

“Centro histórico e urbanismo: questões, reflexões e inquietações, a propósito do Porto”

José A. Rio Fernandes

(Dep. Geografia da FLUP / CEGOT)

12



O que é, hoje, um “centro histórico”?

Os conceitos de centro e de histórico, considerados aqui na sua tradução espacial, têm sofrido um evidente e notório processo de revisão, a que de resto sempre estiveram sujeitos estes e todos os conceitos. No caso, o que importa mais sublinhar é que a transição de uma ideia de cidade monocêntrica, que marcou o discurso funcionalista do urbanismo e neopositivista da geografia, para a verificação de uma cidade afinal mais complexa, levou a repensar a ideia de centro e as condições de centralidade, mesmo que há muito fossem conhecidas (ainda que raramente reconhecidas) as cidades policêntricas¹. De resto, além do centro entendido como espaço de maior acessibilidade, mais elevado preço do solo e maior especialização e diversidade das actividades, um outro tipo de centro já tinha emergido há muito antes do “centro único”, na coincidência com o espaço que concentrava uma maior carga simbólica e melhor marcava uma história relativamente longa de uma cidade: era o “centro histórico”, por vezes apenas coincidente com o “centro de negócios”². Qualquer destes conceitos está em crise, designadamente o de “centro histórico”, desde logo porque a história atravessa todos os territórios e todos os tempos e não é exequível definir com o mínimo de rigor, o limite temporal ou a quantidade de imóveis a partir do qual um determinado espaço é suficientemente antigo na sua ocupação pelo homem e na importância das marcas que deixou, para ser “histórico”; depois porque estes centros, tal como os centros ditos de negócios ou de comércio, têm também perdido centralidade na cidade expandida e cada vez mais fragmentada e policêntrica, se continuarmos a associar ao conceito de central antes de mais a acessibilidade fácil por parte de um alargado conjunto de pessoas.

Em todo o caso, o espaço de ruas e prédios predominantemente antigos – e mais aquelas que estes – a que chamamos centro histórico³ é hoje uma parte ínfima de espaços urbanizados de considerável extensão, de uma metrópole explodida, na expressão de um pequeno texto que ficou famoso (WHYTE, 1958). A este respeito note-se que a área definida como Centro Histórico

¹ Veja-se por exemplo o caso de Londres, cidade construída a partir da junção de várias administrações, em que cada território manteve sempre a sua relativa autonomia e centro próprio, ou o caso de Paris, Nova Iorque e tantas outras cidades, sobretudo de maior dimensão, o que por si só sempre dificultou a existência de um único grande centro.

² Com a expressão “centro negócios” pretende transpor-se a expressão “Central Business District”, com origem nos Estados Unidos, onde a centralidade tem todavia uma conotação mais marcadamente financeira e se associa aí também a um maior desenvolvimento vertical dos edifícios. No caso europeu, expressões como “área central” e “centro tradicional” são também utilizadas para identificar o local de maior densidade de usos.

³ Continuaremos a usar o conceito de centro histórico, sobretudo por razões de comodidade. De resto, tal como para outros conceitos hoje muito questionados, como os de “urbano” e “rural” (quando muito entendem que a mistura se completou em vários espaços alargados), também a expressão “centro histórico” não encontrou ainda substituto capaz de melhorar a compreensão do território que assim se designa.

do Porto para efeitos de classificação na ICOMOS enquanto Património da Humanidade e que conta com 1796 edifícios, corresponde a menos de 1% da área de 10km de raio habitada por aproximadamente 1 milhão de pessoas. Neste pequeno espaço, residirão apenas 7000 pessoas, de acordo com estimativa de 2008)⁴, valor que é especialmente inexpressivo se considerarmos que o espaço urbano essencial na projecção internacional corresponde ao que é balizado por Braga e Aveiro⁵, onde residem cerca de 1/3 dos portugueses que moram no seu país⁶.

Esta situação, marcada por uma certa irrelevância das áreas mais antigas, do ponto de vista espacial e populacional, não é muito diversa em Braga, Barcelona, Paris e em tantas outras outras cidades europeias que conheceram uma grande expansão ao longo dos últimos dois séculos, o que levou nalguns casos a alargar-se o conceito de centro histórico a espaços maiores, ou a substituí-lo por expressões como “área antiga” ou “espaço consolidado” e de qualquer forma a estender-se o espaço considerado, não sem uma evidente perda do grau de coesão e da qualidade na distinção territorial, como se verificou no Porto, onde o espaço considerado como “Área Crítica de Reabilitação Urbana” para a intervenção sobre o tecido antigo chega à atinge a Rotunda da Boavista e à Rua da Constituição, constituindo um território onde a larga maioria de arruamentos, edifícios e jardins, podendo ser interessante e relevante, tem menos de um século de existência e não possui a mesma força identitária que a maioria dos que ficam no interior do recinto que era cercado pela muralha mandada construir no século XIV por D. Afonso IV.

Do velho, ao antigo e do primado do público, às parcerias público-privado.

Boa parte da abordagem da política urbana e do urbanismo aos tecidos antigos em muitas cidades, ficou marcada ao longo do século passado, pela protecção de alguns imóveis (em regra por via da sua monumentalidade) e pela demolição de muitos outros, com a construção de novos no seu lugar, em muitas pequenas acções individuais, ou por vezes como o resultado de uma acção pública orientada para a renovação de espaços mais ou menos alargados, tendo em vista a adaptação da cidade a novas formas de a habitar, em que a presença do automóvel e as

⁴ O total de habitantes e edifícios aqui referidos constam do *Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto*, realizado pela Sociedade de Reabilitação Urbana Porto Vivo”, apresentado publicamente em Dezembro de 2008 e disponível em http://www.portovivosru.pt/destaque_04.php.

⁵ Este espaço é um dos dois “arcos metropolitanos” portugueses considerados no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT).

⁶ Curiosamente, o tempo que hoje leva a deslocação de automóvel ou de comboio entre os seus extremos corresponde aproximadamente ao mesmo que levava em meados do século XIX no Porto, a ir do Infante à Foz, antes da introdução do “char-à-bancs” e mais tarde do “americano” e do “vapor”.

acrescidas necessidades de salubridade e conforto terão tido um papel essencial⁷. Entre planos e regras orientadas para a regularização de alinhamentos, uma certa forma de prolongamento do higienismo e dos princípios da livre-circulação do século precedente, conduziram o urbanismo europeu para lá de meados do século XX num esforço que levou ao desaparecimento de muitos imóveis, ruas e lugares dos centros históricos de hoje, a exemplo do que no Porto sucedeu com a área do Largo do Corpo da Guarda, desaparecida para a abertura da ligação ao tabuleiro superior da Ponte D. Luis (Av. Vímara Peres e Av. D. Afonso Henriques⁸), ou no que é hoje o Terreiro da Sé, com a demolição dos prédios que prejudicavam a vista e diminuía a grandeza da Catedral e do Palácio Episcopal⁹.

Desta abordagem marcada pelo optimismo renovador se passou de forma relativamente rápida a uma outra, dominante pelo menos desde os 70, muito mais respeitosa da herança em forma de construções e arruamentos, vistos já no seu conjunto e não apenas isoladamente, como expressão cultural que importa preservar. Neste novo olhar, o “histórico” ganha valor e as mesmas “casas velhas” passam a ser vistas como “imóveis antigos”, verificando-se também que o passado já não precisa de ser tão longo como antes para ser digno de atenção, nem ser necessariamente marcado por sinais do românico ou do gótico, ou possuir a grandiosidade antes associada regra geral apenas a edifícios religiosos ou palácios.

Paralelamente, o turismo urbano, apesar da sua importância há muito em várias cidades do mundo (incluindo em Lisboa), passa a fazer sentir mais a sua presença na generalidade das grandes cidades, especialmente com o alargamento da rede de voos e o seu abaixamento de custo (com destaque para os ‘charter’), o que é mais notável mais recentemente com o aparecimento e alargamento do conceito ‘low cost’ e ocorre ao mesmo tempo que se verifica um contínuo aumento geral do poder de compra e do tempo livre de um número crescente de pessoas. Além do aumento da presença de vários tipos de turistas num maior número de cidades, cedo se verifica também, por parte destes, uma predilecção pelos espaços mais antigos, por contraponto talvez a uma certa estandardização da arquitectura e do urbanismo,

⁷ Note-se, além da natural diferença entre cidades mais dinâmicas e outras que conheceram uma certa estagnação, que em muitos casos, mesmo nos arruamentos há mais tempo ladeados de construções, é frequente que os prédios datados dos séculos XIX e XX sejam mais numerosos que os anteriores ao século XVIII, como ocorre por exemplo nas ruas de Sant’Ana, Pelames ou Escura, na cidade do Porto.

⁸ Por sinal hoje com fraco aproveitamento pelo tráfego automóvel, em resultado da instalação do metro no tabuleiro superior da ponte.

⁹ É ainda de lembrar as muitas substituições de edificado e os vários projectos não concretizados por falta de capacidade económica e política, como os que previam a abertura de amplos arruamentos no lugar da Rua da Bainharia e a atravessar o Barredo, ligando a estrada marginal que vem do Freixo (Av. Paiva Couceiro e Av. Gustavo Eiffel) com a que leva ao lado ocidental da cidade (Rua Nova da Alfândega).

sobretudo evidente nas décadas de triunfo do modernismo e da “arquitetura internacional” dos anos 40 a 70 que marcam as cidades europeias, sobretudo nas suas áreas de expansão ou de reconversão mais recente. O turismo veio assim conferir um valor, também económico, ao tecido mais antigo das cidades, além de contribuir para o reforço da auto-estima dos residentes, sobretudo quando tal ocorre em espaços periféricos, tendo por resultante urbanística até, por vezes, intervenções forçadas de uma certa “turistificação” das áreas antigas, com cores e soluções orientadas essencialmente pela vontade de agradar o visitante (de que a área do Pelourinho em Salvador da Baía é talvez o exemplo mundialmente mais conhecido).

Salvaguardadas as diferenças (por vezes notáveis) de cidade para cidade, até pela dimensão desigual dos tecidos antigos e as desiguais capacidades económicas dos países, pode falar-se da situação do centro histórico nos anos 70 e 80 como, regra geral, marcada pela percepção de um grave problema de base territorial, face ao estado deficiente do que se tinha herdado, como resultado de décadas de desvalorização, em contraponto a uma nova importância que era agora atribuída a estes espaços face ao turismo, mas também na perspectiva de uma sociedade mais urbana e mais preocupada com valores culturais. Este é o caso português para a generalidade das cidades, incluindo o Porto que aqui tomamos por referência, numa aparente contradição, já que à perda de centralidade e de importância como espaço de vida da área antiga da cidade por parte dos habitantes da metrópole e da região, se vai contrapor o aumento de uma “centralidade afectiva”, a que não será estranha, além da pressão da procura exterior ao país, a crescente afirmação da multiterritorialidade, com o Centro Histórico do Porto – inscrito na lista dos sítios classificados como Património da Humanidade em 1996 –, a tornar-se num dos lugares mais procurados, mesmo se esporadicamente, pelos muitos suburbanos que com ele estabelecem uma forte relação de pertença e que são muitos mais que os que apenas aí dormem ou exercem a sua actividade profissional¹⁰.

Na abordagem urbanística ao tecido antigo do Porto ao longo das últimas décadas, o Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo (CRUARB), constituído em 1974, foi da maior relevância na institucionalização de uma atitude de reabilitação e reconhecimento do Centro Histórico do Porto. O CRUARB passou do controlo central para o local e conheceu diversas formas de enquadramento na estrutura municipal, assim como fomentou variadas formas de intervenção, entre o restauro e a renovação do edificado, por vezes até o recurso a um fachadismo quase sempre ajustado ao valor das fachadas e às péssimas

¹⁰ A propósito da multiterritorialidade e da crítica da desterritorialização, ver HAESBAERT (2004).

condições do interior dos imóveis. Com a criação em 1990 da Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP), a intervenção essencialmente arquitectónica vê-se completada por uma acção de âmbito social, incidindo sobre uma população cada vez mais envelhecida e pobre, em resultado da saída dos mais novos e mais capazes, que adquirem casa própria ou vêem ser-lhes atribuído apoio social no acesso a habitação em conjuntos residenciais afastados da parte mais antiga da cidade (os “bairros sociais”).

Perdura, ainda assim, uma atitude de valorização da identidade que leva a que durante muito tempo se procurasse evitar a multiplicação de bares para estudantes e turistas, assim como que os prédios reabilitados com dinheiro público pudessem ser ocupados a quem antes da sua melhoria residisse fora do centro histórico. Todavia, apesar das boas intenções e das muitas acções, estava instalada, já na passagem do século, a convicção que o CRUARB e a FDZHP não detinham os meios, financeiros sobretudo, mas também regulamentares, capazes de resolver o desfasamento cada vez mais evidente, entre as necessidades (com o alargamento da degradação do edificado, do despovoamento e da desvitalização do tecido económico) e as expectativas cada vez mais altas, na protecção e valorização de um espaço visto como essencial à cidade e não apenas restrito à Ribeira-Barredo ou à frente de rio. Esta constatação vai justificar por parte de uma nova equipa eleita em 2002 para a gestão política da autarquia, a extinção destas duas instituições e a criação da sociedade “Porto Vivo”, aproveitando as potencialidades da lei que, sob pressão sua, o governo faz aprovar, consagrando as “sociedades de reabilitação urbana” (SRU), no quadro de uma nova abordagem política, orientada pela cooperação entre o sector público e o sector privado. As SRU nascem e criam-se – em Porto e em Gaia, como noutros municípios – para serem os agentes “facilitadores” da “regeneração” (conceito entretanto emergente no urbanismo europeu de final do século XX), um pouco à imagem do que havia sucedido nos Estados Unidos, quando, nos anos prósperos dos anos 50 e 60, os principais processos de desenvolvimento urbano foram marcados por parcerias público-privadas. Aí, nas frentes de água como em áreas centrais, e tal como se verificou um pouco mais tarde noutros países europeus, na abordagem a áreas antigas ou outras de alguma forma social e economicamente desvalorizadas, o parceiro privado dominou quase sempre, com o sector público a, principalmente, ‘preparar o terreno’ para o privado (SQUIRES: 275).

Recentemente, a valorização do conhecimento face às economias de escala na produção de riqueza, levou a que território adquirisse uma importância que não tinha no fordismo, nem era especialmente reconhecida pelos teóricos da acumulação flexível, ainda que estes constatassem uma tendência à concentração geográfica do comando da economia nalgumas cidades e em especial nos seus centros (SASSEN, 1991)¹¹. Nesta nova perspectiva, as cidades, reconhecidas como os “motores da economia”, procuram atrair os mais criativos¹², passando a considerar-se de forma muito especial a relevância estratégica dos espaços mais propícios para o encontro e o desenvolvimento da criatividade, assim como para fixar pessoas e actividades capazes de criar valor que, se antes tinham estado essencialmente na base da criação de parques de tecnologia (e suas variantes) em lugares por vezes afastados da cidade, agora sustentam a vantagem da densidade ou espessura institucional da área central das cidades e a vantagem da proximidade a condições que só a cidade “tradicional” pode oferecer (HUTTON, 2009).

Assim, a cidade passa a ser vista, na “viragem cultural da geografia económica” (BARNES, 2001), como um recurso e alguns dos seus lugares como especialmente valiosos face a “... um novo localismo cheio de potencialidades” (AMIN & THRIFT, 2002: 6)¹³. Neste quadro, além do “velho” turismo, outras actividades (ou grupos de actividade) adquirem uma nova força nas economias urbanas e regionais, com destaque para as “criativas”, ditas também industriais¹⁴, muito ligadas ao cruzamento de “ambientes culturais” específicos, com uma perspectiva cosmopolita e contemporânea. O despertar da cidade, sobretudo da sua área mais consolidada e “histórica”, para um papel bem mais desafiante e relevante que o de mera montra da visita, ou depósito do que o passado acumulou e conservou mais ou menos bem de acordo com uma certa ideia de património, associa-se agora à importância do conhecimento no desenvolvimento¹⁵, o que leva a que hoje, “a regeneração conduzida pela cultura” seja vista

¹¹) Saskia Sassen ficou especialmente conhecida pela relação que estabeleceu entre as alterações vividas pela economia globalizada e o aumento da importância de um número restrito de cidades, a que chamou de globais.

¹² A ideia é especialmente difundida a partir dos “best seller” de Richard Florida, com destaque para a teorização em torno da vantagem competitiva das cidades que atraem elementos da “classe criativa”.

¹³ A relação entre as condições do espaço e o desenvolvimento é objecto de estudo há muito, mas ressurgiu e aparece associada à cidade, especialmente em consequência da obra pioneira de JACOBS (1961), com uma enorme proliferação de textos sobre o tema, especialmente nas últimas duas décadas, grande parte dos quais assinados por economistas. Entre os geógrafos que mais recentemente sublinharam o papel do espaço na inovação e desenvolvimento, é de sublinhar de forma particular HALL (1998) e SOJA (2000).

¹⁴ Note-se que aqui, como noutras situações (da “indústria do turismo”, por exemplo) a associação à indústria parece resultado de uma tradução apressada do inglês, já que em regra os estabelecimentos dedicados a actividades consideradas criativas, estão tão ou mais ligados ao consumo e à prestação de serviços que ao fabrico do que quer que seja, sendo todavia de salientar a existência habitualmente de um elevado número de empresas e estabelecimentos em que se verificam continuidades fabrico-venda-serviço.

¹⁵ Fala-se até de “cidades do conhecimento”, mesmo que tal nada acrescente à compreensão da cidade ou do conhecimento, já que as cidades desde sempre foram o principal lugar de conhecimento.

como essencial na estratégia de planeamento territorial nas cidades de quase todos os países (SUDJIC, 2007).

Em consequência, a intervenção sobre o edificado, preocupação maior nos anos 70 e 80, é hoje apenas uma das muitas dimensões da concretização de uma política de base espacial, especialmente orientada para o desenvolvimento e tematicamente alargada. Nesta, o centro histórico (ainda há pouco desvalorizado pelas perspectivas “pós-modernas” e ridicularizado como parque temático do consumo turístico), viu-se de súbito tomado como território essencial à competitividade internacional, no quadro de uma abordagem em que o espaço deixa em definitivo de ser visto como mero suporte ou palco de actores, muito menos cenário de “postal ilustrado”, mas como factor e elemento activo que promove o encontro entre pessoas diversas e destas com as instituições que actuam como agentes de desenvolvimento, potenciando a criação de diferenciação, valor económico, coesão e bem-estar.

Apesar desta evolução na perspectiva face ao território e à cidade antiga, no Porto, o foco parece continuar ainda muito centrado no senso comum europeu dos anos 80/90 e, como se disse, na descoberta dos princípios da política urbana dos Estados Unidos dos anos 60/70. Desde logo, o fim do CRUARB em 2003 e da FDZHP em decreto-lei de 2008 (mesmo se uma comissão liquidatária desta continue a existir), bem como a maior preocupação conferida pela autarquia a alguns dos muitos conjuntos habitacionais construídos por iniciativa pública do Estado, sobretudo nos anos 60 e 70 na então periferia, ditos “bairros sociais”, leva a que se prolongue uma muito clara desvalorização da dimensão social dos problemas no interior da “cidade histórica”. De igual forma, as actividades económicas têm sido esquecidas, vistas que são como dependentes no essencial do livre funcionamento do mercado, apesar de desregulado, ou mesmo regulado de forma inadequada. Na mobilidade, a ausência de estacionamento que sirva os residentes, bem como de transporte público fiável e confortável (como seria o caso do metro ligeiro) que responda adequadamente, ajuda a compreender a prolongada “periferização” do centro, mais ainda se o estacionamento para quem acede não é certo e está sujeito a pagamento. E, como se não bastasse, tem faltado também à visão alargada do desenvolvimento territorial, o reconhecimento do papel essencial da cultura e da criatividade¹⁶.

¹⁶ Aqui como noutros domínios o papel de alguns protagonistas não pode ser desvalorizado, obrigando a referir elementos que há uns anos seriam vistos como estranhos à reflexão científica. Todavia, não é despiendo para se compreender a desvalorização da cultura no desenvolvimento o facto de esta ser associada pelo Presidente da Câmara ao longo da primeira década do século XXI, essencialmente ao desperdício com subsídios, donde a aposta nesta domínio quase só em espectáculos “populares” de qualidade discutível e evidente falta de criatividade.

Nesta abordagem, extensível por certo à política urbana e ao urbanismo em muitas outras cidades, portuguesas designadamente, convirá reter que as regras de uso de dinheiros públicos não facilitam também as acções concertadas. Por isso, maugrado as orientações do POLIS XXI e a qualidade do instrumento “Parcerias para a Regeneração Urbana” (PRU), construído pelo XVII Governo e que permitiu afectar €20M ao Centro Histórico do Porto e que leva a abordagens mais alargadas e integradas, é impossível investir parte deste dinheiro no domínio da habitação. Ora, tal ocorre quando o dinheiro público com origem em outras fontes que não o QREN é especialmente escasso e se sabe que hoje o mercado de reabilitação da habitação é desinteressante para a iniciativa privada, a menos que seja orientado para estratos com elevado poder de compra. Daí uma certa persistência numa “política de tapete”, pautada por projectos e correspondentes mudanças de perfis e pavimentos em ruas, passeios, praças e jardins, de interesse duvidoso e resultados que chegam a poder ser considerados como, no essencial, nefastos,¹⁷ seja a propósito da Capital Europeia da Cultura (como na área da Cordoaria e Carmelitas), da introdução da rede de metro (Avenida dos Aliados e Avenida de Vímara Peres), ou agora com as PRU e a SRU, em ambos os lados do vale ocupado pela Rua de Mouzinho da Silveira.

Esta tentação de um prolongado triunfo da arquitectura sobre a geografia social e económica das cidades, tem migrado para o edificado, ou seja, do espaço público horizontal para o espaço público vertical, sob várias soluções de um fachadismo discutível, como por exemplo acontece com as transformações em curso no antigo Convento dos Lóios na Praça da Liberdade (antigo banco e futuro hotel), as que foram concluídas em vários prédios para habitação “recuperados”/reconstruídos na Praça de Carlos Alberto, ou nas previstas para a Rua do Bonjardim, entre a Praça de D. João I e a Rua Formosa. Ora, não apenas a dimensão social e económica não é alcançável apenas pelo “embelezamento”¹⁸, como convirá lembrar que “os dados existentes sugerem que é *naif* esperar uma ‘preocupação moral’ por parte do sector

¹⁷ Foi o que ocorreu a meu ver por exemplo na standardização do espaço composto por Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça General Humberto Delgado, mesmo que bem-intencionada e erudita, no entanto conducente a uma desmemorização do lugar, que sediava as heranças da Praça Nova das Hortas e mais tarde de D. Pedro IV, onde estavam os Paços do Concelho até 1916 (Praça da Liberdade), da “avenida da cidade” (hoje Avenida dos Aliados) com o seu rendilhado de pedras e canteiros tão marcante dos espaços mais nobres do princípio do século passado, e com a praça do “poder” junto ao prédio neo-flamengo da Câmara. Desmemorização foi também o resultado da operação de “limpeza” do Jardim da Cordoaria (oficialmente chamado de João Chagas), primeiro jardim romântico da cidade, e do espaço fronteiro à Cadeia e Relação, inóspito e hoje pouco usados. Lembre-se, por fim, o raro caso dum retrourbanismo mais habitual na Europa Oriental, na Praça de Carlos Alberto, refeita “um pouco melhor do que estava antes”, após ter sido esventrada para a construção de parque de estacionamento e para uma prometida mas pouco entusiasmante intervenção que ficou por fazer.

¹⁸ A propósito do “urbanismo de embelezamento”, vale a pena reler o texto de Peter Hall sobre o “City Beautiful Movement” na sua obra magistral sobre urbanismo (HALL, 2002).

privado na revitalização de áreas desvalorizadas. As decisões de investimento do sector privado são fundamentadas em grande medida no interesse próprio e não na filantropia. A privatização do desenvolvimento urbano significa aceitar uma política de triagem e a concentração nas áreas de maior potencial económico” (PACIONE, 2009: 10).

Por isso, corre-se um sério risco de se reforçar a construção de uma cidade dual, não apenas entre a parte ocidental e oriental, ou entre o velho centro e as ditas novas centralidades, mas mesmo no interior do que chamamos Centro Histórico e na sua proximidade a Norte, dita “Baixa” (FERNANDES, 2005). Assim, prédios junto a ruas e praças recentemente intervencionadas ou a intervencionar no quadro de processos ditos de qualificação ou regeneração, com estacionamento próprio ou próximo, em locais mais vistos e percorridos, tornam-se especialmente interessantes para o investimento privado e acolhem apartamentos e estabelecimentos orientados para a classe média e alta, distinta e culta – os “bo-bo” na abreviatura da sugestiva expressão francesa “bourgeois-bohèmes” (ou “burgueses boémios”) –, enquanto, em lugares próximos, mas já nas “traseiras da cidade”, os edifícios voltados para ruas estreitas e becos inacessíveis por automóvel, persistem nas deficientes condições de habitabilidade que apresentam e continuam a ser abandonados, perdendo-se de ano para ano também residentes e lugares de oferta de bens, serviços e emprego, a par do que resta da auto-estima dos que ficam e da desterritorialização dos que estão apenas em trânsito, numa exclusão de múltiplas dimensões, capaz de gerar o *ghetto* e de acentuar a fama e proveito de “territórios perigosos”.

O que temos, face ao que queremos: sugestões.

No Porto, a SRU “Porto Vivo”, maioritariamente detida pelo Estado Português¹⁹, tem-se debatido com vários grandes e pequenos problemas, que não apenas o dos desfasamentos entre as necessidades e as expectativas, ou entre os meios e as ambições. Procurando atrair o investimento privado, tenta também reservar um espaço de negociação que permita acautelar (minimamente, pelo menos) o interesse público, parecendo dar sinais de uma evolução que vale a pena acompanhar para uma maior abertura à sociedade e uma maior consciência da complexidade necessariamente associada à intervenção em realidades também complexas, mais ainda quando se tem obrigatoriamente a perspectiva de um processo que não é de curta duração.

¹⁹ Ao contrário da SRU de Gaia, por exemplo, onde o capital é inteiramente municipal.

Não é agora o tempo nem o lugar para se fazer uma avaliação, mas existem fundadas expectativas de que novas fontes e formas de intervir no domínio social e em particular da habitação, possam contribuir para equilibrar um pouco as assimetrias que se julga terem sido reforçadas no interior do centro histórico e que aumentaram em vários indicadores de comparação entre as “freguesias históricas” e outras, sobretudo as ocidentais, mesmo para além dos limites municipais. Na certeza que a existência de assimetrias, de vária escala, é imanente à cidade e que a gentrificação habitacional e funcional pode até ser uma oportunidade (tal como a convivência entre público e privado), não se pode deixar de lembrar os riscos que em contextos os mais variados já foram referidos a propósito da substituição de populações em áreas urbanas, ou de uma separação demasiado contrastada entre “ilhas de conforto” e “espaços de abandono e desespero”²⁰.

De facto, de um hibridismo social feito de uma real mistura de culturas, formas de ser e viver e entre pessoas diferentes também no poder de compra, pensa-se que residirá parte do sucesso dos centros históricos, vistos como parte integrante da cidade complexa dos nossos dias. Esta mistura potenciará a flexibilidade, para permitir ao território melhor se adaptar aos desafios que lhe venham a ser colocados, na consideração pelo tempo longo, não o da nostalgia de um passado romantizado, mas sobretudo o do futuro, vista a cidade física e social (*urbs e civitas*) num processo de contínua adaptação (e antecipação) dos anseios e expectativas das pessoas, ainda que por certo sem perda dos referenciais arquitectónicos melhor entendidos em cada tempo, como os que melhor projectam o seu tempo no futuro.

Por isso, numa acção política necessariamente feita na base da assumpção de opções, a abordagem dos centros históricos deve considerar que nem todo o passado é transportável para o futuro e também que é necessário, como sempre foi, construir hoje o que no futuro será visto como o passado da época que corresponde para nós ao presente. Porque, “a versão de urbanismo mais rica, subtil e efectiva é a que permite a mutação da cidade com o passar do tempo e não a que congela um bairro numa forma particular” (SUDJIC, 2007: 47), ou que promove as grandes obras, “de autor” ou não, à custa do desaparecimento de partes

²⁰ Sobre o muito tratado tema da gentrificação (ou etilização), vale a pena considerar a dificuldade de estabelecer a dimensão adequada das áreas a analisar, com as assimetrias entre quarteirões, por exemplo, podem ser a “boa mistura” quando vistas na escala do bairro (FREEMAN, 2009), a existência de gentrificadores de vários estratos sociais e culturais, em diferentes momentos e lugares (BOUNDS & MORRIS, 2006) – os condomínios fechados de classe média e média baixa por exemplo são hoje frequentes no Brasil – e ainda a importância dos contextos nacionais face à legislação e à fiscalidade, designadamente, o que no caso português contribuirá para explicar a proximidade de habitações e lojas “trendy” ou “bo-bo”, ao lado de andares e estabelecimentos vazios ou alugados a baixo custo.

significativas do passado²¹. Numa outra escala de tempo, também entre Verão e Inverno, dia de trabalho normal e fim-de-semana, de dia e de noite, se faz o hibridismo da cidade histórica hoje, numa conflitualidade afinal sempre presente entre várias formas de estar na cidade e de fazer cidade nos seus vários tempos que pode e deve inspirar o que alguns elegem autonomizar com a expressão de cronourbanismo²².

Num quadro marcado pela diminuição geral da importância das fronteiras, é igualmente essencial considerar-se a forte interação entre várias escalas, a propósito da sobreposição de escalas e da continuação dos territórios, maugrado a importância que hoje não parece menor que no passado, da ideia de cidade e do nome que damos aos espaços que tomamos por lugares, ou dos limites da administração. Por isso, a compreensão do centro histórico implica a consciência da cidade-região de que este é uma pequena mas importantíssima parte e a de que estratégia, planeamento e acção urbanísticas, têm de considerar pelo menos a importância da internacionalização das cidades, a dimensão multi-municipal que marca os ritmos da vida diária dos que a habitam e visitam e, obviamente, as continuidades, que no caso do Porto são especialmente valiosas, por constituírem a velha parte central da cidade (a Baixa), ou por prolongar para Sul, Este e Oeste, o tecido antigo ao longo de ambas as margens de um rio que une muito mais do que separa e promove com o seu espelho de água e encaixe uma observação alargada sobre uma paisagem particularmente plástica e diversa.

Mas o triunfo do hibridismo na cidade contemporânea não se queda pelo tempo e pelo espaço, estando muito presente em muitas das dimensões essenciais dos tecidos antigos, como bem o demonstram os mistos de associação-livraria-café-lugar de eventos culturais, que entre tantas outras soluções animam a cidade antiga, ou os muitos estabelecimentos novos em casas antigas, a vender, de novo, velhos produtos tradicionais. Triunfa ainda nas esplanadas, onde a cadeira em espaço público é sujeita à exploração por privados, entre outros espaços semipúblicos ou privados de uso colectivo que cortam na transversal visões dicotómicas demasiado pobres para abarcar a riqueza da cidade e da sociedade dos nossos dias.

O hibridismo é também social, desejavelmente, se o Porto for capaz de persistir na mistura de ricos e pobres, “tripeiros” “da gema” e imigrantes e todos os demais tipos de migrante e outros

²¹ Sobre o desaparecimento da cidade, por ansiosa e sempre inacabada renovação, ou por estagnação ver CALVINO (2002) e a propósito da necessidade de muitas e continuadas pequenas intervenções e da necessidade de desconfiarmos da megalomania, recomenda-se PIANO (2003).

²² Para uma leitura centrada nos tempos dos espaços do Porto, ainda que especialmente direccionada para a compreensão da geografia comercial do espaço metropolitano, ver FERNANDES (2004).

city-users, como turistas e estudantes universitários. O hibridismo é ainda, cada vez mais (talvez demais!) de carácter funcional, na medida em que se misturam usos, com lugares de residência a serem simultaneamente lugares de trabalho e de lazer²³. E o hibridismo faz-se sentir também no fim de uma perspectiva de oposição obrigatória entre os interesses públicos e privados, mesmo que convenha notar que “...se as parcerias público-privadas são a onda do futuro – pelo menos do futuro próximo – é importante reforçar a metade pública do arranjo” (FRUG, 2007: 306) e, não menos importante é articular melhor planeamento e gestão, num outro arranjo em que a gestão deve ser cada vez mais importante face ao planeamento, mesmo quando nos referimos ao planeamento participado, compreendido, aceite e pretendido por parte significativa dos que vivem, usam e visitam o espaço a intervir e gerir.

²³ Trata-se, nesta dimensão como noutras, de uma oposição clara às determinações do zonamento e dos princípios da “cidade máquina e radiosa” que marcaram o urbanismo europeu de meados do século, presente no Plano Geral de Urbanização do Porto de 1962 e que, maugrado o regulamento não ter sido aprovado, ainda assim ajuda a perceber a cidade que se fez nas décadas seguintes (das zonas central e industriais, dos parques verdes ocidental e oriental e das vias rápidas, túneis e viadutos).

Bibliografia

- AMIN, Ash; THRIFT, Nigel (2002) *Cities: reimagining the urban*, Blackwell.
- BARNES, Trevor (2001) Rethorizing economic geography: from the quantitative revolution to the 'cultural turn', *Annals of the Association of American Geographers*, 91, pp. 546-565.
- BOUNDS, Michael; MORRIS, Alan (2006) Second wave gentrification in inner-city Sydney, *Cities*, vol. 23, No. 2, pp. 99-108.
- CALVINO, Ítalo (2002) *As Cidades Invisíveis*, Edições Teorema.
- FERNANDES, José A. Rio (2005) *Reabilitação de centros históricos e reutilização da cidade: o caso de Porto-Gaia*, in Vitor Oliveira Jorge (coord.) *Conservar para quê?*, FLUP/ DCTP / CEAUCP / FCT, pp. 213-230.
- FREEMAN, Lance (2009) Neighbourhood diversity, metropolitan segregation and gentrification: what are the links in the US? *Urban Studies*, 46(10), pp. 2079-2101.
- FRUG, Gerald (2007) Designing government, in Ricky Burdett & Deyan Sudjic (eds), *The endless city*, Phaidon, pp. 298-306.
- HAESBAERT, Rogério (2004) *O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*, Bertrand Brasil.
- HALL, Peter (1998) *Cities of tomorrow*, Blackwell, 3ª ed. (1ª ed. 1988).
- HALL, Peter (1998) *Cities in civilization: culture, innovation, and urban order*, Weidenfeld & Nicolson.
- HUTTON, Thomas A. (2009) Trajectories of the new economy: regeneration and dislocation in the inner city, *Urban Studies*, 46 (5&6), pp. 987-1001
- JACOBS, Jane (1969) *The economy of cities*, Vintage Books.
- PIANO, Renzo (2003) La médecine dont les villes ont besoin, c'est l'homéopathie, pas la chimie, in Frédéric Edelmann (coord.) *Créer la ville: paroles d'architectes*, éditions de l'Aube, pp. 216-224.
- SASSEN, Saskia (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press.
- SOJA, Edward (2000) *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Blackwell.
- SQUIRES, Gregory D. (1991) Partnership and the pursuit of the private city, in Susan Fainstein and Scott Campbell (eds) *Readings in urban theory*, Blackwell, pp. 266-290.
- SUDJIC, Deyan (2007) Theory, policy and practice, in Ricky Burdett & Deyan Sudjic (eds), *The endless city*, Phaidon, pp. 32-51.
- WHYTE, William (1993) *The exploding metropolis*, University of California Press (1ª ed. 1957).