



**Uma abordagem Actor-Network da Convivialidade Urbana
- O caso da reformulação da Avenida dos Aliados -**

por

Ana Irina Mihaescu

Tese de Mestrado em Economia e Gestão das Cidades

Orientada por

Prof. Manuel António Fernandes da Graça

2010

Nota biográfica

O percurso académico da Irina Mihaescu começa na Roménia, na Academia de Estudos Económicos de Bucareste, onde completou a licenciatura em Economia Internacional (Relações Económicas Internacionais), especializando-se em Negócios Internacionais. Nessa altura, os seus interesses estavam principalmente focados nas áreas do comércio internacional, da política comercial e fronteiriça e nas transacções internacionais. Uma preocupação bastante forte com a justiça e a ética económica e com a evolução dos países em desenvolvimento faz com que o seu trabalho de fim de curso trate da temática do Comércio Justo (Fair Trade), tendo sido bastante bem recebido pela comissão de avaliação (18/20), permitindo a Irina licenciar-se entre os 10% melhores do seu curso.

Entretanto, o semestre passado na Faculdade de Economia do Porto, como bolseira Erasmus, abre-lhe uma nova perspectiva sobre a economia, focada nas cidades enquanto motores de crescimento, centros de atracção económica e social e, geralmente, como pontos críticos da organização mundial e por isso, a escolha da área do mestrado tornou-se bastante fácil.

O mestrado trouxe-lhe uma perspectiva muito mais humana, mais social das cidades, a conjugação das matérias específicas ao mestrado com outras escolhidas como opcionais originando o trabalho apresentado no final do Mestrado.

A curiosidade sobre as cidades permanece (3 anos de estudo são claramente insuficientes), embora em termos profissionais a ligação com este domínio é marginal. Tendo começado a sua vida profissional na área financeira, a Irina, passou depois um breve período na área da consultadoria de gestão e do apoio a projectos europeus, tendo decidido recentemente voltar para a área financeira num grande grupo português, que em termos profissionais lhe oferece mais desafios e satisfação.

Agradecimentos

Gostava de agradecer à cidade do Porto, com as suas ruas e praças cheias de maravilhas inesperadas, com as suas cores, os seus azulejos, os seus cheiros, as suas gentes pitorescas. Gostava de lhe agradecer por se ter mostrado a mim da forma que a fez, numa altura de revelação e fruição do seu verdadeiro potencial, numa altura de transformação e de dinamismo crescente. Finalmente gostava de lhe agradecer por me ter seduzido da forma que o fez e me ter convencido a conhecê-la melhor.

Não posso deixar de agradecer às pessoas que deram o seu contributo para que este trabalho se torne realidade, disponibilizando o seu tempo, conhecimento e recordações da altura da intervenção efectuada na Avenida dos Aliados.

Finalmente gostava de agradecer a todos aqueles que me mantiveram no bom caminho, repetindo “Podes!” sempre que eu dizia “Não consigo!”.

São estes todos os verdadeiros autores deste trabalho, que lhes é dedicado.

Resumo

O presente trabalho procura saber se a preocupação com as pessoas esteve no centro da reformulação da Avenida dos Aliados, no Porto, e se desse processo resultou a criação de um espaço convivial. O trabalho enquadra-se numa abordagem dos espaços urbanos enquanto lugares vivos, com as pessoas no primeiro plano da análise, como utilizadores e beneficiários últimos do espaço urbano. A análise enquadra-se num contexto de transformações ocorridas nas últimas décadas na cidade (uniformização do espaço, surgimento de novos planos de competição, complexidade crescente dos dilemas inerentes às cidades) e na modalidade em que ela é perspectivada e analisada (importância crescente do imaterial, *places of buying Vs places of being*). Nesta perspectiva, o carácter convivial do espaço urbano é uma componente essencial do bem-estar dos residentes devendo constituir uma preocupação chave dos dirigentes da cidade. Neste quadro, para investigar o processo de transformação da Avenida dos Aliados é introduzida uma ferramenta analítica – a teoria *actor – network* - cujo enfoque está nas relações de poder que se estabelecem entre entidades heterogéneas (actores ou *actants*), a realidade surgindo e evoluindo como resultado dessas interacções. É introduzido o conceito de *translation*, mostrando como um actor chega a impor a sua visão a um grupo de outros actores heterogéneos com os quais interage. Assim, é analisada a perspectiva de participantes chave no processo de reformulação (humanos e não humanos), de forma a construir um mapa de interacções que explique porquê e como é que se chegou à configuração actual da Avenida. A investigação conclui que embora haja algum potencial de convivialidade no espaço analisado este não se tem vindo a realizar, por força de uma visão do espaço que, embora moderna, está desarticulada do contexto da cidade e da relação entre os seus habitantes e a Avenida dos Aliados.

Abstract

This work aims to establish if people were a main concern in the transformation of Avenida dos Aliados, in Porto, and if the outcome of that process is a convivial urban space. The work is tributary to a new approach of urban spaces, as live places, with people at the core of the analysis, as the ultimate users and beneficiaries of urban space. The background of our analysis is made of a number of changes occurred during the last decades both in the city (physical space standardization, new competition levels, ever-increasing complexity of city-specific dilemmas etc.) and in the way we look at the city (the increasing importance of the immaterial, places of buying Vs places of being etc.). This framework makes urban conviviality essential to the wellbeing of city residents and a must for city government agendas. We move on to research the renewal process of the Avenida dos Aliados, by introducing an analytical tool in this bigger picture of the city. This tool is the actor-network theory (ANT). It deals with power relations between heterogeneous entities (actors or actants) and the way reality emerges and evolves as an output of these interactions. We introduce the concept of translation, explaining how an actor imposes its vision on a group of heterogeneous actors with which it interacts. Using ANT we question key participants in the transformation process (both human and non-human) so as to build an interaction chart that may explain why and how the present organization of Avenida dos Aliados was achieved. We conclude that despite there being some conviviality potential in that urban space, it is not achieved on account of a vision that, modern as it may be, is not connected to the city atmosphere or to the relation between residents and Avenida dos Aliados.

Índice Geral

Tese / Dissertação / Relatório de Mestrado em Economia e Gestão das Cidades	i
Índice Geral	vi
Índice de figuras	vii
Índice de tabelas	vii
0. Âmbito e objectivos do estudo	1
1. Considerações metodológicas	4
2. Convivialidade urbana - Relacionar cidades, lugares e pessoas	11
2.1 Onde é que estão os espaços conviviais? – As Cidades	12
2.1.1. Novos planos de competição	14
2.1.2. A imaterialidade na geografia urbana	16
2.1.3. Conflitos urbanos	18
2.2 Porque é que a praça está sempre cheia? – Factores de convivialidade	20
2.2.1. Alguns aspectos básicos dos espaços conviviais	21
2.2.2. Variedade	24
2.2.3. Conforto e ergonomia	26
2.2.4. Experiência sensorial	29
3. Actor – network theory – à volta do “translation”	32
3.1 Os actores	34
3.1.1. Actores – actants	36
3.1.2. Actores - Intermediários	37
3.1.3. Mobilidade e significado	39
3.2 As redes	41
3.3 E, finalmente, o “translation”	43
3.3.1. Pontos de passagem	44
3.3.2. Defesa contra a contestação	47
3.3.3. Translation, pontualização e multiplicidade	49
3.4 A actor-network theory a trabalhar	52
3.5 Casos práticos e relevância para o presente trabalho	54
3.5.1. Negociação e actores não humanos	54
3.5.2. A transferência de tecnologia como exemplo de translation	58
3.5.3. O edificado e as suas particularidades numa perspectiva ANT	61
4. A Avenida dos Aliados na perspectiva actor - network	64
4.1 Qual Avenida dos Aliados?	64
4.1.1. Variedade	69
4.1.2. Conforto e ergonomia	71
4.1.3. Experiência sensorial	73
4.2 Algumas notas sobre o tradutor e a constituição da rede	76
4.3 Cenário actor-network para o espaço da Grande Avenida dos Aliados	83
4.3.1. Problematização – uma base para o processo de translation	86
4.3.2. Despertar o interesse	90

4.3.3.	Recrutamento, contestação e evolução das relações entre actores heterogéneos.....	94
4.3.4.	Mobilização e o que aconteceu a seguir	106
4.3.5.	Pontualização e a relação com a cidade	109
4.3.6.	Nova apropriação do espaço e elementos de estabilização da rede.....	114
5.	Considerações finais.....	126
6.	Possíveis extensões da análise	129
	Referências bibliográficas	131

Índice de figuras

Figura 1 - Londres e Nova York em comparação	12
Figura 2 – Estrutura simplificada do processo de <i>translation</i>	45
Figura 3 - Justaposição e pontualização de redes.....	49
Figura 4 - Vista aérea da Avenida dos Aliados.....	65
Figura 5 - A Avenida dos Aliados na época que a tornou uma referência da cidade	66
Figura 6 - Exemplos de disposição dos bancos na Avenida dos Aliados, antes da reformulação	70
Figura 7 - Presença automóvel na Avenida dos Aliados.....	74
Figura 8 - Estruturação do processo de <i>translation</i> no caso da Avenida dos Aliados	94
Figura 9 - Vista global da Avenida dos Aliados até a Praça da Liberdade – versão reformulada	103
Figura 10 - “Viver com os erros” - exemplos de nova apropriação da Avenida dos Aliados	117
Figura 11 - Nova imagem da Avenida dos Aliados	119
Figura 12 - Inspiração e implementação - comparativo.....	120
Figura 13 - Cadeiras móveis nos Aliados	122

Índice de tabelas

Tabela 1 - Deslocação da tecnologia de cortar madeira.....	59
Tabela 2 - Resultado do processo de <i>translation</i>	60
Tabela 3 - Funções do espaço público	67

0. Âmbito e objectivos do estudo

O presente trabalho é o resultado de uma pesquisa que visa responder a questões relacionadas com o espaço urbano, a sua organização e relação com as pessoas através do estudo das relações que se estabelecem entre agentes que intervêm activamente naquele espaço. Particularmente, procura avaliar se a preocupação com as pessoas esteve no centro da reformulação da Avenida dos Aliados, no Porto, ou seja, se o espaço criado é um espaço convivial.

Nesta perspectiva, o trabalho enquadra-se na linha de investigação de outros autores como Farias ou Guggenheim, sendo sustentado igualmente em obras sobre o espaço público, como a de Shaftoe, ao mesmo tempo que ambiciona focar a natureza social do espaço urbano enquanto nexo de interacções entre entidades diversas, humanas e não humanas.

Na prossecução do objectivo da investigação, começamos por expor uma perspectiva muito específica da cidade, mostrando como a uniformização do espaço físico faz emergir novos planos de competição, onde a “história”, o imaginário urbano e as componentes imateriais têm um lugar cada vez mais importante. No entanto, as cidades continuam lugares conflituais, com algumas tensões antigas (necessidades internas Vs. discurso exterior) e algumas mais recentes (*places of being* Vs. *places of buying*). Neste âmbito, o espaço público continua a ser um dos lugares fulcrais na cidade, definindo a cidade e condicionando tanto a permanência dos residentes, como a atractividade para os visitantes, pelo que tratamos alguns aspectos relacionados com o espaço público urbano, nomeadamente os factores que proporcionam o convívio e a percepção positiva do espaço (“*convivial urban places*”).

Uma vez situado o conceito de cidade e de “lugar de convívio”, apresentamos a principal ferramenta analítica usada no estudo: a teoria actor network (ANT, acrónimo de Actor-Network Theory). A ANT perspectiva a realidade como um output de variadíssimas interações entre actores heterogéneos (humanos, mas também não humanos – tecnologia, artefactos, meios de comunicação, etc.) que formam redes de relações, cuja existência é precária e sempre sujeita à validação dos participantes.

É nesta perspectiva que analisamos a seguir o processo de reorganização do espaço da Praça Humberto Delgado - Avenida dos Aliados – Praça da Liberdade (que chamaremos a Grande Avenida dos Aliados ou simplesmente Avenida dos Aliados, tal como ela é referida pelos meus interlocutores). Através de entrevistas aos participantes no processo, bem como de fontes secundárias (blogues, artigos), seguimos as relações que se estabelecem entre os intervenientes, identificamos os seus objectivos e clarificamos a sua maneira de actuar, focando o impacto que as suas decisões têm na conceptualização do espaço e na própria intervenção. No espírito da teoria *actor - network*, fazemos um esforço de não excluir nenhum participante essencial, sejam eles humanos ou não humanos, ao mesmo tempo que identificamos representantes de diferentes categorias de actores (arquitectos, associações, habitantes da cidade) que têm um papel activos na rede de relações.

Veremos como uma entidade, a Metro do Porto, consegue realizar a sua missão, agregando todo um conjunto de actores e determinando-os a contribuir para essa missão, oferecendo oportunidades para a realização simultânea dos interesses desses outros actores no espaço da Avenida dos Aliados. E também focaremos o carácter complexo desse processo de construção de uma rede coesa de relações, ao referir as controversas e a contestação que esse projecto suscitou entre os participantes, os momentos críticos e o desafio de enfrentar uma validação contínua e prolongada por parte dos seus utilizadores.

Nessa análise, preservamos sempre o enfoque na convivialidade urbana, voltando várias vezes ao tema da utilização do espaço e procedendo a uma análise de alguns elementos representativos do mesmo, criados durante a intervenção.

No final, apresentamos algumas vias de aproveitamento futuro da pesquisa efectuada para este trabalho, bem como da sua extensão, para melhor perceber as relações que se estabelecem não só no espaço urbano, mas também no interior dos próprios actores que ali interagem, que são, por sua vez, entidades complexas, com conflitos e tensões intrínsecos.

1. Considerações metodológicas

Levar a cabo um trabalho multidisciplinar não é dos processos mais simples, exigindo um particular cuidado no equilíbrio entre as diferentes perspectivas utilizadas. Embora não tenha sido a minha intenção inicial envolver-me num processo complexo, a escolha do tema fez com que isso fosse inevitável. Responder à pergunta central deste trabalho - esteve a preocupação com as pessoas no centro do processo de reformulação da Avenida dos Aliados? – significava que precisava de entender o processo de reestruturação do espaço em questão, os seus porquês, o que tinha sido feito, por quem, e como, e que por outro lado tinha que avaliar de alguma forma o que se conseguiu em termos de atractividade do espaço, em termos de convivialidade.

Foi um livro excelente que me proporcionou o ponto de partida para a segunda parte da análise que tinha que fazer, mais precisamente o *Convivial Urban Spaces*, de Henry Shafte, com que me deparei por acaso numa aula do mestrado, na disciplina de Planeamento para Sustentabilidade, do Professor António Figueiredo. Foi de facto essa leitura que me suscitou o interesse para o tema da convivialidade urbana, ficando uma referência importante da parte teórica do presente trabalho.

Escolhi a Avenida dos Aliados como enfoque da minha análise porque é um espaço central da cidade, e porque julguei relevante estudar um espaço central numa época em que os centros das cidades vivem entre extremos: são núcleos de actividade cultural, recreativa, turística e económica ao mesmo tempo, ou nada disso - apenas espaços vazios, cuja degradação é um *gaping wound* no corpo da cidade. O centro do Porto é particularmente interessante, uma vez que, desde a minha vinda para Portugal em 2006, reparei num interesse crescente face a essa parte da cidade e a uma cada vez mais pronunciada dinâmica

de recuperação e utilização e como tal considere relevante submeter um espaço dessa zona a uma análise em que a atractividade do espaço é um ponto central.

No entanto, o centro do Porto tem uma grande diversidade de espaços interessantes e a oferta de potenciais sujeitos de análise não era nada escassa. Para mim, a Avenida dos Aliados destacou-se por ser um espaço atípico: uma praça / avenida¹ de dimensões consideráveis, aberta, aparentemente sem mistério nenhum, numa cidade de ruelas, travessas, pracetas, casinhas, pátios interiores, ilhas e outros espaços introvertidos. Por isso comecei a pensar como é que está esse espaço em termos de atractividade, o que é que atrai, o que é que não atrai, e resolvi partilhar algumas considerações e conclusões neste trabalho.

A par disto, a Avenida tinha mais um pormenor potencialmente importante: tinha acabado de sofrer uma intervenção realmente estruturante, não apenas cosmética, e essa intervenção era, pelo menos, controversa. Tentando avaliar se isto teria algum impacto na minha questão da convivialidade, comecei a pesquisar a história da Avenida e deparei-me com a Porto 2001, com a construção do Metro, com o projecto dos arquitectos Siza Vieira e Souto Moura², etc., elementos que me levaram a novas perguntas: o que é que aconteceu aqui? Como é que esta intervenção foi pensada e de onde veio essa controvérsia? E será que a nova organização foi planeada com o intuito de atrair pessoas, de fazer da Avenida dos Aliados um lugar confortável e amigável?

Ora, o “como” e o “porquê” foram dois termos chave que me conduziram à outra perspectiva da minha análise, a qual constituiu a minha ferramenta analítica do trabalho, na reconstrução da intervenção nos Aliados: a teoria actor *network*. Ou seja “tudo é interacção”, redes de relações entre actores heterogéneos, negociação, controvérsias e conflitos. Essa era a lente adequada para começar a entender o processo que estava por de

¹ Veremos no capítulo 3 o significado desta dupla referência.

² Queiram ter em consideração que, sendo um residente muito recente do Porto, as obras da Porto 2001, da Metro, do Euro 2004 não me diziam nada *a priori*, nem me despertavam os sentimentos de quem os tenha vivido.

trás da configuração recente da Avenida, porque iria permitir-me não só perceber como é que tinham interagido as várias entidades e indivíduos envolvidos, mas também quais tinham sido os interesses de cada parte, os seus objectivos e como é que estes se tinham reflectido no *outcome final*. Ao mesmo tempo, ao seguir em pormenor as interacções ocasionadas pela intervenção, podia ir à caça de elementos de convivialidade e perceber se estes existiam, se eram recentes ou sempre tinham existido, se eram intencionais, ou, como aliás em muitos outros casos, eram *by-products* de um processo de reabilitação.

A escolha dos intervenientes foi das poucas coisas relativamente lineares relacionadas com o trabalho: precisava de ter, na medida do possível, a opinião de todas as partes envolvidas activamente no processo de reabilitação para, reunindo essas múltiplas visões da história, perceber quem é que tinha dirigido de facto o processo e onde era o lugar da convivialidade.

Não procurei entrevistar um grande número de pessoas, pois o propósito da análise não era, como salientei acima, obter um entendimento estatístico da intervenção, saber quantos eram pró e quantos contra, quem gostava da fonte e quem não gostava, etc., mas assumir o facto de a intervenção ter acontecido e perceber como e porquê.

Planeei as entrevistas com alguns dias de antecedência, revendo várias vezes as perguntas, de forma a estas contemplarem também o lado processual, de interacções entre os diferentes actores envolvidos, as negociações e compromissos, mas também as questões de urbanismo, de planeamento e claramente, de convivialidade. Mesmo assim, mais do que uma vez, a conversa efectiva não seguiu tudo aquilo que eu tinha planeado, ficando algumas perguntas de fora, deixando de parecer relevantes e surgindo espontaneamente outras novas, mais adequadas.

Deixei sempre passar algum tempo antes de transcrever as entrevistas, mas fi-lo sempre que possível antes da entrevista seguinte, de forma a beneficiar de toda a informação disponível nas entrevistas posteriores.

Ora, no início, julguei que a Porto 2001 devia ser o ponto de partida, pelo que procurei falar com a Professora Teresa Lago, que tinha estado a frente da Porto 2001, deparei-me com o meu primeiro beco sem saída: segundo a Professora Teresa Lago, a Porto 2001 não era nada relevante³ para a reformulação dos Aliados.

Nada a fazer, portanto prossegui a minha estratégia contactando duas personalidades que tinham estado na Câmara Municipal do Porto na altura do *making of* da nova Avenida dos Aliados: o Arquitecto Ricardo Figueiredo e o Dr. Paulo Morais, que dividiram, em sucessão cronológica o pelouro do Urbanismo durante a primeira câmara do Dr. Rui Rio. Felizmente, desta vez as respostas foram positivas e as duas entrevistas provaram-se muito reveladoras para o decorrer da investigação.

Entretanto, tinha-me também dirigido para o lado “oficialmente contra” – as associações não governamentais cujo *lobby* para a preservação da antiga Avenida dos Aliados foi bastante intenso naquela altura. Consegui assim ter uma reunião com o Dr. Nuno Quental, da Campo Aberto e, por sugestão dele, também com o Professor Rio Fernandes, geógrafo da Universidade do Porto, que me proporcionou uma perspectiva particularmente importante, uma vez que era uma pessoa exterior ao processo, não estando integrado em nenhuma das organizações envolvidas.

Nesse momento já se estava a desenhar um cenário em que um papel fulcral era da Metro do Porto, pelo que era imprescindível conseguir ter uma opinião relevante da parte dessa instituição. Tive a sorte de poder conversar com duas pessoas que estiveram directamente envolvidas nas obras dos Aliados e na concepção do projecto, o Arquitecto Manuel Teixeira e o Engº Filipe Almeida. De repente, diferentes aspectos que até agora eram “sem sentido nenhum”, como diriam alguns dos meus interlocutores, começaram a fazer sentido, através de explicações técnicas, documentadas com fotografias e esquemas do projecto. A

³ De alguma forma ia-se mostrar depois relevante porque da facto era o princípio de uma “moda” de granito e espaços limpos de elementos decorativos, que depois continuou a se expandir pelo território de toda a Área Metropolitana do Porto, tal como decorreu da minha conversa com o Prof. Rio Fernandes.

estação dos Aliados não tinha surgido por acaso, nem a reconfiguração da Avenida tinha apenas uma motivação estética, nem a sua configuração actual tinha sido completamente aleatória.

Tudo isto levou-me a colocar uma questão bastante simples: “E agora?”. Estava tudo lá mas o cenário que está apresentado nesta versão do trabalho levou algum tempo a ser decifrado. Pouco a pouco, percebi que a actuação da Metro do Porto era o fio condutor, que depois tudo o resto eram reacções face ao que a Metro fazia, não fazia, podia ou iria fazer, porque a Metro tinha conseguido colocar-se no centro da questão dos Aliados, tanto pela sua intervenção inevitável no espaço da cidade, como através dos seus recursos financeiros.

Mas na realidade, a Metro do Porto não é o único *translator*, como poderia transparecer da análise que se segue - é apenas o principal. No processo de transformação da Avenida dos Aliados, praticamente cada actor é sucessivamente *translator* e *translated* em diferentes momentos da história. Existem pequenas redes de interacções muito localizadas, com estruturas de organização diferentes daquela que a Metro do Porto tenta definir: a Câmara do Porto exige a sua influência para manter o espaço destinado ao trânsito rodoviário; os arquitectos conseguem transpor a sua visão do espaço para a realidade, influenciando os outros agentes participantes; as galerias de águas pluviais descobertas no subterrâneo da Avenida fazem com que o projecto seja revisto e alterado, e a lista podia continuar. Em cada processo de *translation*⁴ há outros processos de *translation* identificáveis, criando uma espécie de fractal, em que redes de actores heterogéneos constroem níveis cada vez mais complexos de interacções.

Nalguns casos existem no trabalho indicações de como é que esses outros processos de *translation* impactaram a história da Avenida. É este o caso da Câmara Municipal do Porto, em que os dois antigos vereadores contaram quais as razões que estiveram por detrás de,

⁴ Resumidamente, *translation* significa convencer os outros a adoptarem uma perspectiva do mundo criada pelo próprio *translator*, a fazerem desvios da sua trajectória prevista para um objectivo visto como o bem comum, a aceitarem papeis que foram definidos para eles por “alguém”. O Conceito será desenvolvido no capítulo 3, secção 3.3.

primeiro, a suspensão das obras e, segundo, a retoma das obras (respectivamente, uma proposta alternativa de projecto para a avenida, por um lado, e a necessidade de finalizar a intervenção, cuja demora criava tensão no espaço urbano, por outro).

Noutros casos, é mais difícil avaliar os processos paralelos de *translation*, como no caso da visão dos arquitectos sobre o espaço. Não tendo conseguido entrevistas a nenhuma das duas personalidades que deram aos Aliados o aspecto que tem agora, a análise do seu papel e da sua influência é baseada em fontes secundárias. Por isso, não é nítido, por um lado, se a Avenida dos Aliados como está hoje corresponde exactamente à visão que eles tinham do espaço, em que medida o enquadramento e uso que ela tem na cidade do Porto é coerente com essa visão e, por outro lado, como é que o projecto obteve a aceitação dos outros actores envolvidos na reformulação dos Aliados (que trabalho de negociação, de convencimento, no fundo de recrutamento e mobilização foi aqui desenvolvido).

A Metro do Porto ia ser portanto o *translator* que seguiria mais de perto, pelo que, durante o trabalho de construção do cenário actor-network para a Avenida dos Aliados, tive que manter sempre presente esse enfoque, o que nem sempre foi fácil. Como se poderá perceber, a contestação está tão íntima ao projecto como a sua fundamentação pelos promotores, pelo que facilmente divagava para analisar outros pontos de vista, afastando-me da minha história principal. Penso que nesta versão final apresentada aqui na dissertação consegui controlar e contornar isso. Acresce que tentei ter sempre a preocupação de introduzir referência aos elementos de convivialidade do espaço, para que a análise do carácter convivial sintetizada no final fizesse sentido no âmbito do processo de reformulação.

Finalmente, o resultado do trabalho de investigação que desenvolvi, na sua forma actual, está marcado por algumas limitações que não puderam ser ultrapassadas, principalmente o tempo que eu própria consegui alocar à investigação, a selecção de apenas algumas das relações que se estabeleceram no espaço de referência e a impossibilidade de obter testemunhos de todas as partes definidas como actores na reformulação da Avenida dos

Aliados, limitações essas que voltarei a mencionar, algumas delas, na parte final do trabalho.

2. Convivialidade urbana - Relacionar cidades, lugares e pessoas

O objectivo do presente trabalho não é desenvolver uma análise das cidades enquanto unidades. Não se trata, portanto, de uma análise macro, mas sim de um olhar com um enfoque muito particular em “sítios”, em “lugares”, dentro das cidades. Procederemos então a uma análise micro, seguindo sempre a problemática que levou ao princípio deste trabalho sobre a convivialidade: onde está presente, onde não está presente, quem e como a vive, quem e como a incentiva ou a cria.

No entanto, uma coisa é certa: estaremos sempre a trabalhar dentro da cidade, ou das cidades. É por isso fundamental inventariar e comentar alguns aspectos relacionados com a visão contemporânea da cidade, sendo que por contemporânea entendemos a mais recente. Quando se fala em cidades fala-se também numa vastíssima literatura da especialidade, uma vez que estamos perante um conceito complexo, com uma aplicação territorial ainda mais complexa e diversificada¹

Não pretendemos cobrir uma ampla parte desta literatura, mas apenas indicar algumas perspectivas que consideramos relevantes para o desenvolvimento da nossa análise e que permitem criar ligações entre a nossa incursão no campo da convivialidade urbana e a principal metodologia de análise, a teoria *actor-network*.

¹ Reparem na dúvida que o conceito de cidade suscita num estrangeiro em Portugal: enquanto noutros países a noção de cidade é tanto prática como administrativa (ou seja, igual ao concelho), em Portugal confundir cidade e concelho gera graves erros de análise.

2.1 Onde é que estão os espaços conviviais? - As Cidades

Afirmar que vivemos num mundo globalizado não traz nada de novo, aliás é quase um *cliché* da nossa linguagem moderna. Mas esse facto tão trivial tem uma implicação importante para as cidades – a visão de uma rede hierarquizada de cidades é “passée”. Crescentemente o poder e a influência deixam de estar apenas no que se é, mas cada vez mais nas ligações que se tem, no grau de centralidade numa rede de dimensão mundial. Assistimos a uma passagem de recurso (estático) a fluxo (dinâmico), em que a noção de rede é parte integrante da geografia.

Nesse quadro, há cidades que se tornam nós centrais, que dirigem e direccionam os fluxos de informação e cuja orgânica chega a ser determinada por essa função. São centros urbanos em que vivem milhares de pessoas, mas que estão desenhados para milhões de outros poderem entender o seu funcionamento. Podíamos chamar a isto descaracterização do espaço, uma vez que se trata de pólos de mobilidade, de internacionalização, de cosmopolitismo.

Figura 1 - Londres e Nova York em comparação



Alguns dos sítios mais conhecidos como “únicos” ou “particulares” apresentam semelhanças bastante visíveis, quando vistos lado a lado: à esquerda – Picadilly Circus, em Londres; à direita – Times Square, em New York

O já famoso exemplo do NY-LON (o megalopolis virtual Nova York – Londres) atesta esta tendência, uma vez que se fala na semelhança crescente entre as duas cidades, ao mesmo tempo que são cada vez mais óbvias as diferenças entre Londres e outras grandes cidades europeias.

Mesmo os *players* menos poderosos do jogo mundial ficam influenciados por essa evolução das interacções globais. As cidades crescem e transformam-se de forma a melhor acomodar as necessidades de comunicação e cooperação a grande distância, inclusivamente a diversidade cada vez maior dos seus residentes, a funcionalidade exigida por prazos mais curtos para os seus projectos, maior concorrência para as suas empresas, bem como outros requisitos que se tornam padrões globais (sustentabilidade ambiental, eficiência energética etc.)

Esta transformação é importante. Primeiro, porque ao planear para uma rede mundial não se pode esquecer que os “nós” são habitados por pessoas, que vivem, no sentido de procurar vivências e não apenas do triângulo trabalhar – dormir - viajar e as suas actividades conexas. É bom que não seja esquecido que as cidades devem continuar como palco de interacções sociais e que não são apenas contentores de elementos funcionais e eficientes. Estudaremos como é que essa necessidade de interacção social se encontra integrada na estrutura actual de uma cidade.

Segundo, porque exige mais esforço identificar o dia-a-dia próprio de uma cidade, quando essa está repleta de tentativas de reproduzir outros lugares e de aproximar-se de padrões que lhe são estrangeiros.

2.1.1. Novos planos de competição

As cidades estão a tornar-se cada vez mais espectaculares, tanto no que respeita a arquitectura, como à política. Em teoria, isto devia fazer com que as coisas fossem mais simples, uma vez que apareceu um leque de soluções instantâneas para desenvolvimento e regeneração urbana: revitalização de frentes marítimas, criação de parques ou bairros temáticos, multiplicação dos centros e zonas comerciais e dos “não-espços” (como aeroportos ou hotéis).

Trata-se, no fundo, de um *non-place urban realm*, para o qual contribuiu sem dúvida a evolução tecnológica, particularmente no domínio dos transportes. Essa evolução mudou fundamentalmente a organização urbana. As cidades deixaram de ter centros, sendo definidas pelos seus principais nós de transporte e pelos principais cruzamentos, uma vez que o mundo urbano gira em torno desses pontos, e aceitando que o centro é definido pelo não-centro.

Na realidade, o que parece uma homogeneização dos lugares apenas o é na superfície: os mesmos serviços, o mesmo tipo de experiências, produtos semelhantes, tendências semelhantes na gastronomia, moda, lazer, que uniformizam o visual. A diferenciação não desaparece, no entanto, mas passa a ser registada a um nível mais profundo, no surgimento de atmosferas urbanas quase inimitáveis, ou nos *urban imaginaries* (o conjunto de representações, imagens e discursos urbanos envolvidos na produção de símbolos e espaços urbanos). Esses factores de produção complexos abrem as portas a um tipo de competição urbana que não se está a desenvolver num *level playing field*.

Nessa competição, novas vantagens precisam de ser descobertas e os governos locais devem desenvolver vertentes que até há poucas décadas atrás facilmente poderiam ser ignoradas. Um exemplo é o desenvolvimento da chamada criatividade cívica, a resolução

criativa de problemas aplicada a objectivos relacionados com o bem público. Esta abordagem exige um sector público mais empreendedor, bem como um sector privado mais consciente das suas responsabilidades face à sua comunidade de inserção.

Esse esforço de encontrar novos métodos de construir espaços de urbanidade distintos e marcantes apresenta de facto uma melhor capacidade de responder a uma necessidade que se tem vindo a desenvolver no contexto da homogeneização superficial dos lugares: promover a história associada às cidades. Na visão de Charles Landry², essa história é uma narração cultural, uma vez que a cultura seria a modalidade mais adequada de abordar as cidades, porque pode explicar a mudança e os seus efeitos e não tomar por adquiridas instituições ou práticas.

² The Art of City Making, 2006

2.1.2. A imaterialidade na geografia urbana

Falar em cultura conduz naturalmente à componente imaterial das cidades. A imaterialidade aparece como uma aposta muito atractiva para os *planners* e os geógrafos urbanos, e até os próprios programas de desenvolvimento regional adoptaram esse conceito – como animação do património, dinamização do espaço urbano ou do território, etc. O imaterial tornou-se a nova obsessão da geografia urbana que, simplificando, passou a opor a cidade imaterial à cidade material, como se pudesse existir uma disjunção clara entre as duas componentes.

A materialidade nunca poderá faltar na realidade urbana, como não faltará a sua mistura contínua com os elementos imateriais, o que, no fundo, contribui para a complexidade da realidade. Esta complexidade existe, e no caso das cidades isto verifica-se a cada passo, na multidão de tendências e potencialidades que acompanham um objecto ou um acontecimento.

Por exemplo, um prédio em ruínas abre o horizonte de múltiplos cenários: recuperação para habitação ou comércio, ou outros usos, demolição para construção de um parque de estacionamento ou de um jardim, ou falta de intervenção e desqualificação do espaço à sua volta. A selecção entre essas opções dependerá sempre não apenas da configuração do próprio prédio, mas também da política de desenvolvimento da cidade, das necessidades de habitação existentes, do tipo de atmosfera que caracteriza a zona em que o prédio está localizado, e os interesses dos vários *stakeholders* naquela localização.

Segundo Latham e McCormack (2004), a incorporalidade do material urbano pode ser percebida utilizando o conceito de diagrama, ou uma visão diagramática. De acordo com os dois autores, os diagramas no espaço urbano podem ser utilizadas para definir relações de poder envolvendo agentes discursivos e não discursivos, ou como instrumento de

prospecção, que pode abrir novos horizontes de práticas. Finalmente, numa terceira perspectiva, mais alargada, a visão diagramática pode constituir-se numa tipologia de pensamento que providencia um mapeamento de linhas de movimento, organizando forças físicas e afectivas, em circunstâncias do dia-a-dia, às vezes sem isto ser perceptível.

O exemplo do campo de futebol é esclarecedor: as margens têm um papel mais complexo do que “conter”: elas organizam o potencial afectivo e físico dos jogadores, árbitros, treinadores, público em torno de um espaço animado, que acolherá as suas acções e manifestações. Nesse sentido, o campo de futebol é um território diagramático.

Assim, não podemos deixar de tomar o binómio materialidade - imaterialidade como uma realidade das cidades, uma vez que a componente material é principalmente um meio transdutor no qual interagem e colidem fenómenos imateriais (psíquicos, técnicos, afectivos).

2.1.3. Conflitos urbanos

É essa complexidade do tecido material–imaterial que faz com que se desenvolva na organização das cidades o potencial de conflito. Entende-se neste caso por conflito uma tensão ou contradição de interesses, de usos ou de finalidades que advêm das múltiplas potencialidades de qualquer objecto urbano. Esse efeito não é surpreendente mais sim parte da própria natureza da cidade porque:

- Por um lado, as cidades são, como mostrámos, mais do que o somatório das suas componentes físicas. De facto, a sua existência e evolução é o resultado de interacções e relações de poder que lhes dão forma;
- Por outro lado, qualquer que seja o resultado das negociações para o governo da cidade, e qualquer que seja a forma de envolvimento dos residentes, há uma dualidade que deve ser tratada: satisfazer as necessidades diárias da cidade e dos seus cidadão ao mesmo tempo que se constrói um discurso dirigido para “um mundo muito além do governo nacional”.

É óbvio, nessa dualidade, que grande parte do processo de *city-making* tem a ver com a criação de coerência entre desejos, necessidades e interesses que dificilmente poderão ser alinhadas. A esse respeito, voltamos ao carácter fulcral da identidade local, da narração urbana de Charles Landry, sendo esta um reforço para a identidade e uma ligação entre as pessoas e as cidades. Ao mesmo tempo, a história que a cidade promove como sua condicionará as suas linhas de desenvolvimento futuro (uma “cidade da gastronomia” deverá evoluir de maneira diferente de uma “cidade da ciência”, de maneira a preservar a sua identidade).

Essas opções determinarão o *look&feel* de cada cidade, que tem um papel crescente na atractividade das cidades, mas que, independentemente do posicionamento escolhido, ficará

sempre dependente do factor cultural (o mesmo tipo de posicionamento pode ter um efeito diferente numa cultura individualista e numa cultura colectivista, por exemplo).

No que respeita ao desenvolvimento das cidades, os factores mencionados deixam, sem dúvida, uma marca forte. No entanto, não se pode esquecer que as cidades continuam habitadas e animadas por pessoas e que só pensando no bem-estar das pessoas é que se pode construir uma cidade realmente atractiva.

Por isso, as soluções mecânicas, do tipo *one fits all*, apresentam um risco de falhar relacionado com a falta de preocupação com as pessoas. Sem o intento de mitigar a importância da tecnologia para a nossa qualidade de vida, gostaríamos de apontar que a tecnologia não é “*a white night that can address all urban problems from segregation to gang culture*”. Ou seja, apostar numa única vertente da cidade não é suficiente, mas é preciso actuar ao nível da vivência e construir cidades e lugares para pessoas, e não apenas para automóveis, autocarros e comboios.

Esta conflitualidade intrínseca às cidades não esgota, contudo, as fontes de conflito. Uma outra que é particularmente interessante no contexto do nosso trabalho é sugerida por vários autores (Landry, Paulos & Jenkins) e está relacionada com a evolução da produção em massa e as crescentes inclinações consumistas inoculadas nas pessoas. A questão que põe é: lugares para comprar ou lugares para estar? (“*places of buying*” vs “*places of being*”, ou “*the city as a mall*”). À partida, essas tipologias de espaços são compatíveis, mas tornam-se progressivamente incompatíveis quando os interesses comerciais penetram uma grande parte dos espaços de “*being*”.

2.2 Porque é que a praça está sempre cheia? - Factores de convivialidade

O presente trabalho adopta como ponto de partida o princípio de que o espaço urbano não pode deixar de ter como finalidade contribuir para o bem-estar das pessoas que residem e vivem nas cidades. Neste quadro, o trabalho constitui um esforço para entender como é que surgem nas cidades contemporâneas, tal como foram descritas na secção anterior, espaços de incentivo à convivência, espaços que incitam à permanência e a utilização colectiva informal.

O objectivo desta secção não é definir os espaços conviviais, mas apenas traçar algumas características, as quais poderão depois servir para conduzir uma análise dos conflitos de interesses e relações de poder que ocorrem no espaço público. De facto, tentar uma definição do espaço convivial seria uma tarefa particularmente difícil, sendo que o elemento central desses espaços é constituído pelas pessoas – podemos afirmar com toda a certeza que onde faltam as pessoas, não temos um espaço convivial. Tratando-se de pessoas, estamos perante uma variedade de espaços, em termos de tipologia, dimensão, conteúdo ou design.

Existem praças, ruas, jardins, centros ou zonas comerciais, com todas as suas variações, todos potencialmente conviviais, desde que contenham elementos capazes de atrair e incentivar as pessoas a usufruir desses espaços. Diversidade de usos, experiências sensoriais positivas, segurança, são exemplos de factores que podem atrair os residentes e visitantes para esses espaços. Mas não são os únicos factores.

2.2.1. Alguns aspectos básicos dos espaços conviviais

Um espaço convivial é, antes de mais, um espaço público. É um espaço público real, no sentido em que é utilizado.

É bastante frequente as pessoas pensarem no espaço público como um lugar de passagem, um *in between space* (Paulos&Jenkins, 2005): entre dois destinos, entre duas ocupações ou actividades, um espaço onde se encontram porque não têm outra ocupação de momento. No entanto, como Paulos e Jenkins observam, não só passamos muito tempo nesses espaços, mas também esses espaços contribuem para a formulação da nossa identidade, da percepção da comunidade do nosso “eu”, sendo esses ambientes urbanos reflexos da riqueza da vida na cidade.

Assim sendo, encontramos nos espaços conviviais os benefícios típicos dos espaços públicos:

- **Saúde e bem-estar** – através do contacto com a natureza e das oportunidades de socialização tão necessárias ao ser humano;
- **Aprendizagem** – não apenas pelas acções interactivas organizadas em tais espaços, mas aprendizagem sobre a sociedade, tomando consciência sobre a diversidade de comportamentos, perfis, valores de outras pessoas. (ao contrário de espaços mais controlados, como um escritório ou uma loja, hipermercado etc., onde as pessoas presentes se enquadram numa certa tipologia, visada pelo dono ou gestor do espaço)
- **Resolução de conflitos, tolerância e solidariedade** – o contacto informal com outros membros da comunidade, bem como os eventos organizados contribuem para o desenvolvimento de um sentido de solidariedade e de pertença à comunidade;
- **Benefícios Económicos** – é frequente a presença nos espaços públicos de pequeno comércio, restauração, quiosques, artistas de rua etc., que aumentam a atractividade do espaço ao mesmo tempo que estão a desenvolver uma actividade lucrativa. Os

turistas que escolham esses espaços geram também benefícios adicionais, pelo consumo de outros bens e serviços comercializados na cidade;

- **Segurança urbana** – os próprios utilizadores do espaço actuam no sentido de excluir comportamentos que possam prejudicar a sua permanência naquele espaço. Mesmo sem uma intervenção activa, potenciais agressores podem ser inibidos pela presença de várias testemunhas;
- **Democracia** – as manifestações, campanhas, discursos espontâneos, acontecem todas em espaços públicos; é aqui que muitos cidadãos escolhem a expressar as suas opiniões e foi nesse tipo de espaços que começaram a ser construídos regimes democráticos (por isso nos países com regimes totalitários, o espaço público é de grande dimensão e estritamente controlado, de forma a impedir tais manifestações)
- **Historia, política e cumprimento da lei** – a importância para a vida cívica das cidades foi consagrada ainda no tempo do *agora* grego e a utilização desses espaços pode constituir um indicativo quanto à saúde do sistema político de uma cidade.

Sem dúvida, uma preocupação principal no que respeita à utilização do espaço público é a segurança, pelo que é comum abdicar em alguma medida dos objectivos de inclusão, abertura, e diferenciação, a favor de um controlo maior do espaço público e das actividades que aí se desenvolvem. As câmaras de vigilância, as forças policiais e as barreiras físicas, bem como a regulação de tipo de actividades (proibição do consumo de álcool, de jogar à bola, de permanecer depois de certas horas no espaço, proibição do *skateboarding*) são medidas que tentam tratar de criar um ambiente “seguro”.

A questão mais delicada que surge é que essas mesmas medidas, ou melhor, a maneira como elas são implementadas, é um factor que faz a diferença entre um espaço convivial e um espaço hostil. Para ficar do lado positivo da linha que separa os dois, as autoridades precisam de encontrar formas amigáveis e auto-sustentáveis de conseguir um ambiente seguro.

Na realidade, o problema dos assaltos, da destruição ou outras ofensas que podem ocorrer nos espaços públicos são apenas sintomas de outros problemas mais profundos: marginalização, intolerância, pobreza, ou falta de outras actividades ou falta de oportunidades de integração (particularmente no que respeita aos jovens). Por isso, estratégias complementares que visem essa problemática alargada acabarão por apresentar algumas soluções interessantes para os espaços públicos em questão.

Entre as medidas que podem mitigar o sentimento de insegurança estão a animação (tudo que traz mais vida aos espaços) e a mistura de usos, bem como a preservação de alguns espaços “cinzentos” (em que categorias particulares de utilizadores dos espaços se possam reunir) ou a promoção de actividades durante um período alargado (destaca-se, em particular, o conceito de *24h City* cujo objectivo é aumentar a segurança durante a noite).

Por mais importante que seja a segurança, ela não é suficiente para atrair pessoas para o espaço público, o que nos leva a considerar de seguida outros elementos que determinam o carácter convivial. Todos eles têm em comum um princípio, que consideramos fundamental: construir para as pessoas, para que estar no espaço público seja fácil, divertido, relaxante ou simplesmente uma experiência positiva.

2.2.2. Variedade

A política de “zonamento” nas cidades mostrou que essa abordagem não beneficia a vitalidade urbana e não incentiva a interacção. Por isso, é desejável que as áreas urbanas encerrem usos mistos do solo, que potenciem a criação de uma comunidade e a permanência das pessoas nas respectivas zonas, inclusivamente no que respeita à presença nos espaços públicos.

Pensem que não tinham de pegar no automóvel, enfrentar o trânsito, perder tempo valioso à procura de estacionamento nem para fazer compras, nem para jantar num bom restaurante, nem para comprar roupa ou ir à lavandaria. Não aproveitariam esse tempo para ler um livro no parque, ver os miúdos brincar, andar de patins ou de bicicleta, tomar um café numa esplanada e tantas outras coisas agradáveis? Nalgumas cidades isto é apenas o sonho de alguns, visto que os vastos “dormitórios” apenas potenciam o acesso a uma auto-estrada ou uma via rápida para a zona comercial mais próxima ou para o *business district* onde os seus residentes trabalham.

Podia-se opor a essa imagem de usos diversos o processo de clusterização. Contudo, os clusters não são zonas de exclusividade definidas pelas autoridades locais, mas sim aglomerações que surgem naturalmente, pela evolução da comunidade, do ambiente de negócios ou industrial ou pelo aproveitamento de uma atmosfera específica e inimitável.

Ao mesmo tempo que a variedade no planeamento do espaço actua no sentido de maximizar o número de pessoas que serão atraídas para a respectiva área em qualquer momento do dia, é necessário considerar as necessidades individuais das pessoas que virão a utilizar os espaços públicos. Entre essas, a territorialidade (por outras palavras, a distância inter-pessoal que estamos dispostos a admitir) joga um papel importante.

No modo como usamos no quotidiano o espaço que nos rodeia existem regras instintivas ou tácitas que regem o comportamento da maior partes das pessoas que partilham uma mesma cultura, ou um *background* semelhante. Tal acontece com a ocupação do espaço – no metro sentamo-nos primeiro nos “quadrados” vazios, depois em diagonal face à primeira pessoa sentada, sempre tentando preservar o espaço próprio. Nas escadas rolantes costumamos deixar uma ou duas escadas vazias face à pessoa à frente. Num parque vamos ocupar os bancos vazios, distanciamo-nos de um casal que está sentado num banco etc. Outras culturas podem agir de maneira diferente.

Ao mesmo tempo, o espaço construído tem uma influência decisiva sobre a comunicação, como mostra uma análise sobre a inovação nas organizações e o seu relacionamento com o espaço (Thomas Allen, Gunther Henn). Se olhamos para a cidade como uma colecção de organizações³ que se justapõem no decorrer das suas actividades, podemos igualmente inferir sobre a questão da estrutura espacial e da comunicação. Tal como os espaços abertos, as paredes de vidro, os espaços de utilização comum (pátios, cafetarias, espaços de reunião informal) trazem mais possibilidades de comunicação.

Na construção de espaços, os *planners* devem considerar esses aspectos, para fazer com que a permanência das pessoas seja mais agradável, e o menos tensa possível. Providenciar vários tipos de oportunidades para sentar é um bom início, alternando os assentos tradicionais e permitindo que outros elementos da construção sejam utilizados como assentos. Algumas pessoas podem sentir-se mais seguras estando num sítio de onde podem observar os outros, na margem de uma praça ou de um parque, enquanto outras podem estar centrados mais nas oportunidades de interacção com outras pessoas, por isso aproveitando lugares mais “expostos”. Outros ainda podem estar num ambiente familiar (com amigos, família etc.) e podem nem prestar atenção ao tipo de assentos, aproveitando elementos do espaço de maneira informal (sentados na relva, por exemplo).

³ Não referimos apenas as empresas, as instituições públicas, as universidades, mas igualmente outros tipos de associações, pequenas comunidades organizadas de maneira informal, paróquias etc.

2.2.3. Conforto e ergonomia

A problemática do conforto está intimamente relacionada com a questão da territorialidade, ao mesmo tempo que constitui um factor independente de atractividade dos espaços.

Já apontámos para o facto de as pessoas terem exigências diferentes em termos da ocupação do espaço. As preferências também variam no que respeita aos sítios para sentar num espaço público. Enquanto certos grupos de visitantes podem apreciar os assentos clássicos, com protecção adequada para as costas, outros têm opções menos formais, mas com melhor vista para o que se passa à volta. Escadas, superfícies horizontais de edifícios ou monumentos e outras superfícies multifuncionais constituem a escolha de muitos, desde que constituam pontos privilegiados de observação.

Uma solução que também pode potenciar algum sucesso junto dos visitantes são os assentos móveis, que providenciam um máximo de oportunidades de organização espontânea do espaço.

Ao mesmo tempo, o conforto dos utilizadores dos espaços depende das condições climáticas, pelo que prever soluções que minimizem os efeitos de temperatura extremas, humidade, vento ou outros factores potencialmente desagradáveis aumentará a capacidade de atracção do respectivo espaço (por exemplo, terraços fechados, abrigos contra a chuva ou vento, integrados no design do espaço).

Sentir-se bem resulta também da satisfação de algumas necessidades básicas, independentes do tipo de utilizadores: alimentação e sanitários públicos. São elementos que podem ser optimamente integrados no ambiente urbano e que, para além de serem necessários, sem dúvida, contribuem para uma permanência prolongada das pessoas no mesmo espaço.

Em simultâneo, a integração de espaços para alimentação e bebidas, sejam eles restaurantes, cafés, quiosques, esplanadas, vendedores ambulantes, contribuem para alargar os “horários de funcionamento” dos espaços públicos (a oportunidade de almoçar, jantar, lanche, tomar café etc) e atrairá pessoas a diferentes momentos do dia, potencialmente fora dos intervalos habituais. Isto pode acontecer, por exemplo, numa frente ribeirinha à noite, ou em zonas comerciais da cidade depois do fecho das lojas.

Contudo, por mais opções de sentar, comer ou beber que um espaço ofereça, uma organização confusa e incoerente pode neutralizá-los, dificultando o acesso ou simplesmente escondendo as oportunidades presentes na proximidade. Por isso a legibilidade⁴ é um requisito adicional da criação de espaços conviviais.

No seu livro *Convivial Urban Spaces*, que constitui uma referência de base deste trabalho, Henry Shaftoe refere sete tipos de obstáculos que podem aparecer no espaço público do ponto de vista da legibilidade:

- Falta de coordenação dos equipamentos, mobiliário e sinalética urbana;
- Confusão e contradição (entre sinais antigos e novos, sinais erradamente posicionados etc.);
- Ilegibilidade (literal) – sinais ou indicações que não estão em condições adequadas para serem lidas/entendidas;
- Interrupções e obstruções – mobiliário ou equipamento urbano colocado nas vias de acesso, passeio ou noutros espaços onde restringe a mobilidade;
- Redundância – duplicação de equipamento e elementos do espaço, por exemplo não retirando os antigos na instalação dos novos;

⁴ No contexto urbano, legibilidade = a facilidade com que as várias partes da paisagem urbana podem ser reconhecidas e organizadas num padrão coerente (Shaftoe – *Convivial Urban Spaces*).

- Falta de coordenação – pode surgir na sequência de obras efectuadas por vários departamentos das Câmaras ou outras autoridades públicas, sem estas serem articuladas umas com as outras do ponto de vista dos efeitos sobre o espaço

2.2.4. Experiência sensorial

A preocupação em criar espaços que sejam visualmente apelativos não é nova. Talvez seja mais recente a tomada de consciência de que o olhar não é o único sentido pelo qual analisamos e interiorizamos a imagem dos espaços. Por isso, o desenvolvimento de espaços conviviais passa pela comunicação efectiva e positiva com todos os sentidos, permitindo uma análise emocional dos lugares e não apenas técnico – objectiva.

Na realidade, o visual é o aspecto que mais se desenvolve na arquitectura e no design urbano, porque é o que permite o vocabulário mais alargado e a argumentação mais desenvolvida, com mapas, desenhos, fotografias (Shaftoe, 2008; Landry, 2006). Ao mesmo tempo, não é menos verdade que, seja ou não a intenção do *planner* ou do arquitecto, a nossa percepção do espaço forma-se com todos os sentidos.

Os ruídos do trânsito, o cheiro dos fumos dos automóveis, a textura do passeio, a corrente de ar que passa entre os edifícios, todas essas são experiências sensoriais que não estão ligadas com aquilo que estamos a ver. Um jardim japonês com uma auto-estrada ao lado não conseguiria talvez criar a atmosfera repleta de calma que podia criar se estivesse situado num canto sossegado da cidade. E por mais agradável que seja passear na marginal de Matosinhos e admirar a vista, o vento pode ser um impedimento bastante sério.

De facto, estamos particularmente sensíveis a estímulos não visuais e essa realidade deve estar contemplada na organização do espaço urbano. A integração da experiência sensorial deve ser encarada para além do “mais é melhor”. Como mostram os exemplos acima, as cidades têm uma gama muito variada de estímulos sensoriais resultantes da própria vida da cidade.

Proporcionar uma experiência sensorial pode passar por isolar o residente dos sons habituais, conseguir espaços silenciosos ou dominados por sons relaxantes. Ou pode ser criar espaços com texturas apelativas, diversas, que possam ser tocadas, sentidas, aproveitadas como parte integrante do ambiente urbano. Ou ainda pode ser a criação de pequenos lugares abrigados, com condições de temperatura melhoradas face à generalidade da cidade (sítios com sombra e frescura ou, pelo contrário, com sol e protecção contra o vento, dependendo do clima).

Atendendo às exigências de legibilidade, os espaços precisam de ser dotados de vias de acesso para dentro, para fora e no interior do espaço - acessos que, quando bem planeados, podem constituir-se num incentivo adicional para a utilização do espaço. Enquanto potencialmente perigosa com chuva, a famosa calçada portuguesa pode constituir, por exemplo, um tal incentivo: permite a criação de padrões e imagens, proporciona uma experiência sensorial mais complexa, dando origem a um chão com irregularidades, bastante distinto. Ligeiras variações de nível podem também constituir uma experiência interessante, embora a tridimensionalidade obtida apenas seja atraente até um certo ponto (Há quem pense, por exemplo, que a Rua 31 de Janeiro seria bem melhor se fosse menos inclinada).

No contexto contemporâneo, quando se fala em experiência sensorial nas cidades, não se pode deixar de mencionar um elemento gerador de uma experiência complexa, e altamente influenciador da maneira como se tem planeado a estrutura urbana nos últimos 50 anos, ou mais: o automóvel. Uma vasta literatura é dedicada à influência do automóvel no meio urbano, mas o que importa destacar nesta secção do trabalho é a sua presença constante, que actua sobre a desejabilidade e a facilidade da permanência em certas zonas das cidades.

As autoridades locais têm crescentemente tomado consciência da extensa presença do automóvel, bem como da necessidade de oferecer alternativas viáveis aos cidadãos, uma vez que esse veículo tão prezado pode ser ao mesmo tempo um factor de exclusão e isolamento. Um exemplo interessante dessa tomada de consciência é oferecido no Plano de

Acção da Agenda Local 21 de Bragança, que refere algumas consequências e condicionamentos do uso alargado do automóvel:

- A situação desejável em que *“a rua e os equipamentos conformam uma unidade, um mosaico interconectado que revitaliza, diariamente, a vida citadina”* foi substituída por uma simplificação do espaço urbano em que *“por exemplo, as auto-estradas, que têm o papel das ruas principais, só admitem a função da mobilidade. O mercado e as suas funções, assim como o comércio, foram deslocados às grandes superfícies, que têm tudo”* enquanto *“nas urbanizações residenciais não há nada”*
- *“os veículos privados, quer seja para se movimentarem, quer seja para estacionar ou para realizar as funções de carga e descarga, ocupam entre 65% e 70% do total do espaço público. Esta presença massiva de artefactos dissipando energia comporta-se como uma máquina reticular única (de facto, quando há um problema num ponto da rede este repercute no conjunto desta), emissora de ruído e contaminação atmosférica, geradora de acidentes, etc. que vem juntar-se à pressão do excesso de edificação e torna “invivível”⁵ o espaço público, que, como já se disse, é a característica principal das nossas cidades.”*

Tudo aponta para uma necessidade de encontrar um equilíbrio entre o apetite de deslocações dos residentes, incentivado pelo planeamento de zonas urbanas cada vez mais dispersas, com a habitação unifamiliar como unidade de base, e a vivência urbana, a interacção dentro de espaços públicos atractivos.

⁵ Ou seja, sem incentivos para a permanência e a interacção, logo não - convivial

3. Actor - network theory - à volta do “translation”

O mundo na visão actor-network

Uma vez que é particularmente importante para este trabalho situar e expor nitidamente a perspectiva *actor-network* e as suas implicações, dado que esta constitui a metodologia principal de análise, esqueçamos por algum tempo a convivialidade, o espaço urbano e as questões relacionadas, para as reencontrar mais adiante numa nova perspectiva.

A pergunta que está na base da abordagem *actor-network* é: “porque é que as coisas estão assim?”. Mais especificamente, por coisas entendemos relações de poder (seja ele formal, informal, político, económico etc.) e ordem social.

A ANT é uma abordagem sociológica que pretende explicar a ordem social não através da descrição de uma noção abstracta de “social”, mas através das redes de relações que se estabelecem entre agentes humanos, tecnologia e objectos.

A sua origem está na sociologia da ciência e da tecnologia, no contexto da qual o “conhecimento” foi perspectivado como um produto social, resultado de interações, justaposições, misturas de elementos diversos, mais do que o resultado de um método científico. Ulteriormente, a abordagem foi-se alargando para a sociedade, as organizações, e outros agentes com participação no social.

Face a outras abordagens, o que se assume como ponto de partida é a renúncia à distinção *a priori* entre individual e colectivo, micro e macro, e, talvez o mais importante, humano e não-humano, bem como a aceitação de que não existem relações pré-definidas entre as respectivas categorias, do tipo os humanos coordenam os não-humanos, o micro é contido no macro, etc. O que a ANT defende, claramente, não é a identidade pessoa – “objecto”(animal, artefacto, etc.), mas uma equivalência funcional no que respeita a

actuação na sociedade. A nível ético, os humanos têm e devem ter direitos e características que os destacam.

No núcleo da abordagem está o que poderia chamar-se a primazia da interacção: os agentes acumulam poder pelo número, intensidade e estabilidade das conexões que entre eles se estabelecem¹: interacção é tudo o que existe e tudo é criado a partir desta interacção entre elementos diversos dentro de redes heterogéneas. Assim, a sociedade, as organizações, os agentes económicos, políticos etc. são efeitos dessas redes padronizadas e heterogéneas.

O desenvolvimento da ANT levou a que, apesar do nome (“theory”), se transformasse numa metodologia de análise qualitativa, cuja utilidade é revelada na utilização (*performing*) e não na descrição (*summarising*)².

De facto, estaremos a analisar como é que surgem os padrões que ordenam a multidão de elementos envolvidos em qualquer aspecto do social. Agentes diversos nas suas funções e naturezas (*actors*) interagem e são integrados em redes, que passam a ser percebidas como unidades sólidas e que, eventualmente, se desintegram, mudam, desaparecem. Isto tudo é *translation*.

Desmontaremos o processo a seguir, introduzindo e explicando os conceitos chave: actores, redes, *translation*, e criando as primeiras conexões com o tema central deste trabalho.

¹ Nick Couldry – Actor-network and the media: do they connect and on what terms?, in Cultures of Connectivity, 2004, edited by A.Hepp et al.

² Law, 1996

3.1 Os actores

Os actores que se encontram envolvidos nos processos de *translation* estão, conceptualmente, bastante longe daquilo que o nosso quotidiano identificaria como actores. É, por isso, necessário efectuar um ajustamento, tanto da perspectiva sobre o social, o natural e o científico, como do referencial empregado para referir o social e o técnico. Assim, é preciso:

- Abandonar todas as distinções *a priori* entre o natural e o social, deixando portanto de lado o construtivismo social, ou seja é necessário estender o tecido social aos não-humanos, como elementos activos que redes de relações sociais;
- Adoptar um vocabulário coerente, invariável quando se passa do social tradicional para o natural. Isto é, integrar o princípio da simetria na abordagem da sociedade. Neste quadro, simetria refere-se ao “compromisso de explicar pontos de vista divergentes utilizando os mesmos termos” (Callon, 1986). Numa perspectiva analítica, não há diferenças fundamentais entre pessoas e máquinas, podendo uma série de atributos específicos passar de uns para os outros (independência, inteligência, responsabilidade, automatismo etc.). Faz portanto sentido construir um vocabulário único para dirigir os discursos sobre eles, sendo, no caso da ANT, este vocabulário chamado de *translation*;
- Admitir como regra geral a actuação em redes de relações, com base na natureza social dos actores, sejam eles humanos ou não, admitindo influências mútuas dentro dessas redes.

Se considerarmos estes pressupostos, para fins de actuação social a distinção humano – não-humano já não faz sentido, como também já não apresenta interesse pensar as redes

como estruturas hierárquicas, uma vez que vamos mostrar que essas dependem essencialmente e em igual medida da participação de cada actor.

De acordo com a sua natureza, os actores definem-se em interacções (“a interacção é tudo que existe!”), pelos intermediários que colocam em circulação. Podemos assim decifrar o social nas inscrições que marcam os intermediários.

3.1.1. Actores - *actants*

O “actor”, no seu sentido habitual, tem subjacente uma forte conotação humana, é um facto. Quando juntamos a noção de rede, é provável que se esteja a criar uma imagem de jogo de poder em que os contactos e o *networking* são essenciais para vingar.

Ora, no caso do *actor-network theory* não é disto que se trata, sendo por isso mais esclarecedor definir o actor através da noção de *actant*, podendo os termos ser utilizados como equivalentes. *Actant* representa, de acordo com a definição do Bruno Latour (Latour, 1997) “algo que actua ou a quem a capacidade de actuar é atribuída por outros”. A humanidade não é um requisito necessário, podendo um *actant* ser tudo o que é susceptível de ser fonte de acção.

Numa perspectiva mais rigorosa, enquanto um *actant* é uma noção muito ampla, uma estrutura abstracta, um actor é uma entidade concreta, ou agência, resultado de escolhas e selecções em interacções diversas. Advém daqui também a referência às redes, uma vez que elas concentram esses processos de interacção.

3.1.2. Actores - Intermediários

Já fica, portanto, estabelecido que entre os actores desenvolvem-se processos de interacção, de *networking*, no sentido de redes numa perspectiva dinâmica.

Mesmo assumindo que nada é pré-definido (de novo, “interacção é tudo que existe”!), o *networking* precisa de uma base qualquer, de um tipo de facilitador. Estes, claramente, são na mesma *actants*, com função de intermediários.

São intermediários todos aqueles elementos que circulam entre os actores e os definem nas suas relações. É possível sistematizar o universo dos intermediários em quatro categorias principais (Callon, 1991), todas elas vistas na perspectiva de uma realidade organizada em redes:

- Textos – de facto, ao perspectivar um texto como uma rede, não é difícil identificar alguns dos seus elementos: autores, língua, tema, referências, citações. Mas, ao integrar estes elementos, um artigo relaciona-se com outros artigos sobre o mesmo tema, por exemplo, citando-os, comentando ou completando as suas contribuições. Ao mesmo tempo, como os textos têm um ponto de partida em fenómenos e acontecimentos da sociedade, ciência, etc., que estudam com base em metodologias diversas (formais ou informais), acabam por integrar igualmente esses fenómenos e as redes que eles representam. Assim, na perspectiva actor-network, os textos aparecem como redes que referem e redefinem outras redes.
- Artefactos técnicos – assimilados a programas de acção que coordenam uma rede de papéis; apesar da tecnicidade, apresentam uma dimensão social desde a fase de design, quando são planeadas as relações entre o objecto, o seu ambiente e os seus utilizadores; de facto, longe de serem elementos socialmente passivos, os artefactos

técnicos organizam as pessoas que com eles entram em contacto, atribuindo-lhes papéis (carregar um botão, olhar para o ecrã etc.)

- Skills/aptidões – são outro exemplo em que as fronteiras se confundem, sendo o seu conteúdo definido pelo contexto, uma vez que para avaliar uma aptidão é necessário reconstituir a rede de pessoas, máquinas, textos, etc. no âmbito da qual é exercida.
- Dinheiro – constitui um intermediário na medida em que exige uma contrapartida, criando conexões entre entidades heterogéneas, quando estas actuam no cumprimento de ordens, recomendações ou para atingir indicadores e metas.

Na realidade, os intermediários raramente caem tão nitidamente numa tipologia ou outra, sendo a “impureza” a regra, mas a complexidade não é um impedimento na análise do papel que eles desempenham dentro das respectivas redes.

Uma vez que a acção passa essencialmente pela circulação dos intermediários, o conceito de actor precisa de ser melhor clarificado: um actor é uma entidade capaz de associar textos, pessoas, não-humanos e dinheiro, ou seja, um intermediário com capacidade de organizar os outros intermediários.

De facto, a diferença entre actores e intermediários é puramente de ordem prática, e tem a ver com a autoria – um actor é um autor, no sentido em que coloca outros intermediários em circulação, ou transforma a última geração de intermediários na geração seguinte de intermediários. É, na realidade, uma mudança de enfoque: da entidade (actor), para a rede e a acção (intermediário).

3.1.3. Mobilidade e significado

Para a nossa análise subsequente, é igualmente importante considerar os actores na perspectiva do papel que esses podem assumir nas diversas redes, devido a atributos como o seu significado ou o seu grau de mobilidade. Chegamos, assim, a duas categorias de intervenientes (*actants*):

- **“immutable mobiles”** – compreendem tudo aquilo que pode ser transportado e mobilizado sem mudar de forma. Estes actores são parte de métodos de controlo de longa distância, sendo por isso essenciais à existência das redes. São estes agentes que constituem o fundamento das redes, uma vez que essas não são feitas de outra matéria a não ser daquela que juntam e que os nós, ou as centralidades, são definidas por aquilo que por elas atravessa - porque “ser um centro significa ser feito por um não-centro” (Latham & Mc.Cormack, 2004).
- **“mutable immobiles”** – agentes que ocupam uma posição fixa no espaço, são singulares e são utilizados, tendo em regra um período de vida extenso, e sendo difícil a sua integração exclusiva num sistema funcional (edifícios, monumentos, outros elementos de infra-estrutura de grande dimensão). Estes objectos desempenham o papel de referenciais, ao mesmo tempo que estão intimamente conectados com o contexto em que se inserem, evoluindo ao mesmo passo que ele, com efeitos subsequentes sobre as redes em que estão inseridos. A sua singularidade faz com que seja praticamente impossível multiplicá-los, uma vez que encerram no seu significado uma história única e os traços de outros significados que podem ter tido no passado. Finalmente, um outro aspecto importante relacionado com esta tipologia de actores tem a ver com o facto de poderem ser usados ao mesmo tempo para finalidades diferentes, com significados diferentes - por exemplo, enquanto um computador pode ser um instrumento de

trabalho ou de divertimento, mas não pode ser as duas coisas ao mesmo tempo, para pessoas diferentes, já uma fonte no meio de uma praça pode ser *ao mesmo tempo* um elemento de arte contemplado por várias pessoas e um lugar para descansar para alguém sentado na sua margem)

3.2 As redes

Como já foi dito, os actores e os intermediários que eles fazem circular transformam-se uns aos outros, cada um deles sendo ao mesmo tempo uma rede (actor-network).

É possível atingir essa entidade através de processos que actuam ao nível das redes, condensando-as, a partir do momento em que essas redes são estabilizadas. Na realidade, elas conservam a sua complexidade, mas em vez de serem percebidas como tal, a sua estabilidade e previsibilidade permite que uma rede seja percebida como uma unidade. Essa transformação é explicitada por Michel Callon (Callon, 1986), partindo do exemplo do veículo eléctrico, planeado pela EDF.

Callon mostra como é possível que um único actor tenha capacidade para criar um mundo próprio, definindo-lhe os componentes, bem como um tempo, um espaço e uma história, dentro dos quais planeia papeis para outros actores, os quais posteriormente devem ser persuadidos para participarem e assumirem os papeis que lhes foram atribuídos. Neste caso, o “*first mover*” define não só quais os outros actores, o que fazem, o que pensam, as suas necessidades e desejos, mas também a sua dimensão relativa, adequada ao papel que irão desempenhar.

Para funcionar, uma tal rede depende fundamentalmente da participação de todos os actores, entidades heterogéneas que precisam de se moldar de acordo com o novo papel, uma vez que não há outros mundos onde se possa ir buscar elementos pré-definidos. A recusa de um dos actores em efectuar o ajustamento ao seu papel causa o insucesso da construção inteira. Enquanto não apareçam tais entidades rebeldes, assume-se que o “*actor-world*” funciona.

Para tornar manejável a complexidade de uma rede composta por redes (visto que cada actor é uma network), é necessário operar uma simplificação da rede, através de processos de *translation*, sendo que o output será uma “*black-box*” integrada provavelmente em outras redes. Assim, cada nó, ou ponto, encontra-se sempre no cruzamento de pelo menos duas redes, uma simplificada e outra que o simplifica. De facto, esta amálgama de relações dá a durabilidade das redes, uma vez que a força das entidades vem da interligação de entidades em que cada uma assenta, cada iteração reforçando mais a sua estrutura.

Consideremos o exemplo de um hospital: uma unidade hospitalar é um elemento essencial no contexto em que se insere, geralmente urbano. Pela sua actuação, está inserido numa rede de actores heterogéneos, junto com pacientes, políticos, estudantes de medicina, fornecedores do sistema de saúde, farmácias e por aí adiante. Ao mesmo tempo, não nos podemos esquecer de que um hospital não é um bloco unitário, mas sim uma rede de médicos, enfermeiros, equipamentos especializados e software, pessoal auxiliar, regras e procedimentos. Quanto melhor funcionar essa rede, ou seja quanto mais eficiente for a integração pessoas – equipamentos – procedimentos -..., tanto mais benéficos os efeitos do hospital no sistema de saúde local, ou regional/nacional, dependendo da sua dimensão.

Num tal contexto, a distinção entre *actor-world* e *actor-network*, embora refira a mesma realidade, serve para reforçar características diferentes das redes: por um lado, a sua união e auto-suficiência e, por outro lado, a existência de uma estrutura permanentemente susceptível de alterações.

3.3 E, finalmente, o “*translation*”

Falaremos aqui sobre um processo que relaciona actores, no âmbito das redes em que se encontram inseridos, que dá a essas redes a coesão necessária para cumprirem as suas metas, e que constitui o fundamento das mudanças, evoluções e transformações que ocorrem uma vez os actores relacionados entre si. O seu duplo papel, de instrumento de criação e de veículo de mudança, advém da perspectiva que a ANT cria sobre a sociedade, sendo esta vista não como uma substância (estática, pré-definida), mas como um verbo (dinâmica, em criação e desenvolvimento) (Law, 1992).

Translation, neste cenário, é um processo triangular, envolvendo o *translator*, o objecto (a rede de cuja estabilização depende a realização do objectivo), e um meio (ambiente) em que o processo possa ser registado³.

De facto, *translation* significa convencer os outros a adoptarem uma perspectiva do mundo criada pelo próprio *translator*, a fazerem desvios da sua trajectória prevista para um objectivo visto como o bem comum, a aceitarem papeis que foram definidos para eles por “alguém”. Ao mesmo tempo, olhando da perspectiva do *translator*, é um processo de traduzir para a própria linguagem o discurso e as acções dos outros, as motivações e associações deles, de forma a tornar-se um representante único, um “*spokesperson*”.

Antes de focar num nível mais pormenorizado de análise, é importante lembrarmos que, embora seja possível identificar fases ou requisitos deste processo, temos que encarar o *translation* como algo contínuo, que não só contribui para a construção de relações funcionais como actua para mantê-las, ou pelo contrário, torná-las obsoletas.

³ Não se deve entender meio como contexto ou quadro, mas como “agente” ou “actor”, ou no limite “artefacto”. Por exemplo, pode ser um meio, um contrato, um discurso, um resultado obtido etc.

3.3.1. Pontos de passagem

Se adoptarmos o modelo apresentado por Michel Callon (Callon, 1986), há quatro fases essenciais no processo de *translation*:

- Problematização (*Problematization*)
- Despertar do interesse (*Interessement*)
- Recrutamento (*Enrolment*)
- Mobilização (*Mobilization*)

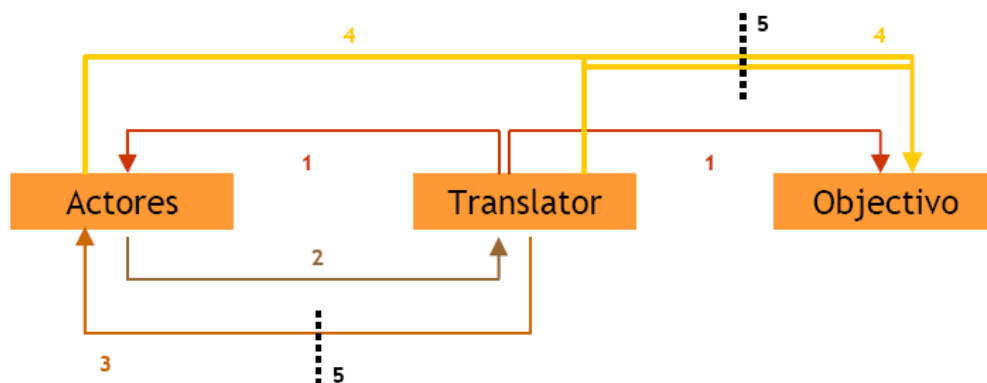
À luz daquilo que já foi dito, acentuamos, de forma a poder proceder com mais segurança à sua explanação, a ideia de que estas acções podem justapor-se, podem repetir-se ou confundir-se, nem sempre sendo tão nítida a distinção.

Problematização (Fig. 1 - 1): como é que o *translator* se torna indispensável para as entidades cuja participação e compromisso prossegue. Envolve da parte do *translator* um exercício de definição e atribuição de papéis para os actores planeados, bem como de um sistema de alianças e associações, mostrando quem é cada um dos actores, quais os seus desejos, necessidades e interesses. A delineação das entidades de acordo com a visão do *translator* e a existência de obstáculos que impedem os actores de realizar os seus interesses criam um ponto obrigatório de passagem no relacionamento das entidades entre si.

Uma vez estabelecido o sistema de identidades e papéis, é preciso que as identidades sejam estabilizadas, sendo necessário isolá-las de outras redes que podem procurar definir identidades diferentes. Para extrair os actores de contextos mais alargados, prendendo-os à própria rede, o *translator* deve encontrar mecanismos adequados de **despertar o interesse (Fig.1 - 2)** (obstáculos criados entre o actor e outras possíveis redes, através de estratégias

que vão da força ou constrangimento até à sedução pura), uma vez que o sucesso desta fase confirmará a validade das identidades atribuídas.

Figura 2 – Estrutura simplificada do processo de *translation*



Fonte: desenho do autor

Contudo, o interesse manifestado por um actor na perspectiva do *translator* não significa necessariamente a aceitação do papel que lhe é atribuído na rede. A inscrição activa (**recrutamento/enrolment – 3**) passa por uma sequência de negociações multilaterais, exercícios e mostras de poder e outras acções que acompanham e reforçam o resultado positivo do “*interessement*”, ao mesmo tempo que submetem novamente a testes as identidades dos actores.

No final deste percurso, supondo tudo validado e os papéis assumidos, uma multidão de actores estará provavelmente a ser integrada e relacionada. Na realidade, apenas algumas entidades terão uma participação efectiva no desenrolar da acção, entidades que em muitos casos actuarão como porta-vozes de uma comunidade inteira, pelo que a **mobilização (Fig.1 - 4)** tem a ver na realidade com a validação da representação, com a emergência de “spokepersons”. Nesta simplificação, a validação dos representantes é essencial, uma vez que o “*translation*” pode facilmente transformar-se em traição, e a totalidade dos actores pode rejeitar a representação, causando a desintegração da rede.

A representação significa, no fundo, silenciar os actores em nome de quem se fala, estabelecer equivalências com os representantes, deslocá-los e remontá-los num outro espaço, tempo e muitas vezes sob uma nova forma, para melhor servirem o objectivo do *translator*. Nesse processo criam-se “entidades virtuais” que podem parecer sólidas e independentes, mas que representam na realidade o próprio *output* da representação, que validam ao mesmo tempo que são criadas por ela.

No início da sua intromissão na existência dos actores, o *translator* apenas podia estar a formular hipóteses sobre as identidades e objectivos dos actores e as relações existentes entre eles. Se estas suposições se validarem, chegar-se-á a uma rede de relações estreitamente definidas e mandatórias, enquanto os actores querem permanecer no campo de interacções. Qualquer rede é, contudo, uma estrutura instável, uma vez que a decisão de **contestação (5)** das relações estabelecidas, ou da representatividade dos porta-vozes pode levar a quebra das relações existentes, a uma nova configuração da rede e novos processo de *translation*.

É, por consequência, fundamental reter que a mudança está subjacente ao *translation*, uma vez que fica aberto o caminho para uma interacção contínua e, logo, para a contestação, em qualquer momento.

3.3.2. Defesa contra a contestação

Há, contudo, algumas características do processo que actuam no sentido de mitigar esta vulnerabilidade à contestação:

Na medida em que o *translation* acontece através de uma circulação de intermediários (no sentido que demos ao conceito de intermediários no ponto 2.1.), uma consequência deste processo é a **convergência** que surge como:

- **Alinhamento:** quando dois objectos são definidos por um único intermediário (uma fotocopiadora alinha o utilizador e o papel de impressão por exemplo); quando as controvérsias, os conflitos ou a traição são ultrapassadas, cria-se um espaço partilhado, caracterizado por equivalência e comensurabilidade.
- **Coordenação:** esta envolve a criação de regulamentação (ou formas de coordenação ou ainda regimes de *translation*) para as identidades dos actores, para a associação de intermediários a esses actores, e para quem poderá falar em nome de quem.

Por exemplo, existe legislação para os direitos de autoria que tornam os artistas donos das suas músicas, e regras que definem os intermediários da relação com os fãs (CD-s, DVD-s vendidos em lojas especializadas, lojas online, etc.). Contudo, esta intermediação é contestada por um grupo de actores que visa estabelecer como meio de intermediação o *download* ilegal das músicas. As acções mais ou menos bem sucedidas para impor o respeito da regulamentação determinam afinal a configuração e intermediação da rede que reúne os artistas, as músicas e os fãs.

Assim, quanto mais alinhada se mantiver a rede e maior for o sucesso da coordenação, mais os actores da rede se estão a perspectivar como parte de um todo e menos é posto em causa o seu estatuto.

Acresce que o *translator* tentará criar impedimentos à reversibilidade da rede e quanto melhor for o resultado dessas tentativas, menor a probabilidade das relações entre os actores voltarem a um ponto onde o *translation* não era bem individualizado, ou seja, maior a sua **irreversibilidade**.

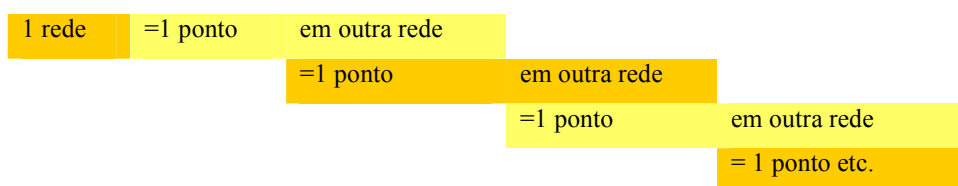
Como princípio, todas as redes são reversíveis, dado que o *translation* pode conduzir não apenas à constituição das redes mas também ao seu desmoronamento. A resistência de uma rede às influências que tentam alterá-la depende da sua robustez e durabilidade, sendo tanto maior quanto maior for o número de relações em que cada elemento da rede se encontra envolvido.

Uma medida da irreversibilidade de uma rede é a sua normalização, que actua no sentido de tornar previsíveis relações e reacções, de limitar a variação e alinhar os actores, através da estandardização de interfaces (por exemplo definição de intervalos máximos e mínimos de variação, de padrões ou referências, de especificações técnicas). Uma rede irreversível, ou com poucas hipóteses de ser revertida é portanto uma rede altamente regulamentada, apontando para um sistema de informação ou de medidas mais do que para um estrutura flexível.

3.3.3. Translation, pontualização e multiplicidade

No caso de redes estáveis, normalizadas, que em regra colocam questões reduzidas de interpretação das suas acções, uma evolução lógica é a ocultação da respectiva rede, uma vez que o *output* do seu funcionamento é quase-matemático. O que continua perceptível para os outros actores é uma *black-box*, uma estrutura pontualizada que pode ser integrada em outras redes, providenciando mais complexidade. A **pontualização** permite a construção de redes com múltiplos níveis de significado, potencialmente indefinidamente sobrepostos:

Figura 3 - Justaposição e pontualização de redes



Fonte: desenho do autor

Os efeitos da agregação de redes pontualizadas são visíveis ao nível dos destinos turísticos (Fárias, 2008): redes distintas de fornecedores locais, serviços, experiências, atracções, paisagens, interagem e transformam-se em entidades únicas, destinos, que por sua vez são integradas em redes de turismo (junto com agências, vendedores, transportadores, clientes).

A figura por trás desta agregação é uma que oferece um elevado potencial de exploração: a **multiplicidade**, conceito definido por Henry Bergson, que põe em questão a homogeneidade e unidade da realidade⁴. Na percepção explicitada por Bergson, há duas

⁴ Na sua obra *Essai sur les données immédiates de la conscience*, Bergson defende que os dados imediatos da consciência são uma multiplicidade, no sentido de que existem vários elementos actuando em conjunto, sobre a ilusão de um todo. (<http://plato.stanford.edu/entries/bergsom/#2>)

tipologias de multiplicidade, distinção relevante não apenas na filosofia do autor, mas em igual medida para o *networking*⁵, para a interacção:

- **Multiplicidade quantitativa** – a justaposição de elementos homogêneos com posições distintas no espaço, criando séries discretas, redes de simultaneidade e exterioridade (uma multidão de pessoas, bancos numa praça, etc.)
- **Multiplicidade qualitativa** – gerada pela tensão entre o que existe e o que poderia existir: realidade e possibilidade, actual e virtual; é uma multiplicidade que cria um continuum de sucessões, fusões, “*organizing*”, quebras – numa palavra, movimento – sem poder ser reduzida a números.

Esta multiplicidade baseia-se na contínua criação de “novidades”, pela concretização do potencial e do virtual e está perfeitamente circunscrita à ANT, uma vez que se abstrai da distinção um/muitos tão comum na sociologia, permitindo portanto que um seja um ao mesmo tempo que muitos (tal como o “eu” social é uma entidade ao mesmo tempo que é o somatório de tudo aquilo que emprega para actuar na sociedade – artefactos, conhecimento, visão dos outros sobre o “eu”, etc.)

No caso particular dos espaços públicos (sejam eles destinos turísticos, parques, praças ou cidades inteiras etc.), a importância do *translation* enquanto processo de transformação e manipulação das redes advém de um jogo entre essas multiplicidades: enquanto os actores podem ser “objectos reais” (stakeholders, edifícios, mobiliário urbano, produtos, amenidades, etc.) o somatório dessas partes corresponde às possibilidades e tendências que tornam esses espaços “objectos múltiplos”.

Contudo a complexidade dos espaços públicos, destinos turísticos incluídos (Fárias, 2008), torna a hipótese de “um processo = um *translator*” insuficiente, sendo esses espaços antes estabilizações de vários processos de *translation*, que criam um espaço terceiro, exterior

⁵ O termo não é aqui utilizado no sentido de “contacto social”, “socialização”, mas como indicador da criação de redes, destacando o aspecto contínuo desse processo

aos actores e ao *translator* – que poderia ser assimilado a um espaço de significado zero, cujo papel consiste em providenciar possibilidades para a construção de diferentes significados em diferentes contextos (“praça” é um exemplo de valor zero, podendo ser um receptáculo para diferentes visões, logo diferentes redes de interacção).

3.4 A *actor-network theory* a trabalhar

Não é novidade que as teorias regem certos domínios da realidade, com base em pressupostos fora dos quais os seus resultados e princípios podem ser postos em questão.

No caso da *actor-network theory*, há que ter em atenção mais um aspecto: apesar do seu nome óbvio, a ATN não pode ser utilizada como uma teoria. De facto, não pretende resolver definitivamente um problema, um tipo nítido de situação, nem se pode deduzir dos seus resultados uma espécie de regra de ouro para outras situações semelhantes. Vejamos porquê.

Em primeiro lugar, a ATN não trabalha com conceitos pré-definidos. Uma vez que tudo é interacção, como já foi repetido várias vezes neste capítulo, a resolução de qualquer situação é única e *path dependent*.

Ou seja, o surgimento e consolidação de relações entre actores, que levam à consolidação de uma rede e ao seu funcionamento e em que o processo de *translation* desempenha um papel essencial, são complexos. Isto porque elementos como a localização ou o tempo marcam a interacção dos actores e criam padrões de relações dificilmente imitáveis. E uma vez que a consolidação de uma rede de interacções, ao ponto do seu funcionamento ser percebido como “natural”, depende de todos os actores envolvidos, humanos ou não humanos, a sua replicação torna-se praticamente impossível.

Por isso, a ANT não é susceptível de funcionar com base em “jurisprudência”, em que um caso serve de exemplo para outro, mas sim mais à semelhança do direito continental europeu em que cada caso deve ser analisado e julgado de acordo com os dados que lhe dizem respeito.

Em segundo lugar, a ANT é uma metodologia qualitativa de análise. Como trata de relações de poder, interesses conflituais, para responder a perguntas do tipo “porquê?” e “como?” não existe nenhuma fórmula, nenhuma colecção de indicadores ou de medidas que nos guiem ou sintetizem a análise.

Empregar a ANT enquanto instrumento de análise é identificar actores e papeis, descobrir interesses, observar a circulação de informação e a dinâmica da interacção e isolar aqueles processos fundamentais para a chegada ao acordo, para a participação na prossecução de um objectivo presumidamente comum, a traição ou contestação da organização dos actores.

Por consequência, não construiremos nenhum modelo, nem tentaremos calcular um índice de convivialidade dos lugares, nem classificaremos espaços utilizando uma escala de “menos – mais”, antes faremos uma análise de histórias de lugares, tentando revelar as redes e relações de poder que estão na base do seu funcionamento.

3.5 Casos práticos e relevância para o presente trabalho

3.5.1. Negociação e actores não humanos

Num capítulo de referência intitulado “*Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and fishermen of St. Brieuc Bay*”, integrado no livro “*Power, Action and Belief: a new sociology of knowledge?*”, Michel Callon (Callon, 1986) faz uma ilustração excelente do processo de *translation* e dos seus aspectos mais complexos, ao mesmo tempo que providencia um exemplo de integração de actores não humanos na análise de processos construtivos de “realidade”.

O conteúdo teórico do artigo é bastante denso e de facto foi referido e integrado na parte inicial do presente capítulo. Nesta secção concentrar-me-ei na história que serve de tela para o exercício teórico.

À primeira vista, a situação a ser analisada não parece apresentar uma riqueza particular em matéria de *actor network theory*: as vieiras, moluscos muito apreciados e consumidos no mundo e particularmente em França, são explorados em excesso nesse país, os seus efectivos diminuindo de ano para ano nas três localizações onde as suas populações se desenvolvem em território francês. A intervenção de três investigadores interessados em encontrar uma solução para as quantidades cada vez menores de vieiras disponíveis, com base em conhecimento adquirido no Japão sobre a criação de espécies relacionadas de vieiras é o ponto de partida para a análise no quadro da ANT.

Os investigadores querem reproduzir para o Golfo de St. Brieuc, na França, os métodos de protecção e incentivo à reprodução de vieiras praticados no Japão. As suas acções e os acontecimentos subsequentes são um óptimo exemplo de história contada numa perspectiva ANT, em que os investigadores assumem o papel de *translator*. Nesta qualidade eles:

- Definem os actores a serem envolvidos e os seus papéis: os pescadores (são uma comunidade de indivíduos indênticos, com interesses homogêneos que querem conservar a sua actividade), outros cientistas (têm pouco conhecimento sobre as vieiras e estão interessados em aumentar esse conhecimento) e as vieiras de St. Brieuc Bay (são exploradas para além da capacidade reprodutiva, apenas são conhecidas como adultas, assume-se que se reproduzirão nas condições criadas pela investigação);
- Criam pontos obrigatórios de passagem: tentam convencer os outros actores de que a resolução do problema existente em St. Brieuc passa por saber se as vieiras se fixam-se em suportes artificiais no estado de larvas (uma vez que esta é a essência do método japonês de reprodução).

A partir destas considerações é possível identificar as etapas do processo de *translation*, descritas no ponto 3.3.1:

- 1) Despertar o interesse: no caso das vieiras, o incentivo é constituído pelos suportes que abrigarão as larvas em crescimento, equipamento que na perspectiva ANT visa retirar os moluscos do seu contexto habitual (que inclui correntes marinhas, parasitas, predadores etc.). O interesse dos colegas cientistas é suscitado ao salientar a falta de conhecimento existente e a potencial importância económica das vieiras, enquanto os pescadores são atraídos para a rede através de reuniões de informação com os representantes das suas associações;
- 2) A fase do recrutamento é caracterizada por negociações multilaterais, testes e truques destinados a determinar que os actores assumam nitidamente os papéis definidos pelos três cientistas (*translator*). Enquanto os pescadores não necessitam de nenhum processo de negociação, aderindo passivamente à rede, as vieiras precisam de ser persuadidas para se ancorarem aos suportes, encontrando materiais apelativos para os moluscos, uma forma adequada dos suportes, colocando-os de forma a evitarem os elementos disruptivos (correntes marinhas, predadores, parasitas). No caso dos cientistas, são as estatísticas e os resultados das observações efectuadas que os convencem, junto com a aceitação do reconhecimento de trabalhos anteriores sobre as vieiras;

- 3) Na fase de mobilização ocorre a substituição entre os actores propriamente ditos e os seus porta-vozes. Mais exactamente:
- as vieiras de St. Brieuc Bay passam a ser representadas por aquelas que se afixaram nos suportes, contadas pelos três investigadores;
 - os pescadores, no final de eleições organizadas passam a ser “substituídos” por alguns representantes;
 - a comunidade dos cientistas é representada por aqueles que participam nas conferências e lêem os *papers* sobre esta matéria.

No fim destes processos de definição de representantes, são de facto os três investigadores que falam por todos estes grupos, assumindo-se que os actores são integrados na rede. Utilizando diferentes intermediários, como gráficos, figuras, resultados dos votos, eles conseguem transformar os actores e trazê-los para a sala de conferências, onde esse actores deslocados e relocados conseguem influenciar decisões, convicções e atitudes.

Neste ponto, parece que a situação encontra-se resolvida: os investigadores criaram uma rede estável, que funciona de acordo com as suas definições - as vieiras ancoram nos suportes para se reproduzirem melhor, os pescadores estão dispostos a comportar-se de forma a permitir a regeneração da população de moluscos do golfo, e os resultados da investigação são reconhecidos pela comunidade científica.

Mas, não nos esqueçamos do “*traduction – trahison*”: a ANT tem inerente a instabilidade das redes de actores heterogêneos. Nos anos que se seguem, as larvas das vieiras deixam de se afixar nos suportes, portanto os moluscos são os primeiros a trair a rede. A par disto, alguns pescadores resolvem pescar todas as vieiras que se tinham desenvolvido das larvas ancoradas, não resistindo a uma boa captura. Como consequência, os resultados da investigação são questionados pela comunidade científica.

Assim, a própria definição inicial dos actores é posta em questão: o que é que os pescadores realmente querem? Quais são os hábitos das larvas de vieiras que se desenvolvem em St.

Brieuc? A ancoragem deixa neste contexto de ser um ponto obrigatório de passagem, já que é visível que existem outras variantes de comportamento.

No cômputo final, a estabilidade da rede era temporária e os actores menos comprometidos com o seu sucesso do que podia parecer.

O desenrolar dos acontecimentos ilustra as noções teóricas expostas no princípio do presente capítulo, bem como a complexidade do processo de *translation* (deslocamentos, negociações sucessivas, processos de representação, controvérsias, relações de poder, todas essas envolvendo actores numerosos, humanos e não humanos).

3.5.2. A transferência de tecnologia como exemplo de *translation*

No seu artigo “*Traduction/Trahison: Notes on ANT*”(Law, 1999), John Law utiliza vários casos de aplicação da *actor network theory* para salientar a evolução da própria teoria através do tempo e nos diversos contextos em que ela foi aplicada.

Uma dessas histórias é particularmente interessante para o presente trabalho, apresentando não só um exemplo de *translation* bastante complexo, mas também algumas lições adicionais relativamente às dificuldades potenciais de um processo semelhante. Trata-se uma análise efectuada pela Madeleine Akrich(Akrich, 1993), no âmbito do doutoramento em Sócio - Economia na *École Nationale Supérieure des Mines*, de Paris.

Essencialmente, trata-se da transferência para a Nicarágua de uma máquina utilizada na Suécia para compactar resíduos de madeira em *briquettes*, consumidas depois na indústria como combustível.

O estudo de Akrich mostra como as diferenças existentes entre a utilização da máquina na Suécia e as condições existentes na Nicarágua conduziram à adaptação da máquina e do seu funcionamento. No fundo, identificam-se aqui duas redes, com actores heterogéneos: humanos e não humanos, sociais tecnológicos e naturais, com modalidades diferentes de funcionar. Enquanto a máquina de compactar madeira estava perfeitamente relacionada e integrada na rede de actores da Suécia, na Nicarágua muitas das antigas relações não têm significado, sendo que o sucesso do processo de *translation* exige alterações no sentido da compatibilização da máquina com os outros actores.

Nas tabelas seguintes, sintetizei as transformações ocorridas na máquina e na sua utilização, dadas as diferenças na organização das duas redes, de origem e de destino, e a solução final conseguida.

Ao ser retirada do contexto sueco, a máquina foi colocada numa rede que inclui tanto agricultores, algodão, hábitos de trabalho, outras máquinas, pragas que afectam o algodão etc.

Tabela 1 - Deslocação da tecnologia de cortar madeira

Situação na Suécia	Condicionamento na Nicarágua	Solução encontrada
A máquina trabalha exclusivamente com resíduos de madeira	As florestas estão longe e não é viável a sua utilização	A máquina utilizará os resíduos de algodão que é largamente cultivado no país
Os resíduos de madeira são colectados e trazidos para a proximidade da máquina	Os agricultores da Nicarágua não têm tempo e mão-de-obra para cortar e recolher os resíduos do campo	Uma máquina é trazida do Sudão e adaptada para cortar e recolher as caules e raízes de algodão numa forma transportável
Apenas são transformados resíduos provenientes dos troncos e ramos das árvores	Grande parte das plantas de algodão cresce debaixo do solo	A máquina sueca é adaptada para processar também as raízes
A madeira é processada durante todo o ano, pelo que há um fluxo constante de resíduos para serem compactados	A recolha do algodão decorre durante apenas 90 dias num ano	São criados armazéns para o resíduo de algodão a ser utilizado na compactação
n/a	O algodão depositado é afectado por um parasita, que acaba por destruir a matéria-prima da máquina de compactação	É alterada a modalidade de armazenagem, compactando os resíduos depositados, de maneira a impedir o desenvolvimento dos parasitas.
As briquetes produzidas são utilizadas na indústria	A indústria não tem interesse em adquirir as briquetes produzidas	O produto é vendido a consumidores individuais e a pequenos negócios, que aceitam aumentos sucessivos de preço

Fonte: adaptação do artigo original

Ou seja, no final as soluções em funcionamento em cada um dos países, integradas nas respectivas redes são:

Tabela 2 - Resultado do processo de *translation*

Suécia

Máquina de compactar resíduos de madeira, alimentada por resíduos de madeira recolhidos durante todo o ano, que produz *briquettes* para utilização industrial

Nicarágua

Máquina de compactar resíduos de algodão, alimentada pelo resíduos recolhido durante 3 meses do ano, armazenados na sua proximidade e produzindo *briquettes* para utilização doméstica.

Fonte: adaptação do artigo original

Para a análise desenvolvida no presente trabalhos, há duas indicações cuja importância merece ser destacada:

- No processo de *translation*, o *translator* deve atender às especificidades dos actores que pretende envolver, para conseguir o seu compromisso no funcionamento da rede;
- A solução desenhada numa rede (e vista como o resultado de interacções e negociações entre os seus vários actores) não é uma de tipo *one size fits all*, raramente podendo ser aplicada para estabilizar redes diferentes⁶.

⁶ Nesta perspectiva, o exemplo serve para ilustrar a lógica expressa nas considerações no Cap. 2.4, relativo às implicações metodológicas da ANT.

3.5.3. O edificado e as suas particularidades numa perspectiva ANT

No seu artigo “*Building memory: Architecture, networks and users*”(Guggenheim, 2009), Michael Guggenheim, da Universidade de Zürich, desenvolve uma análise das particularidades dos edifícios, como actores activos em redes, com particular ênfase para a variabilidade dessas redes no tempo e para a formação e preservação da memória.

O autor defende que o papel peculiar do edificado, quando comparado com outros objectos que fazem parte do nosso dia-a-dia, advém de três propriedades que lhe podem ser associadas e que fazem dos edifícios *mutable immobiles*:

- **A ocupação de um espaço pré-definido:**

Embora seja possível, são raríssimos os casos de alteração da localização de edifícios. Isto porque a construção é um processo intimamente ligado ao meio envolvente: fisicamente, a construção deve ser adaptada ao meio físico ao mesmo tempo que a sua utilização conhecerá alterações de acordo com as mudanças ocorridas no seu meio envolvente. Como consequência, o seu valor, longevidades e evolução encontram-se afectadas pela sua localização no espaço

- **A unicidade:**

À semelhança das pessoas, os elementos do edificado são únicos, mesmo ao tentar duplicar algo já construído, a “cópia” ganhará identidade própria, nem que seja pelo facto de ter uma localização diferente e uma morada própria. Estes aspectos determinarão uma história particular daquele edifício, que por seu lado influenciará futuras utilizações.

- **A multiplicidade de usos simultâneos:**

As duas primeiras características parecem, sem dúvida, bastante limitativas, o que de facto seriam, não fossem elas compensadas pelo potencial dos edifícios de serem utilizados simultaneamente por vários grupos ou indivíduos, para os mais diversos fins. O que significa que não é exercido nos edifícios o controlo que sistemas funcionais⁷ exercem sobre outros objectos. Tal como o Guggenheim salienta:

“Mesmo aqueles edifícios que representam tipos mono funcionais de edifícios, como as igrejas, bancos ou tribunais, ficam fora do alcance desses sistemas funcionais. Os próprios edifícios funcionam antes como tecnologias estabilizadoras dos sistemas funcionais, providenciando uma localização para comunicações e interações específicas, sem que isso impeça outras comunicações e interações de acontecer.”(p.46)

Na perspectiva da *Actor Network Theory* há várias implicações dessa especificidade do edificado, relativamente à sua actuação em redes, implicações que são relevantes no contexto do presente trabalho. Como já salientei na parte inicial deste capítulo, é central à ANT a ideia de que “tudo é interação”, organizada em redes de actores humanos e não humanos. A “verdade”, ou a realidade, é por isso construída a partir de redes estabilizadas.

A relevância deste estudo para o presente trabalho passa pela própria explicação que o autor providencia sobre a actuação do edificado como grupo de actores em redes de relações.

Em primeiro lugar, os edifícios têm, de acordo com Guggenheim (Guggenheim, 2009), um papel importante na estabilização de redes, tal como sugere o exemplo anterior dos edifícios mono funcionais. Nesse contexto, os edifícios são territórios diagramáticos, organizando relações funcionais e afectivas entre actores que constituem parte das mesmas redes.

⁷ Os sistemas funcionais são resultado da diferenciação na sociedade e controlam as potenciais controvérsias originadas por essa diferenciação, introduzindo um código binário na realidade (bonito - feio, verdadeiro – falso, legal – não legal). Baseadas nos sistemas funcionais, as artes e a ciência podem criar redes mais estáveis e mais longas.

Segundo, o edificado tem um potencial ambivalente nos processos de *translation*. Através da sua relação próxima com o seu meio envolvente, o edificado pode contribuir para o insucesso de processos de *translation*, servindo de âncora para significados que esses processos podem tentar substituir. Mas, estranhamente, pode ser uma âncora do próprio processo de *translation*, uma vez que os edifícios (e outros elementos do edificado) podem acolher um segundo nível de significado, sem que o primeiro nível, de “edificado”, seja alterado. Nas palavras de Guggenheim “Uma igreja que foi transformada num restaurante continua a ser um edifício”(2009, p.48)

Em terceiro lugar, com o seu potencial de estarem envolvidos em múltiplas redes ao mesmo tempo (a igreja como espaço de culto é simultânea à igreja como monumento de arte e turístico), os edifícios acrescentam alguma complexidades nas análises baseadas na metodologia da *actor - network theory*. Ao tentar mobilizar elementos do edificado para participarem numa certa rede, o *translator* pode estar a influenciar outras redes ao mesmo tempo, cuja existência era, até aquele momento, oculta.

4. A Avenida dos Aliados na perspectiva *actor - network*

4.1. Qual Avenida dos Aliados?

A partir deste ponto do trabalho, estaremos sempre a seguir um processo de análise desenvolvido numa dupla perspectiva: a *actor-network theory*, como ferramenta de análise, e a convivialidade urbana como critério da análise. Ou seja, enquanto esta segunda perspectiva nos permitirá avaliar onde estamos (relembrei aqui que idealmente gostaríamos de estar num espaço de convívio urbano no final da análise), a primeira nos proporcionará um meio de explicar como é que se chegou ali.

A investigação é guiada por essas considerações. No entanto, antes de entrar no *core* da história que resulta desta investigação, convém dedicar algum espaço à Avenida dos Aliados, descrevendo, tal como no exemplo de St. Brieuc Bay, a sua situação inicial.

Este espaço estende-se do Edifício da Câmara Municipal do Porto, até à antiga sede do Banco Comercial Português e embora no dia-a-dia de muitos residentes e visitantes seja percebido como um espaço único, é composto por três elementos distintos: a Praça General Humberto Delgado, a Avenida dos Aliados propriamente dita e a Praça da Liberdade. Que sejam percebidas como parte de um todo é um aspecto particularmente significativo, sobre qual nos debruçaremos mais a frente.

Várias fontes dedicadas à cidade do Porto e à arquitectura mencionam a Avenida dos Aliados como centralidade, “boulevard” ou salão de visitas da cidade, qualidade que adquiriu desde a sua abertura em 1916. Nas palavras de um dos interlocutores que contribuíram para a presente investigação, o Prof. Rio Fernandes: “veio o presidente da

República ao Porto para demolir a primeira pedra para se fazer uma avenida, só para ver a importância da Avenida na cidade nessa época”.

Figura 4 - Vista aérea da Avenida dos Aliados



http://www.portoxxi.com/album/ver_foto.php?id=110, em 20.05.2010

O projecto traçado pela mão de Barry Parker, arquitecto e *planner* inglês de referência no final do século XIX - início do século XX, e implementado pelo arquitecto português Marques da Silva, deu origem à avenida central da cidade, “ladeada por fachadas de edificios ao gosto beaux-artiano, abrindo espaço para a renovação da cidade do Porto, uma cidade burguesa”. O resultado era de facto uma versão alterada do projecto inicial, em que Barry Parker se tinha proposto integrar elementos tradicionais à cidade do Porto da altura, como os edificios de altura média (rés-do-chão mais dois andares) os “telhadinhos à portuguesa”.

No entanto, o Porto no auge do século XX aparece como uma cidade resolvida a mostrar um perfil renovado, moderno, de uma certa ostentação, pelo que nasce um espaço urbano muito pormenorizado, “muito rendilhado, diria, muitos canteirinhos, muitas coisinhas, muitas estátuas, a pontuar os jardins, os passeios muito trabalhados, com basalto e calcário, portanto é todo um esforço de enriquecimento do espaço” (nas palavras do Prof. Rio

Fernandes). As imagens que capturam a Avenida dos Aliados na sua configuração anterior confirmam essa imagem: o carácter decorativo, a intenção de enriquecer o espaço, está presente desde o pavimento estilizado a preto e branco, até aos jardins e outros elementos decorativos (estátuas – D. Pedro, a alegoria à Juventude, “os Meninos”) que seguem um eixo central, numa simetria visível nas vistas aéreas da praça.

Figura 5 - A Avenida dos Aliados na época que a tornou uma referência da cidade



<http://www.porto.taf.net/dp/files/20090822-aliados.jpg>, em 20.05.2010

Estamos a definir uma das personagens principais da história *actor-network theory* que é objectivo deste trabalho, mas, ainda na óptica deste exercício de investigação, é importante situarmos desde o início este espaço em termos do seu carácter convivial. Com este intuito, os elementos teóricos apresentados e interpretados no primeiro capítulo serão o nosso *checklist* de convivialidade urbana.

Na prossecução da resposta à questão da convivialidade, lembraremos que a origem dos Aliados está num período em que o planeamento e a preocupação com a atractividade dos espaços (na perspectiva da sua utilização) vestiam uma camisola diferente, um período em que a Avenida dos Aliados foi desenhada para ser um espaço de sucesso, com ou sem pessoas. Admitamos contudo que atrair e “reter” pessoas no espaço público era uma

prioridade ainda nessa altura. Nesta lógica há que analisar como é que podiam ser explorados na Avenida os benefícios típicos dos espaços públicos:

Tabela 3 - Funções do espaço público

Bem-estar	A localização central do espaço e a configuração dos arruamentos da cidade fez sempre com que os Aliados fossem um sítio de passagem e de cruzamento e, enquanto isso proporciona oportunidades de encontrar conhecidos e de interagir com pessoas, não apresenta condições para a permanência no espaço, próximo da natureza, ou um espaço para relaxar.
Aprendizagem	O trânsito intenso por pessoas, transportes comuns ou individuais, a centralidade como local de trabalho e de serviços proporcionam, desde essa altura oportunidades variadas de analisar a sociedade, “o mundo” do Porto.
Resolução de conflitos, tolerância e solidariedade	Não encontramos evidências significativas de que o espaço estivesse orientado para interações que explorassem esse benefício.
Benefícios económicos	O design do espaço não é favorável à presença do pequeno comércio, embora os quiosques de venda de jornais e outros artigos de papelaria e jornais sejam uma presença constante na Avenida.
Segurança urbana	Devido à evolução da cidade do Porto este aspecto tornou-se particularmente preocupante, nas alturas em que acabado o horário de trabalho e de funcionamento do comércio, o esvaziamento do espaço da avenida, junto com a degradação progressiva do ambiente envolvente tornou indesejável a passagem ou permanência.
Democracia	A história da Avenida do Aliados aponta para algumas situações em que serviu de ponto central de manifestações de índole política e social (por exemplo, participação do General Humberto Delgado nas eleições presidenciais, 25 de Abril). Fora isso, os Aliados aparecem como espaço predilecto de concentração de pessoas em momentos festivos da cidade, designadamente os feriados municipais e as vitórias do FC Porto.

Fonte: adaptação de Shaftoe (2007)

Percebemos assim que estamos perante um espaço de fácil acesso, uma vez que sempre convergiram aqui diferentes modos de transporte, e estamos num espaço que conta com movimento de pessoas concentrado na parte da manhã e à tarde, e praticamente ausente à noite.

Apreciámos a variação marcante na utilização do espaço entre vários momentos do dia e da semana como um sintoma de alguns problemas de convivialidade do espaço. Para determinar as causas, procurámos analisar o que é que mitiga o potencial de exploração dos benefícios do espaço público, particularmente a interação interpessoal e pessoas – espaço.

4.1.1. Variedade

Aquando da construção do perfil dos espaços urbanos conviviais indicamos a variedade como um elemento positivo na atractividade de pessoas e no seu desejo de permanência. É líquido que o espaço da Avenida dos Aliados em si, na sua configuração anterior não era um espaço com muitas variações, não era electrizante e não incentivava manifestações espontâneas, exuberantes. Era um espaço organizado, com linhas claras, com jardins separados nitidamente das zonas de circulação ou permanência pedonal, sem incentivos manifestes para a interacção com o espaço urbano.

No entanto, as imagens aéreas mostram como a Avenida dos Aliados e os espaços que lhe são associados são uma variação surpreendente no centro de uma cidade densa, com ruas estreitas, poucos espaços abertos e sem espaços verdes notáveis na proximidade. Para o peão que chega aos Aliados do século XX, o contraste com o espaço urbano à volta é marcante e agradável. Mas será que isto chega para passar o teste da convivialidade?

Falar em variedade abrange não apenas a tipologia de usos do espaço, mas também o equipamento e mobiliário urbano que lá se encontra, particularmente os assentos e nas suas mais diversas formas. A componente de formas diversas surge como bastante problemática nos Aliados, uma vez que apenas identificámos um tipo de assentos propriamente ditos. Os bancos, “os nossos banquinhos” com os trata o Dr. Nuno Quental, não são tradicionais apenas em termos de aspecto, mas também em termos de colocação no espaço.

A afirmação anterior de que o conjunto Avenida dos Aliados – Praça de Liberdade – Praça Humberto Delgado foi desenhado para ser um espaço de sucesso com ou sem pessoas é aqui comprovado, na nossa perspectiva, sendo os respectivos bancos admiravelmente integrados na configuração do espaço, em nichos especialmente criados na contiguidade dos jardins, ou em posições simétricas na parte superior da placa central, mas sem

proporcionar contudo opções interessantes em termos de assentos: apesar de alguns serem protegidos pelo jardim que está por trás, as distâncias e disposição inviabilizam a interação em grupos de mais de 2 – 3 pessoas, e por outro lado a falta de opções individuais pode afastar as pessoas que procuram apenas observar e não interagir.

Figura 6 - Exemplos de disposição dos bancos na Avenida dos Aliados, antes da reformulação



magisterio6971.blogs.sapo.pt/7777.html e

<http://biztravels-pix.net/biztravels/pop.pix.php?f=814&lg=pt>, em 20.05.2010

Em termos de opções informais, deixamos fora da contagem os espaço verdes, que não têm claramente a função de relvado acolhedor de visitantes, restando-nos as estátuas localizadas nas diferentes divisões da placa central, bem como certas partes dos edifícios laterais (escadas, elementos arquitectónicos salientes). Ora bem, existem razões para quais a opção da utilização das estátuas poderá não ter sido muito apelativa e estas razões levam-nos a considerar a segunda categoria de elementos de convivialidade:

4.1.2. Conforto e ergonomia

O conforto é uma questão eminentemente subjectiva e dependente da personalidade e hábitos de cada um de nós. No entanto é possível identificar, como fizemos na capítulo 1 alguns elementos que poderão ser positivos num espaço urbano.

Entre eles, a variedade dos assentos, não apenas em termos de forma como também de localização, uma vez que alguns poderão querer observar e outros ser observados. Nisso, a Avenida dos Aliados tinha, como mencionámos, alguns défices, focando particularmente um tipo de bancos.

A par disto, o conforto tem a ver com as condições climatéricas do espaço, com a protecção que os utentes encontram contra a chuva, o vento ou temperaturas extremas nas diferentes estações. Nesta perspectiva, quem chegava aos Aliados estava, na grande parte do espaço, exposto a sol, vento, ou chuva, conforme a estação do ano, o que tornava menos agradável a permanência na respectiva zona, fosse sentado, de pé ou a passear pelos jardins. As árvores existentes proporcionavam algum abrigo nos laterais, mas não era ali onde era incentivada a permanência das pessoas. A par disto, como em qualquer espaço urbano, os edifícios compensavam, e compensam sempre parcialmente, estas lacunas, pelo menos no que respeita à sombra.

Felizmente, precisamente as características que tornavam o espaço menos abrigado e potencialmente menos confortável, tornam fácil a orientação nesse mesmo espaço. Não há muitas evidências de ilegibilidade do espaço em questão, embora no período que antecede as transformações que são objecto do presente trabalho, começam a aparecer sinais de falta de coordenação e redundância no mobiliário urbano (particularmente postes de iluminação de diferentes tipologias), algumas incongruências no tratamento do piso, com diferentes configurações da calçada, algumas obstruções dos passeios pela instalação de mobiliário

urbano. Contudo, a orientação no espaço permaneceu fácil, sendo o edifício da Câmara do Porto um ponto de referência constante que organiza a percepção do espaço.

Existem também já desde essa altura opções de alimentação nas partes laterais da avenida, com um carácter muito diário e que não contribuíam para uma ocupação mais alargada no tempo, não sendo esta sequer uma zona comercial relevante, pelo que era manifesta a subutilização do espaço fora do horário normal de trabalho das pessoas.

4.1.3. Experiência sensorial

Se é indubitável que há certos aspectos que são subjectivos na análise que conduzimos sobre a Avenida dos Aliados, em termos de experiência sensorial não há qualquer dúvida: a Avenida dos Aliados era um espaço predominantemente visual, ou melhor dito, construído exclusivamente no plano visual. Apesar disto, há efeitos colaterais na construção dos espaços, que passam para além do visual e manifestam-se a outros níveis sensoriais. Passo a explicar de seguida:

A perfeita simetria do espaço, os pormenores pensados para o conjunto de espaços, por forma a que estes pareçam unitários, a unidade dos materiais utilizados, sejam eles minerais ou vegetais, atestam claramente a preocupação com o aspecto visual do espaço: assim, quer ao nível do visitante que passeava pelos jardins da placa central, ou chegava aos Aliados por uma das ruas laterais, quer de uma perspectiva panorâmica, o olho fica maravilhado com o espaço que tem à frente. Os pormenores da calçada portuguesa aumentavam essa primeira impressão, bem como os arranjos de plantas e flores nos jardins centrais. Citando novamente o Prof. Rio Fernandes: “era um espaço de ostentação quase, diria, (...) de uma certa admiração, era de chegar lá e dizer << olha estes rendilhados, que fabuloso, que pedra...>>”. E nesse quadro mais alargado havia claramente uma Praça da Liberdade, com a sua rotunda e o seu D. Pedro a cavalo, rodeado sempre por outros, muitos, cavalos mais modernos, e havia claramente uma pequena avenida, até ao edifício da Câmara Municipal, com a sua praça de chão branco.

A menção dos cavalos modernos, os automóveis, orienta-nos o discurso para outros sentidos, que sentem um impacto menos intencionado do desenho da praça: a importância dos Aliados como local de passagem significa que os ouvidos dos que lá passeiam são assaltados pelo ruído do trânsito e que o cheiro da avenida é, não o dos jardins, mas sim dos carros que lá passam. Aliás, alguns dos interlocutores que contribuíram para esta análise

com as suas experiências apontam para o trânsito e os seus efeitos como uma questão problemática da respectiva zona, questão que continua em aberto depois da intervenção, como efeitos de negociações sobre as quais falaremos mais a frente:

- Arq. Ricardo Figueiredo – “O grande problema que a Avenida tinha era o trânsito, mas esse permanece.”
- Dr. Nuno Quental – “a nível de ruído, a Avenida não está melhor...Aquele piso hoje faz tanto ruído como fazia antes.”
- Dr. Paulo Morais – “Era o que eu faria. Se estivesse hoje na Câmara Municipal, retirava o trânsito. Completamente.”

Figura 7 - Presença automóvel na Avenida dos Aliados



<http://retratosdeportugal.blogspot.com/2009/07/porto-praca-da-liberdade-e-avenida-dos.html>,

em

20.05.2010

Enquanto na parte rodoviária o piso existentes não era, talvez, uma escolha muito feliz, conseguimos identificar o potencial para uma experiência sensorial interessante no tratamento do piso dos passeios, com os seus desenhos intrincados, combinados com o declive natural do espaço, despertando o interesse de dar pelo menos uma volta à avenida, para conhecer a obra inteira, fazendo um pequeno esforço para subir da Praça da Liberdade até à Câmara e felizes pelo caminho mais fácil de volta, a descer.

Essencialmente, é esta a bagagem com qual entra no palco da nossa análise a Grande Avenida dos Aliados¹. Começando a aproximar a lente da nossa metodologia de análise, a ANT, é importante deixar aqui uma nota: na caracterização da figura histórica da Avenida dos Aliados, mantivemos uma perspectiva descritiva, não permitindo o tempo e a dimensão desta análise analisar a diversidade de actores, relações, mudanças, histórias que deram origem a esse espaço que lá existia no início do século XIX. Por consequência, procedemos aqui à primeira *pontualização*, transformando uma rede de elementos relativamente estável numa única entidade. Como veremos, em certa altura, esta rede ficará desfeita, por interacção com outros actores heterogéneos, que conduzem e participam num interessantíssimo processo de *translation*.

¹ Na lógica do Porto – Grande Porto, tomei a liberdade de designar de Grande Avenida dos Aliados o espaço Praça General Humberto Delgado – Avenida dos Aliados – Praça da Liberdade

4.2. Algumas notas sobre o *translator* e a constituição da rede

A identificação do *translator* foi uma das partes mais difíceis no trabalho de investigação desenvolvido, uma vez que no processo de *translation* encontraram-se envolvidos actores cuja participação em outras redes lhes conferia uma certa autoridade difícil de ignorar. No entanto, recorrendo sempre às bases da teoria *actor – network*, perguntando sempre “quem?” e “porquê?”, chegamos a desvendar um processo complexo que transformou um espaço emblemático da cidade do Porto.

Há vários aspectos que tornam muito particular a transformação da Avenida dos Aliados vista numa perspectiva *actor-network*:

- envolve aquilo que definimos no segundo capítulo como “*immutable mobiles*” (o espaço físico tem esta característica, à semelhança dos edifícios que aí se localizam e, mesmo transformado, tende a conservar uma certa memória, e a acumular diferentes camadas de sentidos);
- trata-se de uma rede de relações que envolvem actores com poder formal de decisão, nomeadamente político, e existiu por consequência uma tentação constante de lhes atribuir também o papel de *translator*, uma vez que a autoridade formal lhes proporciona oportunidades de criar pontos de passagem obrigatória (como o são todas as decisões dos órgãos do governo, qualquer que seja o seu nível). Não aprofundaremos mais a perspectiva política, que poderá com certeza ser o objectivo de um trabalho independente;
- houve, de facto, actores individuais que “emprestaram” a sua visão ao espaço analisado: os arquitectos, que são autores do projecto da Avenida, e que no fundo deram forma à parte mais saliente da rede de actores heterogéneos, o espaço físico. Tivemos portanto que considerar um processo em que eles organizavam toda a outra multidão de actores envolvidos.

No entanto, o caminho para o que considerámos ser a maneira mais fiel de retratar o processo de *translation* no caso da Avenida dos Aliados, foi indicado por uma afirmação do Dr. Paulo Morais(17 de Abril 2010): “ há três fenómenos aqui na cidade do Porto, que modificaram muito a cidade: a Porto 2001, a construção do Metro, e o Campeonato Europeu de Futebol de 2004. [...] Qual é que levou à requalificação da Avenida dos Aliados? Foi precisamente a construção do Metro.”

Aquando da abordagem da *Actor Network Theory* no capítulo precedente afirmámos, referindo um artigo de Michel Callon, que um único actor pode criar um mundo próprio, definindo-lhe os componentes, bem como um tempo, um espaço e uma história e dentro desse quadro definir quais os outros actores, o que fazem, o que pensam, as suas necessidades e desejos, mas também a sua dimensão relativa, adequada ao papel que irão desempenhar. Mostraremos que a Metro do Porto, pela sua natureza e pelas suas acções, se colocou precisamente neste papel.

Em primeiro lugar, a Metro do Porto pode ser vista como o topo de um *iceberg* de interacções, sendo que a parte menos visível do *iceberg* é composta por actores complexos que resultam da *pontualização* de outras redes de actores heterogéneos. Se olharmos apenas para a constituição da entidade Metro do Porto, temos aí conjugado o acordo da Área Metropolitana do Porto (que reúne Câmaras Municipais, ou seja, os seus presidentes, assembleias, outros funcionários, infra-estruturas, serviços geridos, decisões, etc.), da CP (que congrega funcionários, administração, passageiros, mercadorias, infra-estruturas, equipamentos, regras de funcionamento e de utilização do serviço etc.) e a Metro de Lisboa (novamente, recursos humanos, edifícios, infra-estruturas, veículos, passageiros, bilhetes, normas de funcionamento etc.). Esses actores, por sua vez, podem ser analisados e vistos como resultados de outras redes de interacção, e por consequência, deduzimos que a Metro do Porto é uma rede estabilizada, cuja durabilidade advém das inúmeras “camadas” de actores interligados nas redes que a constituem.

Esta conclusão tem uma dupla importância: primeiro, confirma-se que podemos considerar a Metro do Porto como um actor no processo analisado (noutras palavras, podemos simplificar a sua rede, criando uma *black box*) e, segundo, temos desde logo uma relação particular entre dois actores essenciais na transformação da Avenida dos Aliados: a Metro do Porto e a Câmara Municipal do Porto. De facto, esta última está envolvida da rede que originou a Metro do Porto, pela integração na Área Metropolitana do Porto, o que significa que ao actuar sobre actores exteriores, a Metro nunca poderá contrariar os interesses da Câmara do Porto, uma vez que isto será ameaçar a estabilidade da sua própria rede. Por outro lado, é também uma indicação de alguma disponibilidade prévia da Câmara participar nas redes em que a Metro também participa.

A intensidade das negociações para o recrutamento das Câmaras Municipais é variável (“às vezes este dialogo é mais difícil” – Arquitecto Manuel Teixeira, 22 de Abril 2010), contudo no caso da Avenida dos Aliados trata-se de uma situação em que a Metro se mostrou muito flexível, “a opção foi por parte de quem geria a cidade” – Arquitecto Manuel Teixeira, 22 de Abril 2010), sendo que esta opção ia precisamente de encontro aos interesses da própria entidade, como forma de resolver a dificuldade encontrada na realização da ligação entre a linha de Gaia e a Trindade.

Mas a identificação da Metro do Porto como *translator* nessa rede que originou a transformação da Avenida dos Aliados é orientada por um outro aspecto fundamental: estamos perante uma entidade que opera sobre a cidade inteira, que a redefine de acordo com a sua missão, de organização dedicada aos transportes colectivos, operando no século XXI. O interesse da Metro é portanto criar uma nova cidade, da sua própria perspectiva, “redesenhá-la para que ela funcione melhor”. Neste processo, são utilizados diferentes intermediários para convencer a autarquia e as pessoas em geral de que a resolução de certos problemas da cidade do Porto, e das suas ligações com a AMP, serão resolvidas pela implementação da rede do Metro. O mesmo acontece com a Avenida dos Aliados, em que o diagnóstico efectuado antes da intervenção é um intermediário que comunica a importância fulcral da intervenção da Metro na respectiva zona. Os elementos que o diagnóstico integra

são direccionados para responder a diferentes tipos de preocupações: tráfego rodoviário, integração urbana, paisagismo. Outros intermediários utilizados são as simulações e os ensaios que permitem ter uma imagem dos efeitos da intervenção do Metro no espaço e as apresentações para dar a conhecer as alterações. Estes são meios de atrair e convencer os actores relevantes para participarem no “mundo” definido pela Metro do Porto.

De facto, as opções oferecidas pela Metro à cidade transformam-se em pontos obrigatórios de passagem, como no caso da Avenida dos Aliados: a Metro pretende fazer passar a linha de Gaia pelos Aliados; a Câmara Municipal quer encontrar uma solução para revitalizar e requalificar a respectiva zona, que se encontra subutilizada, mas os recursos materiais para avançar são escassos; os fluxos de passageiros da AMP exigem a existência de soluções de transporte; e as pessoas reconhecem que existe uma necessidade de requalificação da cidade. Neste quadro, a Metro do Porto é, na altura, a única parte que detém os recursos necessários para intervir, pelo que a situação torna-se em “se querem uma Avenida dos Aliados renovada, deve ser através da intervenção da Metro do Porto”.

A capacidade de execução confere à Metro do Porto a certidão do funcionamento físico da rede de actores: ao intervir no espaço, este será transformado de acordo com o projecto, não tendo os actores envolvidos (materiais de construção, jardins, granito, calçada portuguesa) capacidade de contestar fisicamente a visão do *translator*. O problema coloca-se ao nível do significado, uma vez que o sucesso da rede urbana será determinado pela aceitação da sua integração na cidade, sendo esta avaliação feita pelas pessoas e manifestada pela utilização do espaço (ou seja, a permanência das pessoas na rede, com o papel que lhes foi definido, de utilizadores do espaço).

Surge assim uma rede de actores heterogéneos, em que a Metro do Porto visa atrair actores com poder de decisão: a Câmara Municipal do Porto, “as pessoas”, os actores não humanos que actuam no espaço urbano, associações, e, fundamental, os arquitectos do projecto de reabilitação, cujo envolvimento nesse processo analisaremos a seguir.

Os Arquitectos

A reformulação da Avenida dos Aliados está marcada por nomes cuja projecção internacional e notoriedade ultrapassam aquela do espaço em que intervieram: os arquitectos Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto de Moura, cada um com a sua perspectiva particular e o conhecimento profundo de diferentes elementos e perspectivas desse mesmo espaço.

O Arqt.º Souto Moura foi, por ordem cronológica, o primeiro a “alinhar” no projecto liderado pela Metro do Porto. Na altura em que se chegou a intervir na Avenida dos Aliados a sua participação era praticamente assegurada, não só porque a Normetro, de que Souto Moura era o arquitecto chefe na altura, tinha ganho o concurso para a construção da estação dos Aliados, mas porque em 2004, depois de vários anos de colaboração com a Metro do Porto, o arquitecto era já um defensor da própria rede e do impacto positivo que esta iria ter, tanto de ponto de vista dos transportes, como a requalificação urbana da cidade e da área metropolitana.

A própria Metro do Porto reconhece a importância da sua participação activa nesses processos de transformação: “ o papel de Eduardo Souto Moura, enquanto chefe dos projectistas, revela-se fulcral e decisivo. Para além das suas próprias e reconhecidas qualidades como arquitecto, Souto Moura tem demonstrado e induzido nos restantes projectistas, também eles de grande qualidade, uma capacidade de diálogo onde o objectivo é sempre a solução e não o problema” (Metro do Porto, em http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_PaginaId=16380)

Embora no desenrolar da história da reformulação dos Aliados, como contada pelos interlocutores que contribuíram para o presente trabalho, as acções de Souto Moura não sejam muito aparentes, depreendemos da posição expressa pela Metro do Porto que a contribuição dele para o “alisamento” de certos obstáculos encontrados na operacionalização do projecto da Avenida e das obras de integração urbana tem um peso

importante. Temos portanto um actor cujo compromisso com a manutenção da rede de elementos heterogéneos é praticamente total, sendo esta moldada também de acordo com a visão (ou interesse) dele.

Como nos foi confirmado pelos interlocutores da Metro do Porto, foi o Arq. Souto Moura quem convidou o Arq. Siza Vieira para participar no projecto da Avenida.

Não se trata de uma estreia na junção destes dois talentos: os dois arquitectos tinham já trabalhado em projectos comuns, tanto em Portugal (Projecto de Reordenamento da Rotunda da Boavista – 2003/04, Projecto de Arquitectura da Linha de Metro da Boavista – 2003, Projecto de Cafeteria da Rotunda da Boavista – 2003) e no estrangeiro, precisamente num projecto de uma estação de metro (Estação de Metro “Municipio – Linea 1”, Nápoles, Itália – 2003).

Para além do histórico da cooperação de trabalho e pelo evidente valor profissional de Siza Vieira, havia mais uma razão que validava a sua presença neste projecto: o seu historial com o espaço na zona próxima dos Aliados (Avenida da Ponte – Avenida D. Afonso Henriques), através dos projectos que Siza Vieira já tinha feito para essa zona.

Aliás, o primeiro projecto para a Avenida da Ponte feito por Siza data de 1968, de acordo com a informação providenciada pelo Arq. Ricardo Figueiredo, mas na altura o projecto realizado para a Câmara do Porto não foi executado por razões relacionados com a capacidade financeira da Câmara. O projecto foi actualizado na ocasião da Porto 2001, sendo uma das intervenções planeadas para esse período, mas nem dessa vez chegou a ser implementado.

É nesse contexto que Siza Vieira se junta ao projecto da Avenida dos Aliados, tencionando trazer para a Cidade do Porto modelos provados em outras grandes cidades da Europa². Os exemplos adoptados pelo próprio arquitecto são a Praça Navone em Itália (para a forma e o aspecto geral da praça), e os Jardins de Luxemburgo em Paris (para o espelho de água). Analisaremos mais à frente a transposição destes modelos para os Aliados. Apenas apontamos aqui que a translação de modelos para fora das redes em que essas apareceram exige alterações, adaptações e, às vezes, uma utilização diferente do que a original³.

Ao colocar a questão da influência do nome de Siza Vieira na aceitação do projecto da Avenida, tivemos duas respostas bastante diferentes: enquanto Rio Fernandes admite ter observado que havia muito poucos arquitectos, estudantes de arquitectura e “eruditos” a manifestarem-se contra o projecto (e julga isto como um efeito da ressonância do nome do arquitecto), Ricardo Figueiredo dissocia-se deste projecto específico do seu antigo mentor: “embora seja um grande admirador do Siza, foi meu professor, colega, amigo, e isso tudo, portanto 90% das obras do Siza foram obras que eu, na Câmara defendia, [...], em relação ao projecto do Siza para a praça, bem, eu dizia que aquilo não tinha sentido”.

² Uma vez que não nos foi possível entrevistar o Arq. Siza Vieira, no que lhe diz respeito estamos a utilizar deduções feitas com base nas conversas com outros interlocutores participantes no processo ou que o seguiram de perto.

³ Ver exemplo de Madeleine Akrich, tratado no ponto 2.5.2

4.3.Cenário *actor-network* para o espaço da Grande Avenida dos Aliados

No capítulo 2 foram resumidas algumas das ideias principais relativas às redes de actores heterogéneos e ao processo de *translation* e salientei nessa altura a ideia de que mudança é sempre latente nas respectivas redes, que o processo de *translation* não é apenas um veículo de criação mas também de destruição, de transformação contínua. Por isso, para o investigador, a análise das redes de relações não pode estar finalizada no momento em que os objectivos do *translator* e logo, os objectivos aparentes dos outros actores, estão cumpridos, mas sim deve acompanhar a evolução posterior dos actores de forma a avaliar a durabilidade da rede no tempo (com as potenciais, traições, consolidações etc.).

No caso de uma rede em que alguns actores são elementos do espaço urbano, é relevante considerar igualmente a posição dessa rede nas relações mais alargadas que existem ao nível da cidade. A cidade em si é um nexo de relações e interacções de actores materiais e imateriais, que geram um conjunto de espaços físico nos quais se interligam diferentes territórios diagramáticos. Existirão por consequência duas histórias, centradas na Avenida dos Aliados: uma é correspondente ao seu “*becoming*”, a emergência de um novo espaço físico e de um novo significado como resultado da interacção entre vários actores; e a segunda é a influência desse espaço e o processo de “*becoming*” que lhe é próprio na cidade, nos seus trajectos e organização urbana e afectiva. Tratarei mais à frente de detalhar estas duas perspectivas.

Antes disto, importa ainda destacar um conceito central para o caso particular da Avenida dos Aliados: a multiplicidade. Na forma como a definimos anteriormente⁴, é fulcral não

⁴ Adoptando a definição do Henry Bergson, retomada por Ignácio Farias em “Touring Berlin. Virtual Destination, Tourist Communication and the Multiple City”, a sua tese de doutoramento na Universidade Humboldt de Berlim, 2008.

perder de vista que o espaço que analisámos é ao mesmo tempo uma construção de elementos distintos, relacionados espacialmente (edifícios, árvores, bancos, pavimento, sinais de trânsito etc.) e uma colecção de camadas de significado real (ligações afectivas, exploração económica, espaço de expressão cultural ou de lazer, lugar de passagem) cruzadas por outros significados potenciais (expressão de modernidade da cidade, espaço deserto, sem ânimo, praça onde tudo acontece etc.).

Neste quadro, enquanto as componentes são objectos e entidades reais, o seu somatório não é apenas o lugar físico, mas inclui também as possibilidades e tendências viáveis naquele espaço, operacionalizando assim o conceito de objectos múltiplos.

Deste jogo das multiplicidades, dos elementos e dos significados, nascem conflitos e tensões que moldam o espaço, a sua vertente física e a percepção afectiva e, por isso, contar a história da sua transformação é seguir as alterações do equilíbrio real - potencial entre as diferentes visões do espaço. Assim, para empregar um termo clássico da ANT, teremos processos de *black-box-ing* e depois contestações do *status quo* que exigirão desfazer as caixas e trabalhar como os seus elementos individualizados. A simplificação envolvida pela adopção de uma perspectiva de *actor-world* é um instrumento poderoso, como aponta Michel Callon (Callon, 1986), uma vez que entidade envolvida mobiliza na realidade inúmeras outras entidades na sua existência normal. No entanto, no caso da análise que estamos aqui a conduzir é essencial não permitir que essa simplificação esteja presente em todo o decorrer da investigação. Isto porque em certos momentos quem participa nas relações que definem a rede de actores não são as entidades principais (por exemplo, a Câmara Municipal do Porto), mas sim actores de nível secundário, por assim dizermos (por exemplo, um dos Vereadores da Câmara Municipal, com uma posição que lhe é própria e que não é da CM como entidade). Em suma, teremos aqui uma viagem sinuosa entre diferentes planos de significado.

Se quisermos retratar resumidamente o que precede a reformulação da Avenida dos Aliados, teremos, necessariamente, de mencionar os seguintes aspectos:

- temos uma Câmara Municipal do Porto que recentemente mudou de cor política (a primeira CM de Rui Rio) e que pretende, como é natural, manter a preferência dos seus eleitores, pelo que está interessada em promover projectos com impacto visível e imediato na cidade e que possam responder a certas questões críticas próprias à cidade nessa altura;
- temos um espaço praticamente ao km 0 da cidade, com as características que apresentámos anteriormente, espaço que é subutilizado, mas com características e uma história própria que o tornaram num símbolo da cidade, constituindo não só um ponto de ligação afectiva entre a “cidade” e os seus habitantes, mas também um ponto de cruzamento de itinerários físicos (pedestres e rodoviários);
- temos dois arquitectos, cujo reconhecimento e valor é incontestável, e cujo interesse concordamos que é criar projectos memoráveis, que aumentem a apreciação dos seus autores;
- temos a Metro do Porto, que está a criar uma rede de transportes colectivos no Porto, para a qual não existe nenhum precedente na cidade, e que está a transformar visivelmente a sua organização em certos pontos.

4.3.1. Problematização - uma base para o processo de *translation*

No âmbito das suas operações para a implementação da rede de transportes, a Metro do Porto tem a seu cargo qualificar as zonas por onde passa o trajecto do metro. Para fundamentar as suas intervenções, a empresa efectuou diagnósticos das zonas a intervencionar e projectos de integração urbana das suas obras.

Assim, a Metro do Porto realizou um estudo ao nível da Área Metropolitana do Porto para decidir quais serão os trajectos das respectivas linhas e depois, para cada linha, calculou a existência de estações de acordo com a densidade populacional das respectivas zonas, com a distância média própria à modalidade de transportes (300 – 500 m em zonas urbanas), com as particularidades de certos pontos da cidade, que exigem a existência de uma estação, e, obviamente, com as características do próprio território.

A estação dos Aliados surge portanto como resposta a uma procura aumentada de transportes colectivos que se verifica em certos momentos, em que eventos organizados, feriados ou festejos, chamam para o centro da cidade uma parte importante dos residentes da cidade.

A decisão de criação da estação dos Aliados faz com que seja necessária a intervenção no espaço urbano próximo, o que confere à Metro do Porto uma vantagem de *first mover*, dado que seria a primeira vez em que a intenção de intervir no espaço seria acompanhada pelos meios de a concretizar. A própria Câmara Municipal tinha tido como objectivo a reformulação de espaços que agora iam ser renovados pela passagem do metro (Avenida D. Afonso Henriques), mas a operação não se tinha concretizado. Nesta lógica, a CMP integrará o projecto do metro sem dificuldades, uma vez que resolvia o problema de financiamento existente na requalificação dessa parte da cidade.

O papel definido para os dois arquitectos envolvidos, Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto Moura, é de autores do projecto e de certa forma garantes da sua qualidade, dada a sua posição e reconhecimento na sua categoria profissional e face ao público em geral, o que foi assumido desde o início pelos respectivos actores. Este papel vinha de encontro aos seus interesses, sendo que, de acordo com a apresentação que fizemos numa secção anterior, Siza Vieira já tinha estudado o espaço em questão para realizar um projecto de requalificação e Souto Moura já era o arquitecto de grande parte da infra-estrutura construída pelo Metro. Aqui está portanto uma relação clara, que fará acrescer a estabilidade da rede, mesmo em momentos em que outros actores se colocarão numa posição de dissidentes.

No que respeita ao espaço urbano em questão, assume-se que a sua participação na rede será implícita, uma vez que se entende que a Câmara Municipal é o representante deste espaço, e que as decisões desta são assumidas como decisões do espaço. Por outro lado, a Metro do Porto salienta igualmente a necessidade da intervenção, através do diagnóstico efectuado, que mostra uma certa perda de qualidade do espaço público, causada por falta de coordenação de intervenções anteriores (alteração do piso tradicional da avenida, mobiliário urbano pouco qualificado e integrado no espaço – iluminação, paragens de autocarros etc.), associada à subutilização já referida.

Os cidadãos, sejam eles residentes ou turistas, são colocados no papel de beneficiários finais, o que pressupõe o seu interesse em usufruir de espaço público de qualidade, confiando a criação destes espaços aos seus eleitos. Assume-se que a ligação sentida face à zona dos Aliados é uma ligação afectiva com um espaço que, de facto, já não existia lá, nomeadamente a Avenida dos Aliados nos anos 50, que tinha inalteradas as qualidades mais salientadas nas referências a esse espaço (passeios, jardins, calçada).

A atribuição de papéis aos actores identificados como relevantes para o processo de reformulação da Avenida dos Aliados e dos seus espaços adjacentes tem como objectivo alinhar os objectivos desses actores com a meta do *translator*: implantar uma estação de

metro num espaço considerado adequado do ponto de vista técnico (estrutural) e urbano. Na realidade, é um processo que envolve dismantelar o espaço físico nas suas componentes e reorganizá-lo, esperando que isso dê origem a uma reorganização das ligações afectivas cujo nexo este espaço é. Por outras palavras, é actuar sobre o espaço como território diagramático⁵, traçando alterações físicas que de facto têm associadas alterações na componente imaterial do espaço (a sua identidade, *feeling*, atmosfera) cujo resultado esperado é um *fine-tuning* da atitude dos utilizadores, no sentido da apropriação desse novo espaço.

Na construção da rede de actores heterogéneos que irá gerar o novo espaço urbano, a Metro do Porto teve que ter em conta a especificidade dos actores envolvidos, não ignorando o facto de a participação da Câmara Municipal trazer consigo uma das tensões inerentes à gestão das cidades: o equilíbrio entre as necessidades imediatas, quotidianas, da cidade e a promoção da mesma cidade no exterior, na competição nacional e internacional para ter acesso a recursos escassos (investimento, turismo etc.). É líquido que esta tensão deveria ser, por isso, integrada e resolvida no projecto a implementar.

É importante mencionar que a definição de papéis não é apenas uma lista de tarefas ou características mas prende-se também com a influência sobre a dimensão relativa dos actores (Callon, 1986). De maneira semelhante ao exemplo contado no artigo do Michel Callon, em que a Renault é reduzida pela EDF (*translator*) a uma entidade participante na montagem dos veículos eléctricos, a Metro do Porto também coloca a CMP numa posição relativamente mais reduzida, de entidade de suporte à intervenção. E num cenário também semelhante à situação EDF – Renault, a CMP irá contestar essa redução, colocando em questão a própria intervenção, quando as suas exigências não são cumpridas.

Considerando isto e lembrando as características dessa fase de início do processo de *translation*, em que se criam as bases da interacção organizada entre os actores, é claro que

⁵ Tal como eles são definidos por Latham e McCormack (Moving Cities: Rethinking the Materialities of Urban Geographies”, Progress in Human Geography 28,6 – 2004); este conceito encontra-se também explicado no capítulo sobre Convivialidade Urbana

o *translator* não pode esperar que os actores assumam os papéis definidos se têm outros caminhos para prosseguirem os seus interesses individuais. No caso que estamos a analisar, existem obstáculos difíceis de contornar entre cada um dos actores e esses tornar-se-ão parte da negociação conduzida pelo *translator*:

- A Câmara Municipal do Porto não tem os meios financeiros para implementar projectos do tipo da reformulação da Avenida dos Aliados – Praça da Liberdade;
- Os arquitectos devem ter o apoio e patrocínio de promotores públicos ou privados, para poderem criar projectos que lhes aumentem a visibilidade como profissionais de grande valor;
- O espaço urbano em questão apenas pode ser intervencionado por decisão da CMP, sofrendo portanto da mesma limitação dos meios financeiros. A par disto, a sua centralidade na cidade do Porto, manifesta no trânsito que por aí passa, torna difícil a preservação do espaço, reforçando a necessidade de intervenções qualificantes;
- As pessoas, por sua vez, esperam que os seus órgãos eleitos tomem as decisões adequadas para assegurar a qualidade de vida na cidade e o bem-estar dos seus residentes e visitantes. Estes, individualmente, não têm poder de decisão sobre o espaço e o seu poder colectivo esgota-se praticamente na eleição do governo local. Ao mesmo tempo, as suas exigências criam ainda algumas controvérsias, entre “qualidade de vida / modernidade” e “património / conservação / tradicional”.

Tendo em conta essas limitações, A Metro do Porto visa fortalecer a construção do seu *actor-world* através de estudos e diagnóstico que defendem a sua posição.

4.3.2. Despertar o interesse

Ora, no caso dos espaços urbanos, despertar o interesse é um processo particularmente complexo, e tem a ver com a qualidade do espaço físico (à semelhança dos edifícios) de ser um *mutable immobile*, agente com coordenadas espaciais fixas, capaz de reter múltiplos níveis de significado, ao mesmo tempo que se mantém intimamente relacionado com o mundo que evolui à sua volta.

Neste quadro, despertar o interesse é alterar a percepção do espaço, anexando um novo tipo de significado a todas as interações em que o respectivo espaço participa. Como tínhamos mencionado no capítulo 2, nesta fase é feita a validação das identidades definidas pelo *translator*. No entanto, a noção de *mutable immobile* faz com que essa validação não seja suficiente: esses actores podem aceitar a identidade proposta, mas essa pode permanecer secundária, por causa da sua unicidade e da sua capacidade de serem usados ao mesmo tempo para fins diferentes.

Podemos ilustrar o conceito de *mutable immobile* com exemplos retirados da própria cidade do Porto. A Rotunda da Boavista, por exemplo, é um parque para quem está sentado num dos bancos existentes na rotunda, mas é um elemento de trânsito rodoviário para os que por aí passam de carro. São dois significados presentes simultaneamente no espaço, embora o segundo seja o oficial, tal como o nome do espaço o indica (é Rotunda e não Parque da Boavista). Mas os significados nem sempre coexistem: o Castelo do Queijo é um monumento turístico, mas na sua origem era um elemento de defesa na frente marítima. Esse significado foi substituído pelo de ponto de interesse turístico, passando o de estrutura de defesa a ser secundário, apenas presente como elemento de interesse histórico.

Para a Avenida dos Aliados, o conceito supracitado e as dificuldades que ele traz em termos de despertar o interesse para a rede da Metro do Porto são salientes nos diferentes tipos de

relacionamento que os outros actores têm com ela: enquanto para a Metro do Porto era um espaço de “interface de autocarros e estacionamento na placa central”, “não era uma zona aprazível para estar”, “ninguém levava as pessoas aos Aliados”, “não era vivido” (Arqt.º Manuel Teixeira, Metro do Porto, 22 de Abril 2010) etc., para outros tinha um “sentido simbólico, no sentido de as pessoas verem aquilo como um espaço interessante, importante, esteticamente belo da sua cidade”, “um espaço muito forte de ponto de vista simbólico” (Prof. Rio Fernandes, 16 de Abril 2010), era um espaço que “estava bastante bem, muito bonito, os turistas adoravam aquilo, os passeios eram largos”, “aqueles banquinhos que tínhamos cumpriam muito bem aquela função de convívio” (Dr. Nuno Quental, 30 de Março 2010). De facto, alguns dos elementos referidos pelos meus interlocutores e por outras pessoas em blogues que comentam assuntos relacionados com a cidade do Porto e com a Avenida dos Aliados⁶, estavam objectivamente alterados na altura da intervenção (passeios, pavimento, jardins), mas a capacidade do espaço de se preservar na memória colectiva na sua melhor forma tornou difícil o seu isolamento da rede de afectos que o inclui.

Ao mesmo tempo, há outros actores que tentam ancorar a Avenida dos Aliados e Praça da Liberdade em redes distintas daquela construída pelo Metro, como é o caso do estudo realizado pelo Arq. Ricardo Figueiredo junto com o Gabinete de Estudos da Câmara Municipal. Esse estudo visava oferecer uma alternativa ao *actor-world* construído pela Metro do Porto, colocando o metro à superfície, além de direccionar o trânsito num circuito que apenas passava em frente à Câmara Municipal, eliminando praticamente o trânsito dos Aliados e construindo um parque de estacionamento por baixo da Câmara, minimizando assim a necessidade de estacionar na praça. Esse projecto atrairia portanto o espaço e os outros actores numa rede de relações centrada numa organização de praça que privilegia o acesso pedonal, colocando o trânsito automóvel numa posição marginal. Essa proposta equivale a uma contestação vinda de um actor fundamental no funcionamento da rede e, sem o seu acordo, a actuação da Metro do Porto encontra-se perante um obstáculo difícil de contornar.

⁶ <http://avenida-dos-aliados-porto.blogspot.com/>, <http://avenidadosalados.blogspot.com/>

Esta situação merece algum destaque, uma vez que no processo de negociação, a Câmara Municipal do Porto deixa de ser uma entidade unitária, manifestando-se individualidades dentro da sua organização, evidenciando mecanismos de decisão e funcionamento da organização. A sua própria história influencia a rede em que a Câmara está inserida, como me contou o Arq. Ricardo Figueiredo:

“a Câmara Municipal, a primeira Câmara do PSD, do Rui Rio, em que eu estava, [...], não estava propriamente dividida, mas era a primeira, com tudo que eram técnicos e coisas, havia uma filosofia de construções da 2001, etc., que aliás levou o partido socialista a perder a CM, portanto, quando nós chegámos lá era um período um pouco difícil, havia pessoas que tinham o conhecimento da cidade, certos pontos de vista e pessoas que não tinham, que não eram arquitectos. Entretanto, o Metro também [...] tinha [...] gente que tinha outra filosofia, portanto não era tanto divisão relativamente às coisas, eram opiniões diferentes, havia uns que tinham uns objectivos, que eram de ir para a frente com obras e projectos, e havia outros que estavam numa reflexão mais teórica, mais académica, precisavam de fazer isso com calma”

Como no caso que estamos a analisar o poder de decisão não pertence ao *translator*, à Metro do Porto, mas sim à CMP, apenas uma alteração na posição deste segundo actor permite avançar no caminho para a prossecução dos objectivos da rede de relações (objectivos alinhados com o interesse do *translator*): a operação a implementar na Avenida dos Aliados é retomada com a vinda de Paulo Morais para o cargo de Vereador responsável pelo pelouro de Urbanismo e com a sua decisão de avançar com o projecto desenhado pelos arquitectos Siza Vieira e Souto Moura para a implantação da estação de metro e a reformulação do espaço à volta.

Entendemos que o interesse da CMP é despertado, numa primeira fase, pela possibilidade de realizar o projecto, ou seja, de financiar a renovação da Avenida dos Aliados, com uma obra que esperam criar um feedback positivo na cidade, o que não acontece (“Espero que reponham tudo como estava e rapidinho” comenta um utilizador no blogue Avenida dos Aliados⁷). Já depois da contestação será novamente preciso “interessar” a CMP, mas desta vez é a possibilidade de resolver tanto uma discordância interna (projecto do Gabinete de Estudos como alternativa ao projecto de Siza Vieira e Souto Moura), bem como a tensão determinada na cidade pelo prolongamento excessivo da obra. São factores exteriores à Metro do Porto, que são, no entanto, usados para fortalecer a sua posição como *translator*.

Já mencionámos que o interesse dos dois arquitectos no projecto irá funcionar como um elemento decisivo, pelo que nesta fase a participação deles é bastante clara.

Antes de passar à frente, voltemos por pouco aos *mutable immobiles* e ao seu significado para o processo de *translation*. Parece que os papéis estão validados, tal como a Metro do Porto tencionava. No entanto, essa validação não é final. Na realidade, até ao final da intervenção, pode-se comprovar que o significado inicial do espaço, a sua imagem, são demasiado fortes e, nesse caso, a tentativa da Metro do Porto falhará porque a reorganização do espaço não será interiorizada como sendo de facto o “novo espaço”, mas apenas uma operação cosmética do antigo.

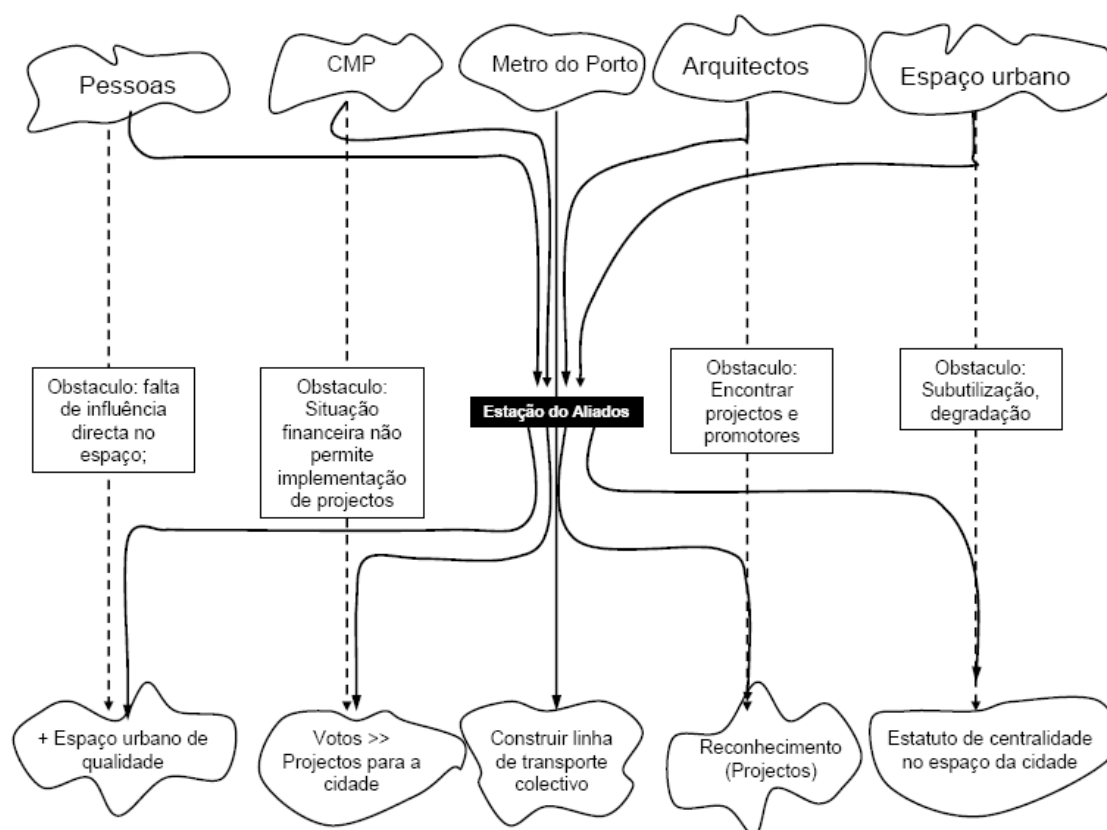
A validação final só acontecerá quando todos os actores estiverem mobilizados. Apenas nesse momento é que o espaço poderá ser considerado isolado das outras relações e redes em que estava envolvido, sendo claro que a sua organização será decidida pelo projecto em implementação.

⁷ <http://avenida-dos-aliados-porto.blogspot.com/2005/07/uma-nova-baixa-anuncia-se.html>

4.3.3. Recrutamento, contestação e evolução das relações entre actores heterogéneos

A definição de papéis para os actores identificados, a apresentação da solução para ultrapassar os obstáculos com quais estes se confrontam, a actuação no sentido de despertar o interesse dos actores cujo compromisso é necessário para atingir o funcionamento da rede, indicam a projecção de um cenário em que existe um ponto de passagem obrigatória: a adequação do espaço da Avenida dos Aliados – Praça da Liberdade apenas é possível implementando a operação liderada pela Metro do Porto.

Figura 8 - Estruturação do processo de *translation* no caso da Avenida dos Aliados



Fonte: desenho do autor

Esta fase, de recrutamento (*enrolment*) é essencial pelo trabalho de motivação que envolve, trabalho desenvolvido com o objectivo de ter uma primeira confirmação dos actores envolvidos. Podíamos dizer que, numa escala progressiva de compromisso, o recrutamento é “dizer que vai fazer” enquanto a mobilização é praticamente o “fazer”. Obter essa aceitação é um processo muito personalizado: enquanto certos actores podem precisar de recompensas, elogios ou outras formas semelhantes de incentivo, noutros casos o recrutamento é uma negociação bastante clássica, em que o *translator* faz concessões e tenta obter vantagens ou, noutros casos ainda, o recrutamento prende-se essencialmente com o exercício da força, do poder, especialmente quando o *translator* tem uma vantagem formal sobre outros actores (poder legal, superioridade hierárquica etc.).

Destaca-se aqui uma razão para a existência do processo de *translation*, precisamente porque o *enrolment* não é um pressuposto, uma realidade externa aos próprios actores, mas sim um resultado da relação que o *translator* estabelece com os outros actores.

Também no caso da Avenida dos Aliados, o recrutamento dos actores está balizado por diferentes formas de negociação e persuasão, de acordo com a natureza dos actores e do seu nível de poder relativo⁸.

O *enrolment* da CMP é confirmado num momento que já foi aqui referido, nomeadamente quando é decidido avançar como o projecto de intervenção. Na realidade, essa decisão é determinada pela premência de encontrar uma solução para o conflito que referimos como inerente às cidades: necessidade corrente *versus* promoção externa da cidade. Neste caso, as exigências de funcionamento da cidade foram prioritárias, não podendo a Câmara Municipal permitir que se acumulasse a frustração dos cidadãos relativamente aos inconvenientes criados pelas obras nos Aliados:

“As pessoas queixaram-se [...], os comerciantes da baixa estavam alguns afectados pelo metro, outros já exaustos, levaram ao mesmo tempo com as obras da Porto 2001 e depois com as obras do metro, havia contestação das obras, mas era de todas “ (Dr. Paulo Morais, 17 de Abril 2010)

Porque “as obras não avançavam, [...], estávamos já há muito tempo com aquilo tudo esventrado.”(Dr. Paulo Morais, 17 de Abril de 2010)

Portanto “era inadmissível não avançar, tínhamos que o fazer com o que tínhamos, não íamos ter aquilo aberto mais 4 anos. Isso era inconcebível” (Dr. Paulo Morais, 17 de Abril 2010)

Tornou-se, pois, numa adesão marcada pela força das circunstâncias, mais do que pela forte convicção de que o projecto era a melhor solução para a zona em questão.

Talvez os actores cujo compromisso com a prossecução dos objectivos estabelecidos pelo *translator* é mais nítido sejam os arquitectos, uma vez que os seus próprios interesses estão na realização do projecto, na sua integração arquitectural com outros elementos que o rodeiam. Ao mesmo tempo, a notoriedade e o reconhecimento de que beneficiam os dois autores do projecto de arquitectura asseguram o seu carácter de *spokespersons* para a comunidade dos arquitectos de Portugal (e estudantes de arquitectura etc.) e, assim sendo, minimiza a oposição dessa comunidade ao projecto, estando os outros arquitectos disponíveis a aceitar o projecto dada a sua “garantia de qualidade”.

Lembremos aqui um aspecto importante sobre os porta-vozes (*spokepersons*), que no âmbito da intervenção que estamos a estudar tem particular relevância: falar em nome de uma comunidade significa “expressar os seus desejos, os seus pensamentos, os seus interesses, os seus mecanismos de operação” (Callon, 1986). Tal acontece com os arquitectos: ao assumir a posição de autores do projecto de reformulação, Siza Vieira e Souto Moura aceitam participar na rede de actores agregada pela Metro do Porto e tornam-se representantes da comunidade dos arquitectos. Por isso, embora houvesse vozes

discordantes nessa comunidade, elas são necessariamente silenciadas, sendo as únicas ouvidas as dos dois autores.

É o que acontece inevitavelmente em todos os processos de representação, e isso constituiu um ponto controverso particularmente no que respeita à representação das “pessoas” afectadas pela intervenção nos Aliados. Questionar a representação é questionar a própria lógica de funcionamento da rede, pelo que teremos aqui um ponto interessante de análise, como veremos mais à frente.

Voltando ao *enrolment*, no que respeita “as pessoas”, o público em geral, o seu recrutamento é concebido numa perspectiva de passividade, embora a Metro do Porto tenha feito um pequeno exercício, em que perguntaram aos residentes quais eram os sítios que mostravam às pessoas que vinham visitá-los no Porto, não sendo a Avenida dos Aliados um dos objectivos mais referenciados. Mas, de facto, a participação das pessoas é considerada implícita, espera-se que elas aceitem a intervenção, mesmo que seja desde logo considerada certa a aparição de reacções contra o projecto.

E, na realidade, essas reacções não tardam a aparecer, representando uma nova posição discordante, de um grupo que não tinha sido considerado em nenhum ponto da actuação do *translator*: as associações não governamentais⁹. As associações aparecem como contestatárias do projecto de intervenção, e tentam retirar da rede de actores heterogéneos aquilo que chamámos “as pessoas”. No fundo, estas representações nunca são perfeitas, mas o que associações como a Campo Aberto tentaram mostrar foi essencialmente que existiam argumentos contra a intervenção, apoiados por uma parte significativa da população e que justificassem o papel das associações como *spokespersons* dos cidadãos. O que se pretendia era alterar o tipo de relações que se tinham estabelecido na rede de actores heterogéneos, permitindo às pessoas um papel com mais peso, invalidando a

⁹ Conseguimos identificar 3 associações que lideraram os protestes contra a intervenção nos Aliados: Campo Aberto, Abril, Gaia. De acordo com Nuno Quental (Campo Aberto), existiram mais, no entanto essas três são as mais representativas e com mais peso na respectiva aliança.

representatividade da Câmara Municipal como representante (no sentido de *spokesperson*) desse grupo de actores.

Na realidade, essa tentativa tinha desde logo poucas hipóteses de sucesso. Primeiro, porque a representação da Câmara Municipal do Porto está à partida validada através de intermediários cuja contestação é privilégio de um número muito restringido de actores: a legislação que lhe confere certas atribuições e que define os processos eleitorais, e por isso não tem necessidade de verificar essa representação cada vez que procede à intervenção na cidade. Segundo, porque o papel de *translator* da Metro do Porto (logo, de criador do seu próprio *actor-world*) não é realmente ameaçado por essa contestação: as relações fulcrais para o funcionamento da rede de relações, sendo estas com os arquitectos, com a CMP e com o espaço a intervencionar. Como as pessoas têm o papel de utilizadores finais do espaço, a sua actuação na rede apenas é necessária no final da implementação do projecto. Por isso, a Metro do Porto está numa posição em que pode não reagir a essa contestação, e continuar o seu trabalho de operacionalização da sua estratégia, sendo precisamente essa a opção adoptada (como confirma Nuno Quental na respectiva entrevista: “eles, como nos podiam ignorar, basicamente ignoravam-nos”).

Mais surpreendente é talvez o conflito que tem como origem a própria CMP e que por algum tempo mantém a evolução da rede em *stand-by*.

Como já referimos antes, um aspecto particularmente interessante da rede de interacções que estamos a analisar é o envolvimento de vários actores com um elevado grau de complexidade (ou, noutras palavras, de várias outras redes pontualizadas para efeitos da análise). Em consequência, em diferentes momentos do processo investigado, esses actores exibem os seus processos internos, deixando intervir directamente actores que na maior parte do processo ficam ocultados pela imagem da instituição / grupo.

É precisamente o caso da suspensão do projecto da Avenida dos Aliados pelo Arq. Ricardo Figueiredo, que na altura ocupava o cargo de Vereador de Urbanismo. Embora seja

admirador, antigo aluno e amigo do Arq. Siza Vieira, o Arq. Figueiredo estava em desacordo com o seu colega de profissão quanto ao projecto da Avenida dos Aliados. Considerando que o respectivo espaço tinha realmente alguns problemas, a par do trânsito automóvel, sendo estes relacionados com a manutenção, com a necessidade de algum cuidado adicional, o arquitecto coloca-se numa posição de defensor de uma intervenção menos radical, afirmando que tal ruptura com a organização antiga “não tinha sentido, que era um pouco contra a história e a evolução da própria praça”. Portanto, há aqui um momento em que parece que a CMP, pela voz do Arq. Figueiredo, irá abandonar a visão definida para si pela Metro do Porto, de promotor desse projecto.

Intervêm aqui a própria visão do espaço do Ricardo Figueiredo, não como Vereador, mas como Arquitecto, através da elaboração de um estudo - proposta para o espaço da Avenida dos Aliados – Praça da Liberdade, que visava manter a configuração existente, requalificando-a, e depois intervir apenas na parte rodoviária, construindo um novo circuito de trânsito que entregava grande parte do espaço ao trânsito pedonal. Acresce a proposta de manter a linha do Metro à superfície, aproveitando as verbas excedentárias para requalificação da Avenida da Ponte que constituía um dos objectivos do Arq. Figueiredo durante o seu mandato.

Como podemos observar, cada contestação das relações definidas pelo *translator* é de facto uma tentativa de criar uma nova rede de relações, de acordo com e na prossecução dos interesses do actor dissidente. Neste caso, a solução é também interna à CMP, de alguma forma: o Arq. Figueiredo sai da Câmara, sendo substituído pelo Dr. Paulo Morais, o que trará também uma alteração na posição da organização.

Relativamente ao espaço físico, mencionei anteriormente que o objectivo da Metro do Porto, numa perspectiva *actor-network* era dismantelar a rede de actores heterogéneos cujo resultado era o que chamámos a Grande Avenida dos Aliados e reorganizá-la, com a participação dos outros actores, de forma a esta contribuir para a realização dos objectivos da Metro. É particularmente interessante como ao olhar para dentro do “*black-box*”

aparecem individualizados elementos que de facto irão passar a ter uma influência activa na rede, tornando-se nos *spokespersons* dos elementos do espaço público. Esses elementos são as galerias subterrâneas de águas pluviais e a identidade do espaço, e embora sejam actores de esferas diferentes, têm os dois a capacidade de influenciar o *output* da rede de actores heterogéneos.

As galerias de águas pluviais

A descoberta desses túneis, de um lado e do outro da avenida, delimitando o espaço subterrâneo a ser utilizado na construção da futura estação de metro teve um impacto significativo no projecto.

De repente, um resultado aparentemente seguro da nossa rede de interacções, nomeadamente a requalificação da Avenida dos Aliados na sua configuração anterior (com jardins, pavimento etc.) deixa de ser possível, uma vez que o novo actor automaticamente integrado é inflexível: as galerias não podem ser demolidas e nem aproveitadas na construção da estação, pelo que esta deverá respeitar os limites impostos pelas infra-estruturas subterrâneas.

Daqui segue-se um processo de negociação com os outros actores envolvidos, a CMP e os arquitectos, para encontrar uma solução que permitisse o funcionamento da estação e ao mesmo tempo a realização dos interesses dos outros actores (como, por exemplo, a manutenção das faixas de rodagem que tinha invalidado também a opção da linha de superfície). Observa-se então que, para respeitar as exigências das partes, a placa central tinha que ser estreitada. Por isso, fazem-se novos estudos e apontam-se duas soluções: quer os jardins em versão diminutiva, quer uma nova configuração, preservando “um pouco daquilo que era o projecto inicial, adaptando ao funcionamento que se quer para os anos seguintes” (Arqt.º Manuel Teixeira, Metro do Porto, 22 de Abril 2010)

É uma altura de comunicação mais intensa entre os participantes, particularmente Metro do Porto e CMP e finalmente decide-se que a opção será pela nova organização do espaço, solução que agrada a todas as partes e assegura a anulação do obstáculo constituído pelas galerias de águas pluviais que passarão a constituir os limites da nova construção. Em termos *actor-network*, as galerias foram efectivamente silenciadas e passaram a ser representadas também pela Metro do Porto, enquanto *spokesperson*.

A questão da identidade do espaço

Vários dos meus interlocutores concordaram sobre este aspecto: a identidade do espaço influencia a sua organização desejável e recomendada, bem como é um factor estruturante das relações que se estabelecem entre o respectivo espaço e os seus utilizadores.

Isto inclui a tipologia de utilização que se faz daquele espaço, a maneira como são percebidas as prioridades que devem ser definidas para essas diferentes tipologias de uso. Por outras palavras, a identidade do espaço tem impacto sobre o seu desempenho na perspectiva diagramática, uma vez que está em questão a apropriação do espaço, que depende do mapeamento afectivo tanto quanto da organização física. A Avenida dos Aliados antes da intervenção é sem dúvida um referencial para momentos festivos e um espaço que preserva uma certa continuidade da relação afectiva das pessoas com o espaço (os jardins e passeios, embora degradados, suscitam a mesma reacção proprietária nas pessoas, como se estivessem em perfeito estado).

No capítulo 1 deste trabalho referimos a importância da identidade local, tal como ela é apontada por Charles Landry, como um elo de ligação entre as pessoas e a cidade. Ao mesmo tempo, é sempre um assunto conflitual, vista a dualidade de necessidades às quais os governos das cidades devem responder: modernidade, posicionamento atractivo para “o mundo”, em simultâneo com a permanente coerência com a história da cidade e do próprio lugar, que condiciona as opções válidas em termos de desenvolvimento. Ou seja, não se

pode apostar na atracção de pessoas estrangeiras, negligenciando a relação entre o espaço e os seus próprios residentes.

No caso que estamos a analisar, a questão da identidade aparece desde o início como um tópico conflitual, sobre o qual os actores cujas interacções estamos a analisar têm visões diferentes e para cuja resolução apresentam potenciais soluções alternativas.

Em primeiro lugar, temos a vertente da oposição praça – avenida: como explica Paulo Morais, a Avenida teve “ao longo dos anos de ponto de vista rodoviário o perfil e a utilização de Avenida, mas que os peões e o cidadão se apropriassem dela como praça”. Este híbrido fez, na opinião do Paulo Morais, com que a Avenida fosse subutilizada durante a sua existência, uma vez que funcionava para um determinado tipo de trânsito mas era inóspita para os cidadãos. Aqui temos um ponto de acordo, uma vez que a subutilização da praça / avenida foi uma constante das conversas tidas com vários interlocutores.

A intervenção ocasionada pela construção da estação de metro não solucionou este conflito, sendo que os dois tipos de utilização permanecem simultâneos, mas sem acrescentar necessariamente qualidade ao espaço.

A identidade de praça envolveria a eliminação do trânsito rodoviário e ter esplanadas e actividades regulares para manter o interesse dos seus utilizadores. Nesta perspectiva, o metro de superfície terá sido uma opção qualificante, mas a necessidade de não causar atrasos adicionais no projecto era premente e, portanto, como referimos anteriormente, a decisão teve que ser alinhada com a proposta do metro¹⁰. A identidade de avenida pressupõe privilegiar o trânsito rodoviário, actuando-se para que este circule bem, remetendo a circulação pedonal para os passeios laterais e reduzindo a placa central à uma dimensão mínima.

¹⁰ Isto não permitiu a negociação interna na Câmara Municipal no sentido de chegar a um acordo sobre a questão do metro à superfície, ficando definitiva a posição de manutenção do número de faixas de rodagem.

Figura 9 - Vista global da Avenida dos Aliados até a Praça da Liberdade – versão reformulada



<http://miguel-lima.com/wp-content/uploads/2010/05/avenida.jpeg>, em 20.07.2009

A permanência da organização híbrida é, de facto, o resultado do processo de negociação entre a CMP e o Metro do Porto: apesar de existir uma política de sustentabilidade e de desenvolvimento futuro para o Porto, que privilegia a substituição do espaço público e a retirada dos automóveis a favor do trânsito pedonal ou colectivo, na prática essas transformações são processos demorados, a preocupação com a parte rodoviária é ainda manifestamente forte. Nesse sentido, surgiu a exigência de manter o mesmo número de faixas de rodagem na Avenida e, dada a importância fulcral da participação da CMP na prossecução dos objectivos da Metro, essa exigência teve que ser aceite. Junta-se aqui o desejo de criar um espaço mais “humanizado”, que possa ser mais apelativo às pessoas e o resultado é a divisão do espaço que existe hoje.

A par disto, ainda nessa perspectiva de Praça – Avenida, é preciso lembrar que, nesse território que temos focado, há de facto vários espaços, particularmente a Avenida dos Aliados propriamente dita e a Praça da Liberdade. Esses dois espaços cumpriam, como explica o Prof. Rio Fernandes, duas funções diferentes: enquanto o primeiro era uma

montra, um espaço de admiração, esteticamente belo, o segundo era um espaço mais utilizado, de que as pessoas se apropriavam mais. Depois da evolução, contudo, “a Avenida dos Aliados parece a Praça da Liberdade e a Praça da Liberdade parece a Avenida dos Aliados” (Rio Fernandes), o que marca uma ruptura com a memória do espaço.

Na lógica que temos seguido até agora, esta insegurança relativamente à identidade do espaço é um factor de divergência no funcionamento da nossa rede de actores: em primeiro lugar, dificulta a mobilização das pessoas para prosseguirem o papel que lhes é definido, de utilizadores do espaço. Trata-se de um novo significado, cuja validade é contestada por diferentes actores (associações não governamentais, vereadores da CMP), o que faz com que a aceitação pelas pessoas seja problemática. Como referimos antes, a contestação vem da parte de associações não-governamentais, mas também de alguns peritos, e é direccionada de facto para a validade da representação de todos os actores pela Metro do Porto: e a Metro seria de facto apenas um financiador do projecto desenvolvido pela CMP com a colaboração do Arquitecto Siza Vieira.

Essas vozes discordantes não foram, como se observou, suficientemente fortes para quebrar a coesão da rede em que o papel do *translator* é da Metro do Porto, mas isto não fez com que as suas profecias aparecessem como cumpridas aquando da finalização do projecto: a subutilização da praça permaneceu.

As controvérsias são comuns e inerentes à existência de redes de relações entre actores com naturezas e interesses heterogéneos, por isso a actuação do *translator* vai no sentido de conseguir a convergência desses actores. Convergência, como explicada por Michel Callon (Callon, 1991), é a medida em que o processo de *translation* conduz a acordo. Quando intervem a traição (*traduttore – traditore*), o *translator* vê-se obrigado a criar algum alinhamento entre os interesses dos diferentes actores (criar um espaço virtual de partilha e consensualidade – como no caso dos residentes do Porto, que são formalmente representados pela CMP, que aceita participar na rede construída pela Metro do Porto, porque assume-se que as pessoas participam também – os seus interesses são alinhados

com as da Metro do Porto) ou coordenar os diferentes elementos da rede de forma a esses se tornarem convergentes. A coordenação é fundamentada em convenções ou sistemas de regras que limitam o número de possíveis processos de *translation* viáveis: um exemplo nesse sentido é a exigência da CMP de manter o mesmo espaço disponível para circulação rodoviária, o que condicionou a organização do espaço, impedindo que esse fosse transformado em zona pedonal.

A gestão dessas ocorrências (controvérsias, traições) permitirá ao *translator* manter a coesão da rede de actores e proceder depois à sua mobilização.

4.3.4. Mobilização e o que aconteceu a seguir

No capítulo sobre a teoria *actor – network* salientamos que as etapas do processo de *translation* não são necessariamente cronológicas, nem lineares. O caso da Avenida dos Aliados é um bom exemplo disso, uma vez que já temos visto diferentes tentativas de mobilização, interrompidas quer pela contestação das coordenadas definidas pelo *translator*, Metro do Porto (papel dos actores, visão do espaço etc.), quer pela conflitualidade inerente às relações entre actores com interesses nem sempre convergentes. No entanto, o caminho definido pela Metro do Porto¹¹ surgirá como única solução visível, uma vez que providencia a capacidade técnica e financeira para materializar a reformulação do espaço e que a cativação do interesse dos outros actores levará à sua mobilização.

Isto na realidade significa afastá-los, isolá-los de outras redes em que pudessem participar, de forma a assegurar que a única voz que se faz ouvir é a voz do *translator*, e a única identidade possível é aquela definida por ele.

Talvez o exemplo mais nítido de mobilização seja o que acontece no caso dos arquitectos, cujo compromisso com o desenvolvimento e implementação do projecto mantém-se durante todo o processo que seguimos e cujo envolvimento faz com que seja reduzida a oposição dos seus colegas de profissão.

No caso dos outros actores envolvidos, a mobilização não é linear, sendo pontuada por diferentes momentos de discordância:

¹¹ As decisões da Metro do Porto são sem dúvida influenciadas na altura, mais do que hoje, pelas Câmaras Municipais presentes no seu conselho de Administração. No entanto, escolhemos tratar a MP como uma “black – box” sem contar com os processos internos de decisão, podendo as relações de poder dentro da organização ser objecto de um estudo separado.

- **Câmara Municipal do Porto:** durante o mandato do Arq. Ricardo Figueiredo como vereador do urbanismo, a intervenção na Avenida dos Aliados encontra-se suspensa, sendo apenas retomada aquando da sua substituição pelo Dr. Paulo Morais. De notar que este segundo vereador do urbanismo aceita a intervenção da Metro como um dado prévio, sem qualquer intenção de contestar a sua implementação, mas não pela adesão ao projecto em si, mas pelo reconhecimento daquilo que sobressai de facto como um ponto de passagem obrigatória definido pela Metro do Porto: apenas pela finalização da intervenção será o espaço novamente adequado para a sua utilização pelos cidadãos.

- **Espaço a ser intervencionado:** os dois elementos que opunham alguma resistência à transformação planeada pela Metro eram as galerias de águas pluviais e a identidade do espaço¹². O primeiro deles tem uma posição forte na negociação: as galerias não podem ser demolidas nem modificadas e a Metro do Porto vê-se obrigada a adaptar a sua operação em consequência, ou seja construir apenas nos limites indicados por essas infra-estruturas pré-existentes. O segundo actor, a identidade percebida pelas pessoas que depois se relacionam com o espaço de acordo com essa percepção, é um factor mais complexo, com uma componente intangível, e por isso mais susceptível de ser manipulado. Nessa perspectiva, o conflito entre a identidade percebida do espaço e a identidade que a Metro do Porto visa definir para o espaço em questão é um conflito cuja resolução a organização espera encontrar na alteração física do espaço, vista como suporte para a identidade imaterial. Assim, é assumido o risco de ir contra a imagem nostálgica, romântica, que as pessoas têm da Avenida dos Aliados e efectuar um intervenção de ruptura, de forma a adequá-la a uma nova visão da cidade. Assim, a mobilização¹³ do espaço acontece ao longo de dois eixos: aceitar as limitações das

¹² Embora haja no espaço que viemos a designar como Avenida dos Aliados outros elementos importantes, como os jardins, a iluminação, o granito, o mobiliário urbano, estes não são actores na rede que estamos a analisar. Como definimos no capítulo 2, um actor é uma entidade capaz de associar textos, pessoas, não humanos, dinheiro, ou seja um intermediário com capacidade de organizar os outros intermediários. Um actor é uma entidade capaz de actuar, logo, apenas as galerias e a identidade percebida do espaço correspondem a essa descrição.

¹³ NB: ter sempre presente que mobilização significa na linguagem ANT compromisso final, participação, aceitação da actuação do *translator*. Aproveitamos aqui para salientar mais uma vez que é uma mobilização conceitual.

galerias de água pluvial e actuar sobre o suporte físico da identidade do espaço de forma a torná-la compatível com a visão do projecto.

- **As pessoas**, que são essencialmente os destinatários finais do espaço urbano: já referimos a questão da contestação do papel atribuído às pessoas, que é ao mesmo tempo uma contestação dos objectivos da Metro do Porto, tais como eles se materializam no espaço intervencionado. Esta divergência é de facto resolvida por constrangimento, uma vez que o *translator* tem do seu lado a possibilidade de utilizar um intermediário decisivo – a lei. Apontamos novamente, com o risco de criar alguma redundância, para a relação fundamental que influencia a evolução da rede estudada neste trabalho: Metro do Porto – Câmara Municipal do Porto (e o implícito Poder Legal que lhe é associado). As pessoas são de facto mobilizadas para a participação na rede pela impossibilidade de contestar a representatividade da CMP, pelo menos no horizonte temporal da implementação da operação de redefinição do espaço. Contudo, os utilizadores do espaço começam a ter mais influência na evolução da rede de actores heterogéneos uma vez concluída a intervenção física, ou seja naquilo que respeita a durabilidade¹⁴ e continuidade da coesão dos actores envolvidos. Como mostraremos a seguir, será a sua apropriação do espaço que determinará finalmente o sucesso do processo de *translation* definido pela Metro do Porto.

¹⁴ A durabilidade aqui não é física, está é menos questionável (os elementos materiais do espaço já estão mobilizados), mas sim ao nível ontológico – é uma questão do espaço continuar a cumprir as suas funções essenciais, e isto apenas poderá acontecer pela sua apropriação pelos cidadãos, como parte da cidade.

4.3.5. Pontualização e a relação com a cidade

Antes de proceder a essa exposição das perspectivas de apropriação do espaço e a uma análise do seu carácter convivial, de alguma forma simétrica a aquela que fizemos no princípio deste capítulo, pretendemos deixar aqui algumas notas relativamente à participação da Avenida dos Aliados numa rede de relações extensa, de grande complexidade: a cidade do Porto.

Na exposição que fizemos sobre a teoria *actor-network*, salientámos que tudo é interacção, ou seja todos os fenómenos e todas as entidades são o resultado de redes heterogéneas de interacções. Mas, como aponta John Law (Law, 1992), no dia-a-dia não estamos confrontados com as inúmeras ramificações dessas redes. Isto porque no momento em que uma rede começa a actuar como se fosse uma entidade única, ela desaparece, sendo substituída por essa entidade. O resultado da rede surge, portanto, como um objecto mais simples que representa no quotidiano a respectiva rede de relações. Law adopta o termo de *punctualisation* para denominar esse processo de simplificação. No entanto, é preciso ter presente o facto de a pontualização, tal como o próprio processo de *translation*, ser reversível: a dissidência de um actor fará com que toda a rede de interacções seja posta em causa, como mostrámos por exemplo no caso da CMP.

Assim, a Avenida dos Aliados, com os seus materiais, arquitectos, identidade, linha de metro, Câmara Municipal, associações dissidentes, galerias de águas pluviais, com os seus utilizadores incertos, passa a ser um dos muitos actores que interagem para assegurar o funcionamento de uma cidade inteira. Nesses processos, a Avenida dos Aliados junta-se a outras praças, ruas, aos edifícios, à rede de transportes rodoviários, aos residentes e aos turistas, às empresas privadas e públicas e outras instituições e organizações que desenvolvem a sua actividade na cidade, à habitação, lazer, comércio, aos serviços que aí são prestados. Cada um desses elementos é susceptível de uma análise semelhante à que

estamos a conduzir para os Aliados, visto que há em cada um a resposta a um problema ou a uma tensão própria à cidade.

Mas não nos deixemos perder na complexidade dessa rede de relações, porque é preciso focar na inter-relação entre a Avenida dos Aliados e a cidade. Inter-relação ou interacção são termos correctos para utilizar neste contexto uma vez que os processos que acontecem na cidade e os seus *outputs* influenciam o que se pode fazer e o que acontece na Avenida e vice-versa. Essa relação é visível numa observação que o Arq. Ricardo Figueiredo fez relativamente ao estudo que ele tinha proposto na CMP junto com o Gabinete de Projectos: retirar o trânsito da Avenida dos Aliados seria uma acção benéfica para o funcionamento desse espaço, no entanto era contraditória com um outro elemento que existia na proximidade, que é o Túnel de Ceuta. Apercebemo-nos que há aqui uma outra história de conflitos de visão do espaço urbano, de elementos do espaço que determinam a revisão dos projectos, de contestação da existência do Túnel. O facto é que o Túnel de Ceuta é uma infra-estrutura que pretende libertar de alguma forma a respectiva zona do trânsito, o que obriga a que haja trânsito, ou a infra-estrutura perde a sua razão de ser. Eis um motivo para manter o fluxo de trânsito pela Avenida dos Aliados, respeitando a lógica inicial da construção do Túnel de Ceuta.

A interligação com a cidade é igualmente visível no reflexo que as disfunções e desequilíbrios dela têm no funcionamento da Avenida dos Aliado como espaço urbano, sendo este facto reconhecido e destacado por alguns dos meus interlocutores:

Paulo Morais – “O problema não está só na Avenida, está na cidade toda”, porque “O que acontece aqui é que, para que é que serve a Baixa neste momento? Durante o dia para serviços, aí há bastante animação, o comércio está decrépito, animação nocturna aqui na zona da Baixa, e não tem habitação. E uma Baixa só é completa na sua vivência urbana se tiver todos esses elementos, por um lado serviços e comércio, animação urbana e também habitação, que se relaciona com a animação. Na Baixa dorme muito pouca gente portanto a

praça estaria sempre abandonada.”¹⁵ – ou seja, mesmo que na situação da intervenção que analisámos não houvesse contestação da validade das escolhas efectuadas, o espaço criado permanecia subutilizado, não havendo uma utilização correspondente das partes da cidade que lhe são próximas.

Nuno Quental – “O grande problema desses sítios, centros urbanos históricos, antigos, não tem a ver com o urbanismo físico, tem a ver com as pessoas quererem sair de lá. Portanto as pessoas querem sair, estão a sair de lá, o comércio sai a seguir, por esta e por outras razões. Podemos intervir no espaço público, [...]. Mas temos que ter consciência de que não estamos a mudar nada, ou estamos a mudar pouco. Podemos tentar promover algum investimento público para dar a volta à coisa, mas não acredito que seja por aí que se dá a volta a estes sítios, para que eles voltem a ser ocupados.”, “o problema da Avenida dos Aliados nunca teria sido o espaço público, porque ele estava bastante bem, muito bonito, os turistas adoravam aquilo, [...]. Portanto o problema não era de espaço, que estava bastante bem, o grande problema de facto era humano e de comércio, e esse nunca seria resolvido.”¹⁶ - é destacada aqui a necessidade de reunir todo um conjunto de elementos de uma cidade funcional, uma vez que o desempenho de cada um deles é influenciado pela dinâmica do todo, sendo o próprio sucesso do espaço urbano condicionado pela actuação conjunta de todo um leque de factores que estão entrelaçados no tecido urbano.

Essa ideia da relação que existe entre os diferentes elementos do espaço urbano é reforçada pelo Prof. Rio Fernandes, quando defende a necessidade de uma estratégia que abranja todo o espaço da cidade: “mais valia fazer um estudo estratégico de espaço público, quer dizer de todo o espaço público, para que a cidade pudesse ter espaços diversos. Uns mais dedicados a exposições, feira do livro, e manifestações por exemplo, outros mais dedicados ao estar, ao repouso, à sombra. Quer dizer, acho que vale a pena estudar isto tudo de uma forma sistémica. E não dizer: o que era bom para a Avenida dos Aliados? Era isto. Porque o que é bom para a Avenida dos Aliados pode eventualmente não ser adequado para a

¹⁵ Entrevista ao Dr. Paulo Morais (Universidade Lusófona, ex-Vereador da Câmara Municipal do Porto), por Irina Mihaescu, 17 de Abril de 2010

¹⁶ Entrevista ao Dr. Nuno Quental (Associação Campo Aberto), por Irina Mihaescu, 30 de Março de 2010

cidade.”¹⁷ De facto, é preciso negociar a configuração da cidade não apenas com as pessoas que a habitam e que usufruem das suas amenidades, mas também com as diferentes componentes do espaço urbano, no sentido de perceber quais são os papéis compatíveis com cada uma delas, e como manter a coesão e o desempenho harmonioso e eficiente de todas essas componentes.

Ricardo Figueiredo – “o que está a passar agora na Baixa, não é na Avenida dos Aliados, é nas galerias, rua Cândido dos Reis, até ao Piolho, o que se está a passar ali é tudo muito bonito, mas é tudo muito efêmero, em 2 – 3 anos aquilo acaba se não se fizerem outras coisas...

A Avenida dos Aliados, com certeza fazer ali hotéis, restaurantes, mais um restaurante ou outro, pelo menos de ponto de vista turístico pode vir a ganhar alguma vida mas a fixação dessas coisas tem que ter muito mais substância, e tem que estar tudo parte de planos integrados.”¹⁸ – temos aqui uma nota interessante sobre a instabilidade relativa dos pontos de animação na cidade do Porto, que de facto é a volatilidade do compromisso que certos actores têm com redes de relações estabelecidas na cidade. As modas vêm e vão de acordo com a capacidade que certos sítios têm de manter cativo o interesse das pessoas (novamente, a validação das pessoas é o teste último das intervenções que se fazem na cidade!). A Ribeira é um exemplo nesse sentido: a mistura de paisagem, história, bares, restaurantes, grupos de jovens, famílias, turistas, álcool, gastronomia tradicional faziam da Ribeira um ponto central de animação do Porto. Ao mesmo tempo, a proximidade com certas zonas problemáticas da cidade (zona da Sé) permitiram que a partir de certa altura fossem integrados nesse *mix* conflitos, violência e insegurança que levaram a que certas categorias de utilizadores abandonassem, pelo menos temporariamente, o respectivo espaço. O Ricardo Figueiredo salienta que esse tipo de evolução é uma potencialidade de qualquer espaço que está “na moda”, sendo precisa uma intervenção pro-activa no sentido de ancorar as modas em actividades permanentes, na criação de hábitos, na mistura de usos

¹⁷ Entrevista ao Prof. Rio Fernandes (Faculdade de Letras da UP, Dept. Geografia), por Irina Mihaescu, 16 de Abril de 2010

¹⁸ Entrevista ao Prof. Ricardo Figueiredo (Faculdade de Arquitectura da UP, ex-Vereador da Câmara Municipal do Porto), por Irina Mihaescu, 18 de Março de 2010

complementares no espaço urbano. No caso da Avenida dos Aliados, a dinâmica instalada na zona Rua de Ceuta – Praça dos Leões – Cedofeita, pode ter alguns efeitos de *spill-over*, em que a vivência na Avenida seja influenciada pelas atmosferas urbanas originadas por essas zonas de grande atractividade.

De notar o facto de no próprio desenho da intervenção da Metro do Porto haver considerações que apontam para a interligação entre os diferentes espaços da cidade e as suas variadas funcionalidades: a necessidade de criar soluções para a parte rodoviária cada vez que o canal do metro cruza a rodovia; o traçado das linhas de forma a corresponder a um serviço direccionado para os principais eixos de movimentos pendulares da cidade; a adaptação do trajecto e da construção das estações à configuração pré-existente da cidade; ou a negociação de alterações na organização existente. Como referido anteriormente, no caso da Avenida, a preservação do canal rodoviário constituiu uma opção necessária, na perspectiva da obtenção do apoio da CMP.

4.3.6. Nova apropriação do espaço e elementos de estabilização da rede

Sobre a continuidade

Após negociações, contestação, paragens e retomas, a reformulação da Avenida dos Aliados torna-se realidade: a obra é concluída, o Porto tem um espaço urbano renovado, a Metro do Porto tem o funcionamento da linha de Gaia assegurado, a Câmara Municipal conseguiu financiar a implementação de um projecto marcante na cidade, tal como os arquitectos conseguiram ligar o seu nome a essa intervenção de grande envergadura. É a versão resumida dos interesses dos actores que foram atingidos através dessa operação, apenas faltando aqui as pessoas, isto porque ainda não é líquido se o objectivo das pessoas foi atingido (tínhamos especificado que esse objectivo era usufruir de um espaço público de qualidade). De facto, registámos opiniões bastante divergentes entre os vários interlocutores, que tentaremos intercalar a seguir na análise do espaço pós-intervenção e daquilo que lá está a acontecer.

Na perspectiva ANT, mesmo que a transformação física da Avenida se encontre teoricamente concluída com a finalização das obras do Metro, o processo de *translation* não fica por aí, mas sim continua, abrangendo a evolução ulterior do espaço, as transformações que surgem nas suas relações com os seus utilizadores, construtores, com as outras partes da cidade, com as quais está interligado, tal como mostrámos na secção anterior.

Nesta fase posterior intervêm a questão da apropriação do espaço e entra novamente em palco a convivialidade do espaço urbano, uma vez que esses são factores que terão impacto na durabilidade da rede de actores heterogéneos e por enquanto coesos que constituem a Avenida dos Aliados. As perguntas que se colocam agora são do género: será que as

peessoas ficarão no papel que a Metro do Porto desenhou para elas? Será que vão aproveitar o novo espaço, em que a modalidade de utilização foi deixada à sua escolha, não tendo o espaço muitos elementos indicativos de usos obrigatórios?

Antes de mais, é importante deixar aqui uma nota sobre a durabilidade da rede: a uma primeira vista, sendo que se trata da alteração física de um espaço público, e embora haja aqui diferentes camadas de significado (*mutable immobiles*), parece que a permanência do resultado está assegurada. No entanto, na entrevista realizada com o Arq. Ricardo Figueiredo, este fez uma observação que me levou a considerar com mais atenção a durabilidade:

“E outra qualidade que o projecto do Siza tem é que como ele não mexeu em nada fundamental, um dia que a Câmara queira e que lhes passe pela cabeça, voltam a por tudo, os cafés, os canteiros etc.”¹⁹

Por outras palavras, entendemos que se a pressão exercida pelo significado anterior do espaço (esteticamente bonito, muito pormenorizado, com a complexidade dos elementos vegetais e minerais) for demasiado grande, esta pode determinar o desmoronamento das interligações criadas com a intervenção da Metro do Porto. Permanecem sempre as limitações da nova dimensão da placa central, da dimensão dos passeios laterais, no entanto há sem dúvida espaço para, pelo menos conceitualmente, resolver pegar na opção dos “jardins miniaturais”.

Uma solução deste género (nova requalificação, envolvendo a criação de mais lugares sombreados e mais elementos vegetais, de acordo com estudo realizado pela CBRE para a Porto Vivo SRU) não terá necessariamente o apoio da Metro do Porto, para a qual o *output* da intervenção devia ser o final, uma vez que foi “um projecto muito estudado, muito pensado, foi de facto algo construído ao longo do tempo,..., e não foi nem obra do acaso,

¹⁹ Entrevista ao Prof. Ricardo Figueiredo (Faculdade de Arquitectura da UP, ex-Vereador da Câmara Municipal do Porto), por Irina Mihaescu, 18 de Março de 2010

nem do capricho de uma pessoa, foi uma coisa construída e pensada sabendo-se de antemão que sempre que se mexe numa coisa sensível, isto vai gerar alguma polémica ”²⁰

Apesar de uma reacção inicial menos positiva do que o esperado, não estamos necessariamente perante uma rejeição definitiva. Uma alteração tão radical de um espaço emblemático da cidade não podia deixar de precisar de algum tempo para ser absorvida, interiorizada, pelo que é preciso “esperar que a cidade absorva aquilo, porque a cidade tem uma capacidade enorme de viver com os erros. Eu acho que há coisas na cidade que hoje era impensável não as fazer, mas que na altura achámos que eram erros enormes”,²¹ como afirma o Prof. Rio Fernandes, acrescentando que “A cidade absorve as asneiras. É essa a forma em que eu vejo a cidade, é dinâmica, está sempre a mudar, e muda de formas mais ou menos interessantes, e esta é uma forma menos interessante”

A questão de reversibilidade da operação exige alguns comentários sobre a irreversibilidade e durabilidade na perspectiva actor-network. É nítido que do ponto de vista físico o espaço pode ser levado a uma quase-identidade com aquilo que se encontrava no local antes das obras ocasionadas pela construção da linha do metro. No entanto, isso não significa que o processo de *translation* em si seja reversível. Isto porque o grau de irreversibilidade do *translation* prende-se com:

- A medida em que é possível ou não voltar a uma situação em que o processo de *translation* era apenas um entre vários, em que existiam várias soluções alternativas;
- A medida em que a ocorrência desse processo de *translation* influencia o perfil de processos posteriores de *translation*.²²

²⁰ Entrevista ao Eng.º Filipe Almeida e ao Arq. Manuel Teixeira (Metro do Porto), por Irina Mihaescu, 22 de Abril de 2010

²¹ Entrevista ao Prof. Rio Fernandes (Faculdade de Letras da UP, Dept. Geografia), por Irina Mihaescu, 16 de Abril de 2010

²² Michel Callon – Techno-economic networks and irreversibility, 1991

Figura 10 - “Viver com os erros” - exemplos de nova apropriação da Avenida dos Aliados



<http://www.cm-porto.pt/users/0/58/b18b5956.jpeg>,

20.05.2010

Ora, neste caso, voltar à situação inicial é apenas uma opção eminentemente teórica, visto que envolveria anular a passagem do metro pelo seu trajecto actual, mobilizar recursos significativos, materiais e financeiros e em geral criar uma situação desconfortável na cidade, que retirava credibilidade aos actores envolvidos. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento futuro da cidade do Porto não poderá ser decidido sem considerar o papel da Avenida dos Aliados na sua organização actual, tanto a sua dimensão como a lógica da reformulação (criação de um espaço amplo e simples, com as características que analisaremos mais à frente) fazendo com que esse espaço seja impossível de ignorar. Portanto, qualquer processo de *translation* que tenha impacto no centro da cidade, na programação e eventos, nos percursos urbanos, terá que envolver também a Avenida dos Aliados e, logo, a rede de relações cujo resultado ela é.

E ainda sobre a convivialidade urbana (ou tentativas de estabilização)

Pelo que observámos, ainda há bastante caminho a percorrer até a nova Avenida dos Aliados ser apropriada pelos portuenses como um espaço totalmente integrado na identidade da cidade. Por isso, não é de admirar que haja tentativas de suscitar a criação de ligações entre os residentes e o espaço público, ligações primeiro de utilização que depois darão origem a ligações afectivas. Isto constrói-se tendo como ponto de partida o significado diagramático da Avenida, que apesar de ter ficado diluído, não desapareceu com a reformulação, devido por exemplo à presença do edifício da CMP, à permanência dos itinerários rodoviários e pedonais, ao papel continuado da Avenida como local de encontro em ocasiões de festejo ou eventos culturais.

Existem duas vertentes que é preciso considerar ao avaliar o resultado da intervenção na Avenida dos Aliados na perspectiva da convivialidade: o espaço construído (material) e a animação (material).

1. O espaço construído

Não são poucas as controvérsias que a configuração e as componentes do projecto suscitaram.

Até depois da conclusão da obra, a contestação mantém-se sobretudo no que respeita ao material escolhido para a pavimentação: o granito torna-se no inimigo público número 1, seja porque é demasiado uniforme, “feiíssimo” quando comparado com a calçada portuguesa original, seja porque passado pouco tempo depois da conclusão das obras a sua manutenção já é considerada deficiente.

Figura 11 - Nova imagem da Avenida dos Aliados



http://edbl.drapc.min-agricultura.pt/images/fotos/avenida_aliados.jpg, 20.05.2010

A conservação do espaço para o trânsito rodoviário é também sujeita a uma certo desacordo por parte da opinião pública. No entanto, lembramos que esta foi uma condição imprescindível para a mobilização da CMP no apoio ao projecto da Metro do Porto. Aceitando a validade dessa negociação, como parte de um processo de alinhamento, numa perspectiva ANT, não podemos contudo ignorar o facto de esta opção invalidar a “devolução da Avenida aos cidadãos”. Portanto, há aqui alguns pontos perdidos pela convivialidade a favor do trânsito rodoviário, sendo esse um elemento de desconforto nos espaços públicos.

O espelho de água²³ é um outro elemento do espaço construído que merece ser analisado tanto pelo efeito que tem no espaço como nas reacções que provocou entre os diferentes actores envolvidos. Para individualizar a placa central e reforçar a separação entre a Avenida dos Aliados e a Praça Humberto Delgado, a Câmara Municipal decidiu a colocação de uma fonte “concebida expressamente para o efeito por Álvaro Siza Vieira,

²³ <http://avenida-dos-aliados-porto.blogspot.com/2005/09/fonte-da-avenida.html>

que ficará rodeada de bancos, cadeiras e seis fileiras de árvores”, elemento que foi igualmente aceite no projecto pela Metro, não interferindo com a prossecução dos seus interesses nessa intervenção. Esse resultado gerou algumas opiniões contrárias, como aquela expressa no artigo citado do blogue Aliados – “Em defesa da Avenida dos Aliados e da Praça da Liberdade”, sendo visto como uma cedência indesejada da arquitectura face ao poder político, sem verdadeiro valor arquitectural.

No capítulo teórico dedicado à convivialidade urbana, referimos que a experiência sensorial proporcionada pelo espaço público pode ser um elemento de atractividade. Diferentes formas de integrar elementos aquáticos no espaço podem ter esse efeito, proporcionando uma variedade bem-vinda num ambiente urbano. Segundo Ricardo Figueiredo, a fonte dos Aliados falha contudo na materialização do seu potencial (“o próprio espelho de água podia ter algum sentido, mas ficou ali uma pequena piscina”).

Figura 12 - Inspiração e implementação - comparativo

Fontaine de Medicis



<http://parisfrance.ca/attractions/fontainedemedicis.html>, 20.07.2010

Espelho de água dos Aliados



<http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/132606.jpg>

20.05.2010

Um outro aspecto que nos leva a pensar que a colocação da fonte não teve o intuito de suscitar mais interacção entre o espaço público e os seus utilizadores é o modelo utilizado, *La Fontaine de Medicis* do Jardim de Luxemburgo, em Paris, elemento arquitectural com

uma função claramente estética, destinado a ser visto e admirado, não “utilizado”. Na proximidade dessa fonte de inspiração temos nos mesmos jardins um outro ponto que é muito mais interessante em termos de convívio no espaço urbano: *le Grand Bassin*, rodeado de cadeiras móveis, sempre ocupadas por pessoas que aproveitam o sol e a frescura da água nos dias quentes do ano. É possível que essa seja a inspiração para as cadeiras móveis dos Aliados, mas a dimensão da fonte e a sua configuração, a proximidade entre este espaço e as faixas de rodagem por um lado (sinónima de uma total falta de privacidade), e o edifício da CMP, por outro lado (que empresta um carácter semi-oficial ao espaço), fazem com que seja pouco provável uma utilização desse espelho de água semelhante à do Grand Bassin.

Como referimos há pouco as cadeiras móveis colocadas na Avenida, debrucemo-nos sobre a oferta de opções de assento de que a Avenida dispõe no pós-intervenção. Um aspecto interessante é destacado num artigo aparecido no *Público*, em 2008, que informa sobre o desacordo do Arq. Siza Vieira em relação à mudança das árvores na Avenida, bem como à *colocação de bancos*. Tal como Siza Vieira explica, citado no respectivo artigo: “*Aquela avenida tem uma pendente e, apesar de os passeios serem largos, não é muito apetecível estar sentado naqueles bancos*”²⁴ – portanto, a Avenida dos Aliados tem naturalmente uma desvantagem para quem lá quiser permanecer, o declive, e mais ainda, não tinha sido contemplada inicialmente uma outra solução para a provisão de assentos, para além das respectivas cadeiras móveis (em teoria, porque algum receio relativamente à sua permanência na avenida fez com que elas fossem presas ao chão).

Este lapso podia até não ter sido muito importante, aliás o livro de Henry Shaftoe sobre a convivialidade nos espaços públicos não carece de imagens de pessoas que encontraram maneiras informais de se sentarem nesses espaços e todos esses tem algumas características em comum: quer apresentam zonas com relvado, quer escadarias ou outros elementos de arquitectura salientes adequados para sentar, ou ainda são espaços planos abrigados de

²⁴ <http://arquitectos.pt/index.htm?no=2020491191,156>, reproduzindo o artigo do Jornal Público, p.21, 02 de Agosto de 2008

qualquer tipo de trânsito automóvel e com alguma privacidade, tornando seguro o permanecer sentado no pavimento.

Figura 13 - Cadeiras móveis nos Aliados



Ora, a Avenida dos Aliados é, por excelência, e de maneira continuada, um lugar de passagem de automóveis e transportes colectivos, bem como de pessoas, principalmente nas laterais, apresentando ainda uma grande exposição da placa central, o que tornaria desconfortável a permanência de pessoas sentadas ali. Na ausência do relvado, o que salvaguarda de certa maneira a situação são as diferentes estátuas da Avenida, cujos pedestais proporcionam algumas oportunidades de sentar, bem como os edifícios das laterais que também apresentam algumas escadarias e margens interessante e, claramente,

os lugares nas esplanadas (mas atenção, esses são praticamente lugares pagos, o que já não entra na noção de espaço público). O próprio espelho de água passa às vezes a cumprir uma função deste tipo, deixando de ser apenas decorativo.

Em relação às esplanadas, é com certeza bem-vinda a revitalização de alguns cafés que já existiam na zona da Avenida e a abertura de novos locais, aumentando a atractividade da zona. Embora seja difícil relacionar essa evolução apenas com a reformulação da Avenida, ou com um aumento do número de turistas na cidade, ou com outros factores individuais, é nítido que a oferta aumentada na área da restauração/bares/cafés tem um efeito positivo para a convivialidade do espaço.

2. A animação – o imaterial

Enquanto na parte material, do mobiliário urbano e da organização do espaço, a ideia central é aquela da existência de potencialidades não realizadas por uma ou outra não coerência no projecto da reformulação, mas que eventualmente serão realizadas pela integração do novo espaço na cidade, no que respeita à programação do espaço da Avenida dos Aliados os meus interlocutores foram quase sem excepção da mesma opinião: não é assim que se vai aumentar a atractividade do espaço.

Antes de desenvolver essa avaliação, sentimos que é necessário mencionar aqui o conceito de espaço de valor zero (ou *empty signifier*)²⁵, valor simbólico que define um horizonte em que a mudança é possível no sentido de espaço que admite um elevado grau de interpretação porque é definido pelas suas potencialidades e não pela estrutura física. É de facto uma tendência, ou uma moda da arquitectura recente dos espaços públicos de criar lugares vazios, ou melhor dito “limpos”, como explica o Prof. Rio Fernandes²⁶:

“Há uma tendência de valorizar a arquitectura construída, através da redução da complexidade do espaço público. Portanto o espaço público torna-se liso, simples, é reforçada a imagem dos edifícios, que são mais vistos, e por outro lado, aquilo sendo liso, simples, as pessoas podem utilizar aquele espaço de formas mais variadas”

No caso da Avenida dos Aliados essa corrente arquitectural é algo que vem integrado na visão dos autores do projecto. Recorrendo à perspectiva ANT, na medida em que todas as interacções entre actores nas sociedades são mediadas por variadíssimos intermediários²⁷, a

²⁵ Ignácio Farias em “Touring Berlin. Virtual Destination, Tourist Communication and the Multiple City”, tese de doutoramento na Universidade Humboldt de Berlim, 2008.

²⁶ Entrevista ao Prof. Rio Fernandes (Faculdade de Letras da UP, Dept. Geografia), por Irina Mihaescu, 16 de Abril de 2010

²⁷ Law - Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity, <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Notes-on-ANT.pdf>, 2003 – para dois exemplos interessantes

adopção desta visão é um intermediário entre os arquitectos e o espaço que estudam, influenciando o projecto final.

As pessoas que são destinatárias do espaço público não são contudo peritos em correntes de arquitectura, e precisam de outro tipo de incentivos para utilizarem esse espaço. Ora, numa avenida / praça lisa, uniformizada, onde a escolha do destino do espaço é deixada inteiramente aberta, e onde permanece ainda a nostalgia de uma organização diferente, radicalmente oposta, tanta liberdade repentina de escolha é desconcertante. A animação não é portanto espontânea, deve ser criada e incentivada, e assim surgem as diferentes iniciativas na Avenida dos Aliados que geraram reacções tão veementes entre os meus interlocutores:

Por um lado, o Dr. Paulo Morais²⁸ aponta para a inadequação da programação da Avenida dos Aliados, tanto em termos temporais como de tipologia dos eventos ali organizados:

“este tipo de eventos casuísticos não resolve nada. O único tipo de eventos que resolve alguma coisa, e isto é estudado a nível europeu, [...], todas as praças que têm uma animação regular são aquelas que têm eventos públicos regulares. Porque não é com eventos irregulares que se consegue uma animação regular. Porque...só se se trabalhasse para o mesmo segmento, mas é evidente que quem vai aos carrosséis não vai à feira do livro e quem vai à feira do livro e gosta, na semana a seguir vai e vê ali os carrosséis e deixa de gostar.”

A escolha do tipo de animação é para o Prof. Rio Fernandes uma prova do insucesso da Avenida como *convivial public place*:

“as pessoas não estão a utilizar muito aquele espaço, não se estão a apropriar muito dele, senão não se perceberia porque é que a Câmara Municipal mete para lá carrosséis e farturas e não sei que mais, um conjunto de artefactos montados, muito pouco qualificantes,

²⁸ Entrevista ao Dr. Paulo Morais (Universidade Lusófona, ex-Vereador da Câmara Municipal do Porto), por Irina Mihaescu, 17 de Abril de 2010

tentando chamar para lá pessoas, porque se elas já lá fossem não era preciso dessas coisas para animar o espaço”²⁹

De facto, a organização de verdadeiras festas populares não é vista como positiva nem pelo Dr. Nuno Quental³⁰, da Campo Aberto, que embora tenha uma posição crítica face à reformulação, aprecia a presença da Feira do Livro:

“em relação aos eventos, para além da Feira do Livro, que acho uma boa ideia, de resto a programação tem sido péssima, são coisas de baixíssima qualidade, os carrosséis, as tendinhas de farturas e de cachorros, quer dizer, na avenida principal da cidade, termos aquilo, acho que é inconcebível.”

Na opinião dos meus interlocutores da Metro do Porto, a organização de eventos na Avenida dos Aliados é a prova de que “isto serve como cartão-de-visita da cidade, vai haver 3 grandes eventos só no mês de Maio, para além do rali, onde há alguma polémica se é ou não o espaço para se fazer isto. E está a ser cada vez usado mais para a vivência das pessoas e como cartão-de-visita, cada vez há mais eventos, o espaço está mais ocupado, há mais esplanadas, as pessoas vivem mais o espaço”³¹. Essa avaliação é confirmada também pelo maior número de passageiros registados na estação dos Aliados, cuja missão é de servir precisamente este destino central da cidade, a Avenida dos Aliados – Praça da Liberdade.

A reformulação da Avenida permanece, portanto, um assunto sobre o qual o acordo unânime fica por conseguir, e que está ainda num processo de aceitação de interiorização dos seus efeitos pela cidade e pelos seus residentes.

²⁹ Entrevista ao Prof. Rio Fernandes (Faculdade de Letras da UP, Dept. Geografia), por Irina Mihaescu, 16 de Abril de 2010

³⁰ Entrevista ao Dr. Nuno Quental (Associação Campo Aberto), por Irina Mihaescu, 30 de Março de 2010

³¹ Entrevista ao Eng.º Filipe Almeida e ao Arq. Manuel Teixeira (Metro do Porto), por Irina Mihaescu, 22 de Abril de 2010

5. Considerações finais

No início deste trabalho a questão que colocávamos era se a preocupação com as pessoas estava no centro da reformulação da Avenida dos Aliados, no Porto? Na perspectiva deste trabalho, a preocupação com as pessoas traduzir-se-ia na criação de um espaço convivial.

De forma a responder a essa pergunta mostramos primeiro como as cidade têm intrínsecas certas tensões entre as quais a necessidade de providenciar qualidade de vida aos seus residentes enquanto competem entre si para a atracção de recursos e como esta competição desenvolve-se cada vez mais na componente imaterial das cidades. No entanto mostrámos também como, ao nível micro, de lugares, a organização física e os elementos materiais continuam a ter uma influência decisiva sobre a utilização dos respectivos lugares pelas pessoas.

De seguida, mostrámos como a teoria *actor-network* é relevante no nosso contexto de análise, sintetizando o seu conteúdo conceitual e ao mesmo tempo trazendo exemplos que possam nos aproximar do caso analisado, o da Avenida dos Aliados.

No que respeita a Avenida dos Aliados, com base em entrevistas realizadas com intervenientes chave no processo de reformulação, reconstruímos esse processo, utilizando a metodologia da teoria *actor-network*, ou seja seguindo as relações que se estabeleceram entre os diferentes actores e os conflitos subjacentes a essas relações. Analisámos particularmente o papel da Metro do Porto enquanto *translator* nessa rede de relações, bem como destacámos alguns intervenientes menos óbvios, como a identidade do espaço ou as galerias de águas pluviais.

A imagem que se construiu assim foi aquela de um processo que ocorreu tanto pela necessidade de mostrar o Porto como uma cidade dinâmica, que evolui ao ritmo dos tempos, implementando aqui tendência arquitectónicas particularmente valorizadas nas

últimas décadas, como da conjuntura representada pela construção da rede de metro ligeiro na Área Metropolitana do Porto, cuja passagem pelos Aliados constituiu um factor chave na reorganização do espaço. Observámos um processo cujos resultados estão ainda por assimilar completamente pela sociedade civil e pela cidade, um espaço criado para eventos, manifestações, para ser animado pela presença de pessoas, mas que ainda está de certa forma no processo de avaliação pelas pessoas.

A investigação da intervenção na Avenida dos Aliados levou a um resposta que pode parecer bastante ambígua: de certa forma sim. Mas uma vez explicada, com base naquilo que já foi aqui dito, passa a ser a resposta lógica.

Por um lado, sim, as pessoas estiveram no centro das preocupações no processo de reformulação, uma vez que o objectivo era aproveitar a criação de uma nova modalidade de transportes colectivos para facilitar o acesso a um espaço de referência da cidade, considerado fundamental. A par disto, o lado “sim” é reforçado pela preocupação manifesta de criar um espaço em que se possam desenvolver actividades e eventos que atraiam as pessoas, residentes ou turistas, e que funcione como praça central da cidade.

Por outro lado, estes objectivos são muito globais, e deram origem a um espaço que é resultado de um planeamento panorâmico. Por isso, não, as pessoas não foram um ponto central da reformulação porque embora se tenham seguido objectivos que possam beneficiar as pessoas, a operacionalização dessa visão no espaço não foi plenamente articulada aos objectivos. Assim, a parte final da análise mostrou como certos elementos do espaço construído, destinados a aumentarem a sua atractividade, não são particularmente apreciados dada a sua inadequação ao contexto mais alargado da Avenida e a sua história, que permanece presente na memória das pessoas.

A conclusão do trabalho é muito coerente com a filosofia da teoria *actor-network*: quando se trata de redes de interacções não pode haver generalizações e soluções “one fits all”, é necessária uma forte contextualização. Com modelos de uma qualidade incontestável, como

a Praça Navone, ou o Jardim de Luxemburgo, a Avenida dos Aliados falha na valorização de todo o seu potencial, pela não contextualização da solução escolhida à história e aos hábitos da cidade.

6. Possíveis extensões da análise

O objectivo deste trabalho era o de seguir as interacções que determinaram a transformação da Avenida dos Aliados e a sua evolução para a organização espacial que tem hoje, colocando todos os actores envolvidos numa posição de igualdade ontológica e tentando avaliar se o processo balizado por essas interacções conduziu à criação de um espaço urbano de convivialidade (*convivial urban place*).

De forma a não perder de vista os nossos objectivos e a manter alguma coerência no decorrer da análise, surgiram algumas perspectivas que foram insuficientemente tratadas neste trabalho, mas que apresentam uma particular relevância para o espaço da Avenida dos Aliados:

- As interacções que estão a decorrer no espaço: mencionámos que o processo de *translation* não está finalizado; que a utilização do espaço pelos seus destinatários, as pessoas, é a validação última do sucesso da reformulação (isto na perspectiva da convivialidade, em que o espaço público é construído para as pessoas). A relação e a interacção entre as pessoas e o espaço público merece ser melhor analisada no caso da Avenida dos Aliados, tendo como ponto de partida outros trabalhos interessantes existentes neste domínio¹. Ao mesmo tempo, uma análise semelhante poderia considerar também o tema da participação nos processos de decisão sobre a cidade, enquanto caso particular de interacção com o espaço público.
- Os actores que intervêm no processo de reformulação são entidades complexas, relativamente às quais procedemos a alguma simplificação, para beneficiar a coerência da análise. No entanto, os processos e relações internas a esses actores constituem um tema relevante, que tratado numa perspectiva *actor-network* poderá

¹ Caroline Holland, Andrew Clark, Jeanne Katz and Sheila Peace – “Social interactions in Urban Public Places”, Joseph Rowntree Foundation, The Policy Press, 2007

acrescentar novos sentido a actuação destes actores na Avenida dos Aliados. Nesse sentido, merecem ser destacadas a Câmara do Porto e a Metro do Porto.

- Como não há apenas um processo de *translation* a decorrer na Avenida dos Aliados, teria interesse analisar o mesmo fenómeno a partir de perspectivas diferentes, focando mais esses processos locais (locais no sentido em que se prendem com um aspecto particular da avenida, como o trânsito rodoviário, ou a vertente paisagística ou arquitectural etc.), o que poderia melhorar o entendimento global da evolução desse espaço.

Referências bibliográficas

- Akrich, M., (1992) “The De-Description of Technical Objects”, in Bijker, W. e J. Law (Eds.), “Sharing technology: Studies in Sociotechnical Change” Cambridge, Mass: MIT Press
- Callon, M., (1986) “Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St. Brieuç’s Bay”, in “*Power, Action and Belief: A New Sociology of Knowledge?*” J. Law (Editor), , London: Routledge&Kegan Paul
- Callon, M., (1986), “The Sociology of an Actor-Network: The Case of the Electric Vehicle”, in “*Mapping the Dynamics of Science and Technology: Sociology of Science in the Real World*” M. Callon et al.(Editors), London: The Macmillan Press
- Callon, M., (1991) “Techno-economic networks and irreversibility”, in “*A Sociology of Monsters: Essays on Power, Technology and Domination*” J. Law (Editor), , London: Routledge
- Farias, I., (2008) “Touring Berlin. Virtual Destination, Tourist Communication and the Multiple city”, Trabalho de Doutorado, Humboldt University Berlin, Institute for European Ethnology, <http://edoc.hu-berlin.de/dissertationen/farias-ignacio-2008-06-26/PDF/farias.pdf> acessado em 20 Outubro 2009
- Guggenheim, M., (2009), “Building memory: Architecture, networks and users”, Memory Studies, 2; 39 (<http://mss.sagepub.com/content/2/1/39>, acessado em 7 Outubro 2009)
- Jenkins, T. e E. Paulos, (2005) “Urban Probes: Encountering Our Emerging Urban Atmospheres”, PAPERS: Design Thoughts & Methods in Technology, Safety, Community - Conference on Human Factors in Computing Systems, Portland Oregon, 2 – 7 de Abril
- Landry, C. (2006) “The Art of City-Making”, Earthscan, Londres
- Latham, A. D.P. McCormack, (2004) “Moving Cities: rethinking the materialities of urban geographies”, Progress in Human Geography 28,6, pp. 701-724
- Law, J., (1992), “Notes on the Theory of the Actor-Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity”, Centre for Science Studies Lancaster university (online paper)

Law, J., (2003), 'Traduction/Trahison: Notes on ANT', Centre for Science Studies, Lancaster University, Lancaster <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Traduction-Trahison.pdf>, acedido em 16 Setembro 2009

Mihaescu, I., Entrevista com o Dr. Paulo Morais (Universidade Lusófona, Câmara Municipal do Porto), em 17 de Abril de 2010

Mihaescu, I., Entrevista com o Arqt.º Ricardo Figueiredo (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Câmara Municipal do Porto), em 18 de Março de 2010

Mihaescu, I., Entrevista com o Dr. Nuno Quental (Campo Aberto), em 30 de Março de 2010

Mihaescu, I., Entrevista com o Eng.º Filipe Almeida e o Arqt.º Manuel Teixeira (Metro do Porto), em 22 de Abril de 2010

Mihaescu, I., Entrevista com o Prof. Rio Fernandes (Departamento de Geografia da Faculdade de Letras, Universidade do Porto), em 16 de Abril de 2010

Portugal Convida – Biografia de Eduardo Souto de Moura, em <http://www.portugalconvida.net/pt/noticia.php?&id=186>, acedido em 4 de Junho de 2010

Smith, R.G., (2003), "World City Actor Networks", Progress in Human Geograph, 27,1, pp. 25-44

Souto Moura, E., (2005) entrevista no Jornal Público, citada em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=264658>, acedido em 4 de Junho de 2010

Whittle A. e A. Spicer, (2008) "Is Actor Network Theory Critique?", Organization Studies; 29; 611, <http://oss.sagepub.com/cgi/content/abstract/29/4/611>, acedido em 16 Setembro 2009