

C. CIDADES EM COMPETIÇÃO

A globalização da economia aumentou o âmbito da competição e da reestruturação económica, introduzindo novos processos competitivos nas sociedades, acompanhados por transformações significativas de natureza geográfica. Estes factores acentuaram a especialização e a diferenciação territorial, suportadas pela concentração de actividades económicas e de funções urbanas em espaços geográficos específicos. Esta situação, aliada ao aumento da mobilidade e melhoramento da acessibilidade, potencia, ainda mais, a diferenciação territorial referida, reflectindo-se em fenómenos de polarização que surgem, predominantemente, em redor das áreas essencialmente urbanas.

A profunda e complexa mudança conjuntural ocorrida na década de 90 inverte o papel da cidade que, durante as últimas duas décadas, assistiu à saída de população e de actividades económicas para a periferia (movimentos centrífugos). O "ressurgimento" da tendência para centralizar as actividades na cidade fá-la ser considerada como um dos "pilares" fundamentais dos novos desafios preconizados pelo processo de globalização.

Segundo Peter Hall (1995), o processo de globalização foi crescendo à medida que as actividades económicas se foram adaptando às novas condições de mobilidade geográfica e à crescente abertura a mercados exteriores, resumindo o seu impacto nas cidades a três factores fundamentais:

- i. A dispersão das actividades económicas pelo território contribuiu para a centralização das respectivas funções logísticas e operacionais, no centro das cidades.
- ii. As cidades de maior dimensão representam centros de serviços, financiamento e investimento de empresas. Neste contexto, as cidades especializam-se estrategicamente em determinados sectores económicos de produção contribuindo, em grande parte, para a reorganização do sector industrial.
- iii. A globalização da economia contribui para o surgimento de uma nova geografia de centralidades e marginalidades.

Corroborando a mesma opinião dos autores lidos sobre esta temática, de facto, a cidade surge como o local de excelência para concentrar as peças fundamentais para a construção das sociedades cognitivas, para a intensificação da produção, para a circulação

de informação, conhecimento e inovação. Estas surgem, de igual modo, como os lugares privilegiados de interação e de sociabilização.

A necessidade que cada cidade sente em melhorar a sua “posição” na hierarquia dos sistemas urbanos, fá-la lutar e modificar os seus sistemas produtivos, as suas relações sociais e económicas, a sua imagem, tendo em vista uma internacionalização dos sistemas produtivos e relações que estes desencadeiam.

Relativamente à polarização geográfica se há, do ponto de vista da eficiência e da eficácia, a necessidade em investir em equipamentos/serviços de natureza pública e infraestruturas nas cidades, por outro lado, esta situação introduz problemas de inequidade territorial, na medida em que investimentos desta natureza não poderão ser processados, de igual modo, por todo o território nacional. No entanto, o paradoxo entre as duas situações, acaba por não ser uma contradição insustentável, mas antes um paradoxo articulável, na medida em que, ao investirmos nas aglomerações urbanas, estamos a induzir a uma maior eficácia económica que pode reflectir-se no conjunto da economia nacional e, deste modo, estamos a contribuir para um aumento da coesão territorial.

Segundo João Ferrão (1998), as políticas de ordenamento do território e de desenvolvimento regional não devem combater a polarização geográfica mas, sim, encontrar um equilíbrio razoável entre as condições de equidade e distribuição espacial e o seu custo no crescimento global.

Actualmente os sistemas urbanos são muito desiguais e flexíveis, contrariamente aos pressupostos da Teoria dos Lugares Centrais defendidos por Christaller (ver caixa), dependendo, grandemente, das suas capacidades institucionais, políticas e culturais. Com a globalização da economia, impõem-se áreas urbanas de grande especialização a nível **interurbano** (sector da aeronáutica - França, por exemplo) e a nível **intraurbano**. Esta dupla dependência se, por um lado, permite melhorar a competência entre os sistemas urbanos com perfis funcionais idênticos, através de estratégias de cooperação e de competência (**redes de sinergia**), por outro, cria relações de complementaridade, a nível interno, entre centros com perfis funcionais diferentes (**redes de complementaridade**). Estes fluxos de cooperação e de interajuda processados de uma forma horizontal (contrariamente ao pressuposto defendido por Christaller), permitem reorganizar as estruturas territoriais, arquitectando no espaço modelos policoncêntricos.

Ou seja, as grandes aglomerações urbanas têm vindo a integrar-se através de fluxos comerciais estabelecidos entre redes urbanas especializadas e espacialmente descontínuas. As redes de pequenas cidades servem de união entre os diferentes sistemas territoriais regionais que, de outro modo, estariam desconectados.

Esta nova dinâmica económica entre diferentes sistemas urbanos em contextos políticos e institucionais variados vai pôr em causa, de uma forma cada vez mais acentuada, a pertinência das acessibilidades e mobilidade para as necessidades dos mercados.

Christaller na "*Teoria dos Lugares Centrais*" defende que num sistema urbano equilibrado deve haver uma hierarquia funcional entre os centros de diferente dimensão demográfica. Ou seja, um centro de um determinado nível, possui todas as funções de um centro de nível inferior, mais aquelas que são específicas do seu nível (segmentação vertical).

As relações que se estabelecem entre os diferentes centros são fundamentalmente verticais e ascendentes.

A população de um determinado centro precisa de deslocar-se a outro, de nível superior para adquirir algo que o seu centro não possui.

Esta teoria não admite a existência de relações entre centros do mesmo nível hierárquico (relação horizontal).

Se, por um lado, o aumento da acessibilidade e o desenvolvimento tecnológico vieram acentuar o crescimento demográfico nas cidades mais urbanizadas, por outro, vieram facilitar o acesso a qualquer tipo de bens e serviços, independentemente do seu contexto geográfico, surgindo como causa e consequência da expansão global dos mercados.

O estudo "*Créer des Villes Compétitives. Un défi pour le gouvernement britannique*" (Michael Parkinson, 2005) assinala a importância do papel político na definição das orientações necessárias para o incremento da competitividade nas regiões urbanas do Reino Unido, como forma de contribuir para o desenvolvimento económico deste país. Destaca-se a importância da promoção da eficácia da conectividade entre os seus centros urbanos regionais, como factor de desenvolvimento e de integração no sistema de cidades e como indutor da projecção desta economia a nível internacional.

É interessante verificar que alguns autores são unânimes em comentar e exemplificar a importância e supremacia do meio de transporte aéreo, face a outros meios, no desenvolvimento e aumento da atractividade de cidades, no processo de globalização

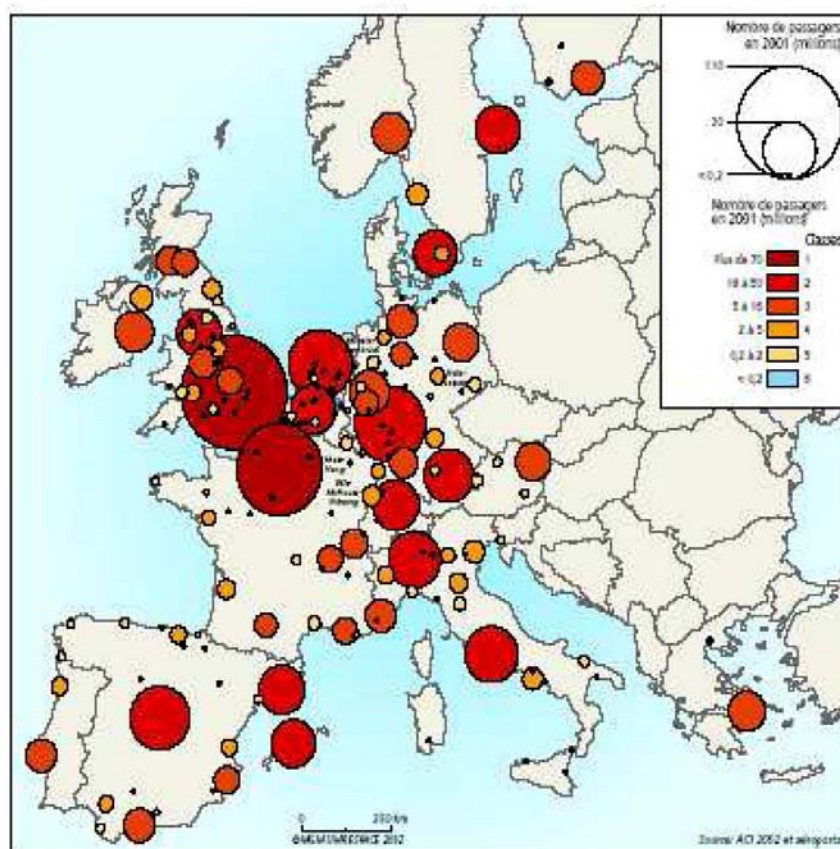
entre diferentes territórios geográficos. Duming e Norman (1987) mostraram que o serviço aéreo é o factor mais importante na localização regional de uma empresa multinacional concluindo, do mesmo modo, que as ligações aéreas internacionais estão, de uma forma indirecta, relacionadas com as negociações bilaterais entre os países.

Num estudo comparativo efectuado sobre a realidade do sistema urbano europeu (Céline Rozenblat, Patricia Cicille, 2003), abrangendo um universo de 15 países (anteriores ao alargamento da UE e incluindo Suíça e Noruega) e 178 cidades, com base na análise de indicadores seleccionados de forma a cobrir todos os diferentes aspectos do desenvolvimento urbano no contexto território europeu, a **conectividade** surge como o maior factor de integração no sistema de cidades, e aquele que permite melhorar a competitividade entre eles.

A Europa é constituída por um conjunto de países que diferem entre si em dimensão e ocupação do território, bem como na capacidade e organização socio-productiva das suas cidades e regiões. As desiguais "*performances*" dos Estados da Europa, ainda que avaliados em termos relativos, não deixam de ilustrar a existência de uma hierarquia muito acentuada, traduzida pelas profundas assimetrias territoriais do valor dos bens e serviços produzidos.

Num registo de maior detalhe, centrado apenas no factor da conectividade, destaque-se a importância da existência de aeroportos de tráfego nacional e internacional na hierarquização do território europeu (FIG C1). A existência desta infraestrutura não permite apenas um aumento da acessibilidade para dentro e para fora do sistema urbano onde esta se insere, mas permite, fundamentalmente, potenciar todos os recursos endógenos existentes (empresas, recursos técnicos e humanos, turísticos, culturais, patrimoniais, entre outros) necessários para o desenvolvimento económico, a nível regional e nacional.

FIG C1 – O Tráfego de Passageiros nos Aeroportos em 2001



Fonte: Rozenblat, Céline; Cicille, Patricia - *Les Villes Européennes – Analyse Comparative*; pg 25

Os maiores fluxos de passageiros nos aeroportos registados durante o ano de 2001, ocorrem com maior incidência na Europa Central, surgindo as cidades capitais - Londres, Paris, Frankfurt, Amesterdão e Munique (por ordem decrescente de importância) em posição de destaque. O desempenho e a competitividade destas cidades, para o mesmo ano de referência, expressa através do Produto Interno Bruto (PIB) por habitante (QUADRO C1) evidencia uma posição hierárquica bastante vantajosa, quando comparadas com as restantes cidades europeias consideradas.

QUADRO C1 – PIB por Habitante em 2001

Rang	Ville	Euros par habitant	Rang	Ville	Euros par habitant
1	Frankfurt am Main	74,465	32	The Hague	30,110
2	Karlsruhe (Germany)	70,097	33	Essen (Germany)	29,760
3	Paris	67,200	34	Bristol	29,437
4	Munich	61,360	35	Lyon (France)	28,960
5	Düsseldorf	54,053	36	Bologna (Italy)	28,282
6	Stuttgart	53,570	37	Bochum (Germany)	27,900
7	Brussels	51,106	38	Parma (Italy)	27,491
8	Copenhagen	50,775	39	Dortmund (Germany)	26,548
9	Hanover	47,223	40	Rotterdam	26,227
10	Hamburg	43,098	41	Strasbourg (France)	26,015
11	Mannheim	41,674	42	Florence (Italy)	25,693
12	Nuremberg	41,456	43	Leeds	25,619
14	Augsburg (Germany)	39,360	44	Duisburg (Germany)	25,259
14	Cologne	39,108	45	Eindhoven (Netherlands)	25,226
15	Amsterdam	38,203	46	Turin	25,042
16	Münster (Germany)	38,149	47	Toulouse	24,852
17	Wiesbaden (Germany)	37,454	48	Rome	24,766
18	Dublin	36,591	49	Bordeaux	24,252
19	Vienna	36,572	50	Malmo (Sweden)	24,233
20	Stockholm	35,733	51	Gothenberg (Sweden)	24,065
21	Gelsenkirchen (Germany)	35,688	52	Grenoble (France)	24,026
22	Helsinki	35,322	53	Verona	23,954
23	London	35,072	54	Berlin	23,428
24	Bremen (Germany)	35,022	55	Marseille	22,809
25	Edinburgh	35,018	56	Birmingham	22,069
26	Bonn	34,112	57	Manchester	22,099
27	Antwerp (Belgium)	33,090	58	Newcastle-upon-Tyne	20,499
28	Milan	32,122	59	Lille	20,191
29	Glasgow	31,893	60	Barcelona	18,449
30	Utrecht	31,712	61	Liverpool	16,466
31	Saarbrücken (Germany)	30,368			

Fonte: Michael Parkinson (2005) - *Créer des villes compétitives. Un défi pour le gouvernement britannique*, Institute Européen de L'Urbanisme; pg 189.

A esta situação não é alheia a importância que a conectividade, em articulação com a inovação e a definição de uma estratégia territorial e política, assume na projecção internacional de cada um destes sistemas urbanos, acelerando, deste modo, o desenvolvimento e consequentemente o crescimento económico em cada um deles.

O interesse pela análise dos factores que determinam e influenciam o comportamento dos sistemas urbanos constitui, actualmente, uma peça fundamental para uma visão geoestratégica dos países, bem como, a forma como estes se enquadram em espaços mais vastos, sejam eles próximo ou distantes, conforme refere Ferrão (1998). Ainda sobre esta temática, este autor resume quatro aspectos que considera representativos do papel dos sistemas urbanos como instrumento de desenvolvimento: i) são elementos insubstituíveis de equidade territorial e de coesão nacional; ii) são o interface estratégico entre a base territorial e os diferentes sistemas económicos e sócio-culturais, por um lado, e os processos de globalização, competitividade e desenvolvimento, por outro; iii) são fundamentais para a melhoria das condições de desempenho, como consequência das redes de sinergia e de complementaridade estabelecidas; iv) são facilitadores na coordenação de políticas e na cooperação entre os diferentes territórios, possibilitando uma concentração estratégica territorial.

A competição entre os sistemas urbanos implica a necessidade de impôr novas fórmulas de promoção urbana, derivadas dos objectivos estratégicos definidos pelas entidades reguladoras. Segundo Harvey (1994), luta-se pela transformação dos espaços a fim de se tornarem cada vez mais atraentes para os detentores do capital e, deste modo, para o investimento privado, iniciando-se um processo de produção de lugares.

Se consideramos que a internacionalização do direito unificou o contexto jurídico do mercado urbano, neste sentido, as cidades encontram mais oportunidades para definir os seus objectivos, podendo recorrer a estratégias e políticas de actuação, tendo presente a atracção/captação de investidores estrangeiros.

Factores como a potencialidade do lugar/imagem de marca da cidade, a disponibilidade de serviços às empresas (terciário avançado; tecido empresarial diversificado), as acessibilidades/comunicações e infra-estruturas de transportes, a qualidade e diversidade de recursos humanos, as características naturais do sistema urbano e a oferta de equipamentos existentes poderão ser encarados como sendo decisivos numa estratégia de "sedução" a novas localizações urbanas.

Segundo Andrés Ledo (1996), esta atitude de "sedução" pode ser considerada como sendo sinónimo de um comportamento de *marketing* urbano ("*City Marketing*"), em que a cidade surge como um produto de um mercado que envolve muitas outras cidades,

surgindo a posição de cada uma delas no sistema urbano dependente da capacidade de resposta a novas funcionalidades espaciais e da qualidade urbana existente.

D. “CITY MARKETING” – ESTRATÉGIAS DE PROMOÇÃO URBANA

A globalização da economia, ao estar directamente implicada no processo de urbanização, conforme anteriormente referido, exige a adopção de medidas para fazer face à competição entre os sistemas urbanos, com a intenção deliberada de afirmação de cada cidade na rede urbana existente.

As cidades, para sobreviverem, precisam de apostar no desenvolvimento dos seus serviços, tecnologias e informação, com capacidade de atrair novos investimentos, pessoas e empresas. Este novo modelo de desenvolvimento, deve reger-se por critérios de sustentabilidade, educação e cultura, factores chave para tornar competitivas as cidades e proporcionar melhor qualidade de vida à sua população.

As estratégias de sustentabilidade e políticas para as cidades e sistemas metropolitanos, a adoptar pelas entidades responsáveis de forma a garantir a competitividade destas, deverão ter presente as seguintes premissas ⁹:

- i. **Crescimento Económico** – maior criação de riqueza e aumento da produção de bens e serviços de elevado valor acrescentado, tendo em vista os mercados internacionais. Incentivo à qualificação profissional dos recursos humanos existentes, contribuindo para a elevação dos níveis de formação e educação, que se reflectirá na produtividade e qualidade de serviços a oferecer. Alteração dos padrões de produção e consumo, visando uma maior eficácia e menores consumos energéticos e de recursos naturais.
- ii. **Equidade e Coesão Social** – proporcionar, de igual modo, educação, formação e qualificação a toda população, possibilitando o acesso a novos conhecimentos e competências de forma a garantir uma melhor e rápida adaptação às exigências e mudanças no mercado de trabalho.
Possibilidade de reinserção social e profissional dos desempregados. Combater as desigualdades sociais promovendo a inclusão de minorias étnicas e culturais.
- iii. **Protecção Ambiental** – valorização do ambiente das cidades através da criação e manutenção de elevados padrões de qualidade ambiental, como forma de

⁹ Com base em concepções teóricas analisadas e discutidas no Workshop sobre Planeamento Estratégico que decorreu na parte escolar do mestrado (2005).

melhorar a qualidade de vida dos residentes e de aumentar a atractividade das cidades, impulsionando o desenvolvimento económico e social destas.

- iv. **Policentrismo** – modelo de desenvolvimento equilibrado de várias centralidades urbanas entre as quais se estabelecem relações de complementaridade, de proximidade geográfica e de cooperação em rede nos domínios relacionados com recursos humanos qualificados, capacidade de inovação, serviços especializados e infra-estruturas de acessibilidades com projecção a nível nacional e internacional.
- v. **Multi-funcionalidade** – o planeamento das cidades e dos sistemas metropolitanos deve procurar uma equilibrada mistura de funções urbanas – habitação, serviços, comércio, actividades produtivas, emprego, recreio e cultura, zonas verdes, áreas de infra-estruturas e equipamentos. De referir que estas funções urbanas deverão estar ligadas ao policentrismo.
- vi. **Políticas Urbanas** - direccionadas para a promoção da sustentabilidade dos sistemas urbanos nas vertentes económica, social e ambiental, com a finalidade de prossecução dos seguintes objectivos: coesão social e rejuvenescimento demográfico; reabilitação do património edificado e qualificação da habitação; modernização das infra-estruturas; reforço da rede de equipamentos; melhoria da mobilidade e incentivo ao uso do transporte colectivo; fixação de novas actividades industriais qualificadas; criação de áreas verdes e zonas de lazer/recreio; incentivo à construção sustentável e por fim, incentivo ao envolvimento da população nos processos de decisão.

O planeamento estratégico, enquanto instrumento urbano, surge como quadro integrador das estratégias de sustentabilidade para as cidades e sistemas metropolitanos, racionalizando a acção pública urbana.

O objectivo fulcral deste tipo de planeamento é antecipar o futuro, identificando uma estratégia clara e consistente que possibilite melhorar a posição competitiva da cidade no sistema urbano da qual faz parte permitindo, igualmente, melhorar a qualidade de vida e a coesão. Ou seja, deverá identificar os princípios imprescindíveis, "ideias-chave", para o desenvolvimento territorial, a longo prazo, da área alvo, de forma a garantir que esta venha a ter uma posição vantajosa e notoriedade nos sistemas urbanos em que se insere.

Este "novo modelo" de produção do espaço urbano deve ser concebido como sendo um plano de acção, apoiado na concertação de estratégias das entidades públicas e privadas (através de parcerias) com capacidade financeira para actuar na área. O plano estratégico tem de envolver e de ser consensual entre os principais agentes económicos e sociais da cidade e apresentar uma política de comunicação, divulgando as suas etapas e actividades a toda a sociedade civil e agentes económicos, políticos, sociais e culturais, envolvidos no processo.

Segundo Guell (1997), a aplicação do planeamento estratégico nas cidades permite concretizar os seguintes objectivos:

- Oferece uma visão global e intersectorial do sistema urbano a longo prazo.
- Identifica e antecipa oportunidades.
- Formula objectivos prioritários e concentra recursos limitados em temas críticos.
- Estimula o diálogo e debate interno.
- Gera consenso e compromisso comunitário para a acção.
- Fortalece o tecido social e favorece a mobilidade social.
- Promove a coordenação entre administrações.
- Envolve a iniciativa privada.
- Amplia a perspectiva política e social.

Segundo este autor, apesar da existência de algumas *nuances* entre o planeamento estratégico e o planeamento urbano tradicional (metodologia, formas de actuação e participação), o objectivo do primeiro é complementar ao segundo. A utilização conjunta dos dois tipos de planeamento permite integrar diferentes actividades e assegurar um objectivo e uma direcção comuns.

Subjacente à metodologia a usar no processo de planeamento estratégico, é necessário ter em consideração alguns requisitos, imprescindíveis ao sucesso do plano e à concretização das operações urbanas previstas:

- **Técnicas prospectivas** – o planeamento estratégico deve recorrer a instrumentos e técnicas prospectivas eficazes, necessárias para construir cenários.
- **Aplicação sistémica** – deve-se considerar a cidade como um sistema funcional que, ao estar sujeito a grandes mudanças, pode adaptar-se rapidamente a novas situações.

- **Desenvolvimento de uma participação efectiva** – envolvimento dos principais agentes da comunidade (económicos e sociais) no processo de planificação e decisão, assegurando que a sua participação seja efectuada no momento certo.

É importante no processo de planeamento estratégico haver monitorização do plano. A criação de um observatório é desejável, permitindo, consequentemente, a monitorização e acompanhamento da implementação das estratégias urbanas apresentadas por este, possibilitando avaliá-las de uma forma contínua, corrigir e alterar alguns desvios que possam surgir como obstáculos ao desenvolvimento pretendido.

O sucesso deste tipo de planeamento urbano concretizado nos anos 90 e tendo como expoente máximo as experiências desenvolvidas nas cidades de Barcelona (Europa-Espanha) e Curitiba (América do Sul-Brasil) resultaram, acima de tudo, de um forte desejo de “colocar a cidade no mapa mundo”. A visão estratégica delineada por cada uma destas cidades, suportada pelos sectores público e privado e apoiada pela sociedade civil, foi determinante para a requalificação das suas áreas urbanas e respectivo desenvolvimento sustentável.

Para alguns autores, o sucesso alcançado por estas cidades deveu-se em grande parte a campanhas publicitárias e de *marketing* (“*City Marketing*”) implementadas, direccionadas para a divulgação e “venda do produto urbano” existente em cada uma delas. A constatação de que a produção do espaço urbano possa ser vendável poderá ser, à partida, chocante, mas na realidade o papel do *marketing*, cada vez mais importante na sociedade actual, surge como um meio de transmissão de imagens/paisagens positivas do espaço urbano, objecto de divulgação. A assimilação mental dessas mensagens por parte dos agentes económicos e sociais, a nível global, faz com que a cidade passe a fazer parte do seu “mundo”, suscitando curiosidade e interesse por ela.

O Planeamento Estratégico nas cidades exige uma metodologia estruturada, sendo a mais utilizada actualmente, a que contempla simplificadaamente as seguintes fases:

- i. **Arranque do plano** – fase inicial onde é definida a liderança do processo, estabelecidos os contactos e assegurada a participação dos diferentes agentes económicos e sociais da cidade. Definição de uma política de comunicação a adoptar, tendo em vista a discussão e difusão pública dos objectivos e metas do plano estratégico.
- ii. **Caracterização dos modelos de desenvolvimento** - fase de elaboração de estudos de caracterização socio-económica e física, necessários para a compreensão da situação actual da cidade, e servindo de base para as análises subsequentes – análises externa e interna.
- iii. **Análise externa** – identifica e relaciona as oportunidades e ameaças resultantes de factores externos, que afectam ou podem afectar determinantemente a orgânica da cidade.
- iv. **Análise interna** – análise efectuada em simultâneo com a referida no ponto 3. Diagnóstico da situação de alguns elementos urbanos (recursos humanos, actividades produtivas, comunicações /transportes, qualidade de vida e espaço público), permitindo identificar os pontos fracos e fortes da cidade.
- v. **Formulação da visão estratégica** – definição da visão estratégica para o futuro desejado para a cidade. A declivagem existente entre a visão estratégica desejada para a cidade e o diagnóstico da situação existente na cidade apurado, com base nas análises referidas nos pontos ii, iii e iv, permite identificar quais os elementos que são essenciais para o desenvolvimento socioeconómico pretendido para a cidade.
- vi. **Desenvolvimento de estratégias** – uma vez definido o futuro desejado e possível, são delineadas as estratégias para tornar possível a promoção da cidade, materializadas no plano estratégico, onde deverá constar os programas de actuação, os recursos e mecanismos necessários para a sua concretização.
- vii. **Implantação** – fase respeitante à difusão e implantação do plano.

Fonte: Guell (1997)

Este processo, criticado por uns e aceite por outros, não passa, por ser uma estratégia de promoção da cidade, divulgando as qualidades da produção do seu espaço urbano e desenvolvimento socioeconómico conseguido, através da implementação do plano estratégico, contribuindo para afirmar a sua posição na rede global de sistemas urbanos. *“Não sendo de estranhar que uma competição entre cidades mais aberta que nunca, à procura do seu “projecto imagem” se converta numa preocupação urbanística”* (Joan Busquets, 2004:pg 48).

E. “VAZIOS URBANOS”– A EXCLUSÃO DE ALGUNS ESPAÇOS URBANOS/ PERIURBANOS

O crescimento urbano, em grande medida sustentado pelo dinamismo das actividades económicas, resultante dos novos modos de produção e das novas regras do mercado, implementados durante o século passado e mantendo-se até princípios do actual, fez emergir problemas e questões diferentes dos então existentes, tendo vindo a ser equacionados à luz de novas orientações teóricas. Após um período de predomínio de perspectivas teóricas alicerçadas na lógica de centralização das actividades produtivas nos centros urbanos das sociedades ocidentais industrializadas assiste-se, nas últimas três décadas, a um processo de reestruturação do sistema capitalista, promovendo uma fase de descentralização (movimentos centrífugos) do sector produtivo para outras áreas geográficas, à procura de novas respostas flexíveis face aos processos e aos mercados de trabalho e de consumo.

Como resultado desta tendência, teve lugar uma massiva transferência de postos de trabalho do centro da cidade para as áreas suburbanas, surgindo uma notória escassez da oferta de emprego no interior da cidade, onde ficaram recursos humanos e actividades produtivas menos qualificadas, impelidos de participar neste processo de mudança. Por outro lado, a relocalização das actividades produtivas mais rentáveis para outras áreas geográficas, conjugada com as novas tendências de consumo e estatuto social, foi factor determinante para o acelerar da mobilidade profissional e residencial, desencadeando migrações e atraindo novos residentes a novos espaços geográficos. Os espaços construídos vão crescendo e expandindo-se, de uma forma anárquica e pouco planeada, avançando em determinado ponto sem progredir noutro, originando este processo incoerências no padrão de uso do solo. Evidencia-se uma descontrolada localização da habitação misturada com actividades industriais e comerciais. Os limites entre as cidades e as áreas rurais esbatem-se, novas centralidades periféricas aparecem, a cidade perde a sua centralidade radial e o espaço urbano estende-se. A cidade transforma-se e o espaço rural urbaniza-se, surgindo o automóvel como a “peça” de apoio crucial a esta crescente expansão urbana.

Segundo Carter (1987), o factor que contribuiu para intensificar o processo de decadência do interior das cidades foi o tipo de política de planificação adoptada por grande parte dos países industrializados, no sentido de incentivar a dispersão da indústria para

áreas mais atrasadas, e submetendo algumas áreas centrais da cidade a grandes remodelações urbanísticas, inibindo e afastando população.

Urbanisticamente, este processo de transformação económico, social e cultural tem uma manifestação territorial muito clara que se revela ao nível dos núcleos consolidados das cidades e ao nível das suas áreas periféricas (**franja marginal urbano-rural**¹⁰)

A descrição de Portas (2005) é bastante elucidativa e clara sobre esta nova realidade urbanística - "... *um subúrbio sem contornos nem silhueta socialmente legível – sem estrutura - ocupado por bocados de bairros dormitório sobrepovoados ou por autênticas cidades-dormitório, igualmente característicos pelo seu ambiente urbano, sórdido como o sistema que as gera e permite; um subúrbio reduzido a habitações reduzidas e aos comércios estimulantes dos consumos inoportáveis, sem equipamentos escolares, sociais ou de recreio suficientes e, o que é mais grave, sem espaço para os vir a ter, localizados sem corresponder a um plano de transportes rápidos para os locais de trabalho e outros centros*" (Portas, 2005:pg 147).

Como consequência destes factos, as sociedades capitalistas passaram a enfrentar sérios problemas relacionados com o esvaziamento e a perda de vitalidade nas áreas centrais das suas cidades, onde se podem observar as seguintes situações: i) o aumento de áreas habitacionais e espaços públicos deteriorados e sem vivência; ii) a densificação terciária nos centros urbanos consolidados, causadora da diferença de distribuição da população durante o dia e a noite, nos períodos de trabalho e tempo livre (fins de semana e férias); iii) a notória diminuição e envelhecimento da população residente; iv) a existência de áreas com estruturas obsoletas de apoio aos sectores fabris portuários, militares e outras actividades que foram relocizadas ou, simplesmente, deixaram de funcionar; v) a fragmentação social como causa e efeito do surgimento de focos de pobreza, de delinquência/marginalidade e de prostituição.

Estas transformações do espaço urbano reflectem-se na imagem urbana, transmitindo ao olhar mais atento a existência de sucessivos **vazios urbanos** (*Brownfields*; *Terrain Vague* ou **Espaços Banais**¹¹). Se nas áreas consolidadas da cidade, os vazios urbanos são consequência dos factores anteriormente mencionados, originado um estado de decadência física e social, sentido e visível no espaço urbano, nas áreas periféricas

¹⁰ Designação atribuída por Carter, subentendendo que nas áreas periféricas coabitam modos de vida urbanos e rurais.

¹¹ Designações atribuídas por diferentes autores.

provêm da descontinuidade e fragmentação existente na malha urbana que cresce "*sem modelo reconhecível*" (Portas, 2005:pg 117).

Na perspectiva de Rojas (2004), a situação actual dos centros de algumas cidades são o reflexo da existência de falhas no mercado imobiliário, pela dificuldade em convertê-las em áreas mais atraentes e evitando, deste modo, a deslocação da população para a periferia. O regime de propriedade do solo urbano e as normas urbanísticas, por vezes rígidas e inflexíveis, são factores inibidores da construção e apontados como causadores da degradação urbana destas áreas. Por outro lado, o desconhecimento da situação cadastral e predial da propriedade (caso da realidade portuguesa), permite que haja um desfasamento entre a realidade jurídica do registo e a realidade física do edifício, dificultando largamente a aplicação legal dos instrumentos de planeamento territoriais existentes, bem como a gestão urbanística do território e dos espaços urbanos onde se inserem.

Para Portas (2005), a legislação portuguesa produzida nos anos 60 para atacar as pressões de extensão da cidade não serviu para resolver os problemas actuais relacionados com: a substituição de áreas obsoletas ou colmatar espaços vazios e a recuperação das mais valias resultantes da densificação terciária nas áreas consolidadas da cidade. A inexistência de legislação adequada à resolução destes problemas, segundo este autor, pode ser sintomática de que "*a questão urbana se vai acomodando com um sistema negocial de contrapartidas que dispensa as medidas das leis anteriores*" (Portas, 2005: pg 250).

O actual desafio urbanístico das sociedades contemporâneas—"Vazios Urbanos", tem sido objecto de grandes reflexões e dualidades de opinião no seio da comunidade científica (envolvendo, fundamentalmente, as áreas da arquitectura, do urbanismo e da geografia), no que parece apontar para dois aspectos pouco convergentes. Se, por um lado, a concepção teórica do "vazio" levanta a questão da continuidade da imagem da paisagem urbana, obedecendo aos critérios já experimentados e existentes, surge, por outro, como sendo uma oportunidade na medida em que não deixa de "*potenciar uma liberdade alternativa à cidade normalizada e previsível*" (Solà-Morales, Primeira Trienal de Arquitectura de Lisboa, 2007). Não obstante, existe um consenso generalizado, quanto à sua metodologia de actuação, defendendo o **projecto urbano** como uma nova forma de intervenção na cidade, a partir do qual é possível criar novas lógicas que sejam mais próximas das pessoas, das suas aspirações e, acima de tudo, como forma de se obter a coesão de territórios (Portas, 1996; Tsiomis, 1996).

Atendendo ao facto de, recentemente, esta questão ter sido objecto de reflexão e debate num evento de dimensão internacional, escolheram-se algumas definições apresentadas, que apesar de exprimirem conteúdos diferentes sobre os "Vazios Urbanos", na sua essência espelham ideias e preocupações similares sobre esta realidade urbana.

"Uma área sem limites claros, sem uso actual, vaga, de difícil compreensão na percepção colectiva dos cidadãos, constituindo normalmente um rompimento no tecido urbano. Mas é também uma área disponível, cheia de expectativas, de forte memória urbana, com potencial original: o espaço do possível, do futuro?" (Solá-Morales, Vazios Urbanos, 2007: pg13).

"São espaços expectantes, mais ou menos abandonados, mais ou menos delimitados no coração da cidade tradicional, ou mais menos indefenidos nas periferias difusas. São manchas de "não cidade", espaços ausentes, ignorados ou caídos em desuso, alheios ou sobreviventes a quaisquer sistemas estruturantes do território" (Texto Introdutório - Primeira Trienal de Arquitectura de Lisboa, 2007).

"O vazio não é uma questão de pensar em algo vazio. O vazio nunca está vazio, antes é o início do pensamento, da substância. Se estivesse vazio, era nada. O vazio é um convite à possibilidade de uma experiência" (Mark Wigley – Primeira Trienal de Arquitectura de Lisboa, 2007).

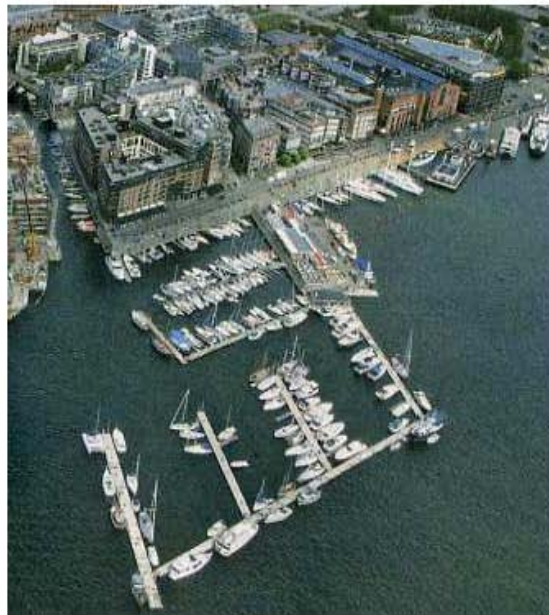
Lamas (1992), numa reflexão crítica sobre urbanismo e arquitectura, salienta a importância do desenho urbano para dar forma ao meio urbano sendo possível, através deste, estabelecer uma ligação entre os elementos morfológicos e o espaço que definem. *"Para dar forma ao meio urbano, não é possível ter apenas como níveis de produção do espaço a programação e o projecto. Para que exista forma, tem de existir o desenho urbano"* (id.: pg 125). No âmbito desta abordagem, este autor salienta que em toda a transformação do território é crucial uma operação que defina as relações e articule os elementos construídos com as suas diferentes arquitecturas, sendo esta operação exclusivamente urbanística e tendo como instrumento o desenho urbano.

Na perspectiva de Busquets (2004), o projecto urbano deve ser encarado como um tipo de projecto urbanístico que aceita trabalhar o "fragmento urbano", entendendo que a partir deste se pode dar resposta às questões mais gerais da cidade, na medida em permite integrar programas variados, tais como: entre infraestruturas e cidade, entre espaços

públicos e colectivos e entre arquitectura e serviços. Desta forma, o projecto urbano estabelece-se como um sistema de relações entre as partes, sendo que estas podem evoluir.

O Novo Urbanismo, ao aceitar a forma urbana no desenho da cidade, vem permitir um novo entendimento da cidade, possibilitando a conjugação de ideias com a renovação da arquitectura (Lamas,1992 :pg 439). As intervenções efectuadas em França na Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Montparnasse, na Alemanha, mais concretamente as do IBA em Berlim, em Espanha (Barcelona-Montjuic – estratégia urbana de aproveitamento das transformações urbanas provocadas pelas Olimpíadas de 1992, Bilbao - reconversão industrial a partir da implantação de um projecto âncora de natureza cultural – "Museu Guggenheim) e, recentemente, o exemplo paradigmático do "Aker Brygge" – Docas de Oslo (reconversão de um espaço de estaleiro e de armazéns de baixa rentabilidade económica), considerado original, comparativamente a outros projectos urbanos similares implantados nos vários continentes, são exemplos de como a morfologia do novo urbanismo conjugada com a participação de arquitectos proeminentes, resulta em operações de sucesso, influenciando positivamente a paisagem e a qualidade de vida urbana (FIG E1).

FIG E1 – "Vazios Urbanos" – "Aker Brygge" - Docas de Oslo



Fonte: Jornal "Expresso", 15 de Setembro de 2007 – Caderno de Economia, pg 20

Segundo Harvey (1994), a prática do projecto urbano surge como uma alternativa ao planeamento das cidades, apoiando-se nas tradições vernáculas, na história local, nos desejos e nas necessidades e fantasias particulares, gerando formas arquitectónicas especializadas e concretizando a mudança de paradigma na forma de intervir no espaço urbano. Este estímulo reflecte-se na requalificação de paisagens e na recuperação dos elementos históricos/patrimoniais, criando o fascínio pelo embelezamento urbano e, consequentemente, induzindo ao processo de *gentrification*.

Neste sentido, o projecto urbano enquanto ferramenta de transformação territorial deverá ser entendido como uma actuação pública sobre uma determinada parte da cidade, devendo obrigatoriamente estar articulada com uma visão global da cidade, na óptica económica e social. Para Ingallina (2001), tanto o conceito de projecto urbano, como o seu método de actuação, marcam um momento de transição entre a maneira tradicional de pensar o urbanismo, representando uma nova abordagem, menos hermética e mais receptiva às transformações e aos debates. Transita-se, deste modo, de uma abordagem estática do urbanismo para uma mais dinâmica, que exige uma actuação maior. Ainda segundo esta autora, o projecto urbano deve ser considerado como um urbanismo de articulação entre os diferentes agentes económicos e de coordenação entre o sector público e privado.

Na perspectiva de Rojas (2004), a implementação de um projecto urbano nas áreas centrais das cidades da América Latina exige muitos recursos financeiros públicos, que na maioria das vezes não existem. Tomando como referência algumas experiências com êxito, desenvolvidas em áreas obsoletas e abandonadas da América do Sul e Caraíbas (caso de Puerto Madero na Argentina - FIG E2, Montevideu no Uruguai, Quito no Equador e Centro de Santiago do Chile), segundo este autor, este problema foi ultrapassado através do estabelecimento de plataformas de cooperação de interesses entre os sectores público-privado criando-se, em algumas situações, sociedades públicas ou mistas de capital público ou público-privado, direccionadas para a implementação de programas específicos de recuperação urbana em áreas centrais. A cooperação entre estes diferentes actores envolvidos no processo foi facilitada porque perfilhavam a mesma visão de futuro e negociaram, de uma forma transparente e objectiva, soluções aceitáveis para todos.

FIG E2 - "Vazios Urbanos" - Puerto Madero



Fonte: Eduardo Rojas, 2005

Os benefícios de uma operação desta natureza são fundamentalmente de natureza económica, social e cultural. Relativamente à primeira, é de considerar que o investimento no activo imobiliário e infra-estruturas é crucial para atrair actividades económicas à área, dinamizando a área e fomentando o aumento de população. Ao tornar estas áreas mais atraentes, o sector público está a contribuir para aumentar o valor das propriedades limítrofes à área da recuperação, consequência da eliminação dos factores que a deterioravam. Relativamente ao benefício social e cultural, este possibilita a preservação das áreas patrimoniais e cria condições favoráveis à recomposição social da área. Não obstante, esta situação pode levar à exclusão social das populações locais e desencadear processos de *gentrification*.

Uma boa gestão de uma intervenção urbana em "vazios urbanos" existentes na cidade pode permitir mudar a imagem de degradação da área, recuperar o investimento do sector privado, e assegurar a sustentabilidade social e económica da cidade. O sucesso das intervenções urbanas não se devem apenas ao esforço do(s) urbanista(s) em resolver os problemas existentes, materializando no desenho urbano as soluções viáveis de forma a tornar as áreas atraentes e convidativas para residir, mas sim, acima de tudo, ao esforço de articular e consensualizar os diferentes interesses existentes – público, privado e sociedade civil. O direito à cidadania e a participação pública no processo interventivo, reflexo da consciência do papel de cada cidadão como promotor do processo de recuperação urbana, revelou-se como sendo o factor chave para o sucesso das operações.

Os exemplos mencionados ao longo do texto são considerados como experiências inovadoras, em termos de concepção e de gestão urbana. Tiveram como objectivo principal desencadear um processo de transformação do espaço urbano, para o qual a figura do projecto urbano surge como o elemento impulsionador da operação pretendida, seja ela destinada à reconversão de antigas áreas industriais degradadas, ou ao preenchimento de espaços indefinidos na cidade. De acordo com Busquets, cada projecto move-se a diferentes escalas, não apenas a sua própria mas também outras superiores e inferiores, cujo propósito é garantir a inserção na cidade e comprovar a sua coerência. Deste modo, o projecto urbano revela que é capaz de produzir uma "*peça urbana*" (Busquets, 2004: pg 56) coerente com o resto da cidade, mas com qualidades espaciais próprias.

Existem outras duas experiências que não poderão deixar de ser mencionadas no contexto desta análise. A primeira, refere-se a uma grande experiência desenvolvida no território nacional – a Exposição Universal de 1998 (Expo 98), cujo projecto previu a reutilização do espaço logo após o encerramento da exposição. A segunda, refere-se a uma experiência cujo projecto definiu uma ligação mais articulada e harmoniosa entre as diferentes partes da cidade. Esta experiência insere-se num contexto cultural e social diferente do ocidental (cidade de Shenzhen–China), com especificidades e identidade muito próprias, contudo a intervenção urbana efectuada, revelou-se exequível, transmitindo à paisagem da cidade um embelezamento singular e grandioso.

Relativamente à primeira situação, registe-se que se tratava de uma área obsoleta, com actividades outrora ligadas ao Porto de Lisboa, abandonada durante anos, devendo à realização da Exposição Universal de 1998, a sua promoção urbana. A conciliação de interesses público-privados tornou possível dotá-la de uma qualidade urbanística, materializada na concepção de um desenho urbano arrojado com traços de contemporaneidade, criando condições para uma vivência urbana agradável e atractiva – boas acessibilidades, edifícios com um estilo arquitectónico mais moderno (face ao resto da cidade), bons equipamentos de proximidade (uso colectivo), implantação de alguns projectos âncora de natureza cultural (como são exemplo o Oceanário e a Feira Internacional de Lisboa), criação de espaços públicos amplos, "arejados" e convidativos ao lazer, e miscigenação funcional e habitacional. O sucesso social e económico desta operação é demonstrado, ainda hoje, pela grande afluência aos espaços públicos e equipamentos culturais existentes, e no interesse, por parte de alguns grupos económicos, em localizar nesta área as sedes sociais das suas empresas. Para além destes factores, a

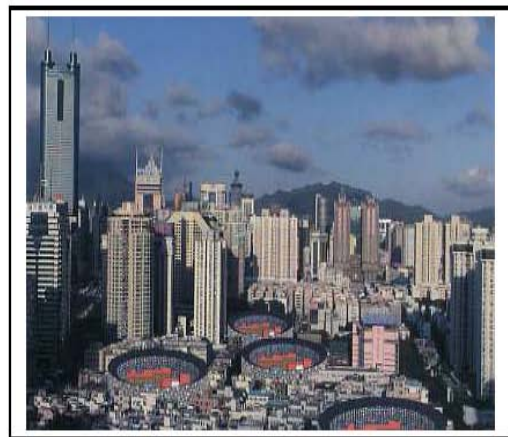
operação urbana realizada proporcionou à cidade de Lisboa o surgimento de uma nova e qualificada paisagem urbana.

Em relação ao segundo exemplo, o preechimento dos “Vazios Urbanos” revelou-se fundamental para estabelecer a ligação entre as diferentes partes da cidade possibilitando, deste modo, uma certa organização na estrutura caótica e desorganizada pré-existente. A criação de espaços públicos atraentes, como é o caso da experiência desenvolvida em Shenzhen (FIG E3), resultante da articulação de um desenho urbano destemido, com o apoio da arquitectura e do paisagismo, foi uma das formas encontradas para valorizar a área central da cidade e estimular o investimento em novas actividades económicas. Uma outra forma encontrada para colmatar os seus “vazios urbanos”, foi a utilização destes espaços indefinidos para a construção de habitação social, destinada a estratos da população com rendimentos baixos (*Tolou Communes*). A tipologia construtiva adoptada para esta intervenção urbana, foi a de áreas densas com baixa altura, cujos edifícios se distribuem em forma circular (baseando-se na tradição construtiva da região), beneficiando de uma boa acessibilidade a toda a cidade. Apesar do grande impacto visual que esta intervenção urbana possa causar, resultante, por um lado, da existência de uma cor forte na paisagem e, por outro, da grandiosidade dos edifícios envolventes às “Tolou Communes”, provar-se-á no tempo se o retorno à estrutura construtiva tradicional conseguirá recriar verdadeiras comunidades no interior de um processo de renovação urbana ou se, pelo contrário, poderá suscitar uma “elitização” territorial (FIG E4).

FIG E3 - Praça Central, Sungang, Shenzhen, China



FIG E4 - “Tolou Communes”



Fonte: “Vazios Urbanos”, Trienal de Arquitectura de Lisboa, Caledoscópio, Maio 2007; pg 117

Por fim, importa salientar alguns aspectos comuns no que se refere ao conceito de projecto urbano, destacando-se os três considerados mais relevantes:

- i. O projecto urbano é o método usado pelo Novo Urbanismo para implementar as suas propostas para as áreas centrais da cidade (sejam elas deprimidas ou simples vazios urbanos), redesenhando-as, reequipando-as, pretendendo dotá-las de vida urbana, através de uma nova morfologia e dinâmica funcional.
- ii. Os projectos urbanos devem ser considerados como ferramentas flexíveis, devendo ter em consideração o seu contexto de actuação e os agentes económicos envolvidos.
- iii. O espaço público (ou colectivo), como elemento de conexão entre os edifícios e as actividades, assegura a continuidade da imagem urbana, a boa percepção do lugar e a possibilidade da coesão social (Portas, 2005) – o reconhecimento do espaço público como espaço das relações e como lugar significativo da cidade (Ingallina, 2001).

A valorização do espaço público (ou colectivo) surge como um dos factores decisivos para a afirmação do projecto urbano. Este possibilita alterar as relações de sociabilidade entre a comunidade, atenuando a tendência actual de isolamento/individualização e de insegurança dos indivíduos, criando marcos de referência na cidade, concedendo novos padrões de embelezamento e de estética, e reforçando a imagem da cidade.

E. 1. CENTROS HISTÓRICOS

Numa abordagem sobre “os vazios urbanos” nas áreas consolidadas da cidade, não poderá ser negligenciada a questão dos Centros Históricos. De uma forma genérica, os Centros Históricos correm o risco de se transformarem em vazios urbanos, porque os factores que estão subjacentes à perda de vitalidade e esvaziamento destas áreas são similares aos identificados nas outras partes consolidadas da cidade. No entanto, é de salvaguardar que as acções desenvolvidas nestas áreas (“casco histórico”) devem respeitar o património histórico edificado e também os tecidos urbanos que asseguram o seu contexto e são o seu contraponto morfológico.

O Centro Histórico pode ser definido com sendo o núcleo da cidade, normalmente circunscrito por uma muralha, onde se pode reconhecer e concentrar o património monumental, edificado e ambiental mais antigo da cidade. Neste contexto, ele surge como depositário dos bens histórico-artísticos de maior valor estético e arquitectónico, vividos no imaginário colectivo como expressivos e representativos da cultura e da história de uma cidade ou até de um país.

A temática dos Centros Históricos revestiu-se, nas últimas décadas (mais concretamente a partir da década de 60), de uma grande importância e actualidade no debate subjacente à preocupação sobre as áreas urbanas centrais das cidades. Com a introdução da reabilitação urbana no planeamento urbanístico, iniciou-se uma nova etapa no domínio da política de intervenção urbana já que, anteriormente, não existiam experiências nesta área, resumindo-se as acções de recuperação do património arquitectónico ao restauro de conjuntos monumentais.

A definição de áreas críticas habitacionais e a percepção que o valor patrimonial da malha urbana não passa exclusivamente pelo seu valor arquitectónico insubstituível, mas também pelo seu tecido social, constituem a filosofia base da reabilitação. Deste modo, a actuação do poder autárquico processa-se, na reabilitação urbana, de uma forma integrada, respeitando a multidimensionalidade das vivências urbanas e procurando, através do accionamento dos vários níveis de intervenção, a qualificação da vida das populações locais.

Ao nível físico, urbanístico e arquitectónico procura-se a reabilitação das estruturas edificadas e a revitalização das zonas históricas degradadas e envelhecidas, bem como a salvaguarda da paisagem urbana, com o desencorajamento de intervenções caóticas e isoladas e a definição de critérios de intervenção. A melhoria das infra-estruturas e das condições de habitabilidade, adequando-as aos novos padrões de conforto, higiene e segurança, a reutilização e reordenamento dos espaços públicos e edifícios, bem como a introdução de novas funções e usos são, igualmente, objectivos deste processo interventivo.

Na vertente sócio-cultural, para além da dinamização e/ou introdução de equipamentos que promovam a vida cultural local, numa perspectiva de protecção dos modos de vida (**identidade social e cultural**), a reabilitação urbana pretende a reanimação das naturais apetências turísticas, através de iniciativas promocionais e culturais, sem que tal implique a perturbação do quotidiano dos residentes, nem a sua marginalização das

dinâmicas que se venham a desenvolver no "espaço de vida local". Simultaneamente, procura-se através do planeamento e de instrumentos jurídicos e financeiros, evitar a expulsão da população residente, através de processos de especulação imobiliária.

A nível socio-económico a reabilitação urbana, visa a introdução de novos equipamentos sociais e a melhoria dos existentes, bem como a dinamização do mercado habitacional, com a recuperação de fogos devolutos, procurando-se, desta forma, contrariar a tendência de abandono e o despovoamento das áreas centrais. Tendo como referência uma política de miscigenação funcional, para além da função habitacional, a reabilitação urbana tem como objectivo a reanimação e dinamização económica, promovendo as pequenas empresas existentes na área.

Por fim, no que se refere ao sector comercial, a sua requalificação e revitalização é considerada como um dos vectores cruciais no destino destes tecidos socio-urbanísticos, quer pela sua capacidade de dinamização social, quer como factor gerador de desenvolvimento económico. Se, por um lado, se procura contrariar o despovoamento das áreas centrais e antigas da cidade e se pretende captar a função residencial, habitar e humanizar esses espaços, por outro, esse objectivo terá de implicar a modernização do comércio local, não apenas com a reconversão de algumas actividades, como pelo aumento da qualidade dos produtos e serviços. Esta actividade tende a evoluir no sentido de dar resposta às necessidades da população autóctone, mas simultaneamente a revelar uma capacidade de adaptação aos hábitos de consumo das novas gerações, que se pretende atrair para as áreas antigas da cidade.

Este processo interventivo resultou, na opinião de Portas (1985), da convergência de vectores bastante distintos, dos quais se destacam dois:

- A ampliação do conceito de salvaguarda do património, para além da identificação de conjuntos a classificar e tratar como objecto de restauro até à actual concepção que procura a integração física e social de cada área no conjunto urbano, tendo em conta as "memórias colectivas", e a evolução dos usos e funções dos espaços urbanos;
- A inoperância dos conceitos e métodos existentes leva os urbanistas a voltarem a aprender com a cidade privilegiando as misturas entre espaços públicos e privados, entre o "velho" e o "novo", entre actividades diferentes e entre níveis de análise "macro", "meso" e "micro".

Em síntese, podemos afirmar que a reabilitação urbana, enquanto forma de intervenção urbanística, surge como uma acção de revalorização concertada que tenta inverter um processo de desvalorização. Contudo, deve ter-se em consideração que os mecanismos de suporte a este processo interventivo têm vindo a mudar ao longo das últimas décadas, facto que se prende com a necessidade de implementar novas estratégias urbanas, definidas para a cidade em geral, e para as áreas antigas em particular, como forma de torná-las mais competitivas e sustentáveis.