

porto, capital europeia da cultura 2001.
os elementos de um projecto urbano.
o caso da baixa portuense.

sara sucena

“Projecto Urbano” foi a expressão inventada em Barcelona¹, no início dos anos 80, para designar um Gabinete Municipal resultante da subdivisão do Departamento de Urbanismo - Serviço de Projectos Urbanos -, mas para denominar também uma forma de intervenção urbanística que a requalificação da cidade, sobretudo no âmbito da preparação para os Jogos Olímpicos de 1992, reflectiu. O interesse, o conhecimento de que foi alvo o processo dessa transformação e, particularmente, os resultados concretos dela decorrentes, tanto ao nível arquitectónico, como social ou económico, originaram que, desde então, muito se tenha escrito sobre a cidade (obviamente!), mas também sobre o conceito de intervenção (porque é disso que se trata) na tentativa de o definir, de objectivar os contornos de um tipo de instrumento urbanístico tão diferenciado, tão díspar na formalização, nos objectivos, nos agentes intervenientes. Para além de Barcelona outras cidades foram alvo de transformação através de operações de “projecto urbano”; Londres, Paris, Génova, Bilbao ou Lisboa (quer, por exemplo, através da reconstrução do Chiado, quer da Expo’98), são algumas das que Nuno Portas enumera e agrupa num esforço de, atendendo aos seus objectivos ou às ocasiões que as desencadeiam, estabelecer uma *tipologia de projecto urbano*².

Em termos muito genéricos, o conceito ressalta da constância de uma série de variáveis articuladas, as quais partindo de uma ideia inicial -*estratégia*- se consubstanciam num conjunto de procedimentos multidireccionais e pluridisciplinares -*processo*- que se configuram num objecto(s) concreto(s) -*projecto(s) ou acção(ões)*- visando um determinado fim -*efeito(s)*. Imbuído de um conjunto de características que o situam entre o Plano e o Projecto, o Projecto Urbano é um instrumento de escala intermédia que recupera o(s) conceito(s) associado(s) às suas primeiras gerações³ - dimensão, função e “arquitectura de autor” - mas que se actualiza na relação com o novo contexto através da sua fase programática. Esta, objectivando a estratégia, adquire um papel crucial e essencial, dela dependendo não apenas a avaliação de oportunidades mas o seu aproveitamento pela conformação de processos operacionalizantes das realizações pretendidas. Oscilando, exactamente, na adequação à realidade que o suporta, entre o que é para fazer no imediato - projecto - e o que se fará (por outros) mais tarde - plano -, o Projecto Urbano identifica-se frequentemente com o resultado físico do primeiro,

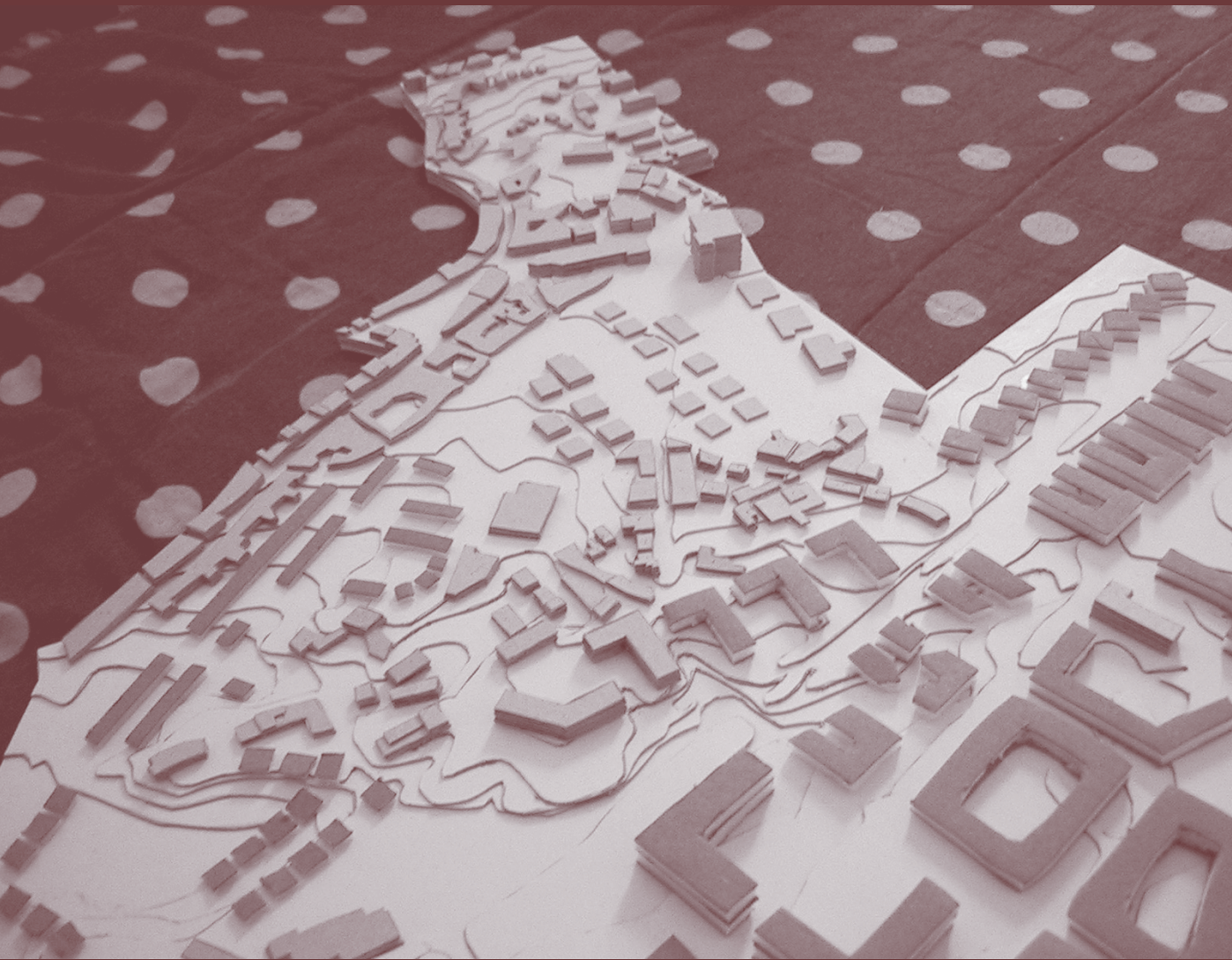
tanto mais quanto este apostar numa imagem de forte impacto visual. Contudo, é igualmente característica do Projecto Urbano a vontade de estabelecer relações e afectar, através dos seus efeitos, uma área mais vasta do que aquela que constitui o seu espaço de intervenção física ou projectual. Tendo também como inerente a assunção da complexidade do território, de que a sua área de projecto é apenas uma parte, a consciência da riqueza e diversidade do todo tornam-na um factor necessariamente integrante da estratégia de intervenção, da pluralidade e transdisciplinaridade do seu processo e da multiplicidade dos seus efeitos, aproximando-se, neste sentido, do Plano.

A um nível mais concreto, o Projecto Urbano surge como resposta a situações excepcionais, as denominadas *ocasiões* imprevistas ou *oportunidades*, envolvendo-se ele próprio de circunstâncias também excepcionais, nomeadamente quanto à viabilidade de execução de objectivos estabelecidos. Desencadeado, portanto, no âmbito de acontecimentos específicos, reúne desde logo interesses diversos (em situação normal eventualmente não manifestos ou incompatíveis) em prol de metas comuns, numa prossecução que se formaliza (nos direitos e deveres) em contratos, candidaturas ou parcerias entre instituições públicas e/ou agentes privados. Revestindo-se, assim, de condições de certeza ou segurança consideráveis, estas aumentam-se pela definição de áreas de acção territorialmente circunscritas e na sujeição a prazos de execução relativamente curtos e predeterminados. As condições de restrição impostas e assumidas pelos entes envolvidos variam na inversa proporção daquelas que se criam para a sua viabilidade, nomeadamente quanto aos recursos financeiros disponibilizados, aos mecanismos legais ou administrativos favorecidos, e à própria abertura a compromissos que motiva consensos (eventualmente) inesperados, não apenas entre aqueles directamente envolvidos e responsabilizáveis, mas também entre estes e a sociedade ou a população destinatária da Operação. É exactamente aqui, no confronto com estes agentes *passivos*, que o Projecto Urbano tem de mostrar capacidade para embandeirar efeitos de *qualidade*, efeitos *positivos* de “interesse público” que legitimem a sua validade no usufruto de condições únicas, nomeadamente quando há investimento de dinheiro público ou isenção perante o não cumprimento de procedimentos legalmente instituídos.

≡

É, de alguma forma um voto de confiança social que está em causa, um processo de troca assente num *negócio* que tem de ser, por isso mesmo, socialmente validado para que dele se possam extrair dividendos económicos (inclusivamente privados); e a contrapartida que motiva e justifica todos os esforços é, precisamente, a que resulta de um curto/médio prazo no fim do qual o compromisso cessa e a avaliação é feita. Nesta altura, as metas (ou parte delas) terão de ter sido atingidas, sendo julgadas publicamente tanto mais que, por todo o carácter de excepção que o configura, o Projecto Urbano adquire normalmente um acompanhamento e uma grande visibilidade mediática. É esta, de resto, que está correntemente subjacente a opções de ordem arquitectónica ou urbanística associadas ao Projecto Urbano, particularmente exploradas quando um dos efeitos pretendidos é o da competitividade (também) territorial, ao nível local, supra-local, nacional ou, inclusive, supra-nacional. Ainda assim, a característica da visibilidade da operação não pode ser subvertida pela sua aceitação como componente única ou dominante em detrimento das restantes, de menor impacto mediático mas mais significantes e determinantes na justificação do momento excepcional criado. É, além do mais, este aspecto que distancia o Projecto Urbano do Projecto, enquanto *objecto* de arquitectura que responde a critérios formais e funcionais, integrando-se, mais ou menos, na realidade física envolvente. Tal como referido anteriormente, o Projecto Urbano é, acima de tudo, um instrumento que se justifica na complexidade urbana, consciência sempre presente e que deverá ser evidente no conjunto das diversas acções ou projectos em que se concretiza. Quer isto dizer que a complexidade inerente à estratégia subjacente ao Projecto Urbano se desagrega ao ser convertida em acções ou projectos, os quais só podem surgir como resposta a questões simplificadas; no entanto, precisamente por isto, o Projecto Urbano não pode ser lido ou identificado por essas partes isoladamente, fazendo sentido apenas no seu conjunto de estreita interdependência.

A intervenção urbanística de que recentemente foi (e ainda é) alvo a cidade do Porto, associada à sua eleição como Capital Europeia da Cultura durante o ano de 2001, reveste-se das características que permitem identificá-la como Projecto Urbano. Na verdade, a estratégia subjacente à candidatura, como os objectivos que se propôs realizar e os meios de que se



revestiu para os atingir configuram-na em dimensões que articulam os aspectos de projecto físico com metas de requalificação social, económica e, claro, cultural. Esta pluridisciplinaridade terá, contudo, passado despercebida para a maioria das pessoas; ou terá, talvez, sido esquecida e diminuída na sua importância ao longo do processo. São precisamente esses aspectos que, aqui, se pretendem recordar e deixar à avaliação.

criação da *oportunidade*

Reunindo o interesse dos governos local e central, a candidatura do Porto a Capital Europeia da Cultura é elaborada pela Câmara Municipal sendo, em Abril de 1997 (em Luxemburgo), feita a sua apresentação oficial pelo, então, presidente da Câmara - Fernando Gomes - e pela vereadora do pelouro da cultura - Manuela de Melo⁴. Em Maio do ano seguinte a decisão pesa a favor da cidade do Porto, seleccionada para, em 2001, partilhar o título com Roterdão (Holanda). Surgia assim o enquadramento excepcional que permitia ao Porto avançar com a vontade adiada de se colocar no panorama internacional, na rota das cidades que “*vale a pena visitar*”⁵, carácter de certa forma instituído pela sua consagração como “cidade da cultura”. Antecipavam-se condições extraordinárias de desenvolvimento que, finalmente, conquistaram o sentido da realidade e conformaram a oportunidade única que *não se podia perder*.

corporização da ideia

“Gestão” e “financiamento” são as palavras-chave no momento em que a acção se torna a via de sentido sem retorno. E as opções virão através da pessoa que se escolhe como o rosto para personificar a Operação 2001: Artur Santos Silva, homem do Porto, identificado com a cultura, mas, sobretudo, gestor de referência no panorama nacional, ligado à presidência do Banco Português de Investimento (BPI), foi a opção considerada lógica e agregadora do suficiente consenso, o qual justificou não apenas o convite como a aprovação das condições que o mesmo impôs como condicionantes da sua aceitação. A “Porto 2001, SA” aparece, assim, como uma sociedade anónima de capitais públicos, financiada a 90% pelo Governo Central e a

10% pelo Governo Local, que concentra as decisões num reduzido corpo directivo composto por (cinco) membros, pública, cultural e politicamente credíveis, da confiança pessoal dos entes envolvidos. Em 31 de Dezembro de 1998 a Sociedade é formalmente constituída, tomando posse em finais de Janeiro de 1999 e devendo permanecer em funções até 30 de Junho de 2002.

A intervenção objectiva-se numa tripla dimensão - cultural, urbanística e económico-social - a qual constituirá uma das premissas basilares da Operação. Em torno desta estruturar-se-ão as acções subsequentes que a fase de elaboração do Programa objectivará em duas vertentes: a da renovação urbana e sua inerente interdisciplinaridade arquitectónica, social e económica; a da cultura associada ao espectáculo, na sua pluralidade temática e diversidade de públicos. Interessando-nos particularmente a primeira, a renovação urbana, desde logo esta se consubstancia num conjunto de intenções programáticas: a requalificação do espaço/edifícios públicos; a revitalização do comércio/serviços; a revitalização do parque habitacional; a reformulação da mobilidade⁶.

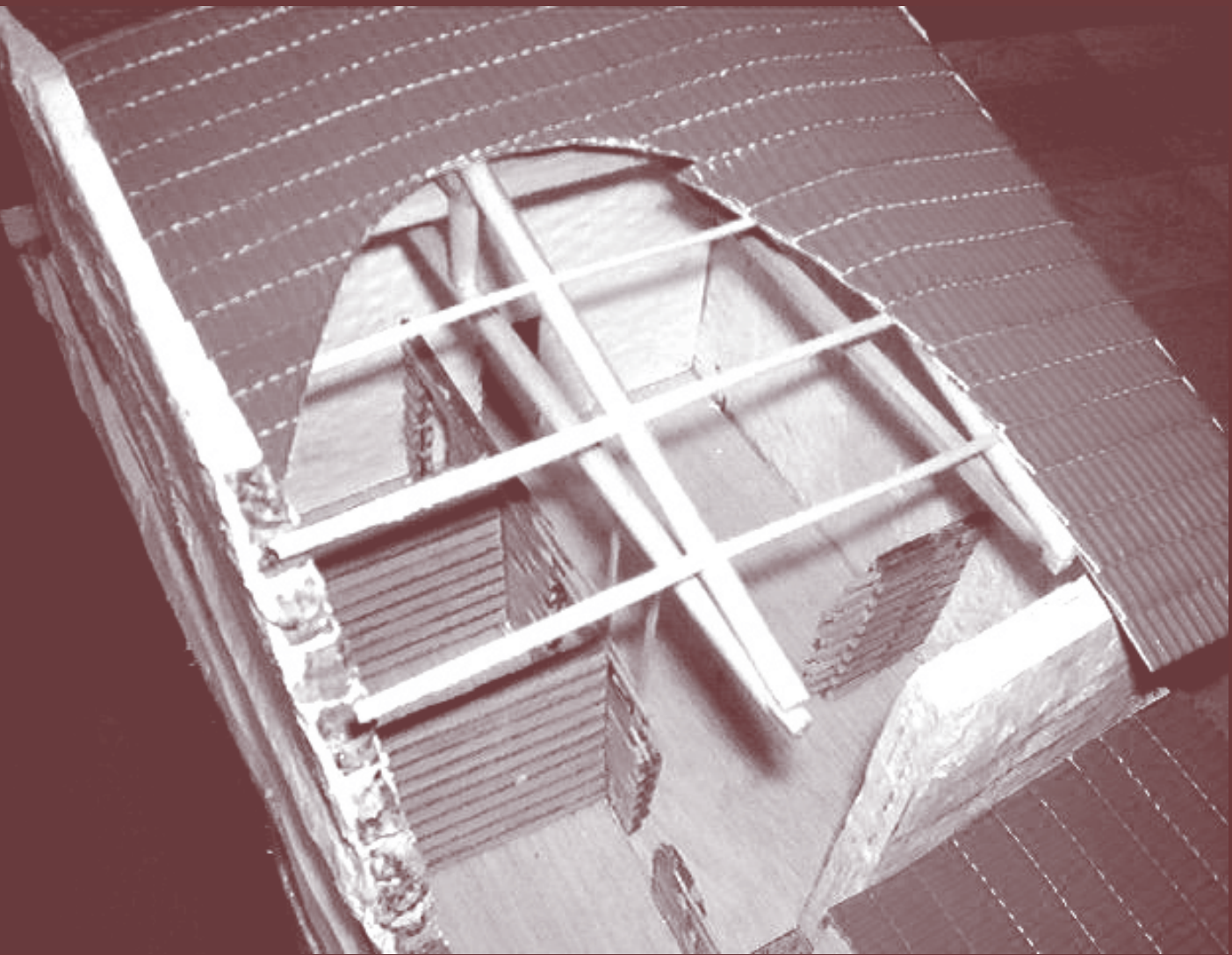
corporização da estratégia

No capítulo da renovação urbana, definidas as linhas gerais da estratégia em torno dos quatro objectivos supra referidos, a sua prossecução procurou a contribuição e o debate entre personalidades da cidade e especialistas de diversas formações com um profundo e diverso conhecimento da sua realidade, actual e do passado, da sua evolução e das suas dinâmicas (onde participaram, por exemplo, arquitectos como Fernando Távora ou Álvaro Siza), base para a definição de uma série de acções de âmbito sectorial.

O principal foco da estratégia de renovação ou revitalização urbana que se pretendia levar a cabo centrou-se na Baixa do Porto. No entanto, complementando o seu sentido como Projecto Urbano, interessa contextualizá-la na intervenção mais ampla em que se constituiu. Multiplicada em outras três áreas da cidade, pese embora o seu carácter mais pontual, as características de que se revestiu contribuem, numa relação de interdependência, para a prossecução de objectivos de escala maior, não já estritamente dirigidos à solução de

determinados problemas da cidade, mas orientados para o reforço ou descoberta das suas potencialidades. Neste sentido, foram individualizado(s) o(s) espaço(s) da intervenção que mais efectivamente conseguiriam reagir, induzindo *os tais efeitos* de qualidade à globalidade urbana, explorando diferentes temáticas:

- › a Baixa da cidade, área envolvente do Centro Histórico, durante grande parte do século XX considerada o centro direccional da cidade, detentora de um património arquitectónico de considerável interesse e valor pelo seu conjunto, mas também de um avançado estado de degradação física e humana. Pretende-se agir concretamente no aspecto da revitalização económica, social e habitacional e na reestruturação da mobilidade, factores da actual degradação entendidos como os determinantes do seu abandono;
- › a Boavista, o pólo direccional dos anos '80, marcado como centro de negócios e, mais recentemente, comercial, com alguns edifícios de arquitectura interessante, mas sem uma imagem forte e globalmente caracterizada. Propõe-se como complemento ao seu actual carácter a introdução da vertente cultural através de um equipamento - Casa da Música - há muito desejado como espaço de recepção para orquestras sinfónicas ou outros tipos de música com exigências acústicas elevadas. Reunidas, finalmente, as condições financeiras que lhe permitem concretizar-se, associa-se-lhe simultaneamente uma operação paradigmática de afirmação urbana pelo recurso (após concurso limitado), como projectista, a um arquitecto de renome e fama mundial: Rem Koolhaas;
- › os Caminhos do Romântico, uma área única entre os dois centros referidos anteriormente que preserva as qualidades de um ambiente rural dentro da cidade, ligando-se a uma imagem do Porto no início do século. É a recuperação desse espaço, escondido dos olhares e movimentos da normal vida urbana, que se propõe, incentivando a sua apropriação pelo cidadão, e a redescoberta do seu passado (memória) através da conformação dos *caminhos* e da sua infraestruturação básica, mas mantendo-lhe o ambiente, os traçados e os materiais.
- › o Parque da Cidade, no extremo poente da cidade, em frente ao mar, que se reinterpreta pela sua extensão nessa direcção através da reutilização de terrenos expectantes



e pela redefinição do traçado viário. Propõe-se uma nova relação da cidade com a água, complementada com alguns equipamentos e com a ampliação da intervenção ao tratamento do espaço público constituído pela avenida marginal. Mais uma vez se aposta no *marketing* urbano ligado a uma personalidade, aqui do urbanismo, internacional confiando o projecto ao arquitecto Manuel de Solà-Morales.

“a revitalização da baixa do porto”

A área identificada como a Baixa do Porto corresponde essencialmente à da expansão da urbe medieval *projectada* no final do século XVIII. Vulgarmente denominada “época dos Almadás”, em honra dos principais mentores das intervenções que então tiveram lugar, pai e filho (João de Almada e Francisco de Almada), essa época ficou marcada por um conjunto de transformações conformadoras de uma imagem, ainda hoje, evidente e característica de uma parte da cidade. Ao longo dos séculos seguintes, o papel da Baixa instituiu-se e reafirmou-se como centro direccional, tal como o clarificou a proposta de Barry Parker, em 1916, para a Avenida dos Aliados, e como o foram reconhecendo os Planos urbanísticos que, durante o século XX, se elaboraram para a cidade.

enquadramento da operação – o *processo*

O espaço da Baixa, eleito pela “Sociedade Porto 2001” como o mais representativo do seu Projecto, concentrou os principais investimentos, quer como palco de manifestações culturais, quer como palco de intervenções urbanísticas, quer ainda como alvo dos principais esforços de reconversão económica e social; e foi, também aqui, que mais evidentemente se expressaram as premissas programáticas do *projecto urbano* em que a operação se consubstanciou.

Ao nível, exactamente, dos pressupostos estruturadores da Operação, o mais basilar foi o de encarar o “espaço do problema” como contentor, paradoxalmente, da sua solução, ou seja, foi o de entender os dados do problema (evidente ou pressentido) como potencialidade a explorar, revertendo-os e convertendo-os em elementos da sua resolução. Pretendia-se, portanto, aproveitar a especificidade da Baixa, aquelas características que a individualizavam

como única relativamente a outras partes da cidade, mas igualmente que contribuíam para demarcar o Porto relativamente a outras cidades (em âmbitos e escalas diversas), para a definição de metas sectoriais concorrentes numa estratégia em que a *diferença* fosse suficientemente sustentada. Neste sentido, a avaliação destes “elementos de diferença” movia-se na constatação das suas contradições: um património edificado valioso de arquitectura monumental e civil, ecléctico numa diversidade fundamentada nos diferentes tempos de construção, testemunho dos *movimentos* da cidade, rico na sua plurifuncionalidade, mas reunindo igualmente os mais claros sinais de declínio e de degradação; um tecido desadequado das novas exigências decorrentes da vulgarização e dependência do transporte privado, da pouca fluidez que o trânsito e as ruas estreitas agudizam e tornam um caos, que manifesta o abandono a que foi votado pelas actividades comercial e habitacional que outrora o alimentavam e que, hoje, o recusam em favor de outras acessibilidades e comodidades.

A um nível mais concreto, a prossecução dos objectivos de revitalização da Baixa e a conquista das ambiciosas metas estabelecidas desdobraram-se numa série de acções que pretenderam cobrir as várias frentes estipuladas:

requalificação do espaço/edifícios públicos

Em Fevereiro de 1999 foi promovido, pela Sociedade, um concurso de ideias sob a denominação “*Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense*”. Com base na resposta por convite, foi solicitada a participação de dezasseis equipas de arquitectos portugueses⁷ sendo-lhes distribuídas, por grupos, uma das quatro “*áreas projecto*” (das cinco) em que a área central da cidade foi subdividida. Pretendia-se, mais do que a resposta a um conteúdo pré-definido, a leitura (de partes) da Baixa numa óptica propositiva enquanto espaço receptor e suporte de conceitos diferenciados de “requalificação”, de “cidade”, etc.; pretendia-se reflectir a coexistência de múltiplos conceitos de cidade numa mesma cidade, mas também a interdependência entre os múltiplos factores (sociais, económicos, culturais, políticos) que espelham a sua diversidade e fundamentam

9 (sendo-lhe inerentes) o entendimento do carácter urbano como um sistema. Como tradução agregadora dessas diversas perspectivas, o concurso deixava clara a sua pretensão através da expressão: *regresso à Baixa*, assumindo o desejo de um movimento centrípeto em oposição à tendência centrífuga que justificara o seu abandono gradual ao longo das últimas décadas.

Ressalta-se ainda destas intenções a ideia de não considerar o resultado do concurso como um fim em si mesmo (antes como meio), perpetuando a discussão sobre a intervenção no espaço urbano, a transferir para instâncias mais privadas e mais específicas. De facto, o que se pretendia não era a selecção da proposta que, sem mais, devesse ser aprofundada projectualmente e pormenorizada por um determinado arquitecto (e sua equipa), mas a escolha de um arquitecto que se assumisse como coordenador de uma linha de intervenção e que promovesse o seu desenvolvimento (também) por outras equipas de arquitectos. Conferia-se, assim, a uma figura responsável a capacidade de decisão e flexibilidade necessárias à articulação, em torno de um princípio estruturador, de um conjunto de propostas desenvolvidas, eventualmente, por gabinetes diferentes, as quais, no final, deveriam constituir-se e ser lidas como partes de uma unidade. Neste sentido, a solução eleita através do concurso admitia-se em aberto, receptiva a outras contribuições, aceitando a cidade como palco de negociações, de cedências, de diálogo, devendo o coordenador orientar mais do que decidir. Dominava a perspectiva da cidade como organismo que cresce e se sedimenta ao longo de anos numa articulação que deveria renunciar ao autismo das diversas intervenções e recusar a cidade (necessariamente homogénea) *de autor*. Refira-se, ainda a este propósito, que embora ao arquitecto coordenador fosse concedida total liberdade e autonomia na sub-contratação das equipas colaboradoras, se equacionou, no seio da “Porto 2001”, a possibilidade de introduzir nos trabalhos seleccionados outras linhas de diálogo, propondo a recuperação parcial de algumas das ideias de propostas concorrentes não distinguidas, mas entendidas como elementos urbanos enriquecedores e desejavelmente integráveis nas soluções vencedoras.

Na sequência desta iniciativa foi organizada pela “Porto 2001”, no ano seguinte⁹, uma exposição com os trabalhos apresentados a concurso, debates em cafés emblemáticos localizados nas “*subáreas de intervenção*”, como o Café Majestic ou o Café Piolho, e mostras



itinerantes de parte do material dessa exposição - maquetes - em vários centros comerciais da cidade e dos municípios vizinhos. Traduzia-se deste modo a procura do envolvimento de todos os habitantes, trabalhadores ou frequentadores do Porto e, em concreto, da sua Baixa, credibilizando e consensualizando a importância da Operação num âmbito mais vasto do que o da própria cidade.

revitalização do parque habitacional e revitalização do comércio/serviços

Em paralelo com a iniciativa do concurso para a requalificação urbanística da Baixa, a "Porto 2001, SA", encomendou a uma empresa especialista na matéria - Quaternaire Portugal - um conjunto de estudos circunscritos a esta área no sentido de conhecer os seus problemas concretos em dois dos sectores em que se pretendia intervir: habitação e comércio e serviços. Estes permitiriam, através das suas diversas componentes - levantamento, análise, diagnóstico e proposta - objectivar e equacionar as formas mais adequadas de intervenção, nomeadamente, quanto aos entes directamente envolvidos, fossem os agentes de transformação primária, como os destinatários da mesma e, através da sua apropriação, agentes de transformação subsequentes.

O "*Programa de Revitalização Urbana da Baixa Portuense*"⁹ e o "*Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense*"¹⁰, constituem, portanto, as bases de um trabalho a desenvolver no futuro, assentes na ideia de que antes de agir numa determinada realidade e de lhe estabelecer medidas concretas é preciso conhecê-la, adequando aquelas, posteriormente, aos agentes que as vão assumir. Estes documentos (não publicados), apresentados à Sociedade no final de 1999 e, depois disso, sem sequência, procuram traduzir a complexidade das vertentes que os informam e que neles se reflectem, apurando os dados quer ao nível da opinião dos residentes ou dos comerciantes, quer ao nível das equipas técnicas (inquéritos presenciais, telefónicos e por correio, complementados com visitas aos espaços), cruzando impressões subjectivas e objectivas que, em muitas das situações, viriam a coincidir. Daquilo que em relação aos vários aspectos avaliados se formataram nas conclusões¹¹ mais significativas, teremos:

“Programa de Revitalização Urbana da Baixa Portuense” – como aspectos mais pertinentes concluir-se-á que a Baixa alberga um conjunto de imóveis em elevado estado de degradação, alguns dos quais em ruína, e que a sua grande maioria exige algum tipo de intervenção (ligeira, média, profunda ou global); que a sua população está envelhecida e não detém grande capacidade de investimento, constituindo-se maioritariamente como inquilina em troca de rendas baixas que não justificam, por parte dos proprietários, investimentos na manutenção dos imóveis. Em qualquer caso, é manifesto o grau de enraizamento dos residentes na área, os quais identificam vantagens em permanecer, particularmente pela sua centralidade e pelo acesso a bens de consumo diversificados. Contrariamente, questionando-se os *não residentes*, na tentativa de perceber a capacidade de atracção deste espaço perante potenciais habitantes, a Baixa não aparece como área privilegiada da sua escolha relativamente a outras partes da cidade, devido, sobretudo, aos níveis de insegurança e de poluição, à falta de estacionamento, à degradação física dos edifícios. Contudo, o mesmo estudo revela a existência de algumas *dinâmicas emergentes* de que se salientam: alguma expressividade dos valores relativos ao aumento de habitantes entre os 24-49 anos, o aumento do seu nível de rendimento e alguma tendência para diminuir o peso do mercado de arrendamento em favor do de propriedade, aspectos apontados como potencialidades a explorar na proposta do “Programa de Habitação para a Baixa Portuense” e a suportar com a criação de determinadas condições que o mesmo estudo sugere.

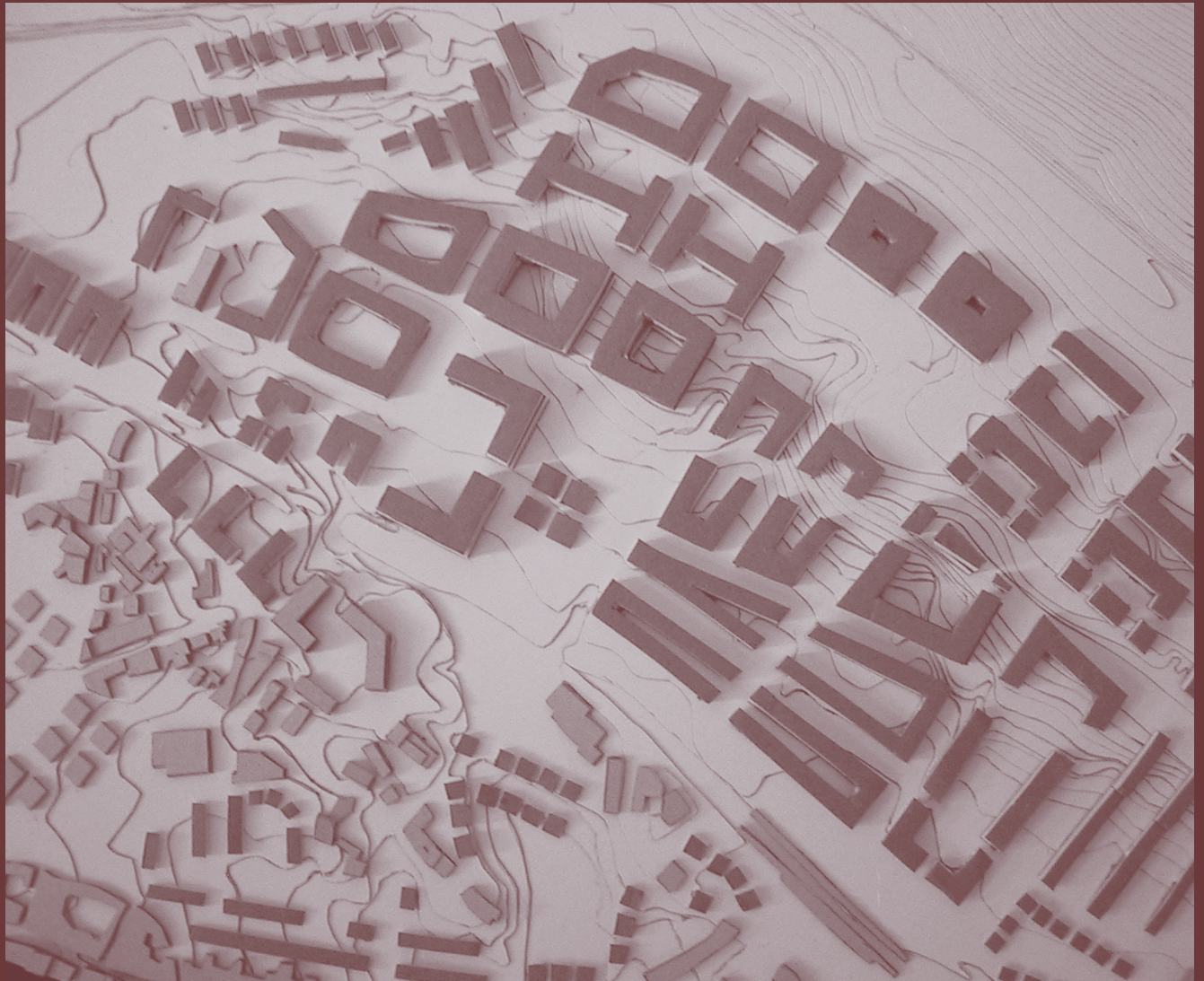
“Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense” – releva, das análises efectuadas, a existência de uma situação específica com potencialidade, em si própria, para se constituir como factor de competitividade, seja pelo conjunto funcional diversificado aí presente, seja pela relação com o espaço urbano em que se insere. Contudo, o que igualmente se reconhece essencial neste diagnóstico é a estreita relação entre a actividade comercial, a residência e a mobilidade, a última das quais necessita de se fortalecer e articular segundo novos moldes. Por esta interdependência se extrai que a revitalização comercial passe pela da função habitacional e pela reformulação da mobilidade; se a primeira se assume como factor de suporte dos sectores de comércio mais expressivos essencialmente devido ao significado

do “*comércio de proximidade*”¹², a segunda manifesta-se como fundamento de competitividade no confronto com outras partes da cidade, ou cidades próximas, em função dos índices de acessibilidade e estacionamento. Conclui-se, portanto, que agindo de forma integrada sobre estes aspectos, atendendo nomeadamente às sinergias potenciais decorrentes do “Projecto Porto 2001” (promovidas pela Sociedade ou no âmbito da Operação), a tendência de recessão e abandono comercial e de serviços na Baixa, sintomaticamente traduzida na presença de 13% de espaços com utilização ou vocação comercial devolutos, reunirá condições de reversão. Em todo o caso, continuam a colocar-se questões de sobrevivência dependentes de acções privadas nomeadamente no que concerne à modernização dos espaços e da própria actividade. Neste sentido, refere-se a necessidade de recurso e usufruto de programas de financiamento vigentes, os quais deverão, contudo, alterar-se nas suas condições gerais para integrar a especificidade das actividades da Baixa do Porto.

reformulação da mobilidade

Global e abrangente no conceito que subentende a sua denominação, *mobilidade* contempla o vector do transporte automóvel particular e público/colectivo, mas também o peão. A mobilidade na Baixa, no que respeita ao veículo automóvel, indissociável da estrutura urbana radioconcêntrica, da sua situação geográfica central relativamente ao todo urbano, mas também das características topográficas que condicionaram fisicamente a configuração do seu tecido, reveste-se da especificidade que obriga a que a resolução do problema seja perspectivada na sua articulação com a globalidade do sistema urbano.

Uma elencagem sumária dos “*estudos em curso*”¹³ enumera os diversos componentes que a estruturam - Metro, Bus, Eléctrico, mas também percursos intermodais prioritariamente pedonais, apresentando ainda uma série de *condicionantes a respeitar* que envolvem, além da localização das paragens do Metro, um conjunto de obras ou projectos de que se salientam oito parques de estacionamento no interior da Baixa e nas suas imediações (que complementarão os existentes), apresentando-se igualmente referências de parametrização para o dimensionamento do espaço público.



Por outro lado, no relatório também já mencionado – *Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense* –, faz-se referência à 1ª fase do estudo do “*Programa de Mobilidade para a Baixa do Porto*”¹⁴, que terá sido apresentada à Sociedade em Julho de 1999, e de onde se extrai o teor das primeiras propostas. Estas apontam, pese embora o carácter pouco concretizado ou definitivo das mesmas, para o incentivo das deslocações pedonais na Baixa apoiadas por serviços de “*navette (...) de custo tendencialmente zero para quem tenha optado por deixar o seu veículo automóvel particular num dos parques de estacionamento mais periféricos à zona central*”¹⁵. Esta ideia que assenta no princípio de frequência possibilitado por um trajecto circular, de sentido único e de curta extensão, o qual, no sentido E-W, venceria as mais elevadas diferenças de cota, traduz de resto a estratégia subjacente a este Programa. O sistema proposto aposta na interdependência de diversos meios e modos de transporte suportando-se “*(...) num conjunto de correspondências intermodais*”¹⁶ que articula o caminho-de-ferro, o metro, o eléctrico, autocarros urbanos/suburbanos/interurbanos e o automóvel privado, este através do estacionamento em parque. Perspectiva-se, neste sentido, para a área da Baixa o privilégio da deslocação pedonal devidamente suportado em infraestruturas e serviços de transporte diversos e complementares, funcionalmente integrados.

aspectos de uma avaliação

Para a generalidade da população o acontecimento “Porto, Capital Europeia da Cultura 2001” terá sido, no que à renovação urbana se refere, apenas e tão só, a reformulação do espaço público. Seguramente a sua face mais visível, este “*projecto de chão ou de grau zero*”¹⁷ seria apenas parte daquela que, como efeito final, deveria ter igualmente afectado a remodelação de muitos dos edifícios, públicos e privados, que lhe conformam os limites. E foi exactamente isto que ninguém viu (significativamente) ainda acontecer e que gerou em quem mais informadamente acompanhou o processo (sem fazer parte dele) o sentimento de que, independentemente de motivos mais ou menos justificados, uma oportunidade rara se perdeu ou foi, no mínimo, sub-aproveitada.

É certo que a ideia da Operação era mais vasta e ambiciosa do que a renovação dos espaços edificados e que esta não constituía mais do que um mote para uma renovação urbana em sentido lato, integradora de diversas vertentes multidisciplinares, diversamente traduzidas fisicamente no espaço urbano; é certo que a renovação urbana promovida pela “Porto 2001” não se pretendia esgotada nesse ano, sendo aquela entendida como um processo de médio/ longo prazo e este como uma das suas etapas, cujos recursos excepcionais permitiriam fazer em menos tempo o que em circunstâncias normais (meios financeiros, consenso de interesses, etc.) talvez nunca se fizesse. O que estivesse feito nessa 1ª fase deveria ser *apenas* suficientemente significativo e suficientemente liberto da inércia *natural* para se constituir como um motor indutor de efeitos positivos, que continuaria a produzir *dinamismo*, mesmo após a extinção da Sociedade.

notas

¹ BOHIGAS, Oriol - “Valorización de la periferia y recuperación del centro. Recuperación del frente marítimo”. In PASQUAL, Maragal i Mira (ed.) *Europa próxima. Europa, Regiones y ciudades*. Barcelona: Ediciones Universitat de Barcelona/Ediciones UPC, 1999, p. 200.

² PORTAS, Nuno - “L'emergenza del progetto urbano”. In *Urbanística*, n.110, 1998, p. 52.

³ Id., *ibid.* Nuno Portas situa a primeira e segunda geração do Projecto Urbano, respectivamente nos anos 60 e 70; no entanto, Solá-Morales, discorrendo sobre a mesma temática, identifica o termo com experiências do Movimento Moderno ainda nos anos 20. Em todo o caso, creio ser possível, para além da cronologia estabelecida, entender essas operações urbanas na partilha dos mesmos princípios conceptuais.

⁴ <http://www.alu.por.ulusiada.pt/21524791/introduo.htm> (31-05-2002).

⁵ LAGO, Teresa. In AAVV - *Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense*. Porto: FAUPpublicações, 2000, p. 9.

⁶ FERNANDES, Manuel Correia. In AAVV - *Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense*. Porto: FAUPpublicações, 2000, p. 32-42.

⁷ De acordo com a divisão da Baixa em “unidades de projecto”, os arquitectos convidados a participar no concurso promovido pela “Porto 2001, SA”, em Fevereiro de 1999, foram os seguintes (sendo os vencedores mencionados em primeiro lugar):

LESTE A - Batalha/Guindais

Adalberto Dias / Paulo Providência / N. Teotónio Pereira / Alcino Soutinho;

LESTE B - Praça D. João I/Santa Catarina

A. Alves Costa e Sérgio Fernandez / José Gigante / Pedro Ramalho / Manuel Salgado;

OESTE A - Restauração/Cordoaria

Camilo Cortesão / Fernando Távora / Paula Santos e Rui Ramos / Gonçalo Byrne;

OESTE B - Praça de Carlos Alberto/Rua do Almada

Virgínio Moutinho / Domingos Tavares / J. Carrilho da Graça / Bernardo Ferrão.

A estes quatro sectores acrescentar-se-á um quinto - ZONA CENTRAL: Praça da Liberdade e Avenida D. Afonso Henriques - com projecto a desenvolver pelo arquitecto Álvaro Siza.

⁸ Esta iniciativa que agregou a Exposição (patente no Rivoli Teatro Municipal), o lançamento de um livro e os debates públicos decorreu entre 15 de Junho e 12 de Julho de 2000.

⁹ Quatenaire Portugal – *Programa de Revitalização Urbana da Baixa Portuense. Relatório de Progresso*. Porto, Novembro de 1999.

¹⁰ Quatenaire Portugal – *Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense. Estudo Prévio*. Porto, Novembro de 1999.

¹¹ Das várias conclusões extrapoladas ressaltam-se aquelas que, numa perspectiva pessoal, se entenderam como as mais relevantes na sua relação com as características de Projecto Urbano que aqui se pretendem evidenciar.

¹² “(...) o sector do comércio de proximidade é constituído por um conjunto de ramos comerciais e de serviços pessoais que se caracterizam pela prestação de um serviço que implica deslocações de pequena dimensão, frequentes e para aquisição de produtos de primeira necessidade ou uso corrente, normalmente em pequenas quantidades.” – *Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense*, op. cit., p.46.

¹³ FERNANDES, Manuel Correia, op. cit., p.39.

¹⁴ *Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense*, op. cit., p.13-16.





¹⁵ *Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense*, op. cit., p.13.

¹⁶ *Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense*, op. cit., p.14.

¹⁷ PORTAS, Nuno, op. cit., p.56

bibliografia

AAVV - *Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense*. Porto: FAUPpublicações, 2000.

BOHIGAS, Oriol - "Valorización de la periferia y recuperación del centro. Recuperación del frente marítimo". In PASQUAL, Maragal i Mira (ed.) *Europa próxima. Europa, Regiones y ciudades*. Barcelona: Ediciones Universitat de Barcelona/Ediciones UPC, 999, pp. 199-214.

PORTAS, Nuno - "L'emergenza del progetto urbano". In *Urbanística*, n.110, 1998, pp. 51-60.

Quatenaire Portugal - *Programa de Revitalização Urbana da Baixa Portuense. Relatório de Progresso*. Porto, Novembro de 1999 (trabalho não publicado; consultado e referenciado com permissão dos autores).

Quatenaire Portugal - *Programa de Revitalização do Comércio e Serviços na Baixa Portuense. Estudo Prévio*. Porto, Novembro de 1999 (trabalho não publicado; consultado e referenciado com permissão dos autores).

SOLÀ-MORALES, Manuel de - "Progetto Urbano". In *Lotus Quaderni Documents*, n.23, Milão: Electa, 1999, pp. 60-79.