

a fusão dos espaços urbanos ou a sua gestão integrada

rosa cortez

mestre em projecto e planeamento e projecto do ambiente urbano

RESUMO

A eventual união/fusão do Porto e de Gaia, formando uma cidade única, coloca a questão dos motivos que levaram à formação de tal ideia. A fusão pode trazer benefícios, particularmente na gestão dos espaços, mas parece não ser a solução dos problemas ou, pelo menos, a solução única. Conclui-se que é fundamental rever e promover o funcionamento da Área Metropolitana do Porto.

PALAVRAS-CHAVE: articulação, estruturação, coordenação, mobilidade, desconcentração funcional.

ABSTRACT

The possible fusion of Porto and Gaia raises the question of the reasons for having such an idea. The fusion can have some benefits, particularly for the space management, but it doesn't seem to be the solution for the problems, or at least, the only solution. One can conclude that it is important to revise and promote the working of the Metropolitan area of Porto.

KEYWORDS: articulation, structuring, coordination, mobility, functional decentering.

A ideia de união/fusão do Porto e Gaia, formando uma cidade única – situação que, deve reconhecer-se, poderia ter vantagens em termos da gestão de algumas das valências do espaço urbano – coloca a questão dos motivos que levaram à formatação de tal ideia e em que medida serão visíveis os resultados de tal união.

Para melhor compreender o(s) espaço(s) urbano(s) em análise, comentar-se-ão alguns dos indicadores que os caracterizam e a forma como se posicionam no contexto da Área Metropolitana do Porto.

Fazendo apenas uma análise recente (última década censitária 1991-2001), verifica-se que, relativamente à variação da população residente, o concelho do Porto, coincidente com a cidade, contrariando a tendência da Região do Norte e da AMP, perde 13,01% da sua população. Este parâmetro é ainda mais significativo se analisarmos a variação da população residente por escalão etário, uma vez que se verifica que apenas no escalão da população com mais de 65 anos há acréscimo populacional.

Os escalões onde a diminuição da população foi mais intensa foram os dos 0 aos 14 e dos 15 aos 24 anos, ilustrando o envelhecimento populacional típico dos grandes centros urbanos, resultante da diminuição da taxa de natalidade. No entanto, no Porto, há a crescer ao motivo anteriormente invocado o êxodo da população jovem que se vê obrigada a abandonar a cidade quando procura habitação, devido aos elevados preços do solo e da construção. Esta situação vem agravar e acelerar o processo de envelhecimento da população da cidade.

Zona Geográfica	Variação da População Residente 1991-2001 (%)				
	Varição Total	0 - 14	15 - 24	25 - 64	> 65 anos
Região Norte	6.2	-16.0	-10.9	17.1	29.7
Grande Porto	8.0	-11.9	-10.7	16.5	34.2
Espinho	-3.6	-27.0	-22.5	4.6	34.2
Gondomar	14.6	-5.1	-7.1	24.9	43.7
Maia	28.9	5.7	3.9	42.8	51.7
Matosinhos	10.1	-14.7	-3.9	17.3	50.1
Porto	-13.01	-32.5	-26.1	-10.1	13.9
Póvoa de Varzim	15.8	-7.4	-3.3	30.7	39.3
Valongo	16.0	-6.8	-6.3	27.8	59.0
Vila do Conde	14.7	-7.6	-7.1	28.0	41.2
Vila N. de Gaia	16.2	-2.1	-6.9	25.9	43.5

Fonte: Censos 1991 e 2001 – INE

No caso de Gaia, na mesma década, verifica-se um significativo crescimento da população residente no concelho. Considerando a cidade que, de acordo com a informação do INE, é constituída pelas freguesias de Canidelo, Gulpilhares, Madalena, Mafamude, Oliveira do Douro, Santa Marinha, S. Pedro da Afurada, Valadares, Vilar de Andorinho e Vilar do Paraíso, verifica-se que entre 1991 e 2001, registou um crescimento da população residente da ordem dos 17,4%.

A cidade de Vila Nova de Gaia, tal como foi definida, representava, em 2001, 61,7% da população residente no concelho. Note-se que a definição geográfica considerada para a cidade engloba toda a frente ribeirinha fronteira ao concelho do Porto, grande parte da faixa litoral e três freguesias do interior do concelho, apresentando-se descontínua em termos de urbanização, com sensíveis variações da

densidade populacional e com tipologias de ocupação do solo que, diversas vezes, se encontram longe das consideradas urbanas.

Em todo o caso, o crescimento populacional do concelho não é o reflexo do crescimento da “cidade” junto ao rio, próxima do Porto, estando provavelmente mais relacionado com a atractividade de algumas das freguesias do interior do concelho, destacando-se Canelas, Vilar de Andorinho e Vilar do Paraíso, cujo crescimento populacional foi de 48.7%, 45.1% e 37.1% respectivamente ou, no litoral, Canidelo, Gulpilhares e Arcozelo, onde o crescimento populacional foi de 39.7%, 29.4% e 29% respectivamente. Note-se que algumas das freguesias referidas não pertencem à cidade.

Antes de passar à análise de qualquer outro indicador, atendendo aos valores acima referidos, levanta-se a seguinte questão: a união dos espaços urbanos do Porto e Gaia deverá considerar as cidades ou, no caso de Gaia, a totalidade do concelho?

Na análise do(s) espaço(s) urbano(s), a mobilidade é, cada vez mais, um aspecto a requerer estudo, particularmente no caso em apreço, uma vez que grande parte das deslocações diárias implicam a travessia do Douro.

Se considerarmos a informação do INE relativa às deslocações casa/trabalho em 2001, verifica-se que o Porto é destino diário de 179.421 deslocações com origem fora do concelho, gerando para o exterior 29.514 deslocações. Se considerarmos que às deslocações com origem fora do concelho devem agregar-se as 124.487 deslocações casa/trabalho com origem e destino no concelho do Porto, temos uma parte da justificação para as dificuldades de mobilidade no interior do concelho do Porto.

Do total de deslocações cujo destino é o Porto, 67.935 têm origem a Sul do Douro, tendo necessariamente que passar pelo concelho de Gaia para atravessar o rio, com a congestão – no concelho de Gaia na ponta da manhã e no do Porto na ponta da tarde – inerente ao funil que as pontes constituem.

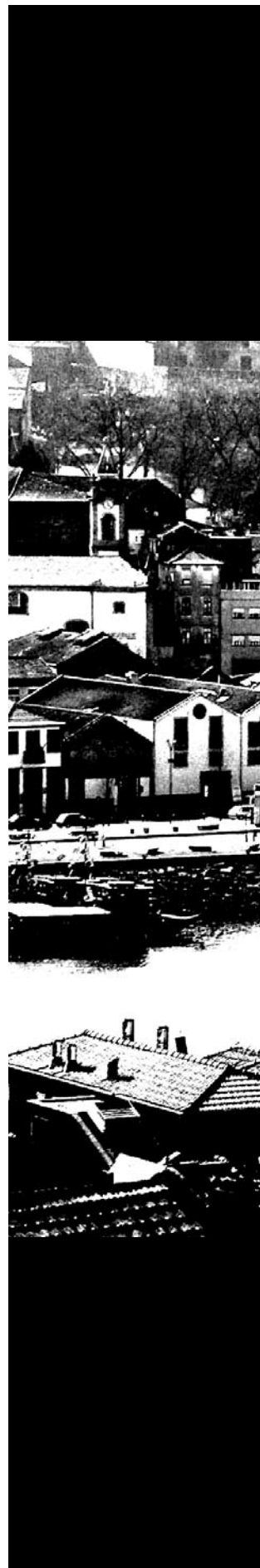
O problema da mobilidade na AMP em geral e no caso dos concelhos do Porto e Gaia em particular, tem vindo, nos últimos anos, a agravar a qualidade de vida das populações, havendo também a considerar situações de elevada intensidade de tráfego e conseqüente diminuição da mobilidade entre os concelhos da Maia, de Gondomar e de Matosinhos e o concelho do Porto.

Poder-se-iam continuar a analisar diversos indicadores, fossem eles relativos ainda a deslocações, agora por motivo de estudos, de lazer ou por outros motivos, ou fossem indicadores socioeconómicos. O que constataríamos seria a existência de uma grande dependência dos demais concelhos da Área Metropolitana face à cidade do Porto.

A análise que se faz relativamente aos espaços urbanos do Porto e Gaia revela apenas uma parte do problema – talvez a que apresenta maior premência, atendendo à dimensão territorial envolvida e à população residente nos dois concelhos – que, a seu tempo se fará notar com intensidade no que se refere a outros concelhos da área metropolitana.

O que se pretende salientar é que a fusão dos espaços urbanos – ainda que implique formas de gestão urbana únicas que permitiriam minimizar grande parte dos problemas de descoordenação que actualmente se verificam – não parece ser a solução do problema.

O tema que se nos coloca não pode ser analisado de forma independente da realidade socioeconómica de cada território e da identidade dos espaços, uma vez





que o processo de ocupação e transformação do uso do solo é determinado pelas funções que o mesmo acolhe.

Algumas dessas funções têm um efeito de estruturação e articulação dos territórios e podem induzir o aparecimento de novas funções complementares que garantem a urbanidade dos espaços.

É o conjunto de funções que o espaço urbano contém que determina a sua capacidade de acolhimento da população e que vai permitir (ou não) que a população se identifique com ele ou dele se aproprie.

Na situação em análise o que sobressai é a existência de uma enorme concentração de funções no Porto que tem vindo a contribuir para a perda de qualidade de vida da população da cidade e dos concelhos vizinhos, sendo de registar:

- a perda de identidade de alguns espaços pela sua banalização, uma vez que são invadidos por movimentos e utentes não relacionados com a função que desempenham;
- o anonimato dos indivíduos e, por vezes, algum *deficit* de cidadania;
- a expulsão da população residente de algumas zonas da cidade devido ao elevado preço do solo;
- a congestão de tráfego;
- a perda de qualidade ambiental, entre outros.

Independentemente das vantagens que possam advir da fusão dos espaços urbanos, a questão coloca-se fundamentalmente no zonamento funcional do território.

A concentração de actividades e funções pode conduzir a economias de escala, mas só até ao momento em que as externalidades negativas que é necessário incorporar na avaliação do processo começam a superar os benefícios da economia gerada pela proximidade dos meios.

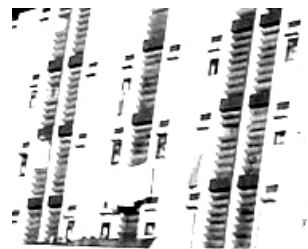
O sistema urbano da Área Metropolitana do Porto encontra-se em desequilíbrio e, cada vez mais, tem que incorporar os factores negativos inerentes à congestão, desde a falta de qualidade ambiental, às questões de saúde pública, passando por diversos outros aspectos.

A questão de repensar o zonamento funcional como forma de reencontrar o equilíbrio dos espaços cria problemas de difícil resolução, uma vez que passaria pela dispersão de algumas das funções consideradas de prestígio o que teria implicações na hierarquia dos espaços urbanos, requerendo a necessidade de encarar as redes urbanas como espaços de articulação e de complementaridade de funções.

A fusão dos espaços urbanos pode ser um contributo para a eficácia dos processos, mas existem alternativas, particularmente se pensarmos que os concelhos do grande Porto fazem parte de uma Área Metropolitana, cujos órgãos que a constituem podem desempenhar as funções de coordenação e articulação das estratégias de desenvolvimento municipal de modo a potenciar os seus resultados.

Com efeito, a Lei nº 10/2003, de 13 de Maio, estipula no seu artigo 6º n.º 1, como atribuições das áreas metropolitanas:

- a) Articulação dos investimentos municipais de interesse supramunicipal;
- b) Coordenação de actuações entre os municípios e os serviços da administração central, nas seguintes áreas:





- 1) Infra-estruturas de saneamento básico e de abastecimento público;
 - 2) Saúde;
 - 3) Educação;
 - 4) Ambiente, conservação da natureza e recursos naturais;
 - 5) Segurança e protecção civil;
 - 6) Acessibilidades e transportes;
 - 7) Equipamentos de utilização colectiva;
 - 8) Apoio ao turismo e à cultura;
 - 9) Apoios ao desporto, à juventude e às actividades de lazer.
- c) Planeamento e gestão estratégica, económica e social;
- d) Gestão territorial na área dos municípios integrantes.

É, no entanto, lógico, que estas atribuições não poderão ser prosseguidas pela Grande Área Metropolitana do Porto enquanto o seu corpo técnico permanente não estiver adequado às funções que deve desempenhar e enquanto não houver uma definição estratégica das prioridades e das formas de concretização das intervenções.