

O METRO DO PORTO: A OPORTUNIDADE PARA ESTRUTURAR A CIDADE ALARGADA

Nuno Travasso

Michiel Dehaene (2018) define a cidade como “o lugar que organiza as externalidades, não só pela socialização dos custos da urbanização, mas [...] também pela formação de externalidades positivas e mais-valias de sentido e de valor” (p. 270).

É nas operações associadas às redes de infra-estruturação do território que este processo se compreende melhor. Numa primeira instância, estas redes (de mobilidade, saneamento, etc.) surgem como mecanismos de gestão e socialização dos custos da aglomeração e dos sistemas produtivos. São muitas vezes entendidas e projectadas como sistemas meramente funcionais. E, em grande medida, a organização do espaço urbano extensivo — tal como as debilidades que tantas vezes lhe são apontadas — resulta da mera acumulação dessas redes. “No entanto — continua Dehaene (*op. cit.*) — o verdadeiro momento urbano surge quando as comunidades urbanas conseguem superar este estado de crise permanente e retirar externalidades positivas do processo de urbanização” (p. 270). E isso acontece quando a criação de novas infra-estruturas surge associada a uma acção mais ampla que, para além de resolver um problema funcional, é capaz de qualificar o espaço que atravessa e de agregar novos valores e significados que possam ser colectivamente apropriados.

O projecto do metro do Porto, coordenado pelo Arquitecto Eduardo Souto de Moura, surge aqui como exemplo paradigmático. Aquilo que começa por ser a resposta a um problema de mobilidade acaba por se afirmar como um sistema de estruturação e coesão territorial, tanto à escala local como à escala metropolitana.



Teresa Prudêncio

A linha do metro numa malha urbana consolidada. Avenida da República, Matosinhos

Mesmo enquanto sistema infra-estrutural, a nova rede faz mais do que prestar um serviço de transporte de alta capacidade. Para além de revitalizar um antigo canal de caminho-de-ferro desactivado — resíduo de um sistema de organização do território no passado — o metro do Porto conecta áreas até aí vistas como desligadas, reorganizando lógicas de deslocação e ocupação do território. A atractividade das áreas envolventes das estações aumenta, alterando a distribuição da habitação e outras funções, crescendo o número de residentes e a intensidade de uso, influenciando o valor fundiário e o próprio ambiente urbano.

Mas o projecto vai para lá do seu carácter infra-estrutural, tendo sabido aproveitar a oportunidade da intervenção para redesenhar o sistema de espaços colectivos das várias áreas que atravessa. Por vezes, esta intervenção resume-se ao desenho da inserção das paragens, acessos pedonais e viários e áreas de estacionamento. Noutros casos, alarga-se, assumindo a reformulação de espaços públicos de maior dimensão e forte simbolismo como, por exemplo, a rotunda da Boavista, com prolongamento para a avenida de França e avenida da Boavista, ou o caso do eixo que se estende da Trindade até à Ponte Luís I, incluindo a avenida dos Aliados e a praça da Liberdade, ponto central da cidade do Porto. Noutros casos, ainda, o percurso feito à superfície é pretexto para revitalizar todo o eixo em que se insere a linha, o que motiva o reordenamento de áreas urbanas mais alargadas como se verifica, por exemplo, na área central de Matosinhos, ou na Maia, onde a linha do metro é peça central de um novo sistema de espaços públicos que procura afirmar uma nova imagem de centro.





Teresa Prudêncio

Diferentes contextos urbanos nas estações: Parque Real e Sete Bicas, Matosinhos

Em todos os casos, as operações articulam-se com o sistema de espaços colectivos local, consolidam-no, dão-lhe coerência, reforçam continuidades e potenciam a sua utilização. E, em muitas situações, esta transformação é instrumento de estruturação de áreas urbanas complexas e sem ordem legível, que se estendem na urbanização alargada da área metropolitana.

No entanto, o projecto do metro do Porto não deve ser entendido apenas como soma de intervenções locais. Pelo facto de seguirem um léxico uniforme — em termos de materiais, pormenores construtivos, mobiliário urbano — estas diferentes intervenções são lidas como partes de um conjunto que não é contíguo, mas que é entendido como unitário. Assim, a alameda Linha da Póvoa, na Póvoa do Varzim, é entendida não só como um elemento integrante do sistema de espaços públicos local, que vem oferecer um limite à área central da cidade, mas também como parte de um sistema de espaço público mais alargado, o mesmo que inclui a avenida dos Aliados a 30 km de distância. E esta é uma leitura que abre caminho a uma certa noção de coesão territorial e identidade metropolitana.

O metro do Porto surge, assim, como sistema de espaços públicos multi-escalar, que tanto participa, de modo atento, no reforço dos sistemas locais, como se assume enquanto instrumento de estruturação de um território de grande escala e elevada complexidade. O projecto demonstra também o potencial das operações associadas a redes infra-estruturais, assim como a capacidade de estruturação que um sistema não contíguo pode ter. Estes parecem ser instrumentos úteis face à difícil tarefa de reurbanizar e conferir ordens inteligíveis à cidade alargada que herdámos.