

DESINDUSTRIALIZAÇÃO, TERCIARIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL O CASO DO PORTO

JOSÉ A. V. RIO FERNANDES

(Faculdade de Letras da Universidade do Porto)

I. Desindustrialização e terciarização: *a perspectiva do emprego*

Observando a indústria e o sector terciário numa perspectiva de emprego, verificaremos com facilidade no quadro do Grande Porto a existência de uma perda de importância do sector industrial, claramente observável pela variação de activos ao longo da década de 80. De facto, se de 1970 para 1981 o número de activos no sector secundário havia aumentado (34,2%) e em 1981 o sector secundário é o principal empregador em todos os municípios à excepção do Porto, em 1991 o sector industrial perde essa posição para o sector terciário, em todos os casos, excepto na Maia e em Valongo (onde apesar de tudo os quantitativos se aproximam significativamente).

Todavia, esta leitura esconde uma outra realidade, que muitos autores se apressaram a realçar em tantas outras situações pelo mundo fora: a da transferência de emprego antes afecto ao sector produtivo para o exterior da fábrica (a chamada externalização dos serviços), assim como uma modernização do processo produtivo que permitiu aumentar significativamente os níveis de rendabilidade dos activos e criar ou recriar fábricas com uma quantidade escassa de operários. Num e noutro caso, não estamos verdadeiramente perante um processo de terciarização e muito menos de desindustrialização, visto a indústria continuar a manter toda a sua importância económica. E, mesmo quando se assiste a um aumento da diversidade (ou especialização) e da quantidade dos activos em serviços de apoio à indústria (designadamente ao nível da concepção, da gestão e da distribuição), não parece razoável falar-se de desindustrialização, muito embora em números relativos aumente o emprego e o valor acrescentado ligado ao sector terciário. Importará, isso sim, questionar a adequação da tradicional divisão sectorial da economia à complexidade do tecido económico dos nossos dias, assim como duvidar da razoabilidade de considerar um único processo (terciarização) com consequências no aumento de activos em profissões tão diversas como empregados de limpeza e banqueiros, repositores no comércio e pilotos de aviação.

II. Desindustrialização e terciarização: *a perspectiva do território*

Centrando a nossa atenção na cidade do Porto e no conjunto dos municípios que a envolvem, permita-se, aqui sim, no território, falar de uma desindustrialização do núcleo central, com uma sucessiva terciarização do Porto, tardia¹ e particularmente acentuada do seu lado ocidental.

A desindustrialização na cidade do Porto foi sentida muito em particular sobre o tecido industrial do século XIX, desaparecendo muitas das grandes metálicas têxteis e de outras localizadas predominantemente numa envolvente à

mancha construída mais compacta, em Massarelos e Lordelo, como no Bonfim e Campanhã, fechando (com menos força) a norte pela Boavista e Salgueiros. Em oposição, no novo século as novas unidades fabris constróem-se sobretudo para lá dos limites administrativos da cidade, no Médio Ave, no Sousa, em Feira, S. João da Madeira e Oliveira de Azeméis, ou apenas para lá da Circunvalação e do Douro.

Note-se contudo que este movimento, no sentido de as grandes fábricas se situarem à margem da cidade, não é novo. De facto é até bem antigo: lembrem-se os casos da fábrica do tabaco, na Rua da Fábrica, ou da Cordoaria Velha (em Miragaia) e nova (no Olival), exteriores à cidade muralhada. E permaneceu importante em finais de Dezanove e ao longo do século XX, quer com o caminho de ferro (lembrem-se os exemplos das fábricas nas Devesas em Gaia e na Senhora da Hora e, mais tarde, em Ermesinde ou Valadares) e com o desenvolvimento do transporte marítimo (impulsionando a industrialização em Matosinhos), quer com o aumento da facilidade de circulação e transporte por rodovia (com a chamada zona industrial de Ramalde, ou mais recentemente as várias áreas industriais em municípios envolventes ao Porto, com destaque para Maia e Vila Nova de Gaia). A nascente, entretanto, a maior dificuldade de acesso e a forte especialização instalada, ajudaria a justificar o desenvolvimento industrial de Valongo, ligado à extracção e ao alimentar, e mais ainda o de Gondomar com forte presença da ourivesaria e da marcenaria.

Enquanto este movimento periferezador fazia com que, com cada vez maior evidência, as grandes unidades fabris preferissem afastar-se do Porto, muitas das velhas fábricas da cidade-centro entravam em decadência, fechavam e iniciavam um processo de acelerada ruína. Todavia, ainda no princípio na década de 70 era visível uma forte presença industrial (Fig. 1).

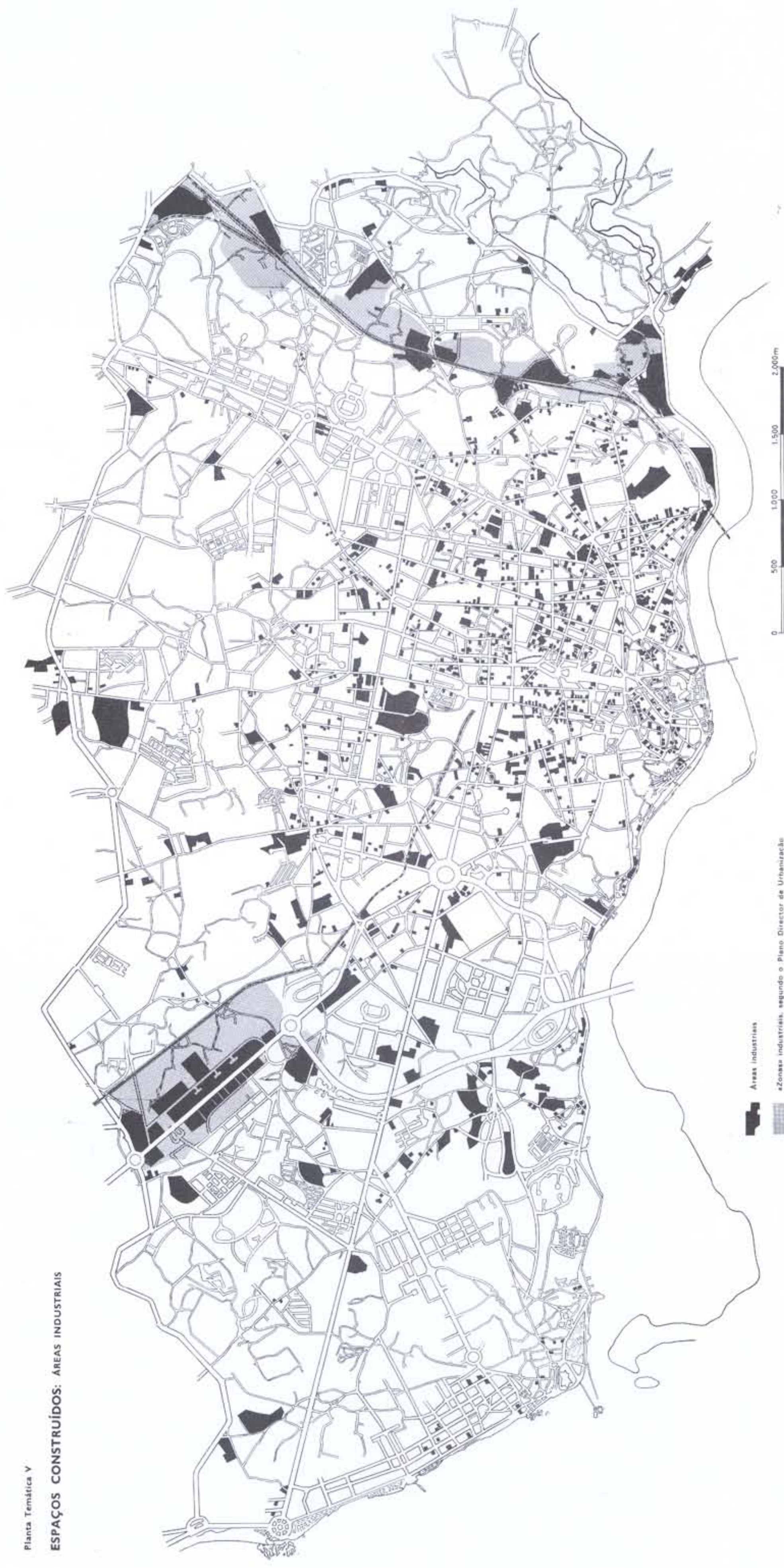
Falou-se muito, durante largo tempo, de uma separação entre a gestão e o processo fabril, com este a migrar e aquela continuando sediada na cidade; falou-se igualmente na migração da indústria, do centro para a periferia. Os motivos de saída são clássicos: dificuldade de circulação no tecido antigo (sobretudo de veículos pesados), dificuldade de modernização e expansão da construção e maior preocupação ambiental dos cidadãos que dificulta a permanência de unidades poluentes. Em contrapartida, o menor custo dos terrenos, a maior facilidade de circulação e o aumento da acessibilidade às principais vias rodoviárias de relação nacional e internacional, constituíam significativo atractivo a uma fixação em espaços envolventes à mancha urbana mais densa.

Todavia, verifica-se que os ganhos e perdas da base industrial dos territórios estarão mais significativamente associados ao crescimento natural que ao saldo migratório. Ou seja, mais que fecho de fábricas aqui que depois abrem mais além, importará sobretudo verificar que predomina o desaparecimento de unidades fabris em determinados locais, enquanto que noutros é mais importante o número de unidades que iniciam a sua actividade que o de encerramentos.

III. Desindustrialização e terciarização: o caso de Lordelo

Com o objectivo de confirmar esta hipótese, desenvolveu-se no âmbito da disciplina de Geografia Urbana, um estudo aplicado ao tecido industrial de Lordelo do Ouro². Com base na carta de localização da ocupação industrial realizada por Pereira de Oliveira em 1973³, foi possível verificar que, em pouco

ESPAÇOS CONSTRUÍDOS: ÁREAS INDUSTRIAIS



Áreas industriais

Áreas industriais, segundo o Plano Director de Urbanização



mais de 20 anos, o número de unidades fabris nesta área fortemente industrializada em torno das ruas de Condominhas e Serralves, a sul e norte de Campo Alegre, diminuiu em mais de metade, passando o seu número de 37 para 16 (Fig. 2).

Se observarmos as alterações por ramos industriais, verificamos que, no alimentar, de seis unidades em 1973, apenas uma se mantinha em laboração em 1996. Todas as unidades que se extinguíram, não deram lugar à reabertura noutro local e, das antigas padarias, verifica-se que uma deixou de laborar e funciona como depósito, com um restaurante e armazém no lugar da unidade fabril. De resto, a transformação gerada levou à libertação de espaço para novas construções frente ao Hotel Ipanema Park e para a instalação do Grupo Desportivo da Juventude Atlético de Lordelo, enquanto o desaparecimento da seca de bacalhau permitiu a instalação de uma unidade de venda da Renault Portuguesa.

Na indústria química, de quatro unidades, permanece apenas uma, a Cofanor (ligada à fabricação de produtos farmacêuticos). A velha fábrica de fósforos Quinas está agora transformada em entreposto de distribuição do produto, fabricado em Espanha; outra passou por armazém de batatas, antes de voltar a fins industriais, na produção de artigos plásticos; a última, JC Andrade (na Rua do Grijó), extinta por motivo de falência, viu as suas instalações demolidas em Abril de 96.

No têxtil e confecções, a variação foi idêntica à química, havendo a registar a manutenção de apenas uma das quatro unidades existentes em 73: uma tinturaria têxtil, cujas instalações são aproveitadas também para armazenagem de produtos químicos. Das desaparecidas, uma fábrica de cintos foi há muito demolida para dar lugar a um edifício residencial, a Fábrica de Tecidos do Campo Alegre tem as suas instalações tomadas pela unidade comercial Garrafeira Campo Alegre, enquanto que as instalações da Fábrica de Lanifícios de Lordelo permanecem à espera de destino, em acentuada ruína, após a falência da empresa.

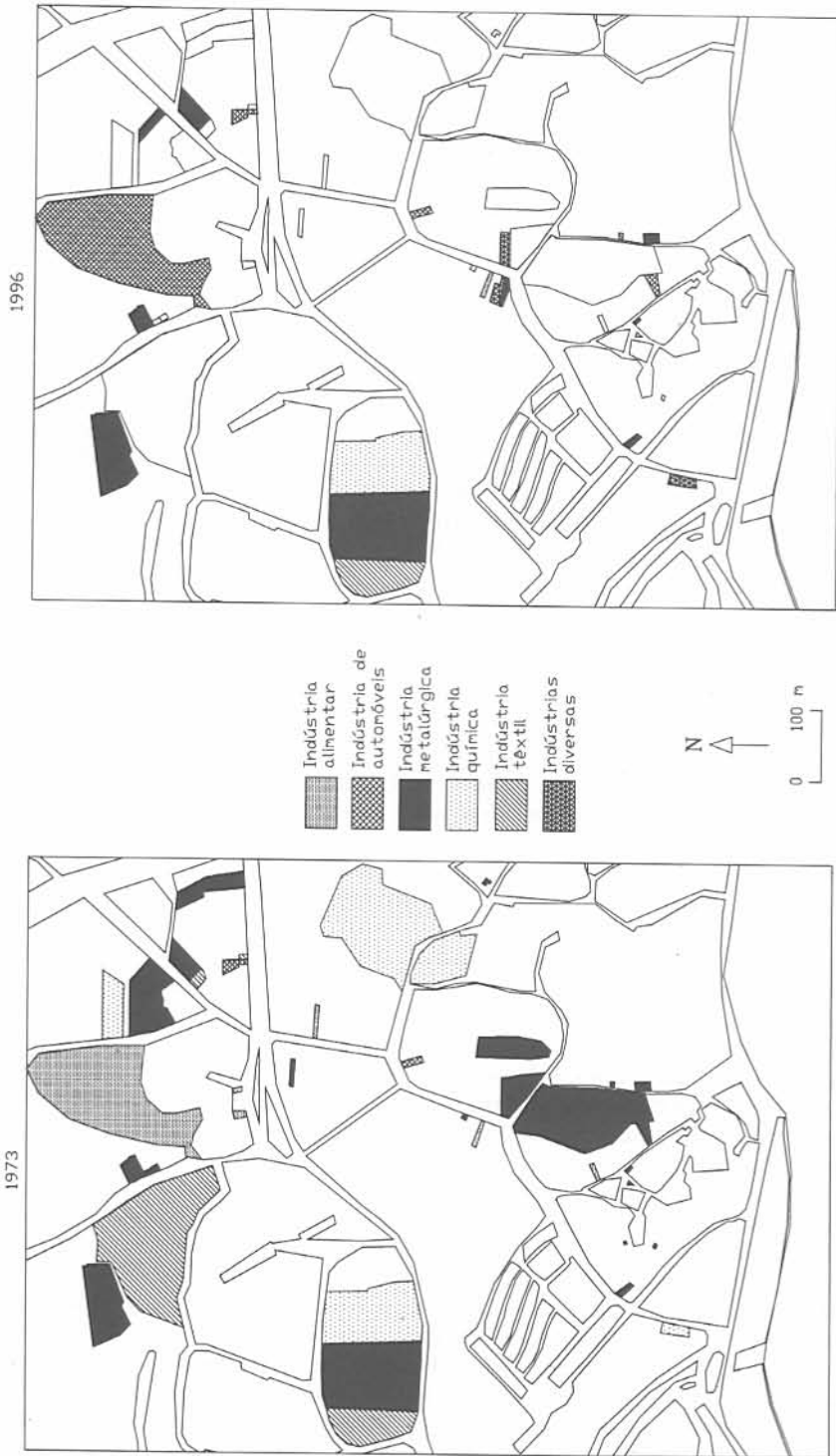
Pertenciam à indústria metalúrgica 23 das 37 unidades fabris registadas em 1973, das quais 10 permanecem em laboração, com destaque para a Comanor (fabrico de botijas de gás) e Adira (ferramentas industriais), por entre pequenas caldeirarias e fundições.

Entre as 13 unidades desaparecidas na área, 10 correspondem a extinsão, havendo a registar apenas 3 mudanças de localização. Na extinsão, verificam-se dois comportamentos distintos, a norte e sul de Campo Alegre, já que enquanto a norte a proximidade no nó da Boavista terá impulsionado uma valorização dos terrenos que concorreu para a demolição recente de diversas unidades fabris e a edificação de novas construções para outros fins; a sul, junto ao encontro da Rua de Condominhas com a Rua do Aleixo, as velhas fábricas arruinam-se mais e mais, sem destino conhecido.

Note-se ainda que das três unidades que migraram, duas fizeram-no para Valongo (a Caldeiraria Luís Gonçalves e a Fundação Luís Alves) e uma para Águeda (a Fábrica de Parafusos do Norte, transferida no contexto de uma aquisição e reorganização do grupo empresarial recém proprietário).

Por último há a salientar o início de actividades de três estabelecimentos industriais. Um, na Rua das Condominhas, iniciou a sua actividade em 1974 e encontra-se ligado à produção de mobiliário de escritório, declarando a sua gerência encontrar-se satisfeita com a localização, tendo em atenção designadamente a facilidade e proximidade a um vasto conjunto de clientes e a facilidade em realizar pequenas cargas e descargas. Outro evoluiu de uma fábrica de

FIG. 2 – IMPLANTAÇÃO INDUSTRIAL, SEGUNDO O TIPO DE INDÚSTRIA, NA ÁREA DE LORDELO DO OURO (1973 E 1996)



Adaptação de J.M. Pereira de Oliveira – O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento, Coimbra, Instituto Nacional de Alta Cultura, 1973 e de Helena Mesquita e Luís Mesquita – Dinâmicas territoriais da indústria em Lordele do Ouro, Porto, F.L.U.P., 1996, polic.

pesticidas (em 1973) para armazém de batatas e agora fábricas de sacos, realizadas a partir de manga plástica. Localiza-se igualmente na Rua das Condominhas. Também em Condominhas, no lugar de uma serralharia, localizou-se a sede da empresa de materiais de construção António Ramalho no início da década 80, cujo sector produtivo a partir de 1984 foi transferido para a Maia, mantendo-se apenas aqui os serviços ligados à gestão. Mais tarde, em 1994, o edifício foi subdividido, com a parte libertada a ser aproveitada para a constituição de dois espaços, destinados para o culto religioso e para a fotomecânica.

Em síntese, relativamente ao território estudado, é possível concluir que em 23 anos o número de unidades fabris diminuiu em 57% e que, das que deixaram de laborar em Lordelo, apenas 3 em 37 (8%) foram transferidas para outras localizações, número igual ao dos estabelecimentos que iniciaram no período considerado a sua laboração na área pré-definida.

Sectorialmente, mantém-se perfeitamente inalterada uma fortíssima especialização metalúrgica – a este ramo industrial correspondem 62% do total de estabelecimentos em 1973 e 1997 (Fig. 3).

Relativamente às antigas fábricas, verificou-se um certo equilíbrio entre as situações de abandono e ruína, de demolição e renovação, ou de reocupação para outros fins, com uma significativa diferenciação a norte e sul de Campo Alegre, com as situações de ruína a predominar a sul (em torno de Condominhas e Aleixo) e a renovação a ser mais frequente a norte (junto a Serralves e à Ribeira da Granja).

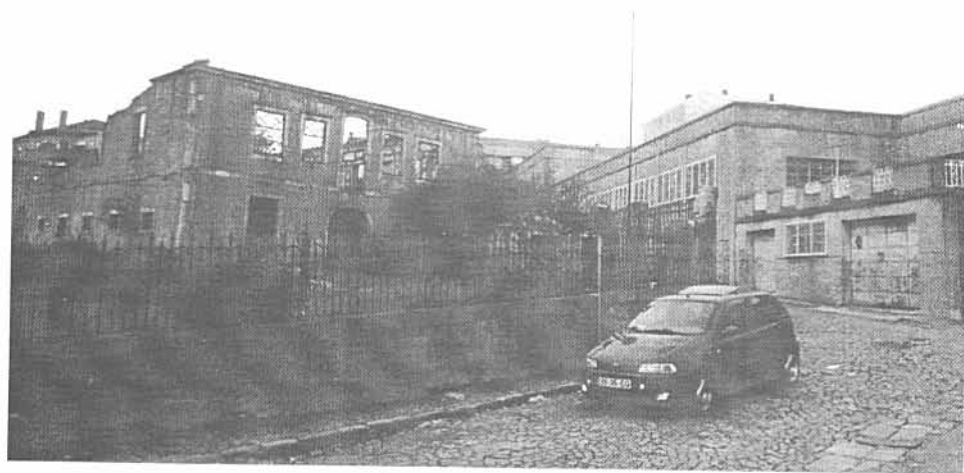
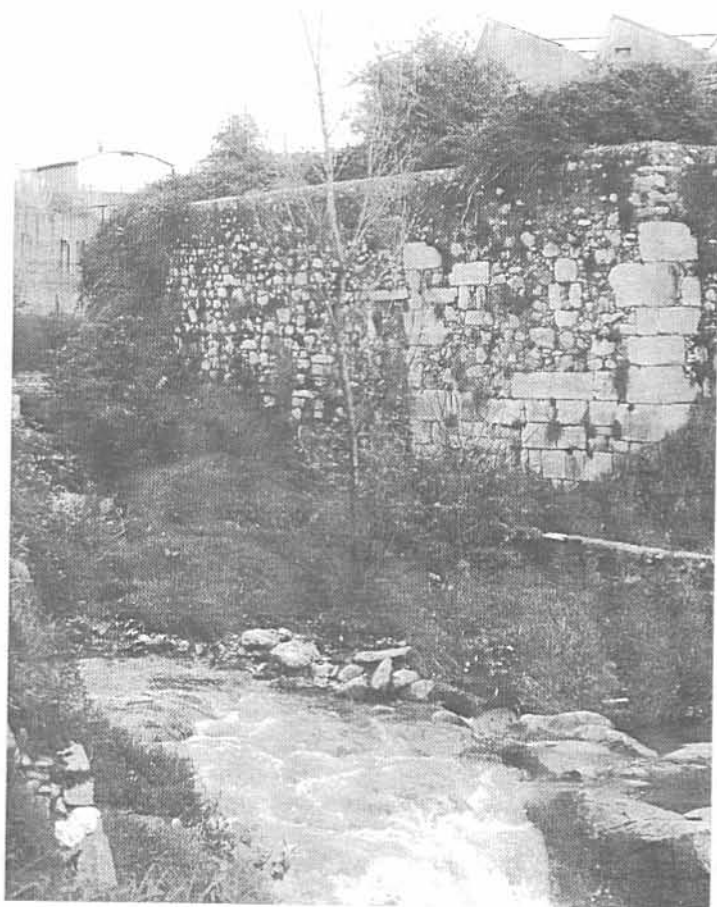
IV. A desindustrialização no Grande Porto, como elemento fomentador de uma terciarização recente

Vista a desindustrialização como um processo predominantemente ligado a uma relação negativa entre o número de empresas industriais instaladas e extintas num dado território – e tomado o caso de Lordelo como paradigmático do que um pouco por todo o lado se passou no Porto –, importa agora considerar os efeitos dessa desindustrialização na transformação da composição territorial da cidade.

Assim, se continuarmos a tomar o lado ocidental da cidade por exemplo, cedo seremos levados a admitir que este processo de desindustrialização da cidade terá sido em simultâneo causa e consequência e um dos elementos fundamentais de uma terciarização que permitiu a afirmação metropolitana da Boavista e ajudou a definir os elementos de reconstrução da cidade dos nossos dias.

Porque, se a Baixa sobreexpandida dos anos 70 apresentava muitos dos sinais de uma exaustão anunciada (entre os quais avultavam a dificuldade de circulação automóvel e uma limitação muito grande à renovação do edificado), a Boavista só terá emergido pelo facto de a par de uma acessibilidade acrescida, pela Ponte da Arrábida e pelas vias Rápida e Norte, e de um elevado potencial económico dos residentes, ter existido a disponibilidade de terrenos que possibilitaram, sem grandes restrições urbanísticas, a multiplicação de grandes hotéis, centros comerciais, sedes de sociedades financeiras e bancárias, a par de prestigiados condomínios residenciais. Este processo decorre, antes de mais, de uma expansão da Baixa que encontra no novo eixo de Júlio Dinis e junto à Rotunda, condições particularmente vantajosas de desenvolvimento. A par de uma internacionalização e liberalização económica, importa notar, até porque nem

FIG. 3 – ESPAÇOS INDUSTRIAIS ABANDONADOS JUNTO À RIBEIRA DA GRANJA (OU DE LORDELO) E NA RUA DO ALEIXO



sempre é relevado nos trabalhos que têm a recomposição urbana por tema, que, com a afirmação terciária da Boavista, dá-se o desaparecimento de um elevado número de fábricas, algumas das quais apresentavam uma considerável dimensão, a exemplo da metalúrgica Ferreirinha, lugar do empreendimento Les Palaces, das fábricas de cerveja e têxtil, do outro lado da rua, que deram lugar ao edifício Pedro Cem e aos empreendimentos Mota & Companhia e J. Pimenta (Fig. 4).

Embora esta substituição de fábricas por um novo tecido urbano que o dinamismo da cidade reclama não tenha sido exclusivo da metade ocidental (lembre-se a propósito a demolição da Fábrica de Fiação de Salgueiros e a abertura da Rua de Damião de Góis, ladeada de grandes blocos residenciais), de facto, associado a factores a que fizemos já referência, a libertação de espaço industrial nas freguesias de Lordelo, Massarelos e Cedofeita contribuiu significativamente para o rápido e acentuado desenvolvimento do lado ocidental, reforçando uma assimetria que o Porto conhecia de há muito, ainda que noutros contornos.

Recentemente, este processo de terciarização do território ocidental, ainda há pouco praticamente confinado à Boavista, alastrou-se para lá da Circunvalação e do Rio Douro, na construção de um eixo terciário metropolitano, definido entre o encontro do IP 1 com o IC 1 (junto ao Gaia Shopping) e a Senhora da Hora (onde o Norte Shopping prepara a sua inauguração).

A significativa concentração e liberalização que ocorreu no terciário, permitiu a construção desta nova metrópole, feita de algumas tentativas de cidade, construídas no interior de vastos espaços edificadas, onde não faltam os serviços públicos (como os correios), a par de estabelecimentos retalhistas, espaços de restauração, serviços de reparação e espaços de lazer cada vez mais importantes, com destaque para o cinema e os jogos. Onde se sucedem ruas e praças, num ambiente marcado pela invariabilidade do estado de tempo, onde não há lugar à sujidade, ao pedinte, à insegurança e a outros males urbanos que marcam a cidade real.

A aquisição do automóvel que em muitos casos foi possível pelo esforço conjunto do trabalho de homem e mulher, permitiu o fácil acesso a estes novos complexos de consumo e obrigou a uma contracção nas compras que fez o sucesso dos locais onde é grande a proximidade entre bens e serviços diversificados, onde se facilita a procura fora dos horários normais de trabalho.

Enquanto o aumento médio do poder de compra dos portugueses e os baixos custos fixos do comércio instalado vão permitindo a sobrevivência da maioria dos estabelecimentos de rua, ensaiam-se medidas de restrição às liberdades em vigor (nos horários, na afixação de preços, como na contratação de mão-de-obra) e multiplicam-se os esforços para dar nova vida ao centro tradicional das cidades.

Nã cidade do Porto, como há alguns anos noutras cidades europeias, o esforço tem incidido sobretudo na pedonização de ruas, na tentativa de resolver conflitos com o automóvel e, nalguns casos também, procurando dar mais conforto à circulação dos peões. A esta acção somam-se outras, mais recentes e de maior alcance, como a criação de espaços de estacionamento marginais ao centro (Clérigos, Trindade e Campo 24 de Agosto), a manutenção e melhoria qualitativa da presença cultural (distribuída por S. João, Rivoli, Coliseu e Carlos Alberto) e os incentivos à fixação de população jovem (com a criação de residências universitárias, por exemplo). Paralelamente, lançam-se programas de

FIG. 4 – PERSPECTIVA DA RUA DE JÚLIO DINIS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO E NA ACTUALIDADE



animação e realizam-se diversos apoios ao comércio, muito especialmente na época natalícia.

Todavia, continua a ser razoavelmente difícil e caro chegar e estacionar no centro, enquanto que muitos dos edifícios não possuem as condições mínimas para a instalação de serviços de vários tipos, como um simples elevador. Parece que, tal como ocorreu no Centro Histórico, a decadência do edificado corresponde a uma estagnação do tecido económico, enquanto outras localizações periféricas – então a Baixa face ao que é agora o Centro Histórico, hoje a proximidade das vias fundamentais da rede rodoviária nacional face à Baixa – reforçam a sua atractividade e adquirem novos significados na reestruturação urbana.

Esta situação não é única no contexto do Grande Porto, embora atinja maior significado na cidade-centro. Também em Matosinhos se tentou fazer da pedonização da Rua de Brito Capelo o motor de uma vivificação do centro que está ainda longe de atingir-se satisfatoriamente. A saída dos Paços de Concelho primeiro e o desaparecimento do transporte público depois, sem o espaço de estacionamento necessário para a procura motorizada assim potencialmente aumentada, fez com que, em muitos estabelecimentos retalhistas, o volume de vendas tenha diminuído e muitas das refeições antes realizadas nos restaurantes da proximidade, tenham migrado para outros locais, com destaque para a vizinha Leça da Palmeira. Enquanto se espera com apreensão a abertura do Norte Shopping e, mais a sul, a reconversão do antigo tecido industrial em espaço de serviços permanece por fazer, o que se compreende com facilidade, atendendo a que continua ainda por vender-se uma muito boa parte do elevadíssimo volume de construção realizado em finais dos anos 80 e princípios de 90 a pensar na venda de escritórios (veja-se o caso do Oporto Center, da Torre das Antas, ou do Edifício Scala).

Na Maia, a falta de um centro forte associa-se a uma presença pouco significativa de comércio e serviços na cidade, parcialmente compensada por dois centros comerciais que incluem hipermercados Jumbo e Continente. Em contrapartida, tal como em Matosinhos, não existem sinais de recente desindustrialização, antes a intenção de criar novas associações entre a investigação e a produção industrial (está há muito prevista a constituição na Maia de um dos três polos do Parque de Ciência e Tecnologia do Noroeste).

Valongo e Gondomar, com diferenças internas nos respectivos concelhos face a Ermesinde e Rio Tinto, mantêm um papel secundário no quadro do Grande Porto, com a persistência de um tecido industrial, comercial e de serviços bastante débil, marcado pela larga predominância de pequenas empresas industriais, em muitos casos de carácter familiar e artesanal, e estabelecimentos retalhistas e de serviços que asseguram apenas uma parte das aquisições de bens e serviços da população residente.

Para lá do Douro, Vila Nova de Gaia prolonga a um menor nível de intensidade e qualidade, na Ribeira e na Avenida da República, as características do Porto Ribeirinho e da sua Baixa. Assim como, junto à Arrábida os «shoppings» prolongam a Boavista.

Apesar da relativa autonomia das cidades envolventes do Porto, onde forças endógenas de afirmação se cruzam com outras, homogeneizadoras, impostas a partir do exterior, permanece uma clara diferenciação a dois níveis: face ao Porto, entre centro e periferia; umas relativamente a outras, entre litoral mais desenvolvido e interior periférico.

Mais no centro, como se viu em Lordelo do Ouro, e em todo o ocidente, no Porto mas também em Senhora da Hora e a sul da Ponte da Arrábida, os sinais apontam para uma desindustrialização que abre portas às novas afirmações do terciário, seja do que se destina ao consumo final (com destaque para os grandes centros comerciais), seja do terciário mais directamente ligado ao apoio a outras empresas (onde se destaca o papel financeiro do Porto e a especialização no trânsito de mercadorias em Matosinhos).

Em espaços mais periféricos ao Porto e muito em especial do lado oriental, entretanto, são pouco visíveis os sinais de terciarização, parecendo predominar os elementos de uma industrialização feita de pequenas unidades que se vai fazendo a par de uma especialização residencial que aponta, no geral, para a manutenção ou até aprofundamento, em termos relativos, de reduzidos níveis de poder de compra da larga maioria dos moradores.

Parte do que afirmamos se pode constatar, para os anos 80, da análise dos quantitativos inscritos nos quadros de pessoal do Ministério de Emprego e Segurança Social, tratados em trabalho recente⁴, podendo verificar-se a perda de unidades industriais e de emprego por parte da cidade do Porto e ganhos em todos os municípios envolventes. Destes, Maia e Matosinhos são os que recebem maior número de novos estabelecimentos e onde estes têm maior dimensão (avaliada em trabalhadores empregados por conta de outrem), enquanto que em Gondomar e Valongo, as novas empresas apresentam menor dimensão e são em número que pouco ultrapassa o das que encerram, num balanço positivo que é inferior em número de estabelecimentos e trabalhadores ao ocorrido em Vila Nova de Gaia, que ocupa posição intermédia. Ainda com recurso à citada fonte, importa notar que relativamente aos movimentos de migração, mais de metade das realocações registadas ocorrem do Porto para a periferia e têm correspondência no aumento da dimensão das empresas.

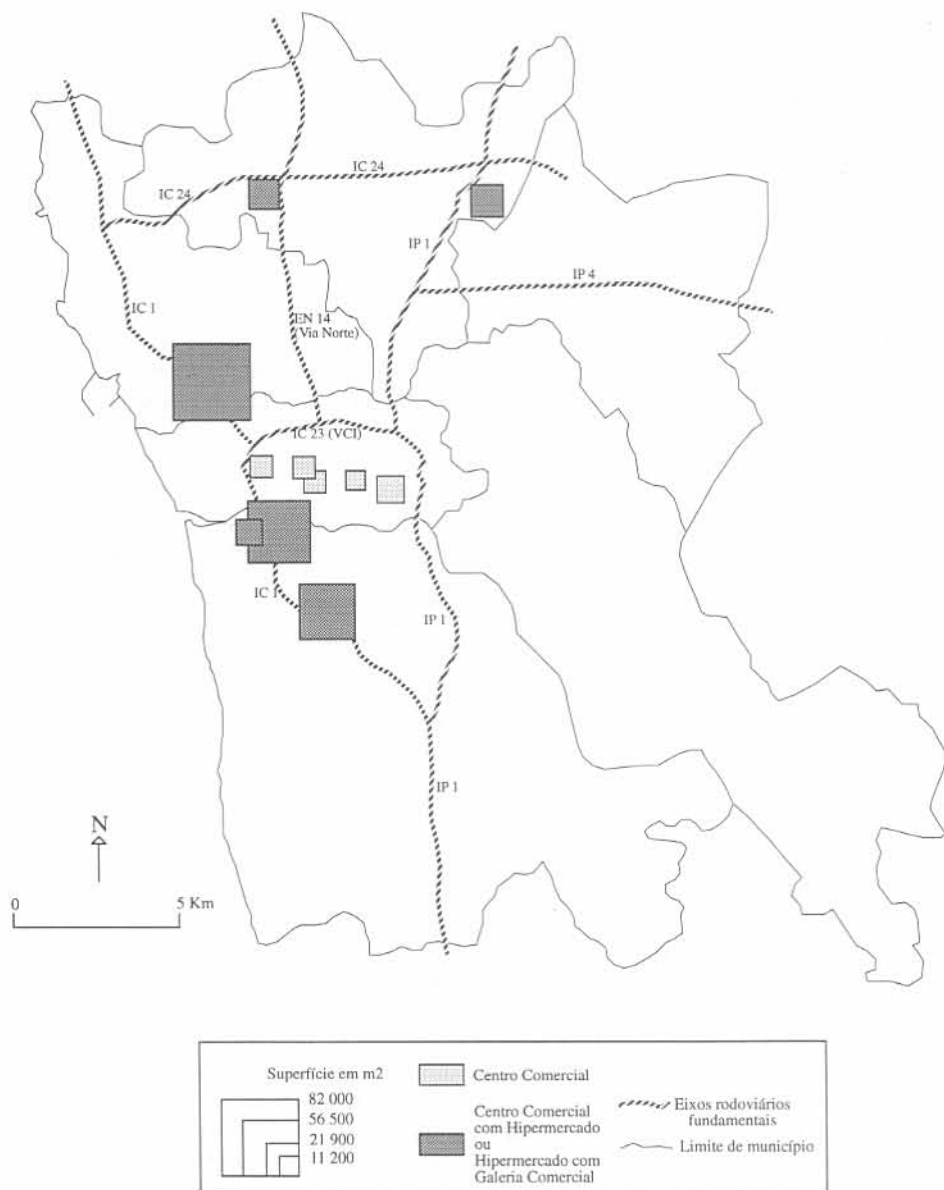
No contexto do Grande Porto importa ainda notar também que o processo de terciarização se fez em parte com recurso a cada vez maiores superfícies, onde a proximidade às principais vias rodoviárias e a posição das edificações ajuda a explicar a sua distribuição territorial (Fig. 5)⁵.

V. Conclusão: Indústria e Terciário na (re)construção da cidade e na (re)estruturaturação do urbano

À medida que avança um processo de urbanização que reconquista e recicla o seu interior (com renovação da frente urbana, reabilitação do tecido mais antigo e vivificação do centro tradicional) e se estende, rurbanizando um rural fisicamente cada vez mais distante mas temporalmente mais próximo, ocorre um processo de terciarização que altera a correlação no emprego e modifica significativamente a composição do espaço urbano e a sua paisagem.

No lugar das chaminés, multiplicam-se os grandes edifícios coloridos e brilhantes; no lugar das unidades produtivas que recrutam moradores próximos e que têm efeitos directos na economia local, multiplicam-se as grandes empresas de um alterado terciário que se voltam para si e para a reconstrução de uma cidade de amenidades desamarrada da envolvência, ou criam-se articulações complexas de unidades de gestão de empresas cada vez mais dependentes do que ocorre a largas distâncias.

FIG. 5 – CENTROS COMERCIAIS E HIPERMERCADOS COM MAIS DE 10 000 M² DE SUPERFÍCIE, POR CONCELHO, NO GRANDE PORTO (1998)



Enquanto uns falam da indiferença locativa, outros (cada vez mais, importa registar), falam dos territórios, enquanto espaços com determinada especificidade cultural e económica que pode ser utilizada com vantagem pelas empresas na concorrência global. Este debate é idêntico ao que se faz relativamente à possibilidade de haver fim para a infinita replicação de cidade, com centros comerciais e parques temáticos a permitir reconstruir o mundo perfeito, da alegria do consumo e da diversão, do urbanita sobreocupado e permanentemente angustiado. Processo que talvez não esteja ainda perto de terminar, no quadro de um movimento de profunda reestruturação da economia, dos territórios e de todas as facetas da nossa vida que, talvez daqui a algum tempo, a exemplo do que ocorreu há algumas décadas, todos venham a chamar de revolução.

De facto, importa considerar que, num processo de contínua mudança, atravessamos um período particularmente rico na variedade e profundidade das alterações, uma das quais, porventura uma das mais perceptíveis e aceites, tem a ver com a diminuição da importância da indústria no emprego e na ocupação do solo urbano e com as novas formas com que esta actividade se articula à investigação e a serviços os mais diversos, na composição de novas formas territoriais. Em contraponto, parece igualmente pacífico aceitar-se, para o território do Porto em geral e para o seu lado ocidental e Cedofeita e Lordelo em particular, um movimento de acentuada desindustrialização e progressiva terciarização.

Face à complexidade e imprevisibilidade das mutações, todas as opções parecem em aberto, excepto o retorno ao *status quo ante*. E, nesta recomposição urbana, feita de tentativas de conquista do rural, da construção de cidade nova nas periferias, ou de um retorno à cidade existente, onde se misturam e baralham os sinais de periferização e de desterritorialização, ou de reforço do papel da especificidade do local e do urbano, o Grande Porto permanece marcado por um passado que lhe conferiu uma dimensão e uma concentração de pessoas, infraestruturas, equipamentos e serviços que marcam positivamente as possibilidades que se colocam ao seu futuro.

Mais do que a competição entre os vários municípios que compõem o Grande Porto e de uma dicotomia centro-periferia ou Este-Oeste que se acentua com a reestruturação económica em curso, importa encarar a questão da reorganização espacial do Porto e Grande Porto num espaço geográfico alargado e numa competição internacional.

Nesse quadro, este território, apresentando uma multiplicidade de qualidades e desvantagens, compõe, na sua diversidade, uma particular identidade, nas harmonias e nos contrastes, constituindo-se como um todo que terá que continuar a ser muito mais do que a soma incoerente das partes. Porque o verdadeiro desafio será o do combate à fragmentação, entre o que existia e o que vai existir, entre as parcelas do território com os seus habitantes mais «adiantados» e «globalizados» e os que parecem atrasados, porque mais amarrados à pré-existência. Num período de fortes mudanças estruturais e de recomposição territorial, a nossa opinião é que, por cima das reestruturações da base económica e da organização territorial, o que verdadeiramente importa é conferir competitividade com solidariedade, mantendo e qualificando a coesão que permite a identificação entre o território e os que o vivem, com o alargamento ao maior número possível de pessoas das vantagens que deverão decorrer de um significativo e equilibrado desenvolvimento económico médio.

BIBLIOGRAFIA

- ASCHER, François — *Métropolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editions Odile Jacob, 1995.
- ALVES, Manuel B.; MADRUGA, Paulo — *Reestruturação urbana e tendências de realocação das empresas na área Metropolitana do Porto nos anos 80*, Porto, «Sociedade e Território», n.º 23, Edições Afrontamento, 1996.
- BOURNE, L.S. — *The Roepke lecture in economic geography. Recycling urban systems and metropolitan areas: a geographical agenda for the 1990's and beyond*, Worcester, Economic Geography, Clark University, vol. 67, n.º 3, 1991.
- CARTER, Harold — *The study of urban geography*, Londres, Arnold, 4.ª edição, 1995.
- DOMINGUES, Álvaro — *Política urbana e competitividade*, Porto, «Sociedade e Território», n.º 23, Edições Afrontamento, 1997.
- FERNANDES, José A. Rio — *Porto: cidade e comércio*, Porto, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto, 1997.
- GAUDIN, Jean-Pierre — *Les nouvelles politiques urbaines*, Paris, PUF, 1993.
- MAGALHÃES, Maria Madalena — *A indústria no Porto na primeira metade do século XIX*, Porto, «Revista da Faculdade de Letras — Geografia», Porto, I.ª série, vol. IV, 1988.
- Idem — *Aspectos da industrialização no Porto* (texto de apoio às saídas de estudo na AMP, VI Colóquio Ibérico de Geografia), Porto, Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1992.
- MAGNAGHI, Alberto — *Il territorio dell'abitare*, Milão, Franco Angeli Livri, 2.ª edição, 1991.
- MARQUES, Helder; FERNANDES, José A. Rio; MARTINS, Luís Paulo — *Porto: percursos nos espaços e memórias*, Porto, Edições Afrontamento, 1990.
- MARQUES, Teresa Sá — *A industrialização na coroa metropolitana do Porto* (texto de apoio às saídas de estudo na AMP — VI Colóquio Ibérico de Geografia), Porto, Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1992.
- NEVES, António Oliveira das — *Planeamento estratégico e ciclo de vida das cidades: os exemplos de Lisboa e de Barcelona*, Oeiras, Celta Editora, 1996.
- OLIVEIRA, J.M. Pereira de — *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973.

NOTAS

1. Como notou Madalena Alegro Magalhães, in *Aspectos da industrialização no Porto*, texto de apoio às saídas de estudo que tiveram lugar na AMP durante o VI Colóquio Ibérico de Geografia (Setembro de 1992).
2. Helena Madureira; Luís Mesquita — *Dinâmicas territoriais da indústria em Lordelo do Ouro*, Porto, FLUP, 1996, polic.
3. J. M. Pereira de Oliveira — *O Espaço Urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, Porto, Instituto de Alta Cultura, 1973.
4. Manuel Brandão Alves; Paulo Madruga — *Reestruturação urbana e tendências de realocação das empresas na área Metropolitana do Porto nos anos 80*, Porto, «Sociedade e Território» n.º 23, 1996, pp. 62-74.
5. Note-se, particularmente, o despovoamento em Gondomar e Valongo e a diferença entre o que se passa na cidade do Porto (sem hipermercados e gigantescos centros comerciais) e em Matosinhos, Maia e Vila Nova de Gaia (sede de norte para sul, Norte Shopping, Jumbo, Maia Shopping e Carrefour, Arrábida Shopping e Gaia Shopping, respectivamente).

