

CADERNOS DE GEOGRAFIA

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
FACULDADE DE LETRAS ◊ UNIVERSIDADE DE COIMBRA
COIMBRA 1998 N.º 17

HOMENAGEM AO DOUTOR J. M. PEREIRA DE OLIVEIRA



A CIDADE 25 ANOS DEPOIS: O COMÉRCIO E A REESTRUTURAÇÃO URBANA DO PORTO

José Alberto V. Rio Fernandes*

1. INTRODUÇÃO

Entre tantos e tantos livros, artigos e conferências, inúmeras e valiosas orientações e incontáveis horas de aula, a obra "O Espaço Urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento" constitui um importante marco na obra de Pereira de Oliveira e, mais que isso, um trabalho incontornável na geografia urbana portuguesa, para lá de ser, por mérito próprio, um elemento de referência obrigatória em qualquer estudo da cidade do Porto. Deixando de parte – numa parte muito especial, por certo – o seu trabalho na construção dos vários documentos do Plano Geral de Urbanização do Porto e o enorme contributo à construção do curso de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, é relativamente a esse livro que me ocuparei, centrando a atenção nas muitas e profundas alterações que decorreram nos 25 anos que nos separam da sua primeira e única e há muito esgotada edição.

Antes, todavia, perdoem-se-me palavras de reconhecimento ao autor desta obra, cuja influência no seio do então jovem grupo de geografia da Universidade do Porto foi do maior significado, na medida em que tanto cativou vários de nós (mesmo alguns cuja investigação os tem conduzido para outras especialidades) para as questões do urbano, ou simplesmente do humano, e para o estudo e a compreensão do Porto, inspirando uma abordagem histórica e cultural à cidade, de constante actualidade.

Sem deixar de dar conta de diversas modificações ocorridas noutras áreas, destacarei as alterações no tecido comercial, retomando reflexões já realizadas a este propósito¹ e deixando para oportunidades futuras, outros temas, como o do planeamento, onde a participação e as publicações de Pereira de Oliveira, bem merecem um trabalho autónomo.

2. A DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO E O ALARGAMENTO DO QUADRO GEOGRÁFICO

Numa perspectiva demográfica, importa considerar, desde logo, que no Porto, como noutras cidades de idêntica dimensão e contexto geográfico, o processo de concentração populacional decorrente da industrialização de finais do século XIX se marcou inicialmente, pela densificação da área central (agora centro histórico), com a subdivisão dos espaços e a multiplicação de situações de convivência polifamiliar num mesmo edifício, pavimento, ou até parte de pavimento. A continuada expansão demográfica e urbanística conduziu igualmente, na envolvência da área central, ao aproveitamento do interior dos quarteirões, com soluções do tipo "ilha" que a relativa especificidade fundiária e fiscal ajudou a criar.

Passados os tempos em que o ritmo de crescimento era da ordem dos 2.500 habitantes/ano (entre 1878 e 1911), a cidade continua a ver a sua população aumentada ao longo do século XX, cada vez mais à custa da urbanização dos seus "arredores", o que a melhoria das infra-estruturas de circulação e o desenvolvimento dos transportes possibilita. Neste contexto, desde meados do século que as freguesias centrais, ou históricas (S. Nicolau, Sé, Vitória e Miragaia) passam a registar perdas, depois de décadas de aumento moderado, enquanto que, numa periferia ainda contida pelo limite concelhio, os aumentos são significativos, embora existam alguns comportamentos a diferenciar (com destaque para os aumentos mais recentes de Aldoar e Ramalde).

Este processo de crescente "periferização populacional", que no interior do Porto é muito marcado pelas políticas de produção de habitação social, como "O Espaço Urbano do Porto" refere, estende-se igualmente para lá dos seus limites administrativos e adquire uma particular intensidade nas décadas de 60 e 70, quando existe, no contexto do Grande Porto², uma relação praticamente linear entre a

* Instituto de Geografia. Faculdade de Letras. Universidade do Porto.

¹ Com particular realce para "Desindustrialização e terciarização: transformações económicas e reestruturação territorial", comunicação apresentada ao Congresso *A indústria portuense em perspectiva histórica*, realizado na Associação Comercial do Porto em Novembro de 1997 (para publicação nas respectivas actas) e "A distribuição da população e as alterações na organização do território do Grande Porto", artigo publicado na revista *População e Sociedade*. Porto, CEPFAM, n.º 1, 1995, pp. 155-162.

² Esta designação, com boa aceitação local e referência a um território com elevado nível de coesão territorial, tende a ser lamentavelmente confundida com a Área Metropolitana do Porto (o que se verifica, por exemplo, nas estatísticas mais recentes produzidas pelo I.N.E.). Ao contrário da A.M.P., que integra também os municípios de Vila do Conde e Póvoa de Varzim, a Norte e, a Sul, o de Espinho, o Grande Porto deve considerar apenas a reunião do município do Porto com os seus contíguos (Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia).

distância relativamente ao centro histórico do Porto e a taxa de crescimento da população, com diminuição dos efectivos nas freguesias centrais, estagnação no anel pericentral e aumentos particularmente significativos nas freguesias envolventes da cidade – centro.

Os últimos anos, se por um lado acentuaram o processo (com maiores diminuições no centro e maiores aumentos em freguesias mais afastadas do Porto), por outro lado aumentaram também a complexidade, na medida em que proliferaram as excepções a um quadro simplesmente marcado pela distância relativa a um qualquer centro.

A alteração do quadro das acessibilidades, com auto-estradas e outras vias rápidas, a existência de políticas urbanísticas distintas entre os vários municípios e uma menor dependência face à cidade do Porto (ou ao seu centro tradicional), contribuirão por certo para ajudar a compreender esta maior complexidade que se integra num contexto regional marcado pela continuidade de elementos urbanos, particularmente evidente ao longo das antigas vias de relação regional, ou junto aos nós das novas vias.

3. PLANO URBANO E MORFOLOGIA

O crescimento da cidade do Porto, realizado a partir da complementaridade estabelecida entre as necessidades de defesa e as do desenvolvimento económico que a troca comercial proporcionava, estruturou-se pelas muralhas e pelas suas portas, a partir das quais se estabeleceram as estradas de ligação regional. Por tal facto, e devido à presença do Douro, o plano urbano se definiu como semi-radio concêntrico, tal como Pereira de Oliveira ensinou.

Nos últimos 25 anos, esse plano não conheceu alterações que questionassem a sua identificação. Pelo contrário, a aplicação do chamado “modelo da roda” (no caso, de “semi-rodá”), com o fecho da Via de Cintura Interna, reforçou o carácter concêntrico de uma estrutura geral visivelmente radial, à qual se somaram as novas vias do Plano Rodoviário Nacional, que se assumem como sucedâneos das “vias rápidas” de meados do século, ou das velhas estradas que os Almadás parcialmente regularizaram (ou construíram) na segunda metade do século XVIII.

No plano urbano variou, fundamentalmente, a escala. Ou seja, a melhoria das infra-estruturas de transporte e, sobretudo, a banalização do transporte individual, com aumentos da taxa de motorização verdadeiramente revolucionários nas últimas décadas, criaram uma maior facilidade de circulação, que permitiu a expansão da cidade e níveis mais elevados de indiferença locativa.

No interior da cidade, e ao nível estritamente formal, verificou-se que a exaustão da capacidade regenerativa da Baixa e o reconhecimento do valor patrimonial do tecido mais antigo do Porto, contribuíram decisivamente para o aumento da importância económica de outros espaços, com significativos reflexos na alteração das suas características morfológicas.

Assim, é na envolvimento da área central, e em particular no lado ocidental, que se assiste à ocupação dos espaços livres remanescentes por grandes edifícios, substituindo-se também, em cada vez maior número, velhas fábricas e pequenos prédios de habitação, num processo de substituição que Pereira de Oliveira reconhecia já em 1973, embora este tivesse então uma expressão claramente menor que nos nossos dias. A partir da análise que fez e sobretudo da tipologia morfológica que realizou e que importa periodicamente visitar, verifica-se que aumentaram de então para cá, e muito, as situações de tipo VII, com o urbanismo aberto da Carta da Atenas a alargar-se muito para além dos bairros sociais polifamiliares e das urbanizações dos anos 70 que então constituíram referência arquitectónica e urbanística na modernização do tecido urbano da cidade, como nos antigos terrenos da fábrica William Graham (urbanização do Foco), junto do Campo do Luso (Lima 5), ou na Pasteleira Sul.

Nos últimos anos, este modelo estendeu-se para cada vez mais longe, à periferia do Porto e muito para lá dos seus limites administrativos, adquirindo por vezes grandes dimensões, que se associam quase sempre a problemas sociais complexos, cuja raiz é também de ordem urbanística, como é o caso dos bairros de S. João de Deus e do Lagarteiro, no Porto, ou do empreendimento de Vila d’Este, em Vila Nova de Gaia. Noutras situações, permitiu alargar as vantagens financeiras dos promotores e os benefícios de uma localização prestigiada, na construção de complexos residenciais de alto custo, junto a áreas onde dominavam as grandes vivendas, como nos Pinhais da Foz, nalgumas áreas junto à Avenida da Boavista, ou em Leça da Palmeira.

Em muitos casos, todavia, a construção de grandes prédios fez-se pontualmente, numa lenta substituição que permitiu manter uma relação directa com uma rua ou avenida urbana, sem “cul-de-sac” e espaços verdes comuns e outras soluções de interioridade associadas geralmente aos grandes empreendimentos. Assim se constroem “boulevards” mais ou menos bem conseguidos, onde geralmente a altura dos imóveis é excessiva face à largura das vias e onde os contrastes são bem marcados entre edifícios de idade diferente, sobretudo quando os pequenos volumes dominam e surge entre eles o grande prédio, como acontece em vários locais da cidade de Gondomar ou de Valongo, por exemplo, ou, pelo contrário, quando os grandes imóveis ladeiam uma ou duas pequenas casas, que ainda persistem, como acontece na Avenida da República em Gaia, ou na Avenida da Boavista, no Porto.

Um outro modelo, visível quase só no exterior da cidade do Porto é o do bloco isolado, erguido junto à estrada, por entre campos e velhas casas. Tomou por modelo talvez os que a cidade do Porto viu construir nos anos 80 por entre o casario antigo da Foz Velha, ou entre as vivendas da Foz Nova, junto à Avenida de Montevideu, mas expandiu-se de uma forma notável, sobretudo longe das manchas urbanas mais consolidadas de Porto, Matosinhos e Gaia.

4. INDÚSTRIA E EMPREGO

A distribuição industrial na cidade no início da década de 70 apresentava ainda uma clara comunhão da cidade com a fábrica, notando-se o predomínio de situações de grande dispersão de pequenas unidades, ou de permanência de fábricas de maior dimensão num aro particularmente denso junto à linha de caminho de ferro, na freguesia de Campanhã, ou junto à ribeira da Granja, em Lordelo do Ouro.

Nos 25 anos que nos separam do levantamento industrial então realizado por Pereira de Oliveira, em notável trabalho de campo, são evidentes os sinais de uma desindustrialização do Porto, ou de uma contínua periferação das unidades fabris.

Note-se contudo que este movimento, no sentido de as grandes fábricas se situaram à margem da cidade, nada trás de novo. De facto é até bem antiga, como atestam os casos da fábrica do tabaco, na Rua da Fábrica, ou da cordoaria velha em Miragaia e nova, no Olival, exteriores à cidade muralhada. E permaneceu importante em finais de Dezanove e ao longo do século XX, quer com o caminho de ferro – lembrem-se os exemplos das fábricas nas Devesas em Gaia e na Senhora da Hora e, mais tarde, em Ermesinde ou Valadares –, quer com o desenvolvimento do transporte marítimo, impulsionando a industrialização em Matosinhos, quer ainda, mais recentemente, com a proximidade ao aeroporto e as novas estradas, a permitirem o desenvolvimento de áreas industriais em Maia e Vila Nova de Gaia.

Enquanto que, em cada vez maior número, as grandes unidades fabris preferiam instalar-se fora do Porto, muitas das velhas fábricas da cidade-centro entravam em decadência, fechavam e iniciavam um processo de acelerada ruína. Falou-se muito, durante largo tempo, de uma separação entre a gestão e o processo fabril, com este a migrar e aquela continuando sediada na cidade; falou-se igualmente na migração da indústria, do centro para a periferia. Todavia, verifica-se que os ganhos e perdas da base industrial dos territórios estarão mais significativamente associados ao crescimento natural que ao saldo migratório. Ou seja, mais que fecho de fábricas aqui que depois abrem mais além, importa sobretudo verificar o elevado número de unidades fabris que desaparecem em determinados locais, enquanto que noutros se regista um número de unidades que iniciam a sua actividade largamente superior ao das que encerram.

Confirma esta hipótese um pequeno estudo realizado para Lordelo do Ouro, o qual tomou por base a carta de localização da ocupação industrial realizada por Pereira de Oliveira em 1973³. O trabalho de campo desenvolvido no quadro deste trabalho, permitiu verificar que, no intervalo

de tempo considerado, o número de unidades fabris nesta área fortemente industrializada em torno das ruas de Serralves e Condominhas, junto ao cruzamento com Campo Alegre, respectivamente, diminuiu em mais de metade, passando o seu total de 37 para 16. Das 21 desaparecidas, verificou-se que apenas três unidades migraram: duas fizeram-no para Valongo (a Caldeiraria Luís Gonçalves e a Fundação Luís Alves) e uma para Águeda (a Fábrica de Parafusos do Norte, transferida no contexto de uma aquisição e reorganização do grupo empresarial recém proprietário).

Sectorialmente, mantém-se inalterada uma fortíssima especialização metalúrgica, já a este ramo industrial correspondem 62% do total de estabelecimentos, quer em 1973, quer em 1996 (à altura do levantamento).

Relativamente às antigas fábricas, verificou-se um certo equilíbrio entre três tipos de situação: o abandono e ruína, a demolição e renovação, ou a reocupação para outros fins, importando notar a existência de uma significativa diferenciação entre o que se passa a norte e sul de Campo Alegre, com as situações de ruína a predominar a sul, em torno da Rua de Condominhas, nos espaços desvalorizados pela proximidade das estigmatizadas Torres do Aleixo, e a renovação a ser mais frequente a norte, junto a Serralves e à Ribeira da Granja, em terrenos já mais próximos da Avenida da Boavista e do nó da Via de Cintura Interna.

Esta tendência ao afastamento da actividade industrial, em Lordelo como noutras áreas do Porto, embora sem alterar drasticamente o seu padrão locativo num quadro urbano agora mais alargado, teve significativas consequências na distribuição inter-municipal do emprego (decorrente até da exígua dimensão do município do Porto), contribuindo para compreender que, nos últimos anos, o movimento casa-trabalho no Grande Porto seja marcado pela diminuição dos efeitos polarizadores da cidade-centro.

5. COMÉRCIO E REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL

No interior do Porto, sobretudo do seu lado ocidental, o processo de desindustrialização terá sido em simultâneo causa e consequência e um dos elementos fundamentais de uma terciarização que permitiu a afirmação metropolitana da Boavista e ajudou a definir os elementos de reconstrução da cidade dos nossos dias.

Se a Baixa sobre-expandida do início dos anos 70 apresentava já alguns sinais de uma exaustão anunciada – entre os quais avultavam a dificuldade de circulação automóvel e uma limitação muito grande à renovação do edificado – a Boavista só terá emergido pelo facto de a par de uma acessibilidade acrescida pela Ponte da Arrábida e pelas vias Rápida e Norte e de um elevado potencial económico dos residentes, ter existido a disponibilidade de terrenos

³ MADUREIRA, Helena e MESQUITA, Luís – *Dinâmicas territoriais da indústria em Lordelo do Ouro*. Porto, FLUP, 1996, polic.

que possibilitaram, sem grandes restrições urbanísticas, a multiplicação de grandes hotéis, centros comerciais, sedes de sociedades financeiras e bancárias, a par de prestigiados condomínios residenciais. Este processo decorre, no essencial, de uma expansão da Baixa que encontra no novo eixo de Júlio Dinis e junto à Rotunda, condições particularmente vantajosas de desenvolvimento, em oposição a um lado oriental onde a estação favoreceu a multiplicação da residência operária e a ausência de novas vias não atraíu os investimentos mais qualificados.

Recentemente, este processo de terciarização do território ocidental, ainda há pouco praticamente confinado à Boavista, alastrou-se para lá da Circunvalação e do Rio Douro, na construção de um eixo metropolitano, definido entre o encontro do IP 1 com o IC 1 junto ao Gaia Shopping e a Senhora da Hora (onde o Norte Shopping última os preparativos para a inauguração). Também aqui se alterou a escala, na construção de uma cidade alargada, ou melhor, de um complexo urbano feito de várias cidades e “reproduções de cidade”.

A banalização do automóvel e a significativa concentração e liberalização que ocorreu no terciário, constituíram elementos fundamentais na construção desta nova metrópole, pontuada por vastos espaços edificados, em cujo interior não faltam até os serviços públicos, a par de muitos, grandes e pequenos estabelecimentos retalhistas, espaços de restauração, serviços de reparação e espaços de lazer cada vez mais importantes, com destaque para o cinema e os jogos. Aí sucedem-se as reproduções de ruas e praças, num ambiente marcado pela invariabilidade do estado de tempo, onde não há lugar à sujidade, ao pedinte, à insegurança e a outros “males urbanos” que marcam - e marcaram sempre - a cidade real.

Na actividade comercial, por força da multiplicação de pequenos e grandes centros comerciais, hipermercados, grandes superfícies especializadas, lojas de desconto e de franquia, lojas de conveniência e até do comércio à distância (do recurso ao catálogo à Internet), a alteração ao panorama de 1973 é particularmente significativa. De um único grande centro, a “Baixa”, cuja existência e inquestionável importância, facilitava a leitura hierárquica da distribuição territorial dos estabelecimentos de comércio e serviços, passou-se a uma lógica de complementaridade e complexa concorrência, onde a facilidade de deslocação e a variação dos comportamentos aquisitivos dificultam apreciações de ordem hierárquica (entre centros regionais e locais), associados a periodicidades fixas para determinados tipos de bens (de procura diária, ocasional e excepcional).

A par da emergência de novas formas comerciais, importa também notar a dificuldade de manutenção das que mais directamente se associam à cidade industrial. Os mercados acusam dificuldades evidentes de manutenção - prepara-se a reabilitação do Bolhão e discute-se o eventual desaparecimento do Bom Sucesso - enquanto o comércio independente, de rua, encontra manifestas dificul-

dades (e apresenta alguns sinais de decadência), ou vai perdendo a sua especificidade sob insígnias internacionalmente conhecidas.

Mas, os últimos tempos, são também marcados pela reactivação das mais velhas formas de comércio, com destaque para a feira e a venda ambulante, com aspectos novos, é certo, já que as feiras apresentam maiores especializações que em tempos idos e oferecem sobretudo produtos não alimentares (como flores, moedas e pássaros), enquanto que a venda ambulante, embora surja ligada ao local de residência, procura também tirar partido de proximidades afectivas ou profissionais.

6. O PORTO E AS “OUTRAS” CIDADES

O crescimento da cidade do Porto para lá dos seus limites municipais e o crescimento específico de cada um dos núcleos urbanos que envolvem a cidade-centro, contribuiu para a emergência de uma área urbana alargada que se assume hoje como o único contraponto à capital do país. Internamente, todavia, este espaço está fortemente marcado por heterogeneidades diversas e rivalidades e concorrências de grande intensidade, que se movimentam num quadro fortemente competitivo, para cuja perpétua tensão o cada vez maior equilíbrio populacional que existe tem tido uma papel determinante, seja por via da influência sobre as receitas municipais, seja por via do papel dos cidadãos, cuja grande maioria no Grande Porto reside hoje fora da cidade-centro.

Este reforço de protagonismo dos municípios vizinhos do Porto, sobretudo depois de 1974, não pode ser visto como apenas o resultado de um processo de desconcentração de população, ou de equipamentos urbanos, através do qual a periferia recebeu aquilo que o concelho do Porto não quis ou não pode fisicamente albergar (porto, aeroporto, terminal TIR, parques de exposições, hipermercados, zoológico, ou parque biológico). Mais do que meros receptáculos, os municípios envolventes da cidade-centro souberam quase sempre, duma ou doutra forma, aproveitar as alterações das acessibilidades e o protagonismo político dos seus autarcas, designadamente, para aumentar visibilidades e reforçar o poder de atracção de novas ou renovadas cidades.

A partir do Porto e dos outros núcleos urbanos que pontuam um vasto território densamente povoado que reconhece no Porto o seu centro principal, estende-se um processo de urbanização que conquista e transforma um rural fisicamente cada vez mais distante mas temporalmente mais próximo. Ao mesmo tempo, assiste-se à reconquista e reciclagem do interior consolidado, com renovação de frentes urbanas ribeirinhas (no Porto como em Gaia), reabilitação de tecidos mais antigos e vivificação de centros tradicionais.

Em geral, o processo de urbanização, e o de terciarização que o acompanha, alteram a correlação no emprego e

modificam significativamente a estrutura do espaço urbano e a sua paisagem. No lugar de casas e chaminés, multiplicam-se os grandes edifícios coloridos e brilhantes; no lugar das unidades produtivas que recrutam moradores próximos e que têm efeitos directos na economia local, multiplicam-se as grandes empresas de um alterado terciário que se voltam para si e para a reconstrução de uma cidade de amenidades, desamarrada da envolvimento; criam-se articulações complexas de unidades de gestão de empresas cada vez mais dependentes do que ocorre a largas distâncias.

Numa visão prospectiva, refira-se que por entre sinais de indiferença locativa e homogeneização, ou de reforço de particularidades e assimetrias, as apreciações variam, parecendo existir acordo apenas quanto à complexidade e imprevisibilidade dos processos, onde todas as opções estarão em aberto, excepto o retorno ao *status quo ante*. Igualmente seguro parece ser a caracterização do período actual como particularmente importante na recomposição do quadro urbano em geral, e o do Porto em particular, em que as já tradicionais assimetrias entre centro e periferia e entre o lado ocidental e oriental, conhecem a oportunidade para novas recomposições que alguns projectos estruturantes, previstos ou em curso, por certo ajudarão a desenhá-las.

Tomando ensinamento do Mestre e recentrando a geografia no homem, permito-me fazer notar que, a meu ver, no Porto e Grande Porto, como noutros espaços urbanos, o verdadeiro desafio será o do combate à fragmentação, muito em especial na atenuação do confronto entre o que existia (o velho) e o que vai existir (o novo) e da separação/segregação entre as parcelas do território em que os seus habitantes são mais “adiantados” e “globalizados”, vivendo em bolsas privilegiadas muito competitivas e com notável visibilidade, das “outras” parcelas, onde os residentes podem ser vistos como atrasados, porque mais amar-

rados a preexistências, definindo bolsas de “encravamento”, sede quantas vezes de dramáticos problemas sociais. Neste contexto, em que a geografia tem uma importante contributo a dar, coesão e solidariedade social terão que estar mão na mão, na construção permanente de uma cidade que deverá – que terá! – que continuar a ser, antes de tudo, espaço de encontro e troca, sede de inovação e de valorização do tradicional, espaço de diferença e de tolerância.

BIBLIOGRAFIA

- ASCHER, François – *Métropolis ou l'avenir des villes*. Paris, Editions Odile Jacob, 1995.
- BOURNE, L.S. – *The Roepke lecture in economic geography. Recycling urban systems and metropolitan areas: a geographical agenda for the 1990's and beyond*. Worcester, Economic Geography, Clark University, vol. 67, nº 3, 1991.
- CARTER, Harold – *The study of urban geography*. Londres, Arnold, 4ª edição, 1995.
- FERNANDES, José A. Rio – *Porto: cidade e comércio*. Porto, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto, 1997.
- GAUDIN, Jean-Pierre – *Les nouvelles politiques urbaines*, Paris, PUF, 1993.
- MARQUES, Helder; FERNANDES, José A. Rio e MARTINS, Luís Paulo – *Porto: percursos nos espaços e memórias*. Porto, Edições Afrontamento, 1990.
- NEVES, António Oliveira das – *Planeamento estratégico e ciclo de vida das cidades: os exemplos de Lisboa e de Barcelona*. Oeiras, Celta Editora, 1996.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973.