

POLÍTICAS PÚBLICAS E URBANISMO NO TECIDO ANTIGO DA CIDADE EUROPEIA¹

JOSÉ ALBERTO RIO FERNANDES
Universidade do Porto
jariofernandes@gmail.com

RESUMO

O conceito de centro histórico está em crise, o que ocorre também com muitos outros conceitos, numa geografia a mudar rapidamente. Todavia, a “cidade antiga” está de novo no centro da política urbana e anima também o debate de múltiplas disciplinas científicas e de outros tipos de saber, ainda que o desenvolvimento conduzido pelo turismo e orientado para o patrimônio arquitetônico seja hoje muito questionado.

Embora importantes, as generalizações perdem aderência a realidades espaciais complexas e muito dinâmicas, mesmo em relação a lugares urbanos de grande coerência aparente, já que é muito relevante a diferença no tipo, na intensidade e na amplitude das mudanças em curso, de cidade para cidade. No momento em que o planejamento colaborativo e o desenvolvimento associado à cultura reforçam a relevância de uma muito pequena parte das áreas urbanas estendidas e complexas dos nossos dias, dita histórica, e quando a compreensão de um caso parece dar mais luz sobre o todo, em lugar da generalização que aparenta facilitar a leitura de cada caso, sem esquecer as dinâmicas gerais, aborda-se aqui a cidade do Porto, para procurar compreender melhor a forma como a cidade antiga, perdendo população e emprego, se mantém afetivamente central para residentes, suburbanos e visitantes, abraçando formas específicas de uma nova abordagem à política urbana e ao urbanismo, valorizando a integração espacial e o envolvimento de todos.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade histórica. Urbanismo. Política urbana. Porto.

¹ Aproveita-se no presente texto, ainda que com alterações significativas, parte do que foi publicado entre as páginas 285 e 307 no volume 4, número 3 da revista *Urban Research & Practice*, sob o título *Area-based initiatives and urban dynamics. The case of the Porto city centre*.

PUBLIC POLICIES AND URBANISM AT THE EUROPEAN OLD CITY

ABSTRACT

The concept of historical centre is in crisis, as seems to be the case with many other concepts in the rapidly changing field of geography. But the 'old town' is back at the centre of urban policy, being indeed the focus of debate in a range of scientific domains, even if tourism-led development targeting architectural heritage is today widely questioned.

Important as they are, generalizations lose meaning for complex and highly dynamic spatial realities, even when dealing with apparently coherent urban places, since differences among cities in the type, intensity and scope of the changes taking place are extremely relevant. At present, collaborative planning and culture-led development are focused on a very small part of today's extended and complex urban areas, the so-called historical zone, and the understanding of a case seems to shed more light on the whole than a generalization on the reading of each case. Thus, the city of Porto is analysed here in an attempt to better understand how the old town, which has lost population and jobs, has remained emotionally central to its residents, neighbouring suburbs and other visitors, embracing specific forms of a new approach to urban policy and urbanism, as well as enhancing spatial integration and civil participation.

KEYWORDS: Historical centre. Urbanism. Urban policies. Porto.

INTRODUÇÃO

O que é, hoje, um centro histórico?

Os conceitos de centro e de histórico, considerados aqui na sua tradução espacial, têm sofrido um evidente e notório processo de revisão, a que de resto sempre estiveram sujeitos estes e todos os conceitos. No caso, o que importa sublinhar é que a transição de uma ideia de cidade de centro único, que marcou o discurso funcionalista e neopositivista, para a verificação de uma cidade afinal mais complexa levou a que se voltasse a falar muito de centro e condições de

centralidade e, em especial, de uma cidade policêntrica, mesmo que fossem já conhecidas várias cidades de múltiplos centros². Por outro lado, além do centro entendido como espaço de maior acessibilidade e mais elevado preço do solo e como lugar onde é mais clara a especialização e diversidade das atividades econômicas, um outro tipo de centro já tinha emergido muito antes da ideia da crise da cidade de centro único, na coincidência com o espaço que concentra uma maior carga simbólica e que melhor testemunha uma história relativamente longa da cidade: o “centro histórico”.

Todavia, se muitas cidades europeias nunca conheceram de fato um centro de negócios – o chamado CBD – como na América do Norte, também o conceito de centro histórico pode ser posto em questão, mesmo porque a história atravessa todos os territórios, e não parece exequível definir, com o mínimo de rigor, o limite temporal ou a quantidade de imóveis ou de outros elementos urbanos a partir dos quais um determinado espaço é suficientemente antigo na sua ocupação pelo homem e na importância das marcas que este deixou, para ser histórico; depois, porque este centro, tal como o de negócios ou de comércio (que por vezes coincidem, principalmente em cidades mais antigas e pequenas), tem também perdido centralidade na cidade expandida e cada vez mais fragmentada, sobretudo quando pensamos nas condições de grande acessibilidade geral.

Em todo o caso, o espaço de ruas e prédios predominantemente antigos – em regra aquelas mais antigas que estes – que compõe o que persistimos em chamar centro histórico, é hoje uma parte ínfima de espaços urbanizados de considerável extensão, numa metrópole explodida, na expressão de um pequeno texto de meados do século passado, que ficou famoso (WHYTE, 1993). A este respeito, tomando a cidade do Porto por referência, note-se que a área definida como centro histórico pela UNESCO/ICOMOS, em 1996, para efeito de classificação como Patrimônio da Humanidade, conta com 1.796 edifícios, mas corresponde a

² Veja-se por exemplo o caso de Londres, cidade construída a partir da junção de várias administrações, na qual, porém, cada território manteve sempre a sua relativa autonomia e centro próprio, ou o caso de Paris, Nova Iorque e outras cidades, cuja dimensão sempre dificultou a existência de um único grande centro.

menos de 1% da área de 10 km de raio onde residem cerca de 1 milhão de pessoas. Nesse pequeno espaço, moram apenas 7.000 pessoas³, o que é especialmente inexpressivo, se o considerarmos como o espaço urbano essencial na projeção internacional do Porto, balizado pelas cidades de Viana do Castelo e Aveiro, numa faixa de 120 km de comprimento e 20 km de largura média, onde residem 3,4 milhões de pessoas, ou seja, aproximadamente 1/3 dos portugueses que moram em seu país⁴.

Esta situação, marcada por uma aparente irrelevância da área mais antiga, quando considerada do ponto de vista espacial e populacional, não é muito diferente da que se verifica em muitas outras cidades europeias que conheceram uma grande expansão suburbana ao longo do último meio século. De resto, essa expansão e o aumento da nostalgia por uma certa “cidade perdida” e menos usada, conjugados com uma perspetiva temporalmente ampliada de antiguidade, levaram, em muitos casos, a alargar-se o território considerado como histórico, assim como a adotarem-se expressões alternativas, como cidade antiga ou cidade consolidada. Esse aumento do espaço tido como digno de proteção e valorização especial, se deixou de considerar apenas imóveis isolados ou áreas muito restritas, conduziu naturalmente, em contrapartida, a uma perda do grau de coerência e da qualidade da distinção territorial, como se verificou no Porto, onde o território definido como Área Crítica de Reabilitação Urbana, para efeito de mobilização de legislação especial na intervenção e gestão sobre o tecido antigo, chega à Rua da Constituição e à Praça Mouzinho de Albuquerque e inclui arruamentos, edifícios, jardins e outros elementos da morfologia urbana, cuja larga maioria, podendo ser interessante e relevante, terá menos de século e meio de existência e não possui, por certo, a mesma força identitária que o espaço restrito circundado pelo que era a muralha mandada construir no século XIV por D. Afonso IV (Figura 1).

³ O total de habitantes e edifícios aqui referidos consta do *Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto*, realizado pela Sociedade de Reabilitação Urbana “Porto Vivo” e apresentado publicamente em dezembro de 2008.

⁴ Este espaço é um dos dois “arcos metropolitanos” portugueses considerados no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT), aprovado em 2009.

FIGURA 1: PERSPETIVA AÉREA VERTICAL SOBRE PARTE DAS CIDADES DE PORTO E VILA NOVA DE GAIA, COM IDENTIFICAÇÃO DE ÁREAS DE PROTEÇÃO DO TECIDO ANTIGO.



Planejamento colaborativo e intervenção multissetorial em áreas restritas

O planeamento associado ao funcionalismo e modernismo entrou em crise, sobretudo a partir das críticas lançadas nos Estados Unidos (JACOBS, 1961) em relação à estandardização e ao empobrecimento da cidade que se produzia, enquanto outros (LEFEBVRE, 1968) realçavam a associação do urbanismo ao poder dominante, assim questionando também uma pretensa isenção técnica. Por outro lado, ainda, a profundidade e a amplitude das alterações que ocorriam na sociedade e na relação com o território colocavam em questão todo tipo de previsões que se encontravam na base do planeamento então praticado.

O resultado da crise do planeamento neopositivista, associável ainda a uma contenção do crescimento urbano das cidades europeias decorrente da crise petrolífera de 1973, foi a desregulação do ordenamento do território ou, em alguns

casos (como o português), uma cada vez mais evidente contradição entre a crescente sofisticação da produção legislativa aliada a um elevado número e tipo de planos, e uma transformação territorial que é feita essencialmente a partir das empresas, em ações de grande porte e considerável efeito (loteamentos residenciais, centros comerciais, parques empresariais), iniciativas às quais se associou o Estado, seja de âmbito local, mas sobretudo central, por intermédio de ministérios menos preocupados com o ordenamento do que com a sua política setorial e o custo do solo, à hora de decidir o lugar onde construir hospitais, escolas, ou equipamentos desportivos.

Com todas as suas limitações, todavia, é evidente que fazem falta o planeamento territorial, em geral, e o urbanismo, em particular, para que o que está em perpétua construção seja algo mais do que a mera soma das intervenções desejadas por cada um, num quadro de liberalismo e de lei do mais forte, do qual parece resultar o reforço da presença das maiores empresas, em oposição ao interesse comum, este necessariamente mais difuso e inexpressivo, o que tem por consequência o aumento das desigualdades de base espacial (e da injustiça espacial), seja na forma como se compõe o mosaico residencial, seja na fragmentação dos lugares de encontro, agora menos públicos e mais privados (mesmo que de uso coletivo), entre tantos outros aspetos de um território diferenciador na condição de cidadania.

Face ao que é reconhecido como o fracasso do planeamento neopositivista, de índices, modelos e certezas com suporte técnico-científico, a continuada necessidade da presença do Estado na definição de um futuro com base territorial leva a que, nos anos 80, ocorra o que pode ser visto como uma mudança para a diversidade, a qual passa pelo reconhecimento das relações complexas que as pessoas estabelecem com o espaço e pelas diferentes formas de pensar o desenvolvimento, assim como pela recusa de uma excessiva simplificação das leituras dicotômicas (mesmo que ainda importantes) entre ricos e pobres, exploradores e explorados, trabalho e lazer, produção e não produção, urbano e rural, ou centro e periferia.

Nesse contexto, aumenta o interesse em compreender a diversidade de identidades, culturas, conhecimentos e formas de expressão (HILLIER; HEALEY, 2008), e sobre ela intervir. Por outro lado, tendo sido fortemente abaladas as convicções na neutralidade e na superioridade técnica ou científica do planejamento e nas suas possibilidades em acompanhar um determinado cenário construído na base de uma qualquer previsão, ganha importância uma nova atitude de aprendizagem com a prática, associada quase sempre aos princípios da governança, em que são menos importantes mapas e regras, ou exercícios tecnicamente sofisticados, mas pouco compreensíveis. Assim, o planejamento colaborativo, com integração de temáticas numa base espacial restrita, passa a desenvolver-se com mais frequência, profundidade e diversidade de formas, designadamente em áreas mais antigas da cidade, procurando aqui a integração de temas e o envolvimento de vários tipos de agentes, buscando a união de interesses na construção de um futuro coletivamente desejado.

POLÍTICAS E PLANEJAMENTO EM CENTRO HISTÓRICO

Renovação, reabilitação e “turistificação”

A política urbana para os tecidos antigos, ao longo de grande parte do século passado e na generalidade das cidades europeias, ficou marcada pela proteção de alguns imóveis que, em regra, devido à sua dimensão e simbolismo, projetavam uma imagem de especial monumentalidade. Entretanto, além das situações decorrentes do efeito da Segunda Grande Guerra, verifica-se a demolição de muitos outros edifícios, com a construção de novos no seu lugar, em muitas pequenas ações individuais ou, por vezes, como resultado de uma ação pública orientada para a renovação de espaços mais ou menos alargados, tendo em vista a sua adaptação a novas formas de habitar, onde a presença do automóvel e as crescentes necessidades de salubridade e conforto são vistas como centrais.

Os planos e regras que procuram assegurar a regularização de alinhamentos, numa certa forma de prolongamento do higienismo e dos princípios da livre

circulação do século dezenove, conduzem o urbanismo europeu num esforço que leva ao desaparecimento de construções, ruas e lugares, no espaço a que hoje chamamos histórico, a exemplo do que sucedeu, no Porto, com a área do Corpo da Guarda, desaparecida para a abertura da ligação com o tabuleiro superior da Ponte D. Luis, a partir da nova estação ferroviária (avenidas Vímara Peres e D. Afonso Henriques), ou com o que é hoje o Terreiro da Sé, que teve prédios demolidos porque “prejudicavam a vista” e diminuía a grandeza da Sé Catedral e do Palácio Episcopal, sem esquecer as pequenas mas numerosas intervenções de regularização que explicam a presença de elevado número de construções recentes em arruamentos muito antigos, como em Sant’Ana, Mercadores, ou Caldeireiros.

Dessa abordagem marcada pelo otimismo renovador que acentuou o ritmo e a profundidade das alterações, passou-se de forma relativamente rápida a uma outra postura, dominante pelo menos desde os anos setenta, muito mais respeitosa com a herança construída, vista já no seu conjunto e não apenas em imóveis individualmente considerados. Nesse olhar, o “histórico” ganha um novo valor, e as mesmas casas velhas passam a ser vistas como imóveis antigos, numa sutil e significativa diferença, verificando-se também que o passado já não precisa ser tão longo como antes para ser digno de atenção, nem ser necessariamente marcado por sinais do românico ou do gótico, ou possuir a grandiosidade antes associada a fortificações, edifícios religiosos e palácios.

Entretanto, a par da eleição de umas quantas, poucas “cidades-museu” (como Veneza, Florença, Toledo) ou “cidades ícones” *must see* (casos de Paris e Londres), o turismo urbano amplia a sua influência e o seu papel num conjunto maior de cidades, designadamente na criação de riqueza e emprego, o que é especialmente visível com o aumento da oferta de voos e a preços mais acessíveis, em primeiro lugar, com a criação dos voos ditos *charter*, depois, com o aparecimento e o alargamento do conceito *low cost*.

Com o crescimento da presença de vários tipos de visitantes, num maior número de cidades, verifica-se também, por parte dos turistas, uma predileção pelos espaços mais antigos, por contraponto talvez a uma certa estandardização da

arquitetura e do urbanismo nos espaços da expansão do século XX, sobretudo evidente nos que ficam marcados pelo triunfo do modernismo. O turismo veio assim conferir um maior valor, também econômico, ao tecido mais antigo das cidades, além de contribuir para o reforço da autoestima dos residentes e para o reconhecimento cultural de alguns lugares. Teve, porém, muitas vezes, por resultante urbanística, intervenções de embelezamento e historicismo forçadas, num processo de “turistificação”, composto de soluções orientadas pela vontade de agradar ao visitante, o que chega a justificar a transferência dos habitantes e a dar por boas reabilitações muito coloridas, orientadas para um pretenso reforço de uma identidade cultural que corresponde, quase sempre, ao que quem decide pensa que os turistas consideram como a identidade cultural da cidade (ou parte da cidade) que se pretende “vender”.

Salvaguardadas as diferenças de caso para caso, as quais são por vezes notáveis, até pela dimensão desigual dos tecidos antigos e das capacidades econômicas dos países, pode-se falar da situação do centro histórico nos anos 70 e 80, em geral, como marcada pela percepção de um grave problema de base territorial, o qual resulta do contraponto entre o estado deficiente do que se tinha herdado, em decorrência de décadas de desvalorização, e a nova importância que lhe é agora atribuída. Este é o caso especialmente das cidades portuguesas, incluindo o Porto, que aqui tomamos por referência, no que pode ser visto como uma aparente contradição, já que à perda de importância como espaço de vida, por parte dos habitantes da metrópole e da região, contrapõe-se o aumento de uma “centralidade afetiva”. A ligação ao “centro”, se por um lado imita a procura feita pelo turista, por outro, refletirá a crescente afirmação da multiterritorialidade (ver HAESBAERT, 2004), com a parte de ocupação mais antiga da frente do Porto, voltada para o Rio Douro (a Ribeira), tornando-se um dos lugares mais procurados, esporadicamente, pelos muitos suburbanos que com ele estabelecem uma forte relação de pertença, somando-se aos que aí dormem ou exercem a sua atividade profissional (Figura 2).

FIGURA 2: A RIBEIRA E O MORROS DA VITÓRIA E DA SÉ VISTOS DE VILA NOVA DE GAIA, NA MARGEM ESQUERDA DO RIO DOURO.



O caso do Porto

No Porto, o Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo (CRUARB), constituído em 1974, foi da maior relevância na institucionalização de uma atitude de reabilitação, associada ao reconhecimento da importância cultural do centro histórico. Esse gabinete técnico, que passou do controle central para o local e conheceu diversas formas de enquadramento na estrutura municipal, fomentou variados tipos de intervenção, entre o restauro e a renovação do edificado, em alguns casos, com recurso a um fachadismo ajustado ao valor das fachadas e às péssimas condições do interior dos imóveis, e em outros, conduzindo a um pastiche muito criticável. Com a criação, em 1990, da Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto (FDZHP), a intervenção, essencialmente arquitetônica, vê-se (melhor) completada por ações de âmbito social. Estas vão incidir sobre uma população em diminuição, mais envelhecida e pobre, em decorrência da saída sobretudo dos mais novos, que adquirem casa própria ou veem ser-lhes atribuído apoio público no acesso a habitação em conjuntos residenciais do Estado, afastados da parte antiga da cidade, sem que cheguem novos residentes em número significativo, ou que a taxa de natalidade possa compensar uma mortalidade que aumenta.

Na dimensão econômica, salvo em algumas pequenas ações de pouco sucesso, perdurou, até o final do século passado, a valorização da identidade e da relação dos residentes com o centro histórico, o que justificou que durante muito tempo se procurasse evitar a multiplicação de bares para estudantes e turistas, assim como a reabilitação de edifícios com dinheiro público para a ocupação por outros que não os que antes da sua melhoria já residiam no centro histórico. Todavia, apesar das boas intenções e de algumas ações – na Ribeira-Barredo, em Miragaia e com o Projeto-Piloto do Bairro da Sé – na passagem do século estava instalada a convicção que o CRUARB e a FDZHP não detinham os meios financeiros suficientes para resolver a defasagem entre as necessidades (com o alargamento da degradação do edificado, das condições de habitação e da desvitalização do tecido econômico) e as expectativas, cada vez mais altas, de proteção e valorização de um espaço visto como essencial à cidade e não apenas restrito à Ribeira e ao Barredo, tampouco ao conjunto da frente de rio, nem sequer ao recinto definido pela cerca afonsina no século XIV. Esta constatação – além de razões com suporte ideológico – vai constituir o motivo que justificará, por parte de uma nova equipe eleita em 2002 para a gestão política da autarquia, a extinção das duas instituições e, em 2004, a criação da Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU) Porto Vivo, aproveitando as potencialidades da lei que, sob pressão sua, o governo de mesmo partido (o PSD, de centro direita) faz aprovar, consagrando-as no quadro de uma nova abordagem política, orientada para a parceria entre o setor público e o setor privado.

As SRU nascem, no Porto – e algum tempo depois também em Gaia (do lado sul do Rio Douro), como em outros municípios – para serem os agentes facilitadores da regeneração (conceito entretanto emergente), um pouco à imagem do que havia sucedido nos Estados Unidos nos anos prósperos das décadas de 50 e 60, onde, nas frentes de água e em áreas centrais de cidades de maior dimensão, tal como na Europa um pouco depois, na abordagem às áreas antigas e sobretudo em lugares social e economicamente desvalorizados, o parceiro privado dominou quase sempre, com o setor público a ‘preparar o terreno’ (SQUIRES, 1991, p. 275).

DINÂMICAS RECENTES

O tecido antigo face a uma nova geografia econômica e social

A valorização do conhecimento face às economias de escala na produção de riqueza levou a que a dimensão territorial adquirisse uma importância que não tinha no período dito do fordismo, nem fosse especialmente reconhecida pelos teóricos da acumulação flexível, ainda que estes constatassem uma tendência à concentração geográfica do comando da economia em algumas cidades e, em especial, nos seus centros⁵. Na perspetiva centrada no conhecimento, em contrapartida, as cidades, vistas como “motores da economia” que atraem os mais talentosos⁶, ganham uma nova relevância estratégica, passando a ser consideradas, de uma forma especial, como os espaços mais propícios para o encontro e a atração dos “criativos” e para a difusão de informação e de conhecimento de variado tipo, que concorrerá para o desenvolvimento da criatividade. Por outro lado, procura-se atrair e fixar pessoas e atividades capazes de criar mais valor, em soluções em que é considerada a vantagem da densidade ou da espessura institucional da cidade histórica, a qual apresenta condições que só espaços “tradicionais” e “com caráter” podem oferecer (HUTTON, 2009; PENDLEBURY *et al.*, 2009), em confronto – e complementaridade – com parques de tecnologia (e suas variantes), em geral situados em lugares afastados da cidade consolidada.

Assim, numa mudança cultural da geografia econômica (BARNES, 2001), a cidade antiga passa a ser vista como um recurso e, alguns dos seus lugares, como especialmente valiosos, no quadro de um novo localismo cheio de potencialidades (AMIN; THRIFT, 2002)⁷. E, além do “velho” turismo, outras atividades adquirem

⁵ Ficou especialmente conhecida a relação que foi estabelecida entre as alterações vividas pela economia globalizada e o aumento da importância de um número restrito de cidades, ditas globais (SASSEN, 1991).

⁶ A ideia é especialmente difundida a partir dos *best sellers* de Richard Florida, com destaque para a teorização em torno da vantagem competitiva das cidades que atraem uma nova “classe criativa” de talentosos, tolerantes e tecnologicamente mais competentes.

⁷ A relação entre as condições do espaço e o desenvolvimento é objeto de estudo há muito, mas ressurge e aparece associada à cidade, e especialmente em consequência da obra pioneira de

uma nova força nas economias urbana e regional, com destaque para as chamadas “indústrias criativas”⁸, muito ligadas a ambientes em geral marcados pela história, mas também associados ao cosmopolitismo e à contemporaneidade.

O despertar da cidade, sobretudo da sua área mais consolidada e antiga, para um papel bem mais desafiante e relevante que o de mera vitrine ou de depósito do que o passado acumulou e conservou mais ou menos bem (de acordo com uma certa ideia de patrimônio), associa-se assim, cada vez mais, à importância do conhecimento no desenvolvimento (CASTELLS, 1996), o que leva a que a regeneração conduzida pela cultura seja vista como essencial na estratégia de planejamento territorial nas cidades de quase todos os países (SUDJIC, 2007)⁹.

Em consequência, a intervenção sobre o edificado e o espaço público, preocupação maior do planejamento urbanístico dos anos 70 e 80, passa a ser apenas uma das muitas dimensões (e até das menos valorizadas) da concretização de uma política de base espacial, tematicamente alargada e especialmente orientada para o desenvolvimento, sobretudo econômico. Assim, o centro histórico, em risco de se tornar parque temático do consumo turístico, ganha um novo relevo na competitividade internacional e adquire outras dimensões, com o espaço deixando em definitivo de ser visto como simples suporte ou palco de atores, muito menos como mero cenário de um “postal ilustrado”, transformado em fator e elemento ativo que promove o encontro entre pessoas diversas e destas, com as instituições que atuam como agentes de desenvolvimento, potenciando a criação de diferenciação e valor.

JACOBS (1969), com uma enorme proliferação de textos sobre o tema, especialmente nas últimas duas décadas, grande parte dos quais, assinada por economistas. Entre os geógrafos que mais recentemente sublinharam o papel do espaço na inovação e desenvolvimento, sublinho HALL (1998) e SOJA (2000).

⁸ Note-se que aqui, como noutras situações (da “indústria do turismo”, por exemplo) a associação à indústria parece resultado de uma tradução apressada do inglês, já que em regra os estabelecimentos dedicados a atividades consideradas criativas estão tão ou mais ligados ao consumo e à prestação de serviços que ao fabrico do que quer que seja, ainda que existam empresas e estabelecimentos em que se verifica continuidade fabrico-venda-serviço.

⁹ Fala-se até de “cidades do conhecimento”, mesmo que tal nada acrescenta à compreensão da cidade ou do conhecimento, já que as cidades, desde sempre, foram o principal lugar de conhecimento.

PPP e planejamento colaborativo, “à moda” do Porto

Apesar dessa evolução global na forma como o território é considerado, e em particular a cidade antiga, em alguns casos, como no Porto, o foco parece continuar ainda muito centrado no senso comum europeu dos anos 80/90 e nos princípios da política urbana norte americana dos anos 60/70.

Isso porque na política urbana há domínios pouco tratados, em comparação com a (prolongada) importância da intervenção nas casas e no espaço público. É o caso, em especial, da dimensão social, que é ainda mais desvalorizada que antes, após o fim do CRUARB, em 2003, e da FDZHP, em 2008, passando-se a priorizar na cidade, nesse âmbito, a reabilitação de conjuntos habitacionais construídos nos anos 60 e 70 na então periferia. Verifica-se ainda que, desde a criação da sociedade Porto Vivo, em 2004, o tecido mais antigo (composto pela Ribeira e os morros da Sé e da Vitória) foi somado ao velho centro de comércio e serviços situado à cota alta (a Baixa), de alguma forma diluído e, assim, desvalorizado o problema da exclusão no centro histórico.

À exceção das facilidades à instalação de novos estabelecimentos, em especial hotéis de luxo e charme, as atividades econômicas parecem ter sido também esquecidas no urbanismo mais recente, malgrado reconhecer-se uma certa desregulação, ou o que é pior, uma regulação deficiente e até contraproducente, já que favorece os menos competitivos, por exemplo, no caso da continuidade do arrendamento das lojas abaixo do valor do mercado, ou das leis de trabalho e horários de funcionamento que dão vantagem a quem promove o trabalho precário e tem maior dimensão econômica e urbanística (grandes empresas e *shoppings*).

As regras de uso de dinheiros públicos não facilitam também as ações desenvolvidas no urbanismo. É o caso das Parcerias para a Regeneração Urbana, instrumento do Quadro de Referência Estratégica Nacional aprovado pela União Europeia, que não permite aplicar à habitação pelo menos uma parte dos €20M destinados ao Centro Histórico do Porto, apesar de pretender promover abordagens tematicamente alargadas e integradas. Ora, tal ocorre quando o

dinheiro público, com origem em outras fontes, é especialmente escasso, e se sabe que hoje, em Portugal, o mercado de habitação é relativamente pouco interessante para a iniciativa privada, a menos que seja orientado para estratos com elevado poder de compra. Decorre daí uma certa persistência em dirigir os investimentos públicos para uma “política de tapete”, com mudanças de perfis e pavimentos em ruas e passeios, assim como ocorreu, com grande força ao longo da última década, quando, a propósito da celebração da Capital Europeia da Cultura (em 2001) ou da introdução da rede de metrô (ao longo da última década), promoveu-se elevado número de projetos e obras em ruas, praças e jardins, apesar do seu papel na revitalização da cidade ser muito duvidoso, podendo, em alguns casos, até ser considerado nefasto¹⁰.

Esse triunfo da arquitetura sobre a geografia social e econômica, no urbanismo, tem uma dupla dimensão: na horizontal, em formas diversas de valorização física do espaço público e, no espaço vertical de intermediação público-privado, sob várias soluções de um fachadismo discutível, como por exemplo acontece com as transformações no antigo Convento dos Loios, na Praça da Liberdade (agora hotel de luxo), com vários prédios recuperados (ou reconstruídos?) na Praça de Carlos Alberto e na Rua Corpo da Guarda.

Ora, se a dimensão social e econômica do desenvolvimento urbano não é alcançável apenas pelo embelezamento¹¹, convém lembrar também que só por

¹⁰ Foi o que ocorreu por exemplo na simplificação do espaço composto por Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça General Humberto Delgado, numa intervenção que conduziu a uma certa desmemorização do lugar (sobre o processo, ver ABREU, 2011), já que “a praça” é herdeira da Praça Nova das Hortas e, mais tarde, de D. Pedro IV, onde estavam os Paços do Concelho até 1916; a Avenida dos Aliados corresponde ao resultado da abertura de uma “avenida da cidade”, com o seu rendilhado de pedras e canteiros, tão marcante dos espaços mais nobres que foram criados nas cidades no princípio do século passado, a que se segue, no remate setentrional e mais elevado, a praça do “poder”, onde estão os novos Paços de Concelho. Pode-se falar em desmemorização também em relação ao resultado da operação de “limpeza” do jardim romântico da Cordoaria (oficialmente chamado de João Chagas) e do espaço fronteiro à Cadeia e Relação. Lembre-se também, entre as “obras de tapete”, com elevado custo e resultado fraco na revitalização da área central, do caso de retrourbanismo (mais habitual na Europa Oriental do pós-guerra) que ocorreu na Praça de Carlos Alberto, refeita “um pouco melhor do que estava antes”, após ter sido escavada para a construção de um parque de estacionamento subterrâneo e para uma prometida mas pouco entusiasmante intervenção contemporânea que ficou por fazer.

¹¹ A propósito do “urbanismo de embelezamento”, vale bem a pena ler o texto de Peter Hall sobre o “City Beautiful Movement” (HALL, 2002).

ingenuidade se poderá esperar que exista uma preocupação moral, por parte do setor privado, na revitalização de áreas desvalorizadas, já que a privatização do desenvolvimento urbano significa a aceitação de uma política de triagem e concentração da ação nas áreas de maior potencial econômico, com consequências adversas para as demais (PACIONE, 2009, p. 10).

Poder-se-á considerar, em suma, que se verifica, no Porto, uma política para a inovação espacialmente inconsequente (ou mesmo inexistente), pois a transformação que de fato se faz nesse domínio ocorre como resultado da procura dos utilizadores e de algumas iniciativas de empreendedores, sem planejamento de iniciativa pública e, por vezes, até contra a política e os planos. Por outro lado, a inação no domínio social parece conduzir ao reforço de uma cidade dual preexistente, não apenas entre a parte ocidental e oriental, ou entre o velho centro e as chamadas novas centralidades, como também no interior do espaço restrito a que chamamos centro histórico e na sua proximidade mais a Norte, a Baixa (vide FERNANDES, 2005). Assim, prédios junto a ruas e praças recentemente intervencionadas no quadro de processos conhecidos como de qualificação ou regeneração, com estacionamento próprio ou próximo, em locais mais vistos e percorridos, são especialmente interessantes para o investimento privado e acolhem apartamentos e estabelecimentos orientados para a classe média e alta, distinta e culta: os “bo-bo”, na abreviatura francesa da sugestiva expressão “burgueses-boêmios”. Entretanto, em lugares próximos, mas já nas “traseiras da cidade”, os edifícios voltados para ruas estreitas e becos inacessíveis ao automóvel persistem nas deficientes condições de habitabilidade e salubridade, aumentando o abandono e a ruína, perdendo-se de ano para ano aqui também os lugares de oferta de bens, serviços e emprego (a par do que resta da autoestima dos que ficam), numa exclusão de múltiplas dimensões, capaz de gerar o gueto e de acentuar a fama e proveito de “território perigoso”.

CONCLUSÃO

Hibridismo e planejamento colaborativo em tecido antigo

O tecido antigo da cidade do Porto apresenta vários problemas, que resultam essencialmente da perceção de existir uma defasagem entre as reais capacidades de reabilitação e as expectativas. Em relação à SRU Porto Vivo, que tem por missão a gestão deste amplo espaço e que é majoritariamente detida pelo Estado Português¹², além de várias críticas ao modelo e de limitações de diversos tipos, outro descompasso se impõe: entre os meios e a ambição.

Embora conte com dinheiro público, proveniente de duas candidaturas aprovadas no âmbito da política chamada de POLIS XXI, em concreto nas “Parcerias para a Regeneração Urbana”, a que somará financiamento do Banco Europeu de Investimento, a metodologia de intervenção e gestão está muito orientada para a atração de investimento privado, procurando reservar um espaço de negociação que permita acautelar (minimamente, pelo menos) o interesse público (mesmo que seja difícil saber o que ele é!). Malgrado a notoriedade de algumas obras de embelezamento e o que parece ser uma submissão aos interesses do investimento privado, pelo menos no que diz respeito à atividade econômica, há sinais de uma evolução que vale a pena acompanhar, no sentido de uma maior abertura à sociedade e de uma maior consciência da complexidade que obriga a considerar as circunstâncias do tempo que vivemos, num contexto marcado dramaticamente pela dificuldade em encontrar investimento público e privado.

No domínio social, é claro que não se pode esquecer que a existência de assimetrias, de diferentes escalas, é imanente à cidade, pois a entrada de habitantes de classe média e alta e a penetração de estilos de vida mais

¹² A relação é de 60% do estado e 40% do município, diferentemente do que ocorre na maioria das SRU e, por exemplo, na vizinha Vila Nova de Gaia, onde o capital é inteiramente municipal.

cosmopolitas na cidade histórica podem até ser uma oportunidade para que ocorra a mistura, tal como aquela entre estabelecimentos de bens a baixo custo e de uma relação direta com a população local e os que abrem, mais especializados, com mais elevado *standing* e especialmente direcionados a consumidores mais exigentes. Em contrapartida, há evidentes riscos de substituição acelerada de populações, como resultado das variações na relação entre oferta e procura, ou até da ação política e/ou de uma separação contrastada entre “ilhas de conforto” e “espaços de abandono e desespero”¹³.

De fato, num hibridismo social feito de uma real mistura de culturas, formas de ser e viver residirá, acredita-se, parte do sucesso dos tecidos mais antigos das cidades europeias, vistos como parte integrante de territórios urbanos significativamente expandidos. Essa mistura deverá potenciar a flexibilidade e permitir ao território adaptar-se melhor aos desafios que lhe venham a ser colocados, quando se considera o seu tempo longo – não o da nostalgia de um passado romantizado, mas sobretudo o do futuro – e quando a cidade é vista na dimensão física e social (*urbs e civitas*) e num processo de contínua adaptação (e antecipação, se possível) dos anseios e expectativas das pessoas, sem perda dos referenciais entendidos como os que melhor projetam o seu tempo no futuro.

Se nem todo o passado é transportável para o futuro, é necessário, como sempre foi, construir hoje o que no futuro será visto como o passado correspondente à época que para nós é o presente, num urbanismo que se

¹³ Sobre o muito tratado tema da gentrificação (ou elitização), vale a pena considerar a dificuldade de estabelecer a dimensão adequada das áreas a serem analisadas ou intervencionadas, com assimetrias entre quarteirões, por exemplo, que podem até dar origem a uma “boa mistura” quando vistas na escala do bairro (FREEMAN, 2009), não sendo menos fácil estabelecer uma tipologia consensual que considere a diversidade de gentrificadores de acordo com características demográficas, sociais, econômicas e culturais, em diferentes momentos e lugares (BOUNDS; MORRIS, 2006). Neste propósito, importa considerar, entre outros exemplos que colocam em questão a simplificação e o preconceito, o caso dos condomínios fechados de classe média-baixa, ou a importância dos contextos nacionais em face da legislação e da fiscalização, o que no caso português contribuirá para explicar a proximidade de *lofts*, lojas *trendy*, *vintage* ou *bobo*, a casas e estabelecimentos velhos e vazios, ou alugados a baixo custo.

espera mais rico, mais sutil, mais efetivo e que deve permitir à cidade mudar com o passar do tempo, evoluindo organicamente, ao invés de congelar ou fazer a mudança por meio de grandes obras (de assinatura de arquiteto do *star system* ou não), com substituição de partes significantes que são referências do seu passado e constituem elementos valiosos da sua identidade atual¹⁴.

Na dimensão temporal, é igualmente essencial, considerar as diferenças entre o que ocorre em simultâneo em lugares diferentes e os ritmos de cada um dos vários lugares que constituem a cidade histórica, no verão e no inverno, em dia de trabalho normal e fim de semana, durante o dia e à noite, o que muito contribui para a compreensão de um outro tipo de hibridismo da cidade histórica de hoje, numa mistura (e conflitualidade) entre várias formas de estar e de fazer cidade, por ação de seu utilizador, que inspira uma dimensão crescentemente importante das políticas que alguns autonomizaram sob a expressão de *cronourbanismo*¹⁵.

As misturas alargam-se para além de tempo e espaço, como por exemplo no tecido econômico, como fica patente nas soluções de continuidade e convivência complexas, quando um mesmo estabelecimento tem vários usos (e por vezes simultâneos), numa complexidade que desafia a tipificação, como ocorre em casos de convivência entre livraria, café e lugar de eventos culturais, ou galeria de arte-restaurant-bar-discoteca, que animam a cidade antiga, ao lado de um crescente número de estabelecimentos novos em casas antigas, a vender, de novo, velhos produtos regionais a consumidores vindos de longe. O hibridismo triunfa ainda nas praças, onde a cadeira em espaço público é sujeita à exploração por privados, entre outras situações do semipúblico e privado de uso coletivo que, em número crescente de casos, cortam na transversal visões

¹⁴ Sobre o desaparecimento da cidade, por ansiosa e sempre inacabada renovação, ou por estagnação, ver CALVINO (2002), e a propósito da necessidade de muitas e continuadas pequenas intervenções e da vantagem de se desconfiar da megalomania, recomenda-se PIANO (2003).

¹⁵ Para uma leitura centrada nos tempos dos espaços do Porto, ainda que especialmente direcionada para a compreensão da geografia comercial no espaço metropolitano, ver FERNANDES (2004).

dicotômicas (público-privado, pobre-rico, residência-trabalho, ...), hoje – como antes se disse – demasiado pobres para abarcar a riqueza da cidade e da sociedade.

O hibridismo deverá ser também – e sobretudo – social, se o Porto for capaz de persistir como cidade onde convivem ricos, pobres e todos os demais, “tripeiros”¹⁶ “da gema”¹⁷, imigrantes e outros migrantes, incluindo *city-users*, como turistas e estudantes universitários de outros países. O hibridismo é, ainda, funcional, na redefinição de especializações territoriais muito diferentes das que caracterizaram as políticas de zonamento¹⁸ (por exemplo entre territórios da noite, da restauração e do turismo, ou do abandono e do medo), e se faz sentir igualmente na dificuldade em encontrar uma oposição obrigatória entre os interesses públicos e privados. Neste aspeto, convirá não esquecer a parte pública do arranjo (FRUG, 2007) e, como parecem demonstrar os casos da Thames Gateway (BROWNHILL; CARPENTER, 2009) ou de Paris (NAPPI-CHOULET, 2006), não basta reconhecer e aceitar a importância das parcerias numa absorção indiscutível da modernidade ou, pelo contrário, simplesmente diabolizá-las por preconceito ideológico, porque as combinações e resultados podem ser muito diferentes, de acordo com os contextos, o tipo e desempenho dos agentes e as formas de governança adotadas.

Por fim, não menos importante é a necessidade de sempre melhor articular – “hibridar” porventura – planejamento e gestão, num outro arranjo em que a gestão parece ser cada vez mais importante, numa

¹⁶ São conhecidos por “tripeiros”, os nascidos e residentes no Porto, devido a terem ficado com os restos dos animais para a alimentação, enquanto a carne disponível era levada nas embarcações que seguiram para a Conquista de Ceuta, em 1415.

¹⁷ “Da gema”, diz-se dos que habitam o núcleo mais antigo da cidade, por oposição aos que habitam a área envolvente, numa analogia entre a cidade e o ovo.

¹⁸ Trata-se, nesta dimensão como noutras, de uma oposição clara às determinações do zonamento e das lógicas da “cidade máquina” que marcaram o urbanismo europeu de meados do século XX, muito presentes no Plano Director do Porto de 1962. Apesar do regulamento desse plano não ter sido aprovado, ainda assim as suas propostas ajudam muito a perceber a cidade que se fez nas décadas seguintes (com zonas central e industriais, grandes parques verdes e vias rápidas, túneis e viadutos).

sociedade incerta e num tempo pouco fácil às previsões, mesmo quando nos referimos ao planeamento colaborativo, participado, compreendido, aceite e pretendido por parte significativa dos que vivem, usam e visitam a (sempre nova) cidade antiga.

Agentes, oportunidades e desafios: à procura de uma conclusão

Generalizando, é possível falar numa diferença entre processos que ocorreram nos Estados Unidos, no Reino Unido, noutros países do Norte e Centro da Europa, e os que tiveram lugar em Portugal, numa dita periferia europeia. Isso é especialmente visível na suburbanização extensiva e fragmentada, no despovoamento e desvitalização da área central das cidades, assim como na promoção da cultura e do conhecimento no planeamento e, ainda, no reforço da dimensão colaborativa no planeamento e governança territorial.

Além disso, no caso do Porto, fica patente a importância de alguns protagonistas, notando-se especialmente a relação entre a entrada de Rui Rio na gestão municipal e o encerramento do CRUARB e FDZHP, com lançamento de uma perspetiva mais empresarial da política urbana. Na transição para uma importância acrescida de iniciativas de base espacial, do tipo Parcerias para a Regeneração Urbana (como antes, com o Projeto Piloto do Bairro da Sé), convém considerar a mudança que ocorre na política de cidades da União Europeia – que Portugal integra – verificando-se uma crescente influência desta no Porto, seja através de mecanismos como o *Urban Audit* e o *European Observation Network (ESPO)*, de documentos de enquadramento como o *European Spatial Development Perspective* e o *Leipzig Charter*, ou ainda de iniciativas prévias às SRU, como as realizadas no quadro dos programas URBAN para “áreas-problema” e nos projetos especiais de urbanismo comercial (do PROCOM e URBCOM).

Mesmo que nem sempre exista muita convicção a propósito de como, para quem, e até por que deve existir uma agenda para a cidade sustentável (considerada como densa e compacta) e para a cidade da inovação e do conhecimento (onde história, cultura e criatividade são essenciais), o certo é que,

em geral, nas cidades europeias, os tecidos antigos ganham uma nova importância na política urbana. Todavia, nem sempre (como será o caso do Porto) é sublinhado o papel que eles podem desempenhar na construção de uma sociedade mais justa e tolerante, reforçando-se, ao contrário, uma orientação para a competitividade que, não poucas vezes, desemboca na adoção de novas roupagens para velhas práticas de *marketing* urbano, promotor, em regra, da acentuação das desigualdades.

Neste quadro, e mais alinhado com a política urbana italiana do que com o que se passa na França e no Reino Unido (MANGEN, 2004; VERGHAGE, 2005; LAWLESS, 2010), no Porto, como em Portugal de uma forma geral, para ensaiar uma conclusão, sublinho, em primeiro lugar, o fato de o esforço da política urbana e intervenção urbanística vir a concentrar-se, ao longo dos últimos anos, essencialmente na arquitetura de edifícios e espaços públicos, desvalorizando o combate à pobreza e à exclusão, apesar de ser evidente a gravidade dos problemas sociais no tecido antigo. Neste plano, é essencial considerar não só a forma com as intervenções no centro histórico interagem deficientemente com as dinâmicas econômicas da aglomeração urbana, incluindo sua incapacidade de gerar criatividade, inovação e desenvolvimento (sublinhado por SOJA; KANAI, 2007, p. 69 para vários contextos), como também a deficiente interação entre visitantes e residentes, gentrificadores e moradores de longo prazo e, ainda, o desequilíbrio entre os equipamentos de âmbito metropolitano e os de âmbito local, sobretudo de ensino e saúde, dificultando a presença e atração de agregados familiares, que previnam o desaparecimento das crianças e a total ocupação do tecido antigo por DINKs (com “double income, no kids”).

Em segundo lugar, o papel da participação na política para o centro histórico é ainda sobretudo um desafio, lamentavelmente secundarizado ou caricatural, não passando, em regra, da mera auscultação e nunca atingindo a cooperação orientada para a aprendizagem e a vantagem coletiva, capaz de envolver não apenas os proprietários e os residentes de uma rua ou pequeno espaço (porventura em reuniões separadas), mas toda a cidade e até os visitantes. Entre as dificuldades – que são essencialmente culturais – saliento a reconhecida capacidade das elites

(sociais, econômicas e políticas) em argumentar e defender melhor os seus interesses, em comparação ao cidadão anônimo e até mesmo ao eleito, técnico ou advogado que pretendem representar o Estado. Acresce-se, ainda, a uma participação necessariamente imperfeita, a relevância da comunicação social, que desempenha um papel de mediação não neutra e, por vezes, igualmente não isenta. Também por isso, parece cada vez mais difícil que o urbanismo seja feito, como emergiu, direcionado para intervir e combater o que está estudado como sendo uma tendência ao natural aumento das diferenças, inexistindo mecanismos de proteção aos mais fracos, sejam estas pessoas ou territórios.

São por certo muitos os desafios associados à articulação das políticas com as necessidades dos tecidos antigos, mas, da leitura geral que se fez e do seu cruzamento com o que ocorre no Porto, sublinho um terceiro aspeto, relacionado à própria concepção da intervenção urbanística. Trata-se de um desafio constante, é certo, mas também crescente, acredito, que é o da articulação das oportunidades, nacionais, europeias e mesmo mundiais, com a concepção e implementação de operações desenhadas especificamente para dar resposta a prioridades locais. Neste aspeto, não deixa de ser preocupante o que se passa no Porto, com pavimentação e repavimentação de ruas e praças e o apoio público a alguns “edifícios-monumento” para captar financiamento, enquanto se verifica uma atenção menor a alguns elementos básicos, como a limpeza e a segurança, ou aos lugares menos visitados. Cumulativamente, há uma cada vez maior expectativa no investimento privado, quando o Estado (hoje descapitalizado e em recuo) deveria ter um papel crucial a desempenhar na oferta de equipamentos e serviços públicos a longo prazo, que não é substituível pela visão de curto prazo e objetivada pelo lucro, própria das empresas, designadamente em projetos de parceria na regeneração urbana (NAPPI-CHOULET, 2006), em que, de resto, nem elas aparecem hoje em boa posição para assegurar a mobilização de investimentos avultados e arriscados, de forma que um novo paradigma de políticas públicas e de urbanismo parece sustentado num certo consenso mais afeito a problemas, do que a respostas mais apropriadas (MUSTERD; OSTENDORF, 2008, p. 78).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio. Sobre a memória das cidades. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão Sposito (orgs.) *A produção do espaço urbano*. São Paulo: Contexto, 2011. p. 19-39.

AMIN, Ash; THRIFT, Nigel. *Cities: reimagining the urban*, Oxford: Blackwell, 2002.

BARNES, Trevor. Retheorizing economic geography: from the quantitative revolution to the 'cultural turn', *Annals of the Association of American Geographers*. Washington DC, n. 91, p. 546-565, 2001.

BOUNDS, Michael; MORRIS, Alan. Second wave gentrification in inner-city Sydney. *Cities*, Londres, v. 23, n. 2, p. 99-108, 2006.

BROWNHILL, Sue; CARPENTER, Juliet. Governance and 'integrated' planning: the case of sustainable communities in the Thames Gateway, England. *Urban Studies*, Edinburgh, v. 46. n. 2, p. 251-274, 2009

CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*. Lisboa. Edições Teorema, 2002.

CASTELLS, Manuel. *The rise of the network society: the information age: economy, society and culture* (vol. 1), Oxford: Blackwell Publishers, 1996.

FERNANDES, José A. Rio. Restructuration commerciale et temps de ville. In: BONDUE, Jean-Pierre (dir.) *Temps des courses, course des temps*. Lille: USTL, 2004, p. 55-67.

_____. Reabilitação de centros históricos e reutilização da cidade: o caso de Porto-Gaia. In: JORGE, Vitor Oliveira (coord.) *Conservar para quê?* Porto/Coimbra: FLUP/DCTP/CEAUCP / FCT. 2005. p. 213-230.

FREEMAN, Lance. Neighbourhood diversity, metropolitan segregation and gentrification: what are the links in the US? *Urban Studies*, Edinburgh, v. 46, n.10, p. 2079-2101, 2009.

FRUG, Gerald. Designing government. In: BURDETT, Ricky; SUDJIC, Deyan (eds). *The endless city*. Londres: Phaidon Press, 2007. p. 298-306.

HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, Peter. *Cities of tomorrow*. 3 ed. Oxford: Blackwell, 2002 (1ª ed. 1988).

_____. *Cities in civilization: culture, innovation, and urban order*. Oxford: Weidenfeld & Nicolson, 1998.

HILLIER, Jean; HEALEY, Patsy. *Critical Essays in Planning Theory, Vol. 2: Political Economy, Diversity, and Pragmatism*. Farnham: Ashgate, 2008.

HUTTON, Thomas A. Trajectories of the new economy: regeneration and dislocation in the inner city, *Urban Studies*, Edinburgh, v. 46, n. 5-6, p. 987-1001, 2009.

JACOBS, Jane. *The death and life of the great cities*. New York: Random House, 1993. (1ª ed. 1961)

LAWLESS, Paul. Understanding area-based regeneration: the New Deal for communities programme in England, *Urban Studies*, Edinburgh, v. 47, n. 2, 257-275, 2010.

LEFEBVRE, Henri. *Le droit à la ville*. Paris: Ed. du Seuil, 1968.

MANGEN, Steen Paul. *Social exclusion and inner city Europe: Regulating urban regeneration*. Basingstoke: Macmillan, September 4, 2004.

MUSTERD, Sako; OSRENDORF, Wim. Integrated urban renewal in The Netherlands: a critical appraisal, *Urban Research & Practice*. Londres, v. 1, n. 1, 78-92, 2008.

NAPPI-CHOULET, Ingrid. The role and behaviour of commercial property investors and developers in French urban regeneration: the experience of the Paris region, *Urban Studies*, Edinburgh, v. 43. n. 9, p. 1511-1535, 2006.

PACIONE, Michael. Introduction: the policy context of urbanization. In: GEYER, H.S. (ed.) *International Handbook of Urban Policy, vol. 2 « Issues in the Developed World »*, Aldershot: Edward Elgar, Hants, UK, 2009. p. 3-21.

PENDLEBURY, John; SHORT, Michael; WHILE, Aidan. Urban World Heritage Sites and the problem of authenticity, *Cities*, London, n. 26, p. 349-358, 2009.

PIANO, Renzo. La médecine dont les villes ont besoin, c'est l'homéopathie, pas la chimie, In: EDELMANN; Frédéric (coord.). *Créer la ville: paroles d'architectes*. Paris: éditions de l'Aube, 2003, p. 216-224.

SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 1991.

SOJA, Edward. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Oxford: Blackwell. 2000.

SOJA, Edward; KANAI, Miguel. The urbanization of the world. In: BURDETT, Ricky; SUDJIC, Deyan. *The endless city*. Londres: Phaidon Press, 2007, p. 54-69.

SQUIRES, Gregory D. Partnership and the pursuit of the private city. In: FAINSTEIN, Susan; CAMPBELL, Scott (eds). *Readings in urban theory*. Oxford: Blackwell, 1991. p. 266-290.

SUDJIC, Deyan. Theory, policy and practice. In: BURDETT, Ricky; SUDJIC, Deyan (eds). *The endless city*. Londres: Phaidon Press, 2007. p. 32-51.

VERHAGE, Roelof. Towards a territorialized approach to urban renewal: a comparison of policies in France and Netherlands. *International Planning Studies*, Londres, v. 10, n. 2, 129-143, 2005.

WHYTE, William. *The exploding metropolis*. California: University of California Press, 1993 (1ª ed. 1957).

Enviado em: 09/02/2011

Aceito em: 15/05/2011