

Grande Porto: o desafio da

# denCidade

\_Introdução: Áreas Metropolitanas e o Grande Porto

- \_Geografia da área
- \_Policentrismo na Área Metropolitana do Porto
- \_Descentralização

\_A nova Grande Área Metropolitana do Porto

\_Os territórios e a sua delimitação

- \_Análise territorial: explicação
- \_Definição de limites

\_ Grande Área Metropolitana do Porto: agremiações

- \_A 'cidade' do Porto
- \_ Grande Área Metropolitana do Porto
- \_Ambiente
- \_Institutos

\_Diferentes modos de enfrentar a cidade

- \_Urbanização intensiva/extensiva
- \_Porto: cidade nova, cidade velha

\_Patologias sociais

- \_Integração social
- \_Bairros sociais
- \_Introdução
- \_Soluções

\_Mistura de usos / Densidade

- \_Movimentos pendulares
- \_Mistura de usos
- \_Soluções urbanas

\_Metro do Porto

- \_Introdução
- \_Uma via como suporte da estrutura urbana
- \_A 'super-via', a Avenida da Boavista
- \_Desenho de novas vias

\_Policentrismo / Densidade

- \_Introdução
- \_Exemplos
- \_Conclusão

\_A Demolição

- \_Introdução/exemplos
- \_Demolições urgentes
- \_Reciclagem de materiais

\_Intervenções no Centro Histórico

- \_O que é o Património
- \_Avenida da Ponte

\_Centros Históricos

- \_A 'Cidade Afectiva'
- \_Cidade antiga / Cidade nova
- \_Centros Históricos
- \_O Negativo
- \_Possibilidades

\_Conclusão

- \_O Futuro
- \_Desenvolvimento Sustentado
- \_O ambiente no Grande Porto

\_Infografia

\_Legenda, Créditos e Bibliografia

## **Introdução: Áreas Metropolitanas e o Grande Porto**

O Grande Porto (GP) designa uma zona, com centro na cidade do Porto, com uma grande densidade populacional e grande continuidade de edificado. Esta 'metrópole' existe no Noroeste de Portugal, e faz parte duma maior mancha edificada que engloba várias cidades, regiões, distritos e instituições diferentes, e tem uma morfologia de difícil apreensão. Não é, normalmente, entendida enquanto entidade, mas enquanto várias entidades separadas, o que tem dificultado o seu estudo e compreensão. Pode-se entender esta zona como uma grande Conurbação que começa em Aveiro e se estende até Viana do Castelo, com centro no Porto mas com vários semi-centros. De facto, a grande questão não está em definir o que é urbano e o que não é, porque o que encontramos nesta região é uma grande multiplicidade de situações. Como se pode verificar na imagem 5, existe uma grande continuidade edificada. A Sul existe Aveiro e sua envolvente. Mais para Norte começa a surgir uma certa densidade com o Vale do Vouga e as suas cidades. De seguida surge a Conurbação Central, e a Norte desta Póvoa de Varzim e Vila do Conde. Mais para Este existe o Vale do Sousa, com Penafiel, Paços de Ferreira e Felgueiras, e a Norte a grande mancha homogénea do Vale do Ave, que vai da Trofa até Fafe, e inclui Santo Tirso, Famalicão e Guimarães. A Norte surgem ainda Braga e Barcelos, e a rematar este conjunto Viana do Castelo.

A dimensão física e social do Grande Porto (materializada na Área Metropolitana do Porto, AMP, presente na imagem 2), e a importância que a cidade do Porto tem nesta orgânica regional, levam à denominação de Metrópole. No entanto, o seu policentrismo, a falta de uma terciarização do centro, tão evidente na Área Metropolitana de Lisboa (AML) e o reforço de "...toda a envolvente regional do núcleo central da AMP" da sua "componente industrial, fixando emprego e alimentando o processo difuso de urbanização", não gerou um "processo de metropolização convencional"<sup>1</sup>. A 'Metrópole' do Porto, com uma escala reduzida tanto em termos ibéricos como europeus, acaba por viver muito do que a envolve.

As Áreas Metropolitanas (AM) do Porto e de Lisboa eram, até à data, as duas únicas no país. Com a nova divisão administrativa (presente na imagem 3), ou descentralização, deixou de existir essa figura legal, para surgir a Grande Área Metropolitana (GAM). Neste novo mapa administrativo do país surgem 7 GAMs. Novas figuras surgem também para agremiações entre municípios com menores densidades populacionais e com polaridades menos acentuada, como as Comunidades Urbanas e as Comunidades Intermunicipais. Dentro deste novo enquadramento legal os poderes dos municípios saem reforçados em muitas áreas, havendo uma transferência para as autarquias de competências que antes eram do estado. Uma das premissas desta reorganização administrativa é "promover a reorganização e o equilíbrio do sistema urbano", mas também "promover o aprofundamento de relações de complementaridade e de solidariedade entre municípios contíguos", através de "mecanismos de articulação e consensualização de serviços, investimentos, programas, planos, projectos e intervenções das Administrações Central e Local"<sup>2</sup>. Os objectivos destas novas GAMs são semelhantes ao das anteriores AMs, tendo os municípios reforçado as suas competências. O mapa de regiões que existia anteriormente era, de alguma maneira, algo obsoleto, e com uma relação distante com a realidade. A situação de existirem apenas duas AMs deixava o resto do país numa situação de não-AM, ou seja, com um enquadramento legal que limitava a articulação entre municípios a Associações. Este novo mapa, apesar de ainda bastante indefinido e ainda com bastantes incongruências, permite entrever o funcionamento futuro do país.

## **A nova Grande Área Metropolitana do Porto**

A anterior AMP existia apenas enquanto instituição, e não como uma realidade física. Desta faziam parte os concelhos de Porto, Matosinhos, Maia, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Vila Nova de Gaia (VNGaia), Espinho, Valongo e Gondomar. Verificava-se, no entanto, uma falta de validação real nesta agremiação de municípios, como nota Álvaro Domingues<sup>3</sup>, referindo-se a

---

<sup>1</sup> PORTAS, NUNO; DOMINGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO, Políticas Urbanas / Tendências, estratégias e oportunidades, pp.29

<sup>2</sup> MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE, SECRETARIA DE ESTADO DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL, Descentralização

<sup>3</sup> Álvaro Domingues, Geógrafo, Portugal

João Ferrão<sup>4</sup>: “não existe uma clara definição de limites entre a área administrativa da AMP e o restante território da urbanização difusa”<sup>5</sup>. O GP é uma complexa e desconexa região com centro na ‘cidade’ do Porto que, no seu conjunto, contém um grande número de habitantes mas que, pela sua grande extensão, tem uma densidade média não muito elevada. A Grande Área Metropolitana do Porto (GAMP, em formação) vai permitir englobar novos concelhos limítrofes da actual AMP e/ou concelhos da sua área de influência. Assim, os concelhos de Santo Tirso, Trofa, Arouca, Vale de Cambra, Santa Maria da Feira e S. João da Madeira irão juntar-se aos anteriores concelhos da AMP para formar a GAMP. O número de municípios passa de 9 para 15 e a população de 1.252.842 para 1.566.822. A densidade populacional desce de 1539 para 913 hab/km<sup>2</sup>. O que importa reter desta evolução não é o crescimento populacional, que é irrisório; é a área de influência que se conquistou.

### **Os territórios e a sua delimitação**

Tem haver na análise territorial uma grande independência relativamente aos limites concelhios, que nesta lógica metropolitana pouco dizem da existente complexidade morfológica (imagem 1). A análise deve, então, centrar-se não em concelhos mas em áreas. Áreas significam conjuntos de concelhos, territórios que são partilhados entre diferentes concelhos ou diferentes áreas dentro do mesmo concelho. O concelho de VNGaia (o maior da GAMP) é um bom exemplo da falácia dos limites concelhios. Na sua área central encontram-se as densidades mais altas da área metropolitana, enquanto que o resto do concelho tem uma densidade média mas homogénea. A população total é, assim, bastante alta, mas a densidade populacional não é a mais elevada. Os limites distritais têm provado ser também diferentes dos limites reais: a nova GAMP (que já contava com Espinho, do distrito de Aveiro) vai incluir Santo Tirso e Trofa, que pertencem ao distrito do Porto mas também Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Vale de Cambra e Arouca, que pertencem ao distrito de Aveiro.

A descentralização obriga todas as autarquias a tomarem um lado<sup>6</sup>, ou seja, decidirem com quais municípios desejam associar-se. Os novos municípios a Sul podem até ser considerados como parte da grande mancha edificada que se estende para Sul do Porto, mas os concelhos a Norte (Santo Tirso e Trofa) são já parte do conjunto do Vale do Ave. Se é premente haver várias GAM, elas têm de definir fronteiras entre si. As zonas limítrofes serão sempre, no entanto, motivos de preocupações extra. Já surgiram situações a comprovar esta dificuldade em estabelecer limites. Um bom exemplo é o do Andante<sup>6</sup>, o sistema de intermodalidade dos transportes da AMP. O desenho do Metro do Porto (que seria o grande impulsionador do Andante), como se vê na imagem (4), englobava, desde o início, a Trofa na sua rede. A Trofa não fazia parte da AMP, mas como irá pertencer à futura GAMP, este problema parece ficar resolvido. Outros problemas mantêm-se, no entanto. Os suburbanos do GP (USGP) prolongam-se para além dos limites quer da AMP quer da GAMP, na direcção de Guimarães, Braga, Marco de Canaveses e Aveiro, mas o Andante é apenas válido nas estações dentro da AMP.

### **Grande Área Metropolitana do Porto: agremiações**

A GAMP irá servir para unir ainda mais os concelhos que orbitam na área de influências do GP. No seguimento desta lógica agregadora de meios e instituições, surgiu recentemente na comunicação social uma corrente de opinião favorável à união da cidade do Porto com VNGaia (e também com Matosinhos, mas num futuro mais distante). Esta constatação tem os seus fundamentos: o que se nota nesta área central da GAMP é uma mancha urbana contínua. O Porto já não existe apenas dentro dos seus limites, mas é uma grande massa edificada (bastante diferenciada mas contínua) que engloba também partes dos concelhos de VNGaia, Matosinhos, Gondomar e Valongo. As sugestões que têm surgido revelam a premência de algum tipo de união. Falam de “união entre as cidades” (Porto e VNGaia), mas não especificam qual. A situação de fundir os dois concelhos num só seria a solução desejada, mas sem grande lógica. Assim surgiria um concelho enorme, uma mega-estrutura talvez incomportável. Não será este o

<sup>4</sup> FERRÃO, JOÃO, As Regiões metropolitanas Portuguesas

<sup>5</sup> PORTAS, NUNO; DOMÍNGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO, Políticas Urbanas / Tendências, estratégias e oportunidades, pp. 37

<sup>6</sup> Este sistema permite um único bilhete para todos os transportes colectivos na AMP.

caminho a seguir. A GAMP existe como um elemento agregador entre os concelhos; deverá ela a dar solução a estes imbrólios.

Antes de se pensar em AMs ou em Associações de Municípios, deveria ser criado um instituto que gerisse o planeamento à escala macro de toda esta região, e que transmitisse depois aos institutos de âmbito mais local as linhas gerais a seguir. Deverá ser feita uma catalogação dos vazios ainda existentes<sup>7</sup> de modo a que, no futuro, possam ser preservados. Ao nível urbano deveria surgir uma rede de espaços verdes públicos (praças, alamedas, parques), mas tendo sempre em conta os privados (logradouros, jardins privados, hortas comunitárias). Só com a existência de uma rede se poderão quantificar as zonas verdes existentes e planear as necessárias.

Deveriam também ser formados dentro da GAMP organismos que permitissem ligar todos os concelhos em áreas fulcrais, como: recolha e tratamento de resíduos sólidos (já existente, a LIPOR) e líquidos; transportes e intermodalidade (já existente, a Transportes Intermodais do Porto, TIP); gestão e planeamento territorial; gestão da estrutura ecológica existente (rede hidrográfica, frentes de mar, florestas, etc.). Em relação às cidades, como o Porto e cidades contíguas<sup>8</sup>, Vila do Conde/Póvoa de Varzim<sup>9</sup> (ou mesmo Santo Tirso/Trofa, nos novos concelhos), deverão ser criados organismos específicos que permitam gerir, qualificar e planear estes núcleos<sup>10</sup>. Estes organismos a formar devem ser constituídos em parceria pelas autarquias e pela GAMP, numa lógica apartidária e independente. Os seus poderes devem abranger as questões urbanísticas e as suas decisões devem ser efectivas.

## Diferentes modos de enfrentar a cidade

Na GAMP existem vários exemplos de desenho urbano (ou suburbano). Podemos, para simplificar, chamar às zonas mais densas urbanização intensiva e às menos densas urbanização extensiva. A urbanização intensiva é o que normalmente apelidamos de cidades, enquanto que a urbanização extensiva surge nos interstícios entre elas, com maior incidência em certas zonas. Estas suburbanidades pautam-se por uma ‘destruição de unidades de paisagem longamente estabilizadas, consumo excessivo de solo, destruição ou obliteração de sistemas biofísicos’, mas também “gasto de energia e de infra-estrutura”<sup>11</sup>. A urbanização extensiva, para além de danosa em termos ambientais, é também muito cara. Com a facilidade que se verifica hoje em dia quer na construção quer no licenciamento de novos edifícios, verifica-se que a construção não pára. Esta situação mantém-se, apesar de ser óbvio que já existem mais casas do que as necessárias para a população que neste momento temos<sup>12</sup>. Só com restrições à construção de novos edifícios<sup>13</sup> e com apoios à reabilitação urbana se poderá combater esta situação.

Mesmo dentro da cidade do Porto existe uma grande quantidade de formas de enfrentar a densidade. No centro, no bairro da Sé, existem das densidades mais altas do país, enquanto que na Foz existem zonas de moradias com densidades médias. O bairro da Sé é um exemplo típico do desenvolvimento da época medieval: não há planeamento, as casas são contínuas quase ininterruptas com densidades elevadíssimas, a rede de ruas e (poucas) praças é intrinsecamente

---

<sup>7</sup> À semelhança do que foi feito na Bélgica com o Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV, Plano da Estrutura Espacial da Flandres, de 1996), cujos principais objectivos eram a “restricção de novas infra-estruturas, a densificação de áreas urbanas e de núcleos rurais, e a protecção do pouco espaço aberto.” GEYTER, XAVIER DE (architects), *Aftersprawl / research for the contemporary city*, pp.161, trad. do autor

<sup>8</sup> Em VNGaia existe uma empresa de fundos públicos, Gaiurb, que se dedica à gestão urbanística e da paisagem urbana do concelho. No Porto existe o Pelouro do Urbanismo e a Sociedade de Reabilitação Urbana. Deveria, no entanto, ser formado uma entidade única para o Porto e envolvente próxima.

<sup>9</sup> Na Póvoa de Varzim/Vila do Conde existe já um início de uma convivência salutar entre as duas autarquias, cujos núcleos urbanos começam já a funcionar como uma cidade só. Na área limítrofe entre as duas cidades estão previstos vários equipamentos a partilhar entre as duas autarquias, como um hospital e um politécnico. Está também a ser ponderado um sistema de transportes urbanos comum.

<sup>10</sup> Como as Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU), recentemente criadas.

<sup>11</sup> PORTAS, NUNO; DOMINGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO, *Políticas Urbanas / Tendências, estratégias e oportunidades*, pp. 43

<sup>12</sup> COENTRÃO, ABEL, «Quatro principais cidades do distrito de Braga têm mais de 22 mil casas desocupadas»

<sup>13</sup> Na Suíça existe um forte controlo de novas construções. Os promotores de edifícios de maior escala têm de realizar estudos a provar que existe população para suportar o empreendimento. Apesar de ter sido motivada por motivos xenófobos (aumentar o preço da habitação e assim demover a imigração), esta medida revelou-se de sucesso, pois permitiu baixar o nível de quartos desocupados para 1 em cada 1000.

ligada à topografia. Na zona da Foz acontece um pouco o contrário. No entanto, às zonas de moradias isoladas juntam-se cada vez mais edificações em altura, condomínios privados ou fechados<sup>14</sup> (dependendo do grau de privacidade requerido pelo cliente). Ambas as tipologias referidas (moradias isoladas e condomínios), apesar de preferidas pelas classes mais altas, não são ecuménicas, não levam ao contacto entre as pessoas. Em ambos os casos, na cidade velha e na cidade nova, há guetos. Guetos de ricos ou de pobres, pouco importa.

## **Patologias sociais**

A única forma de se prevenir esta separação entre diferentes camadas da sociedade é forçar a mistura, renovar os pontos de contacto entre as populações. A aposta no espaço público é, de longe, a melhor solução. Só com praças, alamedas, pracetas, adros, ruas renovadas e vivenciadas se pode esperar integração social e saúde urbana. É com estas intervenções de cariz público que se criam sinergias, que levam a população a reagir e a sonhar com uma realidade diferente. A participação cívica de uma sociedade é o que determina o seu grau de civilização.

A integração social também pode ser incentivada de modos mais subliminares, mas nem por isso menos relevantes. Um dos modos essenciais de garantir essa integração é a habitação social. Esta 'ferramenta' do poder, essencial para garantir boas condições de vida às classes mais desfavorecidas, foi inicialmente exercida pelo governo central<sup>15</sup>. A necessidade premente que se verificou em certos períodos deu origem a grandes conjuntos habitacionais que tinham como principal objectivo a acomodação do número máximo de pessoas. Estes novos bairros, normalmente edificados fora dos centros urbanos e com densidades bastante elevadas, formavam autênticas 'fortalezas', tanto para quem lá habitava como quem morava fora. O princípio de separação de usos, ou zonamento, encontra aqui um senão.

Agora faz parte da política corrente das autarquias promover a habitação social. Por uma diversidade de motivos, tem havido nos últimos anos uma grande melhoria na habitação social que é feita, quer em termos da qualidade projectual e de construção quer em termos de planeamento. Um bom exemplo são os projectos de habitação social no concelho da Maia (PER) do arquitecto João Álvaro Rocha<sup>16</sup>, nas imagens 6, 7 e 8. A ideia base é evitar grandes conjuntos de edifícios com pouca relação com o exterior, e criar edifícios de menor escala e desenho variável que se entrosam sem grande dificuldade nos lugares. Existe um módulo base (de 4 pisos) que é repetido por todo o concelho, com variações de escala e de agremiação entre diferentes volumes. Este projecto é essencial, pois promove a consolidação das zonas onde se insere, apresenta grande qualidade de construção e de desenho, e garante a 'mistura' social, tão importante como a mistura de usos. E introduz densidade.

## **Mistura de usos / Densidade**

A mistura de usos não é um paradigma nem uma garantia de sucesso ou de qualidade de vida; consegue, no entanto, prevenir certas patologias urbano-sociais resultantes da aplicação de zonamentos estritos. A insistência em "monoculturas residenciais"<sup>17</sup> (zonas-dormitório), por exemplo, obriga a movimentos diários casa-trabalho-casa (movimentos pendulares). Estes movimentos, às vezes superiores a uma hora em cada sentido, são prejudiciais para qualidade de vida, pelo tempo e esforço que requerem. Numa zona tão carente de transportes colectivos como o GP, o uso do automóvel nos movimentos pendulares causa grandes problemas em termos ambientais, mas também de tráfego automóvel. No centro do Porto, com as suas ruas estreitas e escassas avenidas, a quantidade de automóveis é brutal e o cenário caótico, em especial nas horas de ponta. A aposta terá de ser nos transportes colectivos, por parte do governo mas também por parte das pessoas. O carácter policêntrico do GP poderá também

---

<sup>14</sup> Começa-se a verificar também o surgimento desta 'nova' tipologia em áreas mais suburbanas, algumas mesmo rurais.

<sup>15</sup> Com especial destaque para a época do pós-25 de Abril, com os projectos de habitação dos SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local).

<sup>16</sup> João Álvaro Rocha, arquitecto, Viana do Castelo, Portugal, (1959)

<sup>17</sup> PORTAS, NUNO; DOMINGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO, Políticas Urbanas / Tendências, estratégias e oportunidades, pp.41

reduzir a incidência desses movimentos pendulares<sup>18</sup>, desde que aja uma aposta concreta nesse policentrismo.

Os movimentos pendulares são e serão sempre uma constante, é certo, mas poderão ser atenuados. Deverá haver um planeamento (nas zonas novas) que consiga promover a mistura entre os vários tipos de habitação, equipamentos, terciário (comércio, serviços) e mesmo alguma pequena indústria. No âmbito de renovação urbana, nas zonas urbanas consolidadas deverá haver inserção de equipamentos (de proximidade ou não) e de habitação (em zonas mais 'terciarizadas') ou de terciário (em zonas mais habitacionais) que permitam criar empregos perto dos locais de habitação ou criar habitação em zonas com muitos empregos. A Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, seguindo a sua política de introduzir densidade ao centro urbano, decidiu recentemente vender terrenos seus no centro para trazer mais pessoas para uma zona com muitos equipamentos públicos. Esta zona, onde se localiza o hospital, duas igrejas e o tribunal (entre outros), tem pouca frequência nocturna, que poderia ser corrigida pela introdução de habitação (e conseqüentemente, um aumento de densidade).

Esta atitude é emblemática: relaciona de uma forma directa habitação e equipamentos, e densidade/mistura de usos com qualidade de vida. No planeamento urbano, a planta representando o núcleo urbano deve estar 'pontilhada' de equipamentos de proximidade (Juntas de Freguesia, ATLS, Centros de Dia, etc.). A indústria deve estar afastada do centro, centralizada em núcleos (zonas industriais) perto das vias de comunicação mais importantes. Os espaços deixados livres pelas indústrias devem ser urbanizados, de modo de coser-se o tecido urbano<sup>19</sup>.

No centro poderão manter-se pequenas indústrias que permitam uma convivência próxima com a população<sup>20</sup>. A Câmara Municipal deverá estar no sítio mais central possível. Equipamentos como os Bombeiros ou o Hospital deverão estar em sítios de óptima acessibilidade (normalmente nas franjas do núcleo urbano, junto dos principais acessos rodoviários). Outros equipamentos como teatros ou museus deverão estar agrupados em núcleos (ou nós), preferencialmente baseados em praças, mas difundidos por todo o território urbano. Comércio e serviços deverão ser omnipresentes (apesar de poderem agremiar-se mais em certas zonas temáticas ou em *clusters* empresariais). A habitação deverá ser a base de tudo, quase como um *sublayer* que suporta toda a estrutura urbana. Deverá existir uma rede de transportes colectivos que torne possível a utilização da cidade sem o recurso ao automóvel<sup>21</sup>. Deve ser possível cruzar a cidade a pé, de bicicleta, de eléctrico, de autocarro, de metro e de comboio. A rede deve cobrir toda a cidade e envolvente, e estabelecer ligações com as cidades mais próximas.

## **Metro do Porto**

O Metro do Porto é um transporte de massas e tem de garantir, *a priori*, a rentabilidade das percursos antes de os pôr em prática. Certas linhas são apenas renovações de anteriores linhas do comboio (como as da Póvoa e da Trofa) para fora da cidade do Porto, enquanto que as outras linhas são totalmente novas, à superfície ou subterrâneas. Uma das prioridades no centro do Porto foi a ligação das estações de caminhos-de-ferro da cidade. Assim, a estação da Trindade (que passou a ser exclusivamente uma estação de metro) passou a estar ligada directamente (através de linhas subterrâneas) a S. Bento e a Campanhã (e, no futuro, a General Torres, em VNGaia). Assim garante-se a ligação não só aos suburbanos da CP mas também aos comboios de longo curso, essencial numa estratégia de mobilidade integrada. Uma das linhas lançadas recentemente pela Metro do Porto é a da Boavista, que liga a rotunda a Matosinhos através da avenida. A Avenida da Boavista é a maior avenida do país, e o grande

<sup>18</sup> "...a aglomeração de serviços é o maior produtor de pendularidades residência/trabalho e do modelo centro/periferia." PORTAS, NUNO; DOMINGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO, Políticas Urbanas / Tendências, estratégias e oportunidades, pp.29

<sup>19</sup> Na Póvoa de Varzim, a saída de indústrias e bombas de gasolina foi incentivada pela Câmara e prevê-se a urbanização dos terrenos.

<sup>20</sup> Como se verifica no centro histórico de Guimarães, onde ainda prevalecem pequenas indústrias.

<sup>21</sup> O bom urbanismo relaciona-se directamente com uma rede de transportes colectivos eficaz. Em Berlim, por exemplo, é apenas possível construir novos bairros se o promotor conseguir provar que aquela zona é já bem servida por transportes colectivos.

eixo urbano da cidade. Liga o centro (Cedofeita) ao mar (Castelo do Queijo), através duma recta abstracta e longuíssima<sup>22</sup>.

É muito difícil fazer crescimento urbano coerente apoiado apenas numa via. É isso que se verifica por todo o desenvolvimento suburbano, onde a rede existente de estradas nacionais e municipais é transformada em rede (sub)urbana. Aqui verifica-se uma diferença brutal entre a intenção com que a via foi feita e o uso que lhe é dado. Estas vias são pensadas como ligação semi-rápida para trânsito automóvel entre freguesias ou concelhos, não tendo por isso passeios; em certas zonas apresentam mesmo perfis semelhantes a vias rápidas. Ainda assim, são utilizadas pelo tráfego pedonal, por máquinas agrícolas, mas também por automóveis, autocarros e camiões. Estas vias têm inevitavelmente um desenho orgânico, trabalhando com a topografia do terreno. No entanto, são estas vias, com estes usos descontextualizados do seu propósito original, que articulam estas zonas.

Uma via que suporte todo um sistema urbano (ou parte dele) tem de ter ser uma super-via<sup>23</sup>. O perfil transversal tem de ser necessariamente largo (ou mais estreito, se houver sobreposição de vias), com várias vias de tráfego automóvel e passeios bastante largos. E tem de ser, necessariamente, um canal por excelência de transportes públicos. A decisão do Metro do Porto de fazer a linha na Boavista (à superfície) é positiva na medida em que aproxima esta avenida, com um carácter tão estrutural na zona Oeste do Porto, às super-vias referidas. A linha da Boavista é importante porque se insere na orgânica da zona, indo reforçar o eixo mais importante da cidade.

As vias que resultam das antigas linhas do comboio também se justificam por terem grande facilidade de construção, quer em termos económicos quer de velocidade de execução. Têm surgido, no entanto, vozes discordantes, que defendem o metro a passar por certas zonas apenas pela sua forte densidade, ignorando completamente o carácter estruturador que o metro tem de ter na cidade. Quando o metro é subterrâneo, pode-se alhear do que existe em cima; quando é à superfície, permite trabalhar as zonas e ajudar a resolver os problemas existentes.

## **Policentrismo / Densidade**

Quando se trata das “cidades”, como Póvoa de Varzim/Vila do Conde ou Espinho, com áreas urbanas consolidadas e com limites claros, as ilações são bem mais simples. No caso da Conurbação Central, com uma área urbana a estender-se por 6 concelhos, em ambas as margens do rio Douro, é bem diferente. Definir políticas urbanas numa zona que, só por si, já é difícil de definir, torna-se bastante complexo.

A GAMP caracteriza-se, ao contrário da GAML, pelo seu policentrismo. O Porto é claramente o centro agremiador de sinergias, o ponto fulcral de toda esta região, mas não se nota um desenvolvimento claramente radiocêntrico como o da GAML. Este policentrismo pode ser uma potencialidade, mais do que um problema. Ao longo da história foram dadas várias respostas a problemas semelhantes, mas com resultados díspares. Na Grande Londres, para evitar a exagerada concentração na *city*, foram criadas na periferia 8 *new towns*<sup>24</sup>. Dividindo o território em áreas, conseguia-se ter uma *town* no centro de cada área. A ideia da cidade (*town*) como ordenadora da caos instalado e indutora de densidade, é um bom princípio *per se*. A evolução urbana acabou por ditar a dissolução das *new towns* no grande maciço edificado de Londres. Os espaços vazios que restaram são parques urbanos, totalmente inseridos na malha. Situação radicalmente oposta é a do *Randstad*, na Holanda. Também descrita como “cidade mundial policêntrica”<sup>25</sup>, é um conjunto de cidades<sup>26</sup> de diferentes dimensões em volta do *Groene Hart* (coração verde), essencialmente agrícola. Este esquema organizacional, datado do século XIX, tem como base a típica cidade holandesa (onde quase não existe a tipologia da casa unifamiliar isolada), densíssima, e o território holandês, plano e planeado desde sempre. Consegue-se, apesar de tudo, uma distinção clara entre campo e cidade, conseguindo-se assim manter ecossistemas intactos e garantir cidades interrelacionadas mas independentes. Uma questão

---

<sup>22</sup> Semelhante à Avenida da República, em VNGaia, que também terá metro à superfície.

<sup>23</sup> Como a Diagonal em Barcelona ou a Gran Via em Madrid.

<sup>24</sup> Que faziam parte de um conjunto de *new towns* a nível nacional criados no depois da Segunda Grande Guerra.

<sup>25</sup> HALL, PETER, *The World Cities*

<sup>26</sup> As principais são 4: Amsterdam, Den Haag (Haia), Rotterdam e Utrecht.

recorrente nos debates urbanísticos na Holanda prende-se com o facto de muito do desenvolvimento urbanístico recente ser, basicamente, subúrbios, com grande qualidade, é certo, mas ainda assim subúrbios.

Não se trata, no caso do GP, de introduzir cidades novas (*new towns*). O que se poderá fazer, à semelhança do modelo holandês, é introduzir densidade, de formar a proteger os vazios existentes. Ocupar muito num lado para não ocupar no outro.

## A Demolição

A demolição é, em termos urbanos, a mais importante (e também a mais radical) medida terapêutica. Permite corrigir incorrecções anteriores, podendo-se assim fazer de novo, corrigir. Ao longo dos tempos foram-se acumulando erros urbanísticos, e várias gerações foram obrigadas a conviver com situações que se foram acumulando, sem que se tomassem medidas adequadas para as reparar. Normalmente tenta-se trabalhar com o existente, tentar coabitar com os erros, apenas porque a demolição é, ainda, muito custosa, quer em termos económicos quer em termos sociais<sup>27</sup>. Tem de se travar a impunidade instalada, que permite, entre outras coisas, a construção e manutenção de edifícios como o Shopping Cidade do Porto, de génese ilegal. A Câmara Municipal do Porto não considera a demolição, por ser demasiado onerosa; os custos dessa demolição deveriam ser aferidos à empresa que incorreu na infracção, e não à Câmara ou ao Governo. Se a culpa é, em parte, também da autarquia, por ter aprovado um projecto indevidamente, tem de haver uma indemnização à empresa. A demolição, essa, tem de ser paga pela empresa, para prevenir procedimentos semelhantes no futuro.

Deve haver uma definição clara do que é de demolição urgente. Existem, em muitas zonas suburbanas ou semi-rurais, infracções claras de zonas *non aedificandi* como leitos de cheias, zonas declivosas, cumeeiras, zonas de aterro, que urge demolir antes que sejam consolidadas. No meio urbano existem também situações danosas para o equilíbrio do sistema-cidade que urge solucionar. Antes da demolição deve haver estudos que digam o que se pretende fazer com os terrenos que daí resultarem, de modo a que não haja especulações indevidas sobre eles. Em todas estas questões deve ser pensada a viabilidade, sob a perspectiva económica, das soluções. Um negócio que pode resultar das demolições é o da 'reciclagem de materiais'<sup>28</sup>, que permite amortizar os custos e reduzir as perdas.

## Intervenções no Centro Histórico

Existe ainda um intenso debate sobre 'o que é ou não património' e 'onde se pode ou não edificar' que urge clarificar. Os centros históricos não são uma 'herança a preservar', mas uma 'realidade a ser vivida'. Persistem ainda, no entanto, atitudes de preservação a todo custo, de salvaguarda cega do 'património', de não-edificação. Há aqui que firmar dois pontos: nem tudo é património, e um centro histórico é um somatório de diferentes épocas. Todos os centros históricos sofreram alterações mais ou menos marcantes ao longo da sua história; uma intervenção contemporânea é apenas isso, mais uma.

No projecto de renovação da Avenida da Ponte<sup>29</sup> de Álvaro Siza<sup>30</sup>, a intenção foi cauterizar uma paisagem urbana ainda ferida por intervenções que ocorreram no século anterior. A Avenida da Ponte foi uma tentativa de rasgar a densa malha urbana do centro do Porto, para assim conseguir melhores acessibilidades à ponte D. Luís. Esta intervenção deu origem à destruição de quarteirões inteiros e à ruptura do sistema urbano existente, substituído por uma avenida claramente em choque com aquilo que atravessa. A intervenção de Siza centra-se, não na recriação do que existia antes, mas numa tentativa de desenho urbano contemporâneo. O

---

<sup>27</sup> Um bom exemplo da dificuldade de demolir em Portugal é o prédio Coutinho, em Viana do Castelo. É intenção da autarquia demoli-lo, mas parte da opinião pública é contra. Um exemplo semelhante são as torres em Ofir, que foram construídas de forma ilegal. A sua demolição está prevista no Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC).

<sup>28</sup> Já aplicado, entre outros, na demolição do Estádio das Antas. Os materiais resultantes da demolição do estádio foram reciclados e reutilizados noutras obras.

<sup>29</sup> "Já passamos para além da fase em que a linguagem era tida como a solução universal para os problemas arquitecturais. Reconhecendo que a complexidade é a natureza da cidade, os movimentos transformacionais tomam formas muito diferentes." SIZA, ÁLVARO, <http://www.pritzkerprize.com/siza.htm#...about%20Alvaro%20Siza>, trad. do autor

<sup>30</sup> Álvaro Joaquim de Melo Siza Vieira, arquitecto, Matosinhos, Portugal, (1933).

projecto contempla novos edifícios como museus e outros equipamentos de grande dimensão, mas também habitação. Propõe também a demolição de edifícios, apesar de esta ser uma zona Património da Humanidade. É uma atitude corajosa e voluntarista, mas que não teve grande apoio da autarquia.

## Centros Históricos

Existe um certo número de características nos centros históricos que nos permitem chamar-lhes 'cidade afectiva', em oposição às zonas novas, suburbanas, muitas vezes renegadas por quem as habita. Um factor de atracção aos centros históricos é a sua diversidade, o facto de ser uma amálgama de épocas distintas, e a aparente harmonia que consegue transmitir. O seu carácter orgânico permite também gerar uma certa empatia com o público: as suas ruas, raramente rectas; as suas praças, nunca ortogonais; a individualidade de cada momento, de cada edifício; o carácter tosco de muitas das suas construções; o carácter festivo ou opulento dos edifícios institucionais ou religiosos. E, mais do que qualquer característica específica, o conjunto.

Destes 'sinais' de afectividade, a cidade nova não soube apreender o essencial. A massificação da construção que se verificou nos últimos 40 anos introduziu novos materiais, uma grande rapidez no projecto e na execução da obra, novas técnicas de construção, mas também introduziu modelos/tipologias *standard* que passaram a valer para a maioria das situações. Esta repetição indiscriminada não se verifica nos centros históricos. A densidade e a mistura de usos, indutora clara de qualidade de vida, foi claramente afastada no novo planeamento, preferindo-se os zonamentos. O centro histórico, com a sua 'cultura de proximidades', favorece claramente o uso pedonal, o que não acontece nas zonas novas, onde é impossível habitar sem um automóvel. Mesmo a impiedosa topografia de centros históricos como os do Porto e VNGaia pode ser corrigida com a introdução de funiculares ou escadas rolantes<sup>31</sup>, e as suas ruas tortuosas tornam-se agora mais liberas com o Metro a rasgar o subsolo. O uso do automóvel é tão generalizado e essencial no dia-a-dia que a cidade nova é desenhada a partir dele. As ruas são rectas para prevenir acidentes, as esquinas são projectadas para permitir um correcto ângulo de viragem, os passeios são menosprezados, os nós com as auto-estradas são omnipresentes.

É claro que os centros históricos não concentram apenas características positivas. Como grande parte das suas áreas não nasceu de projectos concretos, não houve lugar a desenho urbano. Existem incongruências, estreitamentos, deficiências, sobretudo se analisarmos tudo sobre o ponto de vista do automóvel. Sob essa perspectiva, muitos dos nossos centros históricos teriam de ser totalmente redesenhados, tamanha é a sua inapetência para receber tráfego automóvel. Os centros históricos, na altura em que foram edificados, não sofreram as influências higienistas que hoje regem a cidade nova<sup>32</sup>. Estas leis e regras garantem a salubridade e funcionalidade das habitações e edifícios em geral, e também das novas zonas urbanas. Assim sendo, as zonas históricas apresentam carências graves no que se refere a iluminação natural, acessos verticais, infra-estruturas de combate aos incêndios, materiais utilizados, entre outras. Muitas dessas carências nunca poderão ser totalmente supridas, pois estas são zonas muito específicas e com interesse patrimonial que ficariam descaracterizadas com certas intervenções. A cidade antiga sofre também de patologias decorrentes da sua idade, como a degradação dos edifícios. O mau estado de conservação em que se encontram muitos dos edifícios cria um efeito bola-de-neve: as pessoas com mais posses abandonam estas zonas, procurando condições mais favoráveis nas zonas novas da cidade; os preços da habitação descem, e estas zonas passam a ser ocupadas apenas pelos escalões mais baixos da sociedade; estes, como não têm dinheiro para obras, acabam por deixar os prédios degradarem-se ainda mais; surgem problemas decorrentes de, numa determinada zona, apenas morarem pessoas com poucas posses, como a criminalidade, a baixa escolaridade<sup>33</sup> e a toxicodependência. Tudo isto afasta potenciais moradores.

---

<sup>31</sup> Recentemente reabriu no Porto o funicular dos Guindais, ligando a Ribeira à Praça da Batalha, a funcionar com o sistema Andante. Existem também planos da Câmara de VNGaia para ligar as duas cotas, nomeadamente a Ribeira de VNGaia à Avenida da República (com escadas rolantes), fazendo ligação com o Metro.

<sup>32</sup> Presentes no Regulamento Geral de Edificações Urbanas (RGEU).

<sup>33</sup> "...no centro histórico 52 por cento da população residente é muito pouco escolarizada." - GOMES, MARGARIDA, «Apresentadas linhas gerais da estratégia para reabilitação urbana do Porto», citando Isabel Vereda, docente da FEUP

Uma das grandes falácias presentes nas ideias populares é a de que os centros históricos têm de se adaptar à era do automóvel, apesar de os centros não terem sido pensados nem estruturados para tal. É o redesenho horizontal (praças, ruas) que se vai fazendo no centro histórico que deve criar exemplos para o futuro: aumento de áreas pedonais (ruas e praças); quando necessário, vias automóveis estreitas, que permitam passar, no máximo, um autocarro, limitando assim o tráfego automóvel; vias exclusivas para *bus* e eléctrico; passeios largos e praças amplas; ciclovias; árvores e vegetação. Quanto mais difícil for circular de automóvel ou estacionar no centro, menos pessoas recorrem ao transporte individual para lá acederem. Túneis e parques de estacionamento (subterrâneos ou não) apenas aumentam as expectativas, ou seja, apenas pioram a situação. Com estas 'novidades' nas zonas nobres da cidade, onde existe o 'património' que todos querem preservar, onde há locais onde as pessoas gostam de passar as tardes solarengas, onde existe a vontade de investir dinheiros públicos, devem ser aplicadas as 'boas' políticas urbanas. Para criar bons hábitos de cidadania, para despertar nos cidadãos uma consciência cívica e de usufruto da cidade. Com os espaços públicos renovados, passa também a surgir na população a vontade de voltar a habitar o centro. Experiências como a do centro histórico de Guimarães<sup>34</sup> mostram que se pode não só fazer renascer um centro histórico como torná-lo apetecível de novo para as populações.

## Conclusão

Entre as zonas novas, funcionais, higiénicas e claras, mas impessoais, repetitivas, e anónimas, e os centros históricos, insalubres, de difícil acesso, com técnicas de construção primitivas, mas com tudo próximo, pitorescos, 'afectivos', a escolha é difícil. O ideal seria juntar o melhor dos dois e tentar criar um novo tipo, uma ideia irreal<sup>35</sup>. Não se podem repetir os mesmos erros existentes nas zonas históricas. O importante a reter nos centros históricos não é uma das suas características formais: é o seu carácter humano. Uma cidade não é um conjunto de prédios, é um conjunto de pessoas. Qualquer acção, seja para construir ou demolir, numa cidade, tem de saber, em todos os momentos, que irá ser feita para pessoas. Uma acção que ignore a felicidade e bem-estar do ser humano, e de alguma maneira restrinja a sua capacidade de crescimento, deve ser votada ao esquecimento. Tem de nascer no sector privado uma vontade de construir com qualidade, sem medo de inovar. É óbvio que os modelos utilizados falharam; é então necessário criar novos. Há que dar voz aos urbanistas, arquitectos<sup>36</sup>, arquitectos paisagistas, geógrafos, e muitos outros especialistas, de forma a planear um futuro equilibrado. Uma cidade mais densa que permita a libertação de território. As zonas suburbanas existentes não vão deixar de existir. Podemos é evitar que se repitam.

Há que defender uma cidade auto-suficiente em termos energéticos, auto-renovável, eco-consciente e eco-consistente. Desenvolvimento sustentado significa tentar, no presente, garantir o futuro para as gerações seguintes. Garantir que mantivemos o que herdamos mas também que criamos algo bom, duradouro.

A GAMP não contempla na sua área Parques Naturais, Reservas Naturais ou Paisagens Protegidas. O que mais se aproxima desta definição é a Reserva Ornitológica de Mindelo (ROM), no concelho de Vila do Conde, que procura a classificação como Paisagem Protegida<sup>37</sup>. Existe também o sítio da Rede Natura 2000 de Valongo. A manutenção destes e doutros sítios com relevância ecológica têm de ser garantidos pelo desenvolvimento urbano. Uma área como a da GAMP, de crescimento explosivo e de grande densidade, não se pode comparar com outras zonas do país onde a natureza é omnipresente. Na GAMP o urbano impera, e assim continuará.

---

<sup>34</sup> Recentemente considerado Património da Humanidade. A Câmara começou por criar um Gabinete Técnico Local para controlar todas as fases da renovação urbana. Primeiro foi promovida a renovação horizontal (praças, ruas, recentemente terminada), enquanto se foi promovendo a renovação das fachadas e das casas, através de subsídios. Morar no centro histórico é, neste momento, bastante popular. Houve também uma aposta na limpeza urbana e na animação de rua.

<sup>35</sup> "O futuro está, segundo Narciso Miranda, «nas políticas de terceira geração», ou seja, na «criação de núcleos de habitação tradicional, ao invés da construção de bairros». Nos planos da autarquia está, igualmente, «a recuperação do parque habitacional degradado das zonas históricas», permitindo, desse modo, «estancar o desenraizamento das pessoas que continuarão a viver nos seus locais tradicionais»." «Depois dos bairros, a habitação tradicional», <http://dn.sapo.pt/noticia/noticia.asp?CodNoticia=145413&codEdicao=1019&CodAreaNoticia=14>

<sup>36</sup> 90% dos projectos licenciados em Portugal não são assinados por arquitectos.

<sup>37</sup> MARQUES, ÂNGELO TEIXEIRA, «Universidade do Porto em defesa da Reserva do Mindelo»

Em outras zonas do país pode-se dizer que as áreas naturais são o pulmão das zonas urbanas. Na GAMP, o urbano tem de ser o pulmão das zonas naturais, tem de garantir a sua subsistência, e não o contrário.



0 10 20 30 40 50 Kilometros

DENSIDADE (ESTIMADA) · POP. 2001 Hab./km<sup>2</sup> ■ 8 300-23 000 ■ 5 000-8 499 ■ 3 000-4 999 ■ 2 000-2 999 ■ 1 000-1 999



1  
2  
3  
4

5  
6  
7  
8



## legenda

- 1- Mapa da divisão em concelhos e distritos do Noroeste.
- 2- A AMP sobreposta ao mapa anterior.
- 3- A GAMP no novo território pós-descentralização.
- 4- Mapa da 1ª fase do Metro do Porto.
- 5- Mapa de contiguidades urbanas do Noroeste.
- 6,7,8- Exemplos do PER da MAIA.

## créditos

Trabalho realizado por Nuno Gomes Lopes, arquitecto formado pela DAAUM, nascido a 03-06-80 e com o BI nº 11647042.

## créditos das imagens

- 1,2,3 – realizados pelo autor, todos à mesma escala  
4 – retirado de [www.amp.pt](http://www.amp.pt), sem escala  
5 – retirado de PORTAS, NUNO; DOMINGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO, Políticas Urbanas / Tendências, estratégias e oportunidades, pp.45  
6,7,8 – fotos do autor

## bibliografia

- |                        |   |
|------------------------|---|
| ANÓNIMO                | <b>Descentralização</b> , Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente / Secretaria de Estado da Administração Local  |
| ANÓNIMO                | <b>«Malha rodoviária da Área Metropolitana do Porto completa em 2007»</b> , Público, 26/06/04, pp.59  |
| ANÓNIMO                | <b>«Polis de Ermesinde requalifica arruamentos»</b> , Público, 29/06/04, pp.53  |
| BARROS, MÁRIO          | <b>«O dia zero da descentralização»</b> , Público, 31/03/04, pp.2,3   |
| COENTRÃO, ABEL         | <b>«Quatro principais cidades do distrito de Braga têm mais de 22 mil casas desocupadas»</b> , Público (Local, Porto), 07/03/04, pp.56  |
| DIAS, MANUEL GRAÇA     | <b>«Uma história de movimento»</b> , Expresso (Actual), 27/03/04, pp.38,39  |
| FERNANDES, JOSÉ MANUEL | <b>«Cem anos de amanhã»</b> , Expresso (Actual), 30/08/03, pp.20,x21  |
| FARIA, NATÁLIA         | <b>«Obras do lanço que liga a VCI a Gondomar arrancaram ontem»</b> , Público (Local, Porto), 29/06/04, pp.54<br><b>«Famílias pobres da Sé deixam pensões e mudam-se para casas»</b> , Público (Local, Porto), 30/06/04, pp.58 |
| FARIA, ÓSCAR           | <b>«Uma arquitectura da liberdade»</b> , Público, 21/06/04, pp.39   |
| FREITAS, ANDREA CUNHA  | <b>«Estudo confirma degradação e abandono da freguesia de S. Nicolau»</b> , Público (Local, Porto), 24/06/04, pp.58   |

GARCIA, RICARDO	<b>Sobre a Terra: Um guia para quem lê e escreve sobre ambiente</b> , ISBN 972-8179-85-5, Público (editora), Lisboa, 2004
GEYTER, XAVIER DE (architects)	<b>Aftersprawl / research for the contemporary city</b> , ISBN 90-5662-265-x, NAI Publishers / deSingel International Arts Centre / Xaveer De Geyter Architects, Bélgica, 2002
GOMES, MARGARIDA	« <b>Apresentadas linhas gerais da estratégia para reabilitação urbana do Porto</b> », Público (Local, Porto), 30/06/04, pp.59
MARQUES, ÂNGELO TEIXEIRA	« <b>Moreira da Maia inaugurou novo centro cívico</b> », Público (Local, Porto), 21/06/04, pp.43 « <b>Universidade do Porto em defesa da Reserva do Mindelo</b> », Público (Local, Porto), 25/06/04, pp.60 « <b>Obras na marginal de Vila do Conde cortam a ligação com a Póvoa</b> », Público (Local, Porto), 30/06/04, pp.60
MENDES, ANABELA	« <b>Trinta e nove por cento da população portuguesa vive em dois por cento do território nacional</b> », Público (Local, Porto), 21/06/04, pp.46
MOUTINHO, SANDRA	« <b>Um “mergulho” na Estação Litoral da Aguda</b> », Público (Local, Porto), 21/06/04, pp.44
PORTAS, NUNO; DOMINGUES, ÁLVARO; CABRAL, JOÃO	<b>Políticas Urbanas / Tendências, estratégias e oportunidades</b> com contributos de: João Ferrão, Peter Hall, Isabel Guerra, François Ascher, José Manuel Viegas, Bernardo Secchi, ISBN 972-31-1061-X, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2003

[www.amigosdomindelo.pt](http://www.amigosdomindelo.pt)  
[www.amp.pt](http://www.amp.pt)  
[www.bpb.uminho.pt/eventos/2003/0626/paisagens.htm](http://www.bpb.uminho.pt/eventos/2003/0626/paisagens.htm)  
[www.cm-porto.pt](http://www.cm-porto.pt)  
[www.cm-sjm.pt](http://www.cm-sjm.pt)  
[www.dn.sapo.pt](http://www.dn.sapo.pt)  
[www.englishpartnerships.co.uk](http://www.englishpartnerships.co.uk)  
[www.futurosustentavel.org](http://www.futurosustentavel.org)  
[www.icn.pt](http://www.icn.pt)  
[www.ippar.pt](http://www.ippar.pt)  
[www.linhandante.com](http://www.linhandante.com)  
[www.metro-porto.pt](http://www.metro-porto.pt)  
[www.pritzkerprize.com](http://www.pritzkerprize.com)  
[www.transpor.pt](http://www.transpor.pt)