

**UGI - IGU**  
**UNION GEOGRAPHIQUE**  
**INTERNATIONALE**

**COMMISSION DE GEOGRAPHIE**  
**DES ACTIVITES COMMERCIALES**

**GRAC-CNRS**  
**GROUPE DE RECHERCHE SUR**  
**LES ACTIVITES COMMERCIALES**

**COMITE NATIONAL DE LA**  
**RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

**UNIVERSITE DE LA FRANCOPHONIE**

# **LE COMMERCE DES CENTRES-VILLES**

**Actes du Colloque de Limoges, 1990**

***Editeurs : Ginette PALLIER et Alain METTON***

**PULIM**

***Presses de l'Université de Limoges et du Limousin***

## LE COMMERCE ET LE CENTRE DE PORTO

### LES GRANDES TRANSFORMATIONS DES DERNIÈRES ANNÉES

J.A. RIO FERNANDES

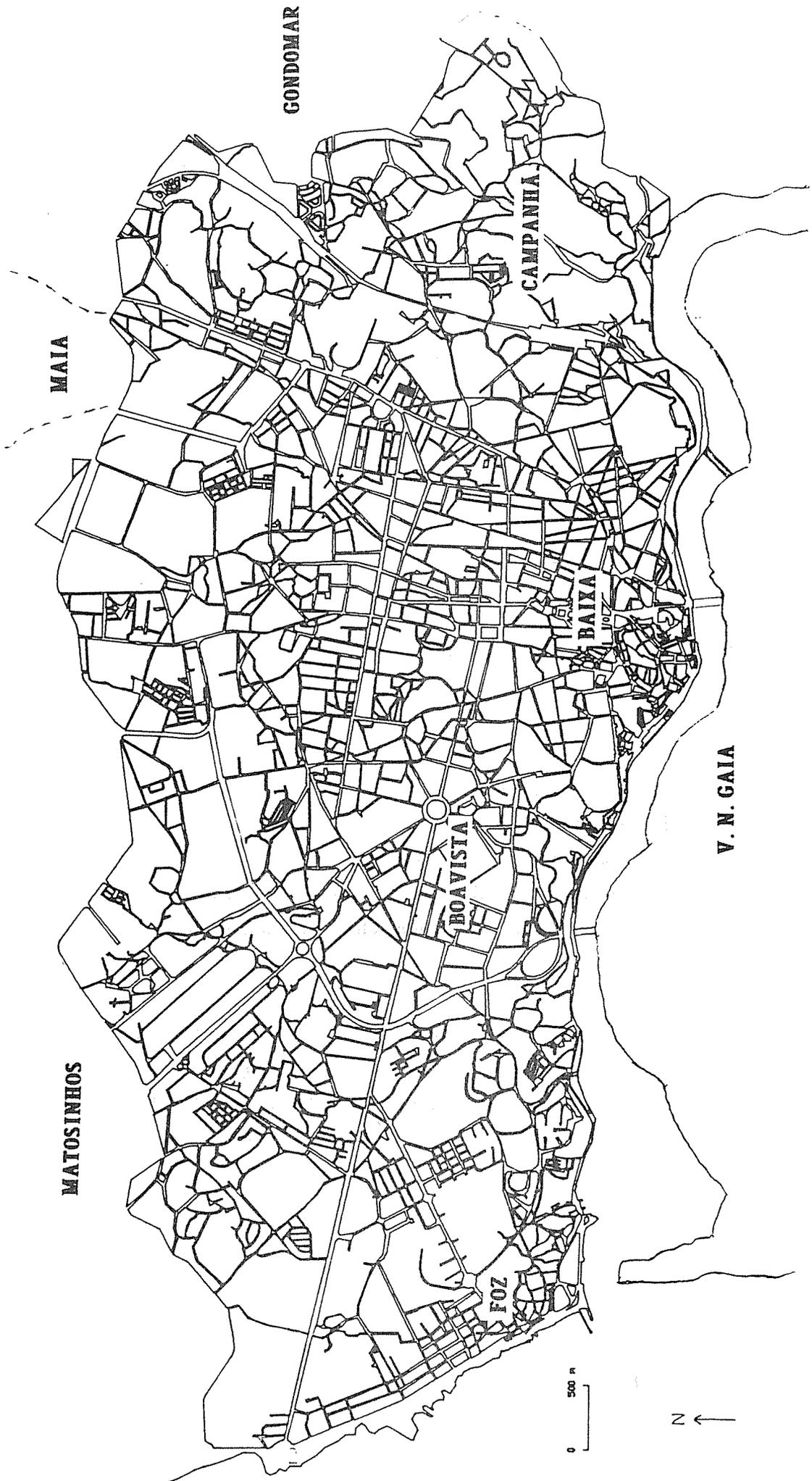
Assistant, Institut de Géographie  
Faculté des Lettres de l'Université de Porto

#### I - ANTÉCÉDENTS, SITUATION ET TENDANCES ÉVOLUTIVES DU TISSU COMMERCIAL

Ces dernières années, et surtout la décennie de 1980, ont été marquées par l'introduction de profonds changements dans le tissu économique et la structure urbaine de Porto, deuxième ville du Portugal et contrepoint régional à la capitale du pays. En 1950, le rapport entre la population de Porto et celle des municipalités voisines était le même, mais en 1981, ce même rapport était passé de 1 à 2. Pendant ces trente années, l'utilisation de l'automobile devenait banale et la création de nouvelles voies changeait la carte de l'accessibilité à la ville.

C'est alors que le centre a commencé à ressentir la concurrence croissante de sa périphérie immédiate. Protagoniste habituel de la nouveauté et siège traditionnel de l'innovation, il a d'abord vu les premiers centres commerciaux s'installer de préférence dans un quartier excentrique, mais de grande accessibilité, la *Boavista*. Plus récemment, la même évolution a touché les sièges des nouvelles banques (ou les filiales du Nord du pays), de grandes entreprises industrielles et des activités financières dernières-nées, comme le *leasing*, le *factoring*, etc.

L'espace aujourd'hui reconnu comme le centre de Porto a été pendant des siècles un faubourg (au sens étymologique du terme), où l'agriculture constituait sans aucun doute l'activité économique la plus importante.



C'est à peine au début du XVIII s. que, hors de l'enceinte, s'est formée la *Praça Nova das Hortas* (Nouvelle Place des Jardins Potagers), qui deviendra la *Praça da Liberdade*. Un peu plus tard, João de Almada prenait l'initiative de moderniser et de dégager la ville, en stimulant son expansion en dehors de la muraille gothique. On a alors ouvert, entre autres, les rues des *Clérigos* et du *31 de Janeiro*, qui sont actuellement quelques-unes des artères fondamentales du centre.

L'intérieur du bourg, particulièrement le secteur le plus proche du fleuve, était le siège des principales activités économiques de Porto, et c'est seulement à partir de la seconde moitié du XIX s. que l'on peut signaler les débuts du processus de migration du centre économique vers des sites plus élevés et situés à l'extérieur des murailles.

La croissance urbanistique a ensuite accompagné l'expansion engendrée par l'industrialisation, de même que par le développement des transports qui a amené le chemin de fer jusqu'à *S. Bento* au début du XX s.. C'est alors que l'on assiste à la création définitive du nouveau centre, avec l'installation de la plupart des établissements commerciaux et la concentration de presque tous les plus importants d'entre eux.

Ce panorama n'a pratiquement pas changé jusqu'à la décennie de 1960: d'un côté le centre, regroupant la majorité de l'offre des biens à la demande moins fréquente, de l'autre, la périphérie, destinée à une occupation résidentielle à peu près exclusive.

Depuis une vingtaine d'années, pendant que cette macrocéphalie intra-urbaine se brise, le centre subit aussi une diminution du nombre d'établissements, bien que se maintienne la superficie de l'utilisation du sol qui n'est pas consacrée à la résidence. Cette évolution montre donc que nous sommes en présence d'un processus de déconcentration spatiale et de concentration économique, qui passe par la réduction du nombre d'établissements, et par l'augmentation de leur dimension.

Voyons par exemple le cas des principales rues de la *Baixa* ("Basse Ville" est la désignation courante du centre de Porto), où l'on constate une diminution de plus de 100 établissements, du début des années 70 à nos jours.

Que ce soit dans la *Rua Santa Catarina*, ou sur l'axe formé par *Rua 31 de Janeiro-Praça da Liberdade*(Sud)-*Rua dos Clérigos*, l'acquisition d'étages à différents niveaux par l'activité qui occupe le rez-de-chaussée, et la réunion de plusieurs cabinets de professions libérales, auraient été responsables de la forte diminution des unités fonctionnelles. Et ceci, bien que diverses interventions urbanistiques promues par des particuliers aient favorisé la

"production" d'espace de façade à l'intérieur des blocs d'immeubles, en ouvrant des couloirs perpendiculaires à la rue.

### ETABLISSEMENTS DANS LES RUES DE CLÉRIGOS, 31 DE JANEIRO ET SANTA CATARINA

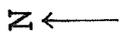
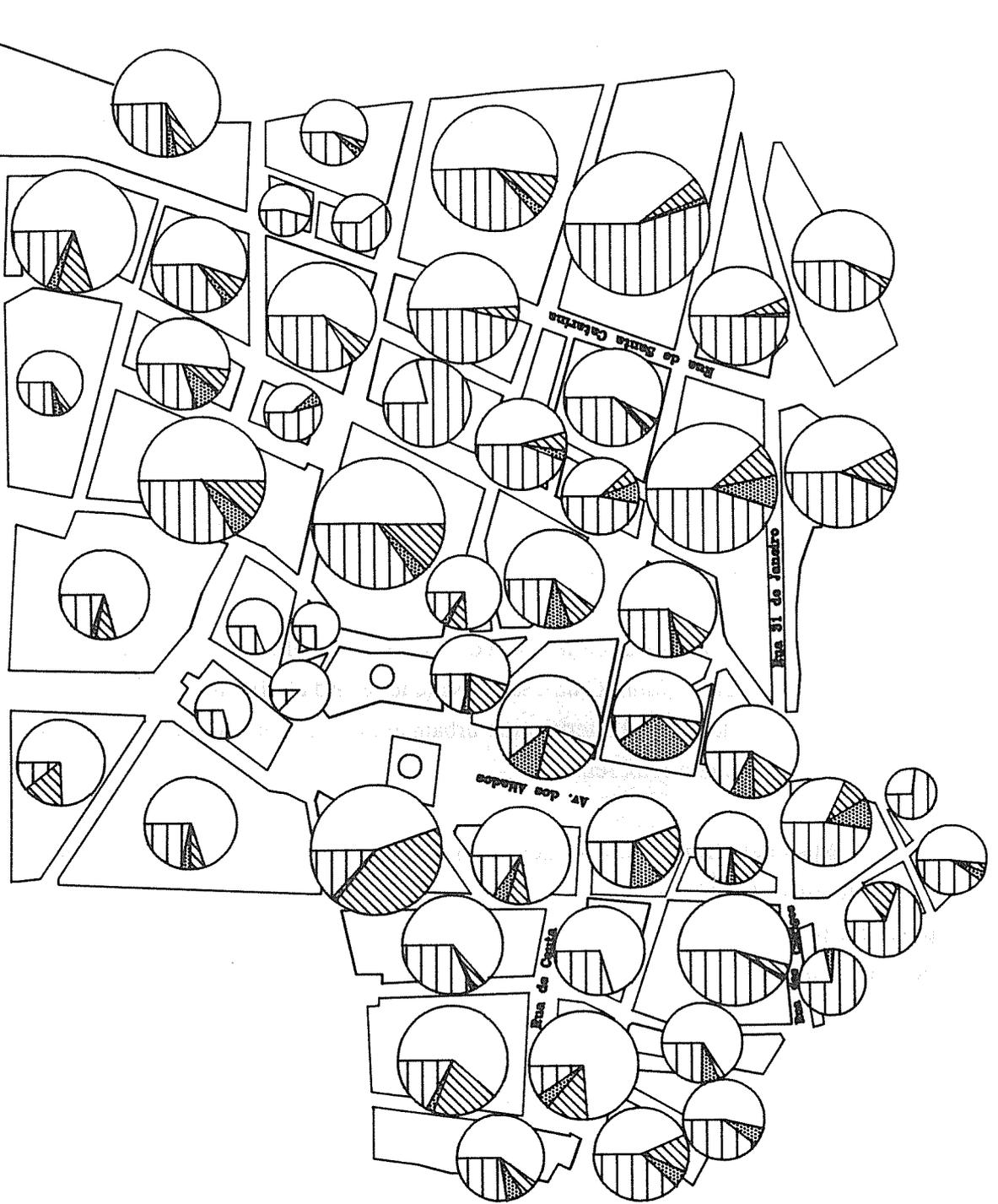
	1972					1989				
	Sta.	Clé-	31de	TO	%	Sta.	Clé-	31de	TO	%
	Cat*	rigos	Jan.	TAL		Cat.	rigos	Jan.	TAL	
alimentation	2	0	0	2	0.4	0	2	0	2	0.7
equip. de la personne	117	24	55	196	39.4	76	18	45	139	45.6
equip. de la maison	31	3	21	55	11.1	18	8	16	42	13.8
loisir, sport, culture	14	3	11	28	5.6	12	2	9	23	7.5
santé, beauté	10	1	5	16	3.2	20	1	1	22	7.2
comb., mat. transp.	4	0	0	4	0.8	0	0	0	0	0
hotel, rest., café	6	0	0	6	1.2	12	1	5	18	5.9
serv. à caract. comer.	112	12	66	190	38.2	104	7	48	159	52.1
<b>TOTAL</b>	<b>296</b>	<b>43</b>	<b>158</b>	<b>497</b>		<b>242</b>	<b>39</b>	<b>124</b>	<b>305</b>	

\*Donnés de 1974

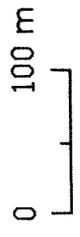
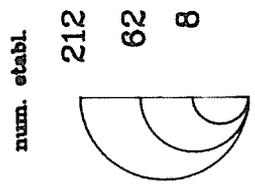
On remarque aussi une importante réduction des professions libérales, fait qui découlerait de l'ancienneté de la plupart des édifices, puisqu'ils ne remplissent pas les conditions tenues de nos jours indispensables à l'installation d'un cabinet de consultation, comme l'ascenseur. Mais cette réduction est aussi liée au prestige croissant du secteur occidental de la ville, lieu de résidence préféré des groupes sociaux privilégiés. Signalons un cas singulier: la totale disparition des cabinets de médecins généralistes dans les rues des *Clérigos* et du *31 de Janeiro*.

Par contre, les services commerciaux "mineurs" augmentent, comme les pâtisseries et les cafés au rez-de-chaussée, les salons de coiffure et les studios de photographe, qui viennent remplacer les cabinets de professions libérales ou les bureaux d'autres services dans les étages supérieurs. Les établissements de biens alimentaires se multiplient, et l'on peut même signaler l'ouverture récente d'un boucher et d'un magasin contigu de vente de produits surgelés dans la rue des *Clérigos*. En même temps, et parallèlement à l'augmentation des unités commerciales et de services devenues autonomes (par exemple, les parfumeries et les sociétés immobilières), on assiste à un affinage commercial, surtout en ce qui concerne le prêt-à-porter, les magasins de chaussures, les maroquineries et les librairies.

# OCCUPATION FONCTIONNELLE



-  Commerces occas. et rare
-  Banques et comp. assurances
-  Professions libérales
-  Autres



Les établissements globalement destinés à l'équipement de la personne dominent presque toujours l'occupation des rez-de-chaussée, alors que les unités de services de nature commerciale abondent davantage dans les étages supérieurs. Ces deux types d'occupation fonctionnelle constituent ensemble 65% du total considéré (dont on a exclu quelques activités moins significatives dans le centre, telles que l'industrie, le commerce de gros, les transports, les communications et les services de nature sociale).

La fonction du centre qui détient le plus grand nombre d'unités est le prêt-à-porter, avec un total de 60 établissements, particulièrement concentrés dans la rue *Santa Catarina*, alors que la rue *31 de Janeiro* se caractérise par l'abondance de magasins de chaussures, dont la presque totalité se trouve sur le côté sud.

Ainsi, la vocation commerciale, et même la spécialisation dans l'équipement de la personne ( en particulier l'habillement et les chaussures), semble s'accroître, ce qui n'empêche pas que se maintienne l'importance des services de nature commerciale.

Ces rues sont aussi celles où l'on observe les plus grands volumes de circulation piétonnière. A cet effet, *Santa Catarina* possède le record d'affluence (140 piétons par minute à 17 heures), et c'est la rue où l'intervention urbanistique limitant la circulation aux piétons et aux transports publics a le mieux réussi.

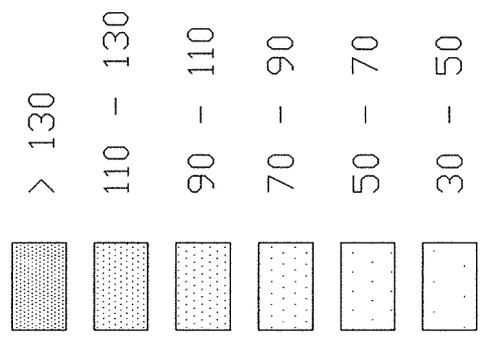
Mais cet effort en faveur des piétons s'est réalisé d'une manière irrationnelle, car il a été uniquement fondé sur un projet de l'exploitation d'un espace dont l'automobile ne pouvait plus tirer profit. C'est pourquoi le projet n'a pas beaucoup contribué à résoudre les problèmes de plus en plus graves de la circulation. D'autre part, les planificateurs sont restés inflexibles en ce qui concerne d'éventuelles réglementations de l'utilisation du sol. En conséquence, les enjeux de l'initiative privée et l'interprétation subjective de projets basée sur un plan de 1962, n'ont pas toujours permis de satisfaire les aspirations du commerçant et du client.

Quelques conditions de nature formelle contribuent nettement à ce que l'on peut désigner comme un état de saturation du centre traditionnel. En fait, le tissu urbain, structurellement défini au XVIII s., n'offre pas les conditions idéales à la fixation de la plupart des activités économiques récentes, ou même d'établissements neufs liés aux plus anciennes. Les rues sont étroites, souvent sinueuses et à forte pente, le lotissement est morcelé et les édifices ont une hauteur relativement modeste; à cela s'ajoutent les difficultés de stationnement. Tout ceci constitue donc un cadre assez répulsif pour le consommateur.

**VOLUME DE CIRCULATION PIETONNIERE**



**piétons/min.**



Mais il faut aussi évoquer l'inapplication, ou même l'inexistence d'une philosophie d'intervention, qui conduirait à une amélioration sensible de l'accessibilité au centre et de l'organisation de la circulation. Cette intervention devrait aussi promouvoir la rationalisation de l'occupation du sol, car le vieux centre est caractérisé par le manque presque total de terrains libres susceptibles d'être construits, tout comme d'espaces où la substitution des immeubles puisse être autorisée et rentabilisée. C'est l'absence de cette philosophie d'intervention globale qui aurait le plus contribué à ce que la *Baixa* ait subi un développement horizontal, discontinu et quelque peu excessif.

La nouvelle position du quartier de *Boavista* doit être directement mise en relation avec l'impossibilité d'augmenter la superficie du centre traditionnel. D'autres facteurs ont renforcé le processus: la meilleure accessibilité de *Boavista*, due à l'arrivée de l'autoroute A-1 (Lisbonne-Porto) via *Ponte da Arrábida*, a été l'un des plus décisifs. Ainsi, l'occupation de l'espace de *Boavista* s'est de plus en plus transformée sur le plan qualitatif et quantitatif. Ce quartier à la vocation résidentielle presque exclusive a commencé à assumer la fonction de noyau secondaire pour le commerce, et depuis quelques années, il est devenu le siège d'importantes opérations urbanistiques. Car elles ont trouvé ici l'espace nécessaire à la construction de grands immeubles, dont une partie a été affectée à de nouvelles formes d'organisation du tertiaire.

Le panorama fonctionnel présent de Porto révèle surtout la faillite de la hiérarchie traditionnelle, plutôt que la modification d'une quelconque hiérarchie des noyaux principaux. Mais il ne faut pas seulement en chercher l'origine dans le fait que "la plupart des implantations récentes, comme les hypermarchés, sont si différentes des méthodes traditionnelles de vente que toute tentative de conciliation avec la structure actuelle des centres n'a aucun sens."<sup>1</sup> On doit aussi tenir compte des accessibilités relatives concernant l'intérieur de l'espace urbain, car elles ont récemment souffert de tels changements qu'elles mettent en cause toute tentative de hiérarchisation modèle des centres.

Dans un contexte où se manifestent les nouveaux intérêts de la société, *Boavista* s'affirme comme un centre de services et le foyer catalyseur du tertiaire supérieur, qui exigent des espaces et des volumes lui permettant de témoigner sa vigueur et sa modernité. Par contre, le commerce devient la spécialité de la *Baixa*, qui conserve encore son dynamisme en ce qui concerne l'offre de produits réclamés par une grande partie de la population urbaine et régionale. En ce sens, on peut constater une faible diminution des établissements de prestige et le maintien de la vitalité et de l'importance de la plupart d'entre eux. On remarque de même que, les hypermarchés mis à part, les plus gros investissements commerciaux, qu'ils soient

---

<sup>1</sup> Ross L. Davies - *Retailing*, "Progress in Urban Geography", London & Camberra, Michael Pacione, 1989, p. 156.

privés ou liés à des chaînes internationales (Benetton, Body Shop, Zara), ont été effectués dans les rues centrales de la ville.

En somme, l'évolution de ces dernières années révèle une importante rupture dans une structure à la hiérarchie bien définie, où le centre détenait l'exclusivité des fonctions de caractère régional. On assiste en quelque sorte au développement d'une relation de complémentarité entre *Baixa* et *Boavista*, dans le cadre d'un système complexe de rapports d'indépendance et de spécialisation croissante. Et n'oublions pas que ce processus se déroule dans une aire métropolitaine formée de petites et grandes villes, et insérée dans un espace régional fortement peuplé.

## II - QUELQUES RÉFLEXIONS ET PROPOSITIONS POUR L' Avenir

Au Royaume-Uni, la recherche sur les centres amènent à débattre l'idée que "l'aménagement exercerait plus d'influence sur la forme émergente du centre que les processus de marché qu'il devrait ajuster."<sup>2</sup> Mais au Portugal, l'aménagement commercial, qui ne touche que de petites superficies dans le but de résoudre des problèmes concrets, n'a aucune philosophie cohérente, ni de relation avec les diverses mesures lancées dans le domaine urbanistique.

Une prise de conscience globale est absolument nécessaire. Il faut d'abord accepter que le centre est déjà entré dans une période de spécialisation, avec la perte de quelques-unes de ses fonctions les plus notables. Cette période sera peut-être suivie d'une autre, où la dégradation deviendra générale, à l'exemple de ce qui s'est passé dans de nombreuses autres villes. Il convient aussi de tout entreprendre pour que cet espace ne perde pas son intérêt économique et son animation. En ces termes, et face à l'absence actuelle de mesures, les possibilités d'intervention sont innombrables, pour essayer de résoudre d'une forme intégrée les problèmes complexes du centre.

Nous pensons que d'une part, l'intérêt collectif doit s'articuler autour de l'intérêt privé et que, d'autre part, l'aménagement devra avoir une dimension d'intégration, où les aspects commerciaux seront pris en compte. C'est pourquoi nous estimons qu'il est important de réfléchir sur les tendances évolutives et les possibles interventions sur le centre et le commerce.

---

<sup>2</sup> Roos L. Davies; D.J. Bennison - Retailing in the City Centre: the characters of shopping streets, "Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 69, n°5, 1978, p.271.

En ce qui concerne les changements structurels du commerce, le système actuel de distribution est sans aucun doute extrêmement dynamique. Les mutations de ces dernières années ont été probablement plus considérables que celles qui ont marqué, dans le passé, une période quelconque de même durée. Et il n'y a aucune raison de penser que le rythme ne s'accélère. On peut même admettre qu'il s'agit d'un mouvement à l'accélération uniforme, où le rythme sera d'autant plus rapide que plus proche dans le temps. Dans le cas précis de Porto, et en tenant compte de son déphasage par rapport à d'autres villes européennes, il est encore possible de contrarier certaines tendances, ou de les accélérer, de manière à brûler les étapes et écarter les erreurs et les déficiences vérifiées dans d'autres pays.

Nous pouvons prévoir sans trop de risques qu'ici comme ailleurs les modernes formes d'achat, telles qu'elles sont désignées, continueront à se développer. La dépendance quant à l'utilisation de l'automobile sera croissante, mais avec un nombre inférieur de déplacements, dont la plupart se feront pour de plus longues distances, afin d'acquérir des biens durables. Cependant, ces prévisions n'impliquent pas que le Grand Porto assiste à une prolifération désordonnée des surfaces commerciales périphériques, ni que le centre subisse obligatoirement une période récessive.

En fait, la première vague de la récente "Révolution Commerciale" est déjà passée: l'inauguration d'un hypermarché à Matosinhos a été suivie de l'ouverture d'un second et de la construction d'un autre, dans la périphérie Sud. Deux autres hypermarchés sont encore en projet, l'un à l'Est et le dernier au Nord de la ville. Mais Porto est encore à temps d'éviter la deuxième vague, celle des grandes surfaces spécialisées périphériques, et surtout la troisième, résultant du transfert des établissements de grandes chaînes nationales et internationales vers la périphérie. Car si l'on peut admettre que la première, et même la seconde vague, n'entraîneront pas de trop graves conséquences pour l'avenir du centre, il sera difficile d'accepter la même opinion en ce qui concerne la dernière phase, que certaines villes européennes sont déjà en train de traverser.

Nous sommes convaincus que le futur du centre de Porto est prometteur, qu'il est et qu'il restera une pièce fondamentale dans l'appareil urbain, même si la ville possède une structure polycentrique. C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il est important de soumettre le commerce à un aménagement urbanistique, de même qu'il faut comprendre cet aménagement comme étant en partie dépendant des aspirations du commerce.

En ce sens et en prévoyant l'implantation d'une politique de réhabilitation du centre de Porto, nous suggérons que son avenir doit passer par trois vecteurs fondamentaux, dont les grandes lignes s'appuient sur son affirmation comme centre commercial régional, sur une

gestion rationnelle et intégrée de la circulation, et enfin sur l'intervention règlementée de l'occupation du sol et de l'animation de l'espace public.

1. Pour la redistribution de l'occupation fonctionnelle, il faut indéniablement considérer l'énorme impact de plusieurs phénomènes, comme la banalisation de l'automobile, l'ouverture de nouvelles voies de caractère régional, et enfin l'émergence des nouveaux comportements et des sollicitations récentes du consommateur, qui ont été la cause et la conséquence des importantes mutations de la structure commerciale. Ce contexte permet de comprendre facilement le succès des établissements péricentraux ou celui des grandes surfaces périphériques (suite logique du supermarché). Leur localisation vise à servir le consommateur motorisé, déterminé par son horaire de travail, possédant un équipement familial du froid et préférant réaliser ses achats le moins souvent possible, en grande quantité et en peu de temps.

Si le centre doit s'accomoder des nouvelles formes commerciales, il convient de tirer le meilleur parti de l'affirmation de sa spécificité. Nous pensons ainsi que cette continuelle affirmation comme principal centre du commerce à l'échelle de la ville et de la région, devra surtout reposer sur la variété de l'offre, sur le prestige, le luxe et l'input d'innovation présentés par le produit. Il faudra aussi assurer un service de réception personnalisé, et maximiser quelques potentialités intrinsèques, comme le lieu de rencontre, là où l'on peut voir et être vu, ou celles qui sont de nature architectonique et paysagistique, avec de beaux immeubles et des perspectives agréables.

2. Pour la réussite (ou la survie) du centre, il est sans aucun doute important que l'automobile puisse facilement y accéder et y stationner, au moins pour une courte période. Car toutes les expériences démontrent que les difficultés d'accéder au centre avec un véhicule privé entraînent une décapitalisation rapide (phase que la *Baixa* de Porto semble actuellement traverser), et une postérieure décadence formelle et fonctionnelle.

Il serait donc à notre point de vue souhaitable qu'une partie des investissements considérables effectués ces dernières années soit canalisée vers le centre, afin d'améliorer une déficience évidente: la vitesse moyenne de la circulation près du centre. En quelque sorte, il s'agit de "récompenser" la *Baixa* face à la perte d'accessibilité dont elle a souffert, alors que de nombreuses et importantes interventions permettraient le développement économique des espaces périphériques. Et ici, contrairement à ce qui se passe dans d'autres espaces urbains, les coûts seront sans doute inférieurs, puisque les besoins ne résident pas tant dans la grande oeuvre d'art que dans la création de parkings, la rationalisation de la circulation et l'introduction de plans flexibles pour la gestion du trafic.

Cependant, le système de circulation dans le centre doit absolument être compris comme un système en parfaite liaison avec un autre, plus ample, qui tienne compte des projets en cours d'exécution, ou à l'étude, dans l'Aire Métropolitaine de Porto. Mais l'objectif fondamental pour le centre, ce sera de trouver la meilleure articulation du transport automobile (public et privé) et des déplacements piétonniers.

Dans la *Baixa* de Porto, l'espace réservé aux piétons ne serait donc plus une solution de pis-aller, mais on devra d'abord le soumettre aux aspirations du principal intéressé, le piéton.

Pour accompagner les mesures qui ont conduit à l'augmentation des secteurs exclusivement réservés à la circulation piétonnière, il faut adopter une philosophie où le piéton est envisagé dans toute sa dimension. Et il faut particulièrement considérer la circulation des piétons comme un moyen de déplacement à privilégier dans le centre. L'affectation de rues et de places aux piétons ne devra donc plus être nécessairement réservée, comme par le passé, à celles où les problèmes de circulation sont tels que l'utilisation de l'automobile devient impraticable (*Santa Catarina* ou *Sampaio Bruno*), de même que là où les avantages de la voiture sont très réduits (*Santo Ildefonso* ou *Alexandre Braga*, entre autres).

3. Si l'hypermarché est aujourd'hui le grand défi lancé au commerce traditionnel de Porto, l'établissement commercial du centre souffre aussi une importante concurrence de la part des centres commerciaux de création moins récente et dont la localisation est péricentrale. En effet, la propre émergence du quartier de *Boavista*, en tant que noyau fonctionnel significatif comme alternative à la *Baixa*, a été fortement stimulée par l'ouverture du centre commercial le plus réussi de Porto. Le "Brasilia Shopping Centre", avec ses 164 établissements, un parc de stationnement privé, un cinéma, etc., constitue depuis son ouverture l'un des lieux de prédilection pour la promenade des habitants de la ville, surtout pendant les week-ends pluvieux. Et ceci, contrairement à ce que l'on peut observer, à de divers degrés, dans tous les autres centres (*Sirius*, *Dallas*, *Stop*, *Raione*, *Campo Alegre*, etc.), où il y a toujours, parfois depuis leur inauguration, un nombre appréciable d'établissements vacants.

A l'inverse de ce qui s'est passé dans d'autres pays, où le centre commercial est une innovation qui a pris naissance dans le quartier central des grandes et moyennes villes, il y a très peu de temps que l'on commence à envisager la possibilité de construire un premier centre commercial dans le centre de Porto. Mais pour l'instant, les conditions ne sont pas très favorables à son installation, car il faut d'abord améliorer une circulation automobile réellement difficile, et aménager l'utilisation du sol. De plus, les restrictions de la construction dans la

Baixa ont été l'une des rares mesures adoptées avec une certaine continuité. Il résulte de l'ensemble de ces conditions que rien ne fait prévoir l'éruption d'un quelconque changement formel de grande importance qui puisse entraîner une augmentation notable de l'offre commerciale et de services dans le centre de Porto.

En ce qui concerne les limites cherchant une délicate conciliation entre intérêts public et privé, de lourdes responsabilités reposent sur le pouvoir municipal, comme entité codirectrice définissant les règles destinées à stabiliser la concurrence privée, tout en sauvegardant l'intérêt collectif par rapport au particulier. Nous pensons donc qu'à l'exemple des mesures relatives à la volumétrie des constructions ou au tracé des voies, il faudra en promulguer d'autres, capables de contenir les modifications déréglées de l'occupation du sol.

Dans ce domaine, il nous semble, par exemple, qu'une action devrait être entreprise pour empêcher l'élargissement désordonné de l'occupation fonctionnelle, sans que cela ne conduise au blocage de la diversification des types de magasins, et à l'amélioration des propriétés attractives du centre. Tout au contraire, cette action aurait pour but d'éviter la perte de signification de la *Baixa*, car sinon, à terme, elle pourrait devenir un simple prolongement du centre historique, où, comme aujourd'hui dans ce dernier, les touristes se promènent parmi des édifices décadents et des commerces peu nombreux et de faible qualité.

En ce sens, et face aux caractéristiques de la structure morphologique de la *Baixa*, il faudra tirer parti de l'intérieur des blocs d'immeubles, comme une réserve qu'il convient maintenant d'utiliser, dans le triple but d'améliorer les conditions de stationnement, la circulation et l'offre des biens. Ainsi, on devra envisager l'utilisation rationnelle et intégrée de l'espace libre qui se trouve derrière les édifices du XIX s. , entre autres dans les rues *Santa Catarina, Formosa, Passos Manuel* et *Almada*. De cette manière, on pourra permettre un accès plus facile de l'acheteur qui se déplace en voiture, et une liaison adéquate entre les circuits piétonniers. L'utilisation de ces espaces libres permettra aussi un "prolongement intérieur" d'un centre, qui semble avoir atteint un seuil de rupture en termes de surexploitation horizontale.

Après l'implantation de la plupart des conditions structurantes, il conviendrait aussi de prendre d'autres mesures, s'il faut de moindre coût et faible amplitude, mais dans leur ensemble extrêmement importantes.

L'une des plus urgentes serait d'assurer l'articulation entre les éventuelles associations des commerçants de la *Baixa* et/ou un "gestionnaire de la *Baixa*", et les représentants du pouvoir local (*freguesia* et municipalité) et associations économiques et professionnelles. Cette

articulation viserait à la promotion publicitaire de la *Baixa*, à l'adoption de mesures contribuant à son animation, de même qu'à la création de services commerciaux, tels que la livraison à domicile ou le jardin d'enfants de courte durée.

Nous rappelons qu'il est fondamental d'intervenir dans le centre, au moment décisif où "...la culture du centre n'est plus seulement celle du monument historique prestigieux, du musée, du concert (...), c'est également celle du cinéma, du café-théâtre, du concert `branché´ et du Mac Donald".<sup>3</sup> C'est pourquoi à Porto, comme dans d'autres villes, cet espace hésite "...entre clientèle traditionnelle aisée et clientèle populaire ou moyenne, entre qualité et quantité, entre piétons et automobiles, entre réhabilitation du passé et modernisme".<sup>4</sup>

En somme, on envisage un centre intégral, où il existe une combinaison entre commerce, loisir et lieu de rencontre où la vocation des espaces puisse - aussi - stimuler les contacts entre personnes, ou plutôt on conçoit un quartier central plurinucléarisé, constitué par des centres de spécialités (articles et lieux de loisir, mode, équipement de la maison, etc.) et des centres commerciaux thématiques. C'est en ce sens que le centre de Porto devra être avant tout un point de référence fondamental, où s'allieront les valeurs économiques, politiques, sociales et symboliques. Cette association se révèle primordiale pour que le centre demeure l'espace le plus important de la ville, le lieu où les personnes aiment rester, se promener, regarder les vitrines et faire leurs achats, enfin se rencontrer et se divertir.

---

<sup>3</sup> Jean-Paul Lévy - Centres Villes en Mutation, Paris, Éditions du CNRS, 1987, p.107.

<sup>4</sup> Alain Metton - Le commerce français en centre et périphérie, Paris, "Bulletin de l'Association Géographique Française",4, 1989, p.270.

## BIBLIOGRAPHIE

- AGERGAARD, E.; ALLPASS; J., OLSEN; SVENNINGSSEN, B. - Centres - places for distribution or public meeting places?, "Build International", 6, 1973.
- BONNET, J. - Réflexions géographiques sur la dynamique tertiaire, Lyon, "Revue Géographique de Lyon", 1, 1987.
- DAVIES, R. L. - Retail and commercial planning, London & Sydney, Croom Helm, 1984.
- DAVIES, R. L. - Retailing, in Michael Pacione (ed.), Progress in urban geography, London & Canberra, Croom Helm, 1989.
- DAWSON, J. A. - Retail geography, London & Sydney, Croom Helm, 1980.
- DAWSON, J. A. - Futures for the high street, London, "The Geographical Journal", vol, 154, 1, 1988. Levy, J.-P. - Centres villes en mutation, Paris, Éditions du C.N.R.S., 1987.
- FERNANDES, J. A. Rio - O centro económico do Porto do século XX - Praça da Liberdade, Avenida dos Aliados e Praça Gen. Humberto Delgado, Porto, "O Tripeiro", série nova, VIII, 10, 1989.
- FERNANDES, J. A. Rio - Circulação, peões e "Baixa": o caso do Porto, Porto, "Revista da Faculdade de Letras da Univ. do Porto - Geografia", 1<sup>a</sup> série, V, 1989.
- FERNANDES, J. A. Rio; MARTINS, Luis P. S. - A área central dos aglomerados urbanos do noroeste de Portugal, Porto, "Revista da Faculdade de Letras da Univ. do Porto, - Geografia", 1<sup>a</sup> série, IV, 1988.
- GIBBS, A. - Retail innovation and planning, London, "Progress in Planning", 27, 1987.
- KIRBY, D. A.; HOLF, G. M. - Planning responses to non-retail uses in shopping centres, London, "The Planner", 72, 7, 1986.
- LEVY, J.-P. - Centres villes en mutation, Paris, Éditions du C.N.R.S., 1987.
- MERENNE-SHOUMAKER, B. - Géographie et analyse du commerce urbain: bilan et perspectives, Liège, "Recherches de Géographie Urbaine - Hommage au Prof. J. A. Sporck", Soc. Géographique de Liège et Presses Univ. de Liège, 1987.
- METTON, A. - Caractérisation du commerce des centres-villes, Paris, "Cahiers du Centre de Recherches - Analyse de l'Espace", 3 &4, 1979.
- METTON, A. - Centre-ville et périphérie, Paris, Bull. Association Géographique Française, 4, 1989.
- PACIONE, Michael - Retail development in the inner city: a case study of Springburn, Glasgow, Edinburgh, "Scottish Geographic Magazine", 98, 3, 1982.
- PERON, R. - Vingt ans d'urbanisme commercial: crise et recyclage des bourgeoisies commerçantes urbaines, Paris, "Espaces et Sociétés", 44, 1984.
- THORPE, D. - Changes in the retail sector, in Davies, R. L. & Champion, A. G. (eds), The future for the city centre, London, Academic Press, 1983.
- TORDJMAN, A. - Distribution: la leçon américaine, Paris, "Politique Industrielle", 12, 1988.