



ID 822: PLANOS, PROJETOS E MUDANÇAS NO PORTO CENTRAL NO SÉC. XXI

Maria Inês ROCHA¹; Pedro CHAMUSCA²; José A. RIO FERNANDES³

¹ FLUP, minesmrocha@gmail.com

² FLUP/CEGOT, pedrochamusca@hotmail.com

³ FLUP/CEGOT, joseriof@letras.up.pt

RESUMO: A melhoria das condições de vida, da mobilidade e do acesso ao crédito ajudam a compreender a considerável expansão urbana de muitas das cidades portuguesas no final do século passado, designadamente o Porto, assim como, o esvaziamento da área considerada como o seu centro económico, administrativo e simbólico. Este processo de suburbanização refletiu-se na diminuição da ocupação do edificado no urbano consolidado e no encerramento e “popularização” de estabelecimentos de comércio e serviços, bem como na deterioração física do edificado, com diminuição da procura pelo comércio e a permanência quase só dos habitantes com menor capacidade aquisitiva e mais envelhecidos. Por isso, de várias formas e através de diversas instituições, o Estado considerou essencial intervir no edificado e nos espaços públicos, com medidas e projetos de diferentes dimensões de intervenção. É neste contexto que, na viragem do século, o Porto foi alvo de programas de desenvolvimento urbano que potenciaram intervenções na cidade, com destaque para a iniciativa Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura, para o contributo da Porto Vivo, SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense e para a ação da Metro do Porto, SA. Aqui, pretende-se contribuir para a compreensão do caminho percorrido na revalorização do centro; por outro lado, refletir sobre o papel dos programas e das entidades que potenciaram o “regresso” de residentes e o acréscimo de utilizadores; por fim, dar conta das novas dinâmicas, como o aumento do turismo e a modificação do comércio.

PALAVRAS-CHAVE: intervenções; dinâmicas; revitalização; centro; Porto

1. INTRODUÇÃO

Nos finais do séc. XX, o processo de suburbanização da cidade do Porto intensificou-se, com a população a procurar melhores condições residenciais, o que ocorre a par da melhoria de oferta de serviços e indústrias deslocalizadas do centro (Vásquez, 1992) e da melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade. A saída de população e das empresas para os concelhos limítrofes e para os mais periféricos da Área Metropolitana do Porto, assim como a criação de muitas das novas empresas nesses municípios, levaram a um decréscimo acentuado de população no Porto.



A cidade vê o seu centro comercial tradicional perder vitalidade e ganhar novas centralidades, como na Boavista (Fernandes et al., 2007), mas, também, no que antes era visto como periferia, agora com melhores condições de acessibilidade, onde se oferecem novas experiências de consumo. O centro da cidade torna-se cada vez mais degradado, com lojas fechadas e edifícios devolutos, resistindo a população envelhecida ou sem capacidade aquisitiva (Fernandes et. al, 2013).

Existindo um sentimento de perda face ao centro e mantendo-se a consideração do seu valor urbano, é consensual a necessidade de o adaptar às novas exigências da sociedade e aos novos usos, designadamente por recurso a programas de desenvolvimento urbano, intervenções públicas e incentivos à reabilitação.

2. INTERVENÇÕES NO PORTO CENTRAL

No programa de intervenção no Porto e na sua área central, foram determinantes a escolha como Capital Europeia da Cultura e o financiamento do governo, veiculado pela sociedade PORTO 2001 – Capital Europeia da Cultura, constituída em 1998 com o intento de intervir a nível urbano, cultural, ambiental, social e económico para contrariar o declínio do centro e adaptá-lo às novas dinâmicas urbanas e culturais (Cunha, 2000), através da requalificação do espaço público, recuperação do edificado, revitalização do comércio e dos serviços, novos residentes e alterações na mobilidade (Fernandes, 2000).

Dada a grande extensão da área central do Porto, foram definidas 5 áreas de intervenção na Baixa do Porto – área central, área Oeste A, área Oeste B, área Leste A e área Leste B (fig. I) –, para além das áreas de intervenção da frente marítima do Parque da Cidade e dos Caminhos do Romântico. Os respetivos programas de ação foram propostos por diferentes equipas de arquitetos, com o intuito de promover pensamento sobre o futuro da cidade com a participação de diferentes entidades municipais (Cunha, 2002). Apesar da intenção de incluir os Aliados e avenida de Vímara Peres e D. Afonso Henriques no programa da Porto 2001, para potenciar uma intervenção integrada, esta área, alvo de outros processos, não foi incluída no programa final.



Figura 35 Intervenções propostas e realizadas pela Porto 2001, S.A. | Fontes: Porto 2001 S.A. (2000); Porto 2001 S.A. (2002); Rocha (2017)

Perante as ações programáticas pertinentes e esperadas (fig. I), a intervenção na Baixa do Porto ficou aquém e centrou-se, principalmente, na requalificação do espaço público, com alterações ao nível do mobiliário urbano, estacionamento e mobilidade, e, também, no plano cultural, potenciando novas dinâmicas na área central da cidade.

Ainda assim, o conjunto de intervenções revelou-se excessivo para o período definido, o que, associado a problemas financeiros e institucionais, tornaram insustentáveis algumas intenções da PORTO 2001, criando dificuldades à sua ação e prolongamento no tempo.

Apesar dos obstáculos, a Sociedade abriu caminho para uma nova vida na Baixa do Porto, através da concretização de vários projetos e da adaptação posterior de algumas das suas intenções, permitindo a permanência das dinâmicas culturais então lançadas e de um maior conforto na utilização do espaço público.

É também importante referir o papel de outras entidades, como a sociedade de reabilitação urbana Porto Vivo, SRU e a Metro do Porto, EP, que, direta ou indiretamente, contribuíram para a reabilitação de edifícios e a requalificação de espaços públicos. No caso da Porto Vivo, o conjunto de ações previstas passava pela intervenção na vertente física e funcional do espaço público, na vertente social e económica e na mobilidade numa área crítica de recuperação e reconversão urbanística do Porto, especialmente na zona prioritária de intervenção que inclui o centro histórico e a baixa tradicional (Porto Vivo, SRU, 2005). Apesar da extensa área com



limites definidos pela rua de D. Pedro V, zona de Cedofeita, rua da Constituição, Campo 24 de Agosto, Fontainhas e a Ponte Maria Pia, a Porto Vivo realizou apenas ações de reabilitação do edificado e de criação de praças de utilização pública, nos quarteirões na área dos Aliados, no eixo Mouzinho/Flores, no Morro da Sé, na Vitória e, também, em Santa Clara, com recurso a parcerias público-privadas.

A par da transformação na mobilidade urbana, a Metro do Porto teve um papel importante no centro da cidade com a requalificação urbana das envolventes das suas estações, como a Trindade, a Praça da Liberdade e a Avenida dos Aliados, o Bolhão, Heroísmo e o Campo 24 de Agosto. Para além do desenvolvimento de ligações às ruas comerciais tradicionais e da diminuição do tráfego automóvel, a sua requalificação baseou-se na organização do mobiliário urbano, na criação de espaços verdes e na melhoria dos percursos (Pinho & Vilares, 2009).

Com o intuito de apoiar a requalificação dos espaços e as novas dinâmicas que se pretendiam, surgem programas de desenvolvimento económico e social como o projeto 1ª Avenida, o programa VIV'A BAIXA, o programa “Reabilitar para Arrendar” e o “Porto de Tradição” (Rocha, 2017).

A Porto Vivo, SRU e a Porto Lazer, EEM criam o projeto 1ª Avenida com o objetivo de promover a atratividade do centro através da arte e da cultura, procurando envolver a população nas suas atividades e processos de decisão. No caso do programa VIV'A BAIXA, gerido apenas pela Porto Vivo, SRU, pretendia apoiar os proprietários ou arrendatários através da redução dos custos de materiais e serviços na reabilitação dos edifícios na zona prioritária de intervenção, através de parcerias com várias empresas.

Também o Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana financia ações de reabilitação no edificado e intervenções em espaços de uso público no tecido urbano antigo e dentro de áreas de reabilitação urbana através dos programas “Reabilitar para Arrendar” e “Reabilitar para Arrendar – Habitação Acessível (IHRU, 2016a; IHRU, 2016b).

Por fim, entre as medidas e ações com impacto significativo na Baixa, importa referir o projeto “Porto de Tradição”, criado pela Câmara Municipal para proteção e revitalização do comércio tradicional, tendo por suporte o trabalho de um grupo multidisciplinar que estabeleceu critérios de classificação dos estabelecimentos, considerando diversos elementos e mecanismos de proteção.



Todas estas ações de instituições públicas ou com apoio público foram acompanhadas por intervenções de iniciativa privada e respostas diversas por parte dos residentes e visitantes, num processo de transformação rápido e intenso que marcou especialmente a última década.

3. DINÂMICAS NO PORTO CENTRAL

Com as melhorias no espaço público, dá-se o surgimento progressivo de novas dinâmicas na cidade, assistindo-se no seu centro a um aumento significativo de visitantes, do investimento privado e da oferta e procura turística, desenvolvendo-se novos espaços especializados, como o quarteirão de Miguel Bombarda, com as suas galerias de arte, ou o quarteirão das Carmelitas, onde se concentraram os bares da “noite do Porto”

A vertente turística foi uma das novas dinâmicas criadas com base nas narrativas de marketing, companhias low cost, plataformas Booking e Airbnb e até na reabilitação ou reconversão de edifícios para hotéis e hostels com investimento privado e, muitas vezes, internacional (Rocha, 2017).

Para se adaptar também ao turismo e às novas procuras, o comércio transfigurou-se. Além do aumento de lojas direcionadas para determinados públicos, há estabelecimentos que, mais do que um serviço, oferecem uma experiência, como a Lello e o Majestic, e outros que recriam o passado, em bens regionais de alto valor, os ditos “neo-tradicionais”. Globalmente, criou-se uma oferta mais variada de produtos e serviços, mais centrada no cliente - decoração, atendimento ao público mais qualificado, tecnologia -, sendo já poucos os estabelecimentos que continuaram com o perfil tradicional e sem capacidade de adaptação (J. A. R. Fernandes & Chamusca, 2014).

O crescente investimento privado e procura imobiliária resultaram numa subida de valores médios de arrendamento na generalidade do concelho para quase o dobro, entre 2013 e 2017 (Rocha, 2017), dificultando a permanência de residentes e comerciantes. Em consequência, podemos falar de transformação de áreas e usos, mais orientados para os turistas, e de um processo de substituição não só de residentes, mas também de estabelecimentos que não se adaptaram ao *boom* turístico ou não suportaram os novos custos locativos (Rocha, 2017).

Recentemente, começaram a surgir movimentos contra os despejos de arrendatários de prédios nas áreas de maior procura imobiliária e a subida acentuada das rendas que tornaram impossível a permanência da população idosa que até então resistia e, também, das famílias de classe média que, num primeiro momento, voltaram ao centro da cidade.

As alterações do espaço público e a reabilitação e renovação das construções foram acompanhadas por gentrificação funcional dos estabelecimentos (Fernandes et. al, 2014), com o que é tradicional, sem capacidade de adaptação ou especial interesse turístico, a fechar; emergindo novos conceitos, por vezes adaptando os estabelecimentos antigos e com linhas tradicionais, a par da entrada de cadeias internacionais, que voltam a marcar presença no comércio de rua.

As ruas tradicionais de comércio foram aquelas onde as novas dinâmicas mais se fizeram sentir, com o lado ocidental da avenida dos Aliados muito marcado pelo aumento dos estabelecimentos de restauração, e também com o lado oriental a sofrer modificações, igualmente na cafetaria e restauração (fig . II).

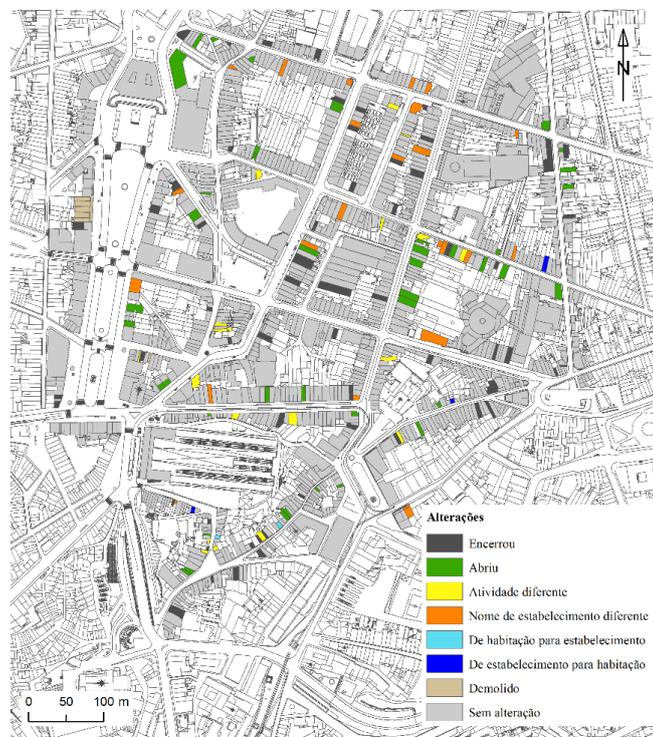


Figura 36 Alterações nos estabelecimentos comerciais em janeiro de 2016 e janeiro de 2017 | Fonte: Rocha (2017)

De facto, se consideramos apenas o período de janeiro de 2016 a janeiro de 2017 e os arruamentos a nascente da Avenida dos Aliados (fig. I), verifica-se que houve um total de 63 encerramentos e 42 aberturas, havendo 18 estabelecimentos que mudaram de atividade e 23 que apenas mudaram de nome. Dada a dimensão do período considerado, é relevante verificar-se que, em apenas um ano, ocorreram encerramentos, aberturas ou alterações em 12% do total dos estabelecimentos. Qualitativamente, além das “novidades” mencionadas, importa referir o encerramento de velhas lojas como o depósito de peles e solas Adriano Vieira da Silva & C^a. e o restaurante “O Tripeiro”. Entre as novas lojas destacam-se as do grupo Inditex, na rua de Santa Catarina, bem próximas do primeiro estabelecimento Zara que foi aberto fora de Espanha.



Em consequência, verifica-se a afirmação de ruas com a presença de marcas internacionais, o que é especialmente evidente na rua de Santa Catarina, a adaptação lenta às novas procuras, com alguns estabelecimentos em remodelação, e integração de novas marcas, como se verifica na rua 31 de janeiro. No entanto, há arruamentos, ou parte deles, onde se verifica dificuldade em entrar neste novo ciclo, como em grande parte da rua Formosa ou na envolvente da Estação de São Bento.

4. CONCLUSÃO

Os programas de desenvolvimento urbano e os apoios à reabilitação urbana, com as intervenções de requalificação do espaço público da Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura e de reabilitação do edificado pela Porto Vivo, SRU, a par do investimento privado e da atuação da Metro do Porto, foram essenciais para revalorizar da Baixa e contrariar o que era um centro vazio e sem dinamismo.

Ao intervir em vários domínios, a Porto 2001, S.A potenciou novos usos e novas formas de viver e ver o centro. Apesar de não ter cumprido totalmente o programa a que se tinha proposto, promoveu novas dinâmicas culturais e sociais na área central do Porto e requalificou os espaços de maior vivência da população metropolitana, iniciando um processo de revalorização do centro que deixou uma base para intervenções e adaptações posteriores, as quais foram significativamente animadas pelo enorme crescimento do número de visitantes e pela maior mobilidade que a rede de metro veio criar.

A revitalização do centro do Porto resultou na fixação de novos residentes, com perfil socioeconómico distinto, mas sobretudo na saída de muitos, dando lugar a um centro que passa a ser usado cada vez mais por visitantes. Isto ajuda a compreender muitas das alterações que ocorrem no comércio e nos serviços, com destaque para o alojamento e a restauração. De facto, a crescente procura turística fez com que existisse um significativo aumento de alojamentos temporários e, também, a adaptação da oferta de serviços e do comércio aos turistas, com intenso investimento privado e grande procura imobiliária por estrangeiros. Em consequência, não só saem velhos residentes, como se dificulta a fixação da classe baixa e média e de estudantes universitários.

Estas dinâmicas são rápidas e intensas, o que, a nosso ver, aconselha uma intervenção, regulamentando mais eficazmente a atividade turística e apoiando a fixação de habitantes. É, por isso, essencial que as decisões técnicas e políticas abordem de forma integradora um espaço urbano de grande importância simbólica e afetiva.



5. BIBLIOGRAFIA

CMP. (2017, 21 junho). Câmara protege lojas históricas do Porto. Saiba quais são as primeiras 37. <http://www.porto.pt/noticias/camara-do-porto-distingue-e-protege-as-primeiras-37-lojas-historicas-da-cidade>.

Cunha, P. S. e. (2000). Apresentação. In Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense. FAUP publicações. Porto. pp. 11-12.

Cunha, P. S. e. (2002). Requalificar a cidade. In J. Oliveira & L. Pereira (Eds.), Registos de uma transformação. Porto 2001, S.A., Departamento de Renovação Urbana. Porto. pp. 33-38.

Fernandes, J. A. R., Pinto, J. R., Chamusca, P. (2013). Subúrbio, na relação entre planeamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX- XX e XX-XXI). In Actas do 1st International Meeting – Geography & Politics, Policies and Planning. Porto. pp. 319–331.

Fernandes, J. A. R. (2013). Muitas vidas tem o centro e vários centros tem a vida de uma cidade. In M. E. Sposito & J. A. R. Fernandes (Eds.), A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras. Centro de Estudos Geográficos e Ordenamento do Território. Porto. pp. 31-45.

Fernandes, J. A. R., Chamusca, P. (2014). O neotradicional , a elitização e a turistificação : o triunfo do neoliberalismo visto desde o centro da cidade do Porto. In Actas do XIV Colóquio Ibérico de Geografia. Guimarães. pp. 1466-1471.

Fernandes, M. C. (2000). Intenções Programáticas. In Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense. FAUPpublicações. Porto. pp. 33-42

IHRU. (2016a). Reabilitar para arrendar: <http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/reabilitarparaarrendar/reabilitarparaarrendar.html>

IHRU. (2016b). Reabilitar para arrendar - Habitação acessível: http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/reabilitacao/reabilitarparaarrendar_ha/reabilitarparaarrendar_habitacao_acessivel.html

Pinho, P., Vilares, M. (2009). A Avaliação das Grandes Obras Públicas - O Caso do Metro do Porto. FEUP Edições. Porto.

Porto 2001 S.A. (2002). Registos de uma transformação. Porto.



Porto Vivo, SRU. (2005). Masterplan da Porto Vivo, SRU. Porto.

Rocha, M.I.M. (2017) Dinâmicas recentes e urbanismo na Baixa do Porto. Dissertação de Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território. Universidade do Porto. Porto, 167p.