

A CIDADE, OS MUNICÍPIOS E AS POLÍTICAS: O CASO DO GRANDE PORTO

José Alberto Rio Fernandes

1. Nota prévia

O presente texto resulta do exercício de transpor para uma versão escrita, a comunicação apresentada no encontro “A cidade: entre projectos e políticas”, promovido pela revista “Sociologia”, do Departamento de Sociologia da Faculdade de Letras do Porto, a 30 de Junho de 2003, onde, entre mapas, estatísticas e imagens, se falou dos desencontros na cidade-metrópole constituída pelos municípios do Porto, Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia.

Procura-se agora, alargar esta leitura, tendo em consideração o quadro teórico da geografia urbana e o percurso pessoal, pelo que não só se referem conceitos e análises obtidas a partir de estudos de outras realidades urbanas, como, a propósito do Porto, se retomam questões já amiudadas vezes tratadas, em publicações¹ e trabalhos técnicos, em conferências de debate e divulgação científica, ou mesmo em reuniões de natureza política.

Promove-se agora uma leitura com vários enfoques, a partir do que se pensa ser uma posição intermédia, porventura por defeito de perspectiva de quem se julga ao centro, entre os que anunciam uma cidade pós-moderna que já aí está num quadro metropolitano sem fronteiras que tornou o conceito de cidade obsoleto – talvez entusiasmados demais com leituras de ruptura que desvalorizam as permanências – e os que, porventura minimizando o alcance e profundidade das alterações, sustentam que afinal tudo não passa de mais um pequeno salto numa longa continuidade (como os “historically-minded scholars” a que Soja alude) e que realçam a proeminência da continuidade com o passado, proclamando que “plus ça change, plus c’est la même chose” (SOJA, 2000, p. xii). Entre estes se inscreverá Peter Hall, quando se interroga se o pós-modernismo não terá sido apenas um capricho dos

¹ Note-se a referência a conflitos de base territorial, por exemplo, em *Poder e poderes na Área Metropolitana do Porto*, Porto, CENPA/U.P., 1996, pp. 119-124, à oposição Este-Oeste no *Estudo Prévio do Plano de Urbanização de Valbom e Gondomar* e em *Campanhã e Gondomar a leste do desenvolvimento, a nascente do Porto*, Porto, “O Tripeiro”, 7ª série, ano XV, nº 8, Associação Comercial Portuense, 1996, pp. 226-234, ou ainda a propósito dos sinais de estagnação da área central da cidade do Porto, em diversos trabalhos, como *O comércio e a cidade do Porto: transformações recentes, tendências e perspectivas*, Porto, “Sociedade e Território”, nº 17, Edições Afrontamento, 1992, pp. 19-25, ou sobre dinâmicas, projectos e políticas em *Cidade do Porto e Área Metropolitana do Porto: realidades e desafios*, Porto “Revista da Faculdade de Letras – História”, III Série, Vol. 1, FLUP, 2000, pp. 127-143.

anos 80, sustentado por Baudrillard, Liotard e Giddens, entre outros, na ideia de que a realidade não é tão real como se pensava e na existência de uma nova agenda social e política cujos contornos ainda não se conhecem bem (HALL, 1998, p. 14). Jean-Pierre Lacaze, por seu turno, face ao espaço urbano fragmentado e expandido, lembra que “o modelo europeu da grande cidade conserva completamente toda a sua força, vitalidade e eficácia económica” (LACAZE, 1995, p. 98).

O que todos parecem estar de acordo é que o contexto é de importante produção científica e que abundam as posições polémicas, por vezes antagónicas, onde convivem a crítica a velhos conceitos e a emergência de novos. Por isso, “é quase certo que é demasiado cedo para concluir com alguma confiança que o que aconteceu às cidades no final do século XX foi uma investida para uma mudança revolucionária, ou apenas um pequeno “twist” da velha história da vida urbana”(SOJA, 2000, p. xii), pelo que parece avisado escutar a uns e a outros e cuidar de não perder de vista o concreto que se nos depara, sem os deslumbramentos da colagem apressada às ideias da última moda, nem nostalgia e historicismo inconsequente. Isso procuramos fazer, tomando a Cidade Ocidental por referência e o Porto por exemplo.

2. A cidade que temos

A cidade do Porto é uma cidade relativamente pequena, se for vista nos 41.5km² da sua dimensão administrativa: corresponde a menos de metade de Lisboa (84.6km²) e é inferior a qualquer dos municípios que a rodeiam, sendo que no caso de Vila Nova de Gaia chega a ser cerca de 4 vezes menor².

Por outro lado, é um de relativamente raros casos no país em que cidade e concelho coincidem espacialmente (Amadora, Lisboa, Santa Comba Dão e São João da Madeira são os outros). Esta reduzida expressão da cidade-concelho do Porto e o seu enquadramento face à envolvente, em termos puramente espaciais e vista a partir da dimensão administrativa, é uma primeira condição para compreendermos as questões que hoje se colocam ao território que queremos tratar. Uma outra, e como muitos autores de há muito fizeram notar, diz respeito ao facto de o município do Porto e os que com ele confinam se inscreverem num território fortemente ocupado demográfica, urbanística e economicamente que se expande pelo litoral norte português, numa “nebulosa” que apresenta maior densidade e dinâmica num semi-círculo grosseiramente limitado a Norte e Sul por Viana e Aveiro³.

Entre estas duas dimensões, uma mais restrita, sobretudo importante em termos administrativos, e esta, mais alargada e referida obrigatoriamente quando se trata de compreender o território à escala nacional

² A área do concelho de Gaia é de 168.7km² e a da cidade de Vila Nova de Gaia é de apenas 56.3km².

³ A propósito do espaço alargado definido a partir do Porto, Jorge Gaspar lembra a expressão que Orlando Ribeiro utiliza em publicação de 1955, quando a propósito do Porto se lhe refere como “...uma espécie de condensação urbana numa região de povoamento saturado” (GASPAR, 1993, p. 59), enquanto diversos autores, através de diversas expressões, procuram aproximações a um espaço de urbanização difusa, embora ponteados de pequenos e médios núcleos urbanos com variado grau de consolidação.

ou internacional, uma mais se impõe, de forma que julgamos cada vez mais importante tendo em atenção a sua coincidência com o espaço de habitar (e não apenas de residência) de um conjunto alargado de pessoas. Referimo-nos à metrópole principal de uma extensa área metropolitana policêntrica que vai muito além do pequeno espaço criado pela lei 44/91 que institucionalizou jurídica e politicamente uma certa Área Metropolitana do Porto (AMP).

Portanto, sem esquecer qualquer outro dos espaços – municipal e (“verdadeiramente”) metropolitano – , o que queremos tratar é um Porto multimunicipal de que o Porto-cidade é apenas uma parte, ou um Porto metrópole, visto como cidade alargada, espaço de cidadãos que partilham e usam um território extenso, o qual se aproxima do núcleo mais denso do semi-círculo alongado a que antes fizemos referência, na constituição de um “Grande Porto” que entrou já no léxico local, apesar de ser por vezes incorrectamente confundido com a AMP (constituído por Porto, Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia). Naturalmente, este é também um espaço imperfeito, até porque, como é sabido, os limites perfeitos não existem e o espaço vital de uma dada maioria dos residentes nunca é o de todos, pelo que na definição de “...uma instância de aglomeração, à escala da bacia de emprego, ou ao menos do seu núcleo central, parece claro que mais vale renunciar de uma vez por todas à ideia de uma solução milagre, dum optimum técnico-económico dos perímetros (...). Porque esse optimum é inalcançável” (MAY, SPECTOR, LANDRIEU & VELTZ, 1998, p. 13).

E, todavia, como os mesmos autores sublinham “é preciso rendermo-nos à evidência: na grande coroa, a cidade resiste” (Idem, 1998, p. 13, p. 121). Esse espaço urbano denso a que nos habituamos a chamar cidade, apesar de todas as alterações recentes, está lá: mais alargado, heterogéneo, diferente: mas é a cidade de hoje, marcadamente diferente, apesar de tudo, de um território extenso onde os estilos de vida serão urbanos, mas a ocupação do espaço e as características do território são outras.

Esta metrópole multimunicipal chamada Grande Porto, de facto apresenta características próximas de uma cidade, a tal diferente e mais alargada: mas é esta a cidade dos nossos dias. Entre muitos outros dados, registemos o da sua utilização como espaço de residência, de trabalho e de estudo, para dar conta de um claro aumento do número dos que residem num concelho e trabalham ou estudam noutro (quadro 1). E note-se, na variação do número de deslocações casa-trabalho entre 1991 e 2001, por um lado a perda de atracção do Porto (as viagens para este concelho a partir de Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia aumentaram apenas 15.6%) e, por outro, terem aumentado significativamente as deslocações intramunicipais (média de 36.3%), mas sobretudo o número de viagens (mais 34.116, correspondendo a um acréscimo de 52.7%) para outros concelhos que não o Porto, num claro sinal de que a cidade alargada (do Grande Porto) é tomada como um todo e que as deslocações serão cada vez mais multidirecionais e de maior distância. Note-se ainda – e até por isso interessar a leituras que adiante se fazem – a variação negativa das deslocações internas no município do Porto e o aumento, ainda que pouco sensível, das deslocações para o exterior.

Mesmo sem considerar outras deslocações frequentes (para aquisição de bens e serviços, por exemplo) e outros factores, de outros âmbitos, este simples facto permite-nos desde logo identificar uma situação de “urbanidade densa” alargada além do município. De certa forma, tal como a freguesia perdeu boa parte da sua importância a favor de uma entidade de dimensão superior, sobretudo em relação ao sentido de pertença de residentes e visitantes, mas não deixou de existir, mesmo quando todo o município se fez cidade, também é possível pensar que esteja a diminuir a importância do município em situações de elevada “densidade urbana” como no caso do Grande Porto, na medida em que o município perde operacionalidade, à medida que a cidadania se torna cada vez mais associada a um espaço alargado, e muitos dos habitantes de um qualquer dos municípios trabalham noutra e/ou fazem compras num terceiro e/ou procuram restaurante ou espaço de lazer entre estes e dois ou três mais.

Este processo expansivo do “espaço de utilização densa”, estará por certo associado ao aumento da taxa de motorização e à densificação da rede de transporte colectivo, como a outras importantes alterações recentes da vida urbana. No entanto, terá necessariamente que ser visto também como consequência natural de um processo histórico que, como em momentos passados, deveria obrigar a rever a adequação dos recortes administrativos: lembre-se que há cerca de dois séculos os limites fiscais do Porto estavam ainda associados à muralha gótica, sendo alterados em 1820, 1836, 1937 e 1895 (e ainda depois para pequena rectificação em Campanhã) num período de franca urbanização periférica ao tecido urbano consolidado da cidade.

Assim, o que hoje ocorrerá, no essencial, será, como antes, a inadequação do espaço territorial da cidade ao espaço urbanizado contíguo e tomado como unidade em termos de espaço de vida das pessoas. Todavia, a realidade urbana é por certo bem mais complexa que o era décadas ou séculos atrás e as condições políticas muito diferentes, pelo que não parece afigurar-se como boa solução a simples “correção” dos limites “à Haussman”, passando a tomar-se como cidade-município o conjunto territorial formado pelo Porto com os municípios de Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia, ou a adopção de soluções do mesmo tipo, como a de ligação de Porto e Gaia, ou então de Porto-Gaia-Matosinhos, numa clara desvalorização de um mais que retórico e técnico policentrismo, o qual está suportado na história e no papel desempenhado por cada uma das autarquias, sobretudo com as significativas competências e capacidades adquiridas depois de 1974 e sucessivamente reforçadas desde então.

3. Os conflitos de base territorial

3.1. Centro-periferia: um conflito que ainda existe

O Grande Porto é uma realidade historicamente policêntrica, onde há muito se afirmou a identidade de Vila Nova de Gaia, na origem por oposição ao Porto embora lhe tenha pertencido

administrativamente, e de Matosinhos, núcleo de pescadores junto ao Leça e cidade fabril de Novecentos, ou pela sua ruralidade Maia, Valongo e Gondomar.

Por isso, o Grande Porto é muito mais que o contraponto entre uma cidade-centro e uma imensa periferia, ao contrário de Lisboa, por exemplo, onde apesar de Oeiras ou Cascais, esta relação é muito mais visível, de Funchal ou de Madrid. Todavia, esta relação e este conflito centro-periferia é sem dúvida observável, como muitos em diversos trabalhos o demonstraram, por exemplo a propósito do crescimento populacional, com as freguesias históricas do Porto mais cedo a registarem perda de residentes, a que se seguiram as envolventes (Massarelos, Cedofeita, Santo Ildefonso e Bonfim), antes da dinâmica negativa se estender a praticamente toda a cidade (apenas na freguesia de Ramalde, a população aumentou de 1991 para 2001).

Este movimento, de suburbanização, foi acompanhado não só pelo aumento da população residente dos municípios envolventes ao Porto, como pela diversificação e reforço do seu tecido económico, num processo que associado ao aumento da capacidade política do poder autárquico, permitiu conferir na década de 80 e primeiros anos de 90 o título de cidade a todas as sedes municipais: Matosinhos e Vila Nova de Gaia, em 1984; Maia, em 1986; Valongo, em 1990 (juntamente com Ermesinde) e Gondomar, em 1991 (logo seguida por Rio Tinto).

Neste processo, do ponto de vista demográfico, a relação entre o Porto e o conjunto dos municípios envolventes passou de 1 para 1.4 em 1960 (303.420 habitantes no Porto v 419.916 habitantes no conjunto formado pelos municípios de Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia) para uma relação de quase 1 para 2 em 1981 (327.368 v 710.748 habitantes), ultrapassando em 2001 o 1 para 3 (263.131 para 825.987), como resultado não só do aumento dos residentes na primeira coroa metropolitana (mais 186.494 em 2001 que 20 anos antes), como também da diminuição significativa dos residentes no Porto (menos 64.237 no mesmo período).

Na dimensão económica, importará notar que o processo de forte desindustrialização ocorrido no concelho do Porto, teve como contraponto a afirmação de zonas e parques industriais por todo o território circundante, sobretudo junto dos principais eixos rodoviários e ferroviários de ligação a Lisboa e ao Porto de Leixões e Aeroporto de Pedras Rubras. Mas não apenas as fábricas e armazéns permitiram que o crescimento da coroa envolvente à cidade do Porto não fosse simplesmente da construção de periferias residenciais cheias de noite, vazias de dia e totalmente “Porto-dependentes”. Também os serviços e em especial o comércio nisto tiveram um papel fundamental. A implantação de grandes superfícies comerciais (hipermercados primeiro, grandes superfícies comerciais especializadas depois e grandes centros comerciais regionais, mais tarde) que acompanhavam uma revolução comercial que permitia, em pouco tempo, recuperar de um significativo desfasamento face ao tecido comercial de outros países europeus, obrigou à escolha de espaços extensos, em locais de elevada acessibilidade. A combinação de diversos factores – um dos quais foi a oposição política à instalação

deste tipo de empreendimentos por parte da Câmara do Porto –, conduziu à formação de uma “cintura comercial” sobretudo forte do lado ocidental⁴.

No Porto, entretanto, os sinais são já por demais evidentes de uma quase agonia comercial da Baixa, “disfarçada” à custa de algumas “locomotivas”, com destaque para o Via Catarina, a Zara e a FNAC, na Rua de Santa Catarina. Mas era toda a “cidade histórica” e praticamente todas as suas dimensões que estavam (e estão) em “crise”: a residência vai desaparecendo e os edifícios vão-se degradando (de cima para baixo, quase sempre); o valor do solo vai diminuindo e aumenta a insegurança (real ou sobretudo a percebida?) e a “imagem” de decadência que afasta sobretudo os mais jovens e os de mais elevado poder de compra. Claro que não só a dinâmica do mercado e as tendências “naturais” contribuem para esse processo: o afastamento da universidade, a incapacidade de substituição do tecido retalhista ajudada por um obsoleto e injusto esquema de trespasses, a manutenção de um sistema de aluguer que desincentiva o investimento imobiliário, ou o recente desmantelamento do CRUARB na gestão e valorização do Centro Histórico do Porto, constituem alguns dos muitos factores de natureza política que ajudam a compreender que alguns (como eu) sejam levados a arriscar a proximidade ao caso estadunidense, onde este “esvaziamento” do centro é caricaturado pela associação à forma do donute (tudo em volta, nada no centro)⁵. A esta leitura que favorece a apreensão de uma progressiva “donutização” do Porto, outros oporão a construção de uma “outra cidade” que ao invés de ser local de indústria e comércio, se transforma em lugar de espectáculo e consumo, de movimentos financeiros e grandes decisões de empresas internacionais (BEAUREGARD, 1993). Todavia, também aqui o Porto central denota manifesta debilidade, seja pela apatia na animação e cultura, amplamente promovidas em 2001 e hoje em boa medida transferidas para Vila Nova de Gaia e Santa Maria da Feira, seja (perdoe-se o salto de escala que aqui nos parece incontornável) pela sua periferização à escala internacional e nacional relativamente a fluxos financeiros ou decisões empresariais.

É certo que a Baixa foi eleita espaço privilegiado de política urbana por parte da Câmara Municipal, primeiro em projectos e planos ambiciosos (e inacabados) directa ou indirectamente associados à comemoração da Capital Europeia da Cultura em 2001; depois com discursos e algumas iniciativas (há demasiado tempo em vias de concretização) direccionadas especialmente para a reabilitação habitacional e para a revitalização económica (enquanto se constrói o metro e se procura encontrar destino para diversos imóveis, como o Coliseu ou o Águia d’Ouro). Todavia, por tardia e de âmbito estritamente municipal, não só a recuperação é lenta e cara, como de êxito duvidoso, porventura

⁴ Do lado oriental, entretanto, verifica-se o robustecimento do comércio de rua nos principais aglomerados urbanos, como se estudou para a cidade de Gondomar (FERNANDES, CACHINHO e RIBEIRO, 2002), assim como a multiplicação de médias superfícies do alimentar.

⁵ A figura do donute foi amplamente utilizada para ilustrar o processo de esvaziamento da área central da cidade norte-americana. Provocativamente, recorreremos a ela ao falar do Porto, em conferência produzida no Instituto de Ciências Sociais em 2002.

“condenada” a um direccionamento para a gentrificação e o lazer-turismo que, espera-se, não “turistifique” o tecido histórico⁶.

3.2. Este – Oeste: uma dualidade que se reforça

Por razões de natureza paisagística e histórica, vem de longe uma oposição Este-Oeste que Júlio Dinis retrata numa dicotomia entre o bairro brasileiro, com palacetes revestidos a azulejo e vasto portal ou portão de ferro e nalguns casos até ameias, e o bairro inglês, onde predominam as casas de arquitectura despreziosa, de viver recolhido, com cores escuras e jardins de acácias, tílias e magnólias (DINIS, 1948). Esta dicotomia afirmou-se sobretudo com a valorização do lado ocidental, designadamente através da expansão da área de residência dos “ingleses”, de junto ao seu “club” (inicialmente localizado nas Virtudes) e zona de negócios (Infante), para mais próximo da sua igreja e cemitério (actual Largo da Paz) e do futuro “club” (Rua de Campo Alegre). A moda dos banhos de mar e a fixação de algumas das mais prestigiadas famílias na Foz, assim como o modelo de urbanização das avenidas da Boavista e do Marechal Gomes da Costa (à custa de lotes de grande dimensão ao longo de amplas vias arborizadas), contribuíram também para afirmar um determinado estatuto, com o correspondente aumento do custo de solo que reproduziu e acentuou a associação da área ocidental a um certo prestígio sócio-económico que atrai a fixação dos mais ricos.

Do outro lado, a estação ferroviária do Pinheiro de Campanhã era a principal porta de entrada no Porto de um notável contingente de população rural que nas últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX, chegava em busca dos empregos que a cidade fabril oferecia. Com salários baixos, alojavam-se em condições deficientes, contribuindo em boa medida para a proliferação das “ilhas”, particularmente numerosas na freguesia de Bonfim, onde se aloja em 1939 34% da sua população, e igualmente na Sé, onde ainda resistem junto à Rua de S. Victor, tal como em Campanhã, em especial na Presa Velha e na Rua de Mirafior, bem na proximidade da estação.

Nos últimos anos, esta dualidade adquiriu novos matizes. Todavia, não perdeu força, porque se alguns bairros sociais se fixaram a Oeste (junto à Pasteleira ou em Aldoar), o número de vivendas não parou aí de aumentar e os andares que se construíram, por exemplo ao longo da Avenida da Boavista ou sacrificando os pinhais da Foz, optaram por uma oferta a preços elevados, favorecendo a homogeneidade sócio-económica da área. Do lado oriental, apesar de algumas iniciativas para um pretense “equilíbrio”, em particular na urbanização do Lugar das Antas, com a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra a estruturar-se como uma pálida réplica da de Marechal Gomes da Costa e toda a urbanização junto e atrás da Praça Velasquez a adquirir alguma notoriedade e estatuto, o grande número e dimensão dos bairros sociais associou-se a um aprofundamento da residência operária.

⁶ A este propósito – da reabilitação do tecido antigo da cidade – lembre-se (e lamente-se uma vez mais) o desaparecimento, por despacho camarário de 2003, do CRUARB, organismo municipal herdeiro do comissariado constituído em 1974 e responsável por um vasto conjunto de intervenções e pela candidatura do Centro Histórico a Património da Humanidade, aprovada em 1996.

Nos últimos anos, não só na cidade do Porto, como também num território alargado, a evolução, seja mais espontânea ou mais planeada, em geral favorece a acentuação da desigualdade, por exemplo através da construção de grandes bairros sociais em Gondomar e Valongo, ou na multiplicação dos condomínios fechados de classe alta a Oeste, conduzindo a uma territorialização potencialmente explosiva da dualidade entre “servil work” e “service work”, na expressão de Allen (PILE & THRIFT, 2000, p. 220), ou entre profissionais indiferenciados, ou com formação em áreas que sofreram recentemente acentuada desvalorização social e económica e empresários e quadros, regra geral com abundantes casos de DINK’s (“double income no kids”) e de jogadores e artistas. Globalmente, importa ponderar sobre a existência, no Grande Porto como noutras metrópoles, de uma “...crescente separação entre os pobres e os que estão bem na vida” (DREIER, MOLLENKOPF & SWANSTROM, 2001, p. xi), quando, previsivelmente, “as desigualdades sociais entre os habitantes da cidade aumentaram, testemunhando assim a insuficiência, ou mesmo a inadaptação das políticas urbanas” (MAY, SPECTOR, LANDRIEU & VELTZ, 1998, p. 331).

Territorialmente, tratar-se-á, no essencial, do prolongamento de um processo conhecido, já que, como a história ensina, “a segregação social acentua-se de forma não deliberada, mas difícil de evitar: aqueles que têm bons empregos e a possibilidade de escolher o seu alojamento ou de aceder à propriedade deixam os locais que se tornaram menos agradáveis para viver. Os alojamentos que eles libertam não atraem senão as famílias mais desfavorecidas, as que não têm margem de escolha e que ficam obrigadas a residir nesses locais” (LACAZE, 1995, p. 67 e 68). Todavia, não só a acessibilidade às diferentes partes do território urbano se alterou significativamente, como, nos últimas duas décadas, o acesso a habitação própria com recurso a crédito bancário levou a uma forte produção de habitação, como, em geral, “os novos processos de urbanização tiveram efeitos na “magnificação” das desigualdades económicas e não económicas (raciais, de género, étnicas) ...” (SOJA, 2000, p. 410). Por isso, persistem (e aumentarão de significado), os “...lugares na cidade onde nunca ninguém vai a não ser que lá se more, ou se tenha uma boa razão para lá se ir, lugares onde nunca se passa por acaso e onde nunca se pára. Podemos assim duvidar da sua pertença à cidade” (MADEC & MURARD, 1998, p. 50)

Mas, além da dimensão residencial nesta oposição Este-Oeste, que como se viu não só foi espontânea como orientada politicamente, outras se foram somando. No comércio, avultam os estabelecimentos de luxo do lado ocidental (na Avenida de França, ao longo da Avenida da Boavista, ou na Foz), com destaque para os sectores do automóvel, do vestuário e da ourivesaria, multiplicando-se os serviços mais especializados, vocacionados para o consumidor em geral ou para as empresas (na área da saúde, da hotelaria e das finanças, designadamente), enquanto adquirem grande notoriedade sedes de associações, empresas e fundações, ou escolas privadas e equipamentos culturais de grande alcance e prestígio.

Do lado oriental, para lá da estação de caminho-de-ferro, o único equipamento com dimensão e alcance significativo é o Estádio das Antas, o qual perdura uma associação do futebol com uma massa

popular que ultrapassa largamente os limites da cidade e se expande de forma particularmente nítida pelo lado oriental. As unidades de comércio e os serviços são quase todos de pequena dimensão e não estranha alguma estagnação e falta de especialização, tendo em vista o poder de compra de muitos dos residentes próximos.

Se esta tendência “natural” se vai espalhando pelo Grande Porto – com o litoral de Leça a Granja mais e mais valorizado e Valongo, Gondomar e o interior de Vila Nova de Gaia destinados sobretudo a residência de baixo custo –, esperava-se que o dinheiro público pudesse atenuar esta dicotomia (como todas as demais, que para isso serve o Estado). Todavia, foi o inverso que se verificou, já que as verbas dispendidas no Euro2004 nas Antas estão longe de compensar os enormes investimentos do lado ocidental, seja com o Programa Polis (frente de mar de Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia), com a prioridade na linha do metro (Trindade-Boavista-Matosinhos), ou com a construção de mais um grande equipamento cultural (Casa da Música).

Limitar esta oposição a uma reprodução urbana da dicotomia litoral-interior que marca grande parte do país é não perceber de que forma a política pode intervir sobre o território, atenuando injustiças na dimensão espacial que está associada à qualidade dos territórios onde as pessoas residem, trabalham, adquirem bens e serviços, se deslocam, enfim, vivem. Uma qualidade que afecta a todos, na medida em que a segregação entre ricos e pobres, ou entre territórios elegantes e espaços feios e maltratados gera tensão e aumenta a conflitualidade, produzindo consequências directas ou indirectas, de curto, médio e longo prazo, na qualidade de vida de todo o conjunto das pessoas.

3.3. “Ilhas” e “oceanos”: a cidade progressiva e o muito que resta

A cidade que tínhamos e que estudávamos é muito diferente da que hoje se constrói. O próprio contexto mudou: veja-se por exemplo, no plano social, o aumento do individualismo e da mobilidade, com a sua tradução na diversificação das escolhas dos lugares de residência, de lazer e de trabalho; no plano económico a precarização do trabalho ou a concentração empresarial e a variação dos horários e locais de trabalho, com significativa perda de significado da grande fábrica instalada na ou junto da cidade e o aumento da importância do sector financeiro ou do grande comércio, no trabalho e na deslocação dos cidadãos-consumidores de uma urbanidade expandida muito para além da cidade consolidada.

É neste contexto que se pode considerar a sobreposição num mesmo território de cidades de vários tipos. Um tipologia possível lembra a coexistência (normalmente conflituosa) entre a metrópole industrial posfordista, ou flexível; a cosmopolis, ou a cidade global; a exópolis, ou a cidade sem centro; a cidade fractal ou a cidade da fragmentação e polarização social; o arquipélago carcerário, da ecologia do medo e do espaço militarizado e a simcity, ou a cidade simulada (SOJA, 2003, http://www.acturban.org/biennial/doc_planners/soja_6geografias.htm, 2003).

Interessa-nos particularmente, para a análise que fazemos e que tem por referência o Grande Porto, tratar aspectos ligados à fragmentação e à emergência de uma “cidade-arquipélago”, onde se criam

ilhas e se alargam oceanos. Não os oceanos de água sem fim, mas antes os espaços de transição na metrópole alargada, os territórios que não conhecemos, mas apenas atravessamos, em velhas ruas feitas estrada e sobretudo ao longo de canais de relação rápida (IP, IC, vias rápidas e linhas de caminho de ferro) e que observamos nos seus contornos difusos, vistos a partir de um percurso entre dois lugares; não as “ilhas” tradicionais, hoje ferozmente combatidas no Porto⁷, mas sim os conjuntos de alojamentos topo de gama e as bolsas de miséria que se colam sobre tecidos com os quais poucas ou nenhuma relações estabelecem (SALGUEIRO, 2002), ou os lugares da cidade (hotéis, centros comerciais, torres de escritórios, escolas, parques...) que utilizamos cada vez mais no nosso “zapping” diário ou semanal, entre casa, emprego, compras, lazer, visitas a amigos e outras actividades de uma vida feita variada.

Estas ilhas são, em parte, uma resposta ao que alguns chamaram de “ecologia do medo” com os espaços urbanos a encherem-se de lugares fortificados diversos, contra os perigos reais e imaginados, a favor de um ambiente acéptico e normalizado, feito de espaços vigiados e confortáveis. Nalguns casos norte-americanos e em Los Angeles em especial, a transformação é tal que as fachadas das ruas ficam desnudas (a Rua Brito Capelo em Matosinhos-Sul pode ter-se inspirado no modelo...), a circulação das pessoas é em grande parte interiorizada para megaestruturas (com destaque para grandes centros de comércio e lazer) e o espaço genuinamente democrático perde-se (SOJA, 2000, p. 303), libertado apenas para a circulação automóvel, tornando inúteis os passeios. Será a transformação da cidade dos cafés e dos passeios públicos, pela metrópole dos shoppings, dos modems e da artificialização (LOPES, 2000).

Apesar de tudo, importa considerar a distância para o caso europeu e a permanência do uso milenar da rua pelo peão, continuando esta a cumprir, de uma forma mais democrática que os novos espaços de uso colectivo e em complemento às novas expressões que respondem às históricas preocupações com a segurança e conforto do lar, uma função essencial de espaço de passagem e encontro e mistura de uma variedade de grupos sociais e culturais. Bem mais preocupante poderá ser a multiplicação das situações de grande condomínio fechado (ou “gated communities”), como os CID (“Common Interest District”) norte-americanos, onde se estima que vivam já mais de 10% dos estadunidenses e “onde se pode reduzir ao mínimo a intervenção do governo, confiando aos proprietários os gastos e o cuidado das políticas escolares, os serviços públicos e, sobretudo, a segurança. Existe e é amplamente praticada, a possibilidade de admitir residentes segundo um critério de idade, sexo, raça e etnia. Normas rigorosas regulam estilos de vida e tipologias arquitectónicas, comportamento, acesso e características dos hóspedes (...) Nesta forma absoluta de segregação, a separação em vez de ser dissimulada exhibe-se, a maioria das vezes, como um signo de riqueza e de estatuto social e simbólico” (GONÇALVES, 2002, p. 226 e 227).

⁷ Algo irracionalmente, diga-se a propósito, já que o modelo mantém actualidade para pequenos núcleos de famílias de pequena dimensão, faltando quase sempre apenas a introdução de benfeitorias nas coberturas e paredes exteriores.

Todavia, Amin (em PILE & THRIFT, 2000, p. 84), na linha do que antes referimos, lembra que a crítica aos grandes condomínios fechados tem de ser matizada com o facto de já antes as famílias procuraram a homogeneidade e segurança e, como antes, poder-se manter uma completa abertura com o conjunto urbano, para compras, trabalho, refeições e lazer; assim como com o facto destes condomínios estarem longe de ser espaços de homogeneidade, podendo mesmo, junto dos mais jovens, entusiasmar comportamentos de “transgressão inter-tribal”.

De qualquer forma, importa notar que “...embora as velhas polaridades sociais não se tenham perdido, a verdade é que a diferença aumentou: à cidade dual da burguesia e do operariado e à cidade hierarquizada dos ricos, classe média e pobres, somou-se uma geometria social muito mais polifórmica, intensificando-se sob diversas formas as desigualdades sócio-económicas” (SOJA, 2000, p. 265), com “...o desejo de prazer, a procura de distinção social, a avidez do consumo, a afirmação da identidade [a] representa[r] impulsos que orientam os comportamentos das novas tribos que fluem na cena urbana (...) [e que levam a que] (...) os lugares de sonho e de encantamento [que] não são, obviamente, toda a cidade [tenham] a força crescente de se proporem como a melhor cidade, a cidade das possibilidades e do desejo. Ao lado desta cidade está a cidade real, *a outra cidade*” (GONÇALVES, 2002, p. 215), na medidas diversas se impõem, entre as quais algumas de natureza urbanística e até arquitectónica que poderiam muito fazer para tornar adequadas às necessidades e expectativas do cidadão o espaço público como local de circulação, recreio, encontro e observação, em alternativa (não excludente) aos novos espaços de uso colectivo (ver a importância do desenho na valorização do espaço público em ALVES, 2003)

3.4. O problema das fronteiras e os resultados da (des)governança que temos

Para além das oposições e dos conflitos abordados e tendo em vista a proposta de medidas de política metropolitana, toma-se a título de ilustração o problema da descoordenação intermunicipal e suas repercussões territoriais junto dos limites administrativos. Aqui, notem-se antes de mais as contradições e os contrastes ao longo da fronteira municipal do Porto, seja ao longo de toda a Estrada da Circunvalação (na fronteira com Matosinhos e Maia), na transição interiorizada ou fluvial com Gondomar, ou face a Vila Nova de Gaia (o “outro lado” do Douro).

A Norte, a Circunvalação, nascida para facilitar a cobrança de impostos logo depois via de limite administrativo em grande parte do seu percurso, foi a antecessora da Via de Cintura Interna na facilitação das deslocações circulares e é hoje uma interessante e heterogénea via que confere continuidade a um percurso hoje cada vez mais coerente e estruturante por oposição e articulação às relações centro-periferia estabelecidas pelas estradas que permitiam ligar o Porto com vilas próximas e as cidades de Viana do Castelo, Braga, Guimarães e Penafiel. Todavia, a ausência de uma política inter ou supramunicipal, ou mesmo de um entendimento mínimo, leva a uma progressiva e descoordenada transformação da via, em resultado da construção de obras de arte, do aparecimento de rotundas de tamanho diverso, ou ainda da sua transformação drástica com o cruzamento de vias

rápidas de construção recente. Mas, mais do que a incoerência e descontinuidade da fisionomia e vocação da velha EN nº 12, ressalta o choque entre o que ocorre em ambas as suas margens. Não será aqui o lugar para discutir a sua génese ou as consequências que decorrem deste choque. Fique apenas o registo de algumas ocorrências.

E comece-se junto ao mar, onde os dinheiros públicos (Câmara Municipal do Porto, Câmara Municipal de Matosinhos, Governo Central e União Europeia) pagaram o prolongamento do Parque Urbano do Porto, a construção de um viaduto, de um prédio “transparente” e de um parque de estacionamento subterrâneo, assim como a alteração dos jardins da Avenida de Montevideu, de uma gigantesca rotunda no extremo ocidental da Circunvalação e o alargamento e pavimentação a granito do passeio marítimo em Matosinhos. Por oposição (ou complementaridade?!), a iniciativa privada aproveitou a disponibilidade de espaços industriais desactivados, para fazer construir prédios de grande porte, para cujo elevado preço de venda participou significativamente o referido investimento público. O resultado é de chocante contraste, entre um espaço verde que se prolonga por dezenas de hectares até ao mar (do lado do Porto) e uma “parede” maciça do “outro lado” da Circunvalação, onde o investimento imobiliário não necessitou de prever espaços verdes, nem de criar praças ou grandes passeios, já que o Parque Urbano do Porto e o amplo passeio marítimo que o Polis pagou, satisfazem perfeitamente.

Caminhando para o interior, somos confrontados com alguns outros desajustes, como o que decorre da intensidade de ocupação junto ao nó da AEP, onde a partir do Norte Shopping se vai configurando um parque retalhista não planeado, através da sucessiva adição de médias e grandes superfícies comerciais a Norte e a Sul da Circunvalação, agora acompanhados também por operações imobiliárias no domínio da habitação.

Na Areosa, o encontro – melhor será dizer desencontro – entre os municípios de Porto, Maia e Gondomar revela particularmente bem os sinais de descoordenação (e abandono, no caso) a que são muitas vezes votados os espaços administrativamente periféricos. Aqui, os problemas são evidentemente graves para o conjunto metropolitano, especialmente em consequência da concentração de habitação precária (Triana) e de bairros sociais mal concebidos e geridos, alguns mais antigos (S. João de Deus), outros recém-inaugurados (Carreiros), que se estendem para Sul, marcando significativamente a proximidade da fronteira do Porto com Gondomar, avultando os velhos “bairros-problema” (do Lagarteiro e do Cerco do Porto) e os novos futuros “bairros-problema” (como os de Carreiros e o das Areias).

Nesta fronteira, novos conflitos e contradições se somam, também no domínio comercial. Porque se durante muitos anos os municípios do Porto e de Gondomar recusaram a instalação de grandes superfícies comerciais⁸, recentemente, ambas optaram por acolher hipermercados em grandes centros de retalho, restauração e lazer, nas Antas e no lugar da Ranha, freguesia de Rio Tinto. E fizeram-no

⁸ O que teve por um dos efeitos a concentração de hipermercados e grandes centros comerciais ao longo do IC1, a Sul da Ponte da Arrábida e a Norte da Circunvalação e, por outro, a multiplicação de galerias e pequenos centros comerciais no Porto e de supermercados de 1995 e 1999m² em Gondomar.

escolhendo locais afastados apenas algumas centenas de metros, realizáveis num trajecto de 2-3 minutos e alterando irremediavelmente as características da Estrada da Circunvalação.

Mais a Sul, mantém-se o desgoverno e as contradições, designadamente entre o desejo da criação de um Parque Urbano Oriental e a contínua desnaturalização da paisagem, decorrente da criação de estações de tratamento de águas residuais (em Rio Tinto e junto à Rotunda do Freixo), da abertura de novas vias (o IC29 e diversas ligações que lhe estão associadas), ou dos aterros realizados junto à EN209 sobre o vale do Rio Torto. Os contrastes e desajustes mantêm-se e assumem uma dimensão visualmente chocante quando a fronteira entre Porto e Gondomar atinge o Rio Douro, sobretudo agora que o Palácio do Freixo acabou de ser recuperado e valorizado e, logo ao lado, se levanta, imponente, um prédio-torre com 15 pavimentos há vários anos aparentemente concluído, mas completamente desocupado, qual gigantesco “nado morto”, vítima da crise do mercado de habitação.

O Douro tem facilitado os desencontros, os quais em diversos períodos mais recentes têm sido animados pelo desentendimento entre autarcas. As consequências não se situam apenas numa saudável e natural competição entre territórios (como será o caso no atribulado processo de instalação do El Corte Inglés), como fica demonstrado em todas as polémicas associadas a pontes (seja em projecto, construção e até inauguração), ou nos divórcios em torno da valorização de espaços urbanos de grande valor patrimonial.

Estes desencontros e muitos mais que se observam junto às fronteiras, verificam-se igualmente entre os municípios envolventes do Porto entre si, seja no contraste de vocações ambientais e urbanísticas, ou mesmo no caso da construção de estradas de um e outro lado do limite administrativo (a exemplo da Estrada de D. Miguel, ou do Parque de Santa Justa, na transição de Gondomar com Valongo). Por outro lado, a condição periférica, associada a muitos dos espaços de fronteira, leva a que sejam em muitos casos votados a usos menos desejados, como é o caso do aterro da LIPOR (Valongo – Gondomar) e do incinerador de Crestins (Maia – Matosinhos), ou a intervenções que, como o MaiaShopping, permitem auferir as vantagens financeiras decorrentes da instalação de uma grande superfície comercial e fazer repercutir sobre o comércio de outro município (Valongo), os efeitos indesejados sobre o tecido económico pré-existente.

4. O problema maior: a ausência de resposta à cidadania na cidade que temos

Muito embora evidentes e graves, os problemas junto às fronteiras administrativas não são os mais importantes no Grande Porto, tendo em conta que, mais que estes, de natureza intermunicipal, outros, de carácter supramunicipal, são bem mais penalizadores, sobretudo no médio-longo prazo. De facto, na ausência de um projecto para o futuro da cidade-metrópole que assegure as relações entre responsabilidades de escala (municipais), de âmbito (transportes, ambiente, educação, ...) e de articulação institucional (envolvendo a Administração dos Portos do Douro e Leixões, a REFER, a

Metro do Porto, a Associação Empresarial Portuense, a Associação Comercial do Porto,...) e que trace objectivos e assegure níveis mínimos de coordenação, vão-se somando as contradições (com as inevitáveis e consideráveis perdas de eficácia), por exemplo entre a valorização da habitação da área central e a oferta desmesurada de habitação periurbana, entre a priorização na criação de linhas de metro para áreas de negócios (Boavista) relativamente aos territórios onde é maior a procura de transporte colectivo nas deslocações para trabalho e ensino (Gondomar e Valongo), entre tantos outros casos. Ao mesmo tempo, esquecem-se ou, no mínimo, desvalorizam-se, questões que não encontram responsável politicamente legitimado na concertação com o governo central (por exemplo a propósito de ligações aéreas e de caminho-de-ferro, ou de estruturas de ensino superior e de saúde).

A leitura técnica de uma coordenação necessária é subscrita por muitos, e a necessidade de concertação política é falada por quase todos, muito embora ninguém pareça apostar verdadeiramente em o conseguir. Por isso, é evidente que, para o Grande Porto – como noutras situações do mesmo tipo – o que falta é um mecanismo de articulação, legítimo e eficaz, que possa dar resposta às necessidades a um nível político alternativo ou complementar ao da região administrativa⁹. Isto, porque, de facto – como a experiência da Junta Metropolitana e da Assembleia Metropolitana do Porto amplamente demonstram –, importa tomar por “...ilusório esperar a instauração de uma verdadeira coordenação metropolitana (...) sem uma criação institucional própria que coloque as instituições públicas no coração da acção colectiva” (MAY, SPECTOR, LANDRIEU & VELTZ, 1998, p.273). Ora, essa verdadeira coordenação, não pode senão advir de uma entidade eleita, impondo-se, por conseguinte “...a legitimação democrática de um nível de administração transmunicipal e subsidiário em relação aos municípios, já que o simples associativismo, coercivo ou voluntário, que conhecemos, dificilmente poderá assegurar esse desiderato, apesar do relativo êxito de algumas, raras, experiências passadas” (PORTAS, 2002, p. 10).

Por isso, a nova lei das áreas metropolitanas (nº10/2003 de 12 de Maio), embora conceba novas competências, permitindo aumentar consideravelmente as expectativas, não resolve a questão de fundo. O poder supramunicipal, não legitimado, fica agora talvez um pouco menos dependente da boa vontade do conjunto dos autarcas municipais e com um leque maior de potenciais competências mas, em contrapartida, aumenta a dependência face à disponibilidade e vontade do Governo Central, sujeita a uma lógica de caso a caso que permite facilitar a discricionariedade, eventualmente de acordo com lógicas partidárias, ou proximidades e influências de autarcas.

De resto, a lei, embora avance um pouco relativamente ao triste quadro prevalecente, não favorece sequer as condições institucionais da possibilidade do mero exercício de planeamento à escala metropolitana que Abílio Cardoso refere, de acordo com uma lógica muito voluntarista: desejo por parte das câmaras municipais de aceitarem um adequado nível de coordenação entre elas;

⁹ Entende-se aqui que a área metropolitana de que o Porto faz parte e de que é o principal centro, inclui as cidades de Viana do Castelo e Aveiro e que a região administrativa a criar deveria abarcar todo o Norte de Portugal, pelo que, a criar-se uma ou outra entidade, ou mesmo ambas, continuaria a fazer sentido a existência

envolvimento do Governo Central, nomeadamente através das agências operativas na sua dependência que têm uma intervenção significativa; abertura e diálogo ao nível técnico; capacidade de atracção de recursos que permita criar uma razão imediatamente evidente para o interesse de todos os intervenientes participarem (CARDOSO, 1996, p. 80). E, todavia, como se disse, as necessidades no planeamento como na intervenção e gestão política da cidade de hoje impõem como mínimo, em variados domínios, pensar o Grande Porto, na correspondência actual ao Porto-município de há um século, tendo em conta designadamente o que antes expusemos, a propósito do aumento de centralidade das periferias e da periferização do centro (ou da cidade histórica); do aumento das diferenças entre Este e Oeste e da multiplicação dos enclaves de ricos e de pobres e dos “espaços-ilha” fechados em si mesmos, desligados da cidade.

Neste quadro, “as vozes periféricas têm muita dificuldade em fazer-se ouvir” (MADEC & MURARD, 1998, p. 47) porque “são sempre os mais fracos que ouvimos menos” (Idem, p. 63) e não é difícil “... a estigmatização de origem ambientalista e culturalista – a cidade difusa é predadora, ineficiente (maior gasto de energia, de solo, de infraestruturas de mobilidade, de dissipação de economias de escala e de aglomeração), inestética e desreferenciadora...” (PORTAS, p. 38). Por isso, é habitual que se priorize a cidade que existe por contraponto da que se está a construir (e que existe já também e é já aquela onde mora a larga maioria dos cidadãos da metrópole...). É sobre aquela e em especial nos enclaves mais prestigiados que mais de ouvem as vozes a reclamar mais qualidade e investimento, como se depreende para o Porto da leitura atenta dos jornais (a propósito do Parque da Cidade, dos molhes da Foz, dos jardins de Montevideu ou até de estações de serviço na Avenida da Boavista) ou, em geral, quando se verifica que “em quase todas as postmetropolis os “upper professionals” tornaram-se os mais agressivos “in-fighters” no urbanismo e na política urbana, qual exército de gentrificadores...” (SOJA, 2000, p. 276).

Tendo a coesão territorial como objectivo de política urbana, alguns autores falam da necessidade de equilíbrio, ao sustentarem que “a noção de coesão territorial remete para a coesão dos territórios, urbanos e periurbanos. Trata-se de organizar de forma mais equilibrada o desenvolvimento urbano através da coordenação das políticas urbanas sectoriais (habitação, transportes, desenvolvimento económico, etc.) (INGALLINNA, 2001, p. 71). Outros mantêm a noção de igualdade como objectivo, mas realçam que “os eleitos não vão tomar medidas para promover maior igualdade, a menos que seja parte de um pacote que sirva e seja visto como servindo os interesses de uma maioria substancial dos seus eleitores” (DREIER, MOLLENKOPF & SWANSTROM, 2001, p.231).

Todavia, as leituras que permitem sustentar uma orientação política tendente a contrariar o evidente favorecimento de determinadas parcelas do território face a outras, esbarram quase sempre na argumentação de que a igualdade entre territórios é inatingível e de que o equilíbrio não é mais desejável como princípio de política, face às especificidades, complementaridades e tudo o mais que tem servido sobretudo de argumento político para aumentar ainda mais as qualidades dos territórios de

política de um Grande Porto que desse resposta às necessidades da cidade-metrópole constituída, como se disse,

maior qualidade (as “estruturas espaciais de privilégio” de que fala Iris Marion Young), a pretexto da afirmação da sua “excelência” e do reforço da “competitividade” num contexto marcado pela globalização. É certo que mais que o equilíbrio (noção estática), as medidas de política urbana devem orientar-se pela dinâmica (favorecendo a mudança). É certo também que a igualdade é inatingível e até, em última análise, indesejável, mas convém cuidar de que as especializações não transformem os territórios num puzzle que tenderia a afirmar as homogeneidades em pequenos espaços, numa racionalidade tendencialmente demencial qual jardim zoológico (na expressão de Nuno Portas), com macacos a um lado, leões a outro e assim por aí fora. Por isso, o que se sustenta é que as saudáveis diferenças de base territorial e os mecanismos de competição espacial (parte integrante da dinâmica de transformação), não esqueçam ou desvalorizem os interesses da coesão de ordem social (e da procura de igualdade de oportunidades e direitos) que, entre as suas várias dimensões, tem uma evidente associação de causa e efeito de natureza territorial. Porque, se é certo que se afirma mais e mais os poderes das empresas, que o poder público está diminuído e remetido quase só para uma função reguladora e que progride um “...sistema de “pensamento complexo” repousado no princípio dum necessário pluralismo das lógicas, dos actores, das iniciativas e da ajustamento dos paradoxos pela negociação e debate” [não é menos certo que continua perfeitamente válida] uma posição “filosófica”, ligada ao Estado-Nação e que se reclama do princípio da igualdade entre todos os cidadãos” (MAY, SPECTOR, LANDRIEU & VELTZ, 1998, p. 337).

Ora, em defesa deste Estado e de um território pensado para todos, “o “laissez faire” urbano, mesmo enquadrado por documentos de urbanismo sólidos¹⁰, não chega, sob pena de se construir uma cidade parcelada, sem coesão espacial e sem ligação social” (BAIETTO&FRÉBAULT, in AAVV, 1996, p. 15). Para o Grande Porto, trata-se de seleccionar e assumir as competências transversais de metrópole, ou seja, as que são “...relativas, sobretudo, às estruturas e serviços que atravessam, que ligam, que aproximam. Dando continuidade às funções das mobilidades, das ecologias, do acesso aos equipamentos de âmbito regional do estado social, da sustentação do mais ou melhor emprego e da promoção externa da imagem da “cidade extensiva” em construção, regeneração, e afirmação” [já que], “como Ascher indica (...) a estruturação da conurbação (metapolis) exige, ao mesmo tempo, instituições fortes ao nível macro (apoiadas por documentos de carácter estratégico, consensuais, que incidem nas variáveis de carácter estruturante: grandes sistemas e infraestruturas de mobilidade; políticas macro-ambientais (ou a identificação de estruturas territoriais de vertebração como são os eixos e as centralidades) e, ao nível micro, uma grande flexibilidade institucional e operacional ajustada à variabilidade, quer dos problemas, quer das soluções” (PORTAS, 2002, ps. 49 e 95).

Em suma, não é inevitável uma escolha simples entre o abandono e a turistificação de cidade histórica; é urgente acudir à nova (sub)urbanidade que todos os dias se constrói por entre as cidades e importa, sobretudo, reduzir as “metropolaridades”, ou seja, as desigualdades de base territorial que acentuam os conflitos. Para tanto, e resolução de todo o tipo de necessidades de natureza intermunicipal e

pelos municípios de Porto, Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia.

supramunicipal, não basta o mero entendimento das autarquias entre si, nem de cada uma delas com o governo, importa, isso sim, a criação de uma nova entidade democraticamente legitimada, que possa assegurar uma “...gestão solidária [que] será a chave da sustentabilidade do conjunto” (Idem, p. 13).

¹⁰ O que não é infelizmente o caso, no Grande Porto.

Bibliografia

- AA.VV. (1996). *L'aménageur urbain face à la crise de la ville*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- ALVES, Fernando M. Brandão (2003). *Avaliação da qualidade do espaço público urbano. Proposta metodológica*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian / MCES.
- ASCHER, François (1995). *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editions Odile Jacob, 1995.
- CARDOSO, Abílio (1996). *Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento*, Porto, Edições Afrontamento.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (2002). *Cidade, território de mudança*, in AA.VV - Gestão urbana. Passado, presente e futuro, Lisboa, Parque Expo98, SA.
- DINIS, Júlio (1948) *Uma família inglesa*, Livraria Simões Lopes.
- DREIER, Peter; MOLLENKOPF, John; SWANSTROM, Todd (2001). *Place matters: metropolitics for the twenty-first century*, Lawrence, University Press of Kansas.
- FAINSTAIN, Susan; CAMPBELL, Scott (ed.) (1996). *Readings in urban theory*, Oxford, Blackwell.
- FERNANDES, José A. Rio (1997). *Porto: cidade e comércio*, Porto, Arquivo Histórico da C.M.P.
- FERNANDES, José A. Rio; CACHINHO, Herculano; RIBEIRO, Carlos V. (2000). *Comércio tradicional em contexto urbano: dinâmicas de modernização e políticas públicas*, Porto, GEDES /Observatório do Comércio do Ministério da Economia.
- GASPAR, Jorge (1993). *As regiões portuguesas*, Lisboa, DGDR, 1993.
- Idem –
- GONÇALVES, Fernando de Castro (2002). *Recensão crítica à obra “La ciudad postmoderna” de Giandomenico Amendola*, Porto, “Sociologia”, vol. XII, Instituto de Sociologia da FLUP, pp. 205-228.
- GRATZ, Roberta Brandes (1998). *Cities back from the edge: new life for downtown*, Nova Iorque, John Wiley.
- HALL, Peter (1998). *Cities in civilization*, Londres, Weidenfeld & Nicolson.
- INGALLINA, Patrizia (2001) *Le projet urbain*, Paris, PUF.
- LACAZE, Jean- Paul (1995). *La ville et l'urbanisme*, Paris, Flammarion.
- LOPES, João Teixeira (2000). *A cidade e a cultura. Um estudo sobre as práticas culturais urbanas*, Porto, Edições Afrontamento e C.M. Porto.
- LOPEZ TRIGAL, Lorenzo; RELEA FERNANDEZ, Carlos E.; SOMOZA MEDINA, José (coord.) (2003). *La ciudad. Nuevos procesos, nuevas respuestas*, León, Universidad de León.
- PILE, Steve; THRIFT, Nigel (ed) (2000). *City a-z*, Londres, Routledge.
- PORTAS (coord.) (2002). *Políticas urbanas*, Lisboa, Centro de Estudos da FAUP, polic.
- MADEC, Annick; MURARD, Numa (1998). *Cidadania e políticas sociais*, Lisboa, Instituto Piaget, 1998 (original francês de 1995).
- MAGNET, Myron (org.) (2001). *Paradigma urbano: as cidades do novo milénio*, Lisboa, Quezta Editores.

MAY, Nicole; VELTZ, Pierre; LANDRIEU, Josée; SPECTOR Thérèse (dir) (1998) *La ville éclatée*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

MARQUES, Teresa Sá (coord) (2002). *Sistema urbano nacional: rede complementar*, Lisboa, DGOTDU/ Dep. Geografia FLUP, 2002.

PORTAS, Nuno (coord) (2002). *Políticas urbanas: documento de apoio ao colóquio*, Porto, CEFA.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2002). *Cidade, território em mudança*, in AA.VV. *Gestão urbana. Passado, presente e futuro*, Lisboa, Parque Expo, pp. 22-33.

SHAW, Jane S.; UTT, Ronald D. (ed) (2000). *A guide to smart growth: shattering myths, providing solutions*, Washington, PERC/Heritage Foundation.

SOJA, Edward (2000) *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Oxford, Blackwell.

VASCONCELOS; Pedro de Almeida (2003). *Crítica bibliográfica: "La ciudad postmoderna" de Giandomenico Amendola*, texto de circulação restrita (para publicação).