

José A. Rio Fernandes

Cidade do Porto e Área Metropolitana do Porto: Realidades e Desafios ¹

1. O FIM DE CICLO / DE SÉCULO: FRAGMENTAÇÃO URBANA E A CIDADE (PÓS)MODERNA

Vivemos indubitavelmente um “período denso”, essencialmente marcado pela concentração num escasso intervalo de tempo de um vasto conjunto de transformações. Desde a década de 60 que “...praticamente todas as maiores (e menores) regiões metropolitanas têm vivido mudanças dramáticas, nalguns casos de tal forma intensas que o que existia há trinta anos é hoje quase irreconhecível”². Daí que, alguns autores admitam que “...os últimos anos têm visto formar-se um novo tipo de cidade...”³, embora outros, desvalorizando o carácter qualitativo da mudança, considerem que *plus ça change, plus c’est la même chose*.

Em geral, acentua-se a ambivalência e o carácter contraditório das alterações, já que “a relação entre o moderno e o pós-moderno é (...) uma relação contraditória. Não é de ruptura total como querem alguns, nem de linear continuidade como querem outros”⁴. Ou seja, nas transformações ocorridas ao longo dos últimos anos, onde alguns vêem somente a continuidade de um longo processo de modificações meramente de adaptação à alteração das condições de vária ordem (social e económica, designadamente), outros realçam os elementos de descontinuidade do processo evolutivo. Sendo certo que a evolução é feita de uma tensão contínua entre permanências e rupturas, inscrevem-nos entre os que pensam que o tempo que vivemos se caracteriza essencialmente pela existência de algumas alterações importantes que rompem com padrões pré-estabelecidos, pelo que, neste contexto, importará sobretudo compreender as mutações e considerar os rearranjos territoriais que ocorrem e que poderão vir a marcar significativamente a cidade durante décadas.

Neste período de mudança, o tecido urbano consolidado é marcado essencialmente por um processo de duplo empobrecimento, de abandono, associado ao significativo despovoamento por pessoas e actividades (nalgumas artérias são já em maior número os espaços devolutos que os ocupados) e de decadência formal dos edifícios⁵.

¹ O presente artigo constitui, com pequenas alterações, parte do texto “Cidade do Porto, Área Metropolitana do Porto e Noroeste de Portugal: percursos, projectos e desafios” que aguarda publicação em livro e que foi realizado na sequência de conferência proferida no curso “Cidade e Urbanismo na Península Ibérica”, organizado pela Universidade de Lisboa.

² SOJA, 2000: xii. Para facilidade de leitura, as citações serão sempre transcritas para a língua portuguesa.

³ SALGUEIRO, 1999a: 23.

⁴ SANTOS, 1994: 92.

⁵ Esta decadência formal inicia-se em muitos casos a partir de telhados incompletos ou janelas abertas, que promovem (inadvertida ou intencionalmente) processos de ruína.

A dificuldade de criar estacionamento para residentes e activos, a inexistência de elevadores e outros elementos de conforto, contribuem por certo para o progressivo abandono do edificado, enquanto que as características do cadastro contribuem para a dificuldade de acesso das grandes empresas ou mesmo para a emergência de novos conceitos, confrontados com uma pulverização da propriedade e com modalidades e valores de aluguer, arrendamento comercial e trespasse que inibem o normal funcionamento do mercado. Neste domínio, recorde-se apenas – até pela importância dos seus efeitos – os escassos valores do aluguer para habitação de fracções de imóveis fortemente necessitados de avultados investimentos de conservação e a desigualdade de condições entre a rua e o centro comercial, relativamente ao valor do investimento inicial⁶. Neste contexto também, não só o restauro não é competitivo face à cidade expandida, à política de rendas, às protecções patrimoniais e à burocracia instalada, como é particularmente desvantajoso o investimento particular e cara, discriminatória e sempre incompleta a intervenção do Estado, apesar da maior sensibilidade política para os problemas da cidade histórica e de alguns avanços recentes da legislação.

Aos aspectos desfavoráveis da cidade histórica, acresce a consideração pela atractividade da periferia, na compreensão de um acentuado processo de suburbanização. Neste caso, parece fazer menos sentido a intervenção do Estado, sobretudo da forma como é feita, pois que embora pareça ser socialmente correcta é nalguns urbanisticamente desastrada, por exemplo, ao reproduzir modelos de bairro social sem as necessárias infraestruturas (como saneamento básico e uma estrutura viária adequada) e ao concentrar pessoas carenciadas (mais de 400 fogos num dos casos e mais de 200 em diversos outros), desqualificando, mais ainda, alguns dos territórios mais desvalorizados pelo mercado na periferia da Área Metropolitana do Porto (Triana, São Pedro da Cova, Vale de Campanhã, Perafita, ...)⁷.

Inicialmente, como historicamente aconteceu em épocas variadas, a cidade histórica apresentou um balanço particularmente desfavorável face à periferia, em relação às taxas de crescimento populacional, a que se somava uma desigualdade nas características etárias dos residentes. Seguiu-se a expansão do emprego, em associação à desindustrialização e à criação de núcleos industriais planeados ou espontâneos no espaço envolvente. Mais recentemente, este reforço crescente da periferia, alargou-se a outros domínios, com o considerável contributo dos centros comerciais. Concebidos como espaços de consumo e de lazer, tornaram-se também novos lugares de sociabilização e referências incontornáveis da metrópole que, com outros, fazem com que em geral, “...os novos espaços do consumo [estejam] a reduzir a cidade e a espacialização de uma boa parte das práticas quotidianas a um conjunto de enclaves cénicos onde se desenrolam as experiências de consumo”⁸. Cumulativamente, outros elementos centrais da área metropolitana e da região criaram-se na periferia e/ou aumentaram significativamente a sua importância, como é especialmente o caso do aeroporto e dos parques empresariais, de congressos e de exposição (em Matosinhos, Maia e Santa Maria da Feira).

⁶ O trespasse, mesmo que hoje menos especulado, pode significar nos estabelecimentos das principais ruas comerciais quantias superiores a 1 milhão de escudos/m².

⁷ Nem sempre com a correspondente demolição de barracas e casas abarracadas, como o regulamento do PER (Programa Especial de Realojamento) exigiria, como acontece com grande parte das cerca de 2000 famílias recentemente realojadas em Gondomar, onde a sua transferência promove a libertação de espaços alugados, com a consequente atracção de novos residentes com reduzido poder de compra.

⁸ CACHINHO, 1999: 576.

Também na perspectiva política importa considerar o aumento da importância da cidade periférica, seja pelo aumento do número de votos e dotação orçamental, seja pelo correspondente acréscimo da notoriedade dos autarcas, assim se constituindo um puzzle de equilíbrios perpetuamente instáveis e de articulações partidariamente transversais, perante interesses individuais ou colectivos, onde nem sempre a cidade histórica sai beneficiada, seja o Porto relativamente à envolvente, seja no interior de cada município, quando se trata de fazer opções entre o tecido consolidado, em Gaia e Matosinhos por exemplo, e as novas áreas de expansão⁹.

Neste contexto, perdem, ou adquirem um novo significado, os históricos papéis dos municípios envolventes ao Porto, muito embora a sua identidade se prolongue. De contraponto ao Porto, Vila Nova de Gaia, é hoje bem mais que um território associado ao vinho do Douro, pela importância do caminho-de-ferro, ou pelo efeitos das pontes na estruturação urbanística. Assim como Matosinhos há décadas que deixou de ser um bairro fabril, ou de ter uma relação essencial ao porto comercial e de pesca, ou a Maia deixou de ser parte do aro rural, antes se marcando por uma nova urbanidade bem afirmada formal e funcionalmente na sede de concelho. Para nascente, são menos evidentes as marcas de alteração da dependência relativamente ao Porto, hoje ampliada para outros concelhos no exterior da AMP: diferentemente do que ocorre com os demais municípios, cerca de metade da população activa de Gondomar e Valongo trabalha fora do concelho de residência e são relativamente poucos (e de profissões mais qualificadas) os que de fora vêm trabalhar nestes concelhos. Formal e funcionalmente assiste-se a um encontro do rural com o urbano, normalmente menos bem conseguido, com aspectos de clara suburbanidade no caotismo aparente e na menor qualidade dos prédios e dos espaços públicos. Todavia, está-se longe da constituição de dormitórios do Porto, mesmo porque as cidades sede dos concelhos, assim como as de Ermesinde e Rio Tinto (desejosas de emancipação), têm sabido expandir e qualificar o tecido económico e aumentar a oferta de equipamentos públicos.

De uma forma geral a nova cidade que parece emergir, expandida e feita de enclaves, é a metrópole dos condomínios fechados e dos tecnopólos, aeroportos, parques de exposições, centros comerciais e “outlet centers”, que se prolonga em parques temáticos e outras formas de recriação de ambientes agradáveis, que reinventam a cidade e ajudam à decadência da cidade herdada.

A cidade que construímos é, claramente, uma cidade significativamente distinta da que herdamos. Marcada pela presença de grandes implantações sem relação funcional com a envolvente (como os centros comerciais, os condomínios fechados, ou alguns prédios de escritórios), pela quebra do zonamento (com a prevalência de edifícios de uso misto) e pela emergência de novas formas de segregação e exclusão, esta cidade é diversa de caso para caso, mas, invariavelmente, marcada pela emergência de “...enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura sócio-espacial que os cerca”¹⁰. Assiste-se a modelos aparentemente novos de relacionamento com o território que parecem negar as relações com a cidade, como as conhecemos e vivemos há séculos. O estabelecimento de uma relação directa entre a residência, o estacionamento e o prédio (onde se trabalha, faz compras, almoça ou janta e nos articulamos com outros modos de transporte), retiram vida à cidade,

⁹ FERNANDES, 1996.

¹⁰ SALGUEIRO, 1999b: 247.

conduzem ao abandono das praças e das ruas e ajudam a construir uma imagem de desolação e de medo que, por sua vez, acrescenta atracção às novas e velhas formas de segregação.

Paralelamente, assiste-se a uma polarização social, onde “o aumento das velocidades de deslocação tem tendência a dilatar as escalas da segregação”¹¹. Nesta nova cidade, perde importância a proximidade, na relação social como no emprego e na aquisição de bens e serviços. Mas, apesar da relação de vizinhança parecer perdida, de facto, as relações sociais não se perdem (ou mesmo sequer diminuem de riqueza e intensidade), antes se transformam e, “...mesmo nas periferias e nas zonas de bairros sociais, há novas relações sociais e lugares de encontro público... [que] ...permanecem invisíveis para os que procuram nos novos sítios as práticas e os sinais antigos”¹².

3. OS GRANDES DESAFIOS

Valorização das frentes de rio e mar

Como em tantos outros casos amplamente difundidos, as cidades da área metropolitana redescobrem a importância do rio. O Porto primeiro, com a valorização que o turista fazia à Ribeira e através do movimento de reacção à demolição projectada por Robert Auzelle (1962), descobriu a importância do seu tecido antigo e empreendeu um processo de

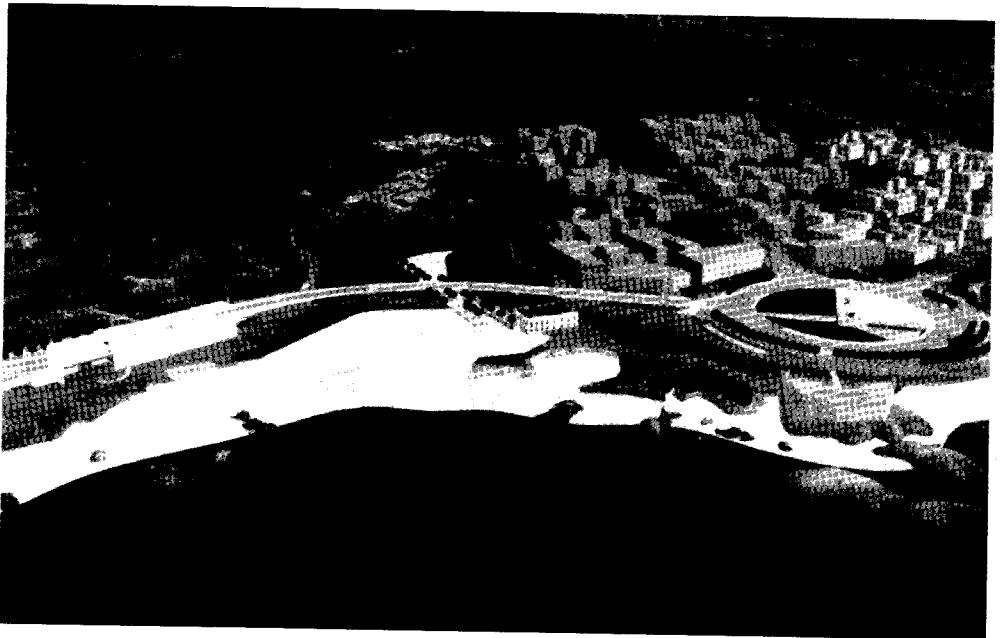


FIG. 1 – Imagem do viaduto projectado por Solà-Morales, assegurando a ligação maginal entre a Praça de Gonçalves Zarco (à direita na imagem) e Matosinhos, sobre o prolongamento até ao mar do Parque da Cidade.

Fonte: *Porto de Encontro*, n.º 33, Câmara Municipal do Porto

¹¹ ASCHER, 1998: 120.

¹² ASCHER, 1998: 31.

reabilitação, comandado a partir do CRUARB (Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira-Barredo), ao qual a iniciativa privada aderiu. Actualmente, o Porto estende esta dinâmica ao longo do rio, sobretudo para o lado ocidental e o mesmo ocorre em Vila Nova de Gaia e Matosinhos, em associação à infra-estruturação da faixa litoral e ribeirinha de Gaia ou, diferentemente, à promoção imobiliário-urbanística de Matosinhos Sul.

A criação do Programa Polis e a aceitação dos projectos apresentados por Porto, Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Vila do Conde, primeiro, Valongo e Gondomar depois, permitem ampliar o âmbito e acelerar os tempos de execução de projectos previamente delineados, alguns dos quais se encontravam mesmo já em fase de execução. De entre todos, porventura o mais emblemático seja o do estabelecimento de uma polémica continuidade do único parque urbano metropolitano (Parque da Cidade do Porto), até ao mar, com a construção de um viaduto.

De Leça da Palmeira (a norte do Porto de Leixões) a Espinho, verifica-se uma particularmente grande concentração de investimentos, públicos e privados, na melhoria das condições urbanísticas e de acessibilidade, associada quer à qualificação do espaço público e à construção de equipamentos notáveis, quer à multiplicação de condomínios fechados e outras formas de valorização económica das construções, favorecedoras da associação de residentes dotados de elevada capacidade aquisitiva.

Para Norte, a refinaria da Petrogal inibe o desenvolvimento desta corda litoral de excelência, retomada em Vila do Conde e Póvoa de Varzim, onde se realizaram recentemente e se continuarão a realizar avultados investimentos de valorização territorial. Como no caso do Douro, também no Ave esta intervenção se interiorizará um pouco em relação à linha de costa, permitindo no caso uma maior facilidade de acesso ao Centro Histórico de Vila do Conde, recentemente objecto de algumas intervenções emblemáticas e de muitas outras que, conjuntamente, favorecem uma significativa melhoria de um espaço, cujo valor e qualidade são redescobertos pelos locais na correspondência com a sua procura a partir do exterior.

A jusante da Ponte D. Luís I beneficia-se a Ribeira e vários espaços marginais no caminho para a Foz e projecta-se uma ponte pedonal em aço, a construir imediatamente a jusante da de D. Luís I. Para montante, contudo, enquanto se aguarda o Polis, quer do lado de Porto e Gondomar como na margem esquerda, continuam a multiplicar-se as acções de desnaturalização da paisagem, com a proximidade do plano de água a aproveitar sobretudo os agentes de especulação fundiária, que multiplicam prédios e loteamentos, e os negociantes das areias do rio¹³.

Qualificação urbana e reforço de centralidade

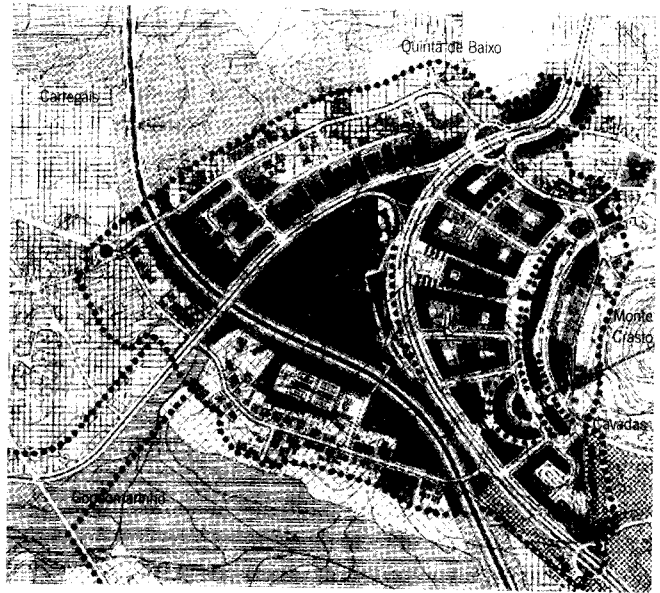
Para o interior da área metropolitana, em espaços que na sua inserção metropolitana são marcados sobretudo pelas deficiências na coerência urbanística e pela dependência do tecido económico, os projectos mais emblemáticos estão associados à criação de parques industriais e à constituição de novas centralidades.

De facto, Valongo e Gondomar procuram associar a uma acessibilidade acrescida, elementos que favoreçam a fixação de emprego. Os grandes projectos passam pela criação de novos centros municipais, em articulação com interesses privados de valorização/urbanização de grandes áreas livres, na proximidade de vias de relação metropolitana e intraurbana,

¹³ FERNANDES, 1999.

existentes ou previstas. A inadequação do tecido antigo aos desafios da modernidade é o ponto de partida para o desenho de projectos ambiciosos, para a concentração de dimensões formais, funcionais e simbólicas reforçadoras da imagem do conjunto, da auto-estima municipal e da projecção externa da cidade. Trata-se afinal, com as necessárias particularidades de projecto, de reproduzir de alguma forma o modelo da Maia que, no aproveitamento das condições de acessibilidade melhorada, soube afirmar e consolidar uma cidade moderna.

FIG. 2 – O “Novo Centro” para Gondomar.



Fonte: Gondomar em Revista, nº 4, 2000.

Também a Póvoa de Varzim e Espinho, após o fim de um período dourado de desenvolvimento turístico associado à praia e aos equipamentos de jogo e lazer, redefinem hoje as suas centralidades, encontrando no ferroviário e no industrial elementos polarizadoras da construção de uma nova imagem e da redefinição de uma posição historicamente marcada por múltiplas interdependências e um elevado grau de autonomia face ao Porto.

No caso da Póvoa, a estratégia de reestruturação do centro está directamente associada à valorização da circulação a pé e de bicicleta e à alteração dos usos e da qualidade dos espaços públicos, designadamente enquanto espaços de estada, e na criação de uma nova dimensão de lazer e de actividade económica, mais atractiva e especializada. Para o interior, na proximidade do IC1 que retira à cidade boa parte do tráfego de atravessamento, instalam-se os novos grandes equipamentos públicos e privados, enquanto que se aguarda pela transformação da rede ferroviária para uso pelo metro ligeiro e se espera que a melhorada ligação rodoviária transversal à linha de costa possa ampliar a articulação com o Vale do Ave e todo o Minho. A uma outra escala, a Póvoa piscatória, industrial e balnear, transforma-se e qualifica-se, assumindo uma complementaridade com Vila do Conde, cidade territorialmente contígua, que permite projectar-se no território nacional e na Galiza, como um espaço agradável à visita e a uma permanência turística, detentora de uma importante oferta comercial, concentrada na Rua da Junqueira, e de um interessante centro monumental na imediata proximidade.

No outro extremo da área metropolitana, igualmente o Espinho piscatório e industrial se tem transformado significativamente. Também em parte com a ajuda de verbas prove-

nientes do jogo, tem sido possível à administração local a alteração da imagem e dos conteúdos da cidade, evitando-se a descaracterização. A adequação da fábrica Brandão Gomes a usos culturais e a criação de uma alameda central no lugar das linhas férreas (que passarão para o subsolo), constituirão os dois elementos fundamentais de uma estratégia de progressiva qualificação da cidade, que tem sabido jogar com a sua condição de pertença dual, face à AMP e ao Distrito de Aveiro.

Os novos encontros da cultura com a cidade

A cultura constitui hoje um elemento essencial de reforço e qualificação da urbanidade, na medida em que a dramática quebra de emprego industrial e a proeminência dos serviços exigiram uma nova e mais abstracta representação do crescimento¹⁴. Esse facto é evidente mesmo relativamente a cidades de menor expressão, mesmo àquelas onde não existe uma tradição cultural instalada. É este o caso do Porto, cidade de poucos nobres e desde há muito “pouco dada a devaneios”, onde o lazer e certas forma de cultura eram – e são ainda, por alguns – vistos como um luxo de poucos e, em quase todos os casos, uma prática elitista e presunçosa.

Os últimos anos, antes ainda do sucesso da candidatura da cidade do Porto a Capital Europeia da Cultura, trouxeram uma significativa alteração deste quadro. Do lado da oferta como da procura, criaram-se novas dinâmicas que favoreceram o florescimento de um panorama diversificado e de qualidade, com aumento da competitividade e da exigência dos públicos. Entre os elementos a ressaltar, refira-se a recuperação recente de salas de espectáculo, como o Coliseu, o Rivoli e o S. João, no Porto, num contexto geral de dramático aumento da sensibilidade da opinião pública para a defesa de espaços culturais, como se viu aquando da eventual adulteração do uso do Coliseu, ou quando se reclama a persistência do Cinema Batalha.

Este movimento não se restringe ao Porto, antes alastra a espaços antes insuspeitos de defesa de valores culturais, senão os de base mais popular, como Gondomar, onde foi possível, às custas do município, a recuperação da sala de espectáculos da Escola Dramática Valboense. Por toda a AMP e a região, multiplicaram-se os fóruns, auditórios, salas de exposições, bibliotecas e museus, com o envolvimento de dinheiros públicos quase sempre correspondido no aumento da procura e no fomento de dinâmicas privadas e de criatividade artística, que permitiram multiplicar os eventos. De entre todos, porventura um dos mais interessantes efeitos deste “renascimento cultural” possa ser a constituição na Rua de Miguel Bombarda (ao Palácio de Cristal), de uma notável concentração de galerias de arte que promovem acções de animação de rua e eventos culturais em associação à inauguração de exposições.

A constituição da Sociedade Porto 2001 e o envolvimento do Ministério da Cultura permitiram ampliar consideravelmente este movimento de activação cultural da cidade. Neste âmbito, importa realçar a criação do Centro Nacional de Fotografia, no Edifício da Relação; a ampliação e beneficiação do Museu Nacional de Soares dos Reis; a criação de uma nova Biblioteca Municipal (nos terrenos do Palácio de Cristal) e a construção de uma Casa da Música, num projecto “extraterrestremente” arrojado de Rem Koolhaas, ao qual se pretende associar uma dinâmica e uma imagem que possa vir a criar efeitos do tipo Guggenheim de Bilbao.

¹⁴ ZUKIN, 1999: 111.

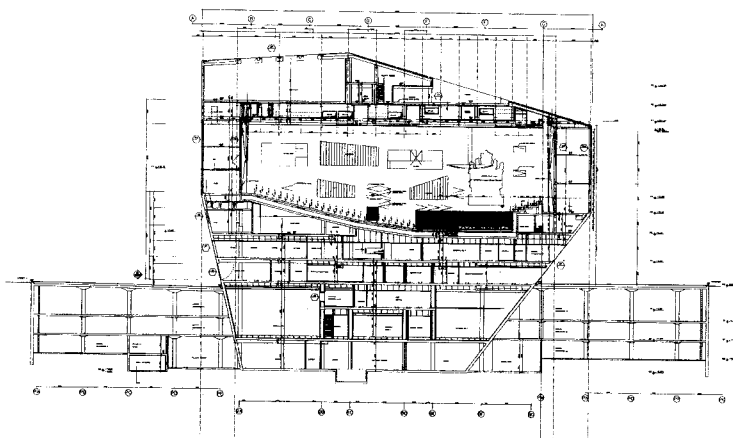


FIG. 3 – Corte da Casa da Música, vendo-se os pavimentos de estacionamento no subsolo, a forma fora do comum do imóvel e alguns dos seus espaços interiores.

Fonte: Sociedade PORTO 2001.

Em geral, o desafio parece ser o do desenvolvimento de uma economia mais associada aos símbolos e menos fixada na produção de bens, em que a cultura desempenhará um papel fulcral, seja na íntima associação com o turismo, seja nas “...vantagens qualitativas que transportam para a economia de serviços como um todo”¹⁵.

Mobilidades e acessibilidades

A necessidade de reforçar o papel do transporte colectivo, terá que ser equacionada a partir dos interesses de toda a área metropolitana e não necessariamente da cidade-centro. Importa a este propósito não esquecer o contínuo aumento da importância do automóvel, em associação à sua maior adequação à suburbanização, às baixas densidades de muitas das novas áreas habitacionais e industriais, à crescente variedade das deslocações, aos percursos cada vez mais multidireccionais e menos radioconcêntricos, à “descentralização concentrada” do comércio e às exigências de conforto e segurança¹⁶. Tendo em vista as suas inequívocas vantagens para o utilizador e a sua maior adaptabilidade às condições de mobilidade das metrópoles, “...lutar contra o princípio dos transportes individuais, práticos, imediatamente disponíveis, confortáveis e rápidos, é um contra-senso, e associa-se a batalhas perdidas à partida, ou a medidas repressivas...”¹⁷. Portanto, a defesa do transporte colectivo não deve prejudicar a equidade, em especial os interesses dos que residem em espaços de menor densidade da periferia, menos bem servidos de transporte público e com múltiplos motivos de deslocação diária, os quais, sem a facilidade do uso do automóvel, ver-se-ão seriamente limitados na sua mobilidade, ou seja, no seu direito de acesso à cidade.

¹⁵ ZUKIN, 1999: 115.

¹⁶ ASCHER, 1998.

¹⁷ ASCHER, 1998: 94.

Face às características da maioria dos espaços de circulação, só a conclusão da Via de Cintura Interna e a intensa racionalização do uso das vias de relação intraurbana, permitiram que até hoje fosse possível – ainda que com evidentes dificuldades – manter em níveis minimamente aceitáveis a circulação na cidade do Porto e na AMP. Todavia, o aumento da motorização privada – a par da falência do transporte colectivo – tornou penosa a circulação automóvel a certas horas do dia, dificultando o acesso e acelerando um processo de “migração da cidade” para a periferia que poderá fazer-se selectivamente numa fase inicial, mas que, a prazo, poderá conduzir a uma acentuada decadência da cidade histórica, de muito difícil reversão.

O desafio da mobilidade é pois de uma esfera claramente supramunicipal, justificando um vasto conjunto de projectos e iniciativas. Neste quadro, para a manutenção do Porto como cidade atractiva e social e economicamente viável, é indispensável a criação de novos modos de transporte e o reforço da articulação destes com os preexistentes, mesmo porque não é previsível a inversão do processo de divisão técnica do trabalho que é um dos elementos fundamentais na origem da metropolização e do acréscimo das mobilidades.

A importância dos transportes e a sua esfera supramunicipal fica particularmente bem clara, relativamente ao projecto do metro ligeiro e na sua identificação como elemento estruturador do maior significado na modificação do valor e uso dos terrenos (e dos territórios), o que melhor explica que o projecto da sua instalação seja uma permanente fonte de conflitos e de alterações de percurso.

À escala local e em relação às pequenas deslocações, assiste-se a um reforço da importância do peão em todos, ou quase todos, os centros das cidades e de forma especial em

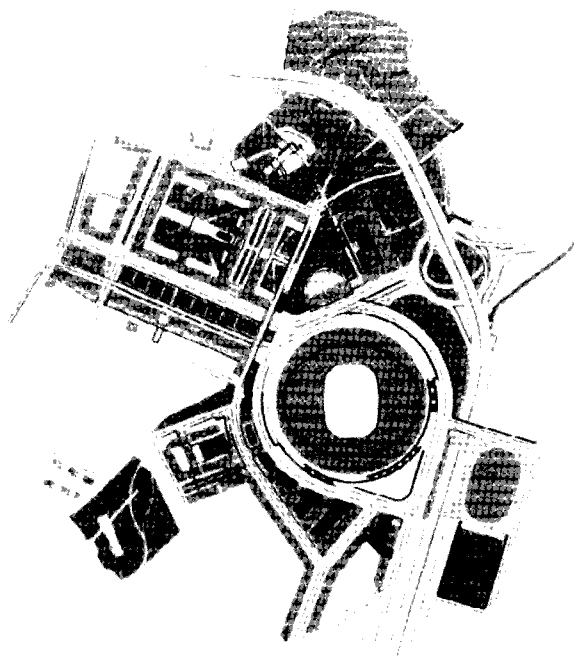


FIG. 4 – Projecto da “Cidade das Antas”

Fonte: CMP

Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Porto, Maia e Vila Nova de Gaia, inscrito num movimento europeu cada vez mais alargado, em busca de uma inatingível sustentabilidade. Nalguns casos, surge associadamente a uma preocupação com a criação de condições para a utilização da bicicleta, nem sempre vista apenas na sua dimensão lúdica. No âmbito local e no quadro deste alargamento dos modos de transporte, registre-se também, para a cidade do Porto, o projecto de reintrodução do eléctrico na Baixa, de acordo com uma linha circular, e a constituição de linhas de ligação radial com a envolvente, assim como o restabelecimento da ligação entre a margem do rio e a cota alta, através de funicular.

Um projecto mobilizador para a cidade interior

A “Cidade das Antas” constitui uma das raras oportunidades do lado oriental da cidade do Porto. A construção de um novo estádio para sede de alguns dos jogos do Europeu de Futebol de 2004, é o motivo de uma larga operação de transformação das acessibilidades e do tecido urbano da área envolvente do encontro da Via de Cintura Interna com a Avenida Fernão de Magalhães. A ampliação do nó e o estabelecimento de novos eixos viários, a construção de um grande centro comercial e diversos espaços de lazer, residência e serviços, constituirão um forte elemento de acréscimo de urbanidade, na constituição de uma importante polaridade, pretensamente equilibradora face à Boavista.

Com a recuperação do Palácio do Freixo e a criação de uma nova dinâmica na frente ribeirinha oriental do Porto, com a criação do há muito previsto Parque dos Vales do Torto e Tinto, com a abertura da Alameda 25 de Abril, entre as praças de Flores e Corujeira, e com a constituição do sucedâneo de um falado Parque das Nações no vale do Tinto, talvez se criem, em associação à “Cidade das Antas”, as condições para alguma compensação equilibrante de uma “ocidentalização da metrópole” que vem ocorrendo de há muito e se acentuou na última década.

Neste processo, também Vila Nova de Gaia poderá participar, na medida em que o projecto do FC do Porto beneficia uma lógica a ambas as margens, levando à criação na margem esquerda, não longe da Ponte de Freixo/Areíno, de instalações para treino e estádio complementares das que revolucionam a imagem do estádio principal e permitem libertar terrenos do clube para a transformação urbanística e a criação de vantagens imobiliárias.

Reabilitar, revitalizar e revalorizar a Baixa

“Não existe uma fórmula simples para o sucesso. Para cada problema existe uma solução fácil e é errada. Lugares complexos com problemas complexos necessitam de muitos esforços...”¹⁸. No caso das áreas centrais – e particularmente da Baixa do Porto –, tal parece particularmente correcto, tendo em atenção uma ideia fulcral e simples, pouco ou mesmo nunca expressa e, por isso mesmo, fonte de todo o tipo de equívocos: a de que, qualquer intervenção neste espaço, deverá ter na base o objectivo de adequar a área central da cidade aos novos tempos e não a de reconquistar uma cidade perdida.

Porque, o centro metropolitano hegemónico que todos os que desejássemos podíamos visitar de automóvel, está para sempre perdido e seria um tremendo equívoco pensar como

¹⁸ GRATZ, 1998: 339.

possível a sua reconstrução, por muito que os mais nostálgicos (normalmente pouco jovens), ou mais interessados (como alguns agentes económicos) desejassem. É igualmente discutível a tentativa de copiar modelos de sucesso, próprios de outros contextos, na busca de um “centro comercial ao ar livre” que, inevitavelmente, diminuiria a identidade da área central e dificilmente conseguiria reproduzir, com vantagem, as dimensões mais favoráveis do centro comercial: “a maior necessidade da Baixa é carácter. Se nada distinguir a Baixa, do eixo comercial, do centro comercial, do armazém mais próximo, ou da loja de cadeia, porque há-de alguém maçar-se a ir à Baixa?”¹⁹.

As áreas centrais “...que foram reconstruídas mas não renascidas, foram-no de acordo com planos dispendiosos de banqueiros, planeadores, políticos e promotores imobiliários [e] o resultado é uma colecção de lugares caros de grande actividade – atracções turísticas – ligadas umas às outras e aos subúrbios por uma densa rede de auto-estradas. O tecido urbano complexo e multidimensional não pode ser substituído por uma colecção de atracções que não fazem cidade”²⁰. Mesmo porque, seja na dimensão comercial, como em relação aos espaços públicos, aos imóveis e a praticamente todos os outros aspectos, a homogeneização de formas, conteúdos e vivências, deverá ser sempre evitada, tanto quanto possível. Por que se não esquece que o “glocal” diversifica no local e empobrece a escala menor e, nesta medida, a omnipresença do granito no pavimento das ruas e praças mais marcantes das cidades do Norte de Portugal ou do *franchising* nas principais ruas e centros comerciais, por exemplo, favorecem a imagem urbana da cada uma das cidades *de per si*, ao mesmo tempo que, na sua comparação, as empobrece, porque lhes retira individualidade. Mantemos presente a ideia que “o inferno é um lugar de inescapável igualdade e de interminável aborrecimento”²¹, sem contudo defendermos uma atitude de conservacionismo de tipo museológico, ou atitudes de “cabeça na areia” que tornariam praticamente irreversível a drástica desvalorização da Baixa.

No caso da Baixa do Porto, já há largos anos que era possível identificar os sinais de uma decadência anunciada que tenderia a levar para a área central alguns dos graves problemas que obrigam hoje a uma dispendiosa intervenção pública em bairros históricos²². Embora agora mais difícil, esta intervenção sobre a Baixa do Porto continua a ser indiscutivelmente necessária, reclamando planeamento e intervenção que, para lá do físico que privilegia as acções em espaço públicos, actue sobre o edificado, no tecido social e no domínio económico, numa “... postura activa de priorização dos investimentos que contribuam para a expansão económica dos centros das cidades”²³, que não esqueça que a Baixa é apenas a sinergia das suas partes.

Relativamente a esta intervenção, importa ainda considerar especialmente a sua urgência e a necessidade de ser continuada e de saber aproveitar oportunidades. De facto, sabe-se que, em regra, quanto mais tardia, mais difícil e dispendiosa se torna qualquer intervenção, seja pela acentuada degradação do edificado e do espaço público, seja pela imagem projectada e de difícil reversão, como uma área suja, perigosa e decadente. Em segundo lugar, qualquer intervenção, particularmente quando tem lugar num espaço tão complexo e

¹⁹ GRATZ, 1998: 262.

²⁰ GRATZ, 1998: 2.

²¹ GRUEN, 1964.

²² FERNANDES, 1992.

²³ PORTER, 1995.

FIG. 5 – Plano Geral de Intervenção da Sociedade PORTO 2001 para a Baixa.



Fonte: Sociedade PORTO 2001.

dinâmico, necessita de se prolongar no tempo, fazendo apelo a uma conjugação de vontades e a um espírito de parceria, condicionado pela percepção dos cidadãos e da administração da prioridade do espaço no projecto de cidade. Por último, num tempo de competitividade e de variabilidade das condições de apoio financeiro a acções públicas e privadas, em que a dimensão local depende acentuadamente das oportunidades criadas pelo Estado e pela União Europeia, não basta ter ideias, importa transformá-las em projectos e saber aproveitar (ou criar) as oportunidades. É neste contexto que se desenvolve a intervenção que ocorre na Baixa do Porto, aproveitando a oportunidade criada pela aprovação da candidatura a Capital Europeia da Cultura ²⁴.

Os projectos que dizem respeito ao espaço público e ao seu subsolo transformam a imagem da área central, com artérias significativamente beneficiadas, infra-estruturas renovadas, túneis e novos espaços de estacionamento. O investimento para modernização de estabelecimentos de comércio e restauração, assim como para obras de conservação dos imóveis, associadas à recuperação da ocupação habitacional da Baixa, conhece todavia diversas vicissitudes que o tempo melhor explicará. Mas, independentemente da capacidade de articulação entre interesses públicos e privados, no final de um processo conturbado, por certo que a revalorização decorrente das obras de beneficiação, dará lugar a intensos movimentos de transferência de propriedade (ou de arrendamento), com efeitos presumivelmente positivos na competitividade do tecido económico e na recuperação e ocupação residencial dos edifícios.

²⁴ Muito embora se possa considerar que as propostas e, sobretudo, a concretização, não apresentem a desejada coesão e que, em muitas circunstâncias, a forte intervenção sobre a Baixa possa ser vista essencialmente como o resultado da soma de vontades, colagem de projectos e da sobreposição ou sequência temporal de períodos de execução. Mas, mesmo que as desajustadas expectativas façam parecer mais pequenos os resultados, o atraso de muitas das intervenções face à celebração da Capital Europeia diminuem o aplauso, algumas faltas de coordenação prejudiquem a amplitude e eficiência da intervenção, assim como os desajustes ideológicos e político-partidários ou os inconvenientes de curto prazo, possam provocar grande ruído mediático, por certo que a Baixa, em 2002 e nos anos seguintes, longe de perfeita, está por certo bem mais apta a enfrentar os desafios do futuro, do que aquela que conhecíamos antes e que agonizava, num suplício lento, à espera da morte.

4. OPORTUNIDADES E INTERVENÇÕES

O contexto regional está actualmente muito condicionado pela rejeição por referendo da regionalização de Portugal Continental, de que os principais protagonistas do Porto e da sua área metropolitana foram visíveis e determinados apoiantes, e pelo posterior enfraquecimento de alguns dos principais actores regionais e seus porta-vozes informais, oriundos especialmente das esferas política, económica e desportiva.

Num contexto de aparente fim de ciclo, o Porto e as “outras cidades” da AMP e do Norte, aproveitando o Polis, o Euro 2004 e outros programas de menor importância ou impacto, procuram encontrar os grandes objectivos e as oportunidades para os consubstanciar, assim como formas de articulação inter ou supramunicipal. Mas é ainda essencialmente a partir da autarquia que se procura assegurar a obtenção de fundos extraordinários que, em associação com uma boa gestão da imagem pública, permita responder melhor a um dia-a-dia muito incerto e mais exigente, face às acrescidas expectativas das cidadãos. Como todas as grandes intervenções estão fortemente dependentes de verbas nacionais ou comunitárias que carecem de aprovação ministerial e/ou governamental, numa competição pelos favores do governo, os municípios desdobram-se na concepção de projectos e na reclamação de apoios, jogando todos os trunfos (políticos e técnicos²⁵) na sua aprovação, conscientes que o investimento realizado exclusivamente com verbas orçamentais provenientes das receitas habituais, dificilmente conseguirá convencer os eleitores para a bondade do mandato autárquico.

Por parte do governo, “pede-se aos actores locais, autarquias e outras instituições locais, que se multipliquem nas concepções e gestão de diversificados projectos. A nível local quer-se integração, articulação, flexibilidade, parcerias, execução de acções, etc. A nível central gere-se programas e políticas com posturas sectoriais, não articuladas e não concertadas. A grande aposta é ainda a boa execução financeira dos programas...”²⁶. Neste cenário de forte descoordenação de diferentes ministérios em cada território, da forte dependência política da Autarquia relativamente ao Governo do País, permanecem por concretizar medidas descentralizadoras e para além de não existir a região administrativa, verifica-se a continuidade do distrito numa dimensão quase apenas honorífica, ou quando muito de orientação a dotações em equipamento e pessoal, estabelecidas a partir da capital.

Como noutras regiões, doutros países europeus, esta sentida necessidade de regionalização – que a maioria da população, por razões que não vêm ao caso, não transmitiu aquando da campanha para o respectivo referendo – continua a dar ao Porto e à AMP um sentido de acrescida responsabilidade, na perpetuação de um contraponto face a Lisboa que é também (ou pretende ser) uma oposição de tudo o resto face à capital. Esta, não se reduz apenas a dimensões pouco consequentes no desenvolvimento (como os triunfos do FC Porto, ou clubes da “província”), antes expressa um sentimento de revolta e de afastamento do poder que, para uns, faz de Lisboa um objectivo e referência que elimina a possibilidade de eclosão de conflitos de base regional²⁷, para outros, muito para além de uma sadia competitividade de base territorial, aumenta escusadamente os conflitos de base local e regional (estes menos expressos por falta de instituições e pessoas que a possa representar) e, afinal, prejudica o país no seu conjunto.

²⁵ Muitos, face à obra polémica e de grande envergadura, associam ao projecto o prestígio do seu currículo e/ou uma proximidade aos decisores por vezes maior que a dos autarcas.

²⁶ MARQUES, 1999.

²⁷ GASPAS, 1993: 15.

As capacidades da AMP são limitadas, pelo que não pode corporizar a evidente necessidade de coordenação de acções de âmbito supramunicipal²⁸. Como entidade administrativa de eleição indirecta e com uma identidade e legitimação bem mais próximas de uma associação de municípios que de um órgão de poder, constitui um importante espaço de encontro e de debate na busca de soluções para problemas estruturantes, supra ou multimunicipais, mas não tem qualquer capacidade, orçamental designadamente, para fazer face a intervenções supramunicipais com um mínimo de expressão. Em consequência, e face a um jogo político que depende do voto dos eleitores em cada município e dos favores do Estado Central para os grandes investimentos, é perfeitamente compreensível que na junta e assembleia metropolitanas se expressem sobretudo as tensões existentes entre municípios e raramente se discuta ou actue em torno de objectivos (por consensualizar) e de um (inexistente) projecto metropolitano.

Acreditamos ser verdadeiramente indispensável na associação à concepção e implementação de políticas de desenvolvimento, a existência de uma instância de aglomeração, democraticamente eleita. A não ser assim, não pode verdadeiramente falar-se de um desenvolvimento metropolitano, quando muito, pode identificar-se o sentido da expressão territorial, de âmbito metropolitano, de diversas acções desconcertadas de actores públicos e privados. A este propósito, pode servir de bom exemplo o que se passa relativamente ao programa Polis, onde a escolha dos territórios que vão beneficiar de apoio financeiro para importantes intervenções, pode apenas explicar-se face à ausência de qualquer estratégia e órgão de poder de âmbito supramunicipal, uma vez que previsivelmente terão o efeito perverso de acentuar as desigualdades entre litoral marítimo e fluvial, face ao interior metropolitano e criar, com dinheiros públicos, significativas mais-valias nos espaços onde o solo atinge já quantitativos fortemente especulados, reforçando a consolidação de “ilhas de qualidade” e, por contraste, a fealdade das periferias desqualificadas, assim colaborando activamente na diminuição da coesão e equidade metropolitana.

Face ao exterior, a AMP mantém o seu papel histórico relativamente à envolvente regional, assegurando a função de mercado e potenciação da internacionalização da economia, relativamente aos produtos durienses e transmontanos (com destaque para o vinho fino) e aos que a pequena indústria do Baixo Minho e do interior próximo lhe fazem chegar, sediando o essencial dos serviços que fazem o apoio à concepção, gestão, promoção e distribuição dos bens que o *hinterland* produz. Todavia, este papel parece ser crescentemente disputado, quer pelo reforço de algumas cidades, cuja capacidade própria (mesmo para novos serviços, como os de informática em Braga) evita a dependência face ao Porto, quer pela melhoria da mobilidade e pela crescente concentração da decisão política e económica em Lisboa, como a ampliação da sua influência a levar à substituição do Porto para um número acrescido de necessidades.

Por outro lado, a AMP revela evidentes dificuldades numa competição onde a dimensão global tem uma crescente importância estratégica. Por certo que existem pequenos es-

²⁸ O que é tão mais evidente, quando “perante a elevada densidade demográfica e a reduzida dimensão física de alguns municípios – em que o caso extremo é o Porto – a estratégia de desenvolvimento urbano dev[a necessariamente] ser cada vez mais integradora e melhor coordenada entre os nove municípios [devendo], para certos fins, estender-se para lá dos limites da área metropolitana” (GASPAR, 1993: 63).

paços de excelência e empresas fortemente competitivas, todavia, a ideia mais comum é a de que se desperdiçam energias e riqueza, quando os esforços individuais ou colectivos se constroem a partir de lógicas centralizadas, ou de perspectivas quase bairristas, confinadas ao município, quando não mesmo à freguesia e ao lugar.

Parece fazer especial falta a existência de um plano estratégico consensualizado para a AMP e os agentes que o levem a efeito. Falta um projecto discutido, apreendido e posto em prática, com a flexibilidade que os tempos exigem e a adesão de um amplo grupo de parceiros, mas também com a legitimidade política que só as eleições directas podem conferir a quem o pretenda concretizar. Sem estas condições, apesar de todos os projectos antes apresentados e que por certo embelezarão o espaço e conferirão vantagem competitiva a esta ou aquela parcela do território, o mais certo é que continue a faltar, por muito tempo ainda, acções minimamente concertadas de apoio à cidade histórica e acompanhamento e valorização da cidade periférica; de construção de uma política metropolitana de mobilidade e transportes que favoreça a articulação multimodal; de coordenação entre as múltiplas acções em curso, em projecto ou a realizar, para a defesa dos valores ambientais e de apoio infraestrutural à urbanização; ou uma política global de residência, orientada para o reforço da coesão social metropolitana e regional e acções de ordenamento do tecido económico.

Num contexto de acrescida necessidade de dimensões políticas intermédias, importa notar igualmente que os municípios vivem desafios importantes, já que o papel da administração local se vai transferindo da disponibilização de serviços para o fomento de soluções empresariais e, em muitos casos, os objectivos sociais passam para segundo plano relativamente aos objectivos económicos, uma vez que as cidades competem umas com as outras na atracção de capital móvel e a abertura e encerramento de algumas empresas pode significar alterações dramáticas nas condições de vida das populações. É também neste contexto, em muito associado ao “marketing urbano” que progride a visão do turismo como panaceia, solução para os espaços despovoados do interior e para todas as cidades por igual. Não que a actividade turística não seja importante, pois que pode ser “...elemento chave para as economias locais de muitas áreas urbanas, devido em parte aos efeitos da desindustrialização e da consequente revalorização do espaço urbano como elemento associado ao lazer”²⁹, assim como complemento com algum significado em pequenas economias rurais. No caso, existe mesmo todo um potencial pouco explorado de articulação do Porto com a região, na articulação de um turismo de *city-break*, com a visita a ambientes rurais e agrícolas de grande qualidade estética. Todavia, não são certas as suas vantagens e a sua adequação aos locais terá que ser bem ponderada, tendo em atenção os normais conflitos entre a gestão e o uso da cidade, assim como a variável relação financeira entre os ganhos e os consideráveis custos de investimento, especialmente quando exclusivamente justificados pela procura turística.

Na dimensão urbanística, por entre necessidades mais ou menos evidentes e recomendações óbvias de coordenação, flexibilidade e negociação (sem subversão de interesses colectivos essenciais), retenha-se a necessidade de se ir ao encontro de uma “...individualização dos tempos de vida quotidiana [que] é em simultâneo um produto e uma causa das mudanças na configuração temporal urbana”³⁰. Assim, “conceber, intervir e gerir as cidades exige a tomada de consciência em simultâneo do construído, dos fluxos de circulação e do

²⁹ MEETHAN, 1997.

³⁰ ASCHER, 1998: 148.

emprego do tempo”³¹, pelo que, para além da diversidade social e económica na sua relação com o espaço, importa notar a variação de um mesmo espaço ao longo do dia (da mesma semana ou mesmo ano), nos seus diferentes usos e consumos e na variação das pessoas que os visitam, logo, no sentido de que se deve revestir a intervenção.

BIBLIOGRAFIA

- ASCHER, François, 1995 - *Métapolis ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob.
- ASCHER, François, 1998 - *La République contre la ville: essai sur l'avenir de la France urbaine*, Éditions de l'Aube.
- AUZELLE, Robert, 1962 - *Plano Director Municipal da Cidade do Porto*, Câmara Municipal do Porto.
- CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DO PORTO, 1999 - *Contributo para o Plano de Desenvolvimento Económico e Social (2000-2006)*, CCIP.
- CACHINHO, Herculano, 1999 - *O comércio retalhista português na (pós-)modernidade: sociedade, consumidores e espaço*, Lisboa, Faculdade de Letras de Lisboa (Policopiado).
- CACHINHO, Herculano, 2000 - *Centros comerciais em Portugal: levantamento e análise (1ª parte)*, Observatório do Comércio, <http://www.obscom.min-economia.pt>
- CARDOSO, Abílio, 1996 - *Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento*, Edições Afrontamento/Departamento de Engenharia da FEUP.
- FERNANDES, José A. Rio, 1992 - *A Baixa do Porto no último século*, policopiado, Porto, FLUP (Texto de apoio a saída de estudo realizada no âmbito do VI Colóquio Ibérico de Geografia).
- FERNANDES, José A. Rio, 1996 - *Poder e poderes na Área Metropolitana do Porto*, in "III Jornadas de Estudo do Norte de Portugal e Aquitânia", CENPA/Universidade do Porto.
- FERNANDES, José A. Rio, 1997 - *Porto: cidade e comércio*, Arquivo Histórico da CMP.
- FERNANDES, José A. Rio, 1999 - *O rio e a cidade: percursos no tempo e nas margens do Douro*. "O Tripeiro", Porto, Associação Comercial Portuense, 7ª série, ano XVIII, nº10, p. 290-295.
- FERNANDES, José A. Rio; MARQUES, Helder, 1999 - *A Área Metropolitana do Porto e o Norte de Portugal, face às dinâmicas recentes de transformação demográfica e sócio-económica dos territórios*. "Percursos & Ideias", Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo, nº 2.
- FERNANDES, José A. Rio; CACHINHO, Herculano; RIBEIRO, Carlos, 2000 - *Comércio tradicional em contexto urbano: dinâmicas de modernização e políticas públicas*, Observatório do Comércio, <http://www.obscom.min-economia.pt> (em construção).
- FERNANDES, José A. Rio; MEALHA, Rui P., 2000 - *Urbanismo, forma urbana e comércio a retalho: à procura do centro perdido*, in "Actas da reunião de São Paulo do grupo «Internacionalização do Comércio» da União Geográfica Internacional", no prelo.
- FIGUEIREDO, António, 1999 - *Espessura institucional e modelo de governação regional*, in "Região Norte de Portugal: actualizar e aprofundar o conhecimento", org. Luís Delfim Santos e Daniel Bessa, Edições Afrontamento.
- GASPAR, Jorge, 1993 - *As regiões portuguesas*, Ministério do Planeamento e Administração do Território.
- GASPAR, Jorge; e outros, 1987/9 - *Portugal: os próximos 20 anos*, Fundação Calouste Gulbenkian, vol. I e IV.
- GORDON, Peter; RICHARDSON, Harry, 1996 - *Beyond policentrality: the dispersed metropolis. Los Angeles, 1970-1990*. "Journal of the American Planning Association", Vol. 62, nº 3.
- GRATZ, Roberta B., 1998 - *Back from the edge. New life for downtown*. John Wiley & Sons.
- GRUEN, Victor, 1964 - *The heart of our cities: the urban crisis: diagnosis and cure*. Simon and Schuster.
- GRUEN, Victor, 1973 - *Centers for the urban environment: survival of the cities*, Van Nostrand Reinhold Co.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, 1996 - *Área Metropolitana do Porto: contributos para uma caracterização sócioeconómica*. "Estatísticas & Estudos Regionais", INE – Direcção Regional do Norte, nº 10.
- MARTINS, Luís P.S., 1993 - *Lazer, férias e turismo na organização do espaço no Noroeste Português*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto (Policopiado).
- MARQUES, Helder, 2000 - *Modernidade e inovação na ruralidade do Noroeste de Portugal*, FLUP (Policopiado).
- MARQUES, Helder, 1995 - *Da perspectiva racional-compreensiva ao planeamento estratégico: tópicos de reflexão*. "Revista da Faculdade de Letras. Geografia", Porto, FLUP, I Série, Vol. X/XI.

³¹ ASCHER, 1998: 160.

- MARQUES, Teresa Sá, 1999 - *Gestor de projecto em centro urbano ou gestor de projecto comercial*. "Comércio e Qualidade de Vida", DGCC/DGOTDU.
- MAY, Nicole; e outros, 1998 - *La ville éclatée*, Editions de l'Aube.
- MEETHAN, Kevin, 1997 - *York. Managing the tourist city*. "Cities", Pergamon, Vol. 14, nº 6, p. 333-342.
- MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO, DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO, 1999 - *Portugal: Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social: 2000-2006. Diagnóstico Prospectivo*, MEPAT.
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira, coord., 2000 - *Território e dinâmicas urbanas: atlas das cidades do Norte de Portugal*, GEDES/FLUP.
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira, 1982 - *Directrizes viárias do desenvolvimento urbano do Porto*. "Revista de História", Universidade do Porto, Vol. III.
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira, 1973 - *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, Instituto de Alta Cultura.
- OLIVEIRA, Luís Valente de; AGUIAR-BRANCO, José Pedro; BRANQUINHO, Agostinho, coord., 1999 - *Porto: uma cidade boa para viver*, Porto Editora.
- PINTAUDI, Silvana Maria, 1999 - *Cidade, cultura e poder público* in "Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira", org. Pedro de Almeida Vasconcelos e Sylvio Bandeira de Mello e Silva, Salvador, Editora da Universidade Federal da Bahia.
- PORTER, Michael, 1995 - *The competitive advantage of the inner city*. "Harvard Business Review", nº 3.
- QUATERNAIRE PORTUGAL, 1994 - *Dinâmicas da rede urbana: áreas em perda*, DGOTDU.
- SANTOS, Boaventura Sousa, 1994 - *Pela mão de Alice. O social e o político na pós-modernidade*, 2ª ed., Edições Afrontamento.
- SALGUEIRO, Teresa Barata, 1999a - *A cidade e o comércio nos finais do século*, "Comércio e Qualidade de Vida", DGCC/DGOTDU.
- SALGUEIRO, Teresa Barata, 1999b - *Cidade pósmoderna. Espaço fragmentado* in "Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira", org. Pedro de Almeida Vasconcelos e Sylvio Bandeira de Mello e Silva, Salvador, Editora da Universidade Federal da Bahia.
- SMITH, Michael Peter, 2000 - *Transnational urbanism: locating globalization*, Blackwell.
- SOJA, Edward W., 2000 - *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Blackwell.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida, 1999 - *Questões metodológicas na geografia urbana histórica* in "Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira", org. Pedro de Almeida Vasconcelos e Sylvio Bandeira de Mello e Silva, Salvador, Editora da Universidade Federal da Bahia.
- ZUKIN, Sharon, 1999 - *The cultures of cities*, 5ª ed., Blackwell.

