

O DESENVOLVIMENTO URBANO

E A

REGIÃO DO PORTO

**CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DO PORTO -
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL**

Porto, Maio de 2000

Florentino Almeida Conde
Porto e Palácio da Bolsa, Maio.2000

Í N D I C E

- 1.** Preâmbulo
- 2.** Introdução
- 3.** Caracterização Geral
- 4.** O Desenvolvimento Urbano
- 5.** Modelo de Governação
- 6.** Turismo - O Destino Porto - Norte de Portugal
- 7.** Uma Ideia Emblemática para o Porto
- 8.** Dotação Infra-Estrutural da Região do Porto
 - 8.1.** Infra-estrutura de Base
 - 8.2.** Infra-estruturas de Transporte
 - 8.2.1.** Infra-estruturas de Transporte Rodoviário
 - 8.2.2.** Aeroporto
 - 8.2.3.** Porto de Leixões
 - 8.2.4.** Caminhos de Ferro
 - 8.2.5.** Metro e Transportes Públicos
 - 8.2.6.** Navegabilidade do Douro
- 9.** Equipamentos Culturais
 - 9.1.** Museus, Palácios e Monumentos
 - 9.2.** Equipamentos e Programas Culturais
 - 9.3.** Parques Lúdicos
- 10.** Urbanismo e Centros Históricos
- 11.** Nota Final
- 12.** Anexos
 - 1** Anexo Estatístico
 - 2** Breve Resenha Histórica
 - 3** Lei do Arrendamento - Sugestões

1. Preâmbulo

Tradicionalmente as Câmaras de Comércio e Indústria prestam especial atenção à criação de condições que induzem o crescimento e desenvolvimento das regiões e cidades que representam.

A Câmara de Comércio e Indústria do Porto - Associação Comercial assume-se como um fórum catalisador de ideias e projectos, um centro de reflexão onde se trocam impressões e se forma opinião sobre a vida nacional e da cidade, nas suas vertentes económica, social, cultural e urbanística, assim como sobre a dotação infra-estrutural da Região do Porto ou, até, sobre projectos ou acções de carácter mais efémero nela realizados.

Tem a sua actividade, como fio condutor, a missão de contribuir para a “prosperidade e ilustração” das suas gentes em geral e da sua comunidade de negócios em particular.

Sintetizar num texto, a actualizar periodicamente, as principais reflexões efectuadas pela CCIP-AC sobre a Região do Porto é o principal objectivo deste documento.

Procurar-se-á identificar vantagens, desvantagens, lacunas e oportunidades de uma região que queremos competitiva e onde valha a pena viver e fazer negócios.

O futuro das Cidades e das Regiões depende crescentemente da sua capacidade de atracção e das competências que nelas se desenvolvem.

2. Introdução

Acreditamos que as cidades ou metrópoles com potencial e massa crítica mínima, devem efectuar com carácter sistemático, exercícios de posicionamento estratégico, por forma a que em cada momento se tenha consciência do Porto que foi, do Porto que somos e do Porto que queremos ser.

“O Tripeiro”, publicação da Câmara de Comércio e Indústria do Porto - Associação Comercial tem, ao longo dos últimos 90 anos tratado exaustivamente o Porto que foi. Pretende-se que este documento esteja fundamentalmente vocacionado para o Porto que somos e para o Porto que queremos ser.

Espera-se, assim, estar a dar um primeiro contributo para um exercício desse tipo, um exercício que permita congregiar ideias, iniciativas e projectos que atravessem transversalmente a vida da Região e que pela sua dimensão ou características intrínsecas, potenciem saltos quantitativos e qualitativos.

Verifica-se que a revitalização das cidades, da sua imagem, da sua visibilidade e das suas infra-estruturas é crescentemente induzida a pretexto de eventos ou iniciativas que alavancam e arrastam atrás de si um sem número de outros projectos.

No Porto, a Exposição Colonial Portuguesa em 1934, a regata do Infante em 1994 e a Cimeira Ibero-Americana em 1998 foram, nos últimos 100 anos iniciativas esporádicas que, ainda com uma dimensão muito limitada, deram algum conteúdo a essa prática. O Porto 2001 e o Euro 2004 perspectivam-se como mais duas oportunidades nessa linha.

A base de partida da CCIP-AC é uma ideia de Porto que há muito ultrapassou os limites administrativos que lhe estão fixados; uma ideia de Porto entendido como uma região e um pólo de onde irradiam funções centrais para uma área de influência com dimensão e densidade típicas das grandes metrópoles europeias e que, para além disso, se encontra circundada por um anel de cidades médias, de elevada dinâmica, que com o Porto se relacionam.

A Área Metropolitana do Porto é, hoje, constituída por 9 cidades em torno das quais e a cerca de 40 minutos se encontra um anel de cidades pequenas ou médias, de elevado dinamismo - Viana do Castelo, Barcelos, Braga, Guimarães, Penafiel-Paredes, Amarante, Paços de Ferreira, Felgueiras, Castelo de Paiva, Vila da Feira, S. João da Madeira, Ovar e Aveiro. Ainda que não integradas e com alguma descontinuidade, no seu conjunto, constituem estas uma enorme conurbação urbana.

3. Caracterização Geral

Equidistante de La Coruña e de Setúbal, extremos da faixa, a Região do Porto encontra-se, precisamente, no Centro da Fachada Atlântica da Península, onde, numa faixa de 500 Kms. por 50 Kms. de largura se encontra a maior concentração de pessoas e bens de toda a Península. Nem a Catalunha, Madrid ou o País Basco, apresentam uma tal concentração, a que acrescem inúmeras características normalmente não conhecidas pela sua falta de visibilidade.

- * Quase ninguém tem conhecimento de que na região do Porto e sua área de influência directa, vivem actualmente mais de 2 milhões de habitantes e que a uma hora de automóvel do Porto vivem mais de 4,2 milhões de pessoas (i.e., uma área de influência superior à da própria capital, onde num mesmo raio vivem apenas 3,04 milhões de pessoas).
- * Que, pese embora o seu subdimensionamento e gestão não destinada ao seu desenvolvimento, o Aeroporto do Porto tem capacidade internacional com ligações aéreas diárias ou semanais aos principais destinos da Europa e à América do Sul e que o Porto de Leixões é o maior porto nacional.

- * Ninguém sabe que a par de um Centro Histórico classificado, o Porto é uma cidade moderna e muito diversificada, uma cidade de rio e mar com mais de 1000 anos de história.
- * Poucos têm conhecimento de que se trata da 10^a. região mais industrializada da UE, sob o ponto de vista do emprego industrial e onde se produzem - descontado o efeito Auto-Europa - mais de 70% das exportações portuguesas, algumas de grande qualidade e tecnologicamente avançadas. Uma região aberta com elevados níveis de empreendedorismo e iniciativa, quase em exclusivo virada para mercados externos exigentes e desenvolvidos. Paradoxalmente, em vez de se exaltar e promover, quase sempre se deprecia e critica a capacidade de iniciativa privada que a Região consegue gerar.
- * Não se releva o facto de ser uma das regiões mais jovens da Europa, uma das raras regiões europeias que em 2025 apresentará um rácio de dependência da terceira idade inferior a 25%.
- * Também poucos sabem que dá o nome à Região de Vinhos mais antiga do Mundo e onde se produzem, para além do Vinho do Porto, vinhos de mesa de excepcional qualidade e de características únicas como o Vinho Verde e o Mateus Rosé.
- * Acresce que muitos consumidores, apesar de o serem, não associam a marca “Vinho do Porto” ou “Port Wine” à Região do Porto, não tendo sequer disso consciência. Para muitos deles trata-se de uma marca, tal como o “Chivas” ou “Moët” com a agravante de que relativamente a essas, sabem, no mínimo, que são originárias da Escócia e da França.
- * Do ponto de vista turístico, trata-se de uma região extraordinariamente diversificada, com um património cultural e natural notável que tem no Centro Histórico do Porto e no Vale do Douro, as autênticas “jóias da coroa” de um destino que oferece e disponibiliza um sem número de outros produtos turísticos, da gastronomia ao golfe, do turismo de habitação ao termalismo, da arte barroca à arte moderna, dos parques arqueológicos e naturais ao património construído, do turismo religioso aos congressos e incentivos, dos acontecimentos desportivos aos casinos, dos cruzeiros fluviais aos combóios turísticos, dos espectáculos aos festivais culturais.

- * Pouca gente sabe que a Cidade tem 2.700 quartos de cinco estrelas, 5 campos de golfe a menos de 40 minutos do seu Centro, inúmeras Pousadas, a maioria das Casas Senhoriais de Turismo de Habitação a menos de 45 minutos do Aeroporto. Também se esquece que mais de 80% dos equipamentos termais portugueses se encontram no Centro e Norte de Portugal.
- * Também não se releva que a centralidade da região do Porto na Fachada Atlântica da Península Ibérica, a transforma numa excelente plataforma para desenvolver investimentos ou base para “city-breaks” à Galiza, Santiago ou Fátima, e Tours ao interior - Douro, Minho, Gerês, Montesinho, Foz Côa, etc.
- * Muito menos se tem explorado o facto de que muitos dos principais ícones culturais contemporâneos do País aqui terem a sua origem, nas áreas da Música, Literatura, Cinema e Arquitectura e até Desporto: de Helena Sá e Costa a Pedro Burmester, de Agustina Bessa Luís a Manuel de Oliveira, de Siza Vieira a Souto Moura, de Rosa Mota e Fernanda Ribeiro ao F.C. do Porto, da Arte Barroca ao Museu de Arte Moderna.
- * Por último, poucos têm conhecimento de que a Região de Entre-Douro e Minho tem sediadas nesta Região e sua área de influência, 8 universidades - Universidade do Porto, Universidade Católica, Universidade Lusíada, Universidade Moderna, Universidade Portucalense, Universidade Fernando Pessoa, Universidade do Minho, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, para além de vários Institutos Politécnicos e das Universidades de Coimbra e Aveiro no seu extremo sul.

É certo que muitas destas características se encontram ainda mal posicionadas, mal integradas, desarticuladas e sem densidade organizativa capaz, pese embora a evolução constatada nas últimas décadas, quer em termos de organização da oferta, quer em termos de aumento de massa crítica do lado da procura.

Trata-se, em suma, de uma região de elevado potencial e crescente desenvolvimento, assim todos saibam tirar partido desta realidade, potenciando o seu desenvolvimento.

A esta realidade, já típica das principais metrópoles europeias, contrapõem-se alguns “handicaps”:

1. Um elevado provincianismo, minado pelo individualismo e pela maledicência que se traduz num espírito de capela e campanário que o excesso de centralismo estatal e a lógica servilista aos interesses partidários, tão bem alimenta e potencia;
2. Fruto da inexistência de investimentos públicos, um deficit infra-estrutural inaceitável, do saneamento às infra-estruturas culturais, das estruturas de transporte à integração harmoniosa das diferentes cidades que a compõem, da ineficácia dos serviços municipais ao urbanismo caótico.
3. Um modelo de gestão e governação administrativa caduco, descapitalizado, sem autonomia financeira e de gestão, típico de um Estado hiper-centralizado e burocratizado e que serve na perfeição os interesses particulares das clientelas políticas e só em último lugar a Região.
4. Uma região sem força e representação política. A Região do Porto e sua área de influência não têm uma representatividade política compatível com a sua dimensão, nem com a sua relevância económica e demográfica. Somos, por isso, uma região com um modelo de Governação anacrónico, caduco, ultrapassado, pulverizado e sem qualquer viabilidade futura. Pior, servido por uma administração autárquica quase em auto-gestão, dividida em autênticos “feudos” dominados por “déspotas iluminados” que tudo sabem e que tudo podem.
5. Um endémico deficit de liderança, potenciado pelo deslumbramento que a cultura palaciana do Terreiro do Paço induz, sempre que um político daqui originário para aí é atraído.
6. Uma enorme falta de iniciativa na apresentação de propostas e projectos consistentes de interesse público para a região. Somos uma cidade e uma região onde no séc. XX tudo se diagnosticou, tudo se estudou, tudo se discutiu, tudo se projectou, mas onde tudo se adiou, pouco se concretizou e quando se concretizou, aos “soluços” e em “timings” de execução arrastados, penosos, lamentáveis...

7. Na perspectiva turística é um destino desconhecido. Ao contrário do Algarve, Lisboa e Madeira, com anos e anos de promoção e milhões e milhões de contos investidos, o destino Porto só agora começa a dar os primeiros passos em termos da sua promoção externa.
8. É uma Região com níveis culturais e de rendimento per capita ainda muito baixos a que crescem fenómenos sociais com uma dimensão preocupante, o desemprego, a iliteracia, a toxicodependência, a indigência, paradoxalmente associados a elevadas expectativas pessoais e individuais, não compatíveis com essas características estruturantes.

4. O Desenvolvimento Urbano

O espaço disponível, os níveis de infra-estruturação, os enquadramentos demográficos, a localização, o grau de perifericidade, os programas de incentivo nacionais, regionais ou municipais à sediação de organizações ou empresas, as acessibilidades, os níveis de instrução da “mão-de-obra” ou da “massa cinzenta” disponível, o rendimento per capita, os quadros de referência fiscais, ambientais e sociais, as características sociológicas e até os perfis psicológicos e culturais das populações são, entre muitos outros, factores em que se baseiam decisões, como as de saber onde trabalhar, onde investir, onde passar férias ou, tão simplesmente, onde viver.

Tal como num mercado as cidades concorrem entre si. Até há duas décadas essa competição era efectuada no plano das Nações e dos Países. A globalização e os fenómenos de integração têm progressivamente reconduzido esta competição para o plano dos blocos económicos e dentro de cada bloco para o plano das Regiões e das Cidades.

Isto é, por um lado essa competição efectua-se cada vez mais a um nível supra-estadual, e até supra-continental, por outro e em cada um dos blocos, a um nível infra-estadual, entre pólos e suas regiões de influência directa.

Cumulativamente, à medida que as cidades concentram poder competitivo mais se dilui a noção administrativa de Estado. Os processos de integração fazem com que muitos conceitos tradicionais deixem de fazer sentido quando se reportam a determinados referenciais. Nesta linha a “Competitividade das Nações” será cada vez mais, e mais, um conceito vazio de conteúdo.

No limite, o futuro das Nações joga-se na maior ou menor capacidade de atracção que, em cada ciclo, cada uma das suas regiões e cidades apresenta.

Nunca como agora, os processos de migração e concentração de pessoas, bens e capitais em torno de grandes polos ou centros, foram tão vincados.

É nessa medida que as questões de desenvolvimento das áreas metropolitanas se devem colocar, não no plano dos interesses locais ou regionais, mas no plano dos interesses nacionais. O desenvolvimento urbano é, aliás, uma das poucas áreas que ainda se constituem como reduto de Soberania Nacional, motivo pelo qual não pode o Estado refutar esta constatação e demitir-se das suas responsabilidades na criação de condições adequadas à promoção de um ambiente atractivo indutor de riqueza e bem estar.

Esta constatação coloca-se de uma forma particular no caso de Portugal que concentra em torno dos seus dois principais pólos cerca de 70% da sua população.

Reflectir sobre o papel estratégico das Áreas Metropolitanas e das “Cidades-Porta” é assim um exercício que cada vez mais se nos impõe.

Da pequena aldeia até às grandes conurbações mundiais podem-se distinguir níveis, estratos, conjuntos ou redes de cidades ou regiões que entre si apresentam características comuns passíveis de serem classificadas em diferentes grupos.

É cada vez mais visível que as cidades e as regiões que já atingiram massa crítica, níveis de infra-estruturação e visibilidade mínimos, interagem entre si, mas fundamentalmente competem e concorrem umas com as outras procurando captar o maior número de recursos e reunir o maior número de competências.

Seria ingénuo pensar que esta competição se efectua num quadro de concorrência perfeita.

Na realidade, esse “mercado” encontra-se enviesado seja pela evolução natural das cidades e regiões, seja pela necessidade histórica de centralizar recursos em torno de capitais políticas, seja ainda porque acções conscientes e deliberadas - decisões políticas - sempre levam ao estabelecimento de prioridades e à ocorrência de discriminações positivas.

Só neste contexto e na expectativa de posicionar Lisboa como uma “gateway city” é que se entende o papel decisivo que o Estado, em sobreposição às Autarquias Locais e ao contrário de outras regiões, tem desempenhado nos últimos anos nessa cidade e sua área de influência.

Aí, e muito bem, há muito que se compreendeu que é do interesse nacional e não só dessa região que Portugal detenha uma capital forte, competitiva e bem posicionada. Da mesma forma há que reconhecer que também é do interesse nacional que a Região do Porto deverá estar também bem posicionada, bem infra-estruturada, no fundo que seja uma região atractiva e competitiva, à escala Ibérica e Europeia.

Importa que o Estado não se demita das suas responsabilidades, que não use dois pesos e duas medidas, que assuma a mesma postura, a mesma iniciativa no que toca ao Porto, que se encontra até, numa localização mais privilegiada.

Nesta linha, há que reflectir sobre qual o posicionamento actual da Região do Porto, isto é, saber onde estamos, para onde queremos ir e o que fazer para lá chegar.

É cada vez mais evidente a existência de um ranking de cidades e suas regiões de influência, onde podemos distinguir:

- 1º Capitais Mundiais
- 2º Capitais Nacionais
- 3º Capitais Regionais
- 4º Grandes Cidades
- 5º Cidades Médias
- 6º Cidades Pequenas
- 7º Outros Núcleos Urbanos

Interessa aqui debruçar a nossa atenção sobre os conceitos de Capitais Regionais, Nacionais e Grandes Cidades:

- 1º Nem sempre uma Capital Nacional é uma Capital Regional, já que uma Capital Nacional decorre de uma mera classificação política. Os exemplos mais paradigmáticos talvez sejam os de Haia, Bona, Brasília, Pretória ou Camberra.
- 2º Mais, nem sempre uma Capital Nacional é uma grande cidade, ainda que este seja um fenómeno mais corrente nos países de dimensão mais pequena.
- 3º Quase sempre uma Capital Regional é uma grande cidade, mas não basta ser uma grande cidade para ser uma Capital Regional.

Os principais factores que determinam que uma grande cidade seja uma Capital Regional, com uma área de influência transnacional, são não só factores de ordem quantitativa mas fundamentalmente qualitativa.

De nada interessa ser muito grande - ex: Lagos capital da Nigéria - se as cidades não estiverem bem infra-estruturadas, bem dimensionadas, se não dispuserem de recursos corpóreos e incorpóreos com densidade adequada se não conseguirem articular e consolidar as suas competências e se não forem locais aprazíveis quer do ponto de vista económico, quer de outros pontos de vista.

É assim que o paradigma do Porto não é, nem poderá ser, ao contrário do que se pensa e se diz, quase de forma traumática e até à exaustão, Lisboa...

O paradigma do Porto e a sua visão de futuro deverá andar muito mais próximo de Barcelona ou Milão.

À luz da geografia económica e demográfica da Península Ibérica, muitas das opções já tomadas ou a tomar deveriam ser, por desajustadas, postas em causa e até reequacionadas, nomeadamente no que toca às plataformas de conexão internacional e intercontinental.

5. Modelo de Governação

Aqui chegados identificam-se então dois ou três níveis de intervenção da competência do Estado:

- a) Para além da defesa, da segurança, da administração da Justiça e da Educação, compete ao Estado a criação de quadros de referência estáveis e transparentes.

- b) Compete-lhe observar o princípio da subsidiariedade, isto é, o que se possa administrar com vantagem a nível local ou regional não deverá ser centralizado a nível superior. Para o efeito deverá o Estado recorrer, se necessário à figura jurídica de devolução de poderes, já que as experiências de desconcentração experimentadas, ainda que úteis, são de todo insuficientes.

Esta devolução de poderes exige a reestruturação da Administração em geral e do sistema de administração autárquica em particular, que se encontra, logo à partida, pulverizado e amarrado às fronteiras administrativas que lhe foram fixadas ainda no Séc. XIX...!

- c) Compete-lhe assumir, residualmente, todos os projectos ou iniciativas de cariz público, cujo impacto, dimensão ou alocação de recursos sejam compatíveis com a defesa ou a promoção do interesse nacional.

É assim que insistimos na imprescindível reforma da administração pública, que deverá promover a desburocratização e descentralização do Estado e a reformulação do sistema eleitoral, tendo em conta o reforço da representatividade das diferentes regiões no Parlamento.

As áreas metropolitanas de Lisboa e Porto - ou regiões de Lisboa e Porto, como nos parecia mais adequado chamar-lhes - são excelentes plataformas em que pode assentar a reforma em causa.

Lisboa e Porto são hoje grandes cidades metropolitanas, cujos “territórios” quase se confundem com o dos respectivos distritos e congregam um maior ou menor número de pequenas outras cidades.

São regiões que de uma forma crescente necessitam de modelos de governação que potenciem a integração e articulação dos espaços que as compõem.

É neste sentido - e enquanto ainda existe algum tempo e espaço para “arrumar” o seu desenvolvimento - que propomos a criação, por lei ordinária, da figura das autarquias metropolitanas de Lisboa e Porto.

O Porto, porque é dele que aqui estamos a falar, passaria a contar, para além das Câmaras Municipais e por eleição directa, com uma câmara e uma assembleia metropolitana representativa das nove cidades e das suas freguesias, tantas quantas as contidas nos concelhos considerados.

Com base em princípios de complementariedade e subsidiariedade definir-se-iam novas competências e funções para cada um destes níveis: Juntas de Freguesia, Câmaras Municipais e Câmara Metropolitana.

Nem será necessário inventar nada, bastará para o efeito transpor, já agora queimando etapas, corrigindo e não cometendo os mesmos erros, os modelos de governação de outras grande metrópoles europeias.

Uma cidade assim, com as suas competências distribuídas e articuladas pelos níveis acima indicados e revendo-se no rosto de um só Presidente e de um só executivo homogéneo, poderia melhor articular as suas valências os seus recursos, os seus espaços e melhor e mais eficazmente contribuir para o desenvolvimento nacional.

6. Turismo - O Destino Porto - Norte de Portugal

O Turismo é, pelas suas características, um sector de grande espectro, com uma elevada capacidade multiplicadora e redistributiva, motivo pelo qual aqui o destacamos.

O Porto é naturalmente a plataforma giratória do novo Destino Porto/Norte de Portugal. Após 6 anos de inúmeras incertezas e acções de sensibilização foi possível sintonizar as diferentes entidades públicas e privadas para as vantagens da criação de um destino turístico com massa crítica mínima e a que estivesse associado uma marca forte e facilmente identificável.

Especialmente vocacionado para os segmentos mais elevados de mercado e como já referido, o Destino Porto assenta a sua principal vantagem comparativa na diversidade de produtos e sub-produtos que o compõem - Porto, Douro, Minho e Trás-os-Montes.

O Centro Histórico do Porto, o Vale do Douro, os Parques Nacionais do Gerês, Montesinho, Foz Côa e das Arribas do Douro, o Minho, os Solares, as Zonas de Jogo, os Congressos e Incentivos, as Feiras e Exposições, as Rotas do Vinho, os Cruzeiros de Barco ou os Combóios Históricos, são ou serão alguns dos muitos produtos ou sub-produtos do destino com elevado potencial, caso venham a ser bem promovidos e explorados:

- 1º Considerando a centralidade do Destino em termos da Fachada Atlântica, o Porto é uma excelente base de partida para tours ou “city-breaks” de várias horas ou de 1 a 2 dias à sua área de influência - Galiza, Norte e Centro do País.
- 2º Em termos de turismo religioso, e para além de Braga, o Destino Porto encontra-se equidistante de Santiago e de Fátima, tão só dois dos principais Santuários Católicos da Europa. A genuinidade das inúmeras festas e romarias católicas podem também constituir-se como elementos de atracção complementar.
- 3º O Porto forma também, com Salamanca e Santiago, um triângulo de Centros Históricos classificados pela UNESCO.

São também, no entanto, inúmeros os “handicaps” existentes:

- * Verifica-se um enorme deficit de visibilidade externa. Mesmo aqui ao lado, em Espanha, o destino é pouco conhecido. Acresce o baixo nível de sensibilização e preparação das estruturas comerciais e promocionais do Estado, do ICEP e da TAP. Muito raramente aí se encontram quadros técnicos com conhecimento do Destino, que para ele estejam sensibilizados e o “sintam”, o que torna mais difícil a sua correcta promoção; o que não se conhece não se promove ou, pelo menos, promove-se mal. Mais ainda não se tratando de um Destino vocacionado para o turismo de massas, mas sim vocacionado para segmentos mais sofisticados e exigentes, para quem esta componente é extraordinariamente relevante.
- * A inexistência de ligações intercontinentais directas por avião aos mercados emissores de fora da Europa e “slots” de ligação aérea para a Europa em muitos casos em horários surrealistas, é também um forte “handicap”.

- * Por outro lado continua a verificar-se uma baixa densidade da oferta de serviços complementares de turismo que, estamos certos, o mercado rapidamente ultrapassará, caso surjam de forma consistente, enquadramentos mais favoráveis.
- * Existe, também, a necessidade de se criar uma organização tipo TURGALICIA - uma OPORTUR - que integre, coordene e aproveite sinergias e elimine a dispersão de esforços de um sem número de entidades - ADETURN, PCB, Regiões de Turismo, Câmaras Municipais, Câmaras de Comércio e Indústria, Privados, etc. Em cooperação com o ICEP, e debaixo da estratégia global de promoção do País e da Região, deveria esta entidade, procurar maximizar sinergias em termos das acções promocionais, mas sobretudo, na organização da oferta local.
- * Por último, não basta ser hospitaleiro, há que ser profissional. Os níveis médios de formação e preparação de mão de obra alocados ao sector, são totalmente inadequados, a par da sinalética, das rotas, dos circuitos, do lixo, dos serviços de limpeza e do nível geral de descuido e desmazelo reinante. Ainda assim transferiram-se valências de formação para a Escola de Hotelaria do Estoril, desaproveitando-se uma janela de oportunidade que, em tempo, a Escola de Hotelaria do Porto já proporcionou.

A exemplo da EXPO'98, a CCIP-AC propôs em meados da década de 90 a criação de um comissariado que, dotado de poderes e recursos especiais, assumisse a revitalização e reposicionamento do centro Histórico do Porto e do Douro, como eixos estruturantes do Destino/Porto Norte de Portugal.

Levou-se seis anos para criar o Destino, espera-se há já quase dois por um estudo de Marketing Estratégico para a região, anda-se há mais de quinze anos a recuperar o Centro Histórico do Porto, há muitos mais anos que se diagnostica, estuda e discute o Douro e os seus recursos, sem qualquer avanço significativo

Os êxitos desportivos do F.C. Porto, os dois novos hotéis de 5 estrelas da Avenida da Boavista construídos na década de 80 e mais recentemente os cruzeiros no Douro a Vintage House ou o Solar da Rede, fizeram mais pelo turismo desta região que todos os estudos, discussões e conclusões efectuados pelo Estado ao longo de mais de trinta anos.

O Turismo é já hoje a maior indústria nacional e será no Séc. XXI a maior indústria do Mundo, pelo que se torna urgente também organizar a oferta, incentivar e aumentar a densidade dos serviços complementares de turismo, a saber:

- * Implementação, criação e larga difusão de circuitos turísticos - circuito do romano, do barroco, do neo-clássico, dos jardins, dos azulejos, das igrejas, dos museus, dos palácios e solares, dos mercados, das romarias, das pontes, circuitos gastronómicos, pedonais, etc..
- * Projectar, distribuir e criar por todo o Grande Porto infra-estruturas que combinem aspectos culturais, de lazer e de entretenimento de perfil elevado.
- * Construção de marinas, fluvinas, cais e infra-estruturas de apoio, ao longo do Rio Douro, até Barca D'Alva.
- * Conceptualização de um programa de apoio e incentivo a empresas de organizações de eventos recorrentes de impacto internacional; em termos turísticos e a par das infra-estruturas, a existência de organizações promotoras de iniciativas é fundamental, não só nas áreas lúdicas, desportivas e do lazer, mas também nas áreas culturais e de animação.
- * Fundir ou pelo menos concentrar num só programa de projecção internacional as diferentes iniciativas culturais, que se têm vindo a realizar no Porto, seria também uma medida desejada e que se espera seja um legado da Porto 2001.
- * Conceptualizar, elaborar e implementar um projecto de integração de sinalética turística capaz a nível nacional.

Não deixa de ser curioso salientar que, de acordo com as próprias estatísticas e critérios da DGCI, apesar de tudo, a Região Norte liberta para os cofres do Estado mais IVA turístico que o próprio Algarve...

É neste enquadramento que as instituições públicas locais e nacionais, deverão prestar a atenção devida a este novo Destino, nele investindo, por forma a bem posicioná-lo, e a eliminar o atraso promocional que detém relativamente a outros Destinos turísticos nacionais. É ao Estado e a mais ninguém que compete a promoção horizontal dos diferentes destinos turísticos.

7. Uma ideia Emblemática para o Porto

Para além das capitais europeias ou mundiais - Paris, cidade luz, New York, Big Apple - há cidades que são conhecidas por este ou aquele motivo - Viena é a cidade da música, Bordéus do Vinho, Munique da Cerveja, Praga do Barroco, etc..

A Região do Porto é um espaço demasiado ecléctico para que algo se destaque, é uma cidade de sabores, sensações, odores, é uma cidade de “artes e ofícios”, para a qual foram já criados inúmeros slogans: “O Ouro do Douro”, “Au Tour de Porto”, “O!Porto!”, “Porto - Cidade do Vinho do Porto”. Seria importante focalizar atenção e energias sobre uma ideia que tivesse força, carácter e perenidade e que permitisse e contribuísse para uma mais rápida penetração, identificação e visibilidade da ideia de Porto.

Nesta linha a promoção e organização de uma ou várias acções com o objectivo de conceptualizar e apresentar uma ideia emblemática para a Região do Porto, muito poderia contribuir para esse desiderato, uma ideia que passe a ser o seu cartão de apresentação internacional, algo que atraia a atenção, suscite curiosidade e que facilmente fique na memória.

8. Dotação Infra-Estrutural da Região do Porto

8.1. Infra-estruturas de Base

O facto de no ano 2000 a segunda cidade do País não ter ainda um sistema de saneamento capaz, fala por si no que diz respeito ao nível geral de infra-estruturas e equipamentos de base da região que, talvez à excepção das redes de telecomunicações, apresenta graves lacunas que vão desde a limpeza urbana à iluminação pública, das redes de gás às de água potável, dos hospitais aos centros de saúde, dos lares de terceira idade aos equipamentos de assistência social, dos equipamentos de lazer aos culturais, da péssima sinalética, à degradação dos pisos ou ao ambiente de descuido, desarrumação e até degradação generalizada.

Por não ser essa a nossa vocação e porque existem diagnósticos e trabalhos especializados, aqui apenas fazemos esta referência, não só chamando a atenção para a insuficiência dessas infra-estruturas e equipamentos mas também para a sua “congénita” fraca qualidade física ou dos serviços que nelas funcionam.

8.2. Infra-estruturas de Transporte

8.2.1. Infra-estruturas de Transporte Rodoviário

Quer no plano metropolitano quer no plano municipal, a região do Porto mantém um nível de infra-estruturação de rodovias extremamente deficiente.

É surpreendente como não há quem compreenda que as horas de trabalho perdidas, os custos energéticos e o desgaste emocional e de equipamentos suportados rapidamente recuperariam os investimentos necessários, sempre falados, mas também sistematicamente adiados. Em alguns casos não se trata sequer de grandes investimentos mas tão só fechar pequenos nós ou eliminar pequenos estrangulamentos...

Dentro da Cidade e para além da Ponte do Infante e da ponte que assegurará o atravessamento do rio pelo IC24 é imperiosa a construção de mais três pontes entre as duas margens do rio, uma paralela à Ponte da Arrábida, uma na zona de Massarelos e por último uma na zona de S. Francisco, esta à cota baixa, uma verdadeira ponte-praça a integrar as ribeiras de Gaia e Porto.

Estas e muitas outras pontes foram anunciadas e apresentadas publicamente já mais do que uma vez, não se vislumbrando para quando a sua concretização.

É também enorme o deficit de viadutos e túneis. Apesar disso não se compreende como é que nos escassos túneis existentes, cuja função principal seria a de escoar o mais rapidamente possível o trânsito que sai da cidade, são sistematicamente colocados semáforos à sua entrada (Campo Alegre) e, também, à sua saída (Fernão de Magalhães) anulando assim, por completo, a função para que foram construídos. Se se pretende regular a velocidade, bastaria para isso colocar os mesmos semáforos ligados a detectores, tal como acontece, por exemplo, no novo viaduto junto ao Rio Douro.

Percebe-se também mal porque não privilegiar os sentidos únicos e optar-se, nas zonas mais críticas, pela proibição de viragem à esquerda.

São também incompreensíveis as indecisões e discussões em torno da concretização da ligação em túnel da Rua Gonçalo Cristovão à Av. Fernão Magalhães o que permitiria melhor integrar as zonas oriental e ocidental da cidade.

Há décadas que se encontra reservado o canal para a construção da Av. Nuno Álvares, da Praça do Império a Matosinhos com um troço em túnel sob o Parque da Cidade. A implementação desse projecto permitiria melhor integrar as duas zonas urbanas - Matosinhos Sul e Foz Alta - e requalificar a marginal, do Passeio Alegre a Matosinhos-Sul, assim se valorizando a principal área de lazer do Porto. É inaceitável que não se venha a construir esse túnel.

Apesar do esforço que se tem vindo a efectuar e que aqui se reconhece, é surpreendente o deficit de aparcamentos no centro da cidade e também noutras zonas, com especial relevância para os novos polos universitários e de prestação de serviços de saúde, onde se tem vindo a construir novas escolas e hospitais de raiz que, inacreditavelmente não contemplam, de base, espaços suficientes para estacionamento.

É também surpreendente a indisciplina e a permissividade existente no que toca a cargas e descargas, nunca regulamentadas ou controladas e que espalham o caos um pouco por toda a Região do Porto.

Paralelamente é com satisfação que a CCIP-AC vê a intenção de instalação de uma rede de eléctricos rápidos complementar ao Metro, assim como a recuperação e alargamento das linhas dos “Americanos” para transporte urbano e circuitos turísticos.

Sob a égide da Câmara Municipal, do Porto 2001 ou da Empresa do Metro do Porto, sabemos dos inúmeros projectos de requalificação urbana em curso ou programados para a cidade que certamente permitirão já uma alteração sensível da face urbana da Cidade, de que destacamos a requalificação do Vale de Campanhã e os projectos de requalificação decorrentes do Porto 2001.

Ainda que saibamos que esses projectos foram elaborados tendo por base um estudo de mobilidade geral que fixa as principais opções estratégicas, parece que nem sempre as soluções encontradas e a implementar serão as mais adequadas.

Receamos também pelos ritmos de execução e pela qualidade final das intervenções - é que, e por exemplo, um ano depois da requalificação da Rua Nova da Alfândega, foi já necessário intervir no piso em paralelo, o qual não resistiu às primeiras chuvas abundantes que sobre ele caíram; isto já para não falar da inconcebível descoordenação de serviços que faz com que pisos recentemente requalificados sejam sistematicamente rasgados, muitas vezes, escassos dias após a finalização desses processos.

Preocupa-nos a total descoordenação que persiste e que não seja clara a aposta na criação de túneis ou condutas técnicas que minimizem a necessidade de intervenções futuras a céu aberto.

No plano metropolitano são inúmeros os estrangulamentos que persistem sem fim à vista: os nós da VCI, o alargamento do IC1 do Aeroporto a Francos, do IC1 de Miramar a Gaia, as rotundas do Freixo e dos “Produtos Estrela”, e a inqualificável e generalizada má qualidade dos pisos, muitos deles ainda em paralelo ou ondulados, esburacados, mal pintados, mal sinalizados, transmitem uma imagem global, típica das vias de comunicação do Terceiro Mundo.

Os atravessamentos da Circunvalação, as rotundas dos Produtos Estrela e do Freixo, os nós, todos os nós da VCI, poderiam ser, cada um deles, a base de outros tantos ensaios Kafkianos, já para não falar no estrangulamento existente na VCI desde a sua inauguração, no troço das Antas à Ponte do Freixo.

Não se prevê para quando a conclusão da V8, do IC24 até Espinho, do IP4, da A3 à IC1, dos acessos ao Porto de Leixões e da via rápida para Gondomar.

Também não se vislumbra para quando a auto-estrada Guimarães-Chaves-Ourense, a conclusão do IP3 ou a duplicação do IP5. Neste último caso é incompreensível porque não se optou pela construção de uma nova via de raiz em perfil de auto-estrada.

No seu Contributo para o PNDES 2000/2006, a CCIP-AC propôs a construção de uma marginal contínua, de perfil elevado, de Espinho à Póvoa do Varzim, aproveitando-se e requalificando-se os troços já existentes. Propôs também a construção de 4 a 6 “Boulevards” ou Avenidas estruturantes, perpendiculares a essa marginal que rasguem, desencravem e integrem numa só malha todo o Grande Porto, assegurando o seu ordenamento para o futuro; regras rigorosas de construção e respectiva volumetria deveriam ser implementadas ao longo dessa marginal e dessas novas vias.

Estas artérias, perpendiculares à marginal - com um perfil de 80 ou mais metros de largura por vários Km. de comprimento - teriam carácter supra-municipal, por forma a estruturarem e integrarem esta grande metrópole, de Espinho à Póvoa do Varzim. Desde a abertura da Av. da Boavista ou da Marechal Gomes da Costa no século passado, que nenhuma outra via com dimensão estratégica de perfil urbano foi rasgada nesta região, tudo se sacrificando e tudo se perdendo em função de pequenos e desgarrados planos de urbanização com ruelas com pouco mais de 5 metros de largura e de dimensão liliputiana.

Preconiza-se também nesse documento a construção de dois “boulevards”, de sentido norte-sul com as mesmas características, a implementar a leste do Porto e que interceptem os “boulevards” perpendiculares atrás referidos.

Esta malha ou quadrícula de perfil urbano constituiria a infra-estrutura-base do reordenamento territorial de todo o Grande Porto.

8.2.2. Aeroporto

Aquando da construção da actual aerogare do Aeroporto de Pedras Rubras, houve vozes que se levantaram contra o seu subdimensionamento. Foram necessários vários anos e muitas energias para que finalmente se decidisse quer pela conclusão dos seus acessos em perfil de auto-estrada, quer pela sua ampliação.

No entanto, mais uma vez, só quando as estruturas estão já totalmente congestionadas e degradadas é que se começa a pensar no seu redimensionamento e requalificação.

Preocupa-nos a sucessiva prorrogação dos prazos de conclusão inicialmente apresentados para esta obra, e consideramos inqualificável o que se passa actualmente com o alargamento do IC1, entre Perafita e o nó de Francos.

Nada se sabe também sobre o “up-grading” do sistema de rádio-ajuda que permita aterragens com visibilidade zero, assim como continua a não existir qualquer plano de marketing previsto que tenha em conta a promoção adequada do Aeroporto.

Pela sua prática continuamos a constatar que a entidade gestora dos aeroportos nacionais - a ANA - continua a olhar, infelizmente, para os aeroportos como espaços onde levantam e aterram aviões e não como plataformas logística e de serviços de elevado potencial onde também passam aviões.

A título ilustrativo, tomou a CCIP-AC conhecimento de que o alargamento da Ponte sobre o Leça, a cargo da APDL, só estará em princípio concluído no fim do ano 2000...! Acresce que sendo este o principal eixo de ligação do Aeroporto ao Porto, a primeira imagem que se transmite a quem nos visita é inqualificável - lixo nas bermas, postes de iluminação velhos e inoperacionais, engarrafamentos permanentes, falta de embelezamento envolvente, separadores e muros laterais partidos, sinalética surrealista são, entre outros, exemplos do caos que predomina, agravado pelo estacionamento selvagem, sempre que há Feira na Senhora da Hora ou na Exponor.

8.2.3. Porto de Leixões

A aprovação, em tempo, do plano de ordenamento estratégico e a recente concessão de gestão do Porto à iniciativa privada, apontam para o correcto posicionamento do Porto de Leixões, já hoje o principal porto português.

Mais uma vez, são confrangedores os ritmos a que estão a ser alterados quer os enquadramentos da actividade portuária incluídos no Livro Branco dos Portos, quer os investimentos previstos nesse plano para Leixões, não só no que diz respeito às áreas no interior do porto mas também no que toca aos acessos dedicados a pesados que, quando concluídos, muito irão contribuir para libertar a malha urbana da circulação desses veículos e melhorar as suas próprias condições de operação.

Apesar dos múltiplos planos e intervenções não foi ainda possível encontrar uma solução digna e adequada para a construção de uma marina para os milhares de barcos de recreio que passam na nossa costa, mas que nem sequer colocam a hipótese de atracar no Porto, pelo menos enquanto não lhes forem oferecidas condições para o efeito.

Também há muito tempo que vimos alertando para a necessidade de melhorar significativamente as condições de acolhimento do Terminal de Passageiros, seja para cruzeiros turísticos seja para frotas militares.

8.2.4 Caminhos de Ferro

Durante anos, quase décadas, o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto elaborou e implementou um sem número de infra-estruturas de base de diversa importância para a Região de que se destacam, por mais visíveis, a Ponte do Freixo e as infra-estruturas sediadas em Contumil.

A recente adjudicação de mais material circulante aponta para que, em 2004, se circule com mais conforto e comodidade nas linhas férreas suburbanas da Região.

Paralelamente o estado de degradação e até de abandono a que chegaram as linhas do Minho e a ligação à Galiza, a Linha do Douro, do Sabor, do Tua, do Tâmega e do Vouga e da própria Linha do Norte - onde temos combóios mas não temos linhas - é inacreditável.

Difícilmente se concebe como foi possível atingir um tal grau de desinteresse, não obstante os sistemáticos financiamentos - na ordem das centenas e centenas de milhões de contos - a fundo perdido e suportados pelos contribuintes.

Trata-se, é certo, de investimentos de médio e longo prazo, que como tal, obviamente, não dão votos... O esquecimento a que foi votada a rede ferroviária nacional tem provocado custos e enviezamentos que iremos suportar ainda durante muito tempo.

As inúmeras linhas ou troços abandonados foram-no sem que, no mínimo, tivesse sido avaliada a sua viabilidade turística, ao mesmo tempo que ligações tão importantes como as ligações ferroviárias à Galiza e a Lisboa, têm visto aumentar, sistemática e progressivamente, os tempos de conexão!

É também de vital importância assegurar que o acesso de e para os Portos de Leixões e Aveiro seja garantido através de corredores multimodais a 120Km/h., não só do lado português - Linha da Beira Alta - mas também do lado espanhol.

Técnicamente é possível fazer transportar um contentor entre Leixões/Aveiro até Bruxelas em 72 horas. Actualmente são necessários, em média, mais de 20 dias...! Não surpreende assim que as estradas espanholas e francesas estejam peçadas de camiões a transportar mercadorias com origem ou destino em Portugal.

É também inqualificável que se discuta há mais de dez anos a localização de uma gare de mercadorias quando entre o Aeroporto e Leixões se encontram infra-estruturas adequadas e sub-aproveitadas na TERTIR.

Relativamente ao projecto TGV, não há quem compreenda que é do interesse nacional que essa linha e nesse perfil chegue à Galiza e que a sua ligação à restante rede ibérica se venha a fazer muito mais a Norte do que pelos canais actualmente em estudo que, a concretizarem-se, obedecem mais uma vez e exclusivamente a uma lógica política de ligação de capitais.

8.2.5. Metro e Transportes Públicos

Após 10 anos (!!) para estudos e para se decidir, fala-se já de mais atrasos, que a ocorrerem provocarão certamente efeitos secundários, quer para a imagem da região, quer, e irremediavelmente, para a própria auto-estima de quem cá vive.

Percebe-se mal como é que infra-estruturas e investimentos desta dimensão são assumidos numa região pelo Estado e nas outras “abandonadas” à sorte de enquadramentos institucionais e administrativos totalmente desadequados. Será de propósito?

Com base na experiência passada, a Câmara de Comércio e Indústria do Porto - Associação Comercial recomenda que, desde já, se iniciem os estudos para o alargamento da rede agora aprovada por forma a que, logo que concluída esta fase, se esteja em condições de iniciar e até antecipar o seu alargamento. O Aeroporto, os diferentes polos universitários da Universidade do Porto, Gondomar, Valongo e o reforço da rede em Gaia mas fundamentalmente a criação de uma linha circular que integre as radiais agora projectadas, são, certamente e sem qualquer dúvida, prioridades a considerar.

É com satisfação que se verifica a intenção de completar esta rede de Metro com uma rede de mini-bus e eléctricos rápidos e históricos que, dentro da cidade, cumpram as funções turísticas e de transporte de pessoas.

Por último e por uma vez, há que ter a coragem de criar centros de camionagem que disciplinem os transportes colectivos rodoviários sub-urbanos de passageiros, regionais e internacionais.

8.2.6. Navegabilidade do Douro

Foi a Câmara de Comércio e Indústria do Porto - Associação Comercial que iniciou, em 1988, o Projecto da Navegabilidade do Douro. À data e para além da exploração turística do rio, as pirites de Moncorvo, o transporte de cimento, o transporte de combustíveis líquidos e algumas outras matérias-primas justificavam a exploração comercial do Rio.

O encerramento das minas de Moncorvo e do Pejão e a opção por outros meios de transporte para o cimento - ferrovia - e dos combustíveis - rodovia - fazem com que não haja justificação económica para investimentos adicionais, pelo menos enquanto estes enquadramentos se mantiverem.

Nesta linha e no que à navegabilidade diz respeito, a CCIP-AC recomenda que se preste especial atenção à criação de condições que permitam potenciar a exploração turística do rio - construção de cais e fluminas de apoio e outros equipamentos complementares - assim como vem alertando para a necessidade da implementação de regras de segurança e planos de contingência adequados.

Reiteramos ainda a necessidade de se intervir na foz do rio Douro na perspectiva e na exacta medida da consolidação e preservação das margens do rio nessa zona, as quais fruto de inúmeros factores se encontram demasiado erodidas e expostas ao Sudoeste.

9. Equipamentos Culturais

9.1. Museus, Palácios e Monumentos

Para além do Palácio da Bolsa, que hoje em dia atrai cerca de 200.000 utentes por ano, a Câmara de Comércio e Indústria do Porto - Associação Comercial esteve na origem e instalação do Museu dos Transportes e Comunicações, e vem sugerindo a necessidade de se criarem mais núcleos museológicos no Porto, nomeadamente espaços ou museus temáticos, não generalistas.

Tem a CCIP-AC recomendado, até à data sem êxito, que o futuro Museu da Indústria seja também Museu do Comércio, propondo em tempo a criação de um Museu do Vinho do Porto e das Artes e Ofícios que já não existem.

A possível transferência das empresas de Vinho do Porto e respectivos armazéns para o Douro sugere também que, desde já, toda essa zona de Gaia seja objecto de protecção especial e se elaborem as bases de um programa estratégico que permita aproveitar essas estruturas para fins museológicos, culturais, turísticos e de lazer.

A recente inauguração do Museu de Arte Moderna de Serralves, foi um primeiro passo no reforço dos acervos museológicos existentes no Porto. Durante dezenas de anos o Museu de Soares dos Reis foi o único Museu com um espólio com dimensão, quantitativa e qualitativa mínimas num panorama geral dominado por acervos ou núcleos museológicos restritos, mal geridos e mal promovidos.

Para além do Monumento aos Heróis das Guerras Peninsulares, das Pontes e de alguns edifícios classificados, os Monumentos do Porto caracterizam-se genericamente pela pequeníssima dimensão da sua estatuária e das inúmeras mas “quase invisíveis” estátuas evocativas disto ou daquilo.

O Museu de Arte Moderna e a Casa da Música são, sem dúvida, dois importantes contributos para alterar este estado de coisas.

No entanto, a exemplo do que ocorreu noutras cidades, conceptualizar e projectar um Monumento com dimensão e sentido estético, capaz de, por si próprio, aumentar a capacidade de atracção da Região do Porto, seria uma ideia que mereceria também alguma atenção.

Salvaguardadas as devidas proporções, pensa-se na capacidade de atracção autónoma do Cristo Rei no Rio, do Guggenheim em Bilbao, ou dos casos paradigmáticos que são a Estátua da Liberdade em Nova Iorque ou a Torre Eiffel em Paris

É convicção da CCIP-AC que a conceptualização, criação e construção de um monumento ou espaço ambicioso cujo autor seja reconhecido internacionalmente, poderia dar um contributo decisivo não só para a inversão do panorama atrás descrito mas também para, por si próprio, aumentar a capacidade de atracção da região e da sua visibilidade.

9.2. Equipamentos e Programas Culturais

Apesar dos investimentos efectuados nos últimos anos - S. João, Rivoli, Serralves, Soares dos Reis, Museu de Arte Moderna, Teatro do Campo Alegre, Alfândega, é ainda incipiente a oferta de espaços e programas culturais no Porto.

Os inúmeros Festivais de Teatro, Cinema e Música muito têm contribuído para a formação de novos públicos e para o aumento da massa crítica pelo lado de procura.

O Porto 2001 será desse ponto de vista uma oportunidade única quer para dotar a oferta de densidade e capacidade organizativa quer para alavancar decisivamente a procura através da consolidação de hábitos de frequência e assistência recorrente, de produtos culturais.

Dar oportunidade e fazer a pedagogia do prazer e até da exaltação que se pode retirar de um excelente concerto filarmónico, de uma ópera ou de um bailado, só é possível através da promoção e oferta continuada de espectáculos culturais de nível adequado, que o Porto 2001 poderá induzir.

Há que ter a capacidade de saber fazer “click” e transpor essa fruição, prazer e vontade de assistir para as múltiplas vertentes e dimensões da arte e da cultura.

9.3. Parques Lúdicos

Tem-se assistido com crescente intensidade à criação de parques temáticos de difusão cultural ou de mera animação. De projecção local, regional ou global - DisneyWorld, EuroDisney, La Villete - abertos em permanência ou realizados periodicamente - exposições universais - estes parques têm vindo a suscitar crescente atenção e interesse.

O crescimento económico e o aumento do rendimento “per capita” e do poder de compra das populações dos países ou regiões onde se instalam concorrem para este fenómeno, constituindo-se estes Parques ou Centros como excelentes instrumentos de divulgação cultural, com efeitos didácticos e pedagógicos apreciáveis.

Quando bem promovidos, conceptualizados e com massa crítica mínima, detêm estes polos elevada capacidade autónoma de atracção turística, por forma a justificar, inclusivamente, interesse empresarial.

Neste contexto, a criação de um espaço temático pluridisciplinar na Região do Porto que contemple as vertentes culturais, educativas, lúdicas ou até religiosas, certamente constituir-se-ia numa mais valia.

A sua dimensão terá que, no entanto, ser capaz de por si própria gerar procura autónoma sem o que dificilmente deterá massa crítica para a sua sustentabilidade.

Algumas ideias têm sido apresentadas, desde um parque temático subordinado ao tema “Os Portugueses e o Mundo”, até ao parque lúdico e tecnológico de Campanhã, passando por um hipódromo para corridas de cavalos, até à construção de uma Catedral cristã com sentido ecuménico.

10. Urbanismo e Centros Históricos

Uma política de urbanismo adequada garante, à partida, vantagens que atravessam transversalmente a vida das sociedades. Quase sem se saber porquê e seja qual for o ponto de vista, uma política de urbanismo correcta e adequada resolve e precavê uma série de problemas futuros ou estrangulamentos que vão desde os aspectos da segurança e da economia até ao lazer e ao turismo.

No limite, tudo tem a ver com o urbanismo. Nada, mas mesmo nada, deixa de ser por este influenciado.

A tomada de consciência deste facto por parte de todos nós seria, já em si mesmo, um enorme avanço, fundamentalmente num País em que tudo se tem sacrificado em função dos ónus políticos ou da expectativa de futuros ganhos com taxas, derramas ou contribuições autárquicas.

Não é mais possível na Região do Porto persistir-se na desarticulação de planos de ordenamento do território entre os diferentes Municípios que a compõem. Questões como a sinalética ou o mobiliário urbano, ou questões relacionadas com a volumetria, ocupação de espaços ou consistência e harmonização de fachadas e estilos arquitectónicos, variam de Município para Município.

É certo que os Planos Directores Municipais não podem ser olhados como realidades institucionais imutáveis, mas muito menos podem estar em “evolução” sistemática, à medida de conveniências e interesses particulares.

A alterarem-se deveriam reposicionar-se e apontar para esquemas de reordenamento verdadeiramente ambiciosos. As cidades têm crescido em população mas não crescem em factores humanos.

Neste particular o Porto em geral e o seu centro em particular, tem assistido a uma crescente desertificação. Tem-se expulsado para fora da cidade as classes médias ou os seus filhos, ficando a cidade cada vez mais especializada em escritórios, equipamentos, “campus” universitários ou bairros sociais, isto enquanto centenas e centenas de habitações se encontram degradadas, vazias e sem qualquer serventia.

No que toca ao centro Histórico do Porto se é verdade que muito já se fez em termos de recuperação tendo-se, inclusivamente, feito “escola”, também não deixa de ser verdade que, a este ritmo, dificilmente se conseguirá, em tempo útil, um efeito com massa crítica suficiente que possa alterar significativamente a situação e, mais importante, alavancar por imitação idênticas intervenções por parte da iniciativa privada a quem, diga-se, não se poderão pedir “milagres” enquanto não se enfrentar com coragem a lei de arrendamento que temos.

Tem a CCIP-AC consciência dos problemas sociais de uma liberalização das rendas, mas também tem consciência que, nem que fosse caso a caso e por áreas de intervenção, inúmeras situações de injustiça há já muito teriam sido eliminadas. A lei em vigor é a principal responsável pela degradação urbana e pela “especialização social em getthos” a que actualmente se assiste.

Em anexo, apresentam-se algumas sugestões.

Ainda relativamente ao Centro Histórico preconiza-se também o seu encerramento ao trânsito, transformando-se assim esse Centro, à excepção de algumas vias de penetração e de saída, numa enorme zona pedonal, servida por transportes públicos, elevadores e até tapetes rolantes.

Relativamente à limpeza, sugere-se a divisão dos Centros Históricos das Cidades que compõem o Grande Porto em áreas ou quarteirões, atribuindo

cada um à competência e responsabilidade de brigadas exclusivas de lixeiros e jardineiros criadas para o efeito; através de concursos anuais, prémios e incentivos seriam atribuídos a estas brigadas em função do seu desempenho.

Mais, a ligação periódica de uma mesma brigada a uma mesma área permitiria melhor responsabilizar e controlar a qualidade do serviço ao mesmo tempo que se criariam empatias e círculos virtuosos entre os prestadores desses serviços e os residentes.

A CCIP-AC tem defendido também a implementação de um plano que aponte para a especialização temática, numa base de complementaridade e subsidiariedade, dos diferentes centros históricos que compõem a Região do Porto.

* Centro Histórico do Porto

Património construído, comércio tradicional, serviços, bares e restaurantes típicos, e incentivos para a criação de ruas temáticas - ourives, antiquários, alfarrabistas, galerias de arte, “ateliers” de artistas e artesãos, artes e ofícios tradicionais, construção e afinação de instrumentos musicais, escolas de música, marina fluvial para embarcações turísticas.

* Vila Nova de Gaia

Caves de Vinho do Porto, Esplanadas, Desportos Fluviais (remo/canoagem), Cais Fluvial para barcos turísticos e históricos - “Alfeite Histórico”, ateliers, habitação para jovens.

* Matosinhos/Leça

Gastronomia, lazer, zonas balneares, bares, discotecas, casas de espectáculo e outros estabelecimentos de diversão noturna de perfil moderno, aproveitando e recuperando os inúmeros espaços industriais abandonados, alguns dos quais, até com interesse arquitectónico.

* Maia

Projecto Maia-Leste e Infra-estruturas de Desporto de elevado perfil

* Gondomar

Museu do Comércio e da Indústria, Ourivesaria, zona envolvente do Palácio do Freixo, requalificação das margens fluviais do Douro.

* Espinho, Póvoa do Varzim

Zonas balneares, Casinos

A N E X O S

Anexo 1 Anexo Estatístico

Anexo 2 Breve Resenha Histórica

Anexo 3 Lei do Arrendamento - Sugestões

ANEXO 1

ANEXO ESTATÍSTICO

ANEXO 2

BREVE RESENHA HISTÓRICA

BREVE RESENHA HISTÓRICA

A origem da cidade do Porto remonta à Idade do Bronze, 1000 a.c. Em 868 d.c., o conde Vímara Peres, apresa a cidade aos árabes, período que marca a restauração da antiga diocese suévica e a reinstalação do poder civil. Desde então, a região do Porto irá estar intimamente ligada ao surgimento de uma nova entidade política – O Condado de Portucale. Em 1120 o burgo portuense é doado ao bispo D. Hugo por D. Teresa. Em 1123 D. Hugo concede Carta Foral aos habitantes da cidade.

É durante o séc. XIII que se dá a ocupação em grande escala da margem direita do rio da vila. É a partir de então que se assiste também ao desenvolvimento da vida municipal. Em 1325, D. Afonso IV manda iniciar a construção da sua Alfândega, na zona ribeirinha, cujos armazéns ainda hoje se preservam, embora com ampliações posteriores. No tempo de D. Fernando já funciona no Porto a Casa da Moeda. O Porto é uma das raras cidades europeias que conserva ainda as estruturas portuárias medievais, o seu centro de cunhagem de moeda e a Bolsa do Comércio do séc. XV de que a Câmara de Comércio e Indústria do Porto-Associação Comercial é herdeira. Em 1384 o Porto manifesta o seu apoio a D. João - Mestre de Avis. Deve-se a um mercador portuense, Afonso Alho, a preparação, com a côrte de Eduardo III, do Tratado entre Portugal e a Inglaterra (o mais antigo e duradouro de todos os tratados internacionais) e a celebração do casamento de D. João I e D. Filipa de Lencastre (1352). Em 1394, nascia no Porto , o Infante D. Henrique.

No século seguinte, coube ao Porto a tarefa essencial de preparar a armada que, entre outras, levaram à conquista de Ceuta (1415), empresa que marca o início da expansão marítima dos portugueses. D. Henrique prepara na cidade parte da frota que tomará Ceuta. Segundo a tradição, este episódio trouxe aos portuenses o epíteto de “tripeiros”: o seu empenho em abastecer a armada levou-os a ficar, para a sua própria alimentação, apenas com as tripas das reses abatidas.

Já então, o Concelho do Porto tinha lugar no 1º banco, sempre que o Rei convocava Cortes, em 1290,1372,1398.

A partir do séc. XVI a cidade começa a atravessar um período de grande prosperidade. Em 1517 o rei D. Manuel I concede novo Foral ao Porto. Eram originários do Porto alguns dos mais ilustres navegadores e aventureiros que contribuíram para a epopeia dos Descobrimentos, entre eles Afonso Gonçalves Baldaia, Pero Vaz de Caminha e Brás Cubas (fundador da cidade brasileira de Santos).

O período do domínio filipino, 1580-1640, correspondeu a um acentuado desenvolvimento urbano e administrativo, sendo criado o Tribunal e Casa da Relação do Porto (1582).

As relações artísticas com o estrangeiro estão bem patentes em algumas obras primas de pintura. É na 2ª metade do séc. XVI e princípios da centúria seguinte, que a cidade irá receber grandiosos edifícios, inspirados já pelo movimento da contra reforma e seguindo padrões maneiristas, de que se destacam a Igreja dos Grilos, Igreja S. João Novo, Igreja S. Bento da Vitória, entre outros. O arquitecto Nicolau Nasoni chega ao Porto em 1725. Veio para o Porto como pintor, convertendo-se num dos mais prestigiados arquitectos do barroco internacional. A época barroca constitui um período brilhante da história artística da cidade, desde a Torre do Clérigos e muitas fachadas das suas igrejas e palácios. O forte sentimento barroco dos artistas portuenses faz com que este estilo se mantenha com invulgar longevidade.

João Almada e Melo, em 1763, traça pela primeira vez um plano de desenvolvimento da cidade, de cunho neoclássico, por influência da colónia inglesa aqui residente. É a época de ouro da difusão do vinho do Porto.

O problema dos atravessamentos entre as duas margens começa também a ser mais cuidado nesta altura, vindo a determinar a construção da Ponte das Barcas.

Em 1808 dá-se a sublevação popular contra os invasores franceses.

A vitória da causa liberal, depois do cerco do Porto, em 1832, levou o Rei D. Pedro IV a denominar o Porto de “mui nobre, invicta e sempre leal” cidade.

Fruto da falência da aristocracia da capital, o século XIX é um período de grandes projectos no Porto, os quais, regra geral, se encontram ligados à burguesia e aos centros de actividade económica, a infra-estruturas urbanas, aos transportes e às zonas de lazer. Muitos Clubes e Associações se fundaram, entre os quais a Associação Comercial do Porto, em 1834, que mais tarde mandou construir o Palácio da Bolsa, um dos edifícios mais notáveis da Cidade, para sua sede.

Em 1836, Lordelo, Foz e Campanhã são anexadas ao concelho do Porto, mais tarde Paranhos, em 1837 e Aldoar, Nevogilde e Ramalde, em 1895.

Em 1846 constituiu-se a Junta Provisória do Governo Supremo do Reino e tem início a Patuleia.

No último quartel do séc. XIX, fervilham já as ideias republicanas e um novo sentido de progresso. O Romantismo bateu-se pelo ideário liberal. Natural era, pois, que tivesse no Porto ambiente propício para se concretizar, nomeadamente em termos literários, desde Almeida Garrett a António Nobre.

A vida intelectual experimentou também benéfico e apreciável incremento na era novecentista. Matemáticos como Azevedo Albuquerque, Duarte Leite, Gomes Teixeira; Economistas como Adriano Machado e Bento Carqueja; Mineralogistas como António Girão e Venceslau de Lima; Químicos como Ferreira da Silva e Físicos como o 1º Conde de Campo Belo, precursor da televisão pela descoberta da transmissão das imagens à distância; Médicos como Assis Vaz, Pereira Reis e Ricardo Jorge.

Por outro lado, florescia a cultura das artes. Destacam-se grandes nomes, como Soares dos Reis, Teixeira Lopes, Vieira Portuense, Francisco José Resende, Aurélia de Sousa, Marques de Oliveira, Costa Lima, António Carneiro e Marques da Silva.

Em 1891 dá-se a Revolta Republicana de 31 de Janeiro. Em 1919, a tentativa de restauração monárquica, conhecida por Monarquia do Norte.

Com o fim da Monarquia e da I República, assiste-se à reconcentração de poderes na Capital que o Estado Novo tão bem promoveu. O Séc. XX foi para o Porto um século de estagnação, cinzento, sem autonomia e iniciativas públicas, que se encontram totalmente dependentes do Estado Central.

ANEXO 3

LEI DO ARRENDAMENTO - SUGESTÕES

LEI DO ARRENDAMENTO

SUGESTÕES

- 1º Arrendatários, proprietários de segunda casa num raio de 100Km em torno da actual residência, passariam ou a pagar a renda de mercado ou, em alternativa, deveriam compulsivamente abandonar a residência actual. É que são inúmeras as situações de arrendatários com segundas casas, casa de campo ou até de férias, “pagas” não com o seu rendimento mas com o usufruto de uma situação de privilégio criada por uma lei injusta.

São também inúmeras as situações de sub-aluguer, em que os actuais arrendatários auferem rendas por parte ou divisões das casas que ocupam, cujos montantes são várias vezes superiores àqueles que pagam ao senhorio pelas habitações completas.

- 2º Outra solução poderia passar pela actualização das rendas antigas através do pagamento compulsivo de uma percentagem sobre o rendimento anual declarado no IRS englobado do agregado familiar residente. Em muitos casos, o rendimento conjunto das famílias em habitações arrendadas é bem superior ao que superficialmente se possa pensar. Nestes casos, esses acréscimos deveriam obrigatoriamente reverter, no todo ou em parte, para um fundo que, com o apoio do Estado, viesse a ser aplicado na recuperação dos imóveis.
- 3º Nos casos em que o rendimento efectivamente não justifique qualquer actualização - ex: agregados de terceira idade com pensões baixas - o Estado deverá reafectar verbas que a prática começa a demonstrar mal utilizadas noutras prestações sociais.