

MESTRADO EM RISCOS, CIDADES E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
POLÍTICAS URBANAS E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Tempos e espaços vistos a partir da frente urbana ribeirinha do Douro, em Vila Nova de Gaia

Andreia Daniela Freitas Bastos

M

2018



Andreia Daniela Freitas Bastos

**Tempos e espaços vistos a partir da frente urbana ribeirinha
do Douro, em Vila Nova de Gaia**

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do
Território orientada pelo Professor Doutor José Alberto Vieira Rio Fernandes

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

setembro de 2018

Tempos e espaços vistos a partir da frente urbana ribeirinha do Douro, em Vila Nova de Gaia

Andreia Daniela Freitas Bastos

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do
Território, orientada pelo Professor Doutor José Alberto Vieira Rio Fernandes

Membros do Júri

Professora Doutora Helena Fernandes Ferreira Madureira
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Professor Doutor Pedro Chamusca
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Professor Doutor José Alberto Vieira Rio Fernandes
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Classificação obtida: 18 valores

“ (...)

Recomeça...

Se puderes

Sem angústia

E sem pressa.

E os passos que deres,

Nesse caminho duro

Do futuro

Dá-os em liberdade.

Enquanto não alcances

Não descanses.

De nenhum fruto queiras só metade.

E, nunca saciado,

Vai colhendo ilusões sucessivas no pomar.

Sempre a sonhar e vendo

O logro da aventura.

És homem, não te esqueças!

Só é tua a loucura

Onde, com lucidez, te reconheças...”

TORGA, M., Diário XIII.

Aos meus pais

Sumário

Declaração de honra	6
Agradecimentos	7
Resumo	8
Abstract.....	9
Índice de Figuras	10
Índice de Tabelas	12
Lista de Abreviaturas e siglas	13
1. Introdução.....	14
2. Fundamentação Teórica	20
2.1. Cronourbanismo.....	20
2.2. Políticas Urbanas de Tempo	31
3. Gaia e a fachada ribeirinha.....	48
3.1. O conceito de Centro Histórico	58
3.2. A evolução do conceito de reabilitação urbana	64
3.3. Intervenções recentes	74
4. Análise das dinâmicas espaço-temporais	89
5. Considerações finais.....	96
Referências Bibliográficas.....	102
Anexos.....	109

Declaração de honra

Declaro que a presente dissertação de Mestrado é de minha autoria e não foi utilizada previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência.

Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Porto, 5 de novembro de 2018

Andreia Daniela Freitas Bastos

Agradecimentos

Endereço, em primeiro lugar, o meu maior agradecimento ao Professor José Alberto Rio Fernandes pelo apoio, incentivo, generosidade, disponibilidade e pelos seus conhecimentos. Por me ter transmitido a paixão pelas cidades, pela Geografia Urbana ao longo destes anos de Faculdade. São poucos os professores que conseguem marcar a vida dos alunos, e, sem dúvida, o Professor pertence ao restrito grupo que marcou a minha vida académica.

Em segundo lugar, o meu eterno agradecimento é dedicado aos meus pais. Muito obrigada pela força, pelo apoio, por toda a ajuda e disponibilidade e por nunca terem permitido que desistisse, juntamente com todas as palavras de incentivo e de esperança.

Ao João. Namorado, amigo, companheiro de todos os momentos. Para o resto da vida.

Aos arquitetos da GAIURB, EM., mais concretamente ao departamento da Loja da Reabilitação Urbana – ao Arquiteto Moura por todas as palavras e por toda a disponibilidade e esforço para me ajudar, à Arquiteta Olga e à Arquiteta Maria João.

À Sandra Borges, à Tatiana Almeida, à Mafalda Gonçalves e à Ana Rita Ferreira por todas as palavras de força, de incentivo e de preocupação e aos restantes colegas que me acompanharam ao longo do percurso académico.

OBRIGADA!

Resumo

Um maior conhecimento do cronourbanismo e das políticas temporais, aliados à dinâmica da reabilitação urbana no centro histórico de Vila Nova de Gaia, são o mote para a realização deste trabalho.

Numa época em que a cidade passa constantemente por várias “metamorfozes” e numa sociedade e num futuro cada vez mais incerto, mais imprevisível, com ritmos cada vez menos estandardizados, torna-se fundamental analisar os ritmos e as dinâmicas espaço-temporais num território muito particular da cidade de Gaia – o seu centro histórico – que se encontra a passar por um processo de reabilitação urbana, enquadrado no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano. Tentar-se-à compreender de que maneira é que a mesma conseguirá responder e conciliar as diversas necessidades da população residente, da população visitante, temporária e a forma como o território é vivido e experienciado nos diferentes tempos.

A capacidade de associar o cronourbanismo e as políticas de tempo no que diz respeito à dessincronização dos tempos sociais e urbanos e às práticas que levam ao funcionamento da cidade “vinte e quatro horas, sete dias por semana”, iniciarão padrões de desenvolvimento compatíveis com a qualidade urbana, acarretando novos valores, novas atitudes e novos atores sociais que contribuirão, significativamente, para uma melhor gestão, planeamento e ordenamento do território, tanto a uma escala local como nacional, num momento presente mas particularmente num momento futuro.

Palavras-chave: Políticas Urbanas, Cronourbanismo, Políticas Temporais, Centro Histórico, Reabilitação Urbana.

Abstract

A better knowledge of chrono urbanism and temporal policies with the dynamics of the urban rehabilitation in Vila Nova de Gaia historic center are the goal for the accomplishment of this work.

In a time where the city is constantly going by several "metamorphoses" and in a society with an increasingly uncertain future and more unpredictable, with rhythms becoming less and less standardized, it becomes fundamental to analyze the rhythms and space and temporal in the very particularly historic center of Gaia - which is undergoing a process of urban rehabilitation, that's part of the Strategic Plan for Urban Development. Will try to understand the way of the needs of the resident and transitory populations lives and experiences at different times.

The ability to associate chrono urbanism with time policies with desynchronization of social and urban times and with the practices that lead it to the functioning of the city "twenty-four hours, seven days a week", will initiate compatible development patterns with urban quality life, bringing new values, new attitudes and social new factors that will significantly contribute to better management, organization and territorial planning, for local and national, in the present and special in the future.

Keywords: Urban Policies, Chrono Urbanism, Time Policies, Historic Center, Urban Rehabilitation.

Índice de Figuras

Figura 1 - Área de Estudo. Elaboração própria.	19
Figura 2 – Perspetiva da área de estudo a partir do tabuleiro superior da Ponte Luiz I (2018). Elaboração própria.	19
Figura 3 - Armazéns Sandeman, desenho de William Prater, 1870. Arquivo Histórico Sandeman.	51
Figura 4 - Antigo Cais de embarque em frente aos armazéns Ferreira ,1930. Catálogo Histórico de Vila Nova de Gaia “Memória, Património, Reabilitação” – Gaiurb, EM. Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.....	51
Figura 5 - Largo do Sandeman, 1987. Catálogo histórico de Vila Nova de Gaia “Memória, Património, Reabilitação” – Gaiurb, EM. Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.....	51
Figura 6 - Construção do futuro “Museu do Vinho” em 2018. Elaboração própria.	54
Figura 7 - Sobreposição do limite proposto com o anterior limite da ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.	75
Figura 8 - Ortofotomapa da alteração à delimitação da recente ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.....	76
Figura 9 - Mapa das Unidades de Intervenção Prioritárias. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.....	83
Figura 10 - Mapa dos estabelecimentos segundo o tipo de comércio/serviços, na área de estudo, em janeiro de 2018. Elaboração própria.	91
Figura 11 - Mercado Municipal da Beira Rio, antes (2016) e depois (2018) da sua reabilitação. Elaboração própria.	92
Figura 12 - Mapa do total do número de pessoas observadas às 10h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.	94
Figura 13 – Mapa do total do número de pessoas observadas às 14h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.	94
Figura 14 - Mapa do total do número de pessoas observadas às 17h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.	95

Figura 15 - Mapa do total do número de pessoas observadas às 21h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.	95
Figura 16 - Limites administrativos do concelho e da freguesia onde se insere a área de estudo. Elaboração própria.	109
Figura 17 - Objetivos das intervenções da reabilitação urbana no final da década de 70. Adaptado de Pinho (2009:84).....	109
Figura 18 - Objetivos do processo de reabilitação urbana no final da década de 80. Adaptado de Pinho (2009:164).....	110
Figura 19 - Objetivos dos processos de reabilitação urbana no final da década de 90. Adaptado de Pinho (2009:386).....	111
Figura 20 - Objetivos territoriais da reabilitação urbana	112
Figura 21 - Hierarquia da rede viária (mobilidade) na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.....	112
Figura 22 - Rede verde e parque circular (enquadramento paisagístico) na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.	113
Figura 23 - Usos do espaço não edificado na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.	113
Figura 24 - Usos dominantes do espaço edificado na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia. ..	114
Figura 25 - Pontos de registo da observação e os setores da contagem do número de pessoas. Elaboração própria.	114
Figura 26 - Espaço público antes da reabilitação do mesmo (2016). Elaboração própria.	115
Figura 27 - Espaço público antes da reabilitação do mesmo (2016). Elaboração própria.	115
Figura 28 - Espaço público depois da reabilitação do mesmo (2018). Elaboração própria.....	116
Figura 29 - Espaço público depois da reabilitação (2018). Elaboração própria.....	116
Figura 30 - Rua Guilherme Gomes Fernandes (2018). Elaboração própria.....	117

Índice de Tabelas

Tabelas resultado da observação direta na área de estudo, dividida por setores de observação

Tabela 1 - Dia 17 de janeiro de 2018 (Quarta – Feira).....	117
Tabela 2 - Dia 14 de março de 2018 (Quarta – Feira).....	118
Tabela 3 - Dia 20 de junho de 2018 (Quarta – Feira).....	118
Tabela 4 - Levantamento do comércio/serviços na área de estudo.....	119

Lista de Abreviaturas e siglas

ARU – Área de Reabilitação Urbana

CH – Centro Histórico

CHG – Centro Histórico de Gaia

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites

PDM – Plano Diretor Municipal

PEDU – Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano

GGF – Guilherme Gomes Fernandes

ORU – Operação de Reabilitação Urbana

UIP – Unidade de Intervenção Prioritária

ZEP – Zona Especial de Proteção

1. Introdução

Vivemos, atualmente, num planeta em que mais de metade da população mundial é cada vez mais urbana e cujos territórios são cada vez mais urbanizados. Uma tendência que tende a aumentar consideravelmente, com modos de vida cada vez mais distintos, cada vez mais desiguais. Perante isto, gerir uma cidade à escala micro ou macro é um desafio cada vez mais difícil, complexo e cada vez mais árduo e ainda para mais, quando se fala em gestão e planeamento, ordenamento territorial e urbanismo, ou políticas públicas urbanas que se querem próximas dos valores de desenvolvimento e de crescimento sustentáveis. “ O que há em comum entre o ideal do desenvolvimento sustentável e o ideal da reconciliação do tempo da pessoa e dos territórios, é a busca pela qualidade – a qualidade global de vida e dos territórios, o domínio do espaço e do tempo, mas também a convicção de que a qualidade (de vida e dos territórios) só pode ser o resultado de processos de co-construção do conjunto dos representantes dos atores territoriais, seja de um bairro, de uma cidade, um aglomerado poluacional, um país, um departamento ou uma região” (Dommergues et Delfour, 2001).

Durante muito tempo, o urbanismo foi visto somente como uma disciplina que estudava unicamente o espaço, a funcionalidade e o uso dos territórios. A partir dos anos 80-90 emerge em Itália e posteriormente em França e depois em outros países europeus um urbanismo dito temporal ou cronourbanismo, no qual se dá ênfase central a uma dimensão da cidade que foi vista e tratada apenas como um aspeto secundário na compreensão das dinâmicas urbanas e da gestão do território.

O cronourbanismo, urbanismo temporal ou urbanismo do tempo, incide atualmente em duas frentes distintas: por um lado, como uma nova conceção das políticas públicas locais e, por outro lado, como política integradora das políticas públicas urbanas e um “motor” inovador da integração da temporalidade e do fator tempo nos projetos urbanos.

Na presente dissertação algumas interrogações serviram como ponto de partida na abordagem a um tema pouco estudado em Portugal e ao qual é dada pouca ou nenhuma importância. Deste modo, surgiram diversas questões a que os ideais científicos que regem o cronourbanismo e as políticas urbanas de tempo, relacionadas sobretudo com a conciliação dos ritmos, a complexidade espaço-temporal, a integração da dimensão

temporal em escalas relevantes também nos domínios da mobilidade, do desenvolvimento económico, cultural, social e dos serviços tentam dar resposta e criar medidas de gestão e de resolução, numa atualidade urbana marcada por multiplicidades de vidas, por cidades convertidas numa espécie de “hipermercados de modos de vidas” (Ascher, 1998, citado por Peixoto, 2003).

- Onde, quando e para quem são acessíveis os serviços essenciais, tanto públicos, como privados, nas áreas da saúde, da educação, da mobilidade e dos serviços?
- Como poderemos conciliar os vários tempos diários – pessoais, familiares e profissionais com os tempos urbanos?
- Como conseguiremos conciliar e dar resposta às diferentes necessidades da população, residente e temporária, tentando adequar as necessidades de todos aqueles que vivem e interagem no território?

A relevância do tema destaca-se na fase atual em que as cidades estão a atravessar, ao nível das políticas públicas urbanas novas ideologias em relação às nossas perspetivas para as cidades em termos de gestão, numa escala temporal entre o presente e o futuro, o que queremos hoje e como isso se irá refletir no amanhã dos territórios. Esta nova fase de mudança, junta-se a uma visão neotradicionalista que hoje se presencia e que está muito focada atualmente nos centros históricos, fruto do crescimento e das dinâmicas que o turismo acarreta, num país que é cada vez mais promovido para fins turísticos, quer ao nível dos investimentos, quer ao nível do lazer e da cultura. Estas políticas urbanas estão muito associadas aos “R’s” (reabilitação, requalificação, regeneração, renovação, revitalização) e remetem, no caso de Vila Nova de Gaia, para a frente ribeirinha e para a criação de uma Área de Reabilitação Urbana (ARU), neste tecido antigo da cidade gaiense. Por isso, pretendeu-se no estágio e, na presente dissertação, compreender e analisar se os planos e os projetos de reabilitação urbana pensados para a Unidade de Intervenção Prioritária (UIP) de Guilherme Gomes Fernandes, onde incide a área de estudo, contrariaria a tendência de desvitalização e de desvalorização numa perspetiva dos seus diferentes usos e ritmos temporais e se é possível promover-se a “mistura” espacial e temporal e uma melhor gestão do espaço conseguindo, posteriormente, atrair visitantes com uma permanência mais prolongada mas, acima de tudo, atrair habitantes.

A evolução e a diversificação dos ritmos urbanos, apesar de se sentirem primeiro nas cidades, alargam-se, gradualmente, a todo o território. Os novos regimes temporais estão a transformar as relações com o espaço, dentro e fora das cidades, nas trocas comerciais, no comércio e na mobilidade com efeitos significativos sobre a habitação, os espaços públicos e na localização empresarial.

No caso da cidade, sendo esta também um sistema de fluxos, tem de ser gerida como algo em movimento, em constante mutação que, independentemente da sua escala, não é apenas utilizada pelos residentes. “(...) cada cidade é diversa de si mesma a cada momento e ao longo do tempo, porque está em constante mudança, como um organismo complexo e é sempre diversa para cada um dos que a habitam ou a visitam. (...) nas experiências e nas vivências de cada um dos seus habitantes ou utilizadores.”, alterando a perceção da cidade, uma vez que a mesma é apreendida de forma parcial, de forma relativamente fugaz e de modo diferente pela mesma pessoa se chove ou se faz sol, de dia ou à noite, no dia de trabalho e ao fim de semana, no Inverno e no Verão (Fernandes et Meirinhos, 2008). A cidade é utilizada e vivida também por trabalhadores não residentes, visitantes de várias origens e motivos, usuários pontuais e por pessoas que gostam de viver de dia e à noite. A cidade vê, cada vez mais, alterados os tempos do descanso, do lazer, do trabalho, da família, com pessoas de e com tempos diferentes. A alteração dos tempos sociais e o aumento dos tempos descontínuos e heterogêneos, em alternativa aos tempos lineares e mecânicos, levam a que as cidades respondam a uma diversidade alternativa, a um tempo que não é algo singular e estático, mas, é cada vez mais, múltiplo. A par disto, uma dinâmica muito recente é cada vez mais relevante nos tempos sociais, o tempo livre (férias, lazer, diversão, que alteram as dinâmicas da noite e dos fins de semana), ao qual não se pode esquecer a revolução nas comunicações e da “imposição” física e digital das tecnologias de informação e de comunicação na vida da população.

As políticas de tempo começaram a ser gradualmente introduzidas em alguns países europeus, contudo, os seus principais exemplos são relativamente diversificados face aos diferentes contextos onde estão em vigor (na maioria das vezes representadas por geógrafos, urbanistas, economistas, sociólogos e arquitetos) e como eles tratam os ritmos e os tempos culturais específicos de um determinado país. Em Itália, país berço das políticas urbanas de tempo, estas são vistas como uma ferramenta para a criação de igualdade de oportunidades para os diferentes grupos da população, com destaque para

a igualdade de oportunidades entre géneros. Em França, a abordagem abrange as questões do planeamento espaço-temporal, o chamado cronurbanismo, num esforço para responder às desigualdades sociais associadas com a aceleração geral dos ritmos de vida e a irregularidade de atividades diárias, com a incerteza, a imprevisibilidade e a dificuldade de gerir e de planejar o futuro (Ascher,1997).

Em Portugal, estas ferramentas são importantes para o planeamento, considerando a regulamentação da mobilidade e da acessibilidade, mas sobretudo na regulação dos horários dos equipamentos e dos serviços. Noutros países, as políticas urbanas de tempo são utilizadas para coordenar e para sincronizar os vários serviços.

Assim, o urbanismo temporal permite repensar o projeto urbano, no sentido de assegurar uma forte adaptabilidade à evolução da cidade, à melhor compreensão de como a produção territorial e espacial influenciam a vida urbana, a utilização da cidade e a gestão da heterogeneização temporal e espacial, a produção de tempos e de espaços ainda mais distintos, com uma importância elevada dada ao planeamento participativo em múltiplas ocasiões de intervenção, assim como, assumir a cidade como uma construção em constante mutação.

Entre os desafios que as cidades enfrentam atualmente, as questões temporais devem encontrar o seu lugar e demonstrar a sua importância. E quando se fala na relevância do tempo na utilização do espaço é necessário que se integrem os movimentos, a acessibilidade, a velocidade e a mobilidade no planeamento, no quadro do combate a situações de injustiça e de desigualdade espacial. “(...) O tempo e o espaço são recursos não-renováveis com os quais o planeamento e o urbanismo podem “jogar”” (Gwiazdzinski, 2012, adaptado por Beyer et Royoux, 2015).

Deste modo, para a compreensão e para o desenvolvimento da presente dissertação, a partir das questões inicialmente levantadas, foram definidos os seguintes objetivos:

- Compreender os conceitos chave e os processos que lhes estão associados;
- Entender de que maneira os princípios do cronurbanismo poderão complementar os princípios e efeitos das restantes políticas urbanas, nomeadamente na sua atuação ao nível do planeamento, do urbanismo e da gestão territorial;

- Perceber de que maneira é que o mais recente documento estratégico para o centro histórico de Vila Nova de Gaia integra uma nova visão de planeamento e de gestão, a par das intervenções de reabilitação urbana, considerando especialmente a sua incidência nos ritmos diários dos residentes e da população local, no espaço público e, de que modo, isso interfere na relação visitantes-residentes/população local;
- Apreender e analisar as dinâmicas espaço-temporais, nomeadamente em relação ao tempo do comércio, do lazer, do turismo e a sua variação nos principais lugares do espaço ribeirinho.

No que concerne à metodologia utilizada, com vista a uma melhor compreensão dos conceitos chave e das suas definições foi, realizada, inicialmente, uma pesquisa bibliográfica através de plataformas *online* de carácter académico e científico. Foram também realizadas pesquisas nas bibliotecas da Faculdade de Letras e Municipal de Vila Nova de Gaia e leituras de bibliografia disponibilizada e aconselhada pelo Orientador.

Foi igualmente analisado o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano com incidência na Operação de Reabilitação Urbana do centro histórico de Vila Nova de Gaia, apresentado e debatido com alguns dos técnicos responsáveis pela sua elaboração. Procurou-se o melhor entendimento das intenções de intervenção para a área em estudo. Também a cartografia e dados obtidos do PEDU contribuíram para uma visão mais completa e organizada do centro histórico no geral e na área de estudo em particular.

Relativamente à parte empírica, foi realizado o levantamento de informação, através de levantamento funcional de todos os estabelecimentos e os seus usos, ao nível do rés-do-chão, bem como os horários de funcionamento de cada estabelecimento, para o posterior tratamento dessa informação, acrescida de registo fotográfico e observação direta (anexos figura 25 e págs.115-118).

O registo das contagens foi realizado em pontos estratégicos que permitiram obter uma visão mais ampla dos espaços, realizadas de hora a hora, ao longo de 6 minutos em cada setor, ao longo de um dia (manhã, tarde e noite, até às 24 horas), observando-se também os diferentes tipos de apropriação do espaço público, durante os meses de janeiro, março e junho (anexos págs.113-114). Esta contagem realizou-se ao longo das Avenidas Ramos Pinto e Diogo Leite.



Figura 1 - Área de Estudo. Elaboração própria.



Figura 2 – Perspetiva da área de estudo a partir do tabuleiro superior da Ponte Luiz I (2018).
Elaboração própria.

2. Fundamentação Teórica

2.1. Cronourbanismo

“People inhabit multiple identities in multiple spaces and temporalities of the city, and these identities themselves constitute, shape and create the very spaces and temporalities of the city”.

(Bridge and Watson, 2000, p.253 adaptado de Healey, 2002, p. 1780)

O cronourbanismo é um conceito recente em Portugal, contrariamente ao que ocorre noutros países europeus, cujo conceito tem uma importância fundamental e em Portugal a sua importância é diminuta aquando do pensar e do gerir o território português, já que o tempo raramente é tomado em consideração na ligação ao espaço, comparativamente ao que se sucede em alguns países europeus. Em Itália, na Alemanha e em França, por exemplo, esta ligação tem conhecido “uma crescente consideração, conhecendo-se uma grande variedade de intervenções, de que são exemplo as de coordenação de horários de trabalho, a associação das características dos espaços públicos ao uso a diferentes horas do dia e a diferentes dias da semana ou as práticas de participação e envolvimento cívico ligadas a diferentes registos e dinâmicas de quotidianidade” (Fernandes et al., 2016 in Dicionário de Geografia Aplicada), sendo a questão do tempo, nalguns desses países, sobretudo europeus, valorizada por lei. Ter em consideração as dinâmicas temporais e espaciais no planeamento, no urbanismo e no ordenamento do território é a melhor maneira de encontrar uma melhor relação, mais complementar e mais harmoniosa de pensar os territórios, independentemente da sua escala, criando sinergias em diferentes dimensões da cidade, desde o comércio, o trabalho, os serviços públicos, o espaço público até às questões demográficas, geográficas, sociais e económicas dos mesmos (Gwiazdzinski, 2011)¹.

De acordo com Fernandes et al., in Dicionário de Geografia Aplicada (2016), o cronourbanismo é um tipo de urbanismo que tem como preocupação a relação entre o espaço e o tempo que considera o aumento da desigualdade e da variabilidade dos

¹ Texto publicado no livro intitulado “La ville adaptable – insérer les rythmes urbains/Adaptable city – inserting the urban rhythms”, no contexto da conferência European 11 em Oslo em 4 e 5 de novembro de 2011.

ritmos das pessoas. A origem deste conceito deve-se ao geógrafo Torsten Hägerstrand (1970) e à sua “geografia do tempo” com a percepção dos diferentes usos do espaço ao longo do dia e da forma variável com que os indivíduos os usam, salientado a importância da distância-tempo para a compreensão dos territórios e das sociedades.

Segundo o geógrafo sueco, as pessoas movimentam-se numa lógica temporal e espacial, dando especial importância às questões do tempo nas atividades humanas. Hägerstrand (1970) é crítico quando se deseja analisar pessoas e “coisas” juntas num determinado sistema sócio-económico. É, em função das variáveis tempo e espaço, que a “geografia do tempo” de Hägerstrand procura analisar as atividades dos indivíduos e da sociedade, com a finalidade de traçar as trajetórias dos ritmos de vida (diários, semanais, anuais). Através da sua investigação demonstrou que o tempo tinha um papel fundamental quando se pretendia analisar os sistemas económicos e sociais.

François Ascher (1997) também foi crucial para o entendimento deste conceito. Foi o mesmo que deu o nome à disciplina (ou subdisciplina) que considera a relação espaço-tempo fundamental na intervenção e na compreensão da cidade: o cronourbanismo ou urbanismo temporal. O autor defende que as sociedades ocidentais estão profundamente marcadas, acima de tudo, por uma abordagem económica do espaço e do tempo, numa lógica de produção que mais tarde se repercute na vida quotidiana, ou seja, os ritmos quotidianos transitam de uma lógica de standardização para uma lógica de ritmos mais heterogéneos, cujas vivências são mais individualizadas, com horários e agendas cada vez mais complexas e atípicas. “Planear o tempo no território começou por ser uma questão de regular horas. Hoje, é acima de tudo, uma questão de articular ritmos de vida cada vez mais dessincronizados” (Alves, 2009).

No entender de Gwiazdzinski (2013) há muito tempo que a cidade se tem organizado, adaptando o espaço para poupar tempo, mas raramente foi feito o contrário. Os sistemas urbanos não estão “congelados”, nem são inertes ao tempo. Eles evoluem de acordo com os ritmos, quer sejam eles quotidianos, semanais, mensais, anuais, sazonais ou seculares.

Os tempos e os espaços da economia vão afetar, indiscutivelmente, os ritmos das sociedades e, conseqüentemente, o uso e os tempos dos territórios, ou seja, o desenvolvimento da economia gera a deslocalização das empresas e das atividades económicas, em especial os serviços, modificando as dinâmicas da mobilidade das

mercadorias e das pessoas, quer seja em horários “normais” como em horas “atípicas”, fazendo com que os territórios se caracterizem por lógicas de multitemporalidades e multiespacialidades, que emergem, desde logo, entre a cidade que “dorme” e a cidade que “trabalha”. Para além disso, a economia continua ainda a marcar a sociedade devido às suas exigências e requisitos temporais, mesmo se o tempo do trabalho representar mais de metade da média do tempo do nosso quotidiano, descontando o sono.

Deste modo, a globalização da economia, o desenvolvimento de transportes rápidos e as redes de comunicação em tempo real modificam a sincronização de um conjunto de atividades económicas e, de um modo geral, de todo o sistema industrial, refletindo-se de forma rápida sobre as temporalidades sociais e territoriais, promovendo a diversificação, a variabilidade e a incerteza do tempo e dos ritmos em termos económicos e sociais. Consequentemente, “(...) a questão do trabalho à noite, de madrugada, ao domingo e aos feriados são para uns uma conveniência enquanto para outros, estes condicionalismos são inintegráveis na sua organização familiar” (Ascher, 1997). Assim sendo, a sociedade devido às temporalidades da cidade industrial e cada vez mais da cidade dos serviços terá de reconfigurar os seus tempos e os seus ritmos, uma vez que ambos afetam as “territorialidades”, determinadas pela separação do trabalho e do “não-trabalho”, caracterizado por todas as atividades que não as de um trabalho remunerado, sejam tarefas domésticas ou diversas de carácter social e de lazer.

Segundo Ascher (1997) existem ordens temporais, nas quais assentam as práticas sociais (as ordens temporais económica, familiar, religiosa e institucional) cuja articulação entre si e com as atividades quotidianas vão definir uma “configuração temporal”, afirmando que uma nova era temporal está a emergir e que esta é tão significativa quanto a ordem temporal económica, estando a marcar e a afirmar diferentes temporalidades e ritmos sociais novos – a ordem do lazer – que impõem uma nova lógica e contrastes diferentes nas vivências e no usufruto do território. O aumento do tempo de lazer proporcionou a individualização do tempo da vida urbana quotidiana, desencadeando a necessidade de um aumento dos requisitos individuais de tempo, no sentido em que é necessário tempo para “viver” a cidade. Por isso, será imprescindível um urbanismo que responda à necessidade de regulamentos temporais territorializados, com “ (...) um zonamento temporal das atividades, pelo menos uma qualificação temporal dos diversos territórios” e também, de acordo com o mesmo autor, um urbanismo do tempo definido como “o conjunto de todos os planos, da organização dos

horários e de ações coerentes sobre o espaço e o tempo, que permitem uma melhor organização das funções técnicas, sociais e estéticas da cidade, de modo a torná-la mais humana, acessível e hospitaleira”. (Gwiazdzinski, 2013 citado por Beyer et Royoux, 2015)

A evolução da organização das estruturas temporais, resulta, por um lado, de um movimento ligado à evolução da família, onde todos podem organizar os seus próprios ritmos e, por outro lado, a uma crescente aspiração dos trabalhadores, em resultado de uma maior liberdade na organização do seu tempo de trabalho. “Os modelos temporais das atividades das cidades modificam-se quantitativamente e qualitativamente de acordo com a natureza das categorias sociais que vivem na cidade, a norma dos horários que regulam as horas de abertura das lojas, dos serviços públicos, das escolas”. Godard (1997). Deste modo, e de acordo com Fernandes (2003)², era visível já há mais de uma década, o alargamento dos horários nas cidades. Fatores como a individualização das carreiras profissionais e a possibilidade, cada vez maior, de as pessoas disporem de mais tempo para a realização das tarefas diárias, quer sejam de estudo ou de trabalho, levam à criação da possibilidade, cada vez mais crescente, de conseguirmos e podermos dominar o nosso próprio horário, seja pelo alargamento do tempo de férias e o aumento do tempo da esperança média de vida, em especial no período da reforma, que vai favorecer a particularização dos horários, seja numa maior variação no acesso ao comércio e aos serviços, “em oposição/complemento aos ainda prevalecentes horários “normais” de trabalho, no prolongamento e complexificação do uso da cidade.”

Em suma, os territórios que herdaram uma conceção de tempo mais estável sofreram processos que originaram novas relações territoriais, resultando por isso, de novas dinâmicas de localização do emprego, dos locais de consumo e da residência, de novas formas de mobilidade e de consumo, de novas tecnologias de comunicação e de uma organização do funcionamento da cidade cada vez mais em rede (Ascher 1997, Castells 1996, Boulin 2002 adaptado de Alves 2011).

Esta complexificação dos tempos e dos ritmos territoriais torna-se mais intensa devido a processos como a suburbanização, a metropolização, a gentrificação e a turistificação, caracterizados como sendo alguns dos processos de uma dinâmica ativa e intensa, associada também a uma maior concentração de população, de atividades

² O presente texto resulta de uma comunicação apresentada no Colóquio intitulado “Temps des courses, course des temps”, em Lille, nos dias 21 e 22 de novembro de 2003.

económico-sociais, a padrões de mobilidade, com destaque para a variável velocidade. No fundo, assiste-se a processos compostos por uma heterogeneidade relevante, no que diz respeito, ao quotidiano da população e à dissemelhança das dinâmicas espaço-temporais de um determinado território (Fernandes et al., 2015).

Os ritmos das nossas vidas estão-se a alterar sob o efeito de fenómenos como a individualização dos comportamentos e o progressivo abandono dos principais ritmos coletivos, o aumento de uma urbanização generalizada, a terciarização, a redução do tempo de trabalho, o aparecimento de um mundo global e o desenvolvimento das tecnologias da informação e da comunicação. Os indivíduos, confrontados com as exigências individuais de poderem dominar o seu espaço e o seu tempo, apreenderam o uso de ferramentas e de técnicas que suscitaram avanços científicos, tecnológicos e industriais. Também para Ascher (1997), as novas tecnologias foram importantes para o controlo dos espaços e dos tempos dos indivíduos, uma vez que todos os cidadãos mobilizam todas as possibilidades para aumentar, cada vez mais, o domínio individual dos seus próprios ritmos, de modo a conseguirem responder a uma diversificação de práticas. Os mesmos, abarcam tudo o que possa contribuir e permitir a individualização das suas práticas quotidianas, acelerar a realização de cada tarefa e assegurar várias tarefas em simultâneo, armazenar bens e informações para diferir os usos, de modo a “poupar tempo”, através de atividades pessoais por compra de bens e de serviços personalizados, assim como, facilitar a gestão das atividades de cada um na relação com outros.

De um modo geral, o mesmo autor (1997) destaca a existência de dois sistemas técnicos que permitem comprimir o tempo e o espaço de cada indivíduo. O primeiro diz respeito à alimentação, ou seja, a utilização de determinadas técnicas e produtos alimentares numa nova organização espacial e temporal, por exemplo, com o uso do micro-ondas, produtos alimentares congelados e refeições ao domicílio. O sistema técnico alimentar coletivo rege-se por uma evolução do sistema alimentar doméstico, mas a uma escala superior, numa lógica de variedade e de quantidade, bem visível sobretudo nos centros comerciais onde num mesmo espaço é possível fazer aquilo a que o autor chama de “zapping alimentar”, com vários restaurantes, com várias especialidades, concentrados num único espaço (piso) permitindo, deste modo, poupar tempo na escolha e facilitar escolhas diversas a elementos de um mesmo grupo. Um segundo sistema técnico de domínio dos ritmos individuais diz respeito à mobilidade,

com destaque para o automóvel, um meio de transporte rápido, autónomo e equipado com um conjunto de tecnologias que permitem fazer do tempo da deslocação um tempo multifuncional, compatível com uma atividade comunicativa profissional e pessoal e com o tempo de lazer. Todavia, se esta mudança é global, ela não se faz do mesmo modo para todos os cidadãos, assim como a “(...) a melhoria das condições de mobilidade e de acessibilidade têm um impacto urbano diferente nas temporalidades sócio-económicas das diferentes cidades” (Fernandes et al., 2015). Somando-se a isso, a evolução do telemóvel e das restantes tecnologias de informação e de comunicação também constitui um elemento muito importante da evolução técnica do domínio individual do espaço-tempo. Neste sentido, o terceiro sistema técnico diz respeito à multimédia, nomeadamente aos serviços informáticos e televisivos e às TIC’s, no geral. Todos estes sistemas técnicos contribuíram de um modo extremamente significativo para a autonomia do tempo do trabalho, bem como, para o tempo do “não-trabalho”, desempenhando funções autónomas que permitem uma nova estruturação espaço-temporal da vida de cada cidadão, com um elevado destaque para o seu aumento significativo nas últimas duas décadas.

Em suma, as tecnologias desempenham uma enorme relevância e influência sobre o desenvolvimento dos territórios e isso, no que concerne às dinâmicas do tempo e do espaço, desempenhou um papel extraordinariamente modificador das rotinas quotidianas da população, desde logo, porque enquanto consumidores pretendemos ter acesso a qualquer serviço ou bem a qualquer momento do dia.

As novas tecnologias de comunicação, além de introduzirem mudanças no modo como organizamos as sequências dos usos do tempo (e do espaço), podem subverter as fronteiras entre os tipos de uso, como acontece quando transportamos para o espaço da vida privada o trabalho, abolindo horários e a separação dos lugares sociais (Alves, 2011). Deste modo, considera-se que todos os objetos, técnicas e ferramentas acompanharam as mudanças espaciais e temporais urbanas, em particular a passagem de um ritmo “estático” e objetivo para ritmos “pluriespaciais” e “pluritemporais”.

A vontade do domínio do espaço-tempo individual com o espaço-tempo urbano faz com que seja necessária uma regulação temporal do território, em sintonia com uma gestão do espaço público onde as autoridades públicas têm de ter um papel regulador e organizador, de modo a compatibilizar os ritmos sociais e os tempos de cada território,

numa cidade que muitos desejamos “aberta vinte e quatro horas sobre vinte e quatro horas, sete dias por semana”, uma cidade que “nunca dorme”.

As agendas e os calendários das atividades humanas e das organizações que “fornecem” o ritmo, regulam a ocupação do espaço, desenham os limites dos nossos territórios, fazendo com que os nossos ritmos individuais também se alterem bem como o espaço-tempo social. “O espaço social do que consideramos ser a cidade é, portanto, uma estratificação complexa dos ritmos espaço-temporais de múltiplas relações tempo-espaço”. (Healey, 2002)

Consequentemente, a crescente autonomia em relação aos espaços-tempos e aos do território implica novas abordagens, nomeadamente, e a título de exemplo, uma nova conceção dos espaços públicos ou o funcionamento dos serviços públicos de modo a que estes consigam corresponder o mais possível aos diferentes ritmos e à melhoria da qualidade de vida da população urbana. Sendo a cidade caracterizada por uma temporalidade cíclica (“rhythmicity”), marcada por uma pluralidade de espaços e de tempos, bem como, por um certo potencial que unifique tais espaços-tempos, a fim de serem implementados de forma eficiente um conjunto de atividades que requerem uma coordenação entre vários projetos, tanto em tempo como em espaço, para a sincronização dos ritmos territoriais e sociais a várias escalas (Mulícek et al., 2015). Tanto Mulícek et al., (2015) como Fernandes (2003) defendem que a temporalidade específica de cada território é constituída por ciclos evolutivos e pela existência de diferentes tempos: longos ou prolongados, curtos, sincrónicos, diacrónicos, individuais, coletivos, entre outros. De acordo com Fernandes (2003) os tempos curtos são aqueles onde ocorrem mais transformações, sendo os que “parecem caracterizar melhor a urbanidade dos nossos dias, sobretudo na visão da nossa relação com a cidade, na sua diversidade interna e do seu dinamismo, marcado pela sua variação (e nossa perante ela) ao longo do ano, da semana e mesmo do dia”, cuja “complexidade urbana vai muito além das leituras sincrónicas”.

Deste modo, torna-se imperativo tornar acessível, de forma justa e equitativa, o acesso aos serviços públicos e ao espaço público para as populações cujos horários são cada vez mais irregulares e mais descoordenados, de modo a criar sinergias entre as atividades económicas, os ritmos e os horários dos indivíduos, assim como um aumento das condições de acesso no que diz respeito à mobilidade, mais concretamente aos transportes públicos nos períodos da noite, aos feriados e aos domingos, visto que a

insuficiência dos serviços públicos nestes momentos é um sério obstáculo a uma melhor distribuição das atividades no tempo e no espaço (Ascher, 1997).

A dessincronização dos horários, dos ritmos e da individualização das atividades de cada cidadão enquanto consumidor e utilizador da cidade, a vontade e a necessidade de utilizar um mesmo espaço a horas e em momentos diferentes, vai fazer com que comecem a surgir conflitos, desde logo numa dualidade de horários e de hábitos dos que, por um lado, desejam o sossego, pretendem dormir, para acordarem ao mesmo tempo dos outros que nesse momento terminam o seu período de diversão e pretendem descansar. Numa mesma cidade, num mesmo território os espaços são diferentes e são vividos a ritmos e a tempos distintos.

A pensar num desenvolvimento sustentável, segundo o mesmo autor, deveremos de considerar num urbanismo temporário que se foca nos modos de ocupação parcial dos tempos e dos espaços da cidade e nos “calendários” que permitem coordenar as atividades e garantir a versatilidade e a “moldagem” dos espaços em torno da ideia de “cidade maleável”, ou seja, uma cidade sustentável que se pode “moldar” sem que ela se “desagregue”. A “cidade maleável” vai corresponder a uma polivalência dos lugares, da rotação das atividades e da “hibridização”, com espaços reversíveis, plurifuncionais e versáteis, “moldáveis” e “híbridos”. “Pensar sobre o uso do espaço no tempo significa refletir o controlo dos usos dos lugares. Esta forma de desenvolvimento articula permanentemente dois registos: a longo prazo (mutabilidade, adaptabilidade) e o curto prazo (os usos, a partilha).” (Beyer et Royoux, 2015)

No fundo, o desenvolvimento dos diferentes usos e funcionalidades seria criado de acordo com as diversas temporalidades (diário, semanal, sazonal). “A passagem da noção de temporário para a das temporalidades, delimita uma cidade reversível, cujo projeto é misturar espaço e tempo, o temporário e o sustentável para construir um território urbano com temporalidades diferenciadas e espaços híbridos.” (Gwiadzinski, 2013)

Jardins provisórios, micro equipamentos móveis, lugares de encontros e de reunião transitórios, a ocupação passageira de um edifício à espera por projetos de requalificação para fim de projetos culturais ou sociais são algumas das ideias segundo as quais o urbanismo temporário se move. “(...) o planeamento temporário oferece uma nova leitura da cidade. Ele permite ocupar terrenos urbanos, enquanto estes esperam por

um projeto e assim, renovar “a vida” dos espaços negligenciados. Ao fazê-lo, ele oferece a oportunidade de identificar todos os espaços livres da cidade que têm esse potencial.” (Zareh, 2012 citado por Beyer et Royoux, 2015). No fundo, as instalações temporárias segundo a lógica de um urbanismo temporário, contribuem para a manutenção social dos territórios, questionando as práticas habituais dos espaços, propondo outras, sendo necessário ter em conta as diferenciações temporais dos usos do espaço, permitindo redesenhar novas práticas para novos investimentos do espaço, principalmente público, abrindo outras possibilidades de usos em que os mesmos potenciam uma modificação dos comportamentos sociais. “(...) Eles introduzem uma certa flexibilidade no espaço e, portanto, a antecipação ou a experimentação de novas formas espaço-temporais. Eles constituem, deste modo, uma interface que permite a transição do temporário para o sustentável. A questão temporal não se limita mais ao temporário, estendendo-se, assim, para temporalidades e usos diferenciados do espaço no tempo. (Beyer et Royoux, 2015)

Pensar o cronurbanismo e conseqüentemente, um urbanismo temporário é pensar no “o planeamento do espaço em termos de tempo significa projetar espaços públicos, edifícios e equipamentos, serviços e transportes, cuja morfologia está evoluindo de acordo com as temporalidades e os usos diferenciados. Isso equivale a honrar um urbanismo que teve em conta a multiplicidade de tempos sociais, a natureza policrônica dos lugares e a polivalência sequencial dos espaços.” (Mallet, 2013 citado por Beyer et Royoux, 2015)

No que diz respeito aos ritmos espaço-temporais, à multitemporalidade e multiespacialidade dos territórios, segundo fatores que já foram citados anteriormente, é relevante falar na noite e no espaço-tempo da noite, numa procura, cada vez mais crescente de territórios que “não dormem”, cujo funcionamento da sociedade e da economia estão disponíveis “vinte e quatro horas sobre vinte e quatro horas, durante sete dias por semana”.

A noite é simultaneamente um espaço, no sentido territorial e espacial, onde determinadas práticas, atividades e usos ocorrem preferencialmente, daí a expressão de Gwiazdzinski (2003; 2005): “L’espace-temps de nuit”, o “espaço-tempo da noite”, percebida com o intuito de se incorporar numa só expressão a multiplicidade de tempos e de espaços que a noite pode proporcionar.

O facto de dormimos menos horas, com horários e ritmos diferentes dos do passado repercutiu-se nos horários das atividades que apresentam, na sua maioria, horários noturnos, desde os transportes, os serviços, o comércio, a logística e a Internet, numa lógica de funcionamento “non-stop”, permitindo permanentemente o consumo. A par desta dinâmica, a animação da noite pode ser determinante para que um determinado lugar possa ser eleito destino de férias ou de lazer. É nas cidades, dada a sua representatividade, em que o espaço-tempo da noite sofreu mais transformações, na medida em que a noite estava associada a um tempo “sem vida”, a um tempo “morto”, sem dinâmicas, um tempo em suspenso. Contudo, alterações muito significativas, quer sociais, mas também económicas e territoriais (ao nível do planeamento, sobretudo) fizeram com que olhássemos para a “noite” de uma outra maneira, sobretudo na forma como a população urbana a vive, valorizando-a, pensando nela não como um espaço-tempo improdutivo e propício à marginalização e à acentuação de conflitos “próprios” da noite, uma vez que a cidade está mais pensada e planeada para se viver de dia mais do que à noite e não ter em consideração que esta dinâmica está-se a inverter mas tende a ser, cada vez mais, percebida como um elemento temporal e espacial de mudanças, de dinâmicas e de oportunidade. Por isso, muitas vezes são apoiadas pelo poder local, municipal e nacional, trazendo novas questões para o planeamento, para o ordenamento e para a gestão territorial, porque é cada vez mais necessário saber gerir, num determinado espaço urbano, vidas progressivamente mais dessincronizadas, visto que “a relação entre tempo e território têm implicações em todas as esferas da sociedade (economia, política, cultura) e não ter em conta a noite nos processos de planeamento, é como “amputar” aos territórios uma parte da sua vida” (Alves, 2009).

Existem áreas nas grandes cidades que só ganham vida depois da meia-noite, quando começam a chegar os clientes das discotecas e dos bares ou as pessoas que apenas vão ficar nos espaços públicos criando as famosas “movidas”, deambulando entre os diversos locais na noite, tal como acontece na cidade do Porto e que passou a participar anos mais tarde no *boom* turístico a que assistimos atualmente.

De acordo com Alves (2011), a noite é um espaço-tempo que precisa de mais atenção, “por um lado, pelo potencial de desenvolvimento económico e social que encerra, por outro lado, pelo potencial de conflito que pode gerar, se continuarmos a ignorar”. Todavia, os eventos culturais podem-se tornar uma das estratégias na animação das cidades, principalmente dos centros históricos, funcionando como um

utensílio nas políticas de *marketing* territorial, onde cada território procura ganhar centralidade e demonstrar relevância, organizando estratégias para atrair, “territorializar” e fixar capital, sendo o *marketing* territorial um conjunto de processos de sedução e condicionamento do comportamento espacial de atores em movimento (Fernandes, et., al, adaptado de Dicionário de Geografia Aplicada, 2016).

No sentido de orientar políticas, Gwiazdzinski (2005) propôs quatro cenários para os territórios urbanos no espaço-tempo da noite, sendo eles: a banalização da noite; a automatização da noite; a explosão da noite e a harmonização da noite. De qualquer forma, os tempos e os espaços modificam-se a um ritmo fugaz e, conseqüentemente a evolução rápida dos nossos modos de vida obriga-nos a alterar e a adotar o espaço e o tempo como “chaves”, cada vez mais imprescindíveis, de leitura e de escrita das nossas cidades.

“La ville est une musique composée de rythmes et de mesures qui combinent sons et silences, temps forts et temps faibles, accélérations et ralentissements”.

Pradel (2010)

2.2. Políticas Urbanas de Tempo

“Time is recognized as a resource (exactly as space, water and energy) necessary to make the town more attractive and pleasant”

(Trouwborst, 2012, adaptado de Mareggi, 2013)

Tal como muitos autores defendem, nomeadamente Ascher (1997) e Bonfiglioli (1997), as dimensões económicas e sociais e as suas transformações constantes têm uma dimensão espacial importante, mas também uma dimensão temporal cada vez mais relevante, marcada por um processo de transição de um modelo industrial caracterizado por ritmos sincronizados, para um modelo de sociedade caracterizado por ritmos cada vez mais individualizados, associado a uma sociedade mais heterogénea na sua vida diária. “Hoje, o tempo social das sociedades dominantes mudou de natureza. Tornando-se multifacetado, ele incorpora pelo menos dois tipos de tempo. Por um lado, o tempo do relógio, nascido no século XVIII com a sociedade industrial. (Thompson, 1979, adaptado de Haicault 2003). Este tipo de tempo sempre qualificou os tempos sociais que podem ser medidos em horas, mesmo que sejam múltiplos e criem tensões. É um tempo homogéneo, linear, quantitativo, sucessivo e adiável. Por outro lado, um outro tipo de tempo, feito de ritmos, frequências, fluxos, durações, de períodos, cadências, de prazos curtos e longos” (Mercure, 1979, Temporalistes, 1984-2002 adaptado de Haicault, 2003). Em suma, um tempo flexível e irregular, que se pode sobrepor e destacar do outro tipo de tempo.

Neste contexto de profundas mudanças nos ritmos diários das pessoas e conseqüentemente das cidades, desencadeou-se o surgimento de um conjunto de políticas que visam coordenar e minorar os problemas associados ao tempo e ao espaço, valorizando a dimensão temporal e a gestão dos tempos nalguns países, sobretudo europeus, tendo de ser respeitados, planeados e geridos com base naquilo de que Mallet (2013) defende, como sendo os “elementos temporais”. “Os diferentes elementos temporais (ritmos naturais, o tempo dos relógios, os tempos sociais, os tempos individuais, os tempos privados, os ritmos públicos, etc.) que se misturam e interagem constantemente entre si.”

Segundo Beyer et Royoux (2015) as disfunções do território provêm não só da sua dinâmica sócio-espacial ou económica, mas também das suas diferenças de ritmo. De acordo com estes autores, as políticas urbanas colocam o “dedo” numa dimensão que é frequentemente ignorada no desenvolvimento e na gestão territorial: o tempo. O regulamento dos diferentes tempos sociais e territoriais torna-se uma preocupação do setor público e privado, cada vez mais importante para a melhoria da qualidade de vida da sociedade. “Se alguém associar as políticas temporais a um único termo, provavelmente é a palavra “qualidade” que deve de ser apreendida. Qualidade de vida quotidiana. Qualidade de vida da pessoa. Qualidade de vida do território. Qualidade do trabalho. Qualidade do lazer. Qualidade do relacionamento com o outro. Qualidade da relação com o próprio, mas também, qualidade do ar, qualidade da água, qualidade do ambiente, etc.” (Dommergues et Delfour, 2001).

Deste modo, as políticas temporais assumem uma orientação ligada às políticas públicas, permitindo um maior controlo do tempo individual e coletivo. A melhor e mais eficaz coordenação entre os diferentes espaços e tempos na cidade constitui o seu “coração”, já que elas são destinadas a uma melhor gestão temporal e espacial, sendo políticas que visam a igualdade e a coesão social. Mas, as políticas temporais não são estáticas, elas são também transversais, ou seja, elas supervisionam, por um lado, a coerência e a complementaridade das políticas públicas, entre elas e, por outro lado, as formas de regulação que podem ser criadas com a diversidade de “geradores” do tempo no território: (turismo (instalações turísticas), serviços públicos, comércio (atores económicos)). As mesmas também têm o papel de interrogar as organizações sobre a sua capacidade de pensar a complementaridade dos serviços, de questionar os decisores sobre a sua capacidade de colocar em prática os dispositivos de observação e de sondagem da população: residentes, turistas, trabalhadores, pessoas em processo de integração social, famílias cujas suas vidas são feitas na igualdade de partilha das atividades familiares e profissionais. “As políticas temporais estariam na origem de práticas urbanísticas inéditas, considerando o tempo de várias formas e originando o nascimento de um “urbanismo temporal” (...)” (Mallet, 2013). Estas políticas urbanas representam “uma alternativa potencial para “fabricar” a cidade” (Beyer et Royoux, 2015), visto que enfrentam diversos conflitos temporais ligados a vários fatores, exigindo novas estratégias de articulação dos diferentes ritmos e tempos da população e das cidades.

As políticas temporais surgiram com especial força e com novas abordagens em Itália, nos anos 80, alargando-se a outros países europeus, com o intuito de mitigarem e/ou resolverem e até conciliarem alguns problemas ligados à coordenação dos tempos de trabalho, dos tempos dos serviços públicos e privados, de todos os horários de um modo geral, para que os mesmos se pudessem adequar e responder o melhor possível às necessidades dos cidadãos, tendo em vista a criação de cidades mais inclusivas a funcionar “vinte e quatro horas, durante todos os dias da semana”. “O modelo de uma cidade em contínuo, acessível a todos, 24 horas por dias, 7 dias por semana, 365 dias por ano, interroga a sociedade atual, sinal de uma mutação histórica dos estilos de vida, influenciada também por um processo de globalização (...). De facto, observamos uma continuidade dos grandes ritmos tradicionais da cidade, em particular entre o dia e anoite, ao domingo e nos outros dias da semana.” (Mallet, 2013). Assim sendo, as políticas urbanas de tempo atuarão de forma a minorar os problemas da cidade “que dorme”, da cidade “que trabalha” e da cidade “que se diverte”, de maneira a regular as dificuldades de coordenação dos tempos de trabalho, da e para a família, para o lazer, as diferenças dos usos dos tempos de grupos etários distintos. Em suma, atuará nos tempos individuais, mas também coletivos, sobretudo no que diz respeito aos tempos da noite e do horário noturno, o uso do espaço público e as questões da mobilidade. Em síntese, as políticas de tempo têm como finalidade atuar em três vetores distintos da cidade: os tempos individuais, os tempos coletivos e os tempos do território, sobretudo ao nível da mobilidade e dos serviços.

As questões temporais relativas à acessibilidade e à mobilidade são fulcrais para a expansão das vertentes urbanas ligadas às questões económicas, sociais e ecológicas da cidade. A mobilidade e a acessibilidade são fatores muito importantes na gestão da cidade, tal como as desigualdades no acesso a determinados serviços por falta de meios de transporte ou por questões de incompatibilidade de horários ou pelas desigualdades em termos de tempo de deslocação.

Segundo uma investigação para o “Conseil Régional Nord-Pas de Calais” (França) intitulada de “La prise en compte des temps dans l’aménagement du territoire”, as políticas temporais articulam três dimensões indispensáveis para o seu registo enquanto políticas, cuja abordagem também se pretende que seja direcionada para o desenvolvimento sustentável das cidades nas mais diversificadas vertentes. De acordo com este estudo, a dimensão social das políticas temporais é marcada pelas novas

utilizações do tempo, por um lado, no campo produtivo, destacando-se o papel da mulher e do trabalho remunerado, mas também a flexibilidade do horário de trabalho, a redução do tempo de trabalho e a sua densificação, a vontade de tirar pleno partido do tempo de lazer e de repouso, a ocorrência mais frequente de períodos de desemprego ou de uma reforma mais precoce, levando a uma mudança do estilo de vida da sociedade. Existem, por outro lado, fatores que não estão relacionados com o trabalho, mas também desencadeiam comportamentos e hábitos diferenciados de uso do tempo, como o aumento progressivo do tempo livre e da sua flexibilidade, o aumento da esperança média de vida e as modificações ao nível da estrutura familiar. Uma outra dimensão das políticas temporais é a importância económica que lhe está associada, relacionada à sincronização entre o tempo dos prestadores de serviços e o dos utilizadores, para além do tempo ligado ao momento de acesso aos mesmos serviços. Esta dependência da oferta e da procura de serviços em relação às questões de sincronização dos tempos está relacionada, de modo intrínseco, à importância das dimensões económica e social das políticas temporais, verificando-se que uma organização temporal bem elaborada e pensada em relação às configurações dos serviços tem impactos importantes sobre os ritmos da vida quotidiana e na coesão social do território.

Outro fator também muito importante, de acordo com esta investigação, são as deslocações casa-trabalho, trabalho-casa e o tempo entre essas deslocações e a organização do tempo dos serviços, com consequências económicas muitas vezes desvalorizadas. Um território que visa a melhoria da qualidade de vida, através de uma elevada qualidade e diversidade dos serviços irá exercer uma forte atratividade por parte dos agentes económicos. Também a dimensão ecológica e ambiental é tanto ou mais relevante que as restantes dimensões. Um território que não tenha em consideração a articulação das formas entre o espaço e a utilização do tempo irá originar comportamentos nocivos ao ambiente: o uso abusivo do automóvel, a fragmentação espacial das atividades, desencadeia mais tempo de circulação e um uso abusivo de energia nas deslocações e nos acessos aos serviços.

De acordo com o relatório do colóquio intitulado “Les politiques temporelles: Caractéristiques, opportunités et impact des politiques temporelles au niveau local” existem três questões que estruturam as políticas temporais que são desenvolvidas a nível local em diferentes países europeus. A primeira é a melhoria da qualidade de vida que é procurada por meio de inovações no fornecimento de serviços que satisfaçam e

servam a vida quotidiana, tanto a nível cultural como a nível social, através de uma melhoria da sua acessibilidade (temporal, espacial e económica), mas também à luz das condições de mobilidade e a procura por formas de facilitar a articulação entre a vida do trabalho e a vida do “não-trabalho”, fazendo com que a qualidade de vida de cada cidadão se conjugue e se torne compatível com a qualidade de cada território, de cada cidade. As outras questões são a igualdade de género, a igualdade social, o desenvolvimento sustentável e a requalificação urbana, no sentido de desencadear ações destinadas ao uso do automóvel individual e a orientação para uma cidade onde se valorize as pequenas distâncias (lógica de proximidade entre os serviços públicos, lugares multifuncionais). Estes objetivos, permitem atuar, segundo uma abordagem de vida diária, referente a problemas diários existentes na organização individual e coletiva da cidade, tendo como fim o desafio de conciliar e articular as atividades diárias das diversas esferas da vida e das cidades (esfera do trabalho, da família, do lazer e a esfera social) levantando questões da dominância das mulheres na sociedade, nomeadamente a conciliação entre o desejo e a obtenção de uma carreira profissional, conjugada com a gestão da família, da carga familiar.

Assim sendo, as políticas temporais estão, por conseguinte, ligadas à necessidade de repensar as vidas individuais e coletivas dos cidadãos com o impacto das mesmas nos territórios e em especial nas cidades (nomeadamente ao nível dos serviços e da mobilidade urbana), tendo em consideração as constantes mutações dos modos de vida dos indivíduos e conseqüentemente o impacto das mesmas na organização territorial.

Segundo Bonfiglioli (1997), as políticas temporais urbanas, de um modo geral, podem assentar em quatro grandes contribuições: a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, graças a uma melhor organização e a uma melhor repartição das horas de trabalho e de lazer; a modernização das administrações públicas, graças à simplificação dos procedimentos, a criação de serviços em função das necessidades e dos pedidos sociais, a descentralização e a integração dos serviços e dos balcões dos serviços de todos os setores da cidade; a melhoria dos espaços públicos urbanos de forma a favorecer as redes de sociabilidade e facilitar a mobilidade de residentes e dos utilizadores (temporários ou mais permanentes) da cidade e finalmente, as resoluções dos conflitos entre os residentes permanentes e os usuários mais pontuais, entre trabalhadores e os utilizadores dos serviços.

Apesar das diferentes concepções sobre as políticas urbanas de tempo, Marregi (2002), Mückenberger (2011) e Delfour e Dommergues (2003), entre outros, reconhecem que o seu objetivo principal é a coordenação dos horários, tanto dos cidadãos como dos serviços públicos e privados e a sua conciliação tendo em conta as necessidades da população.

Mückenberger (2011) defende o conceito de “local time policies”. Considera estas como sendo políticas que pretendem coordenar os tempos de trabalho, os horários dos serviços públicos e privados e os horários urbanos, com as necessidades individuais e coletivas dos cidadãos. “Nas primeiras duas décadas da sua existência, as “local time policies”, são políticas destinadas a coordenar os horários de trabalho, os horários de serviços públicos e privados e os horários urbanos para responder às necessidades dos seres humanos - indivíduos, famílias e comunidades, rapidamente e surpreendentemente se espalharam através da Europa.” Contudo, a mesma autora refere também o termo “urban time policies”, defendendo que o mesmo diz respeito, mais precisamente, a um determinado território do que à cidade “como um todo”.

O conceito de “local time policies” defendido pela mesma autora é, segundo Matos et Paiva (2012), holística e não sectorial, uma vez que se baseia nos padrões de vida dos cidadãos e na coordenação dos tempos de trabalho e dos tempos dos serviços públicos e privados, conjugando-os com os tempos da população residente e visitante.

Assim sendo, destaca-se a existência de dois tipos de políticas temporais: as políticas temporais explícitas e as implícitas: as políticas de tempo implícitas são comuns à generalidade dos países europeus e referem-se a políticas que, pelo seu carácter, atuam nos tempos quotidianos, não sendo assumidamente concebidas e percebidas enquanto políticas de tempo. Este tipo de política está relacionado com os regimes e os horários de trabalho (regime de “part-time” / “full-time” ou organização de turnos, uma maior flexibilidade horária ou a totalidade de horas de trabalho semanal) (Mückenberger, 2011). Já as políticas de tempo explícitas são aquelas que abordam especificamente o planeamento na sua relação com a coordenação dos diversos tempos no território. A “história europeia destas políticas (explícitas) está enquadrada, numa primeira fase, por reflexões no meio académico, derivadas do conceito de “time geography” de Hägerstrand e, posteriormente das escolas italianas, francesas e alemãs. Ao nível da sua implementação, o destaque vai para Itália que é habitualmente considerada o país “berço” das políticas urbanas de tempo, quer ao nível das

experiências por administrações locais, quer pela promulgação de leis regionais e nacionais.” (Matos et Paiva, 2012).

O tempo é também encarado enquanto recurso e meio de coesão social, afirmando-se o direito ao tempo, realçando-se a importância da renovação das práticas de planeamento subjacentes às políticas de tempo, que necessariamente implicam um maior envolvimento de “stakeholders” dos territórios, numa lógica de planeamento “bottom-up” (Matos et Paiva, 2012). As “local time policies” requerem uma combinação bem equilibrada de determinadas metas e recursos (“top-down”) e uma participação imediata de todos os “stakeholders” (“bottom-up”)” (Mückenberger, 2011).

O mesmo autor, enuncia três exemplos de políticas que têm lugar em todas as áreas em vários países europeus com efeitos temporais implícitos na vida diária dos cidadãos, contudo, estes mesmos efeitos, não são apreendidos e concebidos como sendo “urban time policies”. O primeiro exemplo, apresentado pelo autor, diz respeito à flexibilização do tempo de trabalho na medida em que, nalguns estados membros europeus, assiste-se a uma reestruturação do tempo de trabalho em termos cronológicos “ (...) um processo de reestruturação do tempo de trabalho, tanto cronometricamente como cronologicamente”; ao equilíbrio entre a vida pessoal e o trabalho, o apelidado “work-life balance”, na medida em que, com as alterações no regime dos tempos do trabalho e no estilo de vida familiar, vários países europeus pretendem desenvolver instrumentos com vista a uma reconciliação entre o trabalho e a vida “fora” do trabalho e, como último exemplo, o autor apresenta o “childcare arrangements”, isto é, a pressão entre o trabalho e a parentalidade força muitas mulheres, na sua maioria jovens, a escolher entre o seu emprego e o desejo e as condições da parentalidade, desencadeando tensões económicas e demográficas. A mesma, faz também referência, a um assunto extremamente importante no âmbito das “local time policies” - a metodologia e os instrumentos para as implementar e para as estudar cada vez mais. “Nos últimos 20 anos, as políticas explícitas e implícitas das mesmas políticas, não só se espharam por toda a Europa, como também, foram alcançados enormes progressos em relação a instrumentos e ferramentas para estabelecer e apoiar essas políticas”, destacando o planeamento do uso do solo e o planeamento do tempo o “time planning”. Outra ferramenta a considerar é aquela que tem em consideração os interesses dos utilizadores no âmbito dos processos de planeamento social, dando “voz” a quem efetivamente interage e se relaciona com um determinado território numa lógica de práticas de

planeamento participado cujo objetivo é reunir “stakeholders” locais, ou seja, os tais agentes que interagem e que influenciam o território, nomeadamente residentes permanentes e/ou residentes temporários, técnicos, políticos, empresários.

Em comparação às políticas apelidadas de “tradicionais” as “local time policies” podem ser resumidas em três pontos: o primeiro ponto refere que a política dita “tradicional” limita-se à redistribuição e não é capaz de compreender o tempo como sendo uma componente cada vez mais importante da vida quotidiana. O tempo está a ser visto como sendo um meio cultural e como um recurso necessário à gestão da vida diária que está a ganhar gradualmente uma importância elevada e alvo de uma maior atenção e apreço pelos atores da sociedade civil, pela economia e pelo mundo político. O segundo ponto é que a categoria tempo está a começar a enriquecer os setores das políticas “tradicionais” nos domínios das políticas da família, do mercado de trabalho, no planeamento urbano, na qualidade de vida e bem-estar e, por último, o aumento do valor concedido às políticas explícitas, no sentido de uma maior transversalidade das políticas locais, unindo o esforço local para um aumento da qualidade de vida dos cidadãos e da qualidade dos territórios. (Mückenberger, 2011).

Já Mareggi (2002) defende o conceito de “urban time policies”. As “urban time policies” são políticas públicas que intervêm nos horários e na organização do tempo e regulam as relações humanas ao nível urbano”. Para o autor, é importante a necessidade de melhorar os espaços públicos de modo a promover as relações sociais e para melhorar a qualidade do acolhimento de residentes temporários e residentes permanentes, e modo também a conciliar os tempos de ambos. Podemos considerar assim a existência de vários tipos de populações urbanas, dividindo-se atualmente em residentes e habitantes temporários, incluindo utilizadores casuais e turistas. É esta mistura social de vários tipos de utilizadores e frequentadores da cidade que está na origem da nova morfologia social e, conseqüentemente económica e também urbana, sendo constituídos, identificados e distinguidos, principalmente pelos seus calendários marcados por diferentes dinâmicas espaciais e temporais.

“O novo tempo social das sociedades ocidentais, manifesta-se no espaço urbano. Ele esta no coração de uma nova era de civilização - a civilização urbana, profundamente heterogénea e desigual, mas também e sempre, lugar de troca e fonte de diversidade e de inovação. Os tempos das cidades são exemplares dessa multiplicidade abundante e discordante.” (Haicault, 2003)

Delfour e Dommergues (2003) defendem o conceito de “time-related policies” e a conciliação de políticas. São políticas que têm como finalidade a melhoria das disfunções temporais das cidades em dois aspectos: os ritmos das cidades (oferta e procura a nível de tempo) e os ritmos das pessoas (com destaque para o tempo do trabalho e o tempo do “não-trabalho”) (Matos e Paiva, 2012).

Do ponto de vista de Bonfiglioli (1999), citado por Cortizo Álvarez (2006) relativamente às políticas temporais, a cidade é constituída por vários lugares, os “cronotopos”, espaços compostos por ritmos originados pela presença e também pela ausência de cidadãos permanentes como dos habitantes temporários. Os mesmos são definidos como sendo “lugares que têm um uso temporal característico. Como tal, é um conceito que pertence ao âmbito da descrição da realidade. O seu novo recurso é unir a duração do uso no tempo com a extensão que ocupa no espaço. Isto supõe uma evolução importante na conceção do espaço, de modo a que a análise do território também deva incluir o tempo. Até agora, o tempo na sua sucessão de ritmos e de ciclos e a coincidência com as pessoas era apenas parte da experiência e da observação diária, incluindo para a Geografia. Uma das tarefas essenciais na exploração do conceito de “cronotopos” é a identificação dos diferentes modos de uso temporário do espaço.” (Cortizo Álvarez, 2006).

Em suma, existe uma necessidade crescente para o desenvolvimento sustentável no nosso dia-a-dia, desafiando modos e padrões de trabalho, de vida, de transporte, de energia e de consumo. Assim sendo, as políticas espaciais têm de ser tidas em conta, especialmente no planeamento territorial e no desenvolvimento e gestão das cidades. Estas tendências a longo prazo são de conhecimento comum de todos os técnicos e governadores, contudo, ainda são poucos os que estão conscientes de que as políticas de tempo e as suas medidas atuam no âmbito social, alterando a vida quotidiana da população, dando condições relacionadas com a questão do tempo, de tal forma que a qualidade de vida é melhorada e a coesão social é reforçada. Atualmente, é necessário o reconhecimento das políticas de tempo como um modo cada vez mais importante na coesão social. Na verdade, é tempo de um sistema integrado de conveniência, abrangendo espaços e tempos a fim de atender às necessidades e à modernização da nossa vida quotidiana e aos seus requisitos específicos para uma maior e mais fortalecida coesão social. Os campos das “local times policies” na sociedade europeia tratam frequentemente matérias relacionadas com a modernização da sociedade e da

cidade e foram estabelecidas, destacando-se os seguintes: a coordenação da escola e os tempos para o cuidado das crianças, a coordenação do trabalho, transportes e tempos sociais, a revitalização dos centros e das periferias das cidades através da coordenação dos horários de abertura dos serviços, a conciliação dos tempos e dos horários dos serviços públicos com as necessidades dos cidadãos, uma melhor acessibilidade de alguns espaços públicos urbanos à noite e durante a noite, a implementação de usos mistos a fim de evitar o tráfego indesejado e sincronização ou dessincronização dos fluxos de mobilidade com vista a evitar efeitos externos indesejados (tráfego, confusão, desordem). “Em todas estas áreas, os esforços de modernização estão em progresso em todos os lugares, implicando políticas de tempo implícitas e, assim, coincidindo com as políticas explícitas de tempo. E elas coordenam-se sempre com as políticas locais orientadas para o espaço”. Para além disso, “Além da sua função corretiva das disfunções espaço-temporais num território ou de desigualdades sociais e de género, da redução das barreiras da mobilidade, à acessibilidade dos serviços e, mais genericamente, ao espaço público que afeta certas categorias da população, as políticas temporais acompanham a emergência de novos comportamentos que carregam em si mesmos uma função corretiva e, para além disso, iniciam novas práticas de tempo e de espaço que são portadoras de novas representações e valores, ligados aos tempos e aos espaços. Eles têm, portanto, não apenas uma dimensão funcional (...), mas também um âmbito social e cultural inscrito numa lógica de desenvolvimento sustentável.” (Mückenberger, 2011)

No contexto das transformações do espaço e, conseqüentemente do tempo, a gestão e o planeamento das diferentes temporalidades inerentes às diferentes dinâmicas de cada espaço torna-se fulcral e constitui um dos focos principais das políticas temporais europeias para uma melhor e maior coesão social e uma harmonia urbanística que consiga conciliar as necessidades dos diferentes utilizadores da cidade e, em particular, de cada território. O planeamento, o urbanismo e as políticas territoriais têm de mostrar uma maior preocupação com a multitemporalidade dos territórios, revelando-se essencial criar ações, políticas e mecanismos para regulamentar os diversos conflitos e formas de apropriação do espaço, tendo em conta as temporalidades próprias de cada território. Tendo como foco as diversas temporalidades das cidades e dos seus cidadãos e as dificuldades, cada vez maiores, em gerir as mesmas, a Itália destacou-se por as fazer “nascer”, sendo considerado o país pioneiro de políticas

inovadoras, dando importância aos tempos e aos espaços da cidade e de todos aqueles que a habitam.

“As políticas urbanas inovadoras apareceram em Itália em meados dos anos de 1980. Apeladas de “políticas temporais”, as suas origens remontam ao questionamento das normas espaço-temporais da vida das sociedades industriais, devido ao advento de uma sociedade de serviços, onde o tempo do “não-trabalho” se tornou num tempo dominante (...).” As mesmas “baseiam-se em observações nas mudanças sociais, mas também nos modos de governança. Trata-se, por isso, em lidar com os novos estilos de vida, juntamente com temporalidades mais complexas e, portanto, com novas expectativas dos habitantes”. “Estes novos modos de ação permitem passar de um modelo de “confinamento” e de “rigidez” urbana, para uma cidade mais fluída e ágil, acessível e aberta ao bem-estar e à qualidade de vida de todos. O verdadeiro desafio é conciliar e articular as atividades quotidianas das esferas familiar, social e profissional de todos os habitantes.” (Beyer et Royoux, 2015)

A Itália foi um dos primeiros países a implementar alguns mecanismos e ações decorrentes da elevada importância da conjugação dos tempos e dos espaços com vista a uma maior e melhor harmonização da gestão do território. Uma utopia que na altura consistia em querer alterar a cidade, transformando os seus modos, e sobretudo os seus tempos “de vida”, tendo encontrado uma reflexão nos cidadãos e nos governantes/gestores e decisores do território desde os anos 80 e nos restantes países europeus nos anos 90.

Deste modo, torna-se imprescindível abordar Bonfiglioli (1997) e o artigo da sua autoria concernente às políticas de tempo urbano em Itália (“Les politiques des temps urbains en Italie”). Estas, surgiram no âmbito de uma nova legislação aquando da reforma e da reestruturação da administração pública italiana com ênfase para a preocupação na coordenação dos horários dos serviços públicos, de modo a atenderem às necessidades e às expectativas dos cidadãos. Foi então estipulado que o regulamento do tempo incidiria nos serviços públicos, nomeadamente nos serviços públicos sociais (como as escolas, as creches, os centros de dia), no comércio, nos transportes públicos e nos serviços culturais. De acordo com a mesma autora (1997) “Atuar sobre os horários públicos de uma maneira orientada para o usuário, requer agir sobre os regimes de horários que regulam as relações entre os indivíduos, sobre a mobilidade das pessoas e,

numa escala mais local e mais vasta, sobre a possibilidade real de apreciar a cidade como um património público e um bem em comum”.

A construção social desta política iniciou-se em 1985 e tem como ideal a conciliação do tempo da vida pessoal, de trabalho e os tempos da cidade com vista a se obter uma maior e cada vez melhor qualidade de vida. “Durabilidade, sustentabilidade, conciliação dos tempos de vida e de trabalho, mobilidade, fluxos, redes de sistemas urbanos, envelhecimento da população, flexibilidade das empresas e dos tempos de trabalho são conceitos temporais, com os quais, descrevemos os mundos da era pós-industrial e da cidade expandida.” (Bonfiglioli, 1997).

O mote para o surgimento das políticas urbanas de tempo deveu-se devido ao aumento da dimensão política do papel da mulher na sociedade. A passagem de uma sociedade industrial marcada por datas e horários de consumo e de produção rígidos e sincronizados para uma sociedade de serviços terciários, marcada por uma maior dessincronização dos tempos também está relacionado com a progressiva entrada da mulher no mercado de trabalho (progressivamente por toda a Europa) e, para além disso, o crescente aumento do seu papel na organização social. Em Itália, o carácter urbano das políticas temporais é resultado de uma escolha cultural, que para além do trabalho, unia um território social e um território físico. “O nosso foco é constituído pela relação entre os tempos sociais, entre os quais, o tempo do trabalho ocupa um lugar central e a organização temporal urbanas que depende de aspetos físicos, morfológicos e urbanísticos dos lugares. O carácter urbano das políticas temporais deriva da escolha cultural feita por aqueles que trabalham, em definir as políticas temporais como que a união entre o território social e o território físico.” (Bonfiglioli, 1997). O papel dos sindicatos foi decisivo para a legislação e para a emergência do processo político local, instaurando-se assim iniciativas locais de carácter territorial.

Um aspeto muito importante a ser considerado no momento da idealização e da prática das ações políticas de carácter urbano no que diz respeito às políticas urbanas de tempo italianas foi, sem dúvida, o tempo do lazer, o tempo do “não-trabalho” e, conseqüentemente, o pensar o espaço público, o centro das ações promovidas pelo “não-trabalho” uma vez que o mesmo reflete a importância que assume atualmente o lazer, quer a nível económico, quer a nível social dos diferentes espaços físicos, daí surgirem questões às quais é imperatório pensar e responder no momento de tomada de decisão acerca das políticas de tempo territoriais no que diz respeito aos espaços públicos,

lugares de memórias coletivas, de encontros sociais, de identidade urbana, de sentimentos e de experiências.

Para além dos espaços públicos, outro foco com a mesma importância no seio das políticas de tempo italianas é a mobilidade. A mesma está pensada tanto para os habitantes, como para os residentes, para os temporários à semana, ao mês ou ao ano, conjugando os calendários turísticos e culturais bem como outro tipo de eventos.

Assim sendo, a lei mais conhecida e talvez a mais importante e decisiva no implemento destas políticas surge pela mão de uma Ministra, Livia Turco do qual a Lei herdou o seu nome, a Lei Turco (Lei 53/2000), onde estipula a obrigatoriedade de existência de planos de organização dos horários, os apelidados “territorial timetable plans” para todas as cidades italianas com mais de 30000 habitantes. Para além de que foi estipulada e descentralizada para o poder local a decisão relativamente ao encerramento dos serviços públicos. “(...) são, efetivamente, políticas ascendentes, ditas políticas «bottom-up». É uma lei de descentralização, promulgada em 1990, que dava a possibilidade aos autarcas das cidades italianas a possibilidade, o direito e, até mesmo, o dever de organizar consultas locais sobre a harmonização dos horários dos serviços públicos e privados.” De acordo com Mareggi (2013) “A Lei Nacional italiana 53/2000 atribui aos municípios a tarefa de implementar as políticas de harmonização e de coordenação dos tempos da cidade, reconhecendo o papel de promoção que desempenharam na década anterior”, afirmando também que esta lei se tornou, cada vez mais, importante “(...) porque as regiões podem apoiar e estimular a ação das instituições locais.” A mesma lei, permitiu uma abertura de diálogo e de gestão do tempo territorial como um espaço político integrado pelos vários atores que atuam no território, tanto à escala regional como à escala local.

Segundo o mesmo autor (2002), durante a década de 90 cerca de 170 municípios italianos envolveram-se em projetos focados no tempo. Estes projetos de monitorização, implementação, organização e regulação foram organizados em gabinetes de tempo, Planos de Tempo e Bancos de Tempo (Belloni, 1998), num contexto de aumento dos níveis do poder local, de territorialização das políticas e no desenvolvimento de dispositivos de consulta e de participação social. Os Bancos de Tempo ou Escritórios de Tempo são a principal instituição das políticas temporais, responsável por um estabelecer um diagnóstico comum do território a partir dos problemas encontrados pelos cidadãos.

A coordenação dos ritmos e dos tempos diários de uma cidade e dos seus habitantes, visitantes, utilizadores constitui o cerne das ações dos escritórios de tempo, bem como a multiplicidade dos tempos sociais, a “polychronie” dos lugares e a sua polivalência, dizendo respeito à diversidade dos ritmos urbanos quotidianos. “(...) a “polychronie” de um lugar refere-se à diversidade dos seus ritmos e à sua capacidade de gerar usos plurais num único momento. Estudá-la possibilita compreender como os diferentes tempos (naturais, sociais) se materializam no espaço urbano (...)” (Mallet, 2013). A individualização dos tempos sociais (ligada nomeadamente à evolução verificada nos domínios do trabalho, do lazer e da tecnologia) tornam os ritmos coletivos menos previsíveis, afetando a continuidade dos ritmos tradicionais e dessincroniza as práticas do espaço “Assiste-se, entre outras coisas, a uma disseminação das horas “de ponta” nos transportes, a um aumento nas estadias curtas em áreas turísticas, a uma intensificação das atividades urbanas à noite e aos domingos. A procura por uma melhor coordenação do tempo passa, portanto, por reflexões geográficas. É então necessário, olhar para os horários de abertura e de encerramento dos espaços urbanos, para a diversidade de usos dos espaços públicos e para a convivência de diferentes atividades entre eles e desenvolver métodos de observação dos ritmos urbanos (...)” (Gérardot, 2007; Mallet, 2009; Revol, 2012, citado por Mallet, 2013).

De acordo com um estudo realizado por Mareggi (2010) em 2008, o número de regiões que possuem regulamentos sobre políticas urbanas de tempo é bastante elevado. Numa primeira fase desse estudo, a pesquisa identificou duas gerações diferentes de regulamentos relativos aos Planos de Tempo Territorial das cidades italianas. A apelidada Lei Turco (Lei 53/2000) integra a segunda e a mais completa geração de leis relativamente às políticas de tempo. “Envolve todo o território nacional e até mesmo o Sul de Itália. Algumas regiões preparam leis específicas ou atualizaram as anteriores enquanto que, na segunda metade da primeira década do século, outras regiões incluíram esses conteúdos em algumas leis relativas à igualdade de oportunidades e políticas sociais ou políticas de planeamento urbano.”

Esta complementar a primeira geração de leis apoiadas na “ implementação de ações (mas também pesquisas e estudos de viabilidade) realizados pelos municípios ou por redes de municípios”; apoiar ações para melhorar a qualidade de vida quotidiana e harmonizar o equilíbrio trabalho/vida, as relações pessoais, as oportunidades de

experimentação e o tempo pessoal de todas as pessoas que vivem, ainda que temporariamente, num território e também ações para garantir oportunidades iguais entre homens e mulheres e também na promoção de “ políticas integradas de reconciliação entre vida/trabalho, flexibilidade do horário de trabalho, revitalização da vida urbana, económica e social, prestação de serviços e mobilidade sustentável (coordenação de horários de transporte, mobilidade alternativa, reduzindo o uso de carros e as emissões de gases poluentes no setor dos transportes)” (Mareggi, 2013).

De acordo com o mesmo autor (2013), nos últimos anos a análise e as reflexões sobre o tempo da cidade desenvolveram-se tendo como pilares três domínios: a produção pelos municípios com a colaboração dos parceiros privados de políticas do tempo, tendo em conta, as especificidades, as características e as especificidades de cada território, tendo em conta que “ (...) as “urban time policies” são políticas públicas que intervêm nos horários e na organização do tempo, que regulam as relações urbanas a nível urbano”; o segundo domínio está orientado para o urbanismo e para o planeamento territorial e, por fim, o terceiro domínio de intervenção é um conjunto de ferramentas de planeamento a diferentes escalas territoriais, implementadas pelas administrações públicas italianas. “Definir estes três campos de intervenção é uma forma de reconhecer que, também a partir da cidade, as possibilidades de planeamento dos tempos urbanos mudaram de uma ação pública específica e característica (que continua como sendo o principal campo das políticas urbanas de tempo), para intervenções em outros setores, neste caso, analisado em relação ao planeamento urbano.” (Mareggi, 2013). A Itália é o único país onde estas políticas são objeto de uma articulação entre os diferentes níveis: o governo pode ajudar financeiramente as regiões que adotem legislação, bem como que apresentem projeto neste âmbito.

Em 2004, assistiu-se à criação da Associação “Tempo Territorial”, fundada por alguns dos investigadores mais conceituados desta temática, ligada aos ritmos e aos tempos da cidade a fim de poderem serem partilhadas as melhores práticas e a possibilidade de reflexão sobre as novas questões e desafios das políticas temporais. A associação é uma rede nacional de atores de políticas temporais que reúne as comunidades locais, as empresas, associações ou organizações científicas.

A Itália e a França, no que concerne aos países europeus, são os países mais avançados no desenvolvimento das políticas temporais, sendo necessário que outras iniciativas tenham “luz verde” em vários países europeus. A transversalidade das

políticas temporais leva a impactos em diferentes campos de atuação sobre um determinado território de modo a articular os tempos de trabalho, os tempos sociais para depois integrar os tempos da memória e o tempo histórico na construção social do tempo e do território. “A Itália é atualmente o único país europeu a ter leis em vigor para que as regiões e os municípios tenham os poderes e a obrigação de agir a favor de uma reconciliação dos tempos sociais e territoriais, através de um planeamento temporal” (Beyer et Royoux, 2015).

Em França, um dos elementos estruturantes das políticas temporais tem como fim o desejo de renovar a base do desenvolvimento dos territórios. De acordo com Mallet (2013) as políticas temporais surgiram “num período em que novas leis estão a ser elaboradas para mudar as formas de planeamento territorial (...)”. Os primeiros “Bureaux des Temps” franceses surgiram a partir de 2001, em parte, devido ao programa de prospetiva “Datar, Territoires 2020”. Os primeiros escritórios de tempo franceses tiveram como modelo os escritórios de tempo italianos. Consequentemente, foi criado um grupo de trabalho intitulado “Temps et Territoires”, cujo seu desejo era dar continuidade e mais profundidade ao estudo do tempo e à sua importância, muito também, no reconhecimento ao direito ao tempo, dando relevância para agir em questões temporais, independentemente das políticas públicas locais. “Os recursos humanos (serviços de formação, de estudos, de representações estatísticas e cartográficas, reflexão prospetiva, seminários e plataformas para a troca de experiências) e os importantes recursos financeiros concedidos (...) favorecem o surgimento das primeiras iniciativas no campo das políticas temporais em França.” (Beyer et Royoux, 2015).

Em Portugal, ao contrário do que se sucede em outros países europeus, não há políticas de tempo explícitas, nem nenhuma preocupação com o planeamento e com o ordenamento de acordo com a multitemporalidade dos territórios, com as políticas urbanas de tempo e com a gestão e o conhecimento da dimensão temporal e espacial das cidades, juntamente com as dimensões económicas e sociais específicos de cada território, em diferentes escalas visto que “ as medidas para a gestão do tempo ainda estão muito relacionadas com a regulamentação funcional e os paradigmas moderno-funcionalistas” (Fernandes; Chamusca et al., 2015). Contudo, a cidade do Porto destaca-se, como sendo uma referência, na medida em que “ (...) a diversificação dos tempos, espaços e os interesses das pessoas e “territórios”, também foi crucial para compreender

a crescente relevância do planeamento multinível e das abordagens na área, muito em consonância com os instrumentos de financiamento da União Europeia para a regeneração urbana, com dimensões espaciais e territoriais que ajudam a promover uma mistura de funções e de atividades, tentando também conciliar história com modernidade no contexto de intervenções integradas sectoriais e institucionais.” (Fernandes; Chamusca et al., 2015). O país, em geral, rege-se por Decretos Leis que estipulam o regime de funcionamento dos estabelecimentos comerciais existindo um extremamente escasso número de estabelecimentos que permanecem abertos vinte e quatro horas por dia: desde um ginásio, até restaurantes, um supermercado (tal como se assiste na cidade de Milão), um colégio com berçário e algumas salas de estudo universitárias que funcionam durante a madrugada somente na época de exames.

Em suma, as políticas temporais terão de ter a capacidade de questionar os assuntos da vida urbana diária como uma parte integrante das políticas atrativas de um território, de uma cidade. Deste modo, espera-se que a capacidade de associar o urbanismo às questões temporais, aquilo a que os autores apelidam de “cronourbanismo” ou “urbanismo temporal”, inicie padrões de desenvolvimento compatíveis com a qualidade nas mais diversas esferas da vida urbana e do território.

3. Gaia e a fachada ribeirinha

Falar do centro histórico da Cidade de Gaia e principalmente da área apelidada e reconhecida popularmente, não há muitos anos, como Cais de Gaia ou Beira Rio, que compreende a Avenida de Ramos Pinto e a Avenida de Diogo Leite, área de estudo da presente dissertação, é marcar este capítulo de nostalgia, afinidade e afetividade para com este território. Sentimentos marcados uma infância profundamente feliz e a associação ao local favorito das brincadeiras, dos passeios de bicicleta, das idas ao mercado local em busca dos frescos do dia, do molhar dos pés à beira rio, do cheiro das roupas nos estendais, do espírito de vizinhança que era extremamente forte e inquebrável, onde toda a gente conhecia toda a gente, onde persistia o contacto geracional e códigos de ajuda, confiança e vizinhança. Atualmente, ficam só as memórias de um território agora “vazio de gente”, mas ao mesmo tempo cheio de “gentes”, das casas que outrora imanavam o cheiro a fresco de roupa lavada nos estendais e que agora são casas e casas e casas (o chamado alojamento local) que acolhem as “gentes desconhecidas” que nos visitam. Ficarão as memórias de um território onde que aquilo que era já não o é, olhando para ele com saudade. Tal como disse Fernandes³ “os lugares são um pouco como as pessoas (...)”, marcam a vida de quem os habita, levamos um pouco deles em nós, deixamos neles um pouco de nós, criando sentimentos de pertença, identidade, memórias.

Em relação à sua localização geográfica, o centro histórico de Vila Nova de Gaia (em que uma pequena área sua constitui aqui objeto de estudo) situa-se na freguesia de Santa Marinha, abraçando ao longo de 3,3 quilómetros a frente de rio na margem esquerda do tramo final do Douro.

Hoje, falar do centro histórico de Gaia (CHG) é associá-lo, instantaneamente às caves e ao comércio do Vinho do Porto, a um património indiscutivelmente marcante que caracteriza este território e, conseqüentemente, o fenómeno do turismo. Do ponto de vista da sua morfologia, o CHG é um extenso anfiteatro voltado para o rio Douro com uma ótima prespetiva sobre a cidade do Porto. Neste anfiteatro “haverá que (...) realçar a importante dimensão das caves de vinho fino de idade variável, mas de notável homogeneidade na forma e no modo como, já próxima da foz do rio, em naves de

³ Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, Volume I, 2016.

grandes vãos, se adequam à topografia, reproduzindo na versão urbanizada os terraços dos vinhedos do Alto Douro” (Fernandes, 2011).

A cidade de Gaia deveu o seu crescimento económico e urbano sobretudo à sua relação com o rio e à cidade do Porto, na materialização das pontes (Luiz I e Maria Pia e mais tarde as restantes que vieram sublinhar ainda mais a necessidade das deslocções de e para o Porto, sendo que a ponte Luiz I é a que abrange a área de estudo) e com a Região do Alto Douro Vinhateiro. “Consolidou-se (...) a vocação da área para receber o Vinho do Porto, com a criação do Entreposto de Gaia em 1926 que por lei passa a ser o único local onde se pode armazenar o Vinho do Porto e apenas este vinho” (Ferreira, 1999-2000). Em frente ao rio, prosperaram também as indústrias de construção naval de grandes navios e tanoarias.

Da margem ribeirinha de Gaia, partiam, para o resto do mundo, milhões de hectolitros de vinho do Douro, marca da hegemonia dos seus armazéns, desde sempre uma imagem do “outro lado” do Porto e, mais tarde, considerada parte relevante e fundamental no reconhecimento deste território, principalmente da área mais antiga. As caves, nome dado aos armazéns do vinho, antecipam-se ao poder local e apostam no turismo como meio também de promoção das suas empresas e dos seus produtos. Para além da vontade de promover ou divulgar as suas marcas e o seu produto, apostam também na visita às suas tanoarias. No início, através de publicidade informal, feita pelos visitantes, conseguiram colocar o CHG como uma das atrações turísticas mais importantes da região, a de maior significado para a economia local, completada pelos passeios de barco rabelos encenando tempos áureos em que os mesmos eram fundamentais para o transporte de mercadorias, incluindo o próprio vinho. Contudo, são inúmeros os turistas que associam ainda a localização geográfica deste território como sendo Porto e não como Cidade de Gaia “Não houve um aproveitamento do turismo existente, foram estas empresas as responsáveis pela atração turística ainda antes de o poder local considerar o valor patrimonial da mesma” (Ferreira, 1999-2000), independentemente da qualidade urbana da área onde se situam.

Resultado disso, a frente urbana de Gaia cresceu, organizou e ganhou forma e estrutura ao ritmo das trocas comerciais que desde tempos longínquos se fizeram ao longo do rio e deste com o resto do mundo, conferindo à cidade e à sua frente ribeirinha um carácter e uma identidade única e indissociável da morfologia urbana do tecido antigo de Gaia. Os espaços livres e abertos junto à marginal fluvial foram outrora

espaços muito animados e ativos durante séculos, de uma intensa atividade mercantil e portuária, fazendo com que a sua evolução urbana e a topografia dos lugares se tenha desenvolvido através de uma linha paralela ao rio, o qual organizou, desde então, o espaço público e a malha urbana circundante.

Os espaços ao longo da margem ribeirinha da cidade de Gaia tornaram-se lugares de movimentos de descarga, de armazenagem e de expedição das mercadorias, a maioria relacionados com as atividades do vinho. Com a azáfama das atividades comerciais, os armazéns estendem as suas atividades ao espaço público, até junto ao rio. Mas, a necessidade acrescida de armazenamento, foi roubando espaço ao público para poderem alargar as suas instalações restando só o estreitamente indispensável para as necessidades básicas de deslocação, numa lógica de organização que subordina o espaço público para as necessidades comerciais das empresas do vinho. Desta forma, é o entreposto do vinho que molda todo o ambiente urbano, consolidando uma função monofuncional a esta área.

Prevalece a consciencialização da importância de valorizar e de salvaguardar os centros históricos, de preservar e de imortalizar os valores de identidade, pertença, memória e de uma carregadíssima carga simbólica a partir da década de 80 do século transato. Além disso, a partir de então faz-se a exportação direta do vinho do porto a partir da sua área de produção, no Alto Douro Vinhateiro, resultando a diminuição da importância e da utilidade dos armazéns que começaram a privilegiar outras atividades rentáveis, essencialmente ligadas ao turismo. “O vinho do Porto, sua grande riqueza e emblema, atrai milhares de visitantes às caves situadas no seu tão característico centro histórico”⁴.

⁴ “A AMP e os seus municípios - http://portal.amp.pt/pt/#FOCO_4”. Página na *Internet* consultada a 1 de fevereiro de 2018.

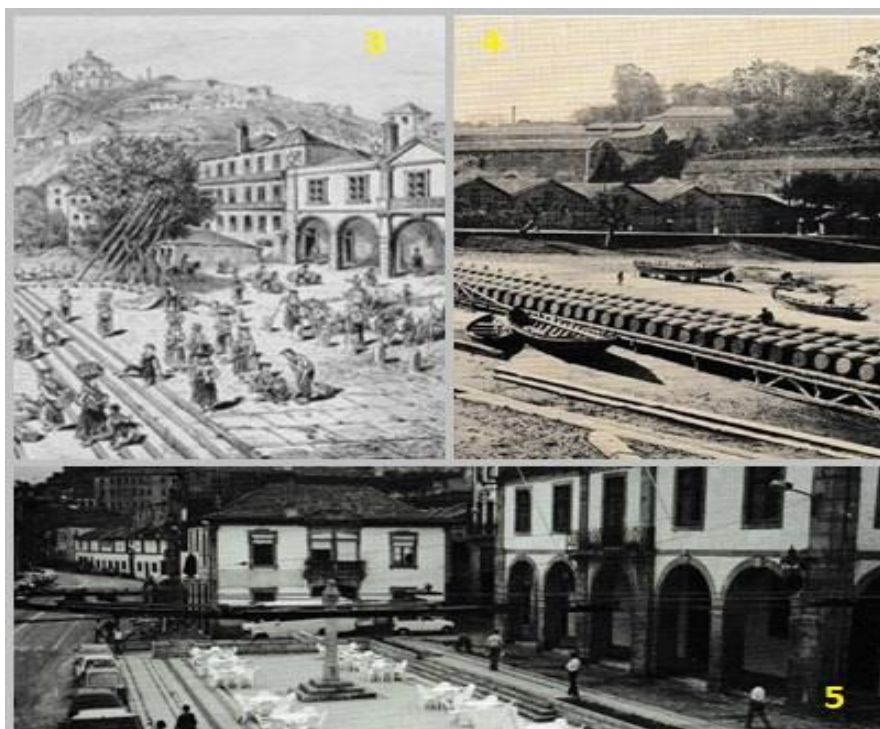


Figura 3 - Armazéns Sandeman, desenho de William Prater, 1870. Arquivo Histórico Sandeman.

Figura 4 - Antigo Cais de embarque em frente aos armazéns Ferreira ,1930. Catálogo Histórico de Vila Nova de Gaia “Memória, Património, Reabilitação” – Gaiurb, EM. Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Figura 5 - Largo do Sandeman, 1987. Catálogo histórico de Vila Nova de Gaia “Memória, Património, Reabilitação” – Gaiurb, EM. Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

A partir da observação direta e através de conversas informais com os promotores comerciais de algumas caves, constatou-se que apesar de serem a âncora turística da frente ribeirinha do concelho, o conjunto dos armazéns não é atrativo na sua generalidade, ou seja, os visitantes só visitam uma determinada empresa, num determinado armazém e não existe uma lógica de “zapping” turístico por todo o núcleo de armazéns. Quer, por uma questão de proximidade ao local onde os autocarros turísticos e de excursões param, ou a proximidade à ponte Luiz I, quer por ser mais visível da avenida marginal, ou por haver um pacote turístico concreto em colaboração com uma determinada empresa turística com parceria com uma definida empresa de vinho do Porto, ou então porque são “aliciados” pelos promotores que estão na rua a promover determinada empresa do vinho, de modo a angariar visitantes. De um modo geral, como resultado da observação e da análise direta na área de estudo, verifica-se que os visitantes entram, na generalidade, num só armazém de uma determinada marca de vinho. Não é possível, da maneira como está estruturado o núcleo do centro histórico de Gaia que a generalidade dos visitantes visite várias caves e percorra intensivamente o núcleo histórico, até porque, independentemente da morfologia urbana do mesmo, as

caves oferecem genericamente o mesmo produto e apresentam o mesmo conceito de visita, normalmente paga, o que inibe os turistas de visitarem mais do que um armazém. Para além disso, todo o percurso entre as diversas caves é marcado por uma fraca acessibilidade.

As caves são também muitas das vezes escolhidas pela oportunidade de panorâmica sobre a cidade do Porto e pelo fator proximidade, uma vez que os visitantes, entre os quais dominarão os turistas que chegam a pé ou de autocarro a partir da ribeira do Porto, optam pela cave que fica mais acessível, mais “à mão”.

Neste sentido, e como as caves do vinho do porto são o principal chamariz turístico, a par da imagem panorâmica sobre o rio e sobre o Porto (através também do teleférico), está em desenvolvimento e de forma a potenciar o crescimento turístico e, atrever-me-ia a dizer os interesses privados de um dos maiores grupos investidores em Gaia, a construção do “Mundo do Vinho” ou “World of Wine”. Neste sentido, é legítimo fazer várias questões, tais como: Porquê? Para quê? e Para Quem? (para além dos visitantes, dos turistas, em larga maioria). Segundo alguma imprensa ⁵, o “Mundo do Vinho” nascerá em junho de 2020, fruto de um investimento no valor de cem milhões de euros, com uma área de mais de trinta mil metros quadrados. Este projeto materializar-se-á com a construção de cinco museus, uma zona de restauração, um parque de estacionamento e várias exposições no lugar que era outrora ocupado por antigos armazéns de vinho do Porto. “No centro histórico de Gaia nascerá um grande complexo cultural, de retalho e de restauração que pretende ser um importante centro para a expansão do turismo (...)”⁶. É considerado o maior investimento num centro urbano, não só em Portugal, mas também na Europa. Segundo Adrian Bridge, o diretor-geral da “The Fladgate Partnership”, o principal objetivo do “World of Wine” é ser um “catalisador” turístico da área histórica de Vila Nova de Gaia. O “Mundo do Vinho” é considerado um projeto PIN (de “interesse nacional”) e vai ser constituído por

⁵ <https://www.publico.pt/2017/06/08/local/noticia/velhos-armazens-do-vinho-do-porto-transformamse-no-mundo-do-vinho-1775094>; <http://videos.sapo.pt/YtVZN07HRoINUpYhZFTP>; <http://sicnoticias.sapo.pt/cultura/2017-11-27-Mundo-do-Vinho-vai-nascer-em-Vila-Nova-de-Gaia>; <http://www.viva-porto.pt/Em-Destaque/mundo-do-vinho-nasce-em-gaia-em-2020.html>; <https://aventar.eu/2017/06/15/caves-de-vinho-do-porto-gaia-quer-destruir-patrimonio-que-antes-quis-classificar-na-unesco/>; <https://www.dinheirovivo.pt/outras/mundo-do-vinho-nasce-em-2020-em-gaia-num-investimento-de-100me/>; <https://www.sapo.pt/noticias/economia/mundo-do-vinho-nasce-em-2020-em-gaia-num-5939cea093a7051f414026f6>; <http://marketeer.pt/2017/06/09/vila-nova-de-gaia-acolhe-mundo-do-vinho/>. Páginas na *Internet* consultadas a 1 de fevereiro de 2018.

⁶<https://www.dinheirovivo.pt/outras/mundo-do-vinho-nasce-em-2020-em-gaia-num-investimento-de-100me/> - Página na *Internet* consultada a 1 de fevereiro de 2018.

experiências culturais: um museu dedicado aos monumentos, um museu dedicado à cortiça, um terceiro às regiões vinícolas de Portugal, outro museu dedicado ao *design* e, por último, um outro dedicado à história dos recipientes que ao longo dos tempos serviram para o consumo do vinho.

A refuncionalização deste espaço vai ser marcada por cerca de doze espaços de restauração, espaços para eventos, uma escola do vinho, cerca de cento e cinquenta lugares de estacionamento e ainda uma zona de lojas. Este projeto acompanha também a ampliação do hotel mais conhecido de Gaia, a unidade hoteleira *Yeatman*, de modo a que tanto para o autarca municipal como para Adrian Bridge, este projeto em pleno centro histórico consiga cativar o visitante a regressar uma segunda vez aumentando assim a estadia, conseqüentemente, aliada à capacidade de resposta da unidade hoteleira, que atualmente é em média de duas noites. Além disso, ajudará a que o hotel seja rentável todo o ano, tanto na época designada “alta” como na época “baixa” que se estende entre novembro e março, fazendo com que o aumento do número de visitantes e de hóspedes aumente.

De acordo com o poder municipal, na pessoa do Senhor Presidente da Câmara do concelho gaiense este projeto “vai marcar o futuro e o centro histórico de Gaia, considerando-o um “desafio” por “combinar de forma equilibrada o tradicional com a modernidade”. O centro histórico de Gaia, antes Entrepasto de Gaia, é a única área da cidade de Gaia conhecida a uma escala mundial pela sua arquitetura e morfologia únicas, dominada pelos telhados dos seus armazéns que se estendem até ao rio, numa lógica de “dominó”, composto pelas mais variadas e famosas caves de vinho, estabelecendo com o mesmo e com o núcleo urbano do Porto um cenário urbanístico e arquitetónico cuja beleza é única e inconfundível.

Iniciar-se-à, muito provavelmente, com a concretização deste projeto (“megalómano” fase à área em que se insere), o início do fim de um património intemporal e imemorial que se integraria na lista do património mundial classificado pela UNESCO, já que estaremos aqui perante uma espécie de parque temático, numa lógica de “Disneylândia do Vinho”.

Este projeto do “Museu do Vinho” coloca em questão quais são de facto as políticas e os caminhos que queremos traçar para o futuro dos centros históricos e para o futuro da população dos mesmos, levando a colocar em questão a recodificação da

expressão de reabilitação, em contexto de “centro histórico” já que, tanto pode consistir em reativar algo que já existia mas que tendo deixado de estar integrado nas práticas quotidianas é redescoberto para novas funções, a tal “segunda vida” que se quer que se assista e se vivencie nos centros históricos, como através de operações de invenção e de encenação de uma singularidade, de uma continuidade (Lowenthal, 1989), da refuncionalização do passado oscilando entre a reativação, a reinvenção, a idealização e a estetização que traduzem o carácter único, *sui generis* e a harmonia que sustentam as comunidade imaginadas (Anderson, 1991) que a expressão “centro histórico” pretende representar.



Figura 6 - Construção do futuro “Museu do Vinho” em 2018. Elaboração própria.

Esta estetização e encenação nos centros históricos, traduz-se no facto de as práticas quotidianas dos indivíduos e os locais e edifícios onde a vida normal se desenrola estarem a ser, de algum modo, encenados para adquirem o estatuto de um produto, de um signo e de uma imagem destinados a serem consumidos, ainda que sob a forma de um consumo meramente visual. Em concreto, este processo de estetização, nos variados contextos urbanos em que ocorre, revela-se num urbanismo intensivo, visível no embelezamento das fachadas ou através da criação de eventos atrativos que combinam o tradicional com o festivo”. (Peixoto, 2003). A estetização, na maioria das vezes, fruto das intervenções de reabilitação urbana, revela o distanciamento que se

estabelece entre a vida vivida diariamente e a cultura local no espaço e no tempo e aquilo que se quer que se exteriorize para a experiência turística, para os visitantes. Isto é, muitos dos aspetos que é suposto representarem a vida quotidiana dos indivíduos ou de uma cidade, caso falemos numa escala espacial mais alargada, são, por via da encenação, da espetacularização, da elaboração de cenografias turísticas, algo exterior aos residentes ou à cidade. Para além disso, os estilos de vida apresentados e vendidos aos turistas têm, em larga maioria, muito pouco ou nada a ver com aquilo que é a vida quotidiana dos residentes sendo estes influenciados, maioritariamente inconsciente e involuntariamente, por toda a encenação e espetacularização que a cidade ou cada território quer exteriorizar (Frias e Peixoto, 2001).

Tem-se verificado que este fenómeno de encenação e de cenarização nos centros históricos levados a cabo por uma vivificação encenada, marcada por um certo excesso de animação e de recuperação voluntariosa de tradições muito ancoradas com o turismo, de e para ele, não pode deixar de ser pensado fora do contexto de uma estratégia económica voltada para o mercado do lazer e do turismo.

De acordo com Peixoto (2003), os centros históricos reabilitados estão em maior ou em menor grau, a converter-se em sociabilidades espectacularizadas e de encenação da vida quotidiana, constituindo-se como uma espécie de realidade alegórica das cidades. Esta alegoria manifesta-se de forma tripartida. Por um lado, os centros históricos são cada vez mais apresentados como a expressão concreta de uma ideia de espaço público que permite que a cidade seja imaginada e transformada a partir do seu passado. Assim, sobre forma figurada da irmanação entre o consumo e o lazer, os mesmos transformam-se numa alegoria desse espaço público, supostamente perdido que urge recuperar.

As intervenções mais voltadas para um urbanismo intenso, baseado no desenho urbano, têm ocorrido nos locais onde uma ideia de património se pode juntar a uma outra de espaço público para ser potenciado como atração turística e de lazer. Por outro lado, a animação crescente dos centros histórico e a sua “turistificação”, constituem e originam expressões performativas e “plásticas” que pretendem sugerir ideais de cidadania e de participação cívica.

Desta maneira, em virtude da reabilitação a pensar no turismo e na estratégia económica turística levando à expulsão de residentes, a pressões nas lojas históricas

para que as mesmas sejam convertidas noutra função e “modernizadas”, à especulação imobiliária, à “esplanadização” do espaço público e às intervenções arquitetónicas brutais e destrutivas de onde resultam processos de “fachadismo” e consequentemente de gentrificação como é na prática o que está a acontecer com a obra do “Museu do Vinho”, em pleno CH e numa antiga ZEP, cujo atual governo autárquico foi o responsável pelo seu cancelamento e pela aprovação deste projeto, colocando em risco a autenticidade e integridade territorial, bem como a perda gradual das características do tecido e da paisagem urbana, de acordo com o ICOMOS. O ICOMOS⁷ é uma organização que trabalha para a conservação e proteção dos sítios património cultural, mantendo uma rede de especialistas das mais diversas áreas, desde arqueólogos, geógrafos, historiadores, urbanistas, engenheiros, responsáveis pela melhoria e pelo aperfeiçoamento da preservação do património, das normas, e das técnicas para cada tipo de bem do património cultural: edifícios, cidades históricas, paisagens culturais e sítios arqueológicos.

Todavia, é reconhecido que esta área e as caves já não são nem poderão ser um espaço monofuncional. Contudo, é necessário determinar o mais corretamente possível a equação certa para manter a identidade deste lugar, ligada há séculos à história do vinho, criando todas as condições, partindo da participação pública, por exemplo, para que não possam só fluir os turistas e os visitantes neste espaço, permitindo a vivência quotidiana, que é o genuíno propulsor da cidade. Tornar o espaço, simultaneamente habitado, vivido, visitado e visitável é uma sinergia imperatória, com equipamentos e serviços que respondam às necessidades da população ao longo dos vários tempos, a curto ou a longo prazo, não se coadunando com um espaço descaracterizador da restante malha urbana antiga, interferindo também na harmonia da sua unidade visual, para dar espaço a um chamariz turístico para que o visitante possa adquirir um vasto conhecimento sobre o vinho do porto.

Em suma, ao olharmos para as tendências dominantes do *design* urbano do espaço público e, em particular, para a frente de rio do CHG, o mesmo espaço foi pensado e foi projetado para favorecer as práticas turísticas e de lazer: as alterações no espaço público, nomeadamente a transformação das ruas, em ruas com carácter pedonal e com ciclovias, frentes de água com esplanadas, dada a cada vez mais valorização e

⁷ Jornal “Público” de 26 de maio de 2018 - <https://www.publico.pt/2018/05/26/local/noticia/icomos-outra-vez-critico-do-porto-e-gaia-tambem-nao-escapa-1832158>.

importância atribuída às frentes de água, teleférico (escusado será dizer que só são para usufruto dos turistas), sendo fundamental que os mesmos localizados na frente ribeirinha do CHG poderiam favorecer a mobilidade para os residentes da cota baixa à cota alta. Podemos olhar para estas tendências do *design* urbano como símbolos de uma nova economia urbana e como indicadores em curso nas nossas cidades. Símbolos esses que nos dizem tanto sobre o presente e o futuro das nossas cidades quando as torres das igrejas, que se elevam acima dos outros edifícios, nos dizem sobre as dinâmicas dominantes num passado mais longínquo, ou as chaminés das fábricas, a querer tocar o céu, nos podem dizer aquilo que já foram as dinâmicas económicas e sociais dominantes noutros tempos.

Portanto, poderemos ver que a reabilitação urbana tende a recuperar, através de uma lógica de estetização, de “fachadismo”, de “esplanadização”, não só os “tempos mortos”, mas sobretudo os “espaços mortos” e a ritmicidade das cidades, por vezes não considerando a sua anterior função e o papel que tiveram na formatação da identidade urbana, valorizando somente o valor arquitetónico e patrimonial do edificado. (Peixoto, 2003).

3.1. O conceito de 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”

J. A. Rio Fernandes (2010) in XII Colóquio Ibérico de Geografia

Com a rápida, desorganizada e fragmentada evolução das cidades, sem se ter em conta as lógicas e as técnicas do processo de planeamento, ordenamento e gestão territoriais, algumas áreas urbanas não tiveram capacidades de se adaptar às mudanças e às necessidades das novas vivências e ritmos urbanos, levando ao declínio, à degradação e ao esquecimento de áreas urbanas que outrora haviam tido um papel preponderante e impulsionador do crescimento económico e urbano, tendo sido também fundamentais para a coesão e identidades territoriais. Os centros “históricos” ou “antigos”, como territórios identitários, foram os que mais sofreram com todas as transformações territoriais e conseqüentemente com todas as transformações económicas e sociais que se assistiram nas últimas décadas, desencadeando, desta maneira, o seu despovoamento, a sua degradação funcional e habitacional, necessitando de serem intervencionados e de serem novamente prioridade no seio das políticas urbanas. Sendo assim, começou-se a apostar na Reabilitação, Revitalização, Regeneração e Requalificação da sua estrutura e malha urbanas, deixando em segundo plano, mas não menos importante, os paradigmas ligados unicamente à preservação dos monumentos, apostando numa nova oportunidade de integrar também o pensamento arquitetónico e urbanístico, para que se conseguisse integrar o “velho centro” em cidades em rede e nas redes de cada cidade.

Assim sendo, ao longo dos tempos tem-se verificado várias noções de centro histórico que poderão ter influenciado a maneira como os cidadãos, de um modo geral olhavam e olham para ele. É um conceito muito complexo, com várias ramificações, com várias visões perspectivas consoante as áreas de conhecimento e que, de certo modo, poderão sobrepor-se aos elementos fundamentais presentes nos centros históricos. Encarados mais recentemente como repositórios de histórias, estórias e de memórias e

como propulsores de diversas atividades culturais e turísticas, tornaram-se objeto de uma idealização também no âmbito das políticas urbanas.

De acordo com IHRU – Instituto da Habitação e de Reabilitação Urbana⁸, os centros históricos são “zonas centrais mais antigas dos aglomerados urbanos, cuja malha urbanística e pelo menos parte significativa das edificações, remontam às fases iniciais do seu processo de crescimento urbano, o que lhe confere um consensual estatuto de historicidade e como tal de património da história mais remota e da identidade dos respetivos aglomerados urbanos em que se inserem”.

Segundo o Dicionário de Geografia Aplicada (Ferenandes et., al, 2016), o conceito de Centro histórico, refere-se à parte mais antiga da cidade. No entanto, este conceito suscita algumas dúvidas pela sua indefinição, tanto espacial (porque nem sempre se localiza no centro geográfico urbano) e temporal (pelo facto de não se saber distinguir o que é histórico e o que não é). A conceção mais consensual é aquela que identifica estes espaços como partes de origem pré-industrial, de onde já desde os finais do século XIX se reconhecem outras temporalidades que transformam a história dos monumentos (...). ”.

Fernandes (2011) defende que o conceito de centro histórico está em crise “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 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 (...)”. Passou a haver uma nova expressão alusiva ao conceito “histórico” que começou a ganhar valor e as “casas velhas” passam a ser vistas como “antigas”, havendo também a adoção de expressões alternativas como cidade antiga, cidade consolidada, centro urbano antigo, casco antigo, núcleo funcional de uma cidade, cidade histórica e simbólica ou conjunto urbano com interesse patrimonial.

⁸ http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/glossario/detalheVocabulo.jsp?seq_codvocabulo=5646-
Página na *Internet* acedida a 8 de fevereiro de 2018.

De acordo com o “Dicionário dos Termos sobre a Cidade e o Urbano”⁹, o centro histórico é apresentado como o “núcleo originário ou funcional de uma cidade, correspondendo ao espaço da cidade pré-industrial, situada frequentemente no espaço entre muralhas e onde se agrupam os edifícios mais representativos do passado (...) com características de valorização estética e histórica (...). O espaço do centro histórico apresenta um conjunto de tensões urbanas resultantes de estratégias de renovação urbana e de reabilitação urbana que visam a adaptação da mudança de usos de solos, surgindo a combinação de velhos problemas com novos e atuais problemas (ruínas, declínio do edificado e degradação ambiental, juntamente com problemas (atuais) ao nível do ruído, do estacionamento, o envelhecimento dos residentes)”.

De acordo com Choay (2000) “os centros e bairros históricos manifestam atualmente uma imagem privilegiada, sintética e, de certa maneira, engrandecida das dificuldades e das contradições com que se confrontam a valorização do património edificado, e em particular a sua reutilização. Noutras palavras, a má integração na vida contemporânea”. Deste modo, é notório a valorização dos centros históricos enquanto valor arquitetónico, cultural, paisagístico, histórico e geográfico, contudo, esse valor não é respeitado em termos de uso e de ocupação.

O PDM¹⁰ da cidade de Gaia integra através da Secção II (Áreas Urbanizadas de Uso Geral) na Subsecção II do artigo 44.º as áreas de centro histórico que correspondem aos tecidos consolidados mais antigos da cidade de Gaia e compreendem Áreas de Usos Mistos do Tipo 1 e do Tipo 2. Para além, refere no artigo 45.º (Usos) que nas “áreas de centro histórico pretende-se a potenciação da vertente lúdica e turística ancorada na natureza singular do património em presença, o reforço da componente habitacional e a instalação de equipamentos de escala local, municipal e metropolitana”, sendo “usos dominantes nas áreas de centro histórico a habitação, o comércio, os serviços e os equipamentos”. Acrescenta também que são usos complementares os “pré-existentes e ainda os estabelecimentos hoteleiros, os estabelecimentos de restauração ou de bebidas, os armazéns e a indústria desde que (...) contribuam para potenciar os objetivos gerais estabelecidos para o centro histórico”. Como Áreas de Equipamentos destaca-se a presença de equipamentos como o Mercado Municipal da Beira Rio e a Igreja Paroquial

⁹ López Trigal, L. (2010): "Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano". Madrid. Editorial Biblioteca Nueva.

¹⁰ Aprovado pela Assembleia Municipal de Vila Nova de Gaia a 30 de julho de 2009 e publicado em Diário da República – 2ª Série, Nº 155 de 12 de agosto de 2009 (Aviso nº 14327/2009).

de Santa Marinha. As margens do Rio Douro estão identificadas como Zonas Inundáveis ou Ameaçadas pelas Cheias sobrepostas às referidas categorias de qualificação do solo.

Noutra perspetiva, podemos pensar a definição de centro histórico através da essencialidade de um conjunto edificado, com determinada história, cultura e antiguidade. É o seu núcleo mais antigo que esteve na génese e no nascimento da cidade que transporta um conjunto de valores históricos, culturais e na sua maioria também religiosos que se mostra essencial para a autenticidade da mesma e, conseqüentemente para o seu desenvolvimento e é por isso que o centro da cidade atrai, quando é considerado e classificado como sendo centro histórico. Atrai o seu visitante à procura de autenticidade, identidade, história e estórias. Atrai a atividade económica, voltada essencialmente para o turismo. Esta atratividade é resultado de uma conciliação entre o *marketing* territorial e o património, independentemente se ele é material ou imaterial, contribuindo para a promoção da “imagem de marca”. “Imagem de marca” essa que no CH de Vila Nova de Gaia passa pela promoção das visitas às caves do vinho do Porto e pela visita ao “museu vivo” dos barcos rabelos, singularidade da paisagem do CH gaiense e até mesmo da cidade. A questão da autenticidade passou a ser encarada como um fator importante para a competitividade territorial dos centros históricos e fator de concorrência com os demais.

Contudo, terá de ser ressaltada a identidade destes espaços geográficos porque um território “antigo”, “histórico” se não for vivido, se não lhe for incorporada “alma” vivida e vivenciada, torna-se um desperdício, um custo social e económico, agravando-se quando se trata de um espaço de memórias que se perde para que não se corra o risco de os centros históricos se tornarem apenas pequenas partes da cidade, “correndo sérios riscos de se tornar mais visitado que vivido, mais imagem que conteúdo” (Fernandes, 2005) porque “As pessoas no centro histórico também são uma das qualidades de atração, porque elas ajudam a vivificá-lo e a torná-lo, não apenas um cenário de visita turística, mas um lugar onde as pessoas vivem e se encontram” (Silva, 2015).

O facto de os centros históricos terem vindo a ser encarados como uma área urbana complexa, desumanizada e, por vezes, marginalizada, prende-se com políticas que só incentivavam a construção e a compra de habitação nas áreas periféricas das cidades, áreas que se entenderam “para lá” dos limites dos do centro histórico, criando-se “mega-urbes” que se expandiram freneticamente sem que o papel do planeamento, do

ordenamento e do urbanismo conseguissem intervir. A par disso, o congelamento das rendas das habitações nos centros históricos, fazendo com que os proprietários não tivessem verbas para preservar e reabilitar o seu património edificado, desencadeando desta maneira, a sua degradação e, conseqüentemente, por um lado, o seu despovoamento provocado por aqueles que tinham possibilidades para ir para locais “melhores” e, por outro lado, o envelhecimento populacional resultado da falta de possibilidades para “fugirem” destes locais desqualificados e degradados.

Um CH com um parque habitacional degradado, com dificuldades de acesso e de estacionamento, um horário rígido do comércio e dos serviços locais (dos poucos que poderão existir) e o declínio da função residencial, leva ao declínio e ao efeito “bola de neve”, afastando as pessoas, retraindo o investimento, provocando o efeito de deserto após o fecho do comércio à semana e sobretudo aos fins de semana. E é o que se passa no CH de Vila Nova de Gaia, no campo económico. Se deixarmos de fora as dinâmicas do turismo e um pouco da noite no usufruto da paisagem (mais acentuada nos meses de Verão) podemos falar essencialmente de perda e de estagnação, o que dominava há pouco mais de uma década. (Fernandes, 2005). Acompanhado pela perda de economia local e da “vida” e “alma” que anteriormente existia, nos dias de hoje estas áreas “antigas”, vítimas do esquecimento durante longos anos acabam por se tornar “feridas” sociais dentro das cidades.

Mas, por um lado, é ainda, atualmente o centro histórico que detém o poder maior de representação e de perceção da cidade atual porque nele estão fixados os símbolos que dão forma à identidade urbana da cidade no seu todo (como é o caso das caves e dos armazéns do vinho do porto ou até mesmo o “museu” sobre o rio dos barcos rabelos). O passado e a história de que os centros históricos aparecem como repositórios, são a matéria-prima necessária para criar um *décor* que sustenta a introdução de elementos modernos na paisagem urbana. E é esta simultaneidade de diversidades entre o “antigo” e o “moderno” no espaço e ao longo dos diversos tempos que, em boa parte, reforça o valor da tal imagem de marca que os centros históricos representam. (Peixoto, 2003)

“Tal como a cidade europeia, o próprio centro histórico é, ou deve de ser, cada vez mais um lugar de consumo, de desenvolvimento científico, de inovação, de cultura e de diversão, o qual os setores terciários e quaternários da economia, o turismo e o lazer têm vindo a crescer, gradualmente” (Teixeira, 2012, citado por Silva, 2015).

Urge saber antecipar as tendências da procura que invoque os principais fatores críticos de sucesso para um CH, ou seja, a competitividade, a atratividade, a inovação, a habitação e a visibilidade preservando e perpetuando as suas memórias, a sua identidade.

De facto, os centros históricos das cidades constituem hoje em dia o testemunho do que a cidade a que pertencem (os habitantes) foi outrora, sendo por vezes, infelizmente, pouco mais do que isso, a zona histórica da cidade, muito visitada por turistas, mas vazia de gente que o habite, os vivencie e os dignifique (Coto, 2010).

“Os Centros Históricos são o coração de uma cidade, testemunhos vivos de épocas passadas. São o palco onde se narra a história de cada um dos habitantes que ao longo da vida herdaram, construíram e modificaram”

(Teresa Barata Salgueiro, 1992)

3.2. A evolução do conceito de reabilitação urbana

As novas políticas de reabilitação, renovação, requalificação e revitalização urbanas ganham cada vez mais espaço nos discursos dos sucessivos governos e cada vez mais a atenção das políticas de ordenamento e planeamento territoriais e também das políticas do urbanismo. Em oposição a outros países, as estratégias de reabilitação urbana têm por cenário a atuação num conjunto de áreas consolidadas, designadamente centros históricos que apresentavam problemas estruturais graves e que provocaram, consequentemente, perda de atratividade.

De acordo com o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana¹¹ a “reabilitação urbana assume-se hoje como uma componente indispensável da política das cidades e da política de habitação, na medida em que nela convergem os objetivos de requalificação e revitalização das cidades, em particular das suas áreas mais degradadas, e de qualificação do parque habitacional, procurando-se um funcionamento globalmente mais harmonioso e sustentável das cidades e a garantia, para todos, de uma habitação condigna”.

Existe, deste modo, uma rica terminologia que procura caracterizar as intervenções tanto no edificado como nas outras vertentes mais humanizadas das áreas degradadas e/ou estagnadas quer no seu aspeto físico, mas também no seu aspeto social, económico e funcional tendo como foco geográfico os centros históricos.

A reabilitação urbana é atualmente um tema incontornável, quer se fale de conservação e da defesa do património edificado, quer se fale de desenvolvimento sustentável, de ordenamento territorial, de coesão social que possa resultar numa competitividade positiva das cidades. Assim sendo, os processos de reabilitação urbana atuam não só ao nível da conservação do património arquitetónico edificado, mas também ao nível da conceção de respostas a objetivos de cariz social, económico, ambiental e cultural.

“Parte-se de um conceito amplo de reabilitação urbana e confere-se especial relevo não apenas à vertente imobiliária ou patrimonial da reabilitação, mas à integração e coordenação da intervenção, salientando-se a necessidade de atingir soluções

¹¹ Decreto-Lei n.º 307/2009 de 23 de outubro - Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional - Página 7956.

coerentes entre os aspetos funcionais, económicos, sociais, culturais e ambientais das áreas a reabilitar.”¹² Para além de preservar, conservar e aproveitar os recursos disponibilizados pelo património construído, têm de conseguir dotá-lo de capacidade de resposta perante as exigências da vida contemporânea, passando pela reanimação do aglomerado urbano, tentando corresponder o mais possível às alterações e adaptar-se aos cada vez mais diversificados e heterogéneos modos de “viver” os vários territórios, com ritmos e tempos cada vez mais complexos de todo o conjunto populacional, a par das expectativas nos mais diversos ramos de uma cidade. Deste modo, quer-se que um território reabilitado seja um território renascido e reanimado, criando uma centralidade, provocando mudanças ao nível económico, social, ambiental, cultural e paisagístico, tentando conseguir impulsionar toda uma dinamização territorial a fim de evitar o seu declínio e o seu “esquecimento”.

Este conceito está indissociavelmente ligado à problemática da degradação e da estagnação das áreas urbanas históricas. Surge, no início, associado a uma política de conservação integrada do património físico, do património arquitetónico e edificado em resposta à sua degradação e à sua perda funcional e populacional. O mesmo, estava tecnicamente focado para a melhoria da dimensão física do edificado com interesse patrimonial, quer seja no âmbito histórico, arquitetónico, arqueológico, científico ou artístico, não existindo ainda nenhuma ligação urbana real e concreta da reabilitação.

Tendencialmente e efetivamente, associa-se a reabilitação urbana à atividade de recuperação do edificado parcialmente ou desqualificado. Contudo, a reabilitação urbana atua para além dos problemas do edificado. Atua em todos os pilares de um aglomerado urbano, sendo necessário o envolvimento de vários atores, desde técnicos superiores especialistas nas áreas do território e nas suas diversas vertentes, da economia, da arquitetura, do urbanismo, entre outras. Quer-se também que seja um processo que envolva, no máximo possível, a consulta e a participação coletiva juntamente com os responsáveis locais.

O conceito de reabilitação urbana sofreu várias transformações, evoluindo desde a década de 60 até à atualidade, desde os seus objetivos, o seu âmbito de atuação, os seus princípios, a sua metodologia e a sua abordagem face aos desafios cada vez mais complexos e exigentes que as cidades impõem continuamente (axenos págs.105-108).

¹² Decreto-Lei n.º 307/2009 de 23 de outubro - Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional - Página 7956.

De acordo com o Dicionário de Geografia Aplicada (Fernandes et., al. 2016), a reabilitação urbana é definida como sendo uma ação de melhoria do patrimônio construído de uma cidade ou de um bairro através da modernização dos seus componentes, através de medidas de recuperação de um local, região ou distrito, devastados, em crise ou com problemas de deterioração notória dos seus elementos (Zoido, 2013). A reabilitação pode cingir-se às partes comuns de edifícios ou das unidades de uso e ainda contemplam a redistribuição do espaço interno das construções.

Fala-se de reabilitação urbana integral que a visa corrigir a correta habitabilidade de um conjunto edificado ou de um lugar, favorecendo tanto a permanência da população residente como a manutenção das suas atividades tradicionais. Existem também, de acordo com o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana¹³ dois tipos distintos de reabilitação urbana: a reabilitação urbana sistemática e a reabilitação urbana simples. A primeira, “é acentuada a vertente integrada da intervenção, dirigindo -se à reabilitação do edificado e à qualificação das infra-estruturas, dos equipamentos e dos espaços verdes e urbanos de utilização coletiva, com os objetivos de requalificar e revitalizar o tecido urbano.”¹⁴. Já a reabilitação urbana simples “trata-se de uma intervenção essencialmente dirigida à reabilitação do edificado, tendo como objetivo a reabilitação urbana de uma área”.¹⁵

A abordagem à reabilitação urbana parte de políticas progressistas para salvaguardar a cidade herdada através da recuperação de bairros residenciais ou a intervenção em espaços degradados e em declínio, em oposição às políticas de renovação urbana que incluem a demolição do edificado antigo. Assim sendo, torna-se necessário diferenciar o conceito de reabilitação urbana de conceitos como a “restauração” e “reestruturação”. Deste modo, segundo a mesma fonte bibliográfica, as medidas de reestruturação são as obras realizadas em edifícios e que afetam os seus elementos básicos, causando alterações na sua estrutura urbana. A nível territorial, a reestruturação é interpretada de uma maneira semelhante para reordenar ou reorganizar um território ou um lugar. Já em termos territoriais, a restauração é raramente usada para além da atuação sobre os monumentos ou bens de interesse cultural. No habitual

¹³ Decreto-Lei n.º 307/2009 de 23 de outubro - Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional - Página 7957.

¹⁴ Decreto-Lei n.º 307/2009 de 23 de outubro-Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional - Página 7957.

¹⁵ Decreto-Lei n.º 307/2009 de 23 de outubro – Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional - Página 7957.

uso da linguagem, o termo reabilitação generalizou-se muito mais para se referir a áreas muito concretas da cidade, especialmente pelos seus problemas com o património histórico construído, chegando a confundir-se com ações unicamente centradas na arquitetura e na estética dando origem a uma leitura de imagem urbana, considerando essencialmente o seu valor turístico. Noutros casos, igualmente frequentes, a reabilitação urbana considera as dimensões sociais e económicas associadas à gestão e à intervenção de certos setores da cidade, encurtando a distância dos conceitos de regeneração e de revitalização. Este uso do termo é influenciado pelo funcionamento de gabinetes de especializados de reabilitação, de carácter público, especializados em intervenções em centros históricos, “numa lógica de empresarialização, sendo concebidas, frequentemente, como produtos a escoar em certos mercados. É, aliás, por isso que expressões como “gestão urbana”, “empresas municipais”, “*marketing* urbano”, ou, entre outras, “imagem de marca das cidades” se tornaram tão recorrentes nos nossos dias.” (Peixoto, 2000a).

A visão geral que incide sobre a reabilitação urbana como política pública permitiu atuar sobre três “tipos” de cidades: a cidade “esquecida”, a cidade “obsoleta” e a cidade “desejada”, havendo nesta última o desejo de uma “segunda vida” para os centros históricos.

As intervenções nos tecidos urbanos antigos com vista à sua conservação e reabilitação é muito recente, no sentido em que até meados do século XX a conservação incidia somente e exclusivamente sobre os “maiores” edifícios, principalmente os civis e os religiosos para que não se “perdesse” a sua monumentalidade nem a sua imagem de poder e de soberania, ou seja, era uma conservação sobre os monumentos históricos e identitários de um núcleo urbano antigo, aos olhos de hoje.

Foram necessários muitos anos para que se generalizasse a importância e a preocupação e, conseqüentemente a sua salvaguarda, proteção e reabilitação dos tecidos antigos, independentemente de serem núcleos históricos ou não.

De acordo com Pinho (2009), “Os tecidos antigos de carácter não-monumental foram ao longo da história uma parte esquecida das cidades, aos quais raramente se fazia qualquer tipo de referência. (...) até à Revolução Industrial as descrições que se realizavam das cidades resumiam-se na sua grande maioria a inventários minuciosos dos edifícios mais marcantes” (Pinho, 2009).

No advento do século XIX veio também o reconhecimento e a visibilidade sobre as áreas mais antigas das cidades, mas numa perspectiva negativista e de rejeição. Era o auge da Revolução Industrial, o crescimento demográfico “explosivo” da população nas áreas urbanas, o surgimento de novos meios de transporte e a promoção de novos estilos de vida. À luz dos progressos sociais e industriais os tecidos urbanos históricos eram vistos como focos de doenças, de tudo aquilo que podia impedir o desenvolvimento da restante cidade, uma espécie de área urbana “no grata”, ou seja, uma área da cidade em que não era agradável viver.

Em resposta a esta visão menos otimista, menos próspera e menos protetora dos tecidos históricos, surgem ideias e princípios ligados à produção da Carta de Atenas e em restantes documentos assentes nos ideais de Haussman e de Le Corbusier e noutros visionários que marcaram a história do urbanismo, dando origem a pequenas grandes bases que desencadearam aquilo a que hoje chamamos de reabilitação urbana e a muitos dos seus princípios que são, ainda hoje, pilares fundamentais deste tipo de intervenção urbana.

A preservação dos tecidos antigos, segundo Pinho (2009), jamais passou a ser vista através de uma perspectiva “estritamente conservacionista, mas integrada pela primeira vez na escala mais alargada do planeamento territorial. Reconhece-se nos tecidos antigos características que lhes permitem desempenhar uma função socialmente útil no quadro da vida contemporânea. A sua escala e morfologia tornavam-nos aptos para servir como espaços identitários de residência e de encontro, ao mesmo tempo que o seu valor artístico e histórico acrescentava as dimensões estética e pedagógica, base da criatividade, ao cenário do habitat humano: a cidade vista duplamente como monumento e como organismo vivo”.

Deste modo, e continuando a citar a mesma autora (2009), a reabilitação e a introdução de novos usos nos tecidos urbanos antigos e/ou históricos e a sua integração na vida contemporânea requerem também a atribuição de novos usos tendo em conta as suas características de “raíz”, os seus problemas, as suas aspirações e, acima de tudo, os recursos presentes disponíveis. Deste modo, a “satisfação residencial e o uso efetivo dos espaços públicos de uma cidade pela sua população processam-se em função de múltiplos fatores. A própria configuração do espaço urbano não é neutra, tendo um alcance social, histórico, político e simbólico. Assim, não só o modo como se planeia e se constrói a cidade influencia o seu uso e a sua vivência, como qualquer alteração no

tecido existente tem repercussões que ultrapassam o domínio físico, e que podem afetar de forma determinante e irreversível a estrutura social, cultural, funcional e económica desse mesmo território”.

O reinvestimento urbano com base nos princípios e nas políticas de reabilitação urbana iniciaram formas de investimento que se alargaram desde o turismo, passando pela terciarização e pela gentrificação. Deste modo, como alguns dos objetivos do processo de reabilitação são a salvaguarda do património, a melhoria das condições do território, das infraestruturas, as condições de habitabilidade, realizaram-se intervenções de reabilitação urbana que, por força das próprias intervenções, ao nível do edificado e das infraestruturas, no sentido do “rejuvenescimento” das áreas a reabilitar elevaram assim o fenómeno da gentrificação, despoletando uma cada vez mais crescente especulação imobiliária, onde essas áreas já reabilitadas tornam-se apetecíveis para as famílias com rendimentos mais elevados, repulsando as populações mais desfavorecidas social e economicamente que não conseguem fazer face aos preços elevados das habitações. A gentrificação é caracterizada, de acordo com o Dicionário de Geografia Aplicada (Fernandes et., al., 2016), como um processo de transformação urbana em que se revaloriza o património imobiliário existente e se substitui a população residente numa área urbana reabilitada por população de um patamar social e económico mais elevado, representando uma inversão das dinâmicas residenciais principalmente nas áreas urbanas antigas. A partir dos anos 70, os geógrafos marxistas conceberam este conceito de modo a tentar estudar e compreender o processo de substituição das “classes” trabalhadoras pelas “classes” médias altas em zonas degradadas e abandonadas das cidades. Um processo ligado às políticas públicas de reabilitação urbana.

“Os anos 80 caracterizaram-se pela consolidação da dimensão urbana da reabilitação. (...) Assiste-se a uma tomada de consciência da multiplicidade de setores envolvidos quando se pretende melhorar a qualidade de vida urbana e surge uma visão mais ampla do desenvolvimento, que tenta já ultrapassar o campo restrito da economia. A reabilitação passa a ter de dar resposta a um leque mais diversificado de problemas, que tinham de ser equacionados a uma nova escala. Passa a abranger aspetos referentes a várias políticas urbanas, ao mesmo tempo que se torna num instrumento dessas políticas”. Sendo assim, a reabilitação urbana torna-se mais que a reabilitação do património edificado, “implica uma intervenção a nível das infraestruturas, dos espaços

públicos, dos equipamentos bem como a “revitalização socioeconómica das áreas da cidade afetadas pelo declínio e pela negligência progressivos, e que resultaram na deterioração do *stock* habitacional existente”¹⁶. A consciencialização que a degradação física, mais do que ser o “problema” era o “resultado” de uma série de problemas mais profundos, e sobre os quais era necessário atuar em simultâneo (...). Assim, e apesar de a dimensão física da intervenção ainda ser muito dominante, considera-se já que a reabilitação urbana engloba ações coordenadas de âmbito físico, social e económico. A necessidade de coordenar e articular este amplo leque de ações implica uma abordagem multissetorial, que integre as diversas políticas urbanas”. Deste modo, nos anos 80 as políticas de reabilitação urbana apresentam novos desafios, sendo eles: (Pinho, 2009)

- Proteger os grupos mais desfavorecidos, permitindo a sua permanência nas áreas urbanas centrais e garantindo uma distribuição justa das mais-valias dos processos de reabilitação;
- Travar os processos de segregação e a emergência de uma sociedade dual em termos económicos, sociais e espaciais¹⁷;
- Preservar o tecido social existente e os valores culturais e sociais das comunidades locais (solidariedade, identidade, sentimento de pertença, controlo social) para evitar um aumento da tensão social e o crescimento da insegurança¹⁸;
- Proteger a função residencial das funções mais competitivas, promovendo a multifuncionalidade;
- Integrar as intervenções de reabilitação no planeamento urbano global;
- Melhorar a qualidade do ambiente urbano;
- Compatibilizar a preservação dos tecidos antigos e das suas funções com a satisfação das novas atividades e necessidades das áreas urbanas;
- Ter em conta os aspetos relacionados com vida da atual comunidade na conservação do património urbano;
- Compatibilizar a vitalização económica dos tecidos antigos com a capacidade limitada da sua estrutura (em especial em termos de fluxo de tráfego e de estacionamento);

¹⁶ United Nations Centre for Human Settlements, cit. 15, cap. IV (tradução livre), adaptado de PINHO, 2009.

¹⁷ Conselho da Europa, cit. 1, pág. 32.

¹⁸ Conselho da Europa, cit. 1, pág. 32.

- Encontrar novas funções para áreas e edifícios abandonados;
- Viabilizar a reabilitação física, económica e social das áreas urbanas numa conjuntura em que os recursos públicos são escassos e a intervenção territorial direta dos poderes públicos é tendencialmente menor;
- Encontrar metodologias de intervenção mais democráticas, participativas e adaptadas às realidades locais.

Assistiu-se, com o passar das décadas a uma evolução no processo do conceito de reabilitação urbana, que segundo Pinho (2009), o crescente “enriquecimento do conceito de reabilitação urbana por uma sucessão de abordagens contrastantes, mas, no entanto, complementares à abordagem estritamente orientada para o património, sublinha a mudança fundamental no conceito de reabilitação urbana da “proteção do património” em centros históricos para o culminar num “projeto urbano”, baseado numa abordagem multidisciplinar, integrando todas as políticas urbanas”.

Segundo a mesma autora (2009), o Conselho da Europa sustenta que a definição atual do conceito, sublinha que a complexidade dos processos e a quantidade de atores envolvidos tornaram a reabilitação, acima de tudo, num processo político que pretende atuar nas diversas dimensões do desenvolvimento. “A reabilitação urbana é um processo de revitalização ou regeneração urbana a médio ou a longo prazo. É, acima de tudo, um ato político, com vista à melhoria dos componentes do espaço urbano e do bem-estar e qualidade de vida de toda a população. Os seus desafios humanos e territoriais requerem a implementação de políticas locais (política do património cultural e de conservação integrada, política de coesão territorial e de ordenamento do território, política ambiental e de desenvolvimento sustentável). A reabilitação, portanto, é parte de um projeto urbano ou de um plano de desenvolvimento urbano, que implica uma abordagem integrada, envolvendo todas as políticas urbanas”. Desta definição, podem-se retirar evidências essenciais, nomeadamente o facto de a reabilitação ser, em primeiro lugar, um ato político; em segundo lugar, consiste num processo continuado a médio e a longo prazo; em terceiro, não existem vários tipos de abordagens às áreas degradadas e em declínio – reabilitação, revitalização e regeneração – cada uma das quais dirigida a uma das dimensões urbana, dimensão física, dimensão social e dimensão económica, mas um único modelo que tem por base a integração de todas as políticas, numa abordagem adaptada aos desafios locais. Por último, a integração das políticas é levada

a efeito por meio da elaboração de um plano, que é a base da implementação de um processo de reabilitação urbana no “terreno”.

Em suma, pode-se considerar que as duas metas da reabilitação urbana são, por um lado, a promoção da realização pessoal e o bem-estar duradouro de toda a população e, por outro lado, a melhoria da qualidade dos vários componentes espaciais da área urbana¹⁹.

É necessário considerar como um dos meios de reabilitação urbana os fatores tempo e espaço, ou seja, é necessário ter em conta o fator tempo ao longo do processo de reabilitação pensando que o mesmo e o espaço alteram-se em função dos ritmos da população visitante e ou residente e a reabilitação tem de pensar um pouco mais à frente, numa lógica de visionário, tendo em conta as transformações do território ao longo do tempo que, conseqüentemente, se reflete nos diferentes usos do espaço, para além das oportunidades e dos problemas que poderão surgir ao longo do tempo.

No CH de Gaia como nos restantes centros históricos, olha-se para a reabilitação como sendo um meio de “salvação” para combater a degradação do edificado, reverter as tendências demográficas (sendo um dos objetivos mais complexos e desafiantes para os gestores políticos das cidades) que muitas vezes resulta em lógicas e em processos, como o que está a acontecer, de gentrificação e colmatar as dificuldades de coexistência da circulação automóvel com o peão, qualificando o espaço público sem nunca colocar em causa, como o que está a acontecer recentemente na frente ribeirinha do CH de Gaia, a disponibilidade de transportes públicos de passageiros que não correspondem às necessidades da pouca população idosa e habitante na frente ribeirinha, anulando por completo a passagem de transportes públicos nesta área, em virtude do melhoramento do espaço público pedonal com vista a uma maior harmonização para o turista poder passear e a desfrutar da paisagem.

Neste sentido, pegando na questão pertinente de Peixoto (2013), podemos-nos questionar até que ponto é que um espaço preferencialmente votado ao consumo e ao lazer turísticos, eventualmente repulsivo às atividades quotidianas e aos cidadãos locais, permite sustentar que estamos perante um espaço público? Para além disto, do ponto de vista da sustentabilidade financeira o turismo, devido à sua sazonalidade, como é o caso na cidade de Gaia, mais concretamente no seu centro histórico, e à sua enorme

¹⁹ Conselho da Europa, cit. 391, pág. 67, adaptado de Pinho (2009).

sensibilidade aos efeitos da conjuntura económica e financeira está longe de constituir uma opção capaz de suscitar um consenso amplo, uma vez que as práticas de turismo e de lazer, mesmo quando não induzem uma pequena presença de vida nos locais onde se instalam ou uma retração ou esvaziamento da função residencial, ou mesmo uma segregação espacial, acabam, em larga maioria, por suscitar episódios de conflitualidade, como sejam as associados às práticas noturnas de lazer que interferem com os ritmos de vida dos residentes, os poucos que possam ainda resistir às dinâmicas e às transformações que o *boom* turístico acarreta. E sim, poder-se-á afirmar a cada vez maior importância de planejar os diferentes ritmos diários de toda a população que habita, que reside, num determinado território e a essencialidade e urgência de políticas de tempo, focadas num cronourbanismo sinérgico com as restantes políticas, evidenciadas num urbanismo mais dedicado ao espaço público, com foco para a gestão dos tempos nos espaços, por mais diversos que os mesmos sejam ao longo de cada etapa temporal (dia, mês, anos). No caso específico da área de estudo a questão relacionada com os conflitos da noite não se colocam, salvo muito raras exceções, contudo como poderá ser lido à *posteriori* terá de haver um direcionamento dessas políticas de gestão dos tempos e dos espaços noutras situações presentes na área de estudo.

O centro histórico, uma das áreas mais sensíveis de uma cidade, de um espaço urbano que é habitado (cada vez menos) por uma população com características únicas, com hábitos peculiares e, por isso objeto de uma cada vez maior pressão arquitetónica e de intervenções urbanísticas, tem de lidar cada vez mais com uma forte pressão turística. Por isso, torna-se necessário que os recursos turísticos locais sejam integrados no planeamento urbano, no ordenamento territorial, beneficiando quer os visitantes, mas mais os poucos habitantes com os tais hábitos e características únicas que contribuem para a atração turística. Torna-se fundamental, apostar na conceção de políticas e de um sistema integrado de gestão dos recursos turísticos locais, de modo a que, por um lado haja competitividade territorial, que não seja só baseada naquilo que o turismo quer, mas de outras oportunidades para os habitantes. Oportunidades essas que sejam únicas, enriquecedoras e que, por outro lado, não defraudem as expectativas do visitante, do qual também os territórios ainda dependem economicamente, sem interferir negativamente na promoção do bem-estar e na qualidade de vida dos que residem e vivem do e para o território local.

3.3. Intervenções recentes

“As nossas cidades vão assistindo à degradação progressiva das suas estruturas urbanas, dos seus edifícios, dos seus espaços exteriores. Uma degradação decorrente do envelhecimento próprio, da sobrecarga de usos, ou ainda do desajustamento dos desenhos da sua organização a novos modos de vida. Por isso, torna-se imprescindível o desenvolvimento de processos de reabilitação urbana integrada, racionalizando recursos e evitando intervenções dispersas que possam revelar-se contraditórias.”²⁰ Com isto, surge a possibilidade de as autoridades urbanas, ou seja, os municípios dos centros urbanos de nível superior previstos, como é o caso do município de Vila Nova de Gaia, concorrem ao Programa Operacional Norte 2020, com vista à mobilização de financiamento através dos Fundos Europeus FEDER²¹ e FSE²² que pertencem ao grupo dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento. Para isso, cada município deveria de elaborar um Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano onde fossem estipuladas prioridades de investimento (PI) previstas no Eixo Urbano desses Planos Operacionais, sendo eles: o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável; o Plano de Ação de Regeneração Urbana com âmbito territorial que terá de incidir nos centros históricos, ou em zonas ribeirinhas ou então em zonas industriais abandonadas, dentro de uma Área de Reabilitação Urbana (ARU) delimitada por cada município, sendo que cada um desses municípios pode delimitar uma ou mais ARU e, por fim, o Plano de Ação Integrada para as Comunidades Desfavorecidas.

O PEDU, como sendo um documento estratégico, deve de estabelecer as principais orientações estratégicas, em coerência com a Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial já aprovada, devendo ser descritos e desenvolvidos os principais problemas e as principais prioridades para o respetivo território para enfrentar os desafios económicos, ambientais, climáticos, demográficos, territoriais e sociais das áreas urbanas.

²⁰<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/index.html>, consultado a 12 de junho de 2018.

²¹ Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, cujo objetivo maior é o fortalecimento da coesão económica e social na União Europeia, colmatando os desequilíbrios entre as regiões.

²² Fundo Social Europeu é o “principal instrumento europeu para promover o emprego, ajudar as pessoas a conseguirem melhores empregos e garantir oportunidades de emprego mais justas para todos os cidadãos da União Europeia. Funciona através do investimento no capital humano da Europa – os seus trabalhadores, os seus jovens e todos aqueles que procuram emprego” - <http://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=35&langId=pt>, consultado a 16 de junho de 2018.

No caso mais concreto da área de estudo, o município de Vila Nova de Gaia tomou como prioridade de investimento o Plano de Regeneração Urbana a incidir no seu centro histórico. Nesta ARU, a do centro histórico de Vila Nova de Gaia, será implementada durante um período de 10 anos como âmbito temporal da Operação de Reabilitação Urbana do centro histórico, vigorando, assim, entre 2017 e 2027, podendo a câmara municipal propor a prorrogação por um período adicional de mais 5 anos, uma operação de reabilitação do tipo sistemática. A opção por este tipo de reabilitação, prende-se com o facto de o município pretender projetar um conjunto de intervenções no espaço público e de ações imateriais de carácter social e cultural que serão integrados no programa estratégico numa lógica de gestão integrada entre todas as ações.



Figura 7 - Sobreposição do limite proposto com o anterior limite da ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.



Figura 8 - Ortofotomapa da alteração à delimitação da recente ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.

A escolha do centro histórico como uma ARU assenta, de acordo com o PEDU, em três pilares: memória, património e reabilitação. Estes pilares definem aquilo que se quer tentar atingir como o objetivo final: tornar o CH gaiense um centro de identidade, tanto a uma escala municipal, mas a uma escala intermunicipal. Não se conseguirá preservar essa identidade, uma vez que existem problemas que cujo âmbito temporal da execução da ORU no centro histórico poderá não conseguir colmatar uma vez que:

- É necessário ter em conta a complexidade dos sistemas urbanos que estruturam o centro histórico;
- A dimensão do património arquitetónico e cultural classificado e a singular expressão da aglomeração de armazéns das caves de vinho do Porto, cujo progressivo esvaziamento da função original requer uma programação de longo prazo no sentido da sua conservação e reconversão;
- A tendência de “desertificação” residencial e o aumento exponencial de procura turística;
- A vontade de promover uma política de gestão eficaz e eficiente de reabilitação urbana;

- A forte restrição económica e financeira que atinge a maioria das instituições públicas e dos agentes privados, sendo de acautelar a probabilidade de instabilidade no investimento por mais alguns anos.²³

No geral, a limitação da atual e recente ARU do CH “responde à necessidade de abranger um território coeso, limitado por fortes marcos paisagísticos e geográficos e por infraestruturas urbanas de referência, e que abarque um conjunto de estruturas urbanas que, na sua diversidade, não deixam de constituir uma unidade territorial coerente”²⁴.

Sendo o PEDU um documento de caráter estratégico é relevante fazer a análise dos pontos fracos e fortes, das ameaças e das oportunidades do centro histórico, ou seja, realizar uma análise SWOT. A mesma, consiste numa ferramenta estratégica que permite fazer um diagnóstico para que se possa fazer uma prospeção futura, neste caso para um determinado território. A identificação dos pontos fortes e fracos (fatores endógenos) resultam das características reais e particulares do território. Já os fatores exógenos, que caracterizam as ameaças e as potencialidades, resultam das dinâmicas externas de mudança que condicionam positivamente, ou negativamente, o território. A partir da análise SWOT é estudada uma estratégia de atuação e um conjunto de ações, de caráter material e imaterial que terá de potenciar os pontos fortes e maximizar, planejar e gerir as oportunidades e, por outro lado, proteger e planejar o território das ameaças com uma visão estratégica e preventiva para que estas ameaças não desqualifiquem o território.²⁵

Pontos Fracos

- Fragilidade das ligações do centro histórico ao restante território de Vila Nova de Gaia e atualmente mais intensa devido à conversão do passeio ribeirinho de uma faixa rodoviária para uma faixa totalmente pedonal. Com isto, os transportes públicos não servem essa faixa ribeirinha e a pouquíssima população que ainda reside nas ruas Cândido dos Reis e na Avenida de Diogo Leite (o

²³ Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, p.6, Volume I, 2016.

²⁴ Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, p. 9, Volume I, 2016.

²⁵ Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, p. 39-40, Volume I, 2016.

apelidado Cais de Gaia) não têm transporte público tendo de se deslocarem para as extremidades da Avenida (Rua General Torres e Rua de Serpa Pinto);

- Grande dependência do vinho do porto na criação de emprego e atratividade, bem como as atividades ligadas à hotelaria e à restauração;
- Fraca articulação entre entidades e atores locais e regionais;
- Tendência de despovoamento e envelhecimento demográfico, muito devido ao fenómeno do alojamento local, que acarretam consigo a especulação imobiliária e conseqüentemente o fenómeno da gentrificação;
- Dificuldade de circulação à cota baixa, entre as ribeiras de Gaia e Porto, muito devido à falta de fluidez do trânsito devido ao corte da faixa rodoviária da avenida de Diogo Leite, dificultando a fluidez do mesmo na saída e na entrada da ponte Luiz I no lado sul, intensificando-se nos meses da época “alta” devido às camionetas turísticas e deste modo, causando um congestionamento caótico de tráfego rodoviário devido também ao estacionamento desordenado;
- Perfis viários desincentivadores da mobilidade suave;
- Carência de espaços verdes públicos e pouca qualidade dos espaços verdes de enquadramento;
- Comércio de rua geralmente pouco diversificado e qualificado, com destaque para a venda ambulante, mais intensa durante a época “alta” turística de produtos contrafeitos, destronando os produtos de artesanato e de artesãos cujos seus trabalhos eram reconhecidos na Feira de Artesanato de caráter anual, realizada na frente ribeirinha. Atualmente são muitos os comerciantes que vendem produtos desqualificados, sendo os artesãos cada vez menos;
- Áreas significativas do centro histórico encerradas à utilização pública;
- Diminuição da atividade relacionada com a produção de vinho do porto;
- Pouca oferta em termos de diversidade da oferta cultural, quando comparado, por exemplo, com a cidade do Porto.

Pontos Fortes

- Ligação física e visual ao centro histórico do Porto e, conseqüentemente, um elevado valor paisagístico;
- Presença de estruturas edificadas únicas (armazéns de vinho) na sua expressão geográfica, à escala mundial, que marcam a paisagem urbana do CH gaiense;

- Existência de grandes espaços verdes (antigas quintas);
- Associações e coletividades locais com grande enraizamento e expressão, como é o caso da Associação Recreativa dos “Mareantes do Rio Douro” e da Tuna Musical de Santa Marinha;
- Elevado número de elementos de património classificado a nível nacional e internacional;
- Valor do solo reduzido relativamente ao custo do solo da cidade do Porto, principalmente do seu centro histórico;
- Elevada atratividade, em especial para a procura turística.

Ameaças

- Crise económica europeia e nacional, marcada por uma reduzida capacidade de investimento público e privado;
- Expansão urbana pouco cuidada, sobretudo em áreas envolventes, com efeito visual significativo;
- Pressão imobiliária, com forte presença de promotores que desconsideram os valores em presença, desde os valores paisagísticos, sociais e também naturais;
- Forte atratividade do Porto que resulta na dificuldade em atrair para o centro histórico de Gaia visitantes e investimento qualificado, assim como em garantir um tempo alargado de permanência;
- Risco de monofuncionalidade associada ao turismo.

Oportunidades/Potencialidades

- Fortes ligações ao vinho, ao Douro e ao Porto, áreas e temas em expansão cultural e económica;
- Existência de áreas significativas não construídas e de edificado disponível (devoluto) que poderão beneficiar de programas de financiamento pertinentes em especial para incentivar o repovoamento do centro histórico;
- Valorização cada vez maior das frentes de água e em geral de recursos naturais, elevando a apetência de investimento privado externo e, conseqüentemente, uma oferta turística e de lazer;
- Incremento expressivo do turismo em Portugal em geral, e na área do Grande Porto em particular;

- Aposta nacional na reabilitação e possibilidade de acesso a incentivos fiscais como forma de qualificar o território e preveni-lo do abandono de algumas áreas, contribuindo para o seu “renascimento” económico, social e ambiental.

Posteriormente à análise SWOT, numa lógica de visão estratégica que terá de atuar na prática sobre as intervenções estratégicas, cujas urge cumprir criteriosamente objetivos muito importantes para a qualificação territorial do CH gaiense ao nível da operação de reabilitação urbana.

Deste modo, e de acordo com o documento oficial da ORU ²⁶, o primeiro objetivo é salvaguardar. No tempo em que os centros históricos estão a passar por profundas alterações muito desencadeadas pelo turismo e pela reabilitação, numa lógica de “bola de neve”, onde não se pode desassociar o turismo da reabilitação e a reabilitação do turismo, uma vez que não sabemos o que impulsionou o quê, torna-se imprescindível assegurar o objetivo de salvaguardar os valores patrimoniais, físicos, paisagísticos, culturais, económicos e sociais, assim como a tentativa de salvaguardar a população residente. Salvaguardar a função habitar, trazendo novos habitantes, mas sem promover a gentrificação e preservar as associações e instituições locais, integrando-as em projetos contemporâneos. É, com isso necessário um conhecimento profundo das diversas realidades do território, dos espaços, das suas dinâmicas, da sua história e dos processos de transformação para que possamos salvaguardar, acima de tudo a identidade do território, de algo que é *sui generis*. O segundo objetivo é valorizar. Valorizar, como já foi dito anteriormente, o que é único no território, potenciando os seus valores, quer os materiais quer os imateriais: uma paisagem urbana com um elevado valor paisagístico que a localização privilegiada confere ao lugar, uma das singularidades do centro histórico de Gaia e da sua área ribeirinha.

Diversificar é outro dos objetivos das ações estratégicas. O CH da cidade de Gaia sempre foi e ainda é marcado pela grande importância registada ao longo dos anos pelas atividades relacionadas com o armazenamento e a comercialização do vinho do porto e conseqüentemente, o CH gaiense foi palco de usos diversificados ao longo da história. Atualmente, e paralelamente ao esvaziamento progressivo dos grandes armazéns de vinho, devido à deslocalização de uma grande parte da produção e do engarrafamento para o território de origem da matéria-prima do vinho, o investimento

²⁶ Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, Volume I, 2016.

tem vindo a concentrar-se totalmente no turismo, mais concretamente no alojamento e na restauração (em que na maioria dos restaurantes a ementa de apresentação do restaurante encontra-se escrita somente na língua inglesa), em resposta à crescente procura que se tem vindo a registar, cada vez mais e com maior intensidade, apesar de ainda ser sazonal, quando comparada à cidade do Porto. As dinâmicas do turismo são indiscutivelmente benéficas, mas não a médio e a longo prazo se não forem “travadas” e se não se souber gerir e planear sustentavelmente esse turismo muito à conta da cidade do Porto e às lógicas de “gentrificação” e de “turistificação” que já se está a fazer sentir no CH de Gaia. A lógica filosófica de que um tecido urbano vivo é um tecido urbano habitado, ganhou outro sentido atualmente, uma vez que se assiste a um CH despovoado, muito “à conta” da ausência de “rejuvenescimento demográfico” com o envelhecimento progressivo da população local, da degradação do edificado e da ocupação gradual dos edifícios habitacionais para fins de alojamento turístico e a outros usos que não a da residência permanente. De modo a combater este fenómeno, urge criarem-se medidas urgentes que possam trazer novos habitantes ao CH, combatendo, primeiro a especulação imobiliária, procurando medidas e apoios mais práticos ao repovoamento e beneficiar os poucos habitantes que ainda resistem às pressões, com a introdução de equipamentos de proximidade e não a eliminação desses mesmos como foi o caso dos transportes públicos, nomeadamente dos autocarros ao longo da frente ribeirinha, em conjunto com o reforço de apoios sociais, da participação e do envolvimento da população e da qualificação do tecido económico da pequena empresa, direcionada aos serviços de proximidade que têm de ser criados. “A diversidade funcional e a complementaridade de usos são vistos como o garante da sustentabilidade do território a longo prazo, por alternativa a uma especialização monofuncional, no turismo, que aumentaria o risco e a fragilidade (por quebra global das viagens aéreas, por exemplo, ou subida da perceção de insegurança). Um tecido urbano vivo é aquele que alberga diferentes dinâmicas, respeitando a matriz urbana do território e garantindo o equilíbrio ambiental e paisagístico, pelo que, a diversidade e complexidade devem ser vistos como essenciais no tempo e na relação entre o todo e as partes de um território que se pretende coeso.”²⁷

O último objetivo é interligar, ou seja, é necessário criar complementaridades com os territórios envolventes que garantam a integração desta unidade territorial no

²⁷ Adaptado de Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, p.43, Volume I, 2016.

sistema urbano e nas suas dinâmicas, participando de uma forma espacialmente ativa no desenvolvimento e na projeção da cidade de Gaia como um todo. O CH, indisputado centro principal da identidade da cidade de Gaiense, não se pode afirmar sem o restante território municipal e sem as fortes ligações com a cidade do Porto, numa lógica de uma “bolha” sinérgica. Para além disso, é necessário também interligar os diferentes agentes que atuam sobre o território, criando coligações saudáveis e construtivas entre os interesses públicos e os interesses dos gestores privados. Também é necessário reforçar as conexões entre os diferentes núcleos espaciais que integram o CH, conduzindo a um território mais coeso e, neste aspeto, terá de haver intervenções ao nível da mobilidade orientadas para a intermodalidade, privilegiando uma eficaz articulação no interior do CH e deste com a cidade envolvente. Por último, é fundamental a integração da população nos processos de decisão e nos planos, atribuindo-se a devida importância à participação pública com o envolvimento daquilo que é mais genuíno num CH e num sistema urbano, a população.

Relativamente às prioridades de atuação, as mesmas partem da definição dos objetivos centrais, ou seja, são os aspetos essenciais sobre os quais a operação de reabilitação se debruçará tendo em vista atingir os objetivos de modo mais eficiente e duradouro. Destacam-se:

- A preservação e a qualificação dos valores ambientais e paisagístico, com elevado destaque para as frentes de rio, cujo valor paisagístico é incalculável;
- A proteção e a potenciação do património edificado e intangível;
- A qualificação de áreas estrategicamente relevantes através de “ações materiais a imateriais, tendo alcance social, económico, ambiental e mesmo cultural. Nestas áreas, as ações incidirão sobre o tecido edificado e não edificado, público ou privado, sendo fundamental a articulação dos espaços públicos, segundo uma rede que permita uma leitura contínuos diferentes tipos de espaço”.²⁸
- O reforço dos sentimentos de identidade e de pertença;
- A consolidação e o alargamento da multifuncionalidade com vista à necessidade de atração de novas atividades para o centro histórico, garantindo a criação de mais postos de trabalho, contrariando a dependência funcional que atualmente se

²⁸Adaptado de Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, p.45, Volume I, 2016.

sente e se vive em relação ao turismo, com vista ao favorecimento da solidez do tecido económico local e da diversidade de usos, incluindo o uso residencial;

- A melhoria das condições de acesso, circulação e de comunicação.

No documento estratégico de desenvolvimento urbano foram definidas seis unidades de intervenção prioritária dentro da ARU do CH, sendo elas:

- Unidade de Intervenção Prioritária 1 de Guilherme Gomes Fernandes;
- Unidade de Intervenção Prioritária 2 de Cândido dos Reis;
- Unidade de Intervenção Prioritária 3 da Calçada da Serra;
- Unidade de Intervenção Prioritária 4 do Castelo de Gaia;
- Unidade de Intervenção Prioritária 5 do Bairro da Escarpa da Serra;
- Unidade de Intervenção Prioritária 6 de Serpa Pinto.

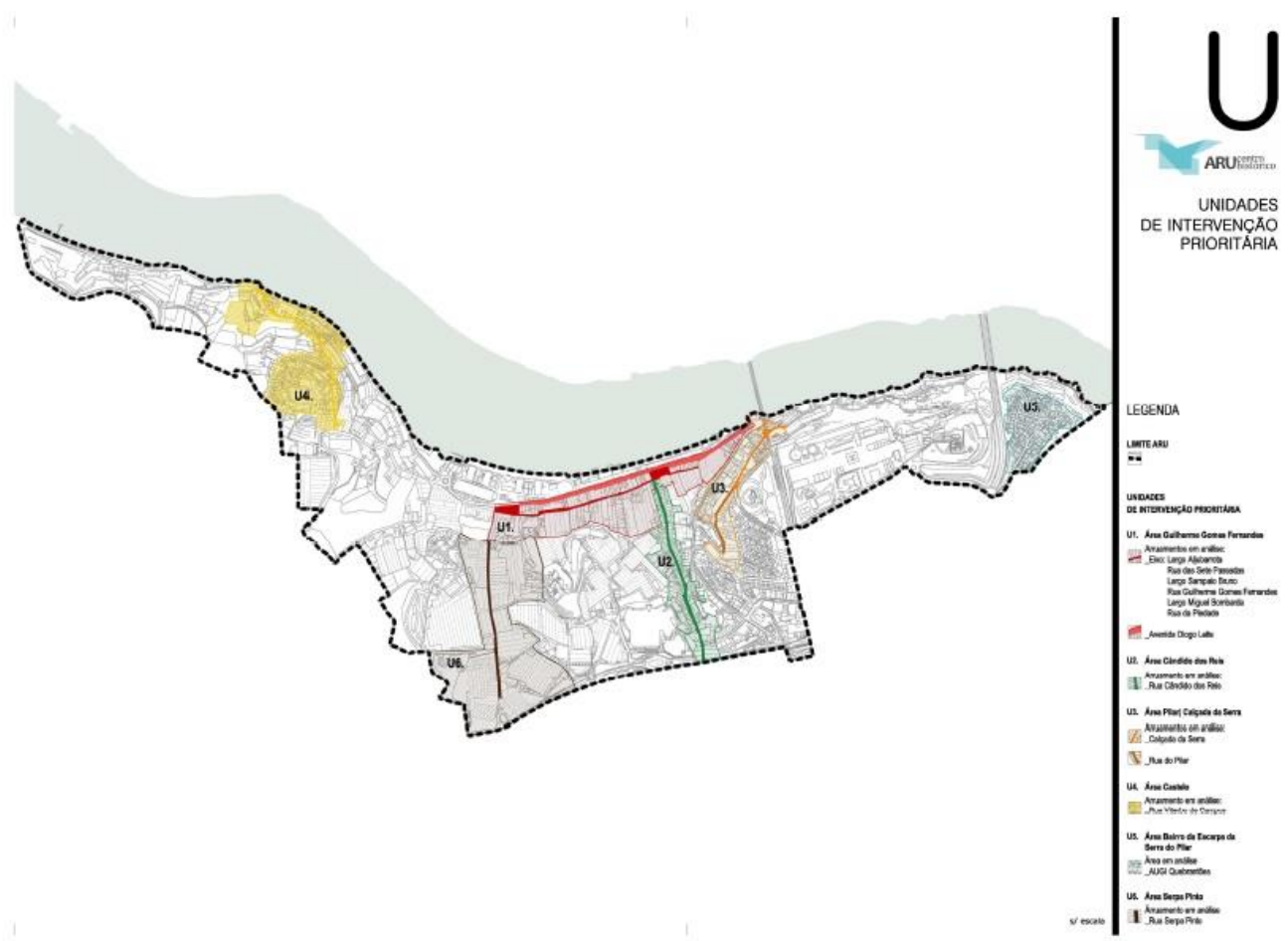


Figura 9 - Mapa das Unidades de Intervenção Prioritárias. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.

As áreas selecionadas na ARU do CH correspondem a territórios dotados de grande potencial, alvo de intensa procura, mas que, em simultâneo, apresentam problemas e carências em diversos aspetos, nomeadamente do estado de conservação e do uso e da qualidade do espaço público. O espaço público do CH caracteriza-se por uma grande variedade tipológica e uma riqueza espacial significativa desde vielas, becos, escadaria, calçadas e espaços de contemplação e de fruição como é a zona ribeirinha, o popularmente apelidado de Cais de Gaia com praças, largos, um parque infantil e ruas de utilização só pedonal como a frente ribeirinha e de utilização mista como as restantes ruas adjacentes à mesma. Apesar de estar um espaço público bem qualificado em termos de via pedonal, poderia estar melhor em termos do espaço verde ao longo dessa faixa, com destaque para poucas áreas de sombra e para estruturas abandonadas como é o caso de uma antiga estrutura cuja sua função fora outrora um restaurante próximo ao tabuleiro da ponte Luiz I, abandonado e vandalizado, pertencente a uma empresa privada ligada aos vinho do Porto, desqualificando a paisagem. Deste modo, o espaço público terá de ser planeado e terão de ser realizados projetos de intervenção que garantam um *continuum* na fruição dos espaços, da natureza e que contribuam para a identidade do território. Outra das ações maiores e gerais para o CH é a regeneração do tecido económico local de pequena dimensão uma vez que estamos perante um território muito voltado para o turismo e para as atividades económicas turísticas e também ainda votado à atividade do vinho mas mais ao encontro do turismo, associando-se a equipamentos de restauração e de bebidas e a um aumento significativo de unidades de alojamento, tornando-se cada vez mais urgente a necessidade de introduzir novas e diferenciadoras atividades comerciais. A falta de diversidade e o aspeto desqualificado da maioria dos estabelecimentos comerciais, embora haja uma maior preocupação em relação a isso devido aos “olhares turísticos”, conduzem ao encerramento e contribuem para a fraca atratividade, principalmente da malha interior do CH na ARU de GGF. É necessário a realização de um programa estratégico que promova a regeneração do comércio e, conseqüentemente, a existência de serviços, a sua requalificação e diversificação em paralelo com as ações que visem a criação de emprego. A presença de uma atividade comercial dinâmica, multifuncional e qualificada vai permitir a dinamização do espaço público, também ele requalificado, começando pela existência de pequenos mercados de rua, licenciados, de ocorrência periódica, com a criação de alternativas para os meses de época “baixa”, como a feira de artesanato. O espaço público, quer seja edificado ou não edificado, poderia atrair

comércio com conceitos inovadores que complementassem os eixos e as dinâmicas de um espaço urbano que se pretende reabilitado, planeado, gerido, dinâmico e sustentável. Outra das grandes ações e talvez a primordial é o repovoamento e a diversificação habitacional no CH, mais concretamente na área de estudo e nas ruas adjacentes à mesma. O reforço do uso habitacional é talvez das ações mais prioritárias, uma vez que a habitação é um valor a salvaguardar e a promover num CH. É, por isso, necessário que haja um apoio aos residentes mais vulneráveis no que diz respeito à pressão para a saída das suas habitações arrendadas, juntamente com a necessidade de atrair população, com uma especial atenção para se conseguir atrair novos habitantes de diferentes faixas etárias, promovendo a convivência de classes sociais diversas, evitando fenómenos de gentrificação e de outro tipo de exclusões.

A UIP que se enquadra na área de estudo desta dissertação é a de Guilherme Gomes Fernandes. Esta UIP situa-se na “freguesia de Santa Marinha e São Pedro da Afurada, integrando a margem sul do Rio Douro e é limitada a nascente pela ponte Luiz I (classificada como Património Mundial da Unesco), a poente pelo Convento de Corpus Christi, a sul pela Rua de Santa Marinha, a sudeste pela Rua de General Torres e a poente pela rua Serpa Pinto, tendo também ligação com a rua de Cândido dos Reis. Os elementos mais estruturantes desta UIP são as ruas de Guilherme Gomes Fernandes e a Marginal Fluvial (compreendida entre a Avenida Beira Rio e a Avenida Ramos Pinto)”²⁹.

A particularidade do tecido urbano do CH prende-se ainda com a presença dos armazéns de vinho do Porto, conferindo ao mesmo autenticidade e um carácter urbano diferenciador. O destaque destas estruturas na paisagem urbana, a par dos processos de requalificação do espaço público ribeirinho tiveram especial reforço para a intensificação do turismo, reforçado pela construção de estruturas de suporte à atividade turística, com a construção de um teleférico que só serve para a contemplação e usufruto turístico, podendo ser criadas soluções para os residentes na ausência de transportes públicos que permitam o acesso à cota alta uma vez que os valores do teleférico são insuportáveis para a população local, a criação de parques de estacionamento, havendo no total cerca de 4 parques de estacionamento (e a construção de um quinto parque no “Mundo do Vinho”) e um parque para viaturas de transporte turístico de passageiros, a

²⁹ Adaptado do PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia, Volume II, 2016.

construção de um supermercado que só serve o setor hoteleiro, a construção de hotéis, a reabilitação do Mercado da Beira Rio, cujo caráter popular e tradicional foi alterado para um conceito maioritariamente de “comes e bebes” e as empresas de vinho do porto que estão a transformar o seu património edificado para fins turísticos. Contudo, maioritariamente o território da ARU de GGF ainda apresenta um parque edificado bastante degradado e envelhecido.

Em relação aos usos, muito recentemente a distribuição dos usos fazia-se essencialmente em dois grandes setores: em armazéns e em habitação. A chegada massiva do turismo alterou os usos – restauração, substituição de habitação permanente por unidades de alojamento destinadas ao turismo e a saída das atividades relacionadas com a produção e com o engarrafamento de vinho nos armazéns, dando lugar a outras atividades também para fins turísticos (espaços expositivos, espaços de provas e de venda de vinhos e grandes unidades hoteleiras, muitas vezes à custa da demolição das estruturas edificadas pré-existentes).

É necessário pensar no incremento de novos usos e de novas funções para o elevado número de edifícios com tipologia de armazém e com outros usos funcionais que não os ligados à atividade turística.

Em relação à mobilidade, o CH é caracterizado pela sua descontinuidade e insuficiência no setor da mobilidade. A circulação no sentido N – S é só possível por via pedonal, abdicando-se da passagem dos transportes públicos de passageiro que tiveram de efetuar e de contornar o CH através das ruas na extremidade da margem fluvial. Com isto, originou-se uma sobrecarga muito elevada no acesso do e para o Porto através da Ponte Luiz I, a única estrutura viária e também pedonal mais próxima do CH de Gaia e da marginal ribeirinha na ligação às duas cidades. A par disto, verifica-se ainda estacionamento desordenado e abusivo nesta via e ainda o crescente número de veículos pesados turísticos de passageiros. As três linhas de autocarro já não servem a faixa marginal do CH uma vez que esta foi convertida para uso pedonal. Para além disso, a rede de transportes públicos não consegue resolver com eficácia a ligação entre a cota baixa e a cota alta onde se encontram as principais vias de ligação à restante Área Metropolitana do Porto, uma vez que as ligações entre cotas têm uma baixa frequência e não estão articulados em termos de horários.

A IUP de GGF apresenta um elevado valor simbólico, histórico, cultural e vivencial que, pelas assimetrias que o estruturam destaca-se pela sua prioridade de intervenção – avançado estado de degradação física e funcional da Rua GGF e sobrecarga funcional da marginal ribeirinha. A área em estudo caracteriza-se pelo contraste entre o forte caráter de passagem e da área como passeio turístico e pela elevada dificuldade em atrair público para a malha mais interior. O mesmo tem servido como via de acesso e de serviço da marginal e dos equipamentos de restauração voltados para o Rio.

Considera-se necessário a criação de novos espaços de sombra através da introdução de arborização associada a espaços de contemplação e de estadia a partir dos quais se possa usufruir da localização de excelência; libertar o passeio norte de obstáculos que privatizam as vistas sobre o Porto (volumes edificados) e no caso de a reestruturação resolver o problema de atracagem dos cruzeiros para que os clientes façam as suas refeições em sintonia com a paisagem sobre o Douro e sobre o Porto e não sobre os cruzeiros turísticos. Conceber especial atenção à criação de um plano de mobilidade; o planeamento de plataformas para cargas e descargas e, por último, a promoção dos equipamentos de restauração e do comércio para a malha interior criando novos postos de atração e uma maior oferta.

No que concerne aos critérios gerais de intervenção, é imperatório regenerar, estimular e manter a diversidade de funções e de ocupações, potenciar a coexistência e a articulação entre a população local e o turismo, assegurar a “contaminação” positiva da malha interior do CH, garantindo, deste modo, as ligações à cota alta e à cidade envolvente.

Mesmo assim, poder-se-á afirmar que o centro histórico de Vila Nova de Gaia é um território dotado de um riquíssimo valor paisagístico, cénico e simbólico e com uma identidade que se pretende que se perpetue no tempo, embora a mesma já esteja a ser ameaçada caso não haja intervenção. É necessário que a partir do PEDU se assuma um compromisso de honra, baseado na proteção, na valorização, na salvaguarda e no planeamento e gestão. E, antes de se pensar a projeção para o exterior, é necessário pensar, planear e gerir primeiro o interior, para a preservação dos hábitos e ritmos diários da população residente, dos seus visitantes locais, da oportunidade de lhes conceder a palavra para que possam exprimir as suas ambições, expirações, desejos para o território que os serve diariamente e, só depois de isso estar garantido, depois de

estarem garantidos os valores fundamentais para a população, para os de “dentro”, então aí podemos pensar na nossa projeção para os de “fora” e mostrar-lhe o que de mais genuíno existe nos ritmos e nos modos de vida da população e olhando para o turismo como uma potencialidade quando o mesmo é bem gerido e planeado e não como uma ameaça. Para além disso, muitos dos espaços de uma determinada cidade são espaços diferentes, a diferentes horas, do dia e da semana e estas diferenças temporais do uso do espaço em tempos diferentes são mais visíveis em tecidos urbanos mais antigos, marcados por matrizes diversas ao longo do ano e da semana, tornando-se, deste modo, um dos principais focos no planeamento e na gestão do CH assim como das suas áreas limítrofes.

4. Análise das dinâmicas espaço-temporais

Como já foi referido anteriormente, neste momento são muito escassos, e nalgumas cidades inexistentes, os estudos sobre a relação entre o cronourbanismo e as políticas urbanas de tempo com o planeamento e a gestão urbana e, no geral, com as cidades portuguesas. Os desafios neste domínio são diversos, importando, deste modo, salientar a elevada importância que a investigação tem no apoio à promoção de novas políticas urbanas e de gestão dos territórios, na participação dos cidadãos nos processos de planeamento e de ordenamento do território.

Trata-se de uma busca constante de criar uma simbiose entre os ritmos e os espaços, a pensar em quem nela trabalha, habita, se diverte e nas lógicas, cada vez mais complexas do turismo, num período em que, para além dos residentes e dos poucos que ainda restam nos tecidos antigos das cidades, se verifica o aumento progressivo dos utilizadores, dos visitantes, dos turistas de tempos “curtos” e de tempos “longos”, aos quais se juntam os que vêm em visita da restante região urbana, em trabalho, em lazer ou em aquisição de bens e de serviços.

Sendo assim, o desafio para as políticas públicas urbanas orientadas pela coesão, governança, competitividade e sustentabilidade, é dar destaque às políticas de tempo e a uma total compreensão entre os tempos “curtos” e os “longos”, os ritmos e a cada vez maior dessincronização e individualização dos hábitos e modos de vida, o que obriga a que os ideais do cronourbanismo sejam tratados com a mesma importância que são tratadas as questões sociais e económicas no pensar e de “fazer” território. Tanto mais que estamos na transição de uma sociedade com padrões de vida sincronizados e homogéneos para uma sociedade mais individualizada e com modos de vida heterogéneos, donde o estudo do tempo será essencial para a compreensão do futuro das cidades, em particular na gestão e no planeamento territorial. “Na sua associação à dimensão espacial, o tempo tem vindo a ser progressivamente explorado pelos diferentes atores e atividades económicas (designadamente o comércio), criando contextos singulares, orientados para a produtividade através da “poupança do tempo”, para o “vagar” e a “qualidade do tempo”, com ofertas que se pretendem adequadas às necessidades de cada grupo. Daí, decorrem novos conflitos, provocados pela maior diversidade dos horários de trabalho, de aquisição e de lazer, e pela especialização ou

não do uso dos territórios (...)" (Fernandes e Chamusca, 2013), tanto nos tempos "curtos" como nos tempos "longos".

Não havendo, em Portugal, a valorização nos projetos, nos planos e nas políticas da temporalidade e da gestão de um território de uma cidade consoante os seus tempos "curtos" e "longos", a que acresce, conseqüentemente, a falta de ações práticas verifica-se apenas neste domínio e que, também de acordo com Fernandes e Chamusca (2013) são "intervenções orientadas para o curto prazo e para a produção imediata de riqueza (investidores privados), muitas vezes associados a lógicas de *marketing* e de competitividade que se traduzem, quase sempre, num processo que temos chamado de "turistificação" e que engloba a privatização do espaço público (com esplanadas, por exemplo), a concentração empresarial de serviços turísticos (guias, transportes e hotelaria, por exemplo) e um certo "embelezamento disneilândico" das construções. Neste quadro, desvaloriza-se, quando não se esquece por completo, o planeamento estratégico a médio e a longo prazo, a consideração pela história urbana como algo mais "comodificável" e a articulação e a cooperação entre diferentes atores regionais e entre os diferentes (e individualizados) modos e tempos de uso dos espaços",

Considerado este contexto para o caso do espaço ribeirinho de Gaia antes identificado, procedeu-se à identificação dos estabelecimentos, do seu tipo de atividade e à sua georreferenciação. Tal como noutros estudos, permitiu "identificar tendências de evolução dos diferentes setores de atividade económica (...), permitindo identificar e compreender um pouco as dinâmicas do tecido económico e a georreferenciação da informação permitiu identificar diferentes padrões territoriais" (Fernandes e Chamusca, 2016), o que no caso da área de estudo, levou à confirmação de uma elevada concentração de estabelecimentos e a mesma especialização do tipo de estabelecimento em larga maioria (restauração e empresas de vinho do porto).

O levantamento permitiu contabilizar contabilizados 89 estabelecimentos, sendo que a maioria deles correspondem a cafés, restaurantes e bares (47 estabelecimentos). Destacam-se também as empresas de vinho do porto, com as suas caves, os seus restaurantes e venda de vinho (8); os alojamentos locais (2, com destaque para um que pertence a uma empresa de vinho do porto), as empresas dedicadas à venda de bilhetes e à promoção de viagens turísticas fluviais, aéreas e terrestres (6). Em menor número, existe um estabelecimento de venda de artigos elétricos, uma farmácia, dois estabelecimentos ligados a uma associação recreativa e cultural e um outro ligado a

clube desportivo, um estabelecimento dedicado ao comércio de vestuário e de acessórios de moda, três gelatarias, duas lojas de artesanato, além disso, a sede de uma empresa municipal (Gaiurb, EM) e de um posto de turismo.

O elemento comercial mais diferenciador da área de estudo será o mercado municipal, alvo de um processo de reabilitação recente, tal como estava previsto no PEDU, onde se procura conciliar a venda de produtos frescos com uma área de restauração, apoiada por um espaço público requalificado nas traseiras. Contudo, não se verifica uma afluência significativa da população residente nas áreas próximas, como outrora acontecera, devido porventura à dificuldade dos acessos.

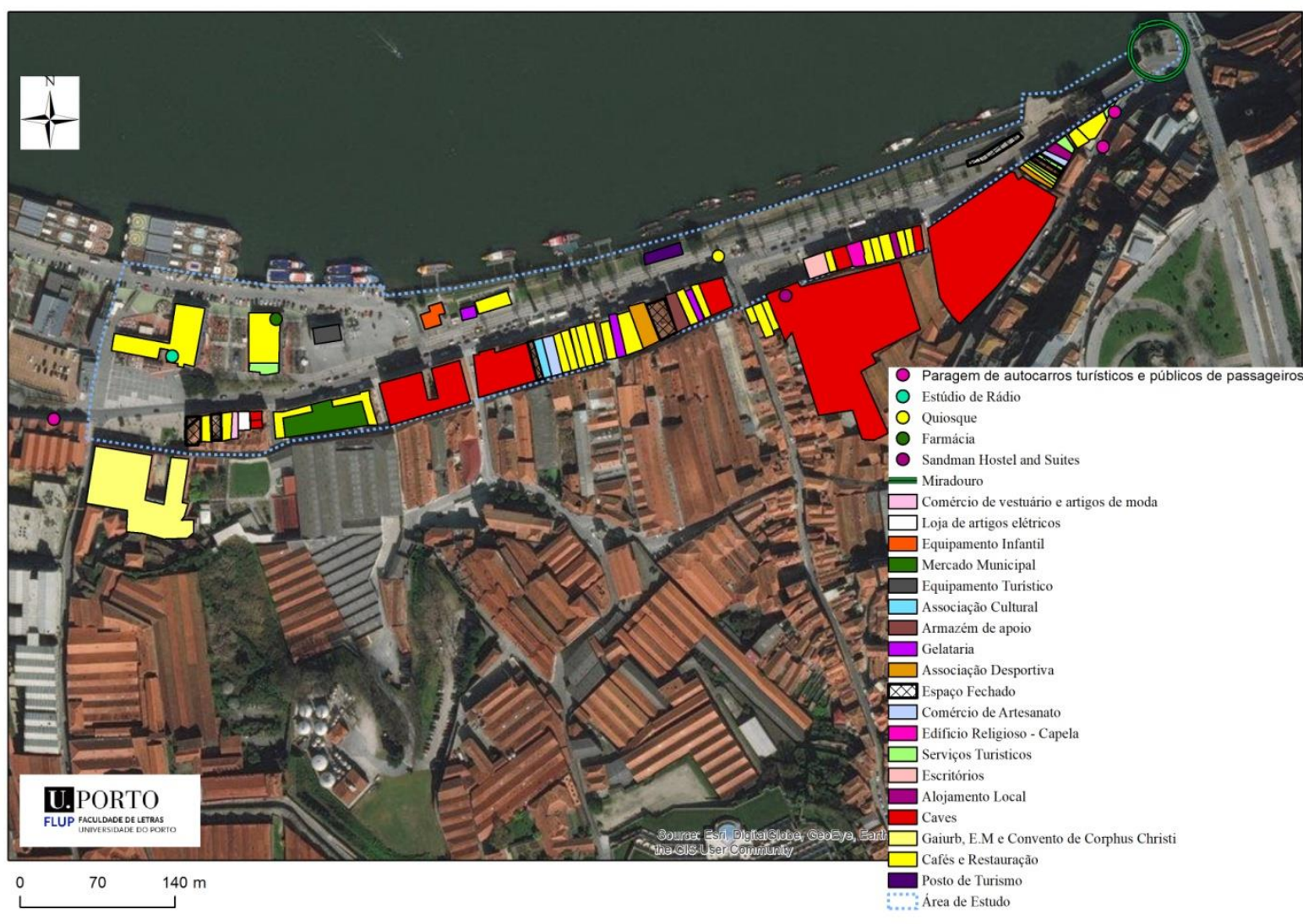


Figura 10 - Mapa dos estabelecimentos segundo o tipo de comércio/serviços, na área de estudo, em janeiro de 2018. Elaboração própria.



Figura 11 - Mercado Municipal da Beira Rio, antes (2016) e depois (2018) da sua reabilitação.
Elaboração própria.

Além disso, procedeu-se à contagem do número de pessoas que frequentavam o espaço público, em diferentes dias e horas da semana (das 8:00h às 24:00h). De forma a organizar a contagem, procedeu-se à divisão, por setores, dos pontos de observação. Além disso, procurou-se que nos dias de contagem das pessoas fossem dias “normais” no que concerne à circulação e à afluência e que se conseguisse observar o dia-a-dia das pessoas locais, residentes com os visitantes. A contagem foi realizada nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018. De modo a obter uma melhor perceção das dinâmicas ao longo de um dia registou-se cartograficamente o número de pessoas observadas às 10:00h, às 14:00h, às 17:00h e às 21:00h, o que permitiu obter informação sobre os espaços de maior concentração e fluxo de pessoas e observar e compreender as diferentes formas de apropriação e de utilização do espaço público e se isso variaria em contextos temporais diferentes.

Conclui-se, que à medida que a época estival transita (de Inverno para Primavera/Verão) o número de pessoas, em que mais de 50% poderão ser turistas, visitantes aumenta, uma vez que é notório, através da observação direta, o aumento do número de pessoas na visita às caves, na utilização do teleférico e dos passeios de barco rebelo e em outras apropriações do espaço com carácter mais turístico. Existem também, em alguns estabelecimentos comerciais, horários pensados para a época “alta” e para a época “baixa”, resultado de um turismo no CH de Gaia de carácter ainda sazonal.

É perceptível um maior número de pessoas onde há uma maior concentração de restaurantes, como também no Mercado Municipal, na área das empresas de vinho do Porto, conseqüentemente localizadas na área onde se situa um equipamento de transporte predominantemente turístico (o teleférico) e na área a que apelidei de miradouro, o lugar mais elevado desta área de estudo que oferece uma vista e uma paisagem contemplativa, com uma elevada qualidade cénica para a ponte Luiz I e para a cidade do Porto.

Não se registou uma dinâmica importante durante a noite, a não ser somente até um pouco depois do fecho dos restaurantes, parecendo que os bares existentes que fecham mais tarde não são suficientemente atraentes para permitir falar de uma “movida noturna”. O que determina a maior afluência à noite (a partir das 20h) é a dinâmica ligada à restauração, em particular situada na área do Mercado Municipal até à área onde se situam as caves Sandeman.

A apropriação do espaço público é efetuada através de esplanadas, de atividades relacionadas com o exercício físico (passeios de bicicleta, corridas, caminhadas), da contemplação e descanso que carecerão de um espaço mais qualificado e com mais sombra.

É também importante referir que a frente ribeirinha de Vila Nova de Gaia estudada, foi recentemente fechada ao trânsito rodoviário, o que faz com que esteja envolvida numa espécie de “bolha”, uma vez que as pessoas para acederem aos estabelecimentos têm de colocar os automóveis nos parques de estacionamento pagos, percorrendo uma distância considerável se quiserem ir de uma “ponta a outra” da faixa ribeirinha. Também as pessoas que se deslocarem de transportes públicos têm de percorrer a faixa a pé, uma vez que as paragens que servem a área delimitada como área de estudo encontram-se nas duas extremidades da faixa. Assim sendo, poder-se-à dizer que são visíveis duas lógicas em relação à apropriação do espaço público. Há uma lógica de retração, de repulsão desta área para os residentes e habitantes do concelho, uma vez caso não hajam possibilidades de estacionar o automóvel, as pessoas, na sua maioria, ou se deslocam para o Porto ou então simplesmente desistem de permanecer perto da frente de rio. Por outro lado, há uma perceção da existência de uma lógica de “obrigatoriedade”, relacionada com a curiosidade e a vontade em “querer conhecer” dos visitantes e dos turistas, permitindo que eles se fixem por muito mais tempo, em mais que um estabelecimento, fazendo-os percorrer toda a margem do “cais de Gaia”,

evitando que eles cheguem de automóvel ou de transporte público, parem numa determinada paragem, visitem uma determinada cave e frequentem um restaurante e depois vão embora. Há uma permanência temporal mais longa, num espaço público amplo, seguro e sem a confusão do tráfego rodoviário, para uma apreciação em sossego, harmonia e liberdade da pessoa enquanto peão.

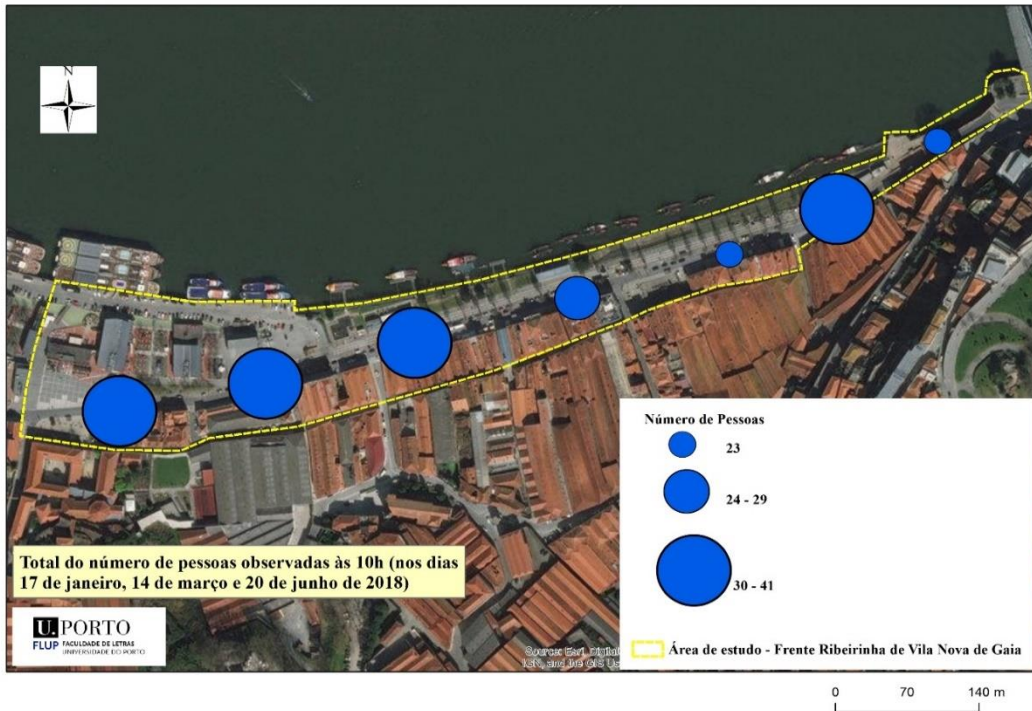


Figura 12 - Mapa do total do número de pessoas observadas às 10h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.

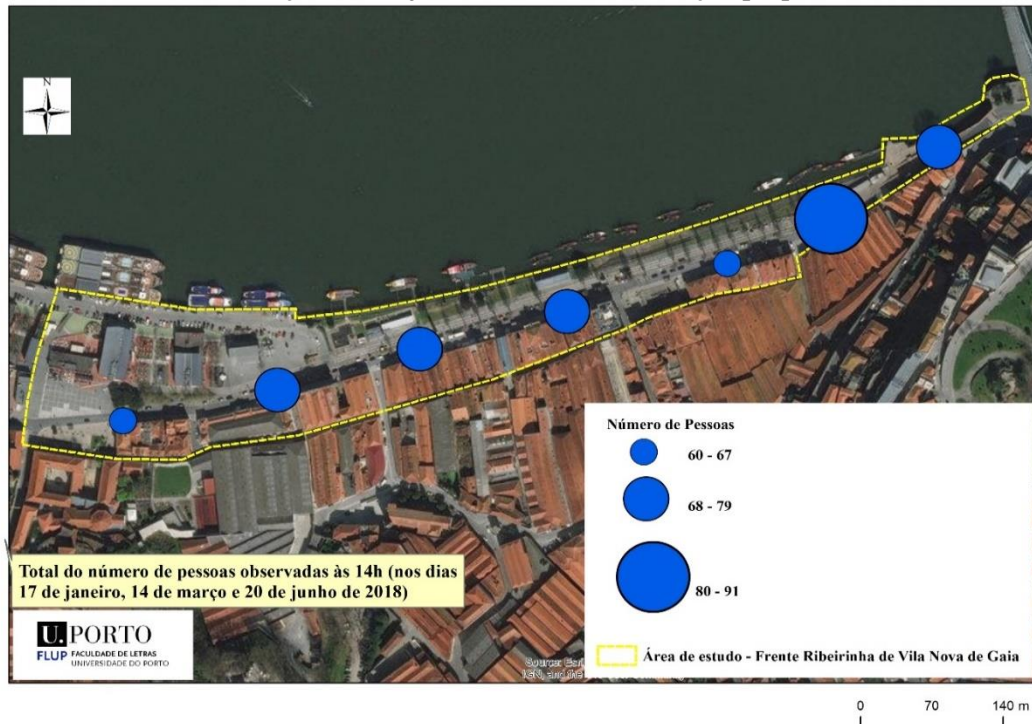


Figura 13 – Mapa do total do número de pessoas observadas às 14h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.

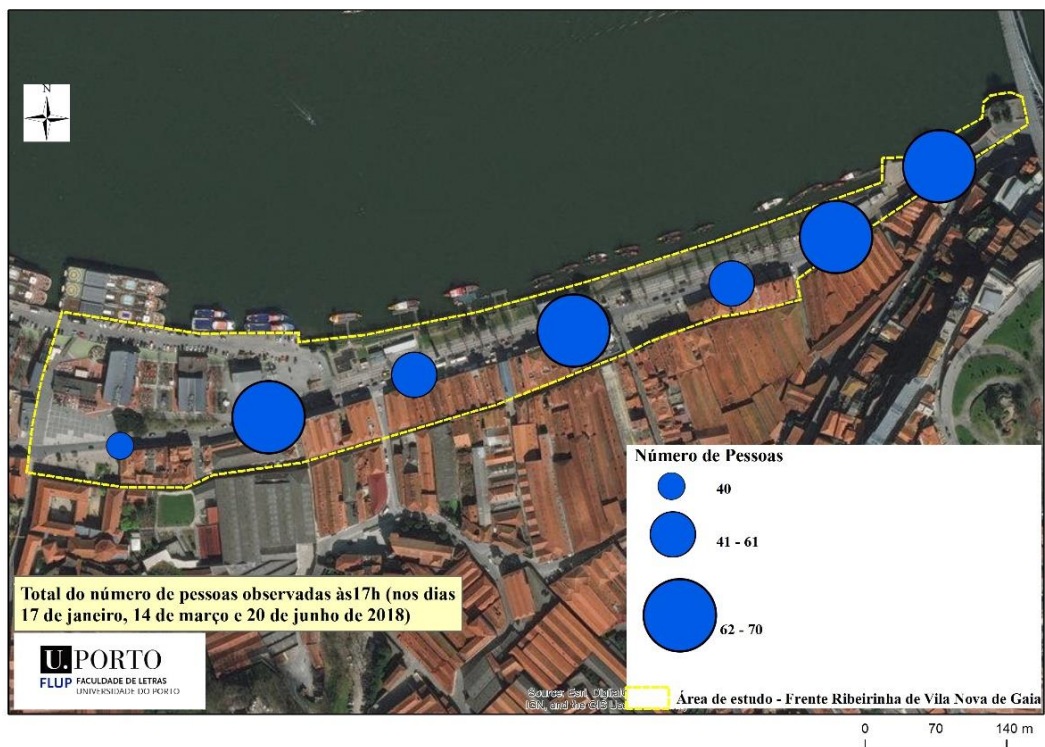


Figura 14 - Mapa do total do número de pessoas observadas às 17h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.

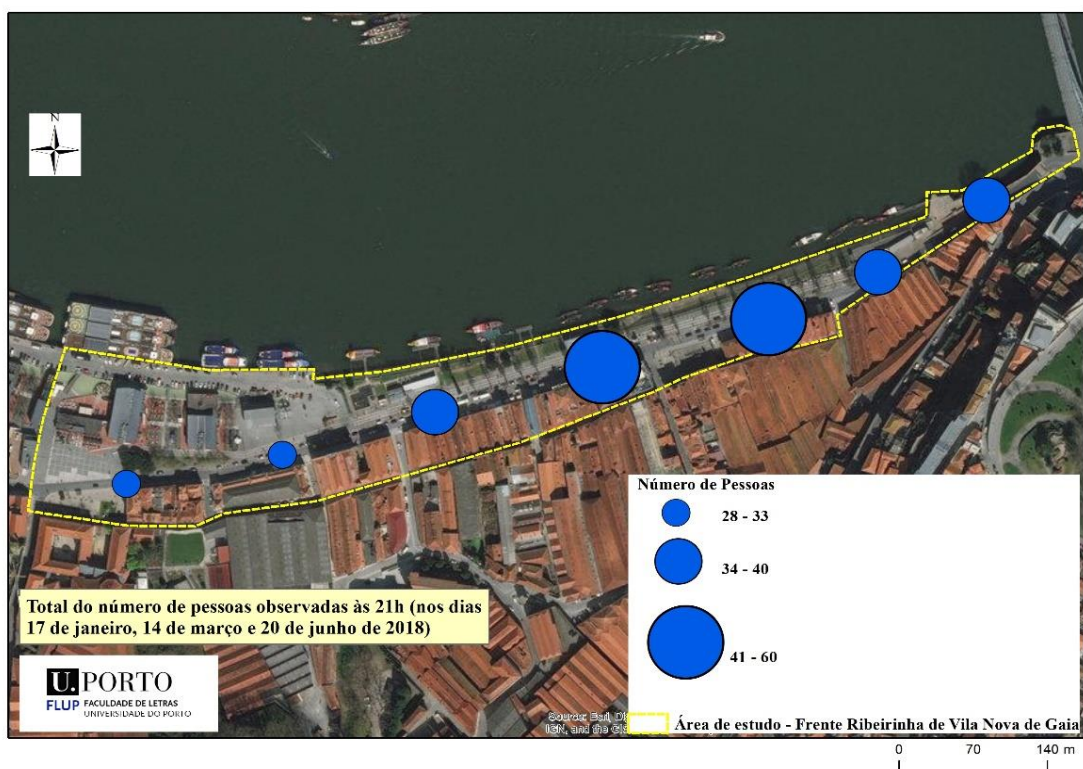


Figura 15 - Mapa do total do número de pessoas observadas às 21h (nos dias 17 de janeiro, 14 de março e 20 de junho de 2018). Elaboração própria.

5. Considerações finais

Tanto em Portugal como no concelho onde se enquadra a área de estudo (Vila Nova de Gaia), a integração da dimensão espaço-temporal nas políticas públicas é praticamente inexistente, talvez por falta de preocupação política e/ou por falta de formação e de informação de todos os agentes responsáveis pela gestão e pelo planeamento territorial, apesar “de todas as alterações recentes nas cidades, no urbanismo, no planeamento e nas políticas do tempo, a gestão da diversidade temporal e espacial e a regulação dos vários conflitos que emergem ao longo do dia e da semana ou sazonalmente, continua a colocar-se como um grande desafio” (Fernandes e Chamusca, 2016). Faz falta um “modelo de governança, na promoção da articulação entre a sociedade civil e os setores público e privado; da competitividade, na valorização da inovação e na diversidade económica, espacial e temporal para a vitalidade; a coesão social e territorial, na procura da melhor resposta à individualização dos tempos, ritmos e padrões de vida quotidianos, com integração dos espaços menos qualificados e das pessoas mais frágeis” (Idem, 2016).

Também na cidade de Gaia “a importância e a pertinência dos desafios é reforçada pelo crescimento do neotradicional e outras expressões de elitização e turistificação de espaços e tempos, face à excentricidade de outros lugares e tempos. Neste quadro, a “vitória” do neotradicional, associada às várias intervenções de regeneração e requalificação, ou simplesmente de especulação e embelezamento do espaço público, do edificado e de estabelecimentos, tem promovido também a gentrificação funcional, o que, apesar de promover uma nova vida e se contrapor ao abandono e decadência, sublinha a necessidade do planeamento e gestão, espacial e temporal, orientados para a construção de uma cidade de todos” (Fernandes e Chamusca, 2014).

De acordo com o último documento estratégico para o centro histórico da cidade de Gaia, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), com foco para a reabilitação urbana, há uma tentativa de promover o território, tanto como espaço turístico como habitacional, com base num conjunto de (boas) intenções onde a consideração do cronourbanismo tem alguns apontamentos. No domínio da mobilidade, propõe-se o reforço das ligações entre cotas e há ações previstas para o espaço público e

para o espaço edificado, com destaque para as traseiras da Rua Guilherme Gomes Fernandes, cuja prioridade é A+ (2017-2018), esperando-se que essas intervenções não fiquem só pelas traseiras do Mercado Municipal da Beira Rio. No domínio habitacional, está previsto o programa “Habitar o CH”, com prioridade A+ (2017-2018), o qual inclui a atribuição de incentivos e benefícios fiscais para os proprietários de edifícios destinados a habitação permanente, incentivos à fixação de jovens casais e de casais com filhos e ainda a criação de um centro de acolhimento para estudantes universitários e turismo jovem.

Atualmente, a área de estudo, vive e opera muito em função dos tempos do turismo, contribuindo para as dinâmicas da empregabilidade no concelho. Além disso, a economia local é focada sobretudo para o mercado turístico, o que leva a considerar a necessidade de um urbanismo mais inclusivo, mais integrador, capaz de promover mais e melhor a mistura social e funcional. Na dimensão temporal, parece necessário considerar as diferenças entre os lugares e os seus usos e ocupações, associando-lhe as diferenças que ocorrem em relação aos seus ritmos, no Verão, no Inverno, à semana, ao fim de semana, de dia e à noite, para se poder compreender e agir de outro modo no planeamento e na gestão do território, numa sociedade cujos hábitos, rotinas e ritmos serão cada vez mais incertos e imprevisíveis, por parte de quem vive, trabalha ou usa esporadicamente este espaço.

Globalmente, julga-se fundamental nas políticas urbanas em Portugal, integrar a dimensão temporal à espacial, em escalas e domínios relevantes do ordenamento do território, assim como aumentar a sensibilização dos setores público e privado, para que, posteriormente, ocorra a sua materialização, considerando os diversos interesses em “jogo”.

Por outro lado, o aumento do número de pessoas a trabalhar por turnos aumentou, podendo ser também um fator que ajude ao “levantar do véu” para o desenvolvimento das políticas do tempo, numa situação cada vez mais crescente que altera os ritmos e os tempos das famílias, a sua organização diária e consequentemente a capacidade de resposta de todos os serviços de uma cidade. Neste contexto, o papel da investigação geográfica é importante para um maior conhecimento desta temática, assim como para reforçar a sua importância e poder para a incorporação do cronourbanismo e das políticas temporais na promoção de novas formas de governança e medidas, resoluções e visões do espaço de acordo com os diversos tempos, fazendo com que as

diferentes políticas urbanas sejam parte integrante do desenvolvimento da coesão e de mais igualdade nos diversos territórios tornando-os, conseqüentemente, mais atrativos, dinâmicos e integradores.

Neste contexto, importa cruzar metodologias e fontes de informação de apoio ao planeamento e à gestão, destacando-se a importância de aspetos como: os recursos e as atividades económicas existentes num determinado território; as formas de como o espaço público é utilizado e apropriado, de acordo com as experiências individuais e coletivas; as dinâmicas da (s) temporalidade (s) do território, tendo em conta as diferentes manifestações e vivências ao longo do dia, da semana, do mês e do ano, considerando os padrões de apropriação do espaço e os conflitos que possam surgir devido a ritmos diferentes; as condições de mobilidade e de acessibilidade; as questões de segurança; os aspetos direcionados para a população residente e a preocupação nos aspetos associados ao simbólico, à memória e ao valor afetivo a um determinado lugar (principalmente quando estamos perante centros históricos) e, por último, dar mais valor e mais atenção ao planeamento participativo.

O grande e comum objetivo do cronourbanismo e das políticas de tempo, entre o desenvolvimento sustentável e o ideal da conciliação dos tempos e dos diferentes ritmos individuais, coletivos e urbanos, é a promoção da qualidade de vida das pessoas e da sustentabilidade dos territórios, o que depende, acima de tudo, de ações e de conhecimentos que considerem a governança local e nacional e especialmente a participação cívica. Nesta linha, o cronourbanismo ou urbanismo do tempo pode promover uma nova conceção das políticas públicas locais e, por outro lado, a de alavanca inovadora da gestão e do planeamento urbano.

Na Alemanha, a França, Itália, entre outros países europeus, ao contrário de Portugal, há intervenções muito ricas no domínio do cronourbanismo e das políticas de tempo, nomeadamente na coordenação de horários, na apropriação dos espaços públicos e gestão de conflitos devido aos diferentes usos e a diferentes apropriações do mesmo, nas práticas de participação e de envolvimento cívico ligadas a diferentes registos e às diversas dinâmicas da vida diária da população residente, em conciliação com as distintas dinâmicas e tempos da população turística e visitante.

Conseqüentemente, vários autores apontam para a importância do urbanismo temporal nas dinâmicas económicas e sociais de um território, considerando os sistemas

económicos e sociais em função da temporalidade das atividades dos indivíduos, num determinado espaço.

Os tempos da economia afetam os ritmos das sociedades e, conseqüentemente, o uso e o tempo dos territórios, principalmente no que diz respeito à economia dos serviços, caracterizando os territórios por lógicas de multitemporalidades e multiespacialidades, “exigindo” o funcionamento de uma cidade “non stop”, “vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana”.

Para além disso, a complexificação dos tempos e dos ritmos é alvo de uma maior atenção perante processos como os de turistificação e gentrificação, a ocorrer no quadro de outros, ditos de metropolização, e globalização, todos marcados por alguma heterogeneidade e muita incerteza.

Ganha força a percepção da dinâmica de base territorial da sua variabilidade e evolução de acordo com os ritmos quotidianos, semanais, anuais e sazonais, assim como no tempo “longo”. Além disso, a vontade de um certo domínio do espaço-tempo individual e o seu cruzamento com o espaço-tempo urbano faz com que os atores sociais (públicos e privados) tomem a consciência que é necessária uma regulação temporal do território, em sintonia com uma boa gestão do espaço público, de modo a que se consiga conciliar eficazmente os ritmos sociais e os tempos de funcionamento de cada território, numa lógica de cidade “maleável”, adaptada e aberta “vinte e quatro horas sobre vinte e quatro horas, sete dias por semana”, ou seja, uma cidade que não “para”, “nem dorme”.

É, neste contexto, que tem vindo a ganhar importância o papel do espaço-tempo da noite, um espaço-tempo de vida e de importância social e económica, com inúmeras potencialidades. Assim sendo, o espaço-tempo noite tende a ganhar importância no planeamento e gestão territorial.

Assim, a dimensão do cronourbanismo e de todas as políticas de tempo têm um papel cada vez mais importante, tendo em vista a regulação prática dos tempos, a coesão social, a qualidade de vida e a competitividade dos territórios.

Procurámos num pequeno espaço compreender como se comporta o espaço urbano, nos seus usos e ritmos diários. Na área ribeirinha de Vila Nova de Gaia, talvez a área mais conhecida da cidade gaiense, em tecido histórico, foi possível ver como as

caves do vinho do porto dominam a paisagem, havendo também muitos restaurantes, bares e cafés, assim como locais de venda de bilhetes para passeios de barco. É evidente o aproveitamento dos velhos armazéns de vinho agora para fins turísticos e um certo distanciamento do lugar com o quotidiano dos residentes.

A frente de água que foi palco de grandes movimentações diárias com a entrada e a saída de pipas que transportavam e armazenavam o vinho do porto, é hoje uma avenida maioritariamente pedonal, cujo acesso rodoviário foi cortado e o espaço público ribeirinho requalificado, num território que se afirma, cada vez mais, como grande anzol turístico da cidade de Gaia.

Aqui, a parte da manhã está marcada pela abertura dos estabelecimentos, com a preparação e limpeza relativa do espaço das esplanadas e com cargas e as descargas associadas ao abastecimento dos estabelecimentos. Há também a prática do desporto, com destaque para a corrida e remo. A partir das 11 horas já se nota o aumento do número de pessoas, devido, sobretudo, às visitas às caves, realizadas em grupo ou então individualmente. Há um aumento do número de pessoas (de inverno para o verão), ainda que em qualquer caso, o maior número de pessoas se registre na parte da tarde, o que está associado às visitas às caves do vinho do porto, mas também, aos muitos estabelecimentos de restauração que aqui existem, incluindo o interior do mercado municipal, a que se soma como razão de presença, o teleférico e os passeios de barco (sobretudo nos meses de verão). Se caves, restaurantes e passeios ajudam a compreender a maior presença de pessoas do lado poente desse eixo de frente de rio, do lado oposto salienta-se a concentração no local ao qual apedidei de “miradouro” e que oferece aos visitantes a beleza da cidade do Porto e do rio como “plano de fundo” para contemplação e para a tão inevitável fotografia.

Após o encerramento das caves, do teleférico e dos estabelecimentos de venda de bilhetes para os passeios turísticos, a dinâmica a partir do final de tarde, é dominada pela restauração, incluindo bares e gelatarias, diminuindo a presença de pessoas e ficando o espaço, muito largo e comprido e sem movimento de automóveis, como que “sem vida”.

Verifica-se, em resumo, que as dinâmicas são aqui comandadas pelo turismo. O foco parece ser esse para o futuro, vendo-se que o espaço público, salvo raras exceções, foi fechado ao trânsito rodoviário e só pode ser percorrido pedonalmente, podendo ser

equacionada a abertura de um dos sentidos para automóveis e autocarros (e paragens), tirando assim os blocos de pedra que são utilizados para impedir o atravessamento dos automóveis mas que servem também de lugares de descanso, permitindo a abertura do trânsito em sentido único, numa velocidade reduzida (menos de 50 km/h). Por outro lado, os locais de contemplação carecem de tratamento no enjardinamento e no sombreamento.

Em suma, parece reservado um papel importante às políticas urbanas, designadamente as associadas às dimensões temporais considerando as dinâmicas crescentes e diferenciadas do turismo. Contudo, a identidade de um centro histórico é feita, antes de tudo, pelo conjunto de pessoas que o habitam, pelo que é necessário que o processo de reabilitação urbana tenha, atenção a isso, inclusive o cronourbanismo.

Sendo certo que é necessário ter em consideração que uma intervenção física moderna, contemporânea, é apenas mais uma numa cidade de séculos, onde deve de haver respeito pela vivência quotidiana e pelas “marcas” de carácter popular que se articulem, sem subserviência, aos ritmos e tempos do turismo.

Referências Bibliográficas

Ascher, F. (1997). “Du vivre en just à temps au chrono-urbanism”. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, nº97, pp. 112 – 122.

Ascher, F. (1998). “Metapolis. Acerca do futuro da cidade”. Celta Editora, Oeiras.

Alves, T. (2009). Relatório do Programa “Geografia da Noite – Conhecer, compreender e repensar os territórios”. Universidade de Lisboa.

Alves, T. (2011). “Gestão da noite e oportunidades de desenvolvimento dos territórios”. *Perspectivas em Gestão & Conhecimento*, João Pessoa, Vol. 1, Nº. 2, pp. 4-42.

Alves, T. et al. (2011). “A noite como produto turístico a integrar no planeamento urbano”. *Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia*, nº92, Lisboa, pp. 43-64.

Bailly, J. P. (2002). “Le Temps des villes: pour une concordance des temps dans la cité”. *Journal officiel de la République française, avis et rapports du Conseil économique et social*, França.

Bailly, J. P.; Heurgon, E. (2001). “Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports”. Editions de l'aube. *La documentation française - Conseil National des Transports*.

Béal, V.; Rousseau, M. (2014). “Alterpolitiques”. *Métropoles*, nº15.

Belloni, M.C. (1998). “Tempi delle città: Italy's Urban Time Plans and Policies”. *Time & Society*, nº2, vol.7.

Beyer, C; Royoux, D. (2015). “L’aménagement temporel territorial: repenser les territoires en conjuguant espace et rythmes”. *Métropoles*, nº17.

Bonfiglioli, S. (1997). “Les politiques des temps urbains en Italie”. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, nº77.

Boulin, J. Y.; Mückenberger, M. (1999) “Temps de la ville et qualité de vie”. En BEST. *Études Européennes sur le Temps*. Nº 1, www.eurofound.ie/publications.

Boulin, J. Y.; Mückenberger, M. (2002). “La Ville À Mille Temps. Monde en cours, Editions De L'aube.

- Boulin, J.Y. (2008) “Villes et politiques temporelles”, Paris, La Documentation française, pp. 244.
- Bourdin, A. (2010). “O Urbanismo depois da crise”. Éditions de l’Aube.
- Bridge, G. and Watson, S. (Eds) (2000). “A companion to the City”. Oxford: Blackwell.
- Campbell S.; Fainstein, S. (2003). “Readings in Planning Theory”. 2ª edição, Blackwell.
- Castells, M. (1996) “The information age: Economy, Society and Culture”. Cambridge: Blackwell.
- Choay, F. (2000). “A alegoria do Património”. Presença, Lisboa.
- Choay, F. (2009). “As questões do património – Antologia para um combate”. Éditions du Seuil.
- Cortizo Álvarez, T. (2006). “El tiempo de la ciudad: ciclotopos, cronotopos, cronemas y cronoramas. Una hipótesis ovetense”. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- Coto, M. (2010). “Política de cidades Polis XXI: parcerias para a regeneração urbana. Estudo de Caso – Centros Históricos de Guimarães, Braga e Setúbal”. Dissertação apresentada no âmbito do mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, no ramo de Políticas Urbanas e Ordenamento do Território. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Crang, M. (2001) “Rhythms of the city: temporalised space and motion”, in Timespace: geographies of temporality. Critical geographies, nº13. London: Routledge, pp.187-207.
- Dommergues, P; Delfour, C. (2001). “L’emergence de politiques publiques temporelles en France et en Europe”. Extraits de: “Les temps de la ville et les modes de vie - Quelles perspectives d’actions”? Collections du Certu, Débats N° 34.
- Dommergues, P.; Delfour, C. (2003): “Conciliation Policies in France”. Paris, Afet Editions, pp 146.
- Ferreira, E. L. (1999-2000). “Apontamentos sobre o lazer e o património urbano e edificado no Centro Histórico de Vila Nova de Gaia”. Revista da Faculdade de Letras, vol. XV/XVI, Porto, pp. 117-129.
- Fernandes, J. A. (s.d.). “Reabilitação de centros históricos e reutilização da cidade: o caso de Porto-Gaia”. Porto, Portugal.

Fernandes, J. A.; Martins, L. P. (1988). "A área central dos aglomerados urbanos do noroeste de Portugal". Em Revista da Faculdade de Letras – Geografia, Porto, pp. 33-52.

Fernandes, J. A. (1989). "Circulação, Peões e Baixa: o caso do Porto". Em Revista da Faculdade de Letras – Geografia, Porto, pp. 33-43

Fernandes, J. A. (2003). "A reestruturação comercial e os tempos da cidade". "Temps des courses, courses des temps". Comissão Nacional de Geografia Francesa e Universidade de Lille-Roubaix, Lille, França.

Fernandes, J. A.; Meirinhos, J.; et al. (2008). "A Filosofia e a Cidade". Campo das Letras, Porto.

Fernandes, J.A.; Rocha, E. (2009). "O tempo, o espaço, o comércio e o caso da Rua de Santa Catarina, na cidade do Porto". Cadernos Curso de Doutoramento em Geografia, FLUP, Porto.

Fernandes, J. A. (2010). "Centro histórico, urbanismo e os processos de regeneração em Porto e Vila Nova de Gaia". XII Colóquio Ibérico de Geografia, Porto.

Fernandes, J. A. (2011). "Centro histórico e urbanismo: questões, reflexões e inquietações, a propósito do Porto". Seminário Centros Históricos: Passado e Presente. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. Departamento de Ciências e Técnicas do Património, pp. 12-25.

Fernandes, J. A. (2011). "Area-based initiatives and urban dynamics. The case of the Porto city centre". Em Urban research & practice, pp. 285-307.

Fernandes, J. A. (2012). "Políticas públicas e urbanismo no tecido antigo da cidade europeia". Cidades, vol.9, nº16.

Fernandes, J. A., & Chamusca, P. (2013). "Tempos da cidade, tempos na cidade e cronourbanismo: reflexões desde a área central da cidade do Porto". "Geografia: Espaço, Natureza, Sociedade e Ciência" - IX Congresso de Geografia Portuguesa, Évora, Portugal, pp. 467-473.

Fernandes, J. A.; Chamusca, P.; Fernandes, I. (2013). "Avenida dos Aliados e baixa do Porto: Usos e movimentos". Porto, Portugal: Porto Vivo, SRU.

Fernandes, J. A.; Chamusca, P.; Pinto, J. R. (2013). "Quantos centros têm o centro? Tempos e espaços no Porto, entre o centro de região urbana e os lugares do centro de cidade". Em J. A. Fernandes, Cunha, L.; Chamusca, P. "Geografia - Política, Políticas e Planeamento" (pp. 226-237). Porto: FLUP/CEGOT.

Fernandes, J. A.; Chamusca, P. (2014). "O neotradicional, a elitização e a turistificação: o triunfo do neoliberalismo visto desde o centro da cidade do Porto". "A Jangada de Pedra. Geografias Ibero-Afro-Americanas". Atas do XIV Colóquio Ibérico de Geografia, Guimarães, Portugal, pp. 1466-1471.

Fernandes, J. A. et al. (2015). "Time policies, urban policies and planning". GOT, Revista de Geografia e Ordenamento do Território, nº7, pp.129-157.

Fernandes, J. A.; Chamusca, P. (2016). "A nova vida do centro da cidade do Porto: Metodologias de acompanhamento e avaliação". IV Workshop RIDOT: "O desafio do planeamento e observação territorial nos países Ibero-americanos para o século XXI: Dinâmicas, processos, experiências e propostas". Lisboa, Portugal.

Fernandes, J. A.; Trigal, L. L.; Sposito, E. S. (2016). "Dicionário de Geografia Aplicada". Porto Editora.

Godard, F. (1997). "A propôs des nouvelles temporalités urbaines". Les Annales de la Recherche Urbaine, nº77.

Gérardot, M. (2007). "Penser en rythmes" in *EspacesTemps.net*.

Gwiazdzinski, L. (2003). "La ville 24 heures sur 24: Regards croisés sur la société en continu". Editions de l'Aube, Bibliothèque des Territoires.

Gwiazdzinski, L. (2005). "La nuit, dernière frontière de la ville". Editions de l'Aube, pp.256.

Gwiazdzinski, L. (2011). "La ville adaptable - insérer les rythmes urbains" - Livro publicado no contexto da conferência European 11 em Oslo, novembro. European, France.

Gwiazdzinski, L. (2013). "Quel temps est-il? Eloge du chrono-urbanisme". Revue Vues sur la ville, nº30.

Gwiazdzinski, L. (2015). "The Urban Night: a Space Time for Innovation and Sustainable Development". Journal of Urban Research.

Haicault, M. (2003). "Temps sociaux et temporalités urbaines dans la politique de la ville", *Revue Interventions économiques*, n°31.

Hägerstrand, T. (1970). "What about people in Regional Science?". Papers of the Regional Science Association.

Healey, P. (2002). "On creating the City as a Collective Resource". *Urban Studies*, Vol.39, Issue 10, pp. 1777-1792.

Kärholm, M. et. al (2017). "Time-space complexity and the opening hours of commerce: a study of four European cities". *Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)*, n.º 12 (dezembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 153-177.

López Trigal, L. (2010). "Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano". Madrid. Editorial Biblioteca Nueva. pp. 421.

Mareggi, M. (2002). "Innovation in Urban Policy: The Experience of Italian Urban Time Policies". *Planning Theory & Practice*, n°2, Vol. 3.

Mareggi, M. (2013). "Planning Times of the City: an Overview on Urban Time Policies". Roma, Itália.

Marregi, M. (2010). "Politiche dei tempi urbani: comparazione della legislazione regionale". In: *REGIONE LOMBARDIA: Politiche temporali urbane in Lombardia. Le pratiche dei comuni*, Milano, pp. 37-67.

Matos, F.; Paiva, D. (2012). "Políticas Urbanas de Tempo – uma visão sobre as experiências europeias" - Conference: XIII Colóquio Ibérico de Geografia - "Respuestas de la Geografía Ibérica a la crisis actual", At Facultade de Xeografía e História - Universidad de Santiago de Compostela.

Mallet, S. (2009). "Des plans-lumière nocturnes à la chronotopie. Vers un urbanisme temporel", Thèse de doctorat en urbanisme, Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris 12 Val-de-Marne.

Mallet, S. (2013) "Aménager les rythmes : politiques temporelles et urbanisme.", *EspacesTemps.net* : <https://www.espacestemp.net/articles/amenager-les-rythmes-politiques-temporelles-et-urbanisme/>

- Mercure, D. (1979). “L’étude des temporalités sociales: quelques orientations”. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, n° 67, pp. 263-276.
- Mückenberger, U. (2001). “Local time policies in Europe”. *Time & Society*, pp. 241-273.
- Muliček, O., et al. (2014). “Urban rhythms: a chronotopic approach to urban timespace”. *Time & Society*, Vol. 24, n°3, pp. 304 – 325.
- Pradel, B. (2010). “Rendez-vous en ville! Urbanisme temporaire et urbanité événementielle: les nouveaux rythmes collectifs”. *Sciences de l’Homme et Société*. Université Paris-Est, Français.
- Peixoto, P (2003). “Centros históricos e sustentabilidade cultural das cidades”. Texto elaborado no âmbito do projeto de investigação “Intermediários culturais, espaço público e cultura urbana (Praxis/P/SOC/13151/1998), financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia e executado pelo Centro de Estudos Sociais. Apresentado no colóquio “A cidade entre projetos e políticas”. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pery, N., Bartolone, C. (2001). “Temps des Villes”. Ministério do Trabalho e da Solidariedade, França.
- Pinho, A. (2009). “Conceitos e políticas europeias de reabilitação urbana. Análise da experiência portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais”. Tese elaborada no Laboratório Nacional de Engenharia Civil para a obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico pela Universidade Técnica de Lisboa.
- Rochman, J.; Tremblay, D. G. (2011). “Politiques temporelles et bureaux des temps: défis et potentiels pour les territoires”. *Canadian Journal of Regional Sciences*.
- Revol, C. (2012). “Rythmes et urbanisme. Pour une approche esthétique du dynamisme urbain” in *Rhuthmos*.
- Silva, A. M. (2015). “Plano de revitalização do Centro Histórico de Braga”. Dissertação de Mestrado em Políticas Comunitárias e Cooperação Territorial. Universidade do Minho.
- Teixeira, J. (2012). “Políticas de solos, Planos Diretores e Regeneração Urbana”. Lisboa: CIP.

Thompson, E. P. (1979). “Temps, travail et capitalisme industriel”, *Libre*, n° 5, Paris, Payot, pp. 3-63.

Trouwborst, C. (2012). La rete “Tempo Territorial”. In: BOCCO, Andrea (ed.): *op.cit.*, Macerata, pp. 145-150.

Vesta Nele, Z. (2012). “Espaces temporaires et adaptables”. *Revue European*, pp. 16-19.

Yu, H.; Shaw, Shih – Lung. (2007). “Revisiting Hägerstrand's Time-Geographic Framework for Individual Activities in the Age of Instant Access”, in: Miller, Harvey J. (Ed.) “Societies and Cities in the Age of Instant Access”. *Geojournal Library*, vol.88. Springer, Dordrecht.

“Espaces, temps, modes de vie – nouvelles cohérences urbaines”. (2002). *Revue Urbanisme*, n°323.

“Temps et territoires” (2001). *Revue Urbanisme*, n°320.

“Projeto da Operação de Reabilitação Urbana da ARU – Centro Histórico de Vila Nova de Gaia e proposta de alteração da delimitação da ARU CH Gaia” (2016), Vol. I e II. Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia e Gaiurb – Urbanismo e Habitação, EM.

Anexos

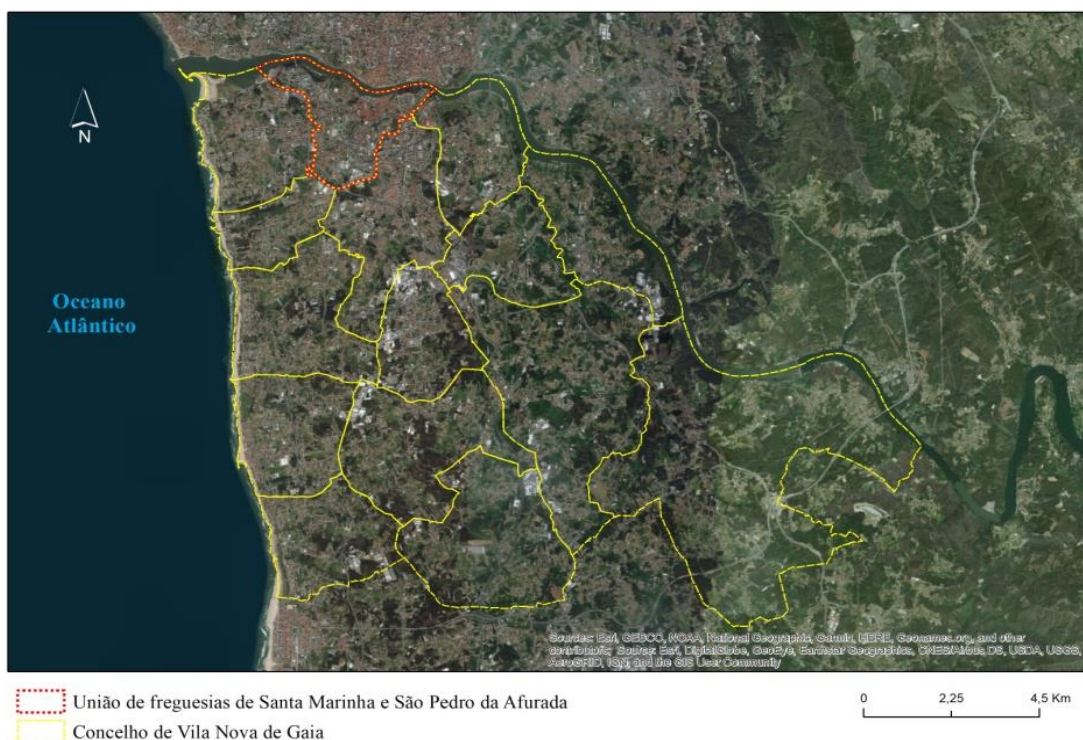


Figura 16 - Limites administrativos do concelho e da freguesia onde se insere a área de estudo.
Elaboração própria.

Património Cultural

- Conservar o património arquitetónico
- Conferir usos ao património compatíveis com a sua estrutura e o seu carácter
- Respeitar a morfologia específica dos tecidos urbanos antigos

Habitação

- Reabilitar as habitações degradadas ou sem condições de habitabilidade assegurando a permanência dos grupos mais desfavorecidos
- Promover a diversidade de tipos de alojamento
- Assegurar a existência de equipamentos culturais e de apoio à habitação adequados

Coesão Territorial

- Manter ou aumentar a diversidade social

Coesão Social

- Evitar a segregação das funções mais fracas e a monofuncionalização de áreas urbanas
- Promover a variedade funcional tendo em consideração a compatibilidade entre funções
- Equilibrar as funções dos centros e das periferias, distribuindo os pólos de atividade humana

Ambiente

- Proteger e qualificar o ambiente urbano nos tecidos antigos, em especial a sua imagem urbana

Desenvolvimento local

- Manter e incentivar as atividades existentes, em especial as artes e os ofícios
- Promover a fixação de novas atividades económicas compatíveis nas áreas em declínio
- Promover a criação de ofertas de emprego locais
- Promover o turismo cultural sem colocar em risco o património cultural

Figura 17 - Objetivos das intervenções da reabilitação urbana no final da década de 70.
Adaptado de Pinho (2009:84).

Património Cultural

- Conservar o património urbano e construir o património de amanhã
- Conferir usos ao património compatíveis com a sua estrutura e o seu carácter
- Respeitar a morfologia específica dos tecidos urbanos

Habitação

- Reabilitar as habitações degradadas ou sem condições de habitabilidade assegurando a permanência dos grupos mais desfavorecidos
- Promover a diversidade de tipos de alojamento
- Promover a oferta de habitação a custos acessíveis, em especial nos centros das cidades
- Criar espaços públicos nos bairros habitacionais que deles careçam e qualificar os existentes
- Assegurar a existência de equipamentos comunitários culturais, de desporto e de lazer
- Assegurar o acesso adequado a equipamentos e serviços públicos (saúde, educação, etc.)
- Melhorar a imagem urbana dos bairros habitacionais recentes

Coesão Social

- Promover a diversidade social
- Manter e fortalecer os laços familiares e comunitários
- Conservar os elementos do ambiente urbano com significado ou valor afetivo para as populações
- Promover a integração social através da integração espacial das diferentes comunidades

Coesão Territorial

- Evitar a segregação das funções mais fracas e a monofuncionalização de áreas urbanas
- Promover a variedade funcional tendo em consideração a compatibilidade entre funções
- Equilibrar as funções dos centros e das periferias, distribuindo os pólos de atividade humana
- Descentralizar os serviços e as atividades ao nível dos bairros

Ambiente

- Proteger o ambiente urbano e reduzir as emissões de gases e de outros tipos de poluição
- Proteger e qualificar os espaços públicos, as áreas verdes e a imagem urbana, refletindo as necessidades e as aspirações dos utentes e respeitando o carácter dos tecidos urbanos
- Reutilizar as áreas vazias ou inativas de forma adequada
- Reduzir o tráfego automóvel e promover o transporte público, o uso da bicicleta e a deslocação pedonal
- Gerir eficazmente a utilização dos recursos existentes (solo, edifícios, materiais, infra-estruturas, etc.)

Desenvolvimento local

- Manter e incentivar as atividades existentes, em especial as artes e os ofícios
- Promover a fixação/criação de novas atividades económicas compatíveis nas áreas em declínio
- Promover a criação de ofertas de emprego locais e aproveitar o potencial da reabilitação de edifícios no que se refere à mão-de-obra intensiva e à criação de emprego
- Promover o turismo cultural sem colocar em risco o património cultural e os modos de vida das comunidades locais
- Aumentar as oportunidades de formação e de qualificação profissional dos jovens e dos grupos mais desfavorecidos

Cultura

- Promover a diversidade cultural
- Estimular o desenvolvimento cultural local

Figura 18 - Objetivos do processo de reabilitação urbana no final da década de 80. Adaptado de Pinho (2009:164).

Património cultural e natural

- Preservar o património cultural, móvel e imóvel, tangível e intangível
- Conservar o património urbano, incluindo o significativo para as culturas locais e os "espaços culturais", e construir o património de amanhã
- Conservar o património segundo o princípio da intervenção mínima
- Conferir usos ao património compatíveis com a sua estrutura e o seu carácter
- Respeitar a morfologia específica dos tecidos urbanos
- Salvaguardar o património contra desastres naturais ou derivados da ação humana

Habitação

- Reabilitar as habitações degradadas ou sem condições de habitabilidade assegurando a permanência dos grupos mais desfavorecidos
- Promover a diversidade de tipos de alojamento
- Dinamizar o mercado de arrendamento
- Promover a oferta de habitação a custos acessíveis, em especial nos centros das cidades
- Criar espaços públicos nos bairros habitacionais que deles careçam e qualificar os existentes
- Assegurar a existência de equipamentos culturais comunitários, de desporto e de lazer
- Assegurar o acesso adequado a equipamentos e a serviços públicos (saúde, educação, etc.)
- Melhorar a imagem urbana dos bairros habitacionais recentes

Coesão Social

- Promover a diversidade social
- Manter e fortalecer os laços familiares e comunitários
- Conservar os elementos do ambiente urbano com significado ou valor afetivo para as populações
- Promover a integração social através da integração espacial das diferentes comunidades
- Promover áreas urbanas inclusivas, abertas e acessíveis a todos os indivíduos e a todas as idades

Coesão Territorial

- Evitar a segregação das funções mais fracas e a monofuncionalização de áreas urbanas
- Promover a variedade funcional tendo em consideração a compatibilidade entre funções
- Equilibrar as funções dos centros e das periferias, promovendo a dispersão das atividades no espaço e no tempo
- Interligar espacialmente os centros e as periferias
- Consolidar a rede de espaços públicos e de encontro e lazer
- Fornecer o acesso equitativo e a distribuição igualitária dos equipamentos, serviços e recursos
- Restituir o carácter social e cultural aos centros urbanos

Ambiente

- Proteger o ambiente urbano e reduzir as emissões de gases e outros tipos de poluição
- Proteger e qualificar os espaços públicos, as áreas verdes e a imagem urbana, refletindo as necessidades e aspirações dos utentes e respeitando o carácter dos tecidos urbanos
- Reutilizar as áreas vazias ou inativas de forma adequada
- Reduzir o tráfego automóvel e promover o transporte público, o uso da bicicleta e a deslocação pedonal
- Gerir eficazmente a utilização dos recursos existentes (solo, edifícios, materiais, infraestruturas, energia) e evitar a produção de resíduos
- Promover a mobilidade urbana sustentável

Desenvolvimento Local

- Manter e incentivar as atividades existentes, em especial as artes e os ofícios
- Promover a fixação/criação de novas atividades económicas compatíveis com a área e ancoradas localmente
- Promover a criação de ofertas de emprego locais e o empreendedorismo
- Aproveitar o potencial da reabilitação, do património e da cultura para o desenvolvimento, a economia e a criação de emprego
- Promover modelos sustentáveis de turismo
- Aumentar as oportunidades de formação e de qualificação profissional dos jovens e dos grupos mais desfavorecidos, e outras medidas que facilitem a entrada no mercado de trabalho
- Criar/desenvolver competências e capacidades nas comunidades locais

Cultura

- Promover a diversidade cultural, o respeito e o diálogo entre culturas
- Estimular o desenvolvimento cultural local
- Reforçar a identidade local através da identificação e da interpretação do património das comunidades
- Garantir o acesso à cultura de todos

Figura 19 - Objetivos dos processos de reabilitação urbana no final da década de 90. Adaptado de Pinho (2009:386).

Conservação integrada do património cultural

- Conservar a memória urbana coletiva e construir o património de amanhã
- Empreender uma reabilitação dinâmica e prospetiva
- Assegurar os usos do património sem colocar em causa o seu caráter e as suas qualidades
- Salvaguardar edifícios ameaçados segundo o princípio da reabilitação mínima

Direito à habitação

- Melhorar o ambiente e a qualidade de vida de toda a população
- Garantir o acesso a uma habitação satisfatória e adequada para todos
- Melhorar a habitação mantendo *in situ* os grupos mais desfavorecidos
- Melhorar a qualidade dos espaços e equipamentos públicos para benefício de todos os residentes
- Tornar as habitações reabilitadas mais atrativas que as novas em termos de custos

Coesão Territorial

- Promover a variedade funcional tendo em consideração a compatibilidade entre funções
- Evitar a segregação das funções mais fracas e a monofuncionalização de áreas urbanas
- Respeitar a morfologia específica dos tecidos antigos
- Adequar as funções dos centros históricos
- Assegurar a continuidade entre os tecidos antigos e a cidade como um todo

Desenvolvimento sustentável

- Tomar a reabilitação urbana como um instrumento chave do desenvolvimento sustentável
- Proteger o ambiente urbano e reduzir a poluição e outros malefícios
- Evitar o desperdício de materiais, energia e espaço
- Reduzir o tráfego viário e promover o transporte público
- Organizar uma mobilidade sustentável através da implementação de um plano de mobilidade

Figura 20 - Objetivos territoriais da reabilitação urbana ³⁰.

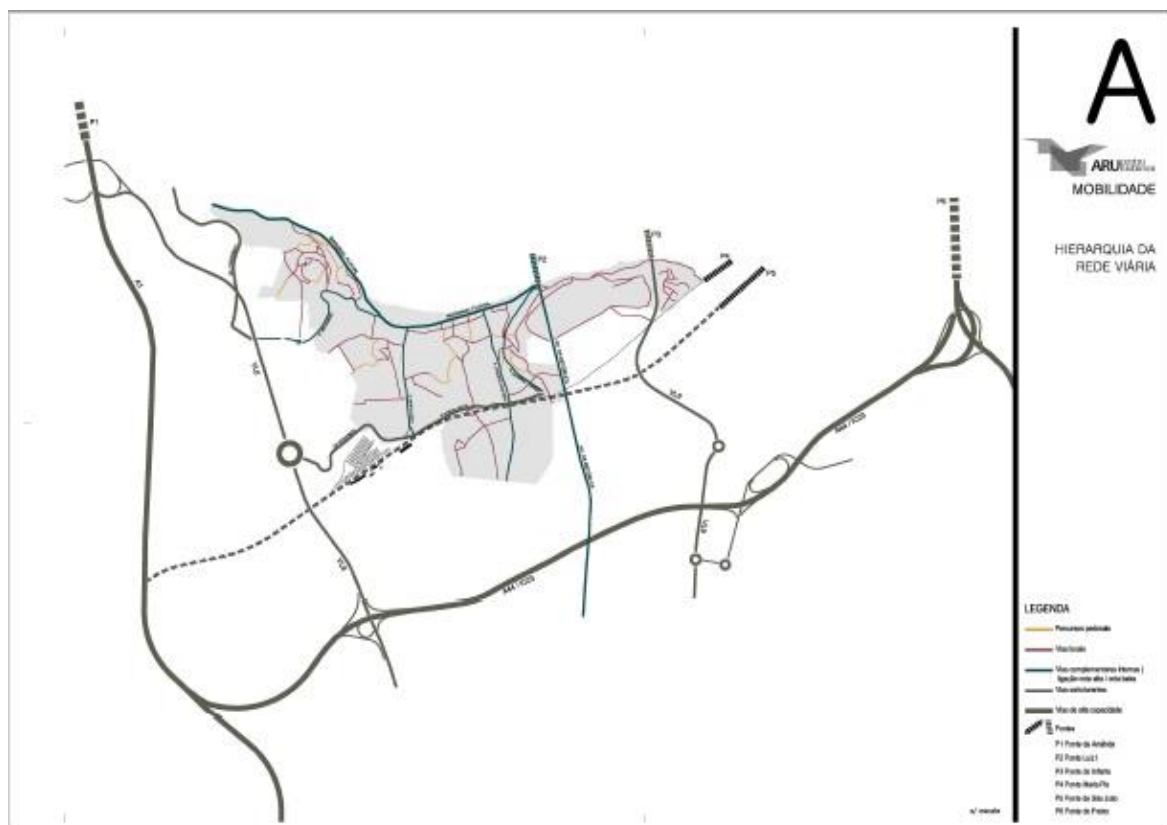


Figura 21 - Hierarquia da rede viária (mobilidade) na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.

³⁰ Extraído de Conselho da Europa, cit. 391, adaptado por Pinho (2009: 596).



Figura 22 - Rede verde e parque circular (enquadramento paisagístico) na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.



Figura 23 - Usos do espaço não edificado na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.

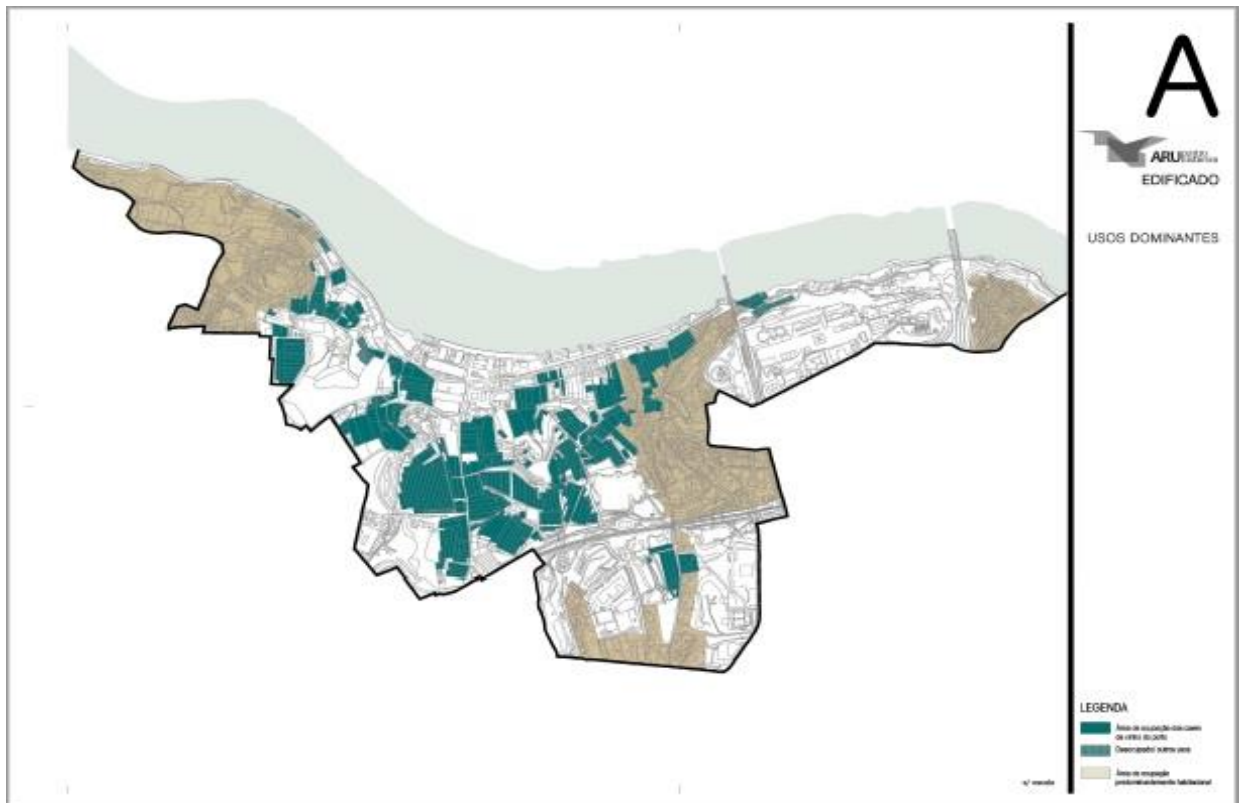


Figura 24 - Usos dominantes do espaço edificado na ARU do CH. PEDU de Vila Nova de Gaia – Operação de Reabilitação Urbana da ARU do CH de Vila Nova de Gaia.

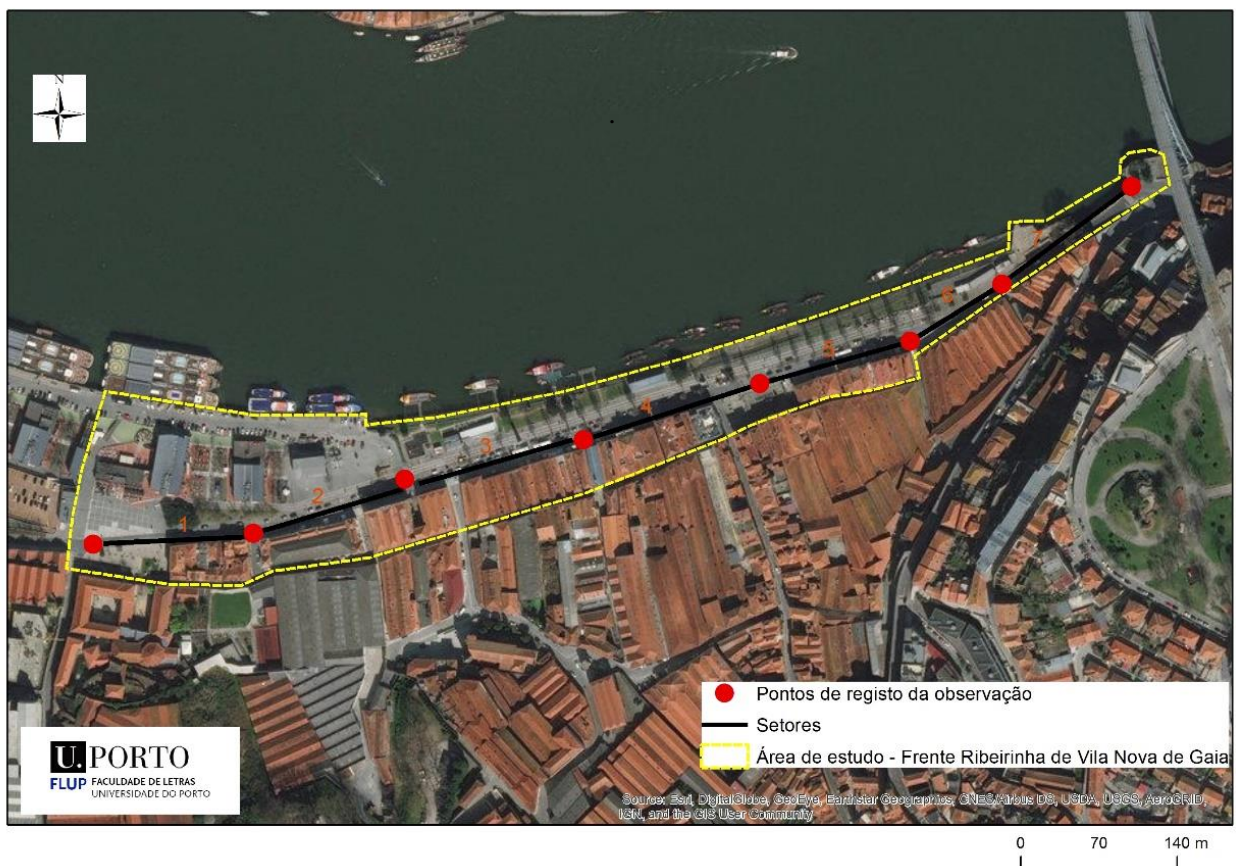


Figura 25 - Pontos de registo da observação e os setores da contagem do número de pessoas. Elaboração própria.



Figura 26 - Espaço público antes da reabilitação do mesmo (2016). Elaboração própria.

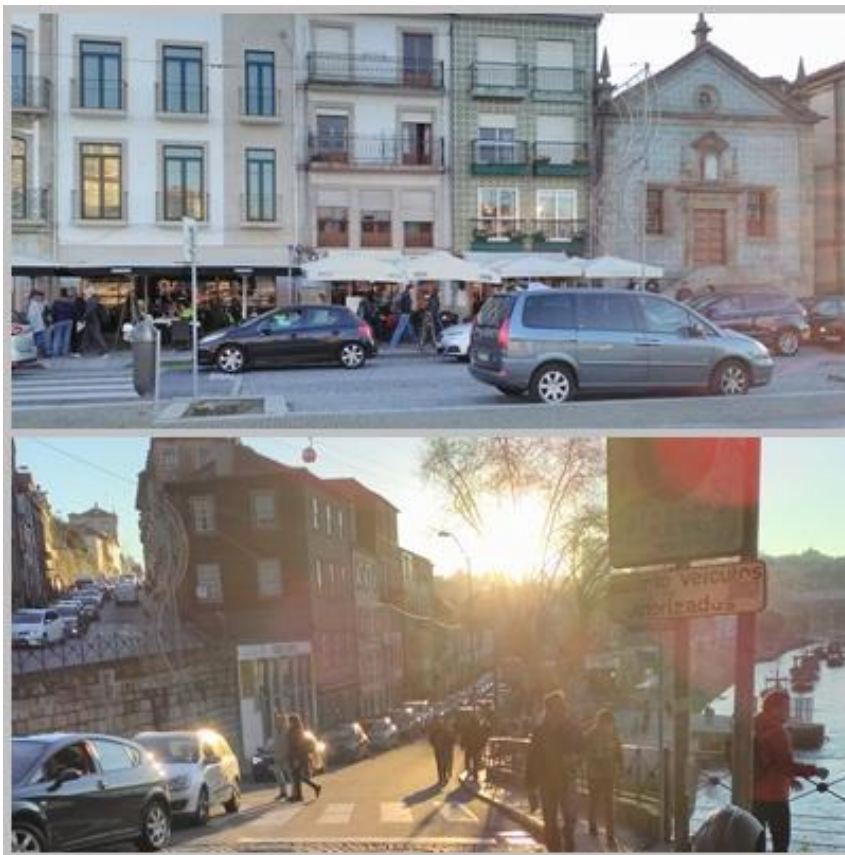


Figura 27 - Espaço público antes da reabilitação do mesmo (2016). Elaboração própria.

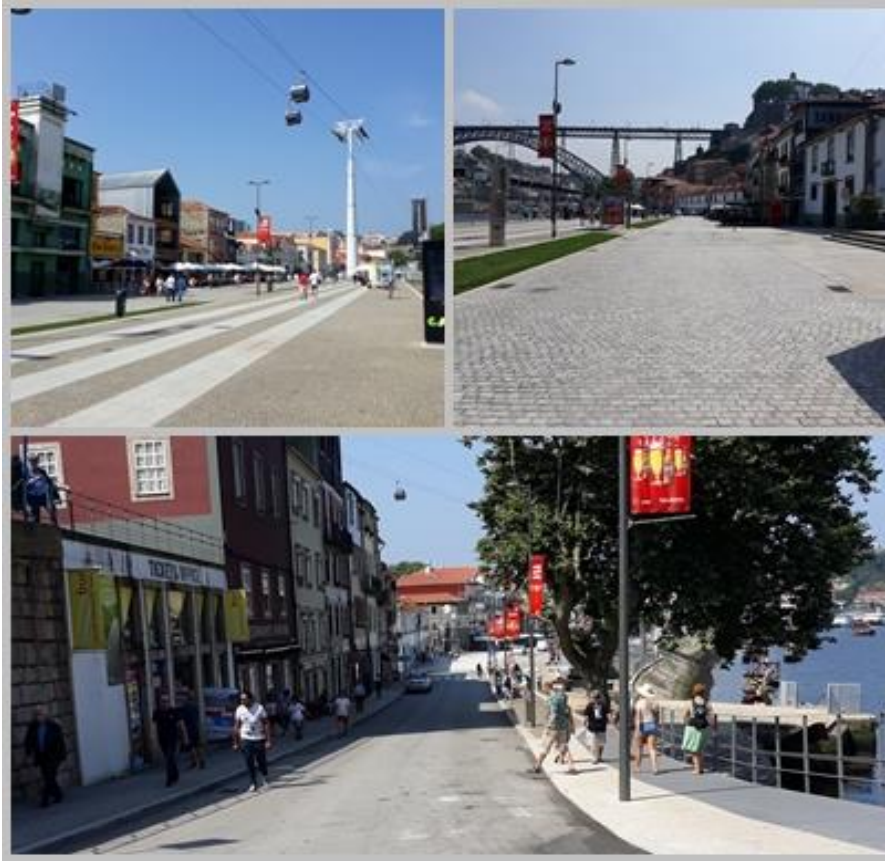


Figura 28 - Espaço público depois da reabilitação do mesmo (2018). Elaboração própria.

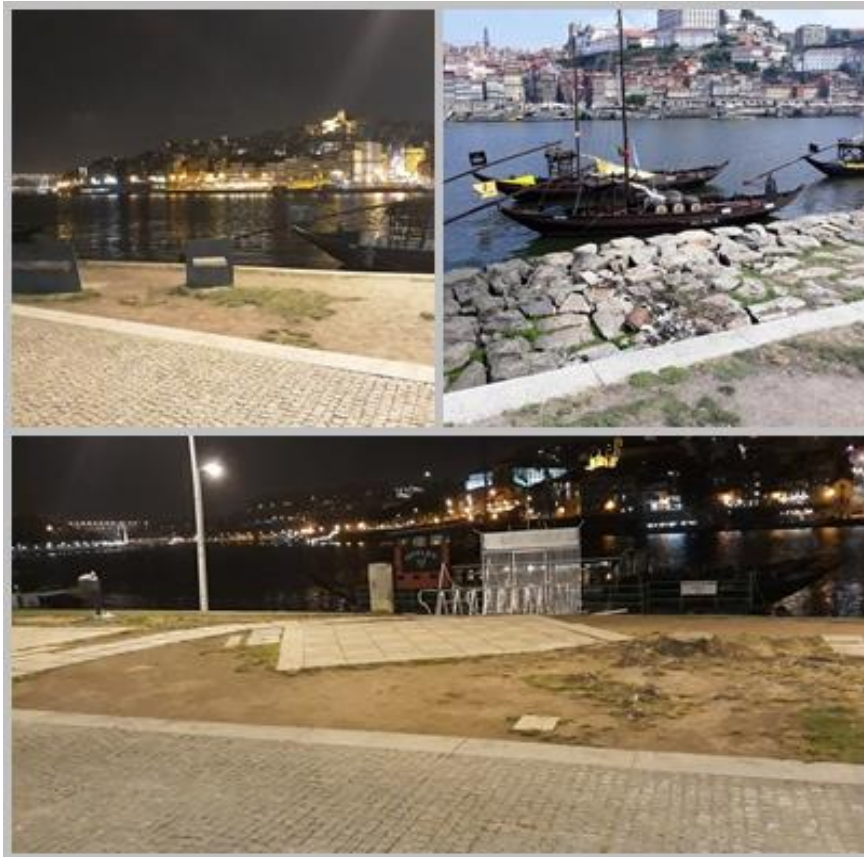


Figura 29 - Espaço público depois da reabilitação (2018). Elaboração própria.



Figura 30 - Rua Guilherme Gomes Fernandes (2018). Elaboração própria.

Tabelas resultado da observação direta na área de estudo, dividida por setores de observação

Tabela 1 - Dia 17 de janeiro de 2018 (Quarta – Feira)

	Setor 1	Setor 2	Setor 3	Setor 4	Setor 5	Setor 6	Setor 7	Total
8h	0	6	1	2	0	1	2	12
9h	12	8	4	5	5	2	3	39
10h	10	11	6	8	9	12	14	70
11h	17	9	15	6	11	15	7	80
12h	9	12	19	12	15	20	15	102
13h	11	16	23	15	17	25	13	120
14h	10	19	16	15	19	17	21	117
15h	21	14	21	17	12	14	19	118
16h	15	11	15	11	15	10	17	94
17h	13	8	10	13	10	7	18	79
18h	11	10	5	9	13	5	12	65
19h	9	6	7	15	7	12	9	65
20h	5	14	12	10	9	9	13	72
21h	8	12	6	13	15	4	10	68
22h	5	9	10	7	11	3	7	52
23h	2	0	6	4	5	2	0	19
24h	3	2	4	8	4	0	0	21

Tabela 2 - Dia 14 de março de 2018 (Quarta – Feira)

	Setor 1	Setor 2	Setor 3	Setor 4	Setor 5	Setor 6	Setor 7	Total
8h	2	9	7	4	0	0	1	23
9h	7	13	9	2	5	3	0	39
10h	15	16	18	6	4	17	2	78
11h	13	11	24	15	7	20	15	105
12h	18	19	23	18	13	23	18	132
13h	21	23	26	28	8	20	22	148
14h	28	21	27	14	12	25	17	144
15h	13	18	28	19	17	28	25	148
16h	6	25	23	25	12	21	21	133
17h	14	22	15	12	11	20	17	111
18h	15	15	19	17	14	18	11	109
19h	5	18	12	9	9	12	17	82
20h	8	4	18	7	22	9	12	80
21h	12	8	9	14	19	11	9	82
22h	8	11	17	11	10	10	5	72
23h	3	5	13	4	1	5	0	31
24h	1	2	4	5	3	2	0	17

Tabela 3 – Dia 20 de junho de 2018 (Quarta – Feira)

	Setor 1	Setor 2	Setor 3	Setor 4	Setor 5	Setor 6	Setor 7	Total
8h	1	3	2	4	1	2	0	13
9h	4	7	5	6	4	4	1	31
10h	11	10	13	15	10	12	7	78
11h	21	16	22	26	18	21	15	139
12h	29	21	26	39	23	20	51	209
13h	23	29	32	50	28	28	44	234
14h	22	35	36	48	36	49	37	263
15h	24	42	39	52	41	45	48	291
16h	17	44	41	49	44	40	46	281
17h	13	39	36	45	35	38	33	239
18h	10	30	32	35	25	31	20	183
19h	18	25	29	30	27	25	19	173
20h	21	23	17	33	21	30	25	170
21h	13	20	21	25	26	25	19	149
22h	10	23	23	21	22	20	12	131
23h	1	10	15	18	19	12	0	75
24h	1	12	19	22	15	8	2	79

Tabela 4 - Levantamento do comércio/serviços na área de estudo (16 de janeiro de 2018)

Edifício N°	Nome	Tipo de Atividade	Horário de Funcionamento	Observações
E1	“Yellow Bus – Oficial Sightsseing Tours”	Venda de bilhetes para circuitos Turísticos	Verão (junho - outubro) 2ª-Dom.: 9h00 - 18h00; Inverno (novembro - maio) 2ª-Dom.: 9h00 -17h30	Serviços Turísticos
E2	“Dourum”	Restaurante	2ª-Dom.: 12:00 - 23:00	
E3	“Dom Pipas”	Restaurante	2ª-5ª: 9:00 – 22:00h 6ª-Dom.: 9:00h – 23:00h	
E4	“Rota do Douro – Cruzeiros”	Turismo Fluvial e Terrestre	2ª-Dom.; 9:30h -18:00h	
E5		Alojamento Local		
E6	“Amor de Galo”	Artesanato	2ª – Dom.: 11:30h – 19:30h	
E7	“Cruzeiros no Douro”	Turismo Fluvial	Sem Informação	
E8				Espaço Fechado
E9	“Pé d’água Bar”	Bar	Dom. – 5ª: 11:45 - 02:00 6ª - Sáb. 11:45 - 04:00	
E10	“Manos do Douro”	Cruzeiros no Rio Douro	2ª – Dom.: 9:30h – 18:30h	
E11	“Barris do Douro”	Restaurante	Dom: 12:00h - 15:00h 3ª - Sáb.: 12:00h - 23:00h	
E12	Sport Fluvial	Clube Desportivo de Remo	NC	
E13	“Calém”	Caves de Vinho do Porto – Provas, Venda e Espetáculos	Verão (maio a outubro): 10:00h-19:00h; Inverno (novembro a abril):10:00h- 18:00h	
E14	“Kopke”	Prova e Venda de Vinho do Porto	Aberto todo o ano exceto: 25 de dezembro e 1 de janeiro Maio a outubro: 2ª – Dom: 10:00h- 19:00h novembro a abril: 2ª - Dom: 10:00h-18:00h	
E15	“Taberninha Do Manel”	Restaurante	3ª – Dom: 10:00h - 00:00h	
E16	“Douro Velho”	Restaurante	Dom - Sáb 12:00h - 23:00h	
E17		Alojamento Local		
E18	“Douro Velho”	Restaurante	Dom - Sáb 12:00h - 23:00h	
E19	“Contra Corrente”	Restaurante	Dom - Sáb 08:00h - 03:00h	
E20	“Tempêro d'Maria”	Restaurante	2ª – Dom: 12h - 23h	
E21		Edifício Religioso		
E22	“Quinta do Noval”	Restaurante e Prova de Vinho do Porto	2ª – Dom: 10h – 19h	

E23	“Theophilus”	Restaurante e Bar	Dom - Sáb 12:00 - 23:00	
E24		Escritórios Sandam		
E25	“Sandman”	Restaurante, Museu, Prova de Vinho HostelandSuits	Dom - Sáb 10:00 - 18:00	
E26	“The George Terrace”	Restaurante e Bar	Dom - Sáb 12:00 - 21:00	
E27	“Beira Douro”	Café Bar Terrace	Sem Informação	
E28	“Casa Cardoso”	Café Refeições Rápidas	2ª – Dom.: 08:00h – 20:00h	
E29	“Porto Cruz”	Exposições Restaurante TerraceLounge 360° Bar Provas	Dom 10:00h - 19:00h 3ª - Sáb 10:00h - 23:30h	
E30	-	Restaurante	Sem Informação	
E31	“Gelataria Porto Cruz”	Gelados	Sem Informação	
E32	“São Gonçalo”	Restaurante	Dom. – 2ª: 9:30h-15:00h 3ª – Sáb.; 9:30h – 22:00h	
E33				Armazém
E34				Edifício vazio e degradado
E35	“Clube Fluvial Portuense”	Clube Desportivo de Remo Bar		
E36	“D. Rodízio”	Restaurante	Dom – 4ª: 12:00 – 00:00h 5ª – Sáb.: 12:00h – 01:00h	
E37	“Mamma Maria”	Gelataria	2ª – Dom.: 12:00h – 23:00h	
E38	“S. Martino Prestige”	Restauração	2ª – Dom. – 12:00h – 23:00h	
E39	“Presuntaria Transmontana”	Adega e Presuntaria (Restauração)	Dom - Sáb 12:00 - 02:00	
E40	“Bacalhoeiro”	Restaurante	Dom - Sáb 12:00 - 23:00	
E41	“Rabelos”	Restaurante	Dom - Sáb 11:00 - 23:00	
E42	“Beira Rio”	Restaurante	Dom - Sáb 12:00 - 22:30	
E43	“IMar”	Restaurante	2ª – Dom: 12:00h – 23:00h	
E44	“Casa do Galo”	Artesanato “Arts&Crafts”	2ª – Dom: 10:30h – 20:30	
E45	“Mareantes do Douro”	Snack Bar Associação Cultural	2ª – 5ª: 8:30h – 24:00h Sáb. – Dom.: 9:00h – 02:00h	
E46				Edifício vazio
E47	“Porto Vasconcelos”	Caves, Visitas, Provas e venda de Vinho do Porto	2ª – Dom. – 10:00h – 19:00h	
E48	“Ramos Pinto”	Caves, Visitas, Provas e venda de Vinho do Porto	2ª – Dom. 10h00-18h00 (exceto dia 1 de janeiro, domingo de Páscoa e 25	

			de dezembro).	
E49	“Maré Baixa Café”	Snack Bar	2ª – Dom.: 07:00 a 24:00	
E50	-	Loja de “Souvenirs”	NC	
E51	“Arcádia”	Chocolataria	2ª – Dom.: 9:00h – 22:00h	
E52	“Sabores D’Aldeia”	Snack Bar	2ª – Dom. – 10:00h – 19:00h	
E53	“Bar Soares”	Snack Bar	2ª – Dom – 10:30h – 18:30h	
E54	-	Loja de “Souvenirs”	-	
E55	“Mercado Municipal da Beira Rio”	Mercado Municipal (Produtos Frescos) Restauração	Horário de Verão: maio a setembro Dom. a Qua. 10h-24h Qui. a Sáb. 10h-02h Bancas - Seg. a Sáb. 06h-17h Horário de Inverno: outubro a Abril Dom. a Qua. 10h-23h Qui. a Sáb. 10h-00h Bancas - Seg. a Sáb. 06h-16h	
E56	“Marco Piconero”	Snack Bar	Sem Informação	
E57	“Padaria e Confeitaria Beira Rio”	Padaria, Confeitaria, Snacks	2ª – Dom: 07:00h – 18:30h	
E58	“Soraya”	Tapas Snack Bar Petiscos	2ª – Dom: 09:00h – 23:00h	
E59	-	-	Sem Informação	
E60	“Do’Roland”	Turismo aéreo, fluvial e terrestre	Sem Informação	
E61	NC	Loja de “Souvenirs”	Sem Informação	
E62	“Mamã”	Snack Bar	2ª – Dom.- 07:00h – 18:00h	
E63	-	Loja de Vinhos do Porto – compra e provas	Época de Verão (abril a outubro): 10:00h – 21:00h Época de Inverno (novembro a março): 10:00h – 18:00h	
E64	-	Loja de Artigos Elétricos	2ª – 6ª: 9:00h – 18:30h Almoço – 12:30h – 14:00h	
E65	“Myself.fashion”	Vestuário e acessórios de moda	2ª – Dom. – 11:00h – 18:30h	
E66	“D.Luís”	Restaurante	3ª – Dom: 12:00h – 16:00h 19:00h – 24:00h	
E67	“Casa Adão”	Restaurante	2ª – Dom: 12:00 a 15:30, 19:00 a 23:00	
E68				Loja Vazia (Antigo Restaurante)
E69	“Casa Dias”	Restaurante	2ª – 5ª: 08:00h- 15:30h 6ª – Sáb: 8:00 – 15:30h 24:00 – 02:00h Dom: 08:00 a 15:30	
E70				Loja Vazia (Antigo

				Restaurante)
E71	“Gaiurb, E.M” “Convento de Corpus Christi”	Serviços Municipais Edifício Religioso		
E72				Loja Vazia (Antigo Restaurante)
E73		Quiosque		
E74	Posto de Turismo de Vila Nova de Gaia	Serviços e Informações Turísticas	Abril a setembro – Todos os dias – 9h30 19h00 outubro a março – Segunda a Sábado – 10h00 18h00	
E75	“Ar de Rio”	Restaurante	2ª – 5ª e Dom: 12:00h – 24:00h 6ª – Sáb.: 12:00h – 02:00h	
E76	“Olá”	Gelataria	2ª – Dom: 9h – 18h	
E77	“Pastelaria Soares”	Pastelaria Confeitaria	2ª – 5ª, Dom: 07 – 24:00 6ª e Sábado: 7-1:00h	
E78	“Sancho Panza”	Restaurante	2ª – 5ª, Dom: 10:00 – 24:00 6ª – Sáb: 12:00 – 1:00h	
E79	“Farmáciado Cais”	Farmácia	2ª – 6ª: 8.30 – 20:00 Sáb – 9.00 – 20h Domingo - Fechada	
E80	“Barcadouro”	Transporte de Turismo Fluvial e Terrestre	2ª – 6ª. – 9.30 – 18.30 Sábado – 10.00 – 13h Dom - Encerrado	
E81	“Cais do Peixe”	Restaurante	2ª – Dom: 11:00 – 23:00	
E82	“Pizza Hut”	Restaurante	2ª – Dom: 11:00 – 23:00	
E83	“Real Indiana”	Restaurante	Seg – Dom: 11:00 15:00/ 19:00 23:00 Sexta: 11:00 a 15:00/19:00 a 03:00	
E84	“Provas”	Restaurante	Seg – Dom: 12:30 a 15:30, 19:30 a 23:00	
E85	“Pasta Caffè”	Restaurante	2ª – 5ª e domingo 12:00 a 22:00 6ª e Sábado - 12:00 a 23:00	
E86	“Golo FM Rádio”	Estúdio de Rádio Bar	Sem Informação	
E87	“Rolo’s Bar”	Bar	Sem Informação	
E88	“Tasca do Cais”	Petiscos Bar	2ª – 5ª e domingo: 11- 23h 6ª e sábado: 11:00 a 02:00	
E89				Loja Fechada (Antigo Bar)