

CIDADES GLOBAIS

EM PERSPECTIVA

FAUP 2010/2011
Dissertação de Mestrado
Joana Gomes

Cidades Globais: em perspectiva
Joana Martins Camacho Gomes
Faup 2010/2011
Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Professor Orientador: Álvaro Domingues



Abstract

The current study begins with the acknowledgement of “global cities” as one of the most defying and important subjects of contemporary urbanism debate. At the same time, we acknowledge that the prophylaxis of resource and publications on this theme identify a set of specific urban situations, to which a vast set of statistical data and tables presented in a more or less appealing design, describe this specific scenarios. The so called “global cities” are presented as the ultimate result of globalization. The purpose of this study is to demystify this concept.

In a first moment it is intended that, resourcing to an historical setting – Braudel’s long term – we might understand the current urban theories – Saskia Sassen’s global cities – as the result of a long evolutionary process where cities have always been related to the international context.

In a second moment there’s an effort to demystify, through the analysis of Porto, that the processes of globalization are exclusive to a reduced number of cities and that these processes are only the result of the recent economical context. We show how in the regional setting of Porto, even though this city is not a part of contemporary debate, there are also manifestations of globalization and that these manifestations are present in many different areas of how the urban is built.

The aim is thus to reflect on the encompassing contemporary urbanism, and especially alert to the importance of observing the city of Porto as an active participant in the processes of globalization, mystification excluded, to better understand the transformations and future development of the city.

Resumo

O presente estudo parte da identificação das “cidades globais” enquanto um dos temas da discussão urbanística contemporânea mais desafiantes e importantes. Simultaneamente, identifica-se que a profusão de recursos académicos e bibliográficos publicados sobre este tema remetem para contextos urbanos específicos, onde dados estatísticos apresentados de forma mais ou menos desenhada para apelar ao palato dos intervenientes, descrevem cenários urbanos específicos. As chamadas “cidades globais” são a consequência máxima dos processos de globalização actuais. O objectivo deste estudo passa pela desmistificação deste conceito.

Num primeiro momento pretende-se, recorrendo ao enquadramento histórico - o tempo longo de Braudel – perceber as situações urbanas actuais – as global cities de Saskia Sassen – nada mais são que um processo longo de aprofundamento das relações internacionais que as cidades vêm a desenvolver desde o princípio das civilizações.

Num segundo momento desmistifica-se, recorrendo ao caso específico do caso do Porto, a ideia de que os processos de globalização se passam apenas em algumas cidades no contexto de trocas internacional e que estes processos são apenas resultado das condições económicas recentes. Demonstra-se que o contexto regional referido, apesar de não fazer parte dos círculos de discussão sobre este tema, sofre igualmente de fenómenos de globalização, e que estes fenómenos se manifestam em áreas muito abrangentes do contexto urbano.

Pretende-se desta forma fazer uma reflexão englobadora sobre o urbanismo contemporâneo e, principalmente, alertar para a preeminência de observar a cidade do Porto enquanto participante activo nos processos de globalização, desmistificados, de forma a melhor percebermos as transformações da cidade e desenvolvimento futuro.

Índice

Introdução	11
“Desde sempre houve economias-mundo, ou pelo menos desde há muito tempo...”	17
Porto: um participante ausente no processo de globalização?	47
Conclusão	95
Bibliografia	99
Imagens	105

Introdução

O trabalho aqui apresentado teve a sua génese há três anos atrás, em Oslo. Durante o período de Erasmus na Arkitektur - og designhøgskolen i Oslo (AHO) onde frequentei a cadeira de urbanismo “Current Theories II: Global City”. Esta experiência foi extremamente importante na minha abordagem ao estudo do urbanismo. Não tratava da história nem de evolução, mas de um tema que tanto me tinha fascinado na Noruega: as cidades globais. A base de trabalho da disciplina era apenas um livro: “The Endless City: The Urban Age Project by The London School of Economics and Deutsche Bank’s Alfred Herrhausen Society”. Esta publicação foi o resultado de um projecto organizado pela Deutsche Bank’s Alfred Herrhausen Society e consistia num programa internacional de investigação das dinâmicas espaciais e sociais das cidades do século XXI. Nas palavras dos autores: “The Urban Age Programme, jointly organized with Deutsche Bank’s Alfred Herrhausen Society is an international investigation of the spatial and social dynamics of cities centred on an annual conference, research initiative and publication. Since 2005, over ten conferences have been held in rapidly urbanizing regions in Africa and Asia, as well as in mature urban regions in the Americas and Europe. As an event, the Urban Age catalyses the exchange of information, experiences and data across a global network of cities. The conferences operate as mobile laboratories, testing and sampling the social and physical characteristics of global cities through expert presentations and testimonials, research, site visits, mapping and informal information exchange.”³⁴

O projecto faz um esforço expresso para ter um carácter englobador. Isto é, não só expressa o objectivo de realizar as conferências numa multiplicidade de cidades heterogéneas que identifica como de especial relevância, como tenta reunir o máximo de especialistas nas diferentes áreas de intervenção na cidade: “Each conference is attended by 300-400 invited urban specialists, policymakers, scholars, designers, practitioners and politicians who present new ideas and developments on environmental equality, social inclusion, the problems of housing and migration, the global economy and the informal sector, as well as public transport, public space

and social capital. At recent conferences, national leaders such as German Chancellor Angela Merkel and President of Mexico Vicente Fox have joined the mayors of Berlin, Mexico City, New Dehli, Chicago, Washington DC, Bogotá and São Paulo, and internationally renowned academics, architects and activists, to debate a wide range of interdisciplinary issues. Special conference newspapers with critical essays by local experts and international commentators, as well as comparative research on individual cities' vital statistics, have been regularly published to coincide with each conference.”³⁴ Podemos talvez apontar que o único elemento que falhou incluir no programa foram os cidadãos dessas cidades.

O principal elemento surpresa nesta cadeira foi precisamente a noção de que as cidades não pertencem aos estados nacionais em que se inserem, e uma série de conceitos que me eram relativamente novos: “gentrification”, “branding”, “endless city”, “generic city”, “cityness”... palavras que representavam uma noção completamente nova e aliciante do que eram as cidades contemporâneas: cidades radicalmente novas, onde se dá um choque de culturas, de economias e sociedades, onde todos os produtos de todo o lado do mundo estão disponíveis, onde podemos pertencer à classe elite dos business districts, ou aos slums mexicanos e a sua informalidade, tudo à distância de uma viagem de subway.

Não sei explicar porque é que estas cidades me eram tão atractivas. Na verdade, um dos seus principais factores é a sua capacidade de atracção, mas no meu caso pessoal havia algo mais: talvez tivesse que ver com a dualidade que esteve sempre presente na minha formação, tendo nascido nos EUA e vindo para Portugal ainda nova, mas não nova o suficiente para não estranhar as diferenças entre um ambiente que me era familiar (New York e New Jersey) e um ambiente a que teria que me acostumar (Porto e Portugal). Havia algo na noção de cidadão do mundo e de cidades genéricas que me dava uma certa sensação de familiaridade, de conforto, afinal, não passara eu própria tantos anos a afirmar que era americana quando, na verdade, era e sou tudo menos americana... A verdade é que a noção de nacionalidade ou a apreciação do regional, nunca foi algo com que me identificasse, que sequer compreendesse.

Passado um ano, o retorno ao Porto e à faculdade de arquitectura parecia inevitável. Contudo, não tão inevitável que não pudesse ser adiado durante um ano para trabalhar no escritório de arquitectura ON OFFICE, a uns metros faculdade de arquitectura que frequentava há cinco anos, mas de génese em Oslo, a uns metros da AHO que frequentara no ano anterior. Não sei o que foi mais importante: se as folhas do portfolio que se iam acumulando, ou a percepção da importância de ver as coisas em perspectiva. Afinal, estava ali ao lado da FAUP, num processo criativo e profissional que me era, poderemos dizer estranho, mas ao mesmo tempo estimulante. E a noção, no final do estágio e depois do êxtase, de que a

forma de pensar arquitectura da FAUP não me era, afinal, assim tão indiferente, foi um retorno à escola do Porto de que não estava à espera, depois de dois anos de distanciamento.

De volta, contactei vários professores sobre a vontade de fazer a minha tese de mestrado acerca do tema que tanto me tinha fascinado na Noruega: as cidades globais. Foi quando contactei o professor Álvaro Domingues que surgiu a ideia de desenvolvimento do tema. Numa conversa que imagino algo desconexa, apresentei uma lista infindável de autores (todos participantes no “The Endless City”), desde arquitectos a geógrafos ou sociólogos, e uma lista igualmente longa e heterogénea de aspectos das cidades globais que queria explorar: “cityness”, a identidade das cidades contemporâneas, a oposição entre o regional e as produções urbanas e sociais de carácter internacional, as novas formas de cidade, a alteração dos conceitos que tradicionalmente constituíam a sua formação: a habitação, o transporte, a família: estava tudo a mudar nas cidades em frente aos nossos olhos, e eu queria agarrar todos os aspectos, de todas as perspectivas. Existia apenas um elemento de contenção desta profilaxia teórica: a identificação destes fenómenos na cidade do Porto.

Foi aí que me uma frase deu origem a um novo raciocínio: “Sempre existiram cidades globais”. Foi o início de um novo exercício de *ver em perspectiva*.

Sempre se havia discutido o carácter internacional das cidades, o termo “cidade global” era apenas um dos mais recentes. E não era sequer um termo rigoroso: não existem cidades globais, a globalização não é mais que um aprofundamento das redes de relação internacional das cidades, desde os impérios romanos, às cidades portuárias italianas, aos centros financeiros do Norte da Europa, chegando aos impérios coloniais de Londres e às manifestações anti-globalização de Nova Iorque. Como tal, podemos observar manifestações de globalização em qualquer lugar, se nos dermos ao trabalho de perceber as alterações que se vão dando no tempo longo da história. Na verdade, nada parecia mais distante do conceito de cidade global que tinha, mas ao mesmo tempo radicalmente lógico: se o conceito de globalização significa, por definição, s. m. Acto ou efeito de globalizar⁵⁵ porque é que apenas as grandes metrópoles seriam afectadas por este fenómeno? E como efeito globalizador que é, a globalização não se manifesta numa multiplicidade de espectros, que não podem ser identificados apenas pelas alterações dos mercados financeiros?

A estrutura deste trabalho partiu essencialmente de dois livros: “The Global City – New York, London, Tokyo” de Saskia Sassen (1991) e “Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Teorema. Lisboa. Vol. III – O tempo do Mundo” de Fernand Braudel (1992). A identificação destas duas obras foi o primeiro esforço de síntese no meu trabalho: num universo bibliográfico vastíssimo sobre o tema, ambos são as duas obras mais importantes

sobre cada uma das perspectivas.

Saskia Sassen, ela própria uma cidadã do mundo, é uma das maiores autoridades na investigação e publicação sobre o tema das cidades globais e efeitos da globalização. Por ter sido a autora a instituir o termo “cidade global” aquando da publicação livro em referido, foi uma escolha óbvia para percebermos a noção de cidade global enquanto fenómeno urbano dos nossos tempos, o que constitui, como se manifesta e porque aconteceu.

Fernand Braudel, por outro lado, é extremamente importante para percebermos de forma crítica os conceitos apresentados por Sassen. Numa análise profunda das cidades que se foram posicionando no centro das economias-mundo, ajuda-nos a perceber a forma como desde muito cedo os fenómenos de internacionalização não só foram uma realidade como deixaram marcas profundas nos territórios.

O trabalho organiza-se assim em dois momentos. No primeiro capítulo iremos aceitar o convite de Braudel e percorrer a história, percebendo que as cidades foram sempre sítios de domínio a partir das quais se controlavam vastíssimas redes de impérios, de colónias, ou cidades. Iremos analisar um conjunto de momentos históricos e perceberemos como as complexidades aumentam, conforme se dá o desenvolvimento da economia-mundo. Chegando ao momento das ditas *cidades globais* apresentaremos estas cidades de forma relativizada, mostrando como os aspectos que lhes conferem *inovação* ou que as tornam *originais*, são, na verdade o resultado de processos longos de aprofundamento. Concluimos assim que as cidades globais não são mais que o aprofundamento de uma rede que abrande todos os territórios do espaço mundial e, como tal, podemos encontrar manifestações de globalização em qualquer território do mundo actual.

No segundo capítulo iremos apresentar um estudo compreensivo da cidade do Porto no tempo longo da história, de forma a percebermos as diferentes formas de relacionamento internacional da cidade nas diferentes economias-mundo com que esteve em contacto. Iremos demonstrar que a cidade foi crescendo em consequência destes contactos, e que continua a desenvolver-se, ainda hoje, segundo processos que são a consequência directa dos processos económicos globais, a chamada *globalização*.

Capítulo 1

*“Desde sempre houve economias-mundo,
ou pelo menos desde há muito tempo...”²*

As cidades globais são territórios excepcionais. O seu território é próprio dos filmes de ficção científica da década de 80, ou da literatura de Orwell e Huxley.

Pelas ruas das cidades globais, passeiam pessoas de todo o mundo, mas mais do que isso, passeia um novo tipo de cidadão: o cidadão do mundo, o que se comenta ser o transnacional, que usa uniforme sem acusar ser de lado nenhum em particular; quando fala, salta de língua em língua, sem conseguirmos perceber qual lhe é a original.

As ruas das cidades globais são tão largas e tão cheias de todo o tipo de veículos motorizados que é quase impossível ver o que se passa do outro lado. Atravessar as ruas da cidade global é quase tão complicado como seria atravessar um rio cheio de correntes, sem qualquer tipo de transporte artificial que nos permitisse navegá-lo. E os edifícios são tão altos, que seria possível passar uma semana nestas cidades sem ver o céu! A iluminação de quem circula à cota da rua é a dos cartazes electrónicos gigantes, com imagens que seduzem a comprar mais e melhor, e prometem dias menos angustiantes com imagens de ilhas paradisíacas e resorts de luxo.

Dentro dos edifícios, ouvimos dizer, estão as sedes de international corporations que controlam o mundo do alto das suas torres de controlo, edifícios tão altos que o mero transeunte não consegue ver o seu fim: o último andar, da corporation mais importante, dissolve-se no céu. Dentro dessas salas, inacessíveis, podemos apenas adivinhar o que acontece: mecanismos digitalizados, volumes de capital inimagináveis, os contactos em línguas que não sabíamos sequer que existiam (talvez sejam línguas-código), da torre para todo o mundo. O poder dessas corporations que controlam o mundo sem ter que sair do alto da torre, é tema de histórias que correm pelos bares underground da cidade.

Os jornais falam de guerras em sítios distantes: parecem ser importantes, mas nós não conhecemos ninguém que lá tenha, de facto, estado. Ao lado, as capas coloridas atraem-nos o olhar para histórias de pessoas que foram produzidas especificamente para nos interessarmos na vida delas, mas mal o olho foge, os jornais económicos enchem-se de gráficos e estimativas (talvez fosse esta a linguagem-código), nomes que alternam entre as siglas incompreensíveis e os nomes próprios aglutinados com “&” - mas não podem ser pessoas, o texto sob o título bold não fala de ninguém.

No livro “The Global City” de Saskia Sassen, é apresentado um estudo extensivo de análise de valores estatísticos, fenómenos de dispersão e consequente concentração que estão associados às chamadas cidades globais. O que se pretende mostrar neste capítulo é que estas cidades, estes centros altamente desenvolvidos que nasceram da internacionalização económica são o produto de uma evolução que se vem arrastando desde sempre, no *tempo longo* de que nos fala Braudel.

As cidades globais, segundo Saskia Sassen, são as cidades onde tudo se controla. Numa rede vastíssima de trocas económicas, que se dão agora a nível global, nada acontece sem passar por estes verdadeiros centros de gestão do sistema financeiro. Todos os dispositivos que impliquem o exercício de controlo dão-se nestes centros cosmopolitas. Do seu território controlam-se as bolsas de todo o mundo, gerem-se as grandes empresas multinacionais e transaccionam-se volumes impressionantes de capital.

Num mundo altamente urbanizado que assistimos hoje, as cidades multiplicam-se pelo mundo. Os países do terceiro mundo são espaços urbanos recentes e começam ter a sua importância no fenómeno global económico, contudo, nenhuma cidade se compara às *globais*. As cidades globais são os pontos mais influentes da rede económica global que por sua vez engloba todos os sistemas de trocas que se fazem no conjunto do espaço mundial. O seu ambiente vibrante, altamente tecnológico, atrai a concentração dos serviços mais especializados mas, também, todo o tipo de pessoas desde o CEO, ao turista, passando pelo emigrante.

Nunca as cidades tiveram tanto poder e produziram tal nível de controlo económico mas também social, político ou cultural. Com a liberalização dos mercados, todo um conjunto novo

de factores são ditados por estas cidades. As instituições são cotadas em bolsa, até os países, a cultura das cidades globais é o exemplo a almejar pelas outras cidades que se vão esforçar, até à exaustão, para poderem pertencer ao conjunto de cidades que dominam o mundo.

Contudo, estas cidades não são totalmente originais. Na verdade, são o resultado de um conjunto de transformações que se têm vindo a suceder na história da civilização, no *tempo longo* de que nos fala Braudel.

No livro “Civilização material, economia e capitalismo”, apercebemo-nos que desde tempos muito remotos, as cidades exerceram posições de controlo de territórios longínquos e suas redes comerciais. Ao percebermos a conjuntura em que estes territórios se tornam o centro de redes globais de comércio e de trocas, percebemos as alterações que estas sofreram, e essas alterações, por sua vez, tornam-se provas da sua posição no contexto global de então. Deixam marcas nas cidades, nos portos que recebiam as naus, nas obras arquitectónicas que são feitas para receber toda a infra-estrutura, marcas que nos permitem hoje perceber o que é dominar o mundo numa determinada altura do tempo.

O que se pretende perceber com o estudo do *tempo longo* é o alterar de escalas, e o acompanhar mudanças pelas cidades. Se no início são menos óbvias, ou, pelo menos, mais tímidas, a sua tangibilidade vai aumentando conforme nos comprometemos a desconstruir a sua relação com o mundo e as provas disso que, entretanto, ficaram soterradas no palimpsesto histórico que são as cidades europeias do nosso tempo. Perceber as alterações que se deram em momentos históricos distantes é imprescindível para percebermos o que se fala agora, quando falamos de cidades globais.

O convite de Braudel é então que recuemos na história, num percurso pelas cidades que ocuparam o centro da economia-mundo, de forma a percebermos como poder e cidades foram sempre indissociáveis. Iniciaremos este estudo no último grande império, no momento da sua instabilidade, um dos momentos mais peculiares de domínio, como iremos ver, percorrendo de seguida o catálogo das cidades-mundo, percebendo o alcance da sua rede de trocas, a forma como a dimensão dessas redes se foi expandindo, e a forma como as inovações técnicas dos tempos foram permitindo aprofundamentos que se iam acumulando, de cidade em cidade.

“Desde sempre houve economias-mundo, ou pelo menos desde há muito tempo. Assim como desde sempre, pelo menos desde há muito tempo, houve sociedades, civilizações, Estados e até Impérios. Se descêssemos o curso da história com botas de sete léguas diríamos que a Fenícia antiga foi um esboço de uma economia-mundo face a vastos impérios. O mesmo quanto a Cartago, ao tempo do seu esplendor. O mesmo quanto ao universo helenístico. O



1. As dimensões do mundo do século XIII.

mesmo, em boa verdade, quanto a Roma. O mesmo quanto ao Islão, com os seus sucessos fulgurantes. Com o século IX, a aventura normanda nos confins da Europa ocidental esboça uma economia-mundo breve, frágil, cujo legado outras herdarão.” (1. BRAUDEL, 1992, p. 25)

Recuando a Constantinopla, ao Império Romano dividido, encontramos um dos casos mais peculiares de posicionamento de uma cidade no centro de uma economia-mundo. A divisão do seu império, no século IV, foi o início de uma ruptura de um sistema altamente unificado, onde as redes mercantis do mediterrâneo suportavam um território que ocupara, no seu auge, a maior parte do continente europeu.

A sua queda, contudo, resultou na instabilidade desta estrutura. Toda a extensão do comércio mediterrânico, passa a estar desarticulado e sem um império mercantilista apto para o controlar. E a situação dos impérios era débil, com a capital do Império Romano do Oriente incapaz de estabilizar perante as constantes investidas islâmicas. No período entre os séculos XI e XIII, são as repúblicas italianas, em particular as cidades de Veneza e Génova, que vão aproveitar a fragilidade dos gigantes imperiais e se destacaram como o centro da economia de então.

O Mediterrâneo da Alta Idade Média era um espaço económico frágil e instável, enquanto os grandes impérios pareciam permanecer em eterna disputa. Entre tentativas de tomada das grandes capitais, lutas entre imperadores e as Cruzadas, foram as cidades-Estado que tomaram o lugar central na economia-mundo que os impérios cobiçavam.

As cidades italianas, situadas no centro geográfico desta disputa de gigantes, encontravam-se em vantagem. A sua dimensão assegurava-lhes um papel, secundário o suficiente, para passarem ao lado das investidas bélicas, e ao mesmo tempo permitia-lhes a agilidade necessária para se irem infiltrando nas redes comerciais desses mesmos impérios. Desde cedo, dos modestos portos saíam frotas de qualidade e com navegadores experientes, com um objectivo claro em mente “para elas [cidades portuárias italianas], o sucesso consiste em chegar às regiões ricas do Mediterrâneo, as cidades do Islão ou Constantinopla” (2. BRAUDEL, 1982, p. 107). Iniciavam-se assim as bases da economia-mundo onde as cidades portuárias italianas iriam ser o centro das redes económicas.

Da multiplicidade de cidades italianas que criaram a base de sustentação desta economia-mundo, realçou-se particularmente Veneza, cuja rede de influência se iria tornar impressionante. Duma terra firme de dimensão exígua, desprovida de sensivelmente qualquer recurso natural, onde a abundância de água salgada dificultava a vida quotidiana e a ausência de água doce fazia com que até água potável houvesse necessidade de importar, nada parecia



2. Ilustração do porto veneziano

indicar a impressionante rede comercial e de relações que esta cidade estaria prestes a construir. Contudo, uma cidade experiente no que toca à navegação, com uma frota impressionante e com necessidade de importar uma quantidade absurda de bens de primeira necessidade, a *Sereníssima* foi praticamente obrigada a tomar o Mediterrâneo e, conseqüentemente, o território mundial (entenda-se, o território mundial conhecido de então).

Veneza organizou uma rede mercantil a partir do Mediterrâneo, que lhe era conhecido, e que se tornou o suporte da sua economia e o território onde conquistaria os pontos-chave de acesso às redes comerciais distantes. Os portos vizinhos de menor dimensão foram tomados com maior ou menor dificuldade, as lagunas foram controladas e as redes fluviais asseguradas. Com a tomada de Corfu ganhou a chave para o controlo do mar Adriático, ao tomar Alexandria foi-lhe oferecido acesso ao Egipto. Finalmente, com a IV Cruzada, Constantinopla é saqueada e Veneza passa a controlar as relações comerciais com o último grande império romano. Mas Veneza não ficaria por aqui, os territórios avançariam ainda mais, de tal forma que ultrapassaram largamente a região máxima do Império Romano, no momento do seu auge.

Com o controlo do comércio na região mediterrânica e Levante, Veneza está pronta a expandir para Norte. O comércio de Levante controlado pelos mercadores venezianos enche os portos de tecidos luxuosos e especiarias que rapidamente são distribuídos para o Norte da Europa, onde uma Liga Hanseática e o comércio da Flandres fornecem os cereais e produtos artesanais. Veneza ganha assim o acesso a todo o tráfico do Báltico, expandindo a sua rede de influência à rede das cidades comerciais do Norte, desde a zona da Alemanha (que permaneceu inalcançável ao Império Romano), à Europa de Leste, aos países escandinavos e às ilhas britânicas, na sua totalidade (onde o Império Romano só havia alcançado sensivelmente metade).

Veneza prosperava de forma inegável, e a sua cidade desenvolvia-se plenamente, à escala de uma potência da altura. À medida que os seus portos se enchiam dos bens primários que necessitava para sobreviver, e principalmente, das riquezas dos impérios que necessitava para exercer o poder, a cidade de Veneza destacava-se como um centro verdadeiramente cosmopolita. Dentro das muralhas do burgo medieval, que protegiam os aglomerados urbanos de então das investidas de impérios, das cruzadas, ou apenas de investidas dos territórios vizinhos, edifícios monumentais eram construídos, marcas inegáveis da riqueza, e das redes de contacto que se haviam consolidado. Dentro do burgo medieval é construída a catedral de São Marcos (c. 1094), ao lado do Palácio dos Doges, edifício que exibia na sua fachada os Cavalos de bronze de Constantino, que chegam a Veneza entre o tesouro incontabilizável do saque ao Império Bizantino.



3. Veneza, a cidade do século XV onde as mais variadas pessoas e culturas se “sentem em casa”

Se hoje se passeiam pelo antigo porto medieval veneziano turistas de todo o mundo que fotografam a Catedral de São Marcos e se passeiam em gôndolas, no século XIII, o rebuliço da cidade era igualmente impressionante. No seu porto atracavam navios vindos do Oriente, do Báltico, e da feira de cidades portuárias do mediterrâneo, como nos fala Braudel “in Venice, ‘if you are curious to see men from every part of the earth, each dresses in his own different way, go to St Mark’s Square or the Rialto and you will find all manner of persons’”. (2. BRAUDEL, 1982, p. 30) Era um verdadeiro ponto de confluência, um centro cosmopolita, que espantava quem os visitava e atraía, já, uma quantidade impressionante de estrangeiros (fossem mercadores, financeiros, ou mesmo trabalhadores que emigravam para estas cidades, onde a procura de mão-de-obra era claramente abundante). Podemos ilustrar o ambiente urbano com base em descrições da época, onde qualquer estrangeiro se espantava com o contraste de pessoas que aqui se cruzavam, quer fosse para trabalhar na construção dos navios mercadores, quer fosse para discutir negócios a mando dos reis franceses... ou a azáfama diária dos navios que aportavam e descarregavam todo o tipo de produtos estranhos para quem os via chegar. A mistura dos cheiros do Oriente, misturados com os tradicionais mediterrânicos, as histórias passadas de boca em boca, ou os relatos oficiais das viagens, o conhecimento que traziam as pessoas de fora – todos estes factores contribuíam para um ambiente urbano onde diversidade era a palavra de ordem, e onde esse choque de diferenças produzia um ambiente vibrante e produtivo, ambiente óptimo para a prática de uma economia-mundo.

Esta economia-mundo, de base mercantilista e comercial, era uma economia de trocas de bens primários e artesanais, os produtos de então. Estas redes de trocas enchiam os canais de contacto com moedas de ouro, especiarias e tecidos luxuosos, e desenvolviam-se já sistemas financeiros primitivos, despoletados pelas distâncias envolvidas nas trocas económicas, que pediam já mecanismos como as letras de câmbio. Mas o mundo não iria ficar parado nas guerrilhas entre islâmicos e cristãos: os contornos do território mundial iriam mudar rapidamente, e com estes, mudariam os contornos da economia-mundo.

O século quinhentista é de extrema importância para percebermos como a expansão da economia-mundo altera a complexidade dos sistemas de trocas. A expansão do território mundial que vamos observar com a empresa dos Descobrimentos espanhóis e portugueses vão mudar radicalmente a noção do que é o Mundo, em si. A noção de mundo era, até aqui, pontuada por um nevoeiro de relatos de terras distantes que implicavam tudo aquilo que fugisse à linha do horizonte. E se alguns homens conheciam ou tinham vislumbrado imagens do Levante, e as tinham trazido para as cidades através das descrições dos mercadores ou dos cheiros das especiarias, os territórios a Sul e a Oeste eram ainda virtualmente desconhecidos.

“Com efeito, a zona mediterrânica, embora dividida política, cultural, socialmente também, admite uma certa unidade económica que, na realidade, foi construída a partir de cima, a partir das cidades dominantes do Norte de Itália, Veneza à cabeça e, a seu lado, Milão, Génova, Florença. Esta economia de conjunto não é toda a vida económica do mar e das regiões que dele dependem. É, de certo modo, a sua camada superior, cuja acção, mais ou menos forte conforme os lugares, vamos encontrar em todo o litoral do mar e por vezes muito para o interior das terras. Esta actividade transcende o limite dos impérios (...)” (2. BRAUDEL, 1982, p. 22)

“Para Philippe de Commines, em 1495, Veneza «é a mais triunfante cidade que já vi»”. (2. BRAUDEL, 1982, p. 30)

“Qualquer cidade relativamente importante, sobretudo se estiver aberta ao mar é uma «Arca de Noé», «uma verdadeira feira de máscaras», uma «torre de Babel», que é como o presidente de Brosses definia Livorno. Mas que dizer das verdadeiras metrópoles? Apresentam-se sob o signo de extravagantes misturas, sejam Londres, Istambul, Ispahan ou Malaca, Surate (...) Em Veneza, «quem tiver curiosidade em ver homens de todas as partes do mundo, vestidos cada qual diversamente a seu modo, vá à praça de S. Marcos, ou à de Rialto, onde se encontra toda a espécie de pessoas»” (2. BRAUDEL, 1982, p. 30)

“Esta população colorida, cosmopolita, tem que poder viver e trabalhar em paz. A Arca de Noé é a tolerância obrigatória. Sobre o Estado veneziano pensa o senhor de Villamont (1590) «que não há em toda a Itália lugar onde se viva com mais liberdade [...]»” (2. BRAUDEL, 1982, p. 30)

Foi neste clima que se iniciou a competição para descobrir a rota comercial que era a chave de controlo da economia-mundo: a rota da Índia.

Mais uma vez, são duas cidades que tomam o papel na determinação da nova condição mundial e se vão tornar nos dois territórios mais poderosos até aqui conhecidos. De dois territórios vizinhos, que até aqui haviam permanecido na sua condição periférica, surgem Portugal e Espanha, dois estados nacionais cuja dimensão seria apenas suplantada pelo alcance dos feitos e territórios que estavam prestes a conquistar. As suas cidades portuárias, respectivamente Lisboa e Sevilha, vão-se tornar nas duas potências económicas mais poderosas do seu tempo. Os dois centros desejam o monopólio do comércio das especiarias, que era uma das mercadorias mais valiosas de então (usado na medicina, na perfumaria e nas conservas). Estão, conseqüentemente, em competição para assumirem o controlo e a hegemonia económica da economia mundial.

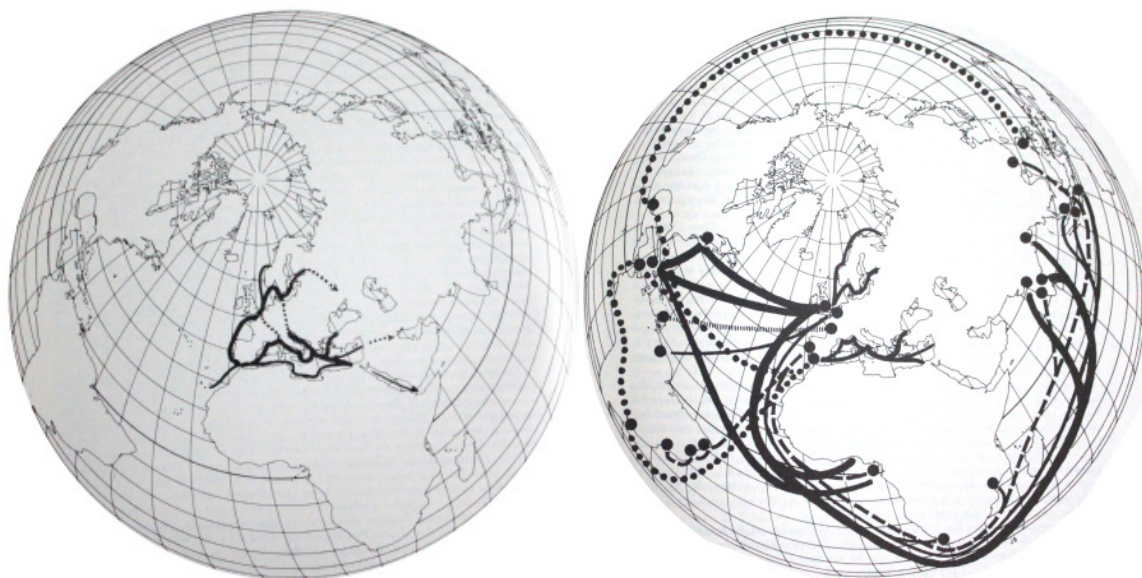
Iniciou-se então a corrida à Índia, num processo em que se iam sucedendo as descobertas, ora das naus ao serviço da corte portuguesa em Lisboa, ora das naus que partiam sob o comando de Sevilha. Destes esforços resultaram uma sucessão de conquistas que foram consolidando os impérios de ambas as potências.

Portugal, rapidamente atingiu a costa africana, e as suas minas de ouro e a mão-de-obra dos escravos. Mais tarde, a descoberta do Brasil, introduz novas mercadorias para a economia europeia, como a cana-de-açúcar ou o algodão, as madeiras e as riquezas naturais exóticas. Do caminho marítimo para a Índia e para a China, chegam as especiarias, as sedas e as porcelanas. Portugal, a partir de Lisboa, domina um império espalhado pelo mundo.

Espanha, por seu lado, alcança as Américas, territórios vastíssimos, cheio de riquezas naturais, minas de prata e lendas de cidades inteiras construídas em ouro. Ocupa igualmente os territórios orientais da China e da Índia, num comércio que é disputado por ambas as potências.

Lisboa e Sevilha do século quinhentistas eram cidades de poder incontornável, numa rede de relações e trocas do comércio longínquo no território mais vasto até aqui conhecido. Nunca uma extensão tão abrangente do território tinha sido controlada a partir de um território.

Em Sevilha, é construída a Casa da Contratação, com a finalidade de controlar as viagens e as riquezas que entravam em Espanha. Multiplicam-se os edifícios palacianos, as habitações atingem três e cinco pisos. Ambas as cidades encontram-se em franca expansão e o número de habitantes aumenta consideravelmente. Importante é notar que este aumento se dá, também, devido a um elevado número de comerciantes e de uma burguesia financeira, que chegam a Lisboa e a Sevilha atraídos pela riqueza e novidade que estas cidades representam. A cidade



4. Economias-mundo 1500 e 1750: a expansão do território das trocas após os Descobrimentos
5. Mapa-mundo (c. 1513)

quinhentista de Lisboa era um “lugar de muitas e variegadas gentes” como é descrita por Fernão Lopes na “Crónica de D. João I”.

Dentro das muralhas, desenvolvem-se ambientes verdadeiramente cosmopolitas e a escala dos aglomerados urbanos aumenta. A construção de edifícios de monumentais em ambas as cidades, demonstram não só a sua capacidade económica como também a sua necessidade de demonstrar poder, usando para isso a arquitectura. A catedral de Sevilha (1507) é ainda hoje o maior edifício gótico da Europa⁴⁷. O seu projecto foi realizado por arquitecto francês, como prova das trocas de relações internacionais que se davam na altura. Em Lisboa, o Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém demonstram não só o poder da corte portuguesa como também um início de produção cultural própria: os mestres-de-obras portugueses não se limitam a imitar o estilo internacional barroco, como criam um estilo próprio, o estilo manuelino, sinal claro da força cultura daquelas que foram duas das cidades mais influentes da história.

Contudo, o seu poder seria relativo. A despesa que implicava alcançar essas riquezas, se possível de ignorar inicialmente, tornaram-se demasiado pesadas com o tempo: os custos da exploração dos territórios, a construção de cidades inteiras em territórios que eram maiores que a própria Europa, sem falar nas investidas dos restantes estados europeus, que exerciam cada vez mais pressão na corrida às colónias ultramarinas.

Lisboa e Sevilha haviam expandido definitivamente o território onde a partir de agora se iriam desenvolver as trocas económicas. As suas conquistas trouxeram riquezas inquestionáveis, contudo, trouxeram também uma complexidade impossível de dominar por dois territórios.

Começamos então a assistir a um aprofundamento do sistema económico mercantilista. Os bens comercializados começam a ter um carácter industrial e as cidades que se seguem na linha das cidades-mundo apresentam marcas de um sistema financeiro altamente desenvolvido.

As cidades do norte da Europa têm raízes antigas, desde o domínio mercantilista do Báltico, até à Liga Hanseática e à Flandres. As cidades de Antuérpia, e principalmente, Amesterdão, dos séculos XVI e XVIII são o resultado daquele que foi um aprofundamento mercantilista ao longo dos tempos até chegarmos à instituição de uma verdadeira burguesia financeira nestas cidades.

Portugal e Espanha, ocupados com o exercício do seu poder, continuavam a dominar o monopólio teórico do comércio ultramarino, contudo, os esforços implicados nas empresas e na manutenção do comércio longínquo drena a grande parte dos recursos das duas cidades. As cidades de Antuérpia, primeiro, e Amesterdão, depois, pareciam ser a escolha óbvia para se encarregarem da logística do comércio das riquezas ultramarinas. Antuérpia, que realizava trocas com Portugal desde os tempos da Flandres, encontrava-se preparada para aquele que ia



6 e /. Os portos de Lisboa e Sevilha entre os séculos XV e XVI eram os portos mais movimentados do mundo.

ser o maior empreendimento de redistribuição, financiamento, e comercialização até então.

De tal forma, se Portugal foi o primeiro a procurar o porto de Antuérpia para trocar pimenta e noz-moscada pela prata e cobre que precisava para os pagamentos no Oriente, cedo lhe seguiu Espanha. Contudo, nos seus portos já não se iam apenas efectuar trocas e distribuir ouro e pedras preciosas ou especiarias. As cidades do norte da Europa eram verdadeiros centros financeiros, onde se trocavam letras de câmbio e créditos, onde se frequentava a bolsa de valores. Eram cidades frequentadas por mercadores, mas que pertenciam aos burgueses financeiros. Em Amesterdão, um punhado de famílias exercia o poder financeiro durante séculos, estrangeiros de todo o mundo vinham para esta cidade, o centro onde todas as trocas se passavam. Eram já, verdadeiros centros de domínio e de instituição dos serviços financeiros.

Se em 1560 os Holandeses atraíam a si 70% do comércio do Báltico, no século XVII, atraíam a si o comércio do mundo inteiro: “A Europa foi a primeira condição de grandeza da Holanda. O mundo foi a segunda.” (1. BRAUDEL, 1992, p. 174) O contacto com os portugueses e com os espanhóis, que precisavam de trocar especiarias por, na verdade, quase tudo o resto, deu aos Países Baixos o poder económico para tomarem o mundo. Nas cidades do Norte os reis dos descobrimentos encontravam “madeira, alcatrão, barcos, trigo, centeio, produtos manufacturados, fazenda, panos finos, quinquilharia” (2. BRAUDEL, 1982, p. 151) vindos de toda a região dos Países Baixos, da Alemanha, França e Inglaterra: marcas de uma proto-indústria que se desenvolvia já, e, principalmente, que se desenvolvia em vários pontos do mundo, confluindo na cidade de Amesterdão.

Lentamente, alastra a sua influência por toda a Europa, mas, principalmente, conseguem a abertura à América, que lhes foi concedida com o comércio da prata com Espanha. Daí em diante foi um pequeno passo até se irem infiltrando nas colónias, que a fragilidade dos impérios dominantes lhes ia permitindo. Não tardou muito até se criar a primeira VOC “Verenigde Oostindische Compagnie” ou Companhia Holandesa das Índias.

Marcas profundas desta relação com o mundo ficaram na cidade cosmopolita que era Amesterdão no século XVII. Relatos da época descreviam o seu porto como algo impossível de imaginar, onde os mastros e cordames dos navios eram tão densos, que não deixavam passar o sol¹. Chegavam a estar oito mil navios no porto de Amesterdão. E com esses oito mil navios chegavam tripulação, mercadoria, mercadores, mas principalmente, todas as pessoas envolvidas no sector financeiro.

Os armazéns que proliferam pela cidade têm capacidade de receber grandes quantidades de mercadoria, de tal forma que comprar em Amesterdão significava ter todos os produtos, de todo o mundo, disponíveis quase de imediato. Mas não é no retalho que reside a originalidade



8 e 9. As cidades “superurbanizadas” do norte da Europa.

holandesa. O edifício da Bolsa de Amesterdão (1602) é uma marca clara da complexidade dos sistemas financeiros da altura. Enquanto no porto se descarregavam as mercadorias que depois se redistribuíam pelos armazéns holandeses e pelo mundo, na zona financeira da cidade (a génese do *business district*), reúnem-se na Bolsa mercadores de todo o mundo, prontos a renegociar tudo. E em torno de Amesterdão, surgiam já uma rede de cidades industriais altamente especializadas, unidas por uma rede de infra-estruturas muito desenvolvida e complexa. A maioria da população vive nas cidades, e estas são descritas por Isaac Pinto como as mais urbanizadas da Europa. (2. BRAUDEL, 1982, p. 180)

Encontramos nas cidades holandesas todos os mecanismos que vão permitir o domínio de Inglaterra, nos séculos seguintes, e o seu carácter industrial e capitalista (se admitirmos que o capitalismo apareceu no século XIX): cidades *superurbanizadas*, como nos fala Braudel, uma rede de cidades satélite com funções especializadas, uma indústria em desenvolvimento, uma rede mercantil aprofundada e articulada com um sistema financeiro já admirável.

O processo da corrida às colónias resultou na Europa dos grandes impérios coloniais. As grandes potências europeias iam dividindo entre si, num processo mais ou menos pacífico, os territórios mundiais que dominavam. Assim, na passagem para o século XIX, eram vários os impérios coloniais que se haviam consolidado na Europa. O território americano encontrava-se dividido entre os gigantes europeus: Portugal mantinha o domínio do Brasil, os Espanhóis da América do Sul, os ingleses começavam a construir aquela que iria ser Nova Iorque. No território asiático repetia-se o cenário, numa mistura entre Companhias das Índias holandesas, portuguesas e inglesas.

O século XIX é o século da supremacia inglesa. A sua “vitória no comércio longínquo” (1. BRAUDEL, 1992, p. 497) permitiu-lhe a abertura “à mais vasta unidade de troca do mundo” (1. BRAUDEL, 1992, p. 497), o seu império colonial apreendia desde o mar das Antilhas, até à Índia, África e China. A este império colonial há que acrescentar o seu poder industrial e uma actividade financeira igualmente vibrante. No seu centro encontrava-se a cidade de Londres, o centro de decisões e gestão britânico, o nó mais importante desta rede de relações longínquas.

O percurso do império britânico vai ser de particular importância para percebermos a forma como a indústria e os desenvolvimentos tecnológicos dos séculos XIX e XX vão influenciar e marcar a maneira como se processam as relações da economia-mundo a partir deste momento.

A forma como Londres formou o seu império foi claramente marcado pelo processo industrial que se deu durante este século. No Oriente, o território que historicamente mantinha o monopólio das sedas e do algodão, Inglaterra consegue redireccionar esse mercado para si, apurando as técnicas de produção de forma a conseguir produzir o mesmo produto, mais

“Comparadas com o resto da Europa, as pequenas Províncias Unidas revelam-se superurbanizadas, superorganizadas, precisamente por causa da densidade da população «proporcionalmente a maior da Europa», como diz Isaac de Pinto. Um viajante que, em 1627 vai de Bruxelas para Amsterdam, «acha todas as cidades holandesas tão cheias de povo como as que têm os Espanhóis [nos Países Baixos do Sul] vazias estão... ; entre uma e outra destas cidades vai a distância de duas ou três horas», e encontra «tal multidão de gente que não há tantas carruagens [e Deus sabe quantas há!] nas ruas de Roma como aqui carroças cheias de viajantes, ao mesmo tempo que os canais que correm no país em todas as direcções estão cobertos [...] de inúmeros barcos».” (2. BRAUDEL, 1982, p. 180)

“Os anos de 1535-1557 correspondem, incontestavelmente, ao mais alto esplendor de Antuérpia. Nunca a cidade esteve tão próspera. (...) Novas praças, novas ruas rectilíneas (quase 8km, todas somadas), a criação de uma infraestrutura e de centros económicos semeiam a cidade de estaleiros de construção. O luxo, os capitais, a actividade industrial, a cultura fazem a festa. Claro que também há reversos da medalha: a subida dos preços e salários, a distância que se cava entre os ricos que ficam mais ricos e os pobres que ficam mais pobres, o engrossar de um proletariado de trabalhadores não qualificados, carrejões, estivadores, mensageiros [...]” (1. BRAUDEL, 1992, p. 126)

“Descartes escreve a Guez de Balzac, a 5 Maio de 1631, sobre Amsterdão: “Que lugar escolher no mundo [...] em que todas as comodidades e todas as curiosidades que se possa desejar sejam tão fáceis como neste?” (2. BRAUDEL, 1982, p. 30)

“Em 1643, um guia de viagens evoca a Antuérpia do século anterior: uma cidade de 200 000 habitantes, «tanto nacionais como estrangeiros», capaz de reunir «de uma assentada 2500 navios no seu porto (onde aguardavam) ancorados um mês sem poderem descarregar; uma cidade riquíssima que havia entregado a Carlos Quinto «300 toneladas de ouro» e onde todos os anos eram entregues «500 milhões de prata, 130 milhões de ouro», sem contar o dinheiro do câmbio que vai e vem como a água do mar». Tudo isso um sonho. Fumo! Mas, desta vez, o provérbio está certo: não há fumo sem fogo! Em 1587, Alonso Morgado, na sua Historia de Sevilla, pretendia que «com os tesouros importados para a cidade se poderiam cobrir todas as ruas com calçadas de ouro e de prata!» (2. BRAUDEL, 1982, p. 31)

barato, e de melhor qualidade – unicamente possível com recurso à máquina. Ultrapassa assim o mercado das Índias e todas as rotas que se faziam para Oriente, à procura dos panos da Índia, passam a ir para Londres. O comércio distante e sólido com Portugal atingia o seu auge durante este século, com o comércio do vinho do Porto. No Novo Mundo, as colónias eram dominadas pela corte inglesa, e o seu desenvolvimento ainda não ameaçava o império britânico, apesar da guerra civil americana que se começava a anunciar. Quase 40% do que Inglaterra exporta durante este século é para a América⁶¹, para onde exporta o bacalhau salgado em troca de açúcar e melaço para produzir rum, que é, por sua vez, a moeda de troca em África para comprar escravos.

O porto de Londres é o mais movimentado e influente do mundo, mas dentro da cidade londrina começam a surgir marcas evidentes do novo motor económico da cidade: a indústria. Podemos imaginar como as cidades, em resposta à explosão industrial, vão crescendo, depressa, mal, e ficam suspensas: na angústia entre a próxima evolução tecnológica ou do mais sensível estrangulamento comercial. À volta do núcleo portuário e administrativo de Londres, vão-se desenvolvendo bairros operários em condições precárias – *the slums*. Um pouco por todo o território inglês vão-se desenvolver processos de urbanização industrial, criando uma cadeia de cidades que se ligam a Londres num sistema de infra-estruturas altamente desenvolvido: “compactos, trepidantes, Leeds, Sheffield, Birmingham, Manchester, Liverpool, é a alma do avanço inglês”. (I. BRAUDEL, 1992, p. 488)

O deslocamento das indústrias para zonas longe do núcleo portuário só é possível com o desenvolvimento técnico da altura, principalmente, o desenvolvimento dos meios de transporte. Num processo longo de aperfeiçoamento surgem as locomotivas a motor, para o transporte de mercadorias. No final do século XIX o The Tube (1863) tinha já oito linhas construídas. Entretanto, as Exposições Internacionais comprovam o poder tecnológico inglês e difundem o gosto pelos produtos industriais um pouco por todo o mundo.

A cidade londrina do final do século XIX é o exemplo mais claro daquilo que é a génese de uma cidade industrial. As *slums* são um problema grave na cidade e surgem planos para as erradicar. Por outro lado, a burguesia industrial londrina desloca-se para zonas mais distantes da cidade onde pode construir as suas *garden cities* longe do rebuliço. A atmosfera cosmopolita da cidade, torna-a uma atracção internacional, não fossem as suas ruas verdadeiras montras de luxo, riqueza, de todos os cantos do mundo.

A população londrina era um verdadeiro *melting pot* de culturas, e classes sociais. No porto de Londres podia-se ouvir falar todas as línguas existentes no mundo, entre uma burguesia financeira, mercadores estrangeiros e imigrantes. Em 1830 a população de Manchester rondava



10. Novo mapa-mundo (1749-1836)

11. Londres século XVIII

os 180 000 habitantes, dos quais 50 000 eram imigrantes irlandeses. E paralelamente aos imigrantes, podiam-se ver, acumulados nas caves das cidades, os ingleses vindos das zonas rurais: famílias inteiras, homens, mulheres e crianças – não fossem os dois últimos mencionados mão-de-obra mais barata, indispensáveis portanto àquela que é plenamente uma economia capitalista de escala global.

A economia-mundo do século XIX, até meados do século XX, é uma economia dominada pelos gigantes europeus. Londres destaca-se, de facto, mas um pouco por toda a Europa, um punhado de impérios coloniais vão exercendo o seu domínio. A economia-mundo do século XX consiste numa rede global de territórios ligados entre si em actividades económicas complexas. Contudo, esta rede não funciona da mesma forma para todos os territórios: existem os grandes europeus, que controlam, e as colónias que são controladas e, como tal, não têm parte activa própria (independente) nas redes de trocas.

Este ambiente de prosperidade dos impérios coloniais, contudo, não vai durar para sempre. As cidades, os impérios, ou as tribos (dependendo do momento da história) estiveram sempre em conflito. Era inevitável que o mesmo acontecesse durante este século. As duas grandes guerras do século XX vão destabilizar a rede económica da economia-mundo de então.

Imediatamente a seguir à Segunda Guerra Mundial, as tradicionais potências europeias, estavam devastadas pela guerra. Foi o momento dos Estados Unidos, cujo distanciamento geográfico e tático permitiu saírem ilesos, entrarem no jogo da economia mundial. Assim, o novo Mundo tornou-se o centro do mundo. Com uma maturidade estabelecida, um Estado unificado e uma economia nacional assumida, foi a economia americana a financiadora do pós-guerra. Rapidamente, a grande maioria dos bens de consumo, capital e militares, exportados para todo o mundo eram americanos¹⁹. E se dúvidas surgiram sobre a capacidade da nova potência, com o acordo de Bretton Woods criou-se “um regime internacional cuja base era o domínio americano da economia mundial” (19. SASSEN, 1991, p. 3) dissipando qualquer discordância. Nova Iorque assume assim o centro da economia-mundo seguindo a mesma estratégia dos seus antecedentes: um império é destabilizado, outra cidade ocupa o seu lugar¹.

A relação entre os Estados Unidos e a Europa colonial é um processo principalmente financeiro e industrial. Os Estados Unidos vão financiar o pós-guerra e conseguir o monopólio dos produtos industriais. A economia-mundo mudava, as suas redes de influências para Oeste. Pela primeira vez na história, um território fora do continente europeu faz parte da rede de cidades que controlam os sistemas económicos.

Contudo, a Europa continua a ser um importante centro económico. Do outro lado do Atlântico as antigas potências a ressarciam-se da guerra, num processo de reconstrução e de

“(...) every visiting foreigner, particularly if he was French in the age of Voltaire and Montesquieu, made desperate efforts to understand and make sense of London.” (2. BRAUDEL, 1982, p. 30)

“Em Londres, o mosaico religioso tem todas as cores. Conta um viajante francês (1725): «Há judeus, protestantes, alemães, holandeses, suecos, dinamarqueses, franceses, luteranos, anabaptistas, milenários (sic), brownistas, independentes ou puritanos e trementes ou quakers». Ao que há a somar os Anglicanos, Presbiterianos e os próprios Católicos que, ingleses ou estrangeiros, têm o hábito de ouvir a missa nas capelas dos embaixadores francês, espanhol ou português. Cada seita, cada crença tem as suas igrejas ou as suas assembleias. E todas se reconhecem, se mostram: os quakers «conhecem-se a um quarto de légua pela roupa, com um chapéu de copa chata, uma gravatinha, um fato abotoado até cima e os olhos quase sempre fechados.»” (2. BRAUDEL, 1982, p. 31)

“Few who read these pages have any conception of what there pestilential human rookeries are, where ten thousands are crowded together amidst horrors which call to mind what we have heard of the middle passage of the slave ship. To get to them you have to penetrate courts reeking with poisonous and malodorous gases airing from accumulations of sewage and refuse scattered in all directions and often flowing beneath your feet; courts, many of them which the sun never penetrates, which are never visited by a breath of fresh air, and which rarely know the virtues of a drop of cleansing water.” (10. HALL, 2002, p. 15)

“They cannot afford to go out by train or tram into the suburbs; and how, with their poor emancipated, starved bodies, can they be expected – in addition to working twelve hours or more, for a shilling or less – to walk three or four miles each way to take and fetch? (...) The legislation (the Cross Act) did allow local authorities to buy and demolish “unfit” property, but there was little provision for rehousing and the machinery was extremely cumbersome, bureaucratic and slow-grinding. And the new model dwellings were hated for their overbuilding, their lack of greenery, their grim façades and petty regulations; no wonder their inhabitants later took the garden city idea with such enthusiasm. Besides, because they earned a meagre return of 2-3%, their rents put them out of reach of the casual poor. (...)”

And all the while, road and railway-building and the growth of central business district of London were taking working-class housing away faster than it could ever be replaced. Streets clearances displaced about 100,000 people between 1830 and 1880; the railways at least 76,000 people between 1853 and 1901. Far from compensating for these losses, the clearances actually exacerbated them. By 1985, the year in which the first council housing occupied in London, the three principal philanthropic trusts had between them built only 16, 950 dwellings. Indeed, this failure added to the pressures to abolish the old Metropolitan Board of Works and create a directly elected government for the whole of London.” (10. HALL, 2002, p. 18-19)

perda das suas colónias. A independência das colónias apresenta o segundo momento de internacionalização da rede económica: os Estados Unidos já se haviam instituído, os países sub-desenvolvidos começavam agora o seu processo.

No final do século XX a economia-mundo vai sofrer mais um processo de expansão e aprofundamento. Se até aqui, encontrávamos uma divisão clara entre países desenvolvidos dominantes e países sub-desenvolvidos dominados, a emancipação do Terceiro mundo vai alterar completamente este sistema.

No Oriente, o bloco asiático preparava, há várias décadas, uma estratégia para conseguir pertencer à rede económica dominada pelos dois continentes no lado oposto do Atlântico. Os Tigres Asiáticos surgem em força no início da década de 80, e impõe-se como os principais produtores industriais do mundo. Mais tarde, será a altura da China e da Índia se assumirem como potências industriais.

Assistimos então, ao aprofundamento da economia-mundo, o primeiro momento de participação *igual* de todos os territórios do mundo. Significa isto que, neste momento, cada ponto da rede global tem a sua função no sistema económico. A Ásia assume-se como o principal produtor industrial, actividade tradicionalmente desenvolvida nas cidades mais desenvolvidas. Vão ser economias principalmente exportadoras e agressivas. A Europa, e a América, os velhos dominadores da economia mundial, vão passar a ter novas funções. Com a saída das indústrias das suas cidades, com um sistema económico cada vez mais internacional e liberal, as velhas potências europeias precisam de se reinventar. E é isso que acontece: um pouco por todas as antigas metrópoles, o esvaziamento dos sectores industriais correspondem ao aprofundamento dos sistemas financeiros.

As cidades que ocupam o centro do mundo da economia-mundo do século XXI são, principalmente, os centros de serviços financeiros e de gestão da rede económica global. Em vez dos portos mercantilistas e industriais, desenvolvem-se os *business districts* esses territórios concentradores do sector financeiro. Mas este sector financeiro, o mesmo que víamos em Amesterdão, vai sofrer um aprofundamento natural, como acontece sempre que se dá a expansão da economia-mundo. Multiplicam-se os serviços relacionados com os serviços financeiros. Para além dos bancos internacionais, aparecem as instituições bancárias, independentes, sem as restrições de estarem sujeitas às normas e legislações de um estado.

A indústria, por seu lado, já não se faz nas velhas metrópoles mas ainda se manifesta no seu território. A deslocação espacial dos processos industriais para os países recentemente industrializados resulta na deslocação da produção, mas não do seu controle. A partir das metrópoles exerce-se a gestão de uma rede espacialmente dispersa de fábricas, escritórios e



12 e 13. A actividade portuária de Nova Iorque a seguir à II Guerra Mundial

serviços, que se no século anterior se passava nos territórios mais dispersos dentro dos territórios nacionais, agora se faz por todo o mundo, como vimos. O porto de Elizabeth-Port Authority Marine Terminal (Nova Iorque) é apenas o terceiro maior porto na América⁴⁶. E em Londres, as docas chamam-se agora Canary Wharf, o novo centro financeiro da cidade.

Ao exercício de controlo cada vez mais complexo que implica a nova rede económica globalizada, corresponde o desenvolvimento de novas actividades no sector terciário. O domínio do comércio a longa distância, longe dos tempos em que se demorava dois meses a fazer a viagem Nova Iorque-Londres, dos pergaminhos com histórias de territórios distantes e dos mapas incompletos, o exercício do poder faz-se agora através de cabos de fibra óptica, de vídeo-conferências e ligações por satélite. São as inovações tecnológicas em serviço da economia-mundo. Providenciar esta base de suporte implica a concentração de serviços tecnológicos altamente desenvolvidos. A sua especialização e complexidade confere-lhes a necessidade de um espaço urbano desenvolvido e altamente tecnológico, assim como a proximidade das indústrias financeiras e dos serviços às empresas, a quem vão providenciar os seus serviços. Os antigos centros da economia-mundo, as cidades mais desenvolvidas, onde se concentram, precisamente, os serviços financeiros e as empresas, vão ser o local ideal para a concentração destas empresas de telecomunicações, também.

Desta forma, nas antigas cidades-mundo, a perda dos processos de industrialização correspondem ao aprofundamento e ao aparecimento de novos sectores do sector terciário. Saem as fábricas mas ficam os centros administrativos das empresas que se movimentam na rede económica internacional, e, conseqüentemente, os serviços às empresas que como o nome indica, providenciam a manutenção dessas instituições. Mantêm-se igualmente os serviços financeiros, que se continuam a desenvolver, nos antigos centros financeiros, ou em zonas novas da cidade, conforme o poder das suas cidades. Os *business districts* das cidades chamadas globais, não são nada mais que o aprofundamento de uma cultura mercantilista e financeira, que no tempo longo da história, se foi sempre manifestando na formação das cidades, como prova a Bolsa de Amesterdão do século XVIII, ou o Palácio da Bolsa do Porto (como veremos, no próximo capítulo).

Percebemos que as inovações das cidades que Saskia Sassen chama de cidades globais não são mais que o aprofundamento de um percurso longo de desenvolvimento dos vários sectores da economia:

A dispersão geográfica das actividades económicas que marcam a globalização, juntamente com a integração de tais actividades geograficamente dispersas, são um factor-chave para o crescimento e a importância das *central corporate functions*. Quanto mais dispersas são as



14 15 e 16. As potências do século XXI: Nova Iorque, Londres, Hong Kong

operações de uma empresa em diferentes países, mais complexas e estratégicas se tornam as funções centrais – ou seja, a actividade de gerir, coordenar, servir e financiar a rede de operações da empresa. (29. SASSEN, 2005, p. 28) Contudo, como vimos, estas condições não são exclusivas das cidades globais.

A dispersão geográfica que, segundo Sassen, está na génese das cidades globais, é o resultado de um processo longo de aprofundamento das trocas e do próprio conhecimento do território mundial, num misto de incapacidade técnica e preconceitos religiosos.

As funções centrais das empresas, a multiplicação dos mercados financeiros, os sistemas de bolsa e toda a panóplia de serviços financeiros inerentes, são um processo que remota para tempos distantes. As ainda tímidas relações das cidades portuárias italianas, com a sua rede mercantil que correspondia ao território conhecido, envolvia já letras de câmbio – eram as necessidades da época. Chegando ao século XVIII assistimos ao aprofundamento do mercantilismo e a uma burguesia financeira altamente desenvolvida: ao aumento da escala dos territórios envolvidos, correspondem a respostas da mesma escala dos territórios envolvidos na economia-mundo de então.

A concentração das indústrias de inovação (as telecomunicações, os serviços as empresas e os serviços financeiros) tornam as cidades globais em territórios de abundância criativa e ambientes altamente sofisticados de controlo. Contudo, podemos imaginar as inovações tecnológicas e os avanços científicos inovadores necessários ao empreendimento dos Descobrimentos e a sua concentração, da mesma forma, nas cidades de Sevilha e Lisboa, onde se processavam as redes de comunicação da altura.

Percebemos assim, que aquilo a que chamamos de globalização não é mais do que o aprofundamento das redes económicas da economia-mundo que se foi desenvolvendo no tempo longo.

A economia-mundo do século XXI é uma rede de relações em que todo o território global está envolvido. O volume de actividade ou o grau de influência de cada território varia conforme a especificidade do território em questão. Contudo, se nos dermos ao trabalho de examinar a evolução do local, e as suas condições na rede económica, apercebermo-nos rapidamente de que todos os territórios apresentam sinais desse envolvimento.

“As cidades foram sempre nós articuladores de redes de relacionamento, de domínio, de trocas, como claramente demonstra Braudel. Foi o alcance geográfico dessas redes, o poder de quem as organizava, os meios e as tecnologias que eram mobilizadas que deixaram marcas indeléveis na forma, na função, e na legibilidade simbólica dos aglomerados urbanos ribeirinhos.

(...) Vivemos tempos de “aceleração da história”, de modificações bruscas e paradoxais e, contudo, persistem permanências que só passam despercebidas por amnésia histórica ou porque as dinâmicas relacionais mudaram de intensidade, de conteúdo, ou de suporte tecnológico.” (6. DOMINGUES, 1998, p. 7)

“As cidades dominantes não o são in aeternum: substituem-se umas às outras. Verdade na cúpula, verdade a todos os níveis da hierarquia urbana. Quando se produzem, estas transferências (no cume ou a meia encosta), donde quer que venham (por razões puramente económicas ou não) são sempre significativas: interrompem histórias tranquilas e abrem perspectivas tanto mais preciosas quanto são raras. Seja Amsterdam a substituir Antuérpia, Londres a suceder a Amsterdam, ou, por volta de 1929, Nova Iorque a ganhar a Londres, há sempre uma enorme massa de história a oscilar, revelando as fragilidades do equilíbrio anterior e as forças do que vai estabelecer-se. Podemos de antemão duvidar que todo o círculo da economia-mundo seja assim afectado e que as repercussões nunca sejam unicamente económicas.” (2. BRAUDEL, 1982, p. 32)

“No fim do século XIV, Veneza é uma cidade mercantil em plena expansão; mas só em parte é afectada e animada pela indústria e, embora tenha um enquadramento financeiro e bancário, este sistema de crédito só funciona no interior da economia veneziana, é um motor endógeno. Antuérpia, praticamente desprovida de marinha, albergou o capitalismo mercantil da Europa e foi, para os tráfegos e para os negócios, uma espécie de albergue: toda a gente encontrou lá o que para lá levou. [...] Com Amsterdam e Londres, as cidades-mundo já possuem o arsenal completo do poderio económico, tomaram tudo, desde o controlo da navegação até à expansão mercantil e industrial e todo o leque dos créditos.

Outra coisa que varia, de uma dominação para a outra, é o enquadramento do poderio político. Deste ponto de vista, Veneza tinha sido um Estado forte, independente; [...] a seguir a 1204, passa a dispor de um Império colonial. [...] Amsterdam atribui-se, de certo modo, a prosperidade das Províncias Unidas, quer elas queiram quer não. Mas, enfim, o seu «reino» não representa mais do que a Terraferma veneziana. Com Londres tudo muda, pois a enorme cidade dispõe do mercado nacional inglês e, depois, do conjunto das Ilhas Britânicas, até ao dia em que, quando o mundo muda de escala, este aglomerado de poderio passa a ser a pequena Inglaterra em face de um mastodonte: os Estados Unidos.” (2. BRAUDEL, 1982, p. 35)

Capítulo 2

Porto: um participante ausente no processo de globalização?

No tempo longo da história, a cidade do Porto esteve sempre envolvida nas economias-mundo que se iam formando. Os contactos com territórios distantes deixaram marcas indeléveis na forma da cidade. Os momentos do *tempo longo* em que o Porto participou activamente como nó articulador das redes económicas deixaram marcas, algumas ainda hoje visíveis, no processo de formação da cidade.

Se desde as origens, o rio Douro se instaurou como o principal suporte económico da cidade, o início do século XXI marcou o início de uma nova relação do rio Douro com a região e o mundo (7. DOMINGUES, 2009, p. 1). Hoje, como antes, a cidade cresce de forma indissociável dos chamados processos de globalização. As manifestações de globalização, contudo, tornaram-se cada vez mais abrangentes: de tal forma que podem ser mais difíceis de identificar.

Passemos então a perceber a forma como o Porto se relacionou com o mundo, desde as relações com a potência económica da Flandres na Alta Idade Média, passando pelo tempo áureo dos Descobrimentos, até à relação com a potência colonial e industrial do Império Britânico, chegando aos nossos dias de revolução tecnológica e *globalização*.

“O território da bacia do Douro está cheio de testemunhos de presenças culturais misturadas – desde as gravuras paleolíticas do Côa, ao santuário rupestre de Panoias (Vila Real), ao embate e à fusão dos Romanos, Suevos (séc. V), Visigodos os muçulmanos (sécs. VIII-XI). Desde meados do século XII, já num período de maior segurança, os monges de Cister multiplicaram a sua influência no território, arroteando terras, plantando vinhas, aproveitando as influências cruzadas entre a influência climática do atlântico e do mediterrâneo. Esta prosperidade marca não só a ligação do Douro ao Porto, como também a inserção nas rotas comerciais hanseáticas com a Flandres e o Norte da Europa, a «economia-mundo» de então. O vinho surge desde muito cedo como um dos principais produtos dessas transacções, tal como o sumagre, uma planta importante para a indústria dos curtumes.” (7. DOMINGUES, 2009, p. 4)

A ocupação da região geográfica que hoje corresponde à cidade do Porto remete para períodos distantes, quando o continente europeu se encontrava repartido, os seus territórios eram disputados por tribos e a instabilidade perturbava o desenvolvimento. São muitos os relatos que podemos encontrar, ainda hoje, no território mais abrangente que é a bacia do Douro. “Desde as gravuras paleolíticas do Côa, ao santuário rupestre de Panoias (Vila Real), ao embate e à fusão dos Romanos, Suevos (séc. V), Visigodos os muçulmanos (sécs. VIII-XI)” (7. DOMINGUES, 2009, p. 4) encontramos provas de contacto com civilizações e culturas muito diferentes.

Com a ocupação dos muçulmanos e a investida da Reconquista cristã, que foi retomando o território perdido num processo que vai culminar, mais tarde, na grande investida que foram as Cruzadas, o Porto desempenhou um papel fundamental.

O território do Douro assumiu uma importância estratégica fundamental na Reconquista Cristã que durante os séculos IX e X tomou proveito da sua posição próxima da primeira fronteira peninsular da Reconquista.⁹ Iniciou-se assim um período de desenvolvimento assumido na cidade do Porto, onde a “existência de actividades já de carácter pelo menos pré-urbano, de indústria e, sobretudo, de comércio, veio estabelecer as regras de relação entre o domínio senhorial e as actividades da população que residia e trabalhava no burgo”.¹⁶ Assisti-se à construção de uma rede de vilas e ao desenvolvimento da agricultura, cujos produtos se vão tornar uma importante moeda de troca e de posicionamento com a economia-mundo de então, que eram os países da Liga Hanseática. O vinho, esse que se vai tornar mais tarde o ex-líbris do comércio internacional do Porto, começa já desde meados do século XII a ser exportado para os países do norte da Europa, mas destaca-se neste período principalmente o sumagre, produto utilizado na indústria dos curtumes, que viria a tornar-se um dos principais despoletadores de contacto internacional: “era muito procurado pelos mercadores flamengos e alemães que, talvez



17. O Porto e a sua ligação ao Atlântico: a base de uma rede de trocas internacional

antes do vinho, viram nele uma excelente mercadoria de troca. Do mesmo modo, os ingleses mostraram interesse por ele. (...) Sabemos, porém, que nos fins do século XVI a procura do sumagre era enorme, oferecendo os estrangeiros elevados preços a ponto de os sapateiros e surradores portuenses experimentarem dificuldades em suportar a concorrência.” (20. SILVA, 1988, p. 189)

No século XIV, “o Porto tem igualmente fortes relações com Lisboa, assim como com o Norte e o Douro, mas internacionalmente favorece a Europa Setentrional. Prova disso é a celebração do primeiro tratado português com o Rei de Inglaterra, o qual é realizado por um mercador portuense, Afonso Martins Alho (1353).” (22. FERNANDES e VASCONCELOS, p. 3)

A ligação às economias desenvolvidas do norte da Europa concebeu à cidade do Porto uma prosperidade inegável. Após a instituição do burgo episcopal no século XIII, a zona da Ribeira era já um centro de desenvolvimento económico e contacto com as economias exteriores. Aqui atracavam navios que partiam em direcção ao Atlântico e às cidades do Norte. A actividade mercantil era já de tal forma importante e desenvolvida que em Miragaia se estabelecia um segundo núcleo de actividade imprescindível para a inserção numa economia-mundo, os estaleiros de construção naval.⁹

Contudo, se os séculos de ligação às economias do Norte da Europa foram séculos de prosperidade e desenvolvimento, nada se compararia à prosperidade que se aproximava. Nos séculos XV e XVI, Portugal assume-se como uma das principais potências económicas mundiais. A empresa dos Descobrimentos, a sua ligação ao Norte de África inicialmente, e depois ao Brasil e à Índia vão transformar o território português. E se Lisboa se estabeleceu como o mais célebre porto de transacção de mercadorias com a chegada das naus e, inevitavelmente, de prosperidade e riqueza vindos dos territórios conquistados no ultramar, a cidade do Porto sofreu igualmente importantes transformações neste período.

O Porto continua a desenvolver as suas redes económicas e o vinho, que “além de fazer a fortuna de muitos indivíduos, trouxe ao burgo que o recolhia as receitas indispensáveis para fazer face às obras públicas permanentes que o seu estatuto de cidade «mui nobre» exigia” (20. SILVA, 1988, p. 146) continua a ser um dos principais produtos de transacção comercial. Contudo, já não é o sumagre para as regiões do norte que vai colocar a cidade nas redes económicas. É agora o seu próprio território nacional que joga nas malhas daquela que é a economia-mundo do século XV, dos Descobrimentos, da colonização, de Portugal e Espanha. Assim, uma cordoaria real cada vez mais rica e opulenta requer certo tipo de produtos. E o Porto, mais uma vez, suprime esta necessidade na rede económica, em grande parte graças à produção do cânhamo, que era produzido no Vale da Vilariça até à foz do rio Sabor. (7. DOMINGUES, 2009,

p. 4) Mais tarde, quando o rei português encontrar nas cidades da Holanda um exportador para as especiarias que entravam no porto de Lisboa, no momento em que Antuérpia e, principalmente, Amesterdão se vão tornar as cidades de escoamento das riquezas vindas do ultramar, a cidade do Porto tinha conseguido aprofundar a comercialização do seu vinho de tal forma que “em 1675, aparece pela primeira vez, uma referência documental à designação «vinho do Porto»”. (7. DOMINGUES, 2009, p. 8)

No século XVII, a nova muralha é construída com uma dimensão doze vezes superior à agora insuficiente muralha medieval⁹ e a rede de trocas comerciais com o território interior é tão intensa que as portas da muralha tinham os nomes dos produtos que circulavam por elas: Areia, Carvão e Peixe, prova duma necessidade de especialização das funções, numa economia claramente em crescimento. Mas o principal despoletador da economia do Porto é ainda, sem dúvida, a zona ribeirinha. Aí, multiplicam-se os armazéns, os estaleiros, e multiplica-se também a frequência dos navegantes e mercadores, classe cada vez mais influente na cidade: “A actividade comercial era exercida por uma substancial mas heterogénea franja da população que ia desde a mulher que na Praça da Ribeira ou calcurreando as ruas da cidade vendia a retalho as castanhas e a fruta, os legumes e as hortaliças, a sardinha e o polvo seco até ao grande negociante com ligações internacionais bem firmes.” (20. SILVA, 1988, p. 124)

Constrói-se a rua Nova paralela ao rio, “amplia y regular” e o “conjunto aduanero”⁹ que são a Casa da Moeda e a Bolsa do Comércio, exemplos claro da dimensão que o comércio e as trocas de relações assumiam na cidade de Porto.

Até ao século XVIII, a cidade vai continuar a experienciar uma expansão claramente consequente da prosperidade trazida pelo desenvolvimento marítimo e as novas rotas comerciais que os Descobrimentos abrem. Irão multiplicar-se as construções ao longo da costa, numa tentativa clara de proteger e melhorar as condições das navegações dos navios mercadores cada vez mais numerosos. Os primeiros sistemas de sinalização e controlo são construídos no século XVI (Farol do Anjo (1527), Torre da Marca (1536)) assim como os sistemas defensivos são providenciados pela Fortaleza de São João da Foz e pelo Castelo do Queijo e de Leça.

Multiplicam-se ainda as ruas de saída do centro medieval e introduz-se na dinâmica urbana o carácter monumental dos edifícios de estilo renascentistas que se multiplicam, mostrando que a cidade está a crescer não só a nível de influência mas também em dimensão física. Provando que a cidade ganhava um certo *à-vontade* nas redes de relações internacionais culturais, assistimos à presença do arquitecto italiano Nicolau Nasoni na cidade. Assistiremos em breve às obras de Nasoni, que permanecem até hoje como símbolo de poder, e contactos da cidade com o mundo.

Mesmo na situação pós-êxtase dos Descobrimentos, Portugal mantinha no seu território transfronteiras a exploração das colónias no Brasil e na África. O desenvolvimento contínuo do comércio com o Brasil vai-se manter durante o século XVIII.

Assim, se durante os séculos anteriores o Porto vivia da dualidade entre os produtos comercializados para o seu território interior e os produtos que eram distribuídos para as grandes redes económicas mundiais, durante este século estas relações vão-se aprofundar ainda mais. À herança do comércio com as colónias juntam-se agora as importantes ligações à Terra Nova e à pesca do bacalhau, mas principalmente, aquele que foi o grande despoletador do comércio internacional e das ligações e contactos exteriores do Porto durante este século, o Império Britânico. Quem mais poderia ser, se não esse gigante que iria tomar completamente a economia mundial no século seguinte?

Se desde muito cedo a exportação vitícola era um dos principais fomentadores do desenvolvimento da cidade e do seu posicionamento nas redes comerciais e de relações internacionais, no século XVIII esta actividade vai-se aprofundar consideravelmente. Este facto vai dar lugar a que a cidade do Porto observe ainda mais um aprofundamento da relação sua relação com as redes comerciais internacionais. “Em 1703, o Tratado de Methuen, entre Portugal e a Grã-Bretanha, virá confirmar no plano diplomático essa corrente comercial, concedendo direitos preferenciais aos vinhos portugueses.” (7. DOMINGUES, 2009, p. 8) Este acordo traduz-se no aprofundamento da posição do Porto nas redes comerciais internacionais, mas também no aumento de mercadores, negociantes e uma burguesia cada vez mais formada por estrangeiros, principalmente, os ingleses.

A importância comercial do vinho do Porto torna-se de tal ordem, que em meados do século XVIII se torna necessário a fundação da Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro (1756-1834) numa estratégia clara de monopolização desse que era o principal produto de exportação.

A presença do comércio e da relação entre Portugal e o Império Britânico vai marcar de forma visível a cidade. A zona portuária sofre uma expansão considerável. A ocupação da margem Sul do rio Douro demonstra claramente a insuficiência do porto original, e é nesta nova margem que se vai desenvolver o entreposto vinhateiro. Para permitir a passagem entre as margens constrói-se a Ponte das Barcas (aproximação modesta daquela que vai ser uma das obras mais exemplificativas do engenho e do desenvolvimento comercial da cidade, que pela urgência de construção, acabou por ser preterido e adiado para o século seguinte). Constrói-se o Quartel militar, e a Academia da Marinha, da necessidade de um poder naval cada vez maior, e dão-se ainda as obras de melhoramento da barra do porto, em particular o molhe de



18. Ilustração do Porto no século XVIII 19. A Feitoria Inglesa marca da presença inglesa no Porto até aos nossos dias

Massarelos, que vai dar lugar ao edifício da Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. A supressão das indústrias curtidoras da zona ribeirinha vai ainda deixar lugar à criação de uma nova praça habitacional e à requalificação da Praça da Ribeira. E uma marca inegável das relações com o Império Britânico, é a construção da Feitoria Inglesa (1785) obra realizada pelo arquitecto inglês John Whitehead.

Mas quem observava a cidade da nova margem a sul, não conseguia deixar de reparar a mudança de escala daquela que era uma cidade verdadeiramente em contacto com o mundo. A actuação da Junta das Obras Públicas (1763-1833) vai dar início a uma série de intervenções de estruturação daquele que ainda era um território intimamente ligado com os limites da muralha. A construção de novas ruas de expansão da cidade (rua do Almada) e a regularização das principais vias de saída do burgo medieval (Rua de Santo Idelfonso (Este), Rua de Cedofeita (Oeste), Rua de Santa Catarina (Norte-Sul), Rua de Santo António, Clérigos e Formosa (Este-Oeste), mostra claramente o peso que a burguesia tem na cidade, e a sua vontade de ocupar zonas com mais espaço, longe do rebuliço da Ribeira.

Um dos edificios mais simbólicos deste século, marca evidente do poder económico da cidade é a igreja e torre dos Clérigos, cuja dimensão monumental se destaca sob o perfil da cidade, peça inconfundível para quem observa a cidade da margem sul, ou para os mercadores que navegam o rio Douro e atracam no porto. Esta obra, peça notável do estilo barroco foi construída, mais uma vez, por um arquitecto estrangeiro, vindo daquele que era um dos principais focos internacionais do estilo barroco: o arquitecto Nicolau Nasoni frequenta o Porto onde constrói uma série de obras que ainda hoje podem ser encontradas na cidade.

No século XIX, o Império Britânico impunha-se definitivamente como a grande potência colonial e centro da economia-mundo de então. Um pouco por toda a Europa, mas com origem na cidade de Londres, difunde-se uma euforia industrial, com os desenvolvimentos tecnológicos, dos transportes terrestres (o *tram*, o comboio, e mais tarde o *subway* londrino), a produção em massa e, esses elementos difusores do culto do industrial, sinónimo da importância e poder das cidades, as Feiras Internacionais. Ao mesmo tempo, na cidade do Porto, aproximavam-se tempos de revolução igualmente marcantes para o futuro da cidade.

Se por um lado, as relações comerciais e económicas se tornam cada vez mais importantes no território nacional e internacional, a organização política nacional encontrava-se cada vez mais frágil. Entre pronunciamentos militares, a Revolução Liberal, a derrota da monarquia ou as epidemias que assombraram o quotidiano da cidade, este século foi claramente marcado pela mudança de ideologias. Se até então a sua história fora marcada por guerras entre imperadores, pela disputa entre reis e bispos, instituía-se agora oficialmente um poder republicano soberano.



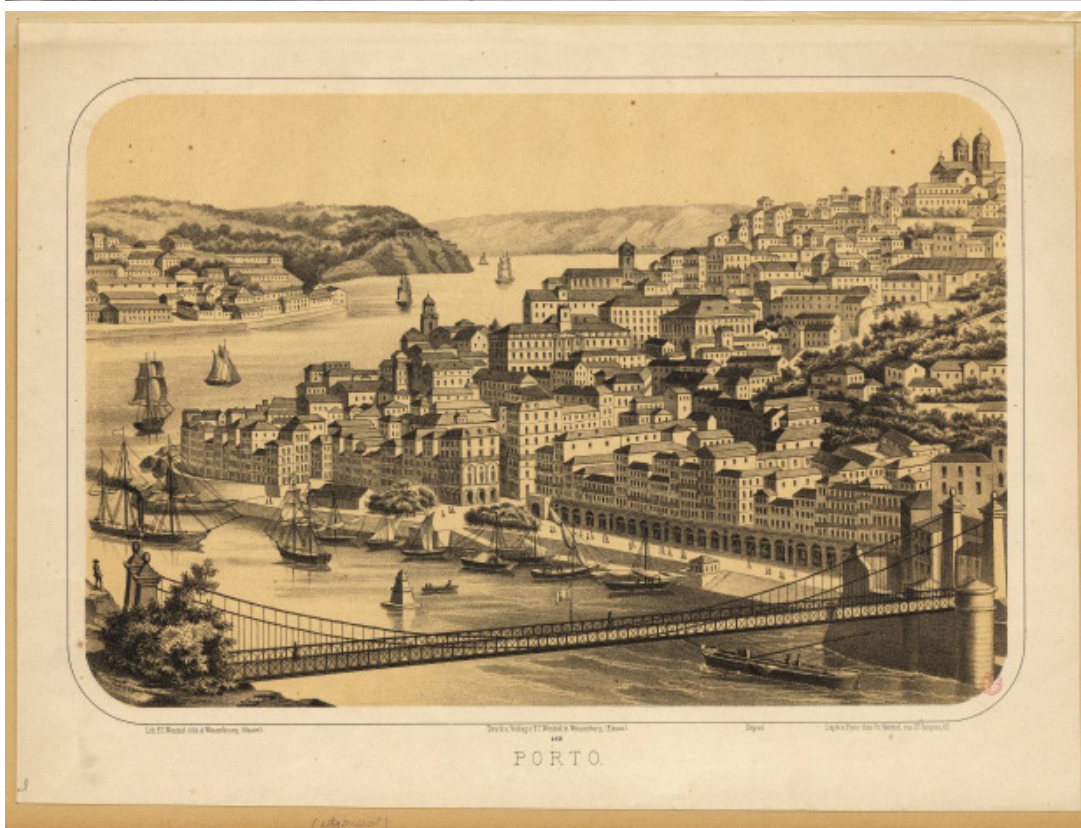
20. A expansão da cidade para fora do núcleo central

O desenvolvimento do Porto durante este século vai sofrer da dicotomia entre uma actividade económica mercantil que usava principalmente as vias fluviais e marítimas, em crescimento exponencial, e o poder republicano que gere agora a cidade, em detrimento do poder clerical.

Apesar da instabilidade social e política, a actividade mercantil da cidade do Porto, talvez pela sua forte ligação às redes comerciais internacionais, mantiveram-se consideravelmente inalteradas, tendo continuado, até, o seu aprofundamento. A rede económica de então abrangia uma série de produtos e um leque igualmente vasto de economias internacionais onde se efectuavam essas trocas. A actividade portuária havia-se expandido para o porto marítimo, donde saíam as embarcações em direcção a Lisboa, ao Brasil e a África, assim como os navios de pesca em direcção à Terra Nova e à pesca do bacalhau. À navegação do rio Douro ficava reservada a circulação dos barcos rabelos que traziam o vinho desde o Alto Douro até ao coração da cidade, e depois para Inglaterra, ou à transacção dos produtos que se distribuíam para o comércio interno do abastecimento diário das cidades.

A cidade experiencia um crescimento impressionante neste período. Se à ambiência mercantil da cidade se veio juntar a institucionalização de um poder republicano, os dois factores resultaram num crescimento urbano que se quer mais unificado (planos da Câmara Municipal para a urbanização do Porto). A cidade aprofunda o seu desenvolvimento às cotas altas, sinais claros do crescimento da rede económica, que com o aparecimento do caminho-de-ferro passa a ser feita não só pelo rio mas também através das duas pontes que aí se constroem. Ambas, em ferro forjado conforme manda o estilo arquitectónico da altura, são prova crucial do desenvolvimento dos sistemas de transacção que se aprofundam. A ponte Maria Pia (1876) de Gustave Eiffel (aquele que se não se poderia considerar o arquitecto-estrela de então, seria pelo menos imortalizado até aos dias de hoje com a torre que tão imediatamente associamos à cidade de Paris) e a ponte Luís I (1886) que se constrói exactamente no sítio onde existia a ponte das Barcas, cujo destino, se o terrível incêndio não tivesse terminado, estaria claramente condenado pelo crescimento que o porto fluvial atingira.

A expansão no sentido Oeste é marcada por uma vontade de ligar a cidade ao mar, na zona de Matosinhos, mas também pela crescente burguesia que reivindicava zonas da cidade onde o seu gosto cosmopolita pudesse desfrutar dos passeios públicos e de uma zona junto à água longe da poluição industrial que a Ribeira assumia cada vez mais. O principal eixo de expansão Oeste é sem dúvida a Avenida e rotunda da Boavista. O lado oeste da cidade cresce num impulso principalmente habitacional e de lazer, pelo que, ao longo da avenida se vão multiplicando os terrenos agrícolas e as habitações; junto ao Passeio Alegre surgem os primeiros passeios públicos; e ainda, na expansão Oeste, mas mais próximo da costa, surge aquele que é um dos marcos



21. O Palácio de Cristal e a Exposição Internacional do Porto

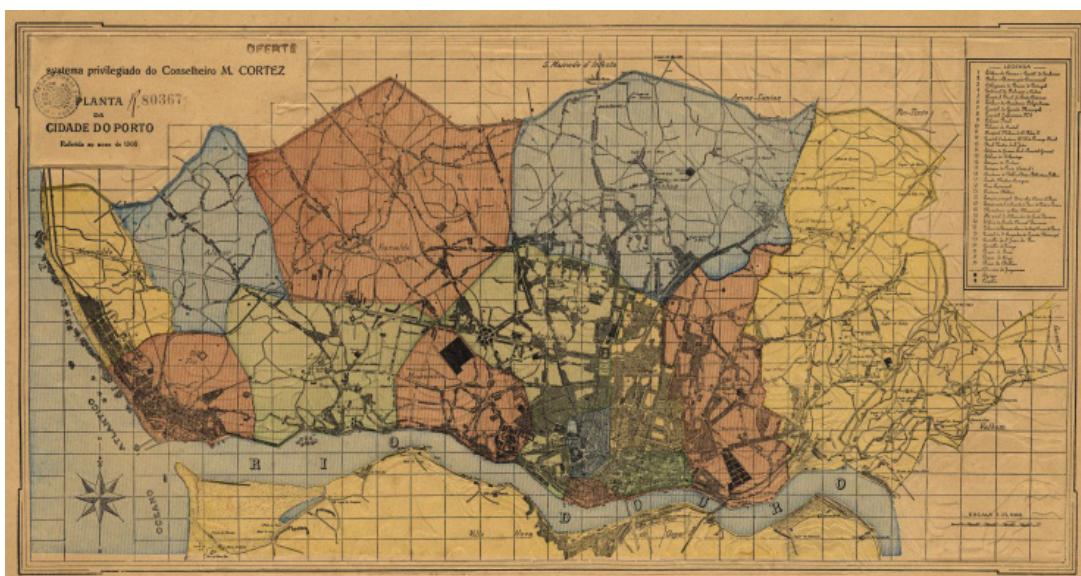
22. O porto do Porto, antes da construção da Alfândega

inegáveis da situação da cidade do Porto no que toca a economia-mundo de então: o Palácio de Cristal (1864) assim chamado pelo seu estilo arquitectónico inconfundível, construído para albergar aquela que foi a primeira Feira Internacional realizada em Portugal.

Mas o fluxo de transacções comerciais entre a região do Porto e as regiões da economia-mundo concentravam-se ainda na Ribeira, que começava a ameaçar ser claramente insuficiente. Por isso mesmo, e apesar dos rumores que existiam já de deslocar definitivamente o porto fluvial para Leixões, vai-se concretizar aquele que é o maior esforço de artificialização da margem do Douro, até aos dias de hoje. O aterro e edifício da Alfândega Nova são uma obra impressionante, a sua dimensão poderia apenas ser equiparada à sua importância para as redes comerciais de então: “[...]a importância da área e os problemas que punha não deixam de ser evidenciados por novos projectos. Por exemplo, aliás sintomático, em 1854 projecta-se e realiza-se o alargamento da então chamada Calçada da Alfândega, (hoje Rua da Alfândega) no seu troço abaixo da Casa do Infante onde ainda funcionavam parte dos serviços alfandegários. Os estrangulamentos que o dedalo de ruas medievais opunha às manobras de condução do tráfego dos cais e praias do Douro até ao coração da cidade, obrigavam os responsáveis a pensar, sob a pressão da influente classe dos comerciantes e armadores, numa forma de resolver esses problemas. O volume de mercadorias transaccionadas, descarregadas ou embarcadas no cais do Porto, era já enorme. A velha alfândega insuficiente, deixava germinar a ideia de uma nova e adequada construção.”¹⁵

O novo edifício da Alfândega vem solidificar o sistema comercial e industrial que se estabelecia em torno do porto fluvial. Ao longo das margens do Douro começam a aparecer um conjunto de fábricas (Freixo, Massarelo e Lordelo), mais a Oeste, os bacalhoeiros onde se transforma o bacalhau vindo da Noruega, no lado de Gaia, proliferam as caves do vinho do Porto: produtos de todo o mundo chegam a este ponto de intersecção de redes económicas. Daqui, tanto se distribuem pelo rio Douro até ao Atlântico, como pelos caminhos-de-ferro, e pelas pontes, para o território regional mais distante, transformando esta zona num autêntico espectáculo de confluências de territórios.

A ligação da zona ribeirinha com a restante cidade também vai sofrer uma reestruturação considerável. Vão-se efectuar obras de corte drástico com a malha medieval, cujo sistema é literalmente rompido pela construção de novas ruas (maiores e mais largas) que se adequem à velocidade e à dimensão do fluxo de pessoas e mercadorias que aí passam, bem como à instalação do eléctrico. Com a construção da Alfândega Nova e, respectivamente, a Rua Nova da Alfândega, cria-se um eixo de circulação importante de entre o rio e a parte alta da cidade, assim como de ligação a Miragaia e às actividades mercantis que aí ficaram soterradas, após



23. Gaia 24. Porto no início do século XX

a construção do aterro. Outro eixo importante de ligação da Ribeira com a cidade foi a Rua Mousinho da Silveira, cuja vontade de estabelecer um eixo de saída da cidade medieval não poderia ser mais literal quanto a forma como a malha antiga foi rompida de modo a permitir a sua construção.

Mas a transformação desta zona no centro económico da cidade de então só pode ser entendido quando se dá a construção do Palácio da Bolsa e do Tribunal do Comércio no Convento de São Francisco. Este momento afirma, não só o domínio civil sobre as estruturas mendicantes religiosas que até aqui representavam o principal transformador da malha urbana, como afirma claramente a Ribeira enquanto o centro financeiro internacional.

Na passagem para o século XX a situação urbana, em linhas gerais, era caracterizada por um núcleo central e uma franja marítima densamente edificados, que se opõe à extensão de zonas suburbanas localizadas a norte e a este.⁹ As vias de expansão da cidade nos sentidos Norte e Este deram origem a vários bairros novos de situação periférica (Campanhã, Paranhos). Estas zonas foram naturalmente povoadas a partir dum processo fortemente relacionado com os fenómenos de industrialização, que a oferta de espaço nessas zonas proporcionava. Contudo, mais de metade da população residia ainda no centro histórico correspondente ao núcleo medieval e aos bairros da expansão do século XVIII (Cedofeita, Santo Idelfonso, Bonfim e Massarelos).

No final do século XIX o estado revela um esforço na criação de projectos gerais de melhoria da cidade, cuja dimensão expandia rapidamente, iniciaram-se várias tentativas de elaboração de projectos para a reestruturação da cidade (1881 Primeiro Plano de Melhorias). Aquele que era um capitalismo industrial em franco crescimento vai assim beneficiar das preocupações relacionadas com as infra-estruturas, principalmente a nível das vias terrestres e marítimas, aprofundando-se desta forma aqueles que eram os sistemas relacionados com as actividades económicas e de relação internacional da cidade.

Numa Europa cada vez mais industrializada, a da II Guerra Mundial em que os ingleses representaram um dos principais papéis, os esforços das grandes potências europeias encontravam-se centradas nos esforços bélicos. Os progressos industriais iam sendo desenvolvidos, principalmente nas indústrias metalúrgicas e em todas as outras indústrias relacionadas com a produção de armamento bélico. O comércio com Inglaterra continuava, mas de forma mais estabilizada, assim como a relação com as colónias. Uma crise que todos os impérios coloniais enfrentavam: a luta pela independência daqueles que foram até aqui um suporte económico importante dos velhos países europeus.

Portugal mantinha a sua posição neutra nos esforços bélicos, e o desenvolvimento do seu território parecia continuar relativamente indiferente às instabilidades internacionais. Na



25 e 26. O Porto industrial

verdade, o desenvolvimento industrial continuava, e as marcas deste desenvolvimento vão-se fazer sentir de forma incontornável na cidade de origens medievais que era o Porto.

O território urbano do século XX começava a distanciar-se irremediavelmente do núcleo histórico. O desenvolvimento da indústria de carácter mais pesado, com necessidade de espaço para a implementação das grandes fábricas, como são as de produção têxtil e metal-mecânica, começam a expandir para as margens do Douro e Rio Tinto, mas principalmente, para as regiões rurais do Vale do Ave e do Vizela. Começam a criar uma franja industrial significativa e, consequentemente, começam a desenvolver também um processo de urbanização forte desses territórios. A montante da Ponte D. Luís restam apenas algumas quintas, onde a escarpa granítica possibilitava a agricultura.

O Porto industrial vai-se manifestar, sobretudo, na cota alta da cidade. Aí, aumentam o número de pequenas unidades de tipo fabril. As ilhas começam a proliferar pela cidade, criando situações de habitação precária que representam uma preocupação para o Estado. Constrói-se a gare ferroviária da Boavista, no eixo de rotação entre o núcleo histórico e as grandes zonas portuárias que se situam agora junto ao mar.

Com a adaptação da cidade às condições industriais, o porto da Ribeira afirmava-se definitivamente insuficiente para as necessidades do fluxo de trocas da cidade. Se já no século XIX os navios de maior porte circulavam nos portos de mar, durante o século XX concretiza-se finalmente o plano de construção do porto de Leixões (1908). Leixões e Matosinhos passam assim a ser os grandes centros portuários, com uma dimensão e capacidade que se distanciam completamente da escala do porto medieval, que enclaustrado no coração da cidade, acaba por estagnar. Os novos portos marítimos assumem um carácter adaptado às condições daquela que é uma economia cada vez mais internacional, onde o fluxo de exportações e importações cresce exponencialmente.

O centro histórico, que ainda o século passado se assumia como o centro financeiro e mercantil da cidade (com a construção da Alfândega, do Palácio da Bolsa, os núcleos do entreposto vinhateiro, dos bacalhoeiros e a ligação ao sistema ferroviário) inicia neste século um processo de alteração da sua relação com a cidade que, no século seguinte, se vai manifestar numa transformação crucial do seu carácter no sistema urbano.

Na zona litoral do Douro vão-se manter as edificações dos armazéns e das fábricas antigas, que começam agora a declinar, com a descentralização das indústrias para as periferias. Ao rio Douro ficam consagradas as centrais de produção de energia, como é o caso do Gazómetro e das estações de transformação eléctrica⁶. O rio Douro, importante eixo de navegação no tempo longo da cidade, vê agora a sua bacia domesticada pelo conjunto de barragens que vão



27. O porto de Leixões 28. A construção da Ponte da Arrábida

ser construídas durante o século XX. Carrapeto (1972), Régua (1973), Valeira (1976), Pocinho (1982) e finalmente, a grande barragem de Crestuma-Lever (1985) consagram o Douro num dos principais produtores de energia hidráulica⁶. O transporte de mercadorias, a troca de relações, o rebuliço, lentamente sai da Ribeira. Mudam-se para os portos marítimos, adaptados à dimensão, ao ritmo, e à tecnologia da economia de então.

Na Ribeira permanece a Alfândega, agora apenas com a função de serviços administrativos⁹. Esta duplicação das instalações portuárias, que se queriam numa relação geográfica mais próxima vai provocar, contudo, alguma indecisão relativamente à função que o monumental edifício da Alfândega deveria albergar. O carro eléctrico continua a fazer o seu percurso na Ribeira, mas permite agora a ligação a Matosinhos e Leixões.

O aumento das relações longínquas dentro do território nacional, inicialmente possibilitadas pelas ligações ferroviárias, continua a reivindicar mais infra-estruturas entre as duas margens do Douro. Já não são os caminhos-de-ferro que se impõe como meio de transporte, é a época do automóvel. A revolução automóvel, que em Portugal só se dá a partir dos anos sessenta, transformam este transporte num dos principais dinamizador da cidade. Dá-se então a construção de novas pontes, adaptadas ao novo meio de transporte. Dá-se a construção da ponte da Arrábida (1963) (que na altura da sua construção tinha o maior arco de betão armado de qualquer ponte do mundo⁴⁶) e da ponte do Freixo (1995), cujo objectivo principal era o de descongestionar as pontes antigas, de ferro, construídas numa altura em que não se adivinhava o fluxo de entrada e saída da cidade que se iria observar.

A velha burguesia, cuja permanência na cidade deixou marcas profundas na expansão da cidade a Oeste no século XIX, vai agora ser substituída por aquela que é a burguesia industrial dos novos motores económicos da cidade. Esta nova classe, igualmente abastada, vai aprofundar a urbanização preferencial à beira-mar, que se havia iniciado com os passeios públicos na zona Oeste no século anterior: “a nova burguesia industrial veio assim misturar-se com a velha burguesia das quintas do Douro, da produção do Vinho do Porto e do comércio com a Inglaterra e com o Brasil.” (7.DOMINGUES, 2009, p. 13) A Foz do Douro, já na frente de mar, vai ser quase exclusivamente urbanizada pelas residências das classes abastadas, cuja opulência se reflecte nos “chalets” de verão e nas residências apalaçadas. (7.DOMINGUES, 2009, p. 13)

O século XX termina assim com a cidade do Porto em franca expansão para longe do centro histórico. As zonas portuárias novas, adaptadas às necessidades da economia-mundo de então, representam a adaptação a uma economia que se tornava cada vez mais rápida, pela revolução dos transportes, e à dimensão e ao fluxo dos produtos industriais, que exigem um porto marítimo, de navegação e ligação ao Atlântico fáceis.



29 e 30. Durante o século XX a cidade do Porto tem assumidamente novos centros urbanos longe da dinâmica do núcleo antigo: a Foz e os banhos da burguesia industrial e a Boavista.

A cota alta da cidade, principalmente na zona da Boavista com o desenvolvimento da estação ferroviária e das ilhas, e na zona de Campanhã, que serve como o back-office da cidade⁶, representam o desenvolvimento de novas áreas da cidade onde a indústria marca uma malha herdada dos séculos XVIII e XIX.

Junto ao mar, próximo da foz do rio, as marcas de duas classes burguesas (a mercantilista e a industrial) vão construir a cidade consoante o seu gosto pelos passeios marítimos, num presságio daquelas que vão ser as *waterfronts* dos nossos dias.

O centro da cidade, o núcleo onde tudo começou, começa a evidenciar sinais de abandono e a sofrer com a perda de funcionalidade. Estas transformações são sinais claros duma alteração das bases da economia do território.

As transformações económicas do sistema internacional que se deram no período do século XX-XXI, a internacionalização da economia, a liberalização dos mercados e a deslocação dos centros industriais, vão ter consequências importantes na forma da cidade portuense, e principalmente, no aparecimento de novos motores económicos tanto a nível regional como internacional. Os principais motores económicos, os que iremos abordar de forma a percebermos como os processos de globalização se manifestam a nível local são:

- O desenvolvimento de um sector terciário na cidade do Porto, principalmente, os Serviços às Empresas: segundo Saskia Sassen, a descentralização das indústrias resulta na concentração cada vez maior dos serviços às empresas e financeiros, num conjunto de cidades que considera como as “cidades globais”. A cidade do Porto vai sofrer fortes concentrações de terciarização na cidade como iremos demonstrar.

- O turismo enquanto motor económico e processo de internacionalização da cidade: o turismo assume-se no século XXI com um peso importante nas economias das cidades, isto vai resultar, como iremos mostrar, no desenvolvimento urbano segundo uma lógica internacional, ou seja, as intervenções urbanas na cidade dão-se segundo lógicas internacionais em pretérito do regional, de forma a tornarem o ambiente urbano o mais atractivo possível para os turistas.

- A cultura enquanto cultura-mundo, como nos fala Lipovetsky, desenvolve-se num processo económico internacional cada vez mais importante para as cidades: a produção cultural é um processo de posicionamento internacional importante para a cidade do Porto.

O Turismo enquanto novo motor económico da cidade do Porto.

As pessoas sempre viajaram. À medida que histórias de lugares distantes chegavam às populações, quer fosse através das histórias que os navegadores do século XV contavam, ou através da rádio no século XIX, sempre existiu a vontade de ir a sítios distantes, desconhecidos



31 e 32. O fascínio, desde sempre, com as “maravilhas do mundo” e o gosto de viajar

e misteriosos. No tempo longo da história, o privilégio de viajar e fazer “turismo” era algo exclusivo aos sectores mais ricos da população.

Foi apenas no século XX que o desenvolvimento do turismo se afirmou definitivamente como uma actividade das massas. A seguir à I Guerra Mundial, o turismo iria atingir uma dimensão como nunca antes na história tínhamos observado (3. CHAKRABORTY e CHAKRAVARTI, 2008, p. 67). O aparecimento dos transportes aéreos, a proliferação do automóvel (Model T c. 1914), e o aumento do nível de vida da população europeia tornou a vontade de viajar numa possibilidade, sem custos económicos ou de tempo impraticáveis.

O turismo, enquanto motor económico de desenvolvimento do território tornou-se um factor a ter em consideração principalmente durante o século XX. Em 1974 é criada uma agência das Nações Unidas para desenvolvimento sustentável do turismo. O volume económico produzido pelo turismo no século XXI é igual ou superior ao da exportação de petróleo, bens alimentares ou da produção automóvel ⁵⁷. O turismo enquanto factor de desenvolvimento económico e internacionalização das cidades vai levar a mudanças na atitude com que se encara, principalmente, os centros históricos.

Os centros históricos, nomeadamente os europeus, vão-se tornar o principal atractor de turismo internacional. No tempo longo da história estas cidades foram acumulando, como se tem vindo a provar, marcas do seu desenvolvimento local, mas também dos seus contactos internacionais, que criam verdadeiros *museus ao ar livre* do tempo longo da história. Pelo seu carácter singular e monumental, os centros históricos europeus sofrem duma dicotomia na sua identidade: por um lado, preservar a sua singularidade (motivo principal de atracção da cidade), por outro lado, transformar os centros históricos (de génese confusa do palimpsesto em que se tornaram), num ambiente comercializável, de *fácil consumo* para os visitantes internacionais, que concentre num curto espaço de tempo toda a história da cidade.

Estas manifestações de internacionalização dos núcleos históricos, num novo processo de dinamização económica e internacionalização, vão-se fazer sentir na cidade do Porto.

No período a seguir ao 25 de Abril, a zona histórica encontrava-se desprovida de uma posição forte na estrutura da cidade. A zona do burgo e da Sé tinham pouca afluência, a passagem da cidade de ordem clerical para burguesa reduzia o poder de uma Sé instituída. À cota intermédia, a Praça da Liberdade e a Avenida dos Aliados mantinham o seu domínio institucional, que parecia ter estabilizado. O porto do Porto, com o desenvolvimento exponencial da zona portuária marítima de Leixões, não era mais que um acumular de imagens e memórias do passado que serviam de “matéria-prima que se usa para reconstruir novas funções e significados.” (7. DOMINGUES, 2009, p. 1)

A zona Ribeira/Barredo tinha vindo a sofrer uma série de melhoramentos, principalmente a nível das infraestruturas públicas e de higienização, que acabariam por resultar na deslocação das populações para novos bairros fora do núcleo histórico da cidade (7. DOMINGUES, 2009, p. 19). Estas operações, ainda de preocupação maioritariamente local, representam já uma tentativa de transformar a zona da Ribeira num local atractivo ao turismo, apesar de ainda se manifestarem principalmente ao nível regional/nacional. Em 1974 é criado o Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo, entidade responsável pela recuperação e reabilitação do Centro Histórico, sob a tutela do poder central inicialmente, rapidamente passou para a tutela do Município do Porto (1982) (7. DOMINGUES, 2009, p. 19). Foi no meio deste esforço para renovação do centro histórico que se deram obras significativas de melhoramento do edificado, da higienização dos bairros e infra-estruturas, na continuação das anteriores, contudo o carácter das intervenções no centro histórico estavam prestes a mudar. Como culminar da acção da CRUARB resultou o reconhecimento do centro histórico da cidade do Porto como Património Mundial pela Unesco (1996).

A partir deste momento, define-se um marco importante na relação do centro histórico com a região local e o panorama internacional. O reconhecimento da cidade pela Unesco enquanto “património cultural e natural de valor excepcional para a humanidade”⁵⁴ coloca definitivamente a região do Douro no panorama internacional. A sua divulgação a nível global torna a cidade um destino com reconhecido pela Unesco. É ainda importante notar que esta distinção implica a entrada da cidade para uma lista que inclui a cidade de Veneza e as lagoas de onde saíram os mercadores à conquista do espaço económico do mediterrâneo, e os canais do século XVII de Amesterdão das burguesias financeiras, entre outros.

Ainda em 1996, inicia-se um plano para a requalificação das margens do rio Douro entre a Ribeira, Massarelos e a foz do rio. Este acordo é uma colaboração entre o governo, a administração portuária e a Câmara Municipal do Porto. A região que era antigamente a base económica da cidade e o seu principal contacto com a região internacional devido às trocas mercantilistas, vai voltar a cumprir um importante papel nas relações internacionais, mas em contextos completamente diferentes. A herança natural e cultural da Ribeira, do Alto Douro vinhateiro e da cascata urbana do núcleo histórico passam a ser um wallpaper, cenários para a criação de dinâmicas económicas e culturais de carácter internacional.

No processo de requalificação das margens do Douro, o edifício da Alfândega Nova, esse marco do desenvolvimento máximo das actividades comerciais no porto do Porto, que desde a construção do porto de Leixões estava limitado às actividades administrativas, é em 1998 renovado (juntamente com a sua área envolvente) para a VIII Cimeira Ibero-Americana e

finalmente transformado no novo museu dos Transportes e Comunicações.

No mesmo ano em que se começam as obras do novo mega projecto de revitalização da zona ribeirinha, numa luta caricatural entre trabalhadores e autarquias são dissolvidos os organismos anteriores e criada a Sociedade de Reabilitação Urbana Porto Vivo. Assistimos neste momento a uma alteração significativa na intervenção urbana na cidade. Se até esta data, CRUARB e FDZHP tinham tido como principais objectivos oficiais a reabilitação das habitações e dos espaços públicos, numa atitude mais próxima de conservação do que transformação, a Porto Vivo assume como seu principal objectivo “promover a reabilitação da respectiva zona de intervenção, e designadamente, orientar o processo, elaborar a estratégia de intervenção e actuar como mediador entre proprietários e investidores, entre proprietários e arrendatários e, em caso de necessidade, tomar a seu cargo a operação de reabilitação, com os meios legais de que dispõe.”³⁷ Esta posição de mediador demonstra a posição dos organismos de gestão da cidade, numa estratégia de clara abertura ao investimento privado, nacional ou internacional.

Imediatamente segue-se o reconhecimento da cidade por outro mecanismo de projecção internacional: Porto 2001 - Capital Europeia da Cultura. Como consequência, a requalificação da marginal do Douro é aprofundada: faz-se o melhoramento das infra-estruturas, dos jardins e passeios públicos (os mesmos do gosto burguês, por definição espaços de fácil apreensão), o viaduto do Cais das Pedras e o canal do eléctrico (num percurso maioritariamente turístico). A partir deste momento, o passeio ribeirinho é um espaço altamente qualificado: os resquícios do tempo longo são organizados, ou simplesmente eliminados, criando espaços públicos de qualidade e fácil apreensão. A estratégia parece começar a resultar, começa-se a observar um aumento dos investimentos no sector imobiliário residencial.

O outro lado do rio também vai ser afectado pelos esforços de renovação urbana. O velho entreposto vinhateiro encontrava-se vazio e sem função, mas não por muito tempo. A administração Portuária APDL, câmara municipal e privados vão iniciar uma série de transformações que mudarão para sempre o carácter e a posição desta área no contexto económico internacional. Inicia-se assim um processo de intervenção profunda no cais de Gaia que vai para além da requalificação do espaço público, à renovação infra-estrutural. Constroem-se duas estações de tratamento de águas residuais para a despoluição do rio Douro. A marginal de Gaia sofre um re-desenho profundo que inclui o centro piscatório da Afurada e algumas vias de acesso à cota alta da margem do Douro. Parte deste projecto urbano foi gerido pela PARQUE EXPO, uma empresa que resultou da exposição internacional da EXPO 98 em Lisboa, um das primeiras intervenções urbanas em Portugal ao estilo internacional das “waterfronts” associadas à organização de grandes eventos. (7. DOMINGUES, 2009, p. 20)



33. Cais de Gaia: ou o novo motor económico do antigo entreposto vinhateiro 34. Red Bull Air Race: a cidade como paisagem para os grandes eventos urbanos 35. Intercontinental Palácio das Cardosas: o início de uma série de hotéis internacionais na baixa da cidade.

Desta operação vai resultar em 2003 a abertura do Cais de Gaia, um plano massivo para a revitalização da margem Sul do Rio Douro. Este investimento urbano de 15 milhões de euros representa a transformação da zona ribeirinha num gerador económico de turismo internacional sem precedentes na cidade. O Cais de Gaia reúne um conjunto de “contentores” de aspecto remanescente das Caves do Vinho do Porto³⁸. Esta intervenção constitui claramente a vontade de tornar o antigo porto de Gaia num espaço atractivo ao turismo internacional, com o seu conjunto de restaurantes com comida internacional, no melhor lado do rio para apreciar “em qualquer altura do dia, da tarde ou da noite, encontre o melhor da vida no Cais de Gaia, com uma paisagem que inspira”³⁸, e com parque de estacionamento com capacidade para 320 lugares, transformando esta zona tradicionalmente de difícil acesso num local convidativo.

Em 2007 o rio Douro é palco do Red Bull Air Race. Este evento, que inclui uma rede mundial de cidades anfitriãs revela-se um fenómeno de verdadeiro dinamismo regional e internacional. No período de três dias, a cidade é inundada de turistas internacionais e nacionais para assistir ao desfile de aviões, com a paisagem da cidade como cenário. É possivelmente um dos exemplos mais explícitos de “festivalização” do porto do Porto, e a demonstração clara da sua nova posição na cidade: um pano de fundo, para a especulação imobiliária e turística.

Um fenómeno importante na internacionalização da cidade e atracção de turistas foi o aparecimento da primeira companhia low cost na cidade. Em 2005, o aparecimento da Ryanair no aeroporto Francisco Sá Carneiro vai transformar exponencialmente o fluxo turístico no Porto. No espaço de cinco anos o número de rotas a partir da cidade, que começou apenas com a rota Porto-Stansted, aumentou para 33.³⁴

A vivência do centro histórico vai-se alterando drasticamente. O investimento no sector imobiliário de hotelaria turística aumenta exponencialmente. Em plena Avenida dos Aliados, abre oficialmente (Julho 2011) o Hotel Intercontinental Palácio das Cardosas. Os cidadãos portuenses passam com alguma indiferença pelo hotel de luxo, talvez por se terem habituado à particularidade singela da sua fachada (não fosse o edifício originalmente um convento), ao carácter decorativo cuja falta de função há muito lhe conferiu, ou talvez somente devido ao facto de os portuenses perceberem, sem terem que para isso ser previamente informados, que este Palácio das Cardosas não lhes pertence, não está aqui para eles.

O Palácio das Cardosas assume-se no Porto como um dos mais marcantes processos de internacionalização e *branding* da cidade. O edifício que fora um convento no século XV, e reconvertido a habitação com as convulsões políticas da cidade do século XIX, é agora um hotel de luxo. A sua história, uma ferramenta utilizada como matéria decorativa que se concentra



36. Wallpaper Guide Porto

nas paredes, nos arcos, nos estuques dos tectos. Assim, mantém-se os artefactos históricos decorativos, ignorando-se que se está a transformar um edifício quinhentista, onde há cinco séculos atrás se faziam votos de silêncio e pobreza e se vivenciava o espaço numa lógica de introspecção e religiosidade, hoje é o cenário para uma experiência de *luxo antigo* e conforto cosmopolita, “destinado a clientes de negócios e de lazer, os principais mercados são Portugal, Espanha, Reino Unido, resto da Europa, Brasil e Estados Unidos”⁴⁹.

Podemos ainda falar da proliferação de alojamentos tipo *hostel* no centro do Porto, esse fenómeno que é marca dum novo tipo de turismo: absolutamente democrático, entre companhias low cost e o alojamento low cost que são os *hostel*. Existem no momento, pelo menos 93 hostels⁵⁵, espalhados por toda a Área Metropolitana mas com uma concentração claramente marcada no núcleo histórico. Assistimos ainda à proliferação de restaurantes de luxo que coabitam com os mesmos turistas low-cost (3c, Books, Astoria café); ou na tipologia de comércio, onde se dá o aparecimento de lojas do tipo “nostálgico” onde produtos tipicamente regionais são vendidos como objectos de luxo, ou a ostentação de lojas como a Marc Jacobs e Louis Vitton. “A hotelaria e o comércio de alta-costura serão responsáveis pelo ‘boom’ do eixo Praça da Liberdade/Avenida dos Aliados/Praça Humberto Delgado. O novo plano de dinamização, com aplicabilidade a cinco anos, não parece menos do que uma revolução.”⁴²

Em Setembro de 2011 será lançado o Wallpaper city guide, da revista internacional Wallpaper. O autor do guia David Knight afirma que o Porto “pode tornar-se uma das mais excitantes da Europa”⁵⁸.

O núcleo histórico do Porto deixou de ser a base mercantilista e financeira da cidade que se foi desenvolvendo até ao século XX. Assistimos nos últimos dois séculos à sua patrimonialização, processo que foi retirando à cidade a sua complexidade histórica e funcional, e transformando-a num cenário para os novos actores da cidade que são os turistas.

O novo motor económico resulta numa nova leitura do centro histórico: a paisagem natural é um dos argumentos mais fortes para “produzir valores de distinção e filtragem ascendentes para promover “produtos imobiliários” considerados de excepção” (7. DOMINGUES, 2009, p. 21). Entre processos de gentrificação do centro histórico, a reconversão de edifícios monumentais e o redesenho das marginais, a renovação do centro parece imparável.

Este é agora o palco para eventos, os seus edifícios antigos são ocupados por empresas internacionais ou nacionais *do tipo internacionalizado*. É claramente um cenário onde o passado regional se mistura com um internacional explícito ou um “pastiche” do histórico reinterpretado e simplificado (7. DOMINGUES, 2009, p. 22).

Os serviços na cidade do Porto enquanto novo motor económico e revitalizador da zona da Boavista

A ideia de que nas últimas décadas assistimos à internacionalização e expansão da indústria financeira resultando num grande número de pequenos mercados financeiros e na expansão da indústria a nível global e que, como consequência, assistimos à concentração dos serviços de controlo e gestão dessas indústrias num reduzido número de centros financeiros de topo, vai ser questionado pela observação da concentração na Área Metropolitana do Porto e em particular, na zona da Boavista, dos serviços às empresas, operações sobre imóveis e serviços financeiros: “a dinâmica recente das transformações da base económica das Áreas Metropolitanas (AM) dos países desenvolvidos tem sido marcada, sobretudo, por processos activos de terciarização, de internacionalização e de reestruturação do tecido produtivo.” (5. DOMINGUES, 1993, p. 1)

Na verdade, a cidade do Porto tem vindo a sofrer alterações profundas nos processos de terciarização nas últimas décadas. Em particular devemos referir a concentração cada vez maior do sector terciário (nomeadamente os serviços às empresas e financeiros, as telecomunicações e comércio) na zona da Boavista, que num processo longo e demorado com alguns entraves, se transforma cada vez mais num ambiente urbano metropolizado e de carácter internacional. Podemos afirmar que a Boavista têm vindo a sofrer um processo de transformação no *business district* do Porto.

É preciso notar que esta transformação não se faz de forma fácil, e que várias dualidades dentro do território nacional criam alguma inércia ao desenvolvimento de um centro irrefutavelmente internacional. Principalmente assistimos à dualidade Lisboa-Porto. Lisboa beneficia claramente do seu estatuto de capital, o que se vai fazer reflectir na sua preferência relativamente ao investimento estrangeiro. Dentro da região da Área Metropolitana do Porto, a zona da Baixa, historicamente mais central e onde se começaram por concentrar os serviços, apresenta ainda uma grande concentração de serviços financeiros, como são o caso das sedes dos grandes bancos nacionais e serviços financeiros especializados que se localizam ainda nesta zona.

Contudo, a crescente afluência do sector terciário na Boavista cresce exponencialmente devido a alguns factores particulares. Em primeiro lugar, as condições das infra-estruturas na Avenida da Boavista tornam esta zona numa zona preferencial para a concentração do sector terciário. Os serviços de carácter internacional tendem a concentrar-se em zonas com boa

acessibilidade e, principalmente, ligação rápida aos centros de distribuição logística ou ao aeroporto. A construção e articulação da Via de Cintura Interna com esta zona tornam-na na localização ideal. Em segundo lugar, o carácter histórico da Baixa portuense não permite a mesma liberdade ao sector imobiliário de escritórios ou da hotelaria de negócios, uma das principais necessidades de um *business district*. A construção de uma série de imobiliários de escritórios de grande escala, nomeadamente as torres de escritórios e hotéis, ou a possibilidade de uma arquitectura excepcional para as sedes das grandes empresas são uma possibilidade na Boavista, ao contrário da Baixa de regulamentação cada vez mais proteccionista do seu carácter histórico. Podemos ainda referir a sua localização próxima da Zona Industrial do Porto (que apesar de se chamar Zona Industrial funciona principalmente como outro concentrador de serviços, principalmente, os serviços logísticos de distribuição).

“[...] as questões mais pertinentes envolvem, sobretudo, a trajectória recente do processo de catálise urbana que está a estruturar a centralidade da “Zona da Boavista”, por um lado, e, por outro, o tipo de transformação que se regista na zona tradicionalmente central da cidade: a Baixa. Ambos os processos envolveram (e continuam a envolver) os Serviços às Empresas, enquanto principais protagonistas da construção e do reforço desse tipo de centralidades. A este respeito, o aprofundamento da análise, teria que assentar nas características do (novo) imobiliário de escritórios e da sua interligação com o tecido e as funções urbanas pré-existentes. A volumetria e o impacte induzido por alguns projectos, traduziu-se, frequentemente, pela criação de tensões urbanísticas, as mais das vezes resolvidas ou remediadas por um processo de planeamento de tipo negocial, nem sempre integrado numa estratégia global para a cidade e para as zonas, como no caso da Boavista, mais fortemente pressionadas” (5. DOMINGUES, 1993, p. 526) - rapidamente a zona da Boavista impõe-se como o local preferencial de concentração terciária.

Compreendamos então como se deu este processo de terciarização e a consequente transformação da zona da Boavista num dos principais meios inovadores (pela sua produção de serviços altamente especializados) de carácter internacionalizador (pela concentração de empresas de serviços direccionados para o mercado internacional) da cidade do Porto.

Na passagem para o século XX, como vimos, a Área Metropolitana do Porto expandia-se largamente para zonas periféricas num processo de descentralização da indústria. Consequentemente, a urbanização dessas periferias levaram à deslocação da população para essas zonas, criando um processo de esvaziamento do núcleo. A avenida da Boavista, cuja génese partira da vontade de ligar a cidade ao mar, apresentava-se como uma larga avenida ladeada de palacetes das famílias mais abastadas da burguesia industrial do Porto. O seu carácter

principalmente residencial, com a sua fileira de moradias e palacetes que iam construindo um desfile dos gostos burgueses, entre os edifícios “*beaux arts*, arte nova e *arte deco*, de vincada inspiração francesa, a mistura eclética de elementos neoclássicos e neobarrocos, a arquitectura de veraneio, numa possível reminiscência da proximidade da Foz, a arquitectura modernista, num apontamento de arrojo e contemporaneidade, e por fim, o cunho nacional do *Português Suave*.”³⁹ O século XXI vai quebrar este ambiente lazeiroso e bucólico da avenida definitivamente.

As árvores que definiam o separador central da avenida vão desaparecer (principalmente no lado Este da avenida) para dar lugar a mais vias de circulação automóvel e às paragens de autocarros. A estação ferroviária deixa de existir (onde vai ser construída a Casa da Música) mas constrói-se o metro de superfície ali ao lado. A zona da rotunda da Boavista é uma das principais artérias de circulação dos transportes, principalmente autocarro e metro.

Hoje, percorrer a avenida da Boavista é apreciar um palimpsesto do luxo portuense. No seu comprimento podemos observar as graduais transformações do carácter urbano e funcional desta zona. A avenida é uma demonstração clara das concentrações espaciais dos novos motores financeiros da AMP. No lado Oeste, junto ao mar, a pressão imobiliária faz-se principalmente no sector residencial de luxo, sendo esta zona principalmente um centralizador de lazer, habitação e comércio luxuosos. Começando a percorrer a avenida pelo Castelo do Queijo, esse marco do controle mercantilista marítimo que aqui se fazia, podemos observar o Parque da Cidade, junto a algumas habitações antigas da burguesia industrial, mas rapidamente nos apercebemos da presença da pressão imobiliária recente: o conjunto residencial Quinta da Avenida (do arquitecto pritzker Eduardo Souto Moura) construído em 2005 engloba um conjunto residencial e de comércio de luxo. A Fundação Dr. António Cupertino de Miranda, marca a presença dos contactos internacionais dos dois lados do Atlântico, construída como representação da riqueza acumulada entre o Brasil e Portugal daquele que foi um dos principais contribuidores para “a acumulação de capitais que estiveram na base do Banco Português do Atlântico”³⁹. Mas a escala da avenida é ainda principalmente residencial e de lazer, com algum comércio de luxo a começar a evidenciar-se: ao fundo, contudo, na cota alta da avenida, apercebemo-nos já da sua dimensão internacional.

Rapidamente os edifícios aumentam de escala e relação económica internacional.

O século XX da revolução automóvel, da construção das pontes e da Via de Cintura Interna representam uma mudança na ambiência da avenida. A construção dos grandes edifícios de escritórios e das torres de habitação, aumentam definitivamente o movimento das ruas, e o serviço terciário que aqui se instala. Começamos a assistir ao aparecimento gradual

daquele que é hoje o *business district* do Porto. Um pouco por toda a avenida vão surgindo os placares das empresas financeiras e de serviços às empresas, as grandes torres de escritórios e de hotelaria de negócios, as grandes superfícies comerciais, assim como as sedes das empresas de telecomunicações e energia.

A concentração dos **serviços financeiros** é particularmente visível na Boavista. Podemos notar uma concentração excepcional de instituições bancárias, principalmente as de carácter *private* e internacional. É de notar relativamente a estas instituições que os bancos nacionais mantêm as suas sucursais principais na zona da Baixa, contudo, assistimos à deslocação das sucursais de *private banking*, de carácter mais especializado para a zona da Boavista, especificamente a avenida ou as suas perpendiculares. O Banco Espírito Santo Private Banking, ocupa agora o antigo colégio dos Maristas do século XIX e o Millenium Private Banking ocupa um palacete art déco. Mas as sucursais *private* multiplicam-se pela avenida, desde o BPI, Santander Totta, Deutsche Bank.

O **imobiliário da hotelaria de negócios** tem especial concentração nesta zona também. Apesar da Baixa da cidade ser o principal concentrador de hotelaria de turismo, nota-se na zona da Boavista uma concentração particular de hotelaria de negócios. Em particular, o Porto Palácio Congress Hotel & Spa, associado ao centro de negócios World Trade Center Porto (cujo nome não poderia ser menos revelador da vontade de internacionalização associada a estes serviços), e uma fileira de hotéis como o Meridien Park Atlantic, o Quality Inn Portus Cale, Sheraton Porto-Hotel & Spa ou a cadeia de hotéis Fénix no Campo Alegre.

A Boavista é ainda o local preferencial para a situação dos consulados (Consulado Geral de França, Consulado da República Democrática de São Tomé e Príncipe e o Consulado da Federação Russa).

De especial destaque na construção da avenida é o edifício da EDP. A construção do novo edifício, ao lado da Casa da Música, representa uma estratégia clara do monopólio de produção de energia nacional para concentrar os seus serviços na zona nobre do sector terciário da cidade. Num processo imobiliário de grande dimensão, a EDP assume a nova localização como a resolução dos problemas do parque imobiliário da cidade, com esta operação de consolidação imobiliária, a EDP vai resolver o problema do “actual parque imobiliário na cidade – caracterizado pela dispersão e obsolescência das instalações – e, simultaneamente, melhorar significativamente os rácios de área ocupada e os custos de funcionamento”⁴³ evidenciando assim as qualidades aglomeradoras e de concentração que a Boavista oferece neste momento às grandes empresas. O posicionamento da EDP nesta zona vai ainda representar um importante centro de gestão e inovação internacional, visto que o edifício “acolherá o centro de comando a partir do qual a EDP Renováveis controla todos os parques eólicos espalhados pelo mundo (...)



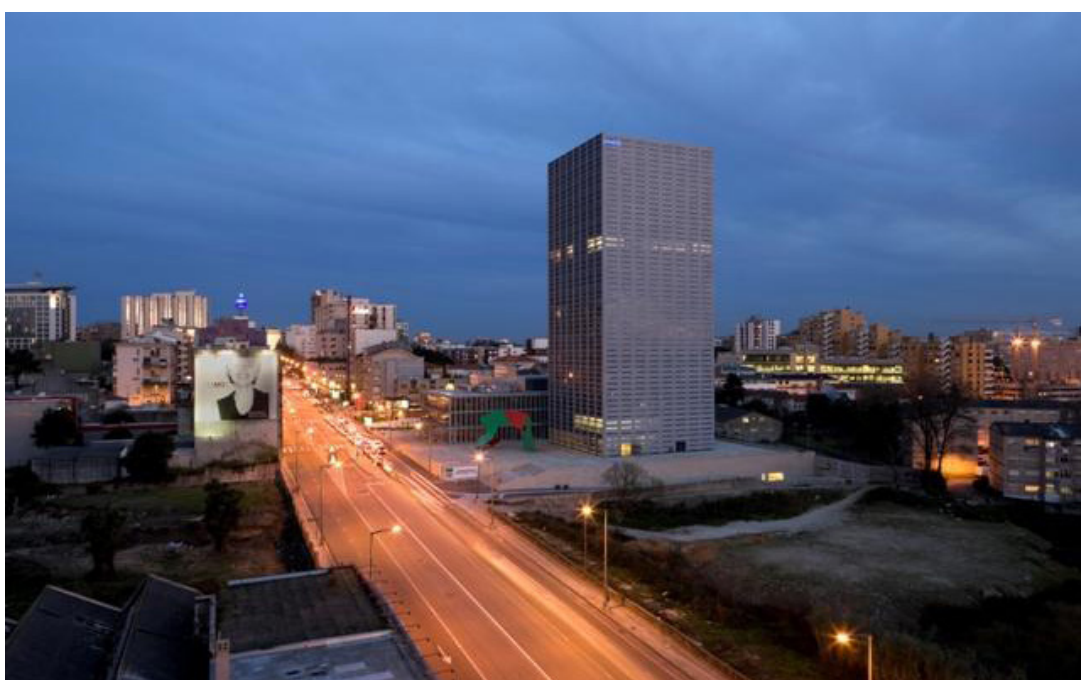
37 38 39. A transformação da Avenida da Boavista

e também o despacho das redes de distribuição das regiões norte e centro”⁴⁵.

Poderíamos mencionar uma lista infindável de serviços às empresas, serviços financeiros, e mais uma série de subsectores do sector terciário que se situam no *business district* do Porto. Contudo, existe na avenida um exemplo particular que é uma das marcas mais clara da diversidade de sectores terciários e do seu carácter internacional e inovador, e simultaneamente da consequência espacial que a concentração desses sectores implicam no imobiliário de escritórios. A torre do Burgo é um exemplo claro do fenómeno que se alastra à zona da Boavista. A torre de escritórios de valor arquitectónico indiscutível (não fosse o seu autor o arquitecto galardoado com um pritzker) é unicamente ocupado por empresas do sector terciário. A observação da lista de vinte e três empresas que aí se situam permite-nos perceber a amplitude de actividades e os níveis de internacionalização de que falamos:

- Accenture (consultoria)
- AON Portugal (seguros)
- ARIE (imobiliária)
- Banque Privée Espírito Santo SA (serviços financeiros)
- BES (serviços financeiros)
- Biomet (tecnologia e engenharia médicas)
- Carat Portugal (marketing, agência de comunicações)
- Clínica do Tempo (serviços médicos)
- Delgado & Associados (advogados)
- Excalibur
- Fabamaq (software)
- Fazsoftmail (consultoria e marketing)
- First Solutions SA (sistemas de informação)
- Grenke Renting SA (renting)
- Iberdrola (energia)
- IS timeless (software)
- Leaseplan (frota automóvel para empresas)
- Oracle (software)
- PRG SHULTZ (auditoria)
- QUIIQ (tecnologias de inovação)
- Sardinha Comunicação (publicidade)
- SYNCREA (eficiência energética)
- VP Consulting (consultoria)

Um conjunto abrangente nos sectores financeiros, energias e serviços às empresas, de



40 e 41. O carácter atractor da Avenida da Boavista para a localização dos serviços.

carácter maioritariamente internacional, o Burgo, quer pelo seu carácter arquitectónico, quer pela concentração do sector terciário que apresenta é um dos exemplos mais claros da nova dinâmica que se está a aprofundar na cidade.

A concentração dos serviços das telecomunicações tem um carácter particular na relação sensível entre as novas dinâmicas económicas da cidade e as suas estruturas urbanas pré-existentes. Principalmente porque os exemplos mais marcantes de ruptura com a herança arquitectónica pertencem a estes serviços. A sede da Optimus, no edifício da Casa da Música, aproveita o carácter arquitectónico de excepção do edifício cultural para aí abrir uma loja “de atendimento diferenciador quando comparada com as restantes lojas Optimus”⁵³ oferecendo serviços inovadores aos seus clientes. Contudo, o edifício que representa esta relação de ruptura com o pré-existente é o edifício da Vodafone. Dos arquitectos Barbosa & Guimarães o edifício que alberga serviços de Vendas, Apoio a Clientes, Operações, Financeiros e Tecnológicos, incluindo um laboratório de assistência técnica a equipamentos terminais, assim como uma loja Vodafone⁵³ torna-se o principal centro de telecomunicações da companhia na região norte. Em 2010 vai receber o prémio de Melhor Edifício do Ano, juntamente com outros dois edifícios da cidade portuense. O reconhecimento por sua vez, é feito pelo “o site para arquitectos mais visitado do mundo”⁴⁸, demonstrando a visibilidade internacional da sua arquitectura.

O comércio tradicional desta zona é agora substituído pelas Unidades Comerciais de Dimensão Relevante e pelo comércio internacional. Por toda a avenida vamos observando uma fileira de galerias comerciais de marcas de luxo, sendo ainda aqui a sua principal concentração (apesar de se notar já uma vontade clara de transformar a zona da baixa noutra - ou no principal? - foco de comércio de luxo, como falamos no ponto anterior). O Mercado do Bom Sucesso, esse marco arquitectónico de meados do século passado, é agora engolido pelas novas dinâmicas que gerem a Boavista. O comércio de grande superfície como os shopping Cidade do Porto e Península (ambos associados à oferta de escritórios) esvaziam o velho mercado de afluência e funcionalidade. Os planos existentes da Câmara Municipal para a sua conversão em mais um shopping demonstram não só o seu carácter obsoleto como o tipo de investimento que é agora o principal nesta zona.

Hoje, a Avenida da Boavista (e o seu conjunto envolvente) representam a marca física mais clara do processo de terciarização da economia da cidade. Os antigos palacetes são ocupados pelas sedes dos bancos nacionais e internacionais, os seus edifícios de escritórios são ocupados pelas empresas financeiras de direcção internacional. A aglomeração do sector terciário nesta zona vai transformar a Boavista no novo centro económico do Porto e num centro inovador e financeiro altamente internacionalizador.



42 43 e 44. As arquitecturas de excepção: sede da Vodafone e loja da Optimus

A cultura sempre foi um importante medidor de projecção internacional e de status, numa manifestação tão mais visível quanto o poder do território a que pertencia a expressão cultural propriamente dita. O império romano uniformizara o vasto território do seu império com uma cultura homogeneizada em sinal de coesão, e as cidades italianas portuárias iniciaram a revolução cultural do Renascimento. A arte quinhentista deixa-nos relatos da família real e burguesia espanholas dos quadros de Velazquez ou do maneirismo de El Greco. Nos séculos XVI e XVII apresenta-se Jan Van Eyck e o florescimento da pintura flamenga apenas para ser seguida da arte das revoluções liberais francesas ou as exposições universais da cultura industrial inglesa, acompanhadas pelo aparecimento da fotografia.

A relação da cultura com a economia, a sociedade ou a política, sempre teve uma relação que errava entre o seu carácter consequente/reflexivo e o potencial catalisador. Como nos fala Lipovetsky, existem três vagas no tempo longo da história que constituem momentos de ruptura “relacionadas com o mundo da arte, dos costumes e da economia [que] estruturam/desestruturam a organização do mundo e da cultura” (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 237) e nos explicam as condições actuais da cultura-mundo.

Durante o século de Rimbaud, a arte transformava-se no que conhecemos hoje como arte contemporânea: numa história longa da arte em função do clero, da burguesia ou da nobreza, as proclamações libertárias do século XVIII vão iniciar um novo estilo, onde o “liberalismo artístico total se afirma e depois triunfa.” (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 237) Durante o século XX, por volta da década de 60, inicia-se a segunda vaga de descontinuidade. As instabilidades sociais, a guerra, é já nos Estados Unidos que surgem as novas proclamações artísticas de liberdade individual importante para a constituição de um *hiperindividualismo*, que se fará sentir na *revolução* cultural do nosso século. (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 40) Revolução essa que se iniciou durante os anos 70-80 aquando da internacionalização económica e liberalização dos mercados.

Iniciou-se assim um período de dismantelamento do sistema de regulamentações, controlos administrativos e barreiras proteccionistas, um capitalismo desenquadrado e um mercado-rei liberto de antigos entraves. (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 238) Foi assim criada uma sociedade centrada na *hipermodernidade*, uma sociedade das tecnologias, da internet, do digital, do mediático, das velocidades aceleradas e da diminuição das distâncias, do livre acesso. Este processo, aliado ao *hiperindividualismo* mencionado anteriormente e a uma cultura de consumismo cada vez mais enraizada dão origem à cultura-mundo, e transformam a cultura

num dos motores económicos mais importantes do nosso século. (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 40)

A ideia do *artista-vagabundo* ou da *arte incompreendida* deixou de ser uma realidade nos tempos que correm. A cultura passou a ser mais um fenómeno económico, que movimenta um grande volume de capital, quer pela venda das obras, quer pelo seu aluguer, ou pela quantidade de pessoas que mobiliza de museu em museu e de sala de espectáculo em sala de espectáculo, que é como quem diz de cidade em cidade. Como tal, não há país que não almeje ter o seu museu, galeria, centro de arte contemporânea, festival de verão, feira ou bienal. (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 111)

E gradualmente forma-se uma rede cultural internacional, onde os produtos culturais fazem *tournée* pelo mundo, onde a arte é mais um produto mercantilizável: “em 2008, o museu Picasso alugou as suas obras-primas por 15 milhões de euros. O Abu Dhabi foi o primeiro cliente e outros se seguirão naquilo que se tornou uma verdadeira expomundo. Nada disto tem já que ver com o antigo sistema de mecenato, dos subsídios, das encomendas institucionais e das pequenas galerias de arte dos *marchands* independentes. Entrámos na época da mercantilização mundializada da arte.” (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 109)

Como mecanismo económico que é, a cultura e a sua manifestação espacial jogará segundo as regras do mercado económico. Exposições ou espectáculos mais chocantes, nomes de artistas mais famosos, obras mais exclusivas - tudo vale para atrair um público em crescimento exponencial. E a manifestação urbana deste comércio cultural também se fará sentir nas cidades e nas arquitecturas, onde o gigantismo, o aspecto *alien-like* atraem turismo e representam um catalisador urbano importante, parte da estratégia do poder político local.

Na cidade do Porto estiveram sempre presentes contactos culturais internacionais. Seja pela *importação* de artistas italianos para a construção de obras arquitectónicas no território nacional, como falamos no início do capítulo, ou pelas feiras internacionais do Palácio de Cristal que representavam já um forte carácter difusor das inovações tecnológicas e poder económico da cidade, até à ponte Maria Pia de Eiffel.

No século XX e XXI, contudo, inicia-se o desenvolvimento da cidade como produtor de referências culturais que a situam no circuito internacional de focos culturais a ser considerado. O primeiro, e um dos mais importantes deste fenómeno é, sem dúvida, a Fundação de Serralves. No período pós-revolução iniciou-se um ambiente de reivindicação natural, após décadas de controlo e relação internacional limitado. Uma das reivindicações mais entusiastas era a da criação na cidade de um espaço onde a cultura da época fosse dada a conhecer à população, que durante décadas cobiçava os produtos internacionais, proibidos em Portugal. Era um processo natural, apareciam as primeiras Coca-colas, mas a cidade do Porto queria

mais, exigia um verdadeiro centro difusor de arte ao nível internacional.⁴²

O ambiente artístico que se consolidava na cidade do Porto foi reconhecido pela Secretária de Estado da Cultura quando escolhe a cidade para ser a casa do futuro Museu Nacional de Arte Moderna. Iniciava-se assim um percurso longo em que a cidade portuense seria um dos principais focos culturais, quebrando com as nostalgias históricas ou regionais: o que se criava era um Museu de Arte Moderna.

Em 1986, o Estado adquire a Quinta de Serralves. Esta quinta, uma reminiscência dos primordiais motores económicos da cidade, onde um abastado industrial têxtil vai construir o que agora conhecemos como a Casa de Serralves, no estilo *art deco*, ao gosto da época. O actual espaço museológico concentra em si a história longa da economia e vivência da cidade: o seu perímetro e uma quinta educacional marcam os antigos territórios agrícolas, a casa e os jardins românticos mostram a vivência de uma burguesia industrial riquíssima e, finalmente, o edifício actual demonstra a vontade de modernidade e uma cidade sedenta de cultura mas produtora de cultura também: o próprio edifício do museu é um atractor cultural, não tivesse sido construído por um dos arquitectos mais famosos a nível mundial, galardoado Prémio Pritzker (1996) e Medalha de Ouro Real atribuída pelo Instituto Real dos Arquitectos Britânicos, em nome da rainha Isabel II (2009)³⁵, o português Álvaro Siza Vieira.

Hoje em dia, Serralves é uma das principais instituições culturais portuguesas e é, claramente a mais influente do Norte de Portugal. O seu perfil internacional é demonstrado pelas colecções internacionais que tem na colecção permanente e temporárias que oferece ao público. Em 2008 é o museu mais visitado em Portugal⁵².

A cultura-mundo festivalizada de que nos fala Lipovetsky está extremamente presente nos esforços da fundação para a criação de um centro de arte contemporânea de carácter internacional e abrangente. As suas exposições de carácter maioritariamente internacional albergam aquilo que podemos considerar a arte cultivada contemporânea, no espectro de suportes que isso implica nos nossos dias: desde a pintura contemporânea, escultura, fotografia, vídeo, arte digital e instalações.

O evento Serralves em Festa, movimentou 98.122 pessoas na sua duração⁵¹. É feito um esforço evidente para abranger o espectro cultural do museu a toda a população, utilizando para isso actividades educacionais para crianças ou espectáculos culturais mais *mainstream*. É a nova era dos museus, num mundo onde a arte já não implica “a elevação do espírito mas o mercantilismo cultura de massas.” (14. LIPOVETSKY, 2010, p. 91) Este é o maior festival de expressão artística contemporânea em Portugal e um dos maiores da Europa, com actividades para todas as idades, para todas as famílias e para a família toda. São centenas de eventos a decorrer nos



45 e 46. A Fundação de Serralves é um dos principais divulgadores culturais nacionais e, principalmente, da cidade do Porto

vários espaços de Serralves e também em alguns pontos da Baixa do Porto e no Aeroporto Francisco Sá Carneiro. O Serralves em Festa é já ponto de passagem obrigatório para dezenas de milhares de pessoas.”⁵²

Em Agosto de 2011 a Fundação assinou um acordo com o museu nacional espanhol Rainha Sofia, “um dos mais importantes e destacados de Espanha, que vai permitir a troca de colecções entre as duas instituições e a co-produção de exposições”⁴⁰. Esta colaboração permite mais uma vez, a internacionalização da cultura e as programações artísticas de uma rede internacional de museus. Implica também a optimização económica do produto mercantilista que são as produções culturais, como afirma Manuel Borja-Villel, “este protocolo, que estabeleceu igualmente com a Tate Modern e a Serpentine Gallery, ambas em Londres, o MOMA, em Nova Iorque, e a Pinacoteca de São Paulo, “permite uma redução significativa do custo das exposições e ajuda a sensibilizar o público espanhol para os artistas internacionais”, disse ao “The Art Newspaper”⁴⁰.

O Porto: Capital Europeia da Cultura, para além de uma série de renovações urbanas no centro histórico da cidade, culminou com um desenvolvimento urbano que representava uma estratégia clara para a transformação da zona da Boavista num dos principais focos culturais do Porto. Na mesma zona já existia o Museu de Serralves, e o carácter cada vez mais cosmopolita e internacionalizador desta zona da cidade tornavam-na no local ideal para a construção daquele que iria ser o novo edifício de produção cultural ao nível internacional. O carácter de contacto da região com o mundo, e do mundo com a região, fizeram da Casa da Música o segundo edifício cultural mais importante do Porto.

A produção musical da Casa é mundialmente conhecida, e os seus agrupamentos produzem o mais alto nível de cultura musical contemporânea, situando o Porto num dos principais produtores musical. A acção abrangente da Orquestra Sinfónica do Porto Casa da Música inclui desde concertos de jazz, fado e hip-hop assim como a Orquestra Barroca ou o Remix Ensemble. A intensidade da produção cultural da Casa é das mais elevadas em Portugal (e no mundo). O Remix Ensemble já apresentou mais de setenta obras desde 2000, e é caracterizado pelo seu ecletismo que abrange não só um *remix* de diferentes estilos musicais como uma variedade de meios culturais que incluem a dança, o acompanhamento de filmes, as instalações. Para além da actividade intensa dentro da Casa, os agrupamentos residentes têm também uma actividade intensa a nível internacional: “Para além de realizar mais de cinquenta concertos por ano na Casa da Música, a Orquestra tem vindo a incrementar as actuações fora de portas: em 2010 apresentou-se na Konzerthaus de Viena, no Auditório de Santiago de Compostela e no Grande Auditório Gulbenkian em Lisboa, e em 2011 tem concertos agendados na Philharmonie do



47 e 48. O edifício alien-like de Rem Koolhaas: a sua projecção internacional e dinamização cultural da cidade

Luxemburgo, no de Singel em Antuérpia e no Doelen em Roterdão, para além de regressos a Santiago de Compostela e ao Centro Cultural de Belém em Lisboa. Em 2010-2011 apresenta a integral das sinfonias de Mahler, sendo a primeira orquestra portuguesa a realizar tal projecto.”⁴⁴

Se o Museu de Arte Contemporânea de Serralves apresenta o valor arquitectónico excepcional do arquitecto Siza Vieira, a sua integração arquitectónica intramuros não se manifesta como o catalisador urbano de que nos fala Lipovetsky que os museus apresentam hoje em dia. O fenómeno Guggenheim Bilbao foi replicado com o edifício de 2005 da Casa da Música. Esta é uma das principais atracções *a ver* mencionadas nos guias internacionais de turismo, e despoletou claramente uma nova dinâmica urbana (cultural e) turística na cidade. A sua atracção vai para além das produções de cultural cultivada, sendo grande parte da sua dinâmica claramente pública e de massas, na praça em redor do “meteorito”. As mesmas coberturas onduladas da multiplicam-se em funcionalidade diferentes servindo tanto como *skate park*, como anfiteatro para espectáculos ao ar livre de carácter *mainstream*.

Conclusão

“[...]a finalidade secreta da história, a sua motivação profunda, não é a explicação da contemporaneidade? E a história de hoje, em contacto com as diversas ciências do homem, não se vai tornando pouco a pouco uma ciência aproximativa, como elas imperfeita, mas pronta tanto para levantar questões como para lhes responder, para servir de medida tanto do presente como do passado? É isso que me encoraja a incorrer numa aventura a meu ver possível.” (1. BRAUDEL, 1992, p. 575)

O estudo aqui presente representa, acima de tudo, um exercício de *ver em perspectiva*. Como Braudel tão eloquentemente coloca, o objectivo da história é, em última instância, a explicação do presente. O percurso académico que culmina na realização deste estudo foi caracterizado pela afluência de informação - um brotar de definições, perspectivas, características e hipóteses, as mais variadas possíveis - sobre a *contemporaneidade*, as cidades globais.

O recurso à história como ferramenta de trabalho pode parecer um argumento óbvio. A verdade, contudo, é que a sua ausência permanece uma constante na grande maioria dos recursos bibliográficos sobre o assunto. Por isso mesmo, a existência de um livro como o de Braudel não deixa de ser surpreendente. Seja pela surpresa que as suas afirmações nos colocam no início, seja pela naturalidade com que a sequência da história nos vai enquadrando assuntos que à partida nos parecem radicalmente novos.

A reflexão que se impõe neste momento é, portanto, sobre as limitações que representa

a discussão das cidades contemporâneas, nomeadamente o fenómeno das cidades globais sem contextualização histórica. Considerá-lo algo novo, remetendo apenas para um número reduzido de situações urbanas, implica não só a exclusão do contexto nacional como, mais especificamente, da situação que nos está tão próxima da cidade do Porto. A classificação de “cidade global” exclui drasticamente a maioria das cidades da Europa deste processo, o que torna a reflexão sobre estas cidades no contexto contemporâneo algo redutor.

A percepção de que as metrópoles urbanas europeias, os antigos centros europeus, de forma consolidada e estruturas urbanas antigas, sofrem menos processos de globalização, ou que os processos que sofrem são menos graves, implica uma visão redutora do assunto e a sua exclusão da discussão urbana contemporânea. Num momento de mudança do contexto social e económico mundial, percebermos a forma como o global se manifesta nestes contextos urbanos antigos é de extrema importância para percebermos melhor como lidarmos com estas cidades.

No caso do Porto, especificamente, ignorarmos os processos de internacionalização do património cultural e urbano da região representa não lidarmos com fenómenos que se manifestam perante nós diariamente. A apropriação do património nacional, o mesmo que nem há duas décadas foi reconhecido pela sua condição excepcional, por uma fileira de investidores internacionais que representam hoje os principais transformadores do contexto urbano, deve ser entendido como um processo global, e como tal, discutido segundo a mesma lógica das discussões sobre as “cidades globais”.

Estas manifestações multiplicam-se pelo Porto de forma inegável. Na necessidade de contenção do presente estudo, remetemo-nos para as dimensões globais da cidade em três áreas, contudo, um número infindável de manifestações podiam ser referidas. Se alguma reflexão final se propõe neste momento, é precisamente o carácter abrangente da análise urbana: é duma redução perigosa percebermos o Porto sem remetermos para a sua especificidade histórica, e sem ultrapassarmos o panorama local para percebermos a sua relação internacional. Se dum estudo abrangente não fizermos uso, nunca poderemos perceber a verdadeira dimensão do nosso contexto, e remeteremos sempre para o simplificado.

Bibliografia

1. Braudel, F. (1992). *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. Teorema. Lisboa. Vol. III – O tempo do Mundo.
2. Braudel, F. (1982). *Civilization and Capitalism, 15th-18th Century: The perspective of the world*. University of California Press. California. Vol. III.
3. Chakraborty, A. e Chakravarti, B. K. (2008). *Global Tourism*. A P H Corporation. Dehli.
4. Costa, A. R. (2001). *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*. 3ª edição. Edições Frenesi. Lisboa.
5. Domingues, A. (1993). *Serviços às Empresas – Concentração Metropolitana e Desconcentração Periférica (o contraponto entre a Área Metropolitana do Porto e as áreas periféricas de industrialização difusa do Noroeste Atlântico de Portugal Continental)*. Tese de Doutoramento – Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto. Volume II.
6. Domingues, A. (1998). Texto Introdutório. Em: *Cidades e frentes de água*. Faup Publicações. Porto
7. Domingues, A. (2009). *O Porto e o Rio Douro: a construção de uma nova relação*. Em: *Cidades e rios perspectivas para uma relação sustentável*. Parquexpo. Lisboa
8. Fernandes, J. A. R. (1997). *Porto: cidade e comércio*. Arquivo Histórico da C. M. do Porto. Porto.
9. Guardiá, M. (coordenação) (1994-1996). *Atlas histórico das ciudades europeas: Península Ibérica: Francia*. Salvat. Barcelona.
10. Hall, P. (2002). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. 3ª edição. Blackwell Publishing. Australia.
11. Jacobs, J. (1984). *The Death and Life of Great American Cities*. 1ª Edição. Penguin Books. Harmondsworth.
12. Koolhaas, R. and Mau, B. (1998). *The Generic City. Small, Medium, Large, Extra-Large: Office for Metropolitan Architecture*. 2ª Edição. The Monacelli Press. New York.

13. Koolhaas, R. (2001). *Delirious New York*.
14. Lipovetsky, G. e Serroy, J. (2010). *A cultura-mundo resposta a uma sociedade desorientada*. Edições 70. Lisboa.
15. Marques, H., Fernandes, J. A. R. e Martins, L. P. (1990). *Porto: Percursos nos Espaços e Memórias*. Edições Afrontamento. Porto.
16. Oliveira, J. M. P. (1973). *O Espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento*. Instituto de Alta Cultura. Coimbra.
17. Peres, D. (direcção) (1962-1965). *História da Cidade do Porto*. 3ª edição. Portucalense Editora. Porto.
18. Ramos, L. A. O. (direcção) (2001). *História do Porto*. 3ª edição. Porto Editora. Porto.
19. Sassen, S. (1991). *The Global City – New York, London, Tokyo*. 1ª Edição, Princeton University Press. New Jersey.
20. Silva, F. R. (1988). *O Porto e o seu Termo – Os homens, as instituições e o poder (1580-1640)*. Volume I. Câmara Municipal do Porto. Porto.
21. Sudjic, D. (1992). *The 100 Mile City*. Harcourt Brace & Comp. San Diego.

Artigos

22. Fernandes, J. A. R. e Vasconcelos, P. de A. (----) *Porto e Salvador: as proximidades de dois percursos urbanos distintos*. Em: <http://ler.letras.up.pt/>
23. Burdett, R. and Rode, P. (2007). The Urban Age Project. *The Endless City – The urban age project by the London School of Economics and the Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. The London School of Economics and the Deutsche Bank, New York. pp.
24. Jacques, B. P. (2004). A espectacularização urbana contemporânea. 11th Conference of the Planning History Society. Barcelona.
25. Katz, B., Altman, A. and Wagner, J. (2007). An Urban Agenda for the Urban Age. *The Endless City – The urban age project by the London School of Economics and the Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. The London School of Economics and the Deutsche Bank, New York. pp.
26. Koolhaas, R. (2007). In Search of Authenticity. *The Endless City – The urban age project by the London School of Economics and the Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. The London School of Economics and the Deutsche Bank, New York. pp. 320-323.
27. Oliveira, J. M. P. de (1983). *A cidade do Porto como centro urbano 'histórico'*. Em; Cadernos de Geografia. Nº 2. pp. 3-22.
28. Soja, E. and Kanai, M. (2007). The Urbanization of The World. *The Endless City – The*

urban age project by the London School of Economics and the Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society. The London School of Economics and the Deutsche Bank, New York. pp.

29. Sassen, S. (Winter/Spring 2005). The Global city: introducing a concept. *The Brown Journal of World Affairs*. Volume XI. Issue 2. Barcelona.

Conferências

30. Designing the city: the architecture of identity – Deyan Sudjic. Em: http://www.urban-age.net/03_conferences/programmeNY.html

31. Does space matter to public life? – Rem Koolhaas. Em: http://www.urban-age.net/03_conferences/programmeNY.html

32. Cityness in the Urban Age – Saskia Sassen. Em: http://www.urban-age.net/03_conferences/programmeShanghai.html

33. Global City 2.0. (18 Abril 2011). Saskia Sassen. Organização: Cidades pela Retoma, Reforma e Transição. Lisboa.

Referências on-line

34. A Ryanair anuncia mais novas rotas a partir de Faro e Porto para Londres Gatwick (17/08/2010) <http://www.ryanair.com/pt/novidades/a-ryanair-anuncia-mais-novas-rotas-a-partir-de-faro-e-porto-para-londres-gatwick>

35. About Urban Age. (04/05/2011) Em: <http://www.urban-age.net/introduction/idea/>

36. Álvaro Siza Vieira homenageado com prémio da Rainha Isabel II (08/10/2008) Agência Lusa Em: http://www.publico.pt/Cultura/alvaro-siza-vieira-homenageado-com-premio-da-rainha-isabel-ii_1345313

37. Apresentação (26/09/2011) Em: http://www.portovivosru.pt/sub_menu_1_1.php

38. Cais de Gaia (26/09/2011) Em: <http://caisdegaia.com/?p=8>

39. Conjunto urbano da Avenida da Boavista, entre o Pinheiro Manso e a Avenida Marechal Gomes da Costa (26/09/2011) Em: <http://www.igespar.pt/pt/patrimonio/pesquisa/geral/patrimonioimovel/detail/72277/>

40. Fundação Serralves e Museu Rainha Sofia assinam acordo para troca de colecções (26/08/2011) Em: <http://ipsilon.publico.pt/artes/texto.aspx?id=292282>

41. História (26/09/2011) Em: <http://www.serralves.pt/gca/?id=873>

42. Nova avenida dos Aliados vai ter coração Louis Vuitton (17/04/2011)

José Miguel Gaspar Em: http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Porto&Concelho=Porto&Option=Interior&content_id=1832287&utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3AJN-PAIS+%28JN+-

+Pais%29

43. Nova sede da EDP no Porto (13/04/2011) Em: <http://www.edp.pt/pt/media/noticias/2011/Pages/NovasededaEDPnoPorto.aspx>
44. Orquestra Sinfónica do Porto Casa da Música (26/09/2011) Em: <http://www.casadamusica.com/group/default.aspx?channelID=D281C672-B6A9-45BF-B72C-38E9C8A16217&id=E5AA3496-BDB8-4A75-89D2-87311C4FEEA9&leftChannelID=D281C672-B6A9-45BF-B72C-38E9C8A16217>
45. Patrimonio de la Humanidad (13/09/2011). Em: <http://www.catedraldesevilla.es/>
46. Ponte da Arrábida (23/10/1998) <http://paginas.fe.up.pt/porto-ol/lfp/arrabida.html>
47. Port History (08/02/2011) Em: <http://www.panynj.gov/about/history-ports.html>
48. Porto arrecada três prémios mundiais de Arquitectura (16/02/2011) Jorge Marmelo. Em: http://www.publico.pt/Cultura/porto-arrecada-tres-premios-mundiais-de-arquitectura_1480563
49. Press Release Intercontinental Porto-Palácio das Cardosas Em: <http://www.porto.taf.net/dp/files/presskit-cardosas.pdf>
50. Serralves em Festa (26/09/2011) Em: <http://www.serralvesemfesta.com/gca/index.php?id=26&continua=0>
51. Serralves em Festa recebeu mais de 98 mil visitantes (30/05/2011) Em: http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Porto&Concelho=Porto&Option=Interior&content_id=1865054
52. Serralves passou a ser o museu mais visitado (13/06/2006) Em: http://www.dn.pt/especiais/interior.aspx?content_id=1012448&especial=Serralves&seccao=ARTES
53. Sede da Vodafone no Porto é novo marco arquitectónico da Boavista (consultado em 10/09/2011) Em: <http://www.ionline.pt/conteudo/30283-sede-da-vodafone-no-porto-e-novo-marco-arquitectonico-da-boavista>
54. World Heritage (26/09/2011) Em: <http://whc.unesco.org/en/about/>
55. <http://www.hostelworld.com/hostels/Porto/Portugal?page=2&ShowAll=1>
56. <http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/>
57. History channel: America the story of us.
58. “O Porto pode tornar-se uma das cidades mais excitantes da Europa” (02/08/2011) <http://www.porto24.pt/praca/wallpaper-city-guide-porto/>

Imagens

Ilustração: do autor

1. http://shelleysghost.bodleian.ox.ac.uk/?location_id=269
2. <http://www.bl.uk/onlinegallery/onlineex/mapsvies/psalter/large17693.html> The World Map from the 'Map Psalter'. Probably London or Westminster, c.1265 British Library
3. Braudel, F. (1992). *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. Teorema. Lisboa. Vol. III – O tempo do Mundo.
4. Braudel, F. (1992). *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. Teorema. Lisboa. Vol. III – O tempo do Mundo.
5. Map of the entire world (c. 1513) Martin Waldseemüller <http://news.brown.edu/pressreleases/2009/04/wdl>
6. Mattoso, J. (dirrecção) (1993) *História de Portugal*. Volume III. Edição 2406. Círculo de Leitores. Lisboa
7. <http://histudiantes.blogspot.com/2008/08/sevilla-puerto-y-puerta-del-nuevo-mundo.html>
8. Braudel, F. (1992). *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. Teorema. Lisboa. Vol. III – O tempo do Mundo.
9. <http://www.boisestate.edu/courses/reformation/netherlands/revolt.shtml>
10. Biblioteca Nacional Digital <http://purl.pt/4382>
11. <http://isaacandede.com/topog.htm>
12. <http://www.portauthorityarchive.com/shop/port-freight>
13. <http://www.portauthorityarchive.com/shop/port-freight>
14. http://4.bp.blogspot.com/_LKSbyS11_ZU/S-XVxWAHs5I/AAAAAAAAAss/vxdwIRzAt8s/s1600/IMG_3949.JPG
15. <http://www.urban-age.net/>

16. <http://www.urban-age.net/>
17. Albernaz, 1634
18. Biblioteca Nacional Digital <http://purl.pt/4027>
19. http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/05/o-porto-ha-cem-anos-1_3135.html
20. Guardiá, M. (coordenação) (1994-1996). *Atlas histórico das ciudades europeas: Península Ibérica: Francia*. Salvat. Barcelona.
21. Cláudio, M. (1994) *Porto margens do tempo*. Livraria Figueirinhas. Lisboa
22. Biblioteca Nacional Digital <http://purl.pt/4835/1/>
23. Biblioteca Nacional Digital <http://purl.pt/1685/1/P1.html>
24. Marques, H., Fernandes, J. A. R. e Martins, L. P. (1990). *Porto: Percursos nos Espaços e Memórias*. Edições Afrontamento. Porto.
25. Marques, H., Fernandes, J. A. R. e Martins, L. P. (1990). *Porto: Percursos nos Espaços e Memórias*. Edições Afrontamento. Porto.
26. Marques, H., Fernandes, J. A. R. e Martins, L. P. (1990). *Porto: Percursos nos Espaços e Memórias*. Edições Afrontamento. Porto.
27. Marques, H., Fernandes, J. A. R. e Martins, L. P. (1990). *Porto: Percursos nos Espaços e Memórias*. Edições Afrontamento. Porto.
28. Marques, H., Fernandes, J. A. R. e Martins, L. P. (1990). *Porto: Percursos nos Espaços e Memórias*. Edições Afrontamento. Porto.
29. Marques, H., Fernandes, J. A. R. e Martins, L. P. (1990). *Porto: Percursos nos Espaços e Memórias*. Edições Afrontamento. Porto.
30. <http://cidadesurpreendente.blogspot.com/>
31. Biblioteca Nacional Digital <http://purl.pt/4338>
32. <http://www.tower.com/history-tourism-thomas-cook-origins-leisure-travel-paul-smith-hardcover/wapi/107875952>
33. <https://www.apdl.pt/gca/index.php?id=212>
34. http://www.redbullairrace.com/cs/Satellite/en_air/Red-Bull-Air-Race/001238611393596
35. <http://www.oje.pt/suplementos/residencial-e-lazer/hotelaria-e-resorts/intercontinental-abre-primeira-unidade-no-porto>
36. <http://oportocool.wordpress.com/2011/07/18/wallpaper-city-guide-porto/>
37. http://obviousmag.org/archives/2005/01/esquinas_do_tem.html
38. http://obviousmag.org/archives/2005/01/esquinas_do_tem.html
39. <http://mjfs.spaceblog.com.br/63395/Avenida-da-Boavista-Porto/>

40. http://media.photobucket.com/image/edificio%20edp%20porto/fotogista/Porto/edificio_edp_nova_sede_grande.jpg
41. http://www.escritorios.com.pt/empreendimento_escritorio.jsp?empreendId=1790&empresaId=1620
42. <http://www.urdesign.it/index.php/2011/08/03/vodafone-head-office-barbosa-guimaraes-firmano-la-sede-delloperatore-a-porto/>
43. <http://www.urdesign.it/index.php/2011/08/03/vodafone-head-office-barbosa-guimaraes-firmano-la-sede-delloperatore-a-porto/>
44. <http://www.kramweiss haar.com/projects/optimus-space-at-casa-da-m-sica.html>
45. <http://fotos.sapo.pt/tags/arquitectura/?listar=poucas&ordenar=maisrecentes&filtro=mo%C3%A7ambique&pagina=635>
46. <http://www.serralves.pt/gca/?id=319> 3. <http://www.porto.taf.net/dp/taxonomy/term/137>
47. <http://www.plataformaarquitectura.cl/2008/10/06/plataforma-en-viaje-casa-da-musica-rem-koolhaas/>
48. <http://www.casadamusica.com/CDMHouse/default.aspx?channelID=8E905E1B-E325-4640-AA93-23081C1B7FF6&id=74FA3DE2-1D4F-4F90-97B6-745DBEE35CC5&l=8E905E1B-E325-4640-AA93-23081C1B7FF6>

