visitantes do que por parte dos seus residentes. E, assim sendo, fica-se com a sensação que é uma lentidão encenada aquela que se poderá observar nessas cidades, pelo que o verdadeiro espírito do movimento dificilmente se fará cumprir.

## CONCLUSÃO

O movimento das cidades lentas surgiu da vontade de estabelecer um contraponto à cultura globalizada e homogeneizada que se ia espalhando pelas cidades mundiais. Pretendeu-se promover uma alteração de hábitos de vida que inculcasse nos cidadãos as vantagens de adotar um estilo de vida mais calmo, mais ligado às tradições locais, visando a defesa e promoção

<sup>4</sup> Consultar a lista completa em <http://www.turismodocentro.pt/pt/?op=ofertas&area=3&categoria=5>. Acesso em 18 set. 2018.



dos produtos tradicionais e cultivando a filosofia do desfrute da elevada qualidade de vida aliada às questões gastronômicas que já vinham sendo advogadas pelo movimento da *slow food*.

A rede das cidades lentas rapidamente ultrapassou as fronteiras italianas para se espalhar internacionalmente, sendo que atualmente se depreendem objetivos diferentes por parte de diversos membros na intenção de adesão à rede. Se é um fato que a defesa da filosofia *slow* é uma constante que se pode encontrar em todas essas cidades, não deixa contudo de se verificar que, dependendo do contexto local, o princípio norteador da decisão de adesão a esse movimento tem, nuns casos, mais relação com a defesa ambiental ou sustentabilidade ecológica, noutros, a tentativa de promoção e defesa de produtos locais como forma de desenvolvimento econômico e fixação de população e noutros casos, há ainda o interesse em obter maior promoção em termos turísticos e poder rentabilizar as conexões a nível internacional decorrentes da sua presença na rede.

A questão do maior interesse na promoção turística, principalmente nas cidades que dependem essencialmente dessa atividade, poderá fazer com que se crie um dilema que consiste em saber para quem está a cidade lenta a ser pensada: para os seus residentes ou para os seus visitantes? Tomando em conta a linha de pensamento do movimento, que coloca no centro das suas atenções os residentes das cidades aderentes, depreende-se que alguma atenção deverá ser dada a cada caso, para que situações de “aceleração” em vez de “desaceleração” não venham a caracterizar alguns dos membros do movimento.

## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- DOGRUSOY, Ilknur Turkseven; DALGARIAN, Ahu. “An Alternative Approach in Sustainable Planning: Slow Urbanism”, *Archnet-IJAR, International Journal of Architectural Research*, v. 5, n. 1, p. 127-142, mar. 2010.
- HONORÉ, Carl. “Cidades: Casar o velho com o novo”. In: **O Movimento Slow**, Lisboa: Estrela Polar, p. 83-110, 2004.
- KNOX, Paul. MAYER, Heike. “Small-Town Sustainability: Prospects in the Second Modernity”. *European Planning Studies*, v. 18, n. 10, p. 1545-1565, 2010.
- MATHIVET, Charlotte. “Enjoying Slow Life: Let’s Slow Down Cities!”. : **Cities for All: Proposals and Experiences towards the Right to the City**, SUNGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (editores). Habitat International Coalition (HIC), Santiago, Chile, p. 311-316, 2010.
- MAYER, Heike; KNOX, Paul. “Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World”, *Journal of Urban Affairs*, v. 28, n. 4, p. 321-334, 2006.
- MAYER, Heike; KNOX, Paul. **Small Town Sustainability: Economic, Social and Environmental Innovation**, Basel, Birkhäuser, 2009.
- RADSTROM, Susan. “A Place-Sustaining Framework for Local Urban Identity: an Introduction and History of Cittaslow”. *IJPP- Italian Journal of Planning Practice*, v. 1, n. 1, p. 90-113, 2011.
- CMS-Câmara Municipal de Silves. **Câmara Municipal de Silves integra Movimento “Slow Cities”**, Câmara Municipal de Silves, 2008. Disponível em <http://www.cm-silves.pt/NR/rdonlyres/B4F42D7A-498A-41E4-8888-BBEC576E30AB/0/18dez2008SlowCities.pdf>
- MAYER, Heike e KNOX, Paul. **Can the U.S. learn from the Slow City Movement?**, Planetizen, 2006. Disponível em <http://www.planetizen.com/node/21630>. Acesso em 19 set. 2018.
- MILUTINOVIC, Slobodan. **Citta Slow Movement: Ludlow, UK - Case Study**, Urban Sustainable Development: A European Perspective, University Of Pennsylvania, Earth&Environmental Sciences, 2009. Disponível em <http://upennenvs667660.webs.com/Case%20studies/CittaSlow.pdf>

## REFERÊNCIAS ON-LINE

## SITES CONSULTADOS

- <http://www.cittaslow.org/download/DocumentiUfficiali/2009/newcharter%5B1%5D.pdf>
- <http://www.turismodocentro.pt/pt/?op=ofertas&area=3&categoria=5>
- <http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007wup.htm>. Acesso em 19 set. 2018. ■

**Manuel Soares** é mestre em Sociologia pela Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra com dissertação em Estudos Urbanos (Cidades-Dormitório e Ligação ao Lugar: um olhar sobre Condeixa-a-Nova). Atualmente frequenta o Doutoramento em Sociologia na mesma instituição. [mansoares73@gmail.com](mailto:mansoares73@gmail.com)