

porto e gaia, a ilusão sobre uma fusão

antónio pérez babo

professor auxiliar convidado, faculdade de engenharia da universidade do porto

apbabo@fe.up.pt

RESUMO

O tema proposto é do campo da especulação; a fusão entre Porto e Gaia é um cenário inverosímil e porventura desnecessário. Uma solução com números equilibrados corresponderia à divisão de Gaia em duas partes: a cidade alargada que passaria para a bandeira do Porto; a restante parte a necessitar de nova sede para a mesma bandeira.

Esta solução poderia ser avaliada sob várias perspectivas: composição do investimento público nos concelhos reformatados; nível de eficiência autárquica; evolução da despesa. E do lado do investimento privado o que poderia acontecer? Uma repartição pelas duas margens em mercados fundiários equilibrados ou, pelo contrário, maior concentração a Norte. Em suma, o equilíbrio entre as duas margens aumentaria ou seria mais desigual?

Afinal quais são os impedimentos à gestão comum (concertação) dos temas de dimensão supramunicipal: simplesmente vontade, ou também maior nível organizacional?

O problema do Porto, ou do seu cerco por um espaço metropolitano que já não respeita a cidade central, reside na incapacidade de gerar uma liderança a essa escala ou à escala regional, as únicas onde será possível encontrar soluções para as questões estruturantes adiadas. E essa liderança necessita de expressão de governação democrática.

PALAVRAS-CHAVE: eficiência, investimento, equilíbrio, vontade, liderança.

ABSTRACT

The proposed theme is matter of speculation; the joining between Porto and Gaia is unplausible, and perhaps unnecessary scenery. An equilibrated solution would mean the division of Gaia in two parts: the enlarged town that would pass to the Oporto flag; the remaining part needing a new seat for the same flag.

This solution could be evaluated under several views: composition of the public investment in the reshaped municipalities; level of autarchic efficiency; evolution of expenses. From the private investment side what could then occur? A division between the two banks in equilibrated real estate markets, or a bigger concentration at North bank. In short, would the banks balance increase or become more unequal?

After all, which are the obstacles to the common managing (agreement) of supramunicipality themes: only desire, or also a bigger organizing level?

The Oporto problem, or better saying, the inner town siege by a metropolitan space that doesn't respect it anymore, is the incapacity of generating a leadership at that or at regional scale, where it would be possible to find the solutions to the postponed structural questions. And that leadership needs the expression of democratic government.

KEYWORDS: efficiency, investment, balance, will, leadership.

Nota prévia

O tema proposto para este artigo não é político. Também não é exclusivamente técnico. Como tudo, inclusive uma boa estratégia, deverá ter um pouco de cada.

O Grande Porto está praticamente morto no quadro das cidades-região europeias. Não apresenta sinais de poder competir e, pior, não tem nenhum projecto ou estratégia que trate de congregar inúmeras energias locais que se encontram dispersas e, portanto, parcialmente desaproveitadas. Sobrevivendo num dia a dia banal, muita gente se aplica com força e vontade sem um adequado enquadramento colectivo. O Grande Porto é uma região que está manietada pela sua inoperância, falta de liderança e menor credibilidade perante o poder central. O Porto está longe das tutelas, é-lhes incómodo e, de certa forma, até tem rédea livre na condição de os gastos públicos não serem exagerados.

Decidi responder ao desafio de escrever sobre as supostas vantagens e desvantagens de fundir o Porto com Gaia, na medida em que se é tentado a pensar que maior dimensão nos dá vantagens (ou pelo menos estatuto), ideia que me parece traiçoeira.

As perspectivas aqui expostas baseiam-se em experiências de trabalho técnico. Espera-se por isso que possam ser úteis no plano das decisões políticas, no caso de alimentar ou evitar a ilusão sobre uma fusão ser matéria eminentemente política.

A tentação dos grandes números

A questão da geo-demografia numa hipotética associação entre os concelhos do Porto e Gaia, apesar de ser um aspecto sedutor numa visão quantitativa e comparativa das territorialidades urbanas à escala europeia, constitui talvez uma das mais fáceis ilusões que nos desviarão a atenção dos problemas essenciais das duas cidades.

Se a geo-demografia fosse o critério para resolver a(s) competitividade(s), então seria possível construir o *ranking* olímpico com antecedência. Vejamos o caso de três países após conclusão dos Jogos de Atenas 2004:

PAÍS	Área total (km ²)	População (milhões)	Idade média da população (anos)	Pop. 15-64 (%)	Medalhas Olímpicas			
					Ouro	Prata	Bronze	Total
Nepal	141.000	27	19,9	57,0	0	0	0	0
Portugal	92.000	11	37,9	66,4	0	2	1	3
Holanda	42.000	16	38,7	67,8	4	9	9	22

Na realidade, Portugal não precisa de se somar à Holanda para competir com o Nepal em termos de medalhas olímpicas, de idade média da população, ou da percentagem de população entre os 15 e os 64 anos, muito embora essa soma resolva o problema da geo-demografia de Portugal relativamente a esse país asiático (que, porventura, nem sequer possui delegação olímpica): Portugal mais Holanda teriam então os 27 milhões de habitantes num território de 134.000 km².

Da mesma maneira a Holanda (13º país no *ranking* das medalhas olímpicas) não precisa de Portugal para se afirmar no panorama olímpico; com mais as três medalhas lusas o país das tulipas subiria apenas um lugar na tabela olímpica, por troca com a Ucrânia.

No mundo de hoje a quantidade de pouco conta perante os indicadores de qualidade.

Em 2001 a cidade do Porto estava com cerca de 260.000 residentes nos seus 41 km², e o concelho de Vila Nova de Gaia tinha 290.000 espalhados por um território quatro vezes maior (161 km²). Ora, não é a soma da população da cidade do Porto com a do concelho de Gaia que dará à capital do Norte (assim ampliada para os 550.000 residentes em 202 km²), a dinâmica económica, a atracção turística, a capacidade de investimento e gestão pública ou o grau de conservação do património edificado que podemos verificar em Amesterdão, por mais conforto estatístico que seja passar de trezentos para quinhentos mil habitantes (em Amesterdão a cidade central tem cerca de 720.000 em 200 km²).

A fusão pura e simples dos dois concelhos é um cenário que consideramos inverosímil no quadro do nosso desenvolvimento sócio-cultural. Muito simplesmente porque não se imagina que o concelho-cidade prescindia do nome que já lhe dá alguma projecção internacional, muito por conta da dupla “vinho fino & futebol”, nem se considera provável que um maior quantitativo de pessoas aceite integrar um conjunto mais pequeno em área e população, perdendo por completo a sua identidade.

Partir Vila Nova de Gaia em dois

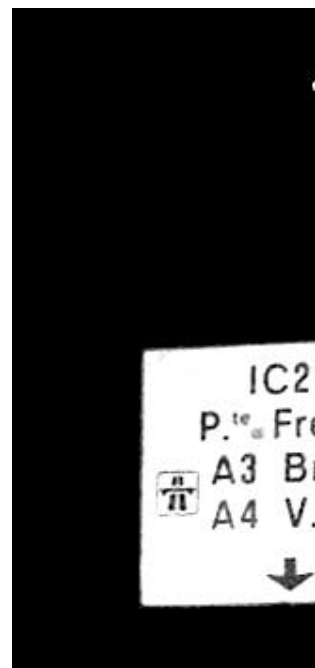
Haveria então que pensar numa “engenharia de planeamento” para dividir Gaia e isolar um espaço citadino para fundir com o Porto. O problema seguinte residiria na escolha da sede para o concelho sobranste; e como a freguesia de Pedroso já foi sede concelhia, talvez até nem fosse muito problemático criar o novo concelho de *Gaiacarvalhos*. Em qualquer caso, a fórmula para partir e adicionar a cidade de um concelho a um concelho-cidade nunca seria consensual nem pacífica.

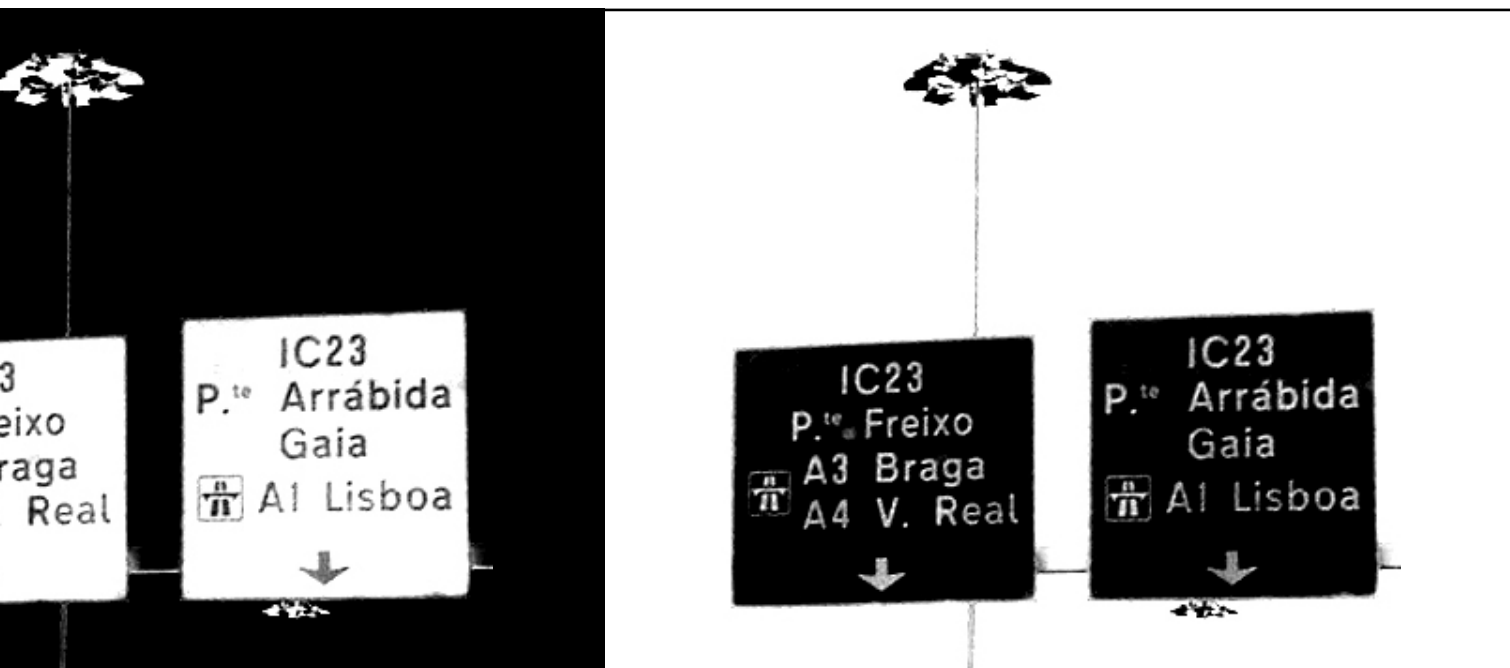
As freguesias de Afurada (S. Pedro), Santa Marinha, Mafamude, Oliveira do Douro, Vilar do Paraíso, Canidelo, Madalena e Valadares totalizavam em 2001 cerca de 152.000 residentes numa área de 44 km². Uma cidade *Portogaia* que integrasse aquelas oito freguesias ficaria então com cerca de 415.000 residentes numa área de 85 km², e seria composta por 23 freguesias com uma média de 3,7 km² por freguesia (média que no caso das 15 freguesias do Porto é de 2,7 km²).

O cenário é, na verdade, muito equilibrado.

Poderá por isso ser atractivo: uma cidade de duas margens sobre o Rio Douro, uma população da ordem dos quatrocentos mil habitantes, uma área patrimonial classificada que associaria em definitivo a história da cidade com o rio e os locais do seu símbolo económico – o Vinho do Porto; a uniformização dos critérios de gestão urbanística e urbana; uma única estratégia ambiental e de mobilidade. Ou, um quantitativo de património degradado ampliado, uma só cabeça a decidir onde e quando se podem fazer mais pontes e onde podem atracar mais barcos; e a possibilidade de despachar de uma margem para outra os empreendimentos urbanísticos de que se gosta ou não gosta.

Aparentemente, seríamos tentados a pensar numa outra velocidade de progresso e, quem sabe, num milagroso reconhecimento nacional com repercussão no aumento dos recursos financeiros públicos e, já agora porque não, numa invejável projecção internacional!





Um único centro de decisões e o (mesmo) investimento público

Que teria a ganhar a população daquelas oito freguesias de Gaia se ficasse sobre o tecto dos critérios de aplicação do investimento público extraordinário que o Porto capta? Será que, num cenário de uma fusão já acontecida, poderia ter beneficiado, no passado, de uma diferente lógica de gestão?

Estaria a Casa da Música a acabar de se construir na nova Rotunda Edgar Cardoso nas Devesas? E a Estação Multimodal do *Portogaia* estaria agora a construir-se nas Devesas em vez de Campanhã?

Será que a conclusão da chamada avenida “VL9” ligando a Ponte do Infante à estrada de Avintes teria sido preferida relativamente à designada avenida “paralela” à da Boavista? E Mafamude teria sido o local escolhido para a construção de um novo estádio para o Euro 2004, garantindo-se assim o financiamento dessa avenida com dinheiro não municipal, ficando a remodelação do Bessa, juntamente com Vidal Pinheiro, à espera de próximo milagre?

E a Porto 2001 teria decidido, em acordo com a Câmara do *Portogaia* e com o Governo, remodelar toda a marginal da Afurada à Madalena incluindo a construção de um “edifício transparente” e parque de estacionamento na seca do bacalhau?

E a reinstalação do eléctrico (eternamente turístico) na marginal fluvial do Douro, entre o Passeio Alegre e o Infante, teria sido estendida ao tabuleiro inferior da Luís I chegando já à Rei Ramiro, o que teria permitido aos visitantes e participantes na Cimeira ibero-americana deslocarem-se nesse museu vivo até às Caves de Vinho do Porto?

E a recente obra do Elevador dos Guindais teria incluído no orçamento o alargamento dos passeios no tabuleiro inferior da Luís I ou, em alternativa, teria incluído a nova ponte pedonal em tempos projectada para o local da antiga pênsil?

E o recente investimento no Cais de Gaia teria sido preterido como forma de salvaguardar os interesses dos comerciantes da Ribeira do Porto, localizando-se antes no terreno do parque de estacionamento da Alfândega?

E a marina fluvial do Freixo, teria sido preterida em favor de uma na Afurada ou no Areinho de Quebrantões?

E o investimento feito no saneamento de Gaia teria sido canalizado para oferecer ligações domiciliárias em toda a cidade do Porto dando eficácia plena às infraestruturas de tratamento em alta já concluídas, deixando a margem Sul para o próximo QCA?

E a Linha de metro entre a Avenida de França e as Devesas teria real prioridade sobre a da Avenida da Boavista até Matosinhos?

E a Via de Cintura Interna da cidade *Portogaia* estaria já concluída?

E a UNESCO já teria classificado a zona das Caves do Vinho do Porto como património mundial em simultâneo com a classificação do centro histórico do Porto?

A organização autárquica na perspectiva do investimento e da despesa corrente

Não sendo certa a disseminação dos grandes projectos pelas duas margens da mesma cidade – quantas cidades apresentam uma bipolarização marcada pelo Leste/Oeste ou pela “margem direita”/“margem esquerda” – não será possível adivinhar como seria a cidade do *Portogaia* se essa fusão já tivesse ocorrido; até porque a repartição das oportunidades pelas duas margens seria sempre diferente consoante o tempo de “casamento” decorrido; dito de outra forma, uma fusão próxima levaria décadas a esbater as actuais assimetrias que correspondem, na sua génese, a uma interdependência centro/periferia – Gaia como dormitório do Porto.

Ora, para avaliar as vantagens e inconvenientes da fusão do ponto de vista do investimento público, ou seja, qual a solução que acelera o esbatimento das actuais assimetrias entre as duas margens do Douro, seria necessário saber responder cabalmente a quatro questões principais:


1. A gestão sob o tecto de uma única autarquia conduz ou não a melhores decisões de aplicação dos recursos disponíveis?
2. E o valor quantitativo desses recursos aumenta ou diminui à luz da lei das finanças locais e dos regulamentos de aplicação dos fundos comunitários?
3. Em que condições e com que recursos ficaria a ser gerido um concelho constituído pelas restantes 18 freguesias de Gaia (135.000 habitantes em 120 km²)? E para o conjunto dos dois novos concelhos, a situação em termos de capacidade de gerar recursos é mais ou menos favorável?
4. Como se comporta o gasto total das novas autarquias reagrupadas, em termos de despesas correntes totais?

Mesmo que as respostas a estas perguntas demonstrassem a racionalidade da divisão do concelho de Gaia e o reagrupamento com o do Porto, tal não significa uma adesão da população ao novo formato administrativo.

O comportamento recente do investimento privado

Podemos rapidamente constatar que a função dormitório de Gaia relativamente ao Porto se tem esbatido nos últimos anos. Prova-o a lógica de localização do investimento privado em Gaia, que tem apostado em dois critérios principais: em





primeiro lugar explorar o potencial mercado próprio (o dos residentes); em segundo lugar, conseguir uma distância-tempo suficientemente atractiva ao Porto e à zona Norte da área metropolitana, beneficiando das contrapontas do trânsito (estas também cada vez menos desiguais, o que reforça a prova da tendência para o equilíbrio funcional).

O investimento em grandes unidades imobiliárias de perfil diverso entre a Ponte da Arrábida e a NI09 é por certo o melhor exemplo; já tem mais de uma década e está longe de se esgotar com hipermercados de retalho e grossistas, centros comerciais de grande dimensão, hotéis, conjuntos de escritórios e novas empresas em velhas unidades industriais, gasoleiras e, obviamente que também, novos conjuntos habitacionais. Ainda recentemente foi anunciado um grande empreendimento para as Devesas e avenida “VL8” que colmatará em boa parte o potencial existente entre os extremos (mais saturados) do eixo Arrábida/Coimbrões; e não avançou já mais cedo porque, muito provavelmente, teve de aguardar pela ocupação do primeiro fôlego de Matosinhos-Sul.

Uma lógica semelhante poderá acabar por despontar no eixo da avenida “VL9”, apesar de algumas diferenças estruturantes que distinguem os dois eixos Norte-Sul de expansão “lateral” da cidade de Gaia:

- O eixo Ocidental liga a uma ponte da rede metropolitana, enquanto o Oriental liga a uma ponte urbana, o que determinará uma potencial diferença na escala urbanística (perfil funcional e dimensão das intervenções).
- Uma parte da “VL8” foi construída por um promotor privado como condição de viabilização da sua localização, pelo que de certa forma foi a dinâmica privada que rebocou o investimento público; no caso da “VL9” a situação é a inversa, ou seja, o investimento público, por decorrer da substituição do tabuleiro superior da Luís I (construção da Ponte do Infante), vai à frente da urbanização privada que beneficiará das mais-valias criadas.
- O eixo Ocidental será equipado com uma linha de metro, enquanto o Oriental estará paralelo e relativamente afastado da linha da Av. da República.

O modelo de expansão da cidade de Gaia é claramente marcado pela lógica das amarrações (atravessamentos do rio) não só ao Porto mas também ao lado Norte da área metropolitana; apesar da “carga” urbana que aqueles dois eixos potenciam, e que se somará à do eixo da Av. da República, o que é certo é que o seu perfil funcional pode ser acusado de tudo menos de uma dependência monofuncional baseada na habitação-dormitório do Porto.

E o que se passa do lado do Porto?

Em primeiro lugar, e na falta de estudos de fundamentação, teremos de esperar mais alguns anos para perceber se a depressão da Baixa está ou não a alastrar à zona da Boavista; nesta, as últimas décadas apenas trouxeram dois novos centros comerciais (que esgotaram os mais antigos), a abertura da estação de metro em substituição do comboio, a construção (em curso) da Casa da Música, um novo estofa para a rotunda – capa nova para *design* antigo –, e novas lojas de arte e produtos exóticos no ainda não correspondido ou até eventualmente incompreendido “H” de Miguel Bombarda com Rosário e Maternidade?

Em segundo lugar, uma infundável espera pelas anunciadas políticas de revitalização da Baixa do Porto e, até agora, uma total invisibilidade do investimento privado (o que não quer dizer que não esteja em preparação) capaz de virar o ciclo descendente do centro da cidade; muito por culpa das múltiplas e mais fáceis

oportunidades existentes na primeira e segunda coroa envolvente à cidade: Leça, Matosinhos-Sul, Arrábida/Devesas, Litoral de Gaia, Maia, Gondomar, etc.. Sabe-se bem como os actuais agentes não estão formatados para a recuperação de imóveis, independentemente de já haver ou não mercado que o justifique e comportamento administrativo das autarquias que o incentive verdadeiramente (é tradicionalmente mais fácil apreciar e aprovar obra nova de raiz do que licenciar intervenções em património existente quando está em causa uma substituição parcial).

As características do investimento privado são adequadas e determinam o expansionismo urbanístico à escala metropolitana; o mercado de solos autoregulado facilita o processo e a lógica de administração pública – planos urbanísticos, regimes fiscais, comportamentos da gestão, investimento obsessivo em rede viária – acentua essa tendência dispersiva. Não se vislumbra por isso uma política concertada que venha a dar esperança de acentuada melhoria ao centro da cidade do Porto.

Acresce ainda dizer que não foi a falta de entendimento público à escala metropolitana que impediu a estruturação do eixo que vai de Miramar ao Freixieiro passando pela Ponte da Arrábida; estruturado por um corredor rodoviário (ICI) rápido, nele se localizaram nas últimas décadas um importante mercado de automóveis (de segunda mão e novos), vários centros comerciais e diversos hipermercados grossistas e retalhistas, hotéis de diferentes categorias, sedes de empresas, um centro empresarial e de exposições, um pólo universitário, um hospital, áreas residenciais e desportivas, actividades logísticas polarizadas pelo porto de mar, etc.. Este potente eixo metropolitano atravessa três concelhos – Gaia, Porto e Matosinhos – e não apresenta sinais que marquem diferentes critérios de gestão. O que significa que o investimento maioritariamente privado construiu a espinha dorsal da área metropolitana apenas com base em troços distintos de um mesmo itinerário rodoviário de atravessamento e ligação.

O comportamento dos decisores municipais

Na falta de articulação estratégica metropolitana está aberta uma concorrência maléfica entre Câmaras vizinhas, naturalmente com objectivos distintos. Simular como se estaria a comportar esta ou aquela gestão numa cidade *Portogaia* é um exercício com pouco valor demonstrativo, porque não é lógico que as opções fossem semelhantes para um espaço alargado e com menor grau competitivo.

Se a actual maioria que governa o Porto tivesse a seu cargo a cidade *Portogaia*, será que manteria o mesmo discurso do abrandamento construtivo empurrando as grandes iniciativas privadas para Gulpilhares, Canelas, Vilar de Andorinho, Pedroso ou Avintes no concelho de *Gaiacarvalhos*? Ou essa excessiva perimetração levaria o investimento todo para a margem Norte e Nascente (Matosinhos, Maia e Gondomar) deixando *Gaiacarvalhos* em depressão periurbana?

Mas se fosse a actual maioria de Gaia a governar a cidade alargada, adicionando à sua dinâmica o factor “centralidade metropolitana”, será que o investimento privado estaria a estruturar-se na Afurada, em Santa Marinha, em Mafamude, em Oliveira do Douro, em Vilar do Paraíso, no Canidelo, na Madalena ou em Valadares. Ou, em alternativa, estaria a ocupar os vazios do Porto (que não são poucos) remetendo a “margem esquerda” da cidade a parente pobre irremediavelmente condenada a dormitório da cada vez mais selectiva “margem direita”.

Onde poderemos nós fundamentar a ideia de que, fosse qual fosse um dos dois actuais executivos camarários a governar a *Portogaia*, ou qualquer outro, estaria ga-

rantida uma política de equilíbrio entre as duas margens, com maiores complementaridades do que as geradas por uma rivalidade, mesmo que conjuntural. Será que a universidade do Porto já teria um Pólo na “margem esquerda”? E a revisão do Plano Director Municipal, teria sido mais rápida mesmo para um território mais vasto?

Influência da organização administrativa municipal

Esta questão remete-nos para outro tema. O da dimensão, capacidade e eficácia da máquina administrativa municipal, ao nível de:

- uma estratégia que dê dimensão europeia à cidade, com base num planeamento e projectos/programas que consubstanciem políticas inovadoras;
- uma gestão urbanística e de licenciamento de obras particulares promotora de qualificação urbana;
- uma gestão e acompanhamento de obra pública de qualidade e resultante de prioridades bem definidas (e amplamente discutidas);
- uma gestão rigorosa e agressiva do espaço público como forma de garantir a não degradação de obra nova, modelando comportamentos colectivos mais respeitadores;
- uma gestão rigorosa do património edificado público e privado (especialmente o de uso habitacional), que incentive a sua utilização e conservação;
- uma gestão eficiente e capaz de mobilizar pela positiva os recursos humanos disponíveis;
- uma gestão financeira rigorosa de controlo da despesa pública não reprodutiva; etc..

Partindo do princípio de que a actual estrutura camarária de Vila Nova de Gaia teria de viabilizar (emagrecida) o novo concelho de *Gaiacarvalhos*, então seria certa uma transferência de recursos humanos que engrossariam a actual estrutura da Câmara do Porto. Ora, objectivos de eficácia deveriam conduzir a uma meta de sinal contrário: a estrutura da Câmara do Porto, na sua actual dimensão, deveria ser capaz de “produzir” o suficiente para gerir a cidade do *Portogaia* segundo os critérios e objectivos enunciados.

O que impede a concertação entre as duas margens?

Mas, afinal, o que impede as Câmaras de Porto e Gaia de se associarem para a gestão de questões, de determinados temas de interesse mútuo? Quando se pensa que a experiência de um CRUARB poderia ser alargada ao centro histórico de Gaia em cooperação intermunicipal, potenciando os meios existentes a uma dimensão e recursos financeiros ampliados (medida que só potenciaria o aumento da produtividade), assiste-se à extinção daquela estrutura; do outro lado, a Câmara de Gaia, que tinha limitações de variada ordem para implementar um processo de dinâmica semelhante, poderá agora (e também nesta área), alargar o recrutamento dos recursos humanos qualificados que o Porto neutraliza, tivesse os meios financeiros para tal.

Nada impede as duas Câmaras de estenderem às duas cidades, por exemplo, os meios disponíveis à gestão do tráfego urbano que a Câmara do Porto montou em anteriores governações, o que teria dispensado encerramentos unilaterais do tabuleiro superior da Ponte Luís I em datas de fogo de artifício ou de “dia sem carros”; e, mais importante, permitiria montar um sistema de gestão dos atravessamentos do rio otimizando a oferta de capacidade instalada, desdramatizando até o permanente e obsessivo discurso de “mais pontes rodoviárias”, que significará pela certa mais tráfego automóvel para as mesmas estruturas urbanas. E como poderia não beneficiar dessa gestão comum a operação dos transportes públicos rodoviários nas duas margens, quer a cargo da STCP como de outros operadores privados?

Também não será por falta de fusão das duas cidades que Porto e Gaia ficam impedidas de acertarem o início da experiência da exploração comercial de um transporte fluvial, principalmente no local de fecho do circuito turístico das duas Ribeiras, isto é, entre o Cais de Gaia e o Infante. E nada impede as duas Câmaras de acordarem esse serviço com entidades externas, caso da APDL ou da STCP. A não ser que se pense que essa articulação contribui para a dinamização de uma das margens em desfavor da outra.

Outros temas poderiam ser trazidos a esta lógica: o da gestão do parque habitacional, o da gestão de equipamentos e mobiliário urbanos (maior dimensão, eventuais economias de escala), o da gestão ambiental nos aspectos relacionados com a monitorização do ruído, do ar e da água, etc..

Poderá argumentar-se que a condição para que uma estrutura esteja em condições de se virar para fora, é precisamente, ter um bom grau de organização interno e níveis adequados de eficiência. Mas também se poderá observar que um esforço de entendimento ao nível da gestão intermunicipal, partindo de uma estratégia voluntarista de associação, poderá ser uma boa alavanca para a concretização do desafio organizacional, assim como da menor dependência das lógicas da pequena política das ocasiões.

A concertação também é uma questão de escala metropolitana

Como se sabe, a Área Metropolitana do Porto nunca optou pela execução de um Plano de Ordenamento do Território que promovesse a concertação entre os diferentes planos municipais, ou que orientasse investimentos intermunicipais de vulto, designadamente na área dos transportes, ambiente e saneamento básico. Também se sabe como a existência de um plano dessa natureza na Área Metropolitana de Lisboa de pouco serviu para enquadrar opções estruturantes tais como a localização da segunda travessia do Tejo (Ponte Vasco da Gama), a natureza do transporte ferroviário instalado na Ponte 25 de Abril, a necessidade e coerência da Gare do Oriente, ou ainda, as prioridades adoptadas na construção da CREL/CRIL, Eixo Norte/Sul, expansão do Metro, etc..

Se na Região do Porto os resultados obtidos são o somatório de decisões unilateralmente tomadas por autarquias e empresas (sobretudo de infraestruturas públicas), na região de Lisboa as orientações sectoriais facilmente se distanciam de estratégias que procuraram garantir a integração interdisciplinar. No plano dos princípios ninguém esquece a necessidade de associar opções urbanísticas e de ordenamento do território ao investimento em infraestruturas de transportes mas, na prática, seja em Lisboa como no Porto, as decisões são unilaterais e consideram





apenas as perspectivas parcelares de quem tem capacidade de investimento público.

A articulação entre as duas margens dos respectivos cursos de água não pode ser sustentada na fusão municipal. Precisaria a cidade de Almada de se fundir com a de Lisboa para que o atravessamento ferroviário da ponte tivesse integrado o metro da margem Sul com o da margem Norte, deixando a ferrovia para outro corredor?

A rivalidade entre as Câmaras Municipais de Porto e Gaia não é em si mesma um factor negativo. A concorrência pode ser estimulante e factor de progresso. Tal não significa que não possa haver capacidade de entendimento estruturante, até no pressuposto de que os consensos estratégicos serão mais necessários quando há interesses divergentes.

Há contudo factores que impedem a concertação de opiniões e projectos entre Porto e Gaia. Uns de natureza política e que não são para aqui chamados; outros, resultam da debilidade técnica que em geral (e com boas excepções), suporta as estruturas camarárias e não só. Este não é contudo um problema específico das autarquias mas antes uma debilidade que atravessa outros níveis de administração. O poder político tende a dar-se melhor com estruturas técnicas incapazes de gerarem condições de base para novos desafios de gestão e governação ou, dito de outra forma, potenciam elevados graus de dependência das estruturas técnicas permanentes, utilizando depois, em complementos esporádicos, inúmeras assessorias de especialidade para impulsionarem iniciativas avulso.

Na recente elaboração do Plano Director Municipal do Porto foi notória a incomodidade com que era visto um maior relacionamento intermunicipal ao nível das equipas técnicas responsáveis: por parte dos decisores políticos porque lhes escapavam compromissos comuns que poderiam ser iniciados; e por parte dos técnicos das Câmaras porque sabiam não ter peso para, depois, validar esse diálogo. Contudo, uma das principais críticas de ordem política ao(s) plano(s) é precisamente

a falta de articulação com os concelhos vizinhos: “o Porto está no centro de uma área metropolitana, pelo que o plano da cidade não pode ser feito de costas para os concelhos vizinhos...”. Todos o sabemos, a doença é recorrente, mas ninguém propõe ou decide algo concreto que possa modificar este panorama.

Esta forma de gerir os interesses públicos é centralista, desqualificadora das competências existentes, limita a iniciativa interna e mata a externa, é desresponsabilizadora e constitui um obstáculo à inovação.

A falta de concertação entre Porto e Gaia é por isso fruto da forma e do estilo de gestão municipal que se cimentou nas últimas décadas em Portugal: uma gestão que tende para a desqualificação técnica e para a excessiva politização de questões básicas. Ora, não se vê como a fusão das duas cidades numa só autarquia possa resolver este problema. Teme-se até que o possa agravar por falta de concorrência.

Mas, se ao contrário mudar o estilo da governação municipal, é natural que o grau de entendimento intermunicipal aumente automaticamente. E aumentará tanto mais quanto maior for esse o desejo estratégico.

O cerco da cidade do Porto

No actual contexto é certo que nem Gaia é Portugal nem o Porto a Holanda; também é certo que ambos, fundidos num só concelho, nunca desejariam ser o Nepal. As diferenças qualitativas entre o Porto e Gaia são grandes mas não serão abissais; o que os últimos anos nos demonstraram é que, em muito pouco tempo, é possível passar do declínio para o topo e da “moda” para a depressão. A diminuição das diferenças relativas parece uma evidência; do ponto de vista da demografia Gaia já ultrapassou o Porto mas tal facto não deverá servir de argumento para nada.

No actual contexto poderá até dizer-se que, em certos aspectos, a cidade do Porto precisa mais de Gaia do que este concelho do Porto. Ora, esta afirmação era impensável há uma dezena de anos atrás.

O que é certo é que Gaia ainda pode melhorar a estruturação de grande parte da cidade futura, e nunca ficará carente de espaços periféricos de articulação no modelo de desenvolvimento dos grandes espaços periurbanos onde se organizam na actualidade as empresas, a habitação, o lazer e as grandes plataformas comerciais ou da logística. Já o Porto está refém, em todos esses aspectos, quer de Gaia como dos restantes concelhos que o circundam; apresenta contudo a grande vantagem de uma malha consolidada ao longo de muitos anos.

O espaço onde se pode arrumar a logística metropolitana com impacte ao nível do abastecimento urbano está fora da cidade do Porto; essa estruturação logística espera há anos por protagonistas e a cidade do Porto ainda não percebeu que essa componente estratégica do seu desenvolvimento (com reflexos na crise do centro da cidade) depende de terceiros.

O universo do mercado imobiliário e da construção civil formatado para a construção de unidades médias nas periferias mal estruturadas e de baixos preços de solo, vai demorar alguns anos a reconverter-se e a perceber o filão da renovação urbana no centro; necessitará obviamente de maior racionalidade empresarial, de incentivos decididos na cidade do Porto, do encurtamento dos prazos da gestão e licenciamento na Câmara do Porto, e ainda de mais outras minudências com menor peso nesse processo de evolução (ao contrário do que se espera, a lei das rendas terá menos impacte do que o pretexto ultimamente invocado). Agora o que a cidade do Porto nunca poderá fazer por si só, é apertar a tarraxa do licenciamento

Designação do In

Indicadores Gené

Área Total 11100

Freguesias

Densidade Popula

População

HM, em 200

População Reside

População Present

População Present

População Reside

População Reside

Famílias C

Residente

Famílias Institucion

Alojamentos Famili

Alojamentos Famili

Alojamentos Famili

Alojamentos Colect

Edifícios

GRANDE PORTO

Última actualização em: 2004.07.23

Indicador	Valor	Unidade	Periodo
Áreas verdes			
	814,5	km ²	2003
	130	nº	2003
Residencial <u>mil100</u>	1548,7	hab/km ²	2002
População Residente	1 260 680	indivíduos	2001
População residente em 2001	603 985	indivíduos	2001
População residente em HM	1 227 318	indivíduos	2001
População residente em H	581 611	indivíduos	2001
População residente em HM, em 1991	1 167 800	indivíduos	1991
População residente em H, em 1991	559 166	indivíduos	1991
Edifícios Clássicos	436 346	nº	2001
Edifícios			
Edifícios clássicos	353	nº	2001
Edifícios - Total	540 337	nº	2001
Edifícios - Clássicos	537 001	nº	2001
Edifícios - Outros	3 336	nº	2001
Edifícios destruídos	773	nº	2001
	264 744	nº	2001

e da construção nova nos territórios exteriores, acelerando dessa forma todo o processo de retorno ao centro.

Se é certo que os sintomas de degradação já são visíveis na Boavista, então fica claro que o futuro da cidade do Porto reside nas políticas de reconversão e modernização urbana, face a uma área territorial circundante hiperdispersa, onde tudo parece mais fácil e barato, mas cujas soluções terão, a prazo, uma factura pesada a pagar, inerente à substancial perda de mobilidade e à condenação a uma excessiva e cada vez mais penosa dependência relativamente ao automóvel.

O problema da cidade do Porto é pois inerente à sua limitação territorial que lhe retira capacidade de decidir sobre os temas metropolitanos que se resolvem fora dos seus limites geográficos. A incapacidade de liderar um projecto metropolitano agudiza o problema; o que é impensável é que tal liderança metropolitana esteja ausente da estratégia e dos objectivos de gestão, quando esse é o único tabuleiro onde a cidade-concelho pode influenciar as políticas que lhe são convenientes, quer na área do urbanismo e ordenamento do território, do ambiente, da estruturação económica, ou da organização dos sistemas de transportes e de outras infraestruturas e equipamentos estratégicos.

A questão do Porto não é por isso redutível a uma fusão com a cidade de Gaia, enquanto que para o concelho de Gaia não é certo existir alguma questão de fundo que justifique o dilema. Seria interessante perceber se a questão da fusão se coloca com igual acuidade na perspectiva do Porto e de Gaia.

Se a quantidade fosse a receita para todos os males, então a fusão teria de incluir também muitas das freguesias dos concelhos vizinhos não separados pelo Rio Douro: estariam em causa pelo menos Matosinhos (cidade), a Sr.^a da Hora, S. Mamede Infesta, Águas Santas, Rio Tinto, Valbom, e por aí fora; no limite, uma câmara para toda a área metropolitana, ou seja, uma verdadeira “autarquia” de escala regional ou metropolitana (eleita, com recursos próprios e com autonomia de decisão).

O problema do Porto, ou do seu cerco por um espaço metropolitano que já não respeita a cidade central, reside na incapacidade de gerar uma liderança a essa escala ou à escala regional, as únicas onde será possível encontrar soluções para as questões estruturantes adiadas. E essa liderança necessita de emergir e de se exprimir numa governação democrática; a não ser que o Nepal seja a nossa meta.

