

O turismo e a cidade das redes: Conflitos e oportunidades da requalificação infraestrutural e do espaço público no centro antigo de Lisboa

Tourism and the networked city: conflicts and opportunities in infrastructural and public space requalification of Lisbon's historical centre

João Rafael Santos¹

Resumo

Apesar do declínio económico e da diminuição do investimento público em grandes infraestruturas, Lisboa tem vindo a afirmar-se como um dos destinos mais atrativos da Europa. O turismo tem desempenhado um papel significativo na indução de transformações funcionais e espaciais nas áreas históricas da cidade. Para isso também contribuíram diversos projetos de requalificação de espaço público, de renovação de equipamentos urbanos e de melhoria de ligações nodais das redes de transporte coletivo. Contudo, este processo tem sido também acompanhado por aspetos críticos associados à *touristificação* e a situações de conflitualidade com tecidos sociais e usos existentes. O artigo desenvolve uma leitura relacional desta dinâmica, a partir da discussão de alguns projetos urbanos específicos.

Palavras-chave

touristification, infraestruturas de mobilidade, espaço público, Lisboa

Abstract

Despite considerable slowdown in economic activities and constraints to public investment in large scale infrastructure, Lisbon is emerging as one of the most attractive destinations in Europe. Tourism has been driving major changes in the functional realm of the city's historical districts. Recently upgraded transportation nodes, public space renewal and refurbished urban facilities have also played a meaningful role in this process. However, issues such as touristification and conflict with existing social fabrics and uses are also being pinpointed with criticism. The paper provides insight into some aspects of this process with a look on specific urban projects.

Keywords

touristification, mobility infrastructures, public space, Lisbon

Introdução

Num quadro de transição socioeconómica, marcada pela redução do investimento em grandes infraestruturas e aposta numa economia baseada na prestação de serviços e no turismo, o papel das políticas urbanas no desenvolvimento de redes qualificadas de espaço público e de mobilidade coletiva enfrenta renovados desafios. Questões relacionadas com a priorização de investimentos, a gestão de equipamentos coletivos ou o controlo de transformações do parque edificado são sujeitas a novas pressões por via do crescente papel do turismo urbano na atenuação dos efeitos da crise económica.

Como contributo específico para esta discussão, exploram-se ligações críticas entre a consolidação do aparato infraestrutural de escala me-

tropolitana, implementado de forma gradual nas últimas duas décadas com recurso significativo ao financiamento dos Fundos de Coesão da UE, e as transformações de escala mais local na cidade de Lisboa, associadas ao projeto de qualificação urbana e à dinâmica da atividade turística. O foco em torno de alguns exemplos de projeto urbano e de espaço público proporciona um campo de problematização onde se intersecta a abordagem morfológica, a teorização da transição infraestrutural urbana, e as práticas sociais – neste caso, as que se associam ao turismo.

Mais do que uma abordagem relativa à sua dimensão como produto comercial, pretende-se aqui explorar o turismo na sua dimensão como produto especializado, no qual interagem diversos atores, e que estabelece articulações ricas e complexas com o quadro territorial em que se

¹ Arquitecto; doutorado em Urbanismo pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa; Professor Auxiliar na Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa e investigador no CIAUD – Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitectura, Universidade de Lisboa, e-mail: jrs@fa.ulisboa.pt

inscreve. Esta discussão resulta de um conjunto de leituras interpretativas de base morfológica da relação entre o desenvolvimento de padrões de urbanização no contexto metropolitano de Lisboa e os seus diversos suportes infraestruturais (Santos, 2012a). Numa segunda oportunidade apontam-se situações de maior especificidade, nas quais se revelam transformações recentes do ponto de vista do desenvolvimento de projetos urbanos e de implementação de redes infraestruturais (Santos, 2012b, 2013), correspondendo a situações de dinâmica mais visível no centro antigo e na frente ribeirinha em particular.

A delimitação da área de estudo – designada de forma simplificada como *centro antigo de Lisboa* – incide sobre espaços de ocupação mais antiga da cidade, sobre os quais se reconhece um particular interesse patrimonial e cultural e que, no contexto do tema do artigo, têm sido objeto de diversas intervenções de modernização das infraestruturas de mobilidade e de requalificação do espaço público. São áreas também reconhecidas como de particular atração turística. Neste quadro, e embora se reconheça a complexidade e leitura poliédrica dos conceitos de *centro* ou de *centro histórico*, opta-se por restringir a área de estudo ao território delimitado pelas freguesias de Misericórdia, Santa Maria Maior, São Vicente, Arroios e Santo António.

A estrutura do artigo subdivide-se em três partes: a revisão da literatura focada na relação entre turismo e espaço urbano, a identificação de projetos relevantes desenvolvidos em Lisboa e uma discussão articulada entre conflitos e oportunidades emergentes.

A expressão urbana do turismo

A organização espacial do turismo revela interdependências significativas com dimensões mais gerais da dinâmica urbanística das cidades. O turismo constitui uma atividade motora do território, com efeitos indutores ao nível da atratividade económica, espacial e cultural, mas também ao nível dos processos de reabilitação física e de revitalização socio-espacial do tecido urbano. Contudo, e como atividade complexa que é, a abordagem ao turismo exige um posicionamento crítico, que identifique e discuta os fatores de oportunidade mas também de conflito. A leitura espacializada da relação entre turismo e cidade poderá contribuir para a sua melhor compreensão, mas também para a formulação e adaptação de políticas com incidência no ordenamento e gestão do território.

Neste quadro, podem-se identificar três linhas

de discussão em torno da relação entre o turismo e o aparato espacial e infraestrutural das cidades:

- Os padrões espaciais do turismo urbano, sua evolução e reconfiguração;
- A articulação argumentativa entre revitalização urbana e turismo;
- A conexão (global) de infraestruturas (locais) como interface entre cidade e turismo.

Os padrões espaciais do turismo urbano, sua evolução e reconfiguração

A afirmação do turismo como fenómeno de massas é contemporâneo e concomitante com a consolidação do modelo *Fordista* de organização socioeconómica. Neste modelo, as atividades de lazer e o usufruto de férias laborais constituem uma forma de consumo, ela própria ancorada no aparato industrial, de organização laboral e de providência social engendrado no século XX (Hoffman *et al.*, 2003). É construída uma dualidade espaço-temporal relativamente bem afirmada e interdependente entre o trabalho e o lazer – à métrica temporal de pausas, fins-de-semana e férias, associa-se uma disjunção espacial, um *escape*, dos territórios que permitem o usufruto desse tempo livre: os destinos turísticos. Pode-se assim identificar um binómio conceptual entre a cidade industrial *Fordista* e os espaços de lazer e *escape* de massas. Neste paradigma, as cidades e o espaço público desempenham um papel relativamente subsidiário nas práticas turísticas e de lazer, face a outros espaços ou produtos, como áreas balneares, *resorts* e enclaves ou parques temáticos (Judd, 2003). Com exceção de cidades com uma reputação turística há muito estabelecida, como Roma, Paris ou Viena, a exploração turística da maioria das cidades ocidentais durante grande parte do século XX, configurava-se como complemento ou desvio face aos espaços nucleares da experiência turística. Mesmo naquelas cidades capitais, a organização espacial da visita turística concentrava-se nos espaços monumentais e museus, ou seja, momentos singulares, frequentemente experienciados como *arquipélagos*, pré-organizados em pacote e segundo itinerários estabelecidos.

A transição para lógicas pós-industriais de organização da sociedade e da economia, é acompanhada pela erosão progressiva da dualidade binómica entre espaços e tempos de trabalho e de lazer. Não só os fundamentos do *Fordismo* são desafiados pela crescente individualização dos comportamentos e das práticas, pela reorga-

nização produtiva e pela globalização económica, como também se assiste a uma profunda reconfiguração dos suportes espaciais e funcionais do turismo. O desenvolvimento exponencial do transporte aéreo, com a redução de custos e preços e a multiplicação de ligações internacionais, alargou significativamente os horizontes disponíveis e acessíveis da oferta turística. A procura de experiências diferentes e únicas resultou não só na exploração de novos, longínquos e exóticos destinos, mas também na crescente competição entre cidades para atrair investimento em condições de acolhimento, organização de eventos e atração de um conjunto cada vez mais heterogéneo e exigente de visitantes (Hoffman *et al*, 2003).

Numa leitura simplificada, podem-se destacar duas categorias gerais de conformação espacial das atividades turísticas:

- a estruturação de um aparato em que os elementos de atração se organizam em espaços tematizados, fortemente mediatizados e espacialmente delimitados (*mega-shoppings*, parques de diversão, *resorts* balneares, complexos de casinos, estruturas urbanas e patrimoniais quase integralmente dependentes da exploração turística, como Veneza), produzindo um quadro conceptualizado como *híper-turismo* (Costa, 1995);
- a produção de uma paisagem turística de maior riqueza, diversidade e complexidade, a partir de estímulos multifuncionais, relacionais e até mesmo colaborativos (Costa e Martinotti, 2003), onde interagem visitantes, *city users* e residentes. Dessa interação dinâmica e apoiada na copresença entre formas de exploração pontuais e temporárias com práticas mais enraizadas no sítio, poder-se-á conceber um quadro *territorializado* do turismo.

Nestas circunstâncias, a diversificação da procura é acompanhada pela diversificação da oferta. Do ponto de vista do espaço urbano, a atração polarizada por monumentos e sítios de exceção patrimonial são agora encarados como parte de uma experiência mais alargada, em que ganham protagonismo lugares de natureza diversificada. Áreas industriais desativadas, antigas frentes portuárias ou complexos ferroviários sem utilização constituem uma das faces mais visíveis dos cenários urbanos pós-industriais. No entanto, e por outro lado, também áreas de maior marginalização e exclusão socio-espacial, espaços sujeitos a congestão de tráfego rodoviário ou áreas centrais anteriormente focadas em serviços e escritórios, parecem constituir um

foco de descoberta e de atração, por via de características identitárias próprias ou dinâmicas alternativas de socialização e representação cultural. É nesta equação que uma lógica mais territorializada do turismo encontra condições de atração e aproximação, a partir de uma procura mais sensível às especificidades culturais e relacionais dos lugares.

Assiste-se a uma multiplicação e a uma diversificação de motivações na base da procura turística (Costa e Martinotti, 2003). Entre elas, ganham mais relevo aquelas que procuram práticas locais de apropriação e de interação com o tecido social e com as expressões culturais de uma dada comunidade. No mesmo sentido, as anteriores dualidades espaço-temporais do trabalho e recreio tendem a ser erodidas por uma maior fluidez na definição dos respetivos espaços e práticas associadas. A cidade ganha novamente um papel central como espaço para aquela coexistência, de fronteiras mais diluídas entre as motivações, origens e comportamentos dos que a procuram. Imagine-se um grupo que visita uma cidade para participar numa conferência ou numa reunião de negócios; à tarde, partilham a vista e uma bebida de uma esplanada num miradouro, acompanhados por colegas locais que, trabalhando no centro da cidade, residem a cerca de 20 km de distância. Mais tarde, são convidados para um concerto num espaço projetado por um conhecido arquiteto; pelos espaços mais escondidos do público, encontra-se um grupo de visitantes orientais atraídos pela sofisticação do projeto. O seu guia é um estudante internacional associado a um pequeno operador local, especializado na organização de visitas programadas à medida e com recurso a dispositivos multimédia e aplicações móveis. Todas as visitas iniciam-se no mercado adjacente, recentemente renovado, onde vendedores de vegetais e frutas emprestam o seu charme e vendem os seus produtos tanto aos pequenos balcões de venda de comida que se apropriaram de uma parte do mercado, como aos residentes locais do bairro. Esta ficção retrata facetas múltiplas de uma paisagem cada vez mais corrente de práticas urbanas, onde se cruzam pessoas em papéis que dificilmente se poderão categorizar de forma simples e unívoca como residentes, turistas, ou trabalhadores locais. O turismo pós-industrial pode ser, assim, metaforicamente encarado como uma forma de *bricolage* de experiências (Judd, 2003), quer quando concebidas à medida para turistas de maior capacidade económica, quer quando baseadas na oferta de produtos transversais à vida na cidade, quer ainda quando construídas peça a peça por

viajantes com orçamentos *low cost* e em busca de um caminho mais autónomo de descoberta.

A articulação argumentativa entre revitalização urbana e turismo

Quando enquadrada como parte de estratégias de revitalização urbana, a dinâmica turística estabelece ligações significativas com várias dimensões do planeamento urbano e da gestão urbanística. Por um lado, e no que respeita à intervenção pública nesse processo, colocam-se questões de priorização de investimento no domínio público e em equipamentos urbanos; por outro lado, disciplina do investimento privado, articula-se com a normativa e regulação das atividades comerciais e de alojamento, mas também com formas de parceria e de cooperação na promoção, animação e prestação de serviços turísticos.

Tal como reconhecido por Costa e Martinotti (2003), o turismo desempenha atualmente uma papel estratégico no quadro das dinâmicas locais de desenvolvimento urbano, substituindo outros sectores, nomeadamente a indústria, como motor económico e de criação de emprego de muitas cidades. Numa economia baseada em serviços, as atividades relacionadas com o consumo e com o lazer constituem uma base particularmente atrativa como suporte da refuncionalização de antigas áreas industriais e infraestruturais, esvaziadas pelo declínio do sector produtivo. Na construção programática de alguns grandes projetos dessa natureza, combinam-se argumentos de maior sensibilidade ambiental, da importância da fruição e do lazer, e da criação de novos empregos. Contudo, num quadro determinado fundamentalmente por uma racionalidade liberal de mercado, estes discursos confronta-se com diversas questões problemáticas e campos de conflito face aos tecidos socio-espaciais em que se inserem (Hayllar *et al.*, 2008; Spirou, 2011; Moufakkir e Burns, 2012; Wilson e Tallon, 2012). Na triangulação das interdependências entre turismo, desenvolvimento urbano e tecido sociocultural, apresentam-se como conceitos críticos fundamentais o fenómeno da *touristification* – a transformação de espaços urbanos até aí diversos e multifuncionais, sob uma pressão preponderante de lógicas de produção e consumo turístico –, e o de *commodification* do espaço urbano – ou seja, de atribuição de um valor económico e de uma lógica de gestão e organização dependentes do mercado.

Quer quando encarado como panacea genérica face a situações de declínio económico das

cidades, quer integrado em lógicas mais polifacetadas de regeneração de determinados tecidos e espaços urbanos, o turismo está sujeito aos conflitos e limiares de sustentabilidade. Tal como a produção industrial ou qualquer outra atividade, o turismo explora, de forma específica, um conjunto multidimensional de recursos: espaciais, ambientais, humanos, culturais. Contudo, quando desenvolvida no contexto urbano, a mobilização de recursos pela atividade turística é de mais difícil quantificação e gestão enquanto *stock*. Estes recursos interligam-se e interagem num estado de maior fluidez, entre o material e o imaterial; são co-construídos entre muitos atores, quer locais, quer exteriores, numa geografia relacional onde se cruzam escalas muito díspares; são recursos que se reinventam e se produzem segundo novas configurações a cada momento, ao mesmo tempo que se revelam particularmente frágeis perante fenómenos conjunturais e inesperados (por exemplo, os impactes do terrorismo, de convulsões sociopolíticas ou de desastres naturais).

Tomando os grandes eventos como objeto de investigação na abordagem aos padrões do turismo urbano, van den Berg *et al.* (2003) argumentam que é reconhecível uma diferença entre as lógicas desenvolvidas no contexto europeu face a um modelo mais presente no contexto Americano e que privilegia soluções turísticas de maior segregação espacial face aos tecidos envolventes. Graças a uma complexa estratificação histórica, as cidades europeias tendem a garantir uma maior integração entre os espaços turísticos e os tecidos urbanos correntes. Neste quadro, as tensões relativas a fenómenos de deslocação e/ou substituição da população ou de fricção cultural parecem ser, à partida, menos expressivas. Contudo, mesmo cidades como Barcelona, onde há muito que se reconhece uma dinâmica de participação e mobilização cívica em torno das questões urbanas e uma sensibilidade apurada face à importância do domínio público (Smith, 2005; Capel, 2007), enfrentam uma situação de sobre exploração de um dos seus recursos mais valorizados – o próprio espaço coletivo (Diaz-Parra, 2015).

Num contexto de arrefecimento ou retração económica, a exploração de uma forma de capital urbano particularmente atrativo, segundo mecanismos relativamente desregulados e sem um enquadramento estratégico e de aferição do interesse público, pode constituir uma tentação arriscada (Tulumello, 2015). A substituição de investimento público e a desarticulação de mecanismos de controlo na transformação do espaço urbano, quer da sua infraestrutura e espaço exterior, quer

do parque edificado, por iniciativas de curto prazo, parcelares e conjunturais, têm vindo a ganhar expressão num quadro de aproveitamento rápido de oportunidades turísticas. O risco desta tendência prende-se precisamente com o fenómeno da mercantilização – ou *commodification* – de tudo o que orbita o universo do turismo – incluindo as redes, infraestruturas, equipamentos urbanos, o espaço público ou a cultura –, numa extensão daquilo que Spirou (2011) identifica como a mercantilização do prazer.

A oferta de conexões (globais) a redes infraestruturais (locais) como suporte da atividade turística é provavelmente uma das áreas onde os frágeis equilíbrios entre a mercantilização e a manutenção de um carácter público são mais evidentes e onde o processo de planeamento e decisão urbanística é mais crítico. A problematização desenvolvida em torno de configurações exclusivas e segregadas de redes infraestruturais urbanas (Graham e Marvin, 2001) revelou não só as suas lógicas de organização e financiamento, mas também os impactes paralelos em termos do desenvolvimento socio-espacial desigual: é o caso das ligações *premium* a aeroportos, terminais de cruzeiros ou *campus* de terciário e de I&D ou da oferta de equipamentos e serviços exclusivos (segurança, limpeza e gestão de resíduos, por exemplo) e de cenários urbanos recortados do domínio partilhado e coletivo. Cidades onde se mantenham níveis elevados de multifuncionalidade e coexistência de atividades no espaço urbano, situação relativamente comum no sul da Europa, estarão em melhor posição para atenuar situações tão extremadas como as que são comuns noutros contextos de maior polarização e segregação socio-espacial. Ainda assim, vão fazendo o seu caminho formas relativamente discretas e subliminares de privatização, mercantilização, controlo e diferenciação de acesso aos espaços e às redes urbanas (Mendes, 2013a: 44). Em Lisboa, o caso da gestão urbana do Parque das Nações, no pós-Expo 1998, constituiu um bom exemplo do estado de exceção na gestão do domínio público (Cabral e Rato, 2003) através de uma entidade de estatuto diferenciado – a *ParqueExpo*, SA. Outros casos, mais recentes e diretamente relacionados com a atividade turística constituem exemplo desta tendência. Nos pontos seguintes traçar-se-á uma leitura

breve de alguns, colocando em evidência os aspetos críticos da relação entre turismo, redes de infraestrutura urbana e gestão do espaço coletivo da cidade.

A paisagem emergente do turismo em Lisboa

Na sequência de projetos de grande visibilidade internacional como a Capital Europeia da Cultura de 1994, a Exposição Internacional de 1998 e o Campeonato Europeu de Futebol de 2004, Lisboa tem vindo progressivamente a afirmar-se como um destino turístico de relevo no quadro Europeu. Estes projetos imprimiram uma transformação significativa nas redes infraestruturais e nos equipamentos coletivos da cidade, acompanhada por uma maior valorização do património urbano, do espaço público e da oferta de eventos culturais. A combinação entre uma maior visibilidade internacional e condições favoráveis de atratividade local (preços relativamente baixos, clima ameno, forte identidade cultural, riqueza patrimonial e da paisagem, segurança e simpatia, oferta de lazer e vida urbana diversificada e cosmopolita) traduziu-se num aumento estável do número de visitantes internacionais (figura 1). Desde 2009, o sector do turismo em Lisboa teve um aumento anual médio de 6%, com destaque para os mercados Europeus como a principal origem de visitantes (55%), não obstante um aumento significativo de turistas do Brasil, Rússia e China (ATL, 2012, 2013, 2015).

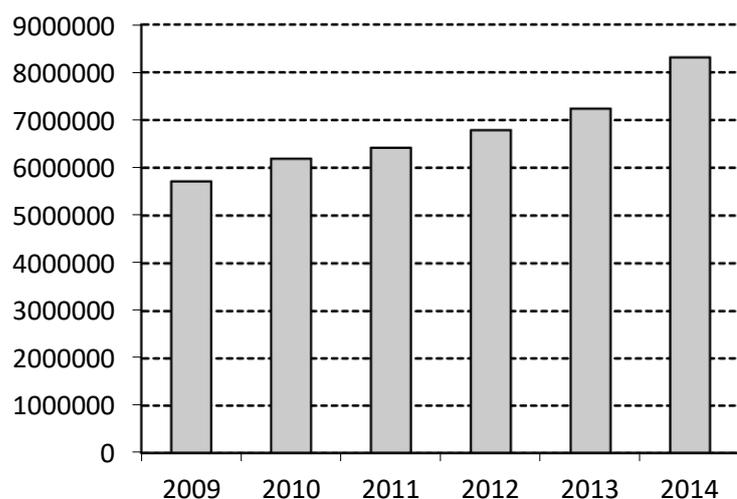


Figura 1 – Estadias em Lisboa (cidade)

Fonte: Instituto Nacional de Estatística: Inquérito à Permanência de Hóspedes e Outros Dados na Hotelaria [Dormidas (N.º) nos estabelecimentos hoteleiros por Localização geográfica (NUTS 2002) e Tipo (estabelecimento hoteleiro) Anual – 2009 a 2014]

Tirando partido desta tendência geral, começaram a ganhar destaque nichos específicos de oferta turística, reforçando a atratividade do destino Lisboa: o mercado dos cruzeiros (figura 2), os operadores aéreos *low-cost* (figura 3) e os sectores dos *hostels* e do alojamento local (JLL, 2015). Neste quadro, a categoria mais representativa da procura turística é a que se associa aos *city-breaks*, estadias de curta duração, com uma forte relação com a experiência da cidade e das suas ofertas, beneficiando da facilidade de acesso, com o aeroporto próximo do centro e o crescimento de ligações aéreas de baixo custo, e da projeção de uma imagem matizada entre o cosmopolitismo da metrópole e o carácter cultural da tradição mediterrânica do Sul. Um aspeto que merece particular atenção é o que articula a performance turística de Lisboa com as transformações decorrentes do quadro de forte austeridade económica e financeira em curso, em particular desde 2011. O turismo é praticamente o único grande sector económico de Lisboa com um desempenho claramente ascendente.

Este crescimento exige, contudo, uma perspetiva crítica, nomeadamente no que respeita à

sua sustentação a longo-prazo. As atuais formas de oferta turística, embora reconhecidas como inovadoras e com forte capacidade de atração, mantêm-se direcionadas a estratos económicos relativamente baixos. A posição de Lisboa no quadro do valor económico do seu produto turístico mantém-se relativamente distante de outras cidades com mercados comparáveis (ATL, 2014). Por outro lado, a pressão sobre as condições de habitabilidade e de custo de vida da população local, tem vindo também a aumentar e a despertar a necessidade de debate sobre o desejável equilíbrio funcional, económico e social da exploração turística da cidade.

A oferta turística está concentrada principalmente nas áreas de interesse histórico e patrimonial mais convencional, como a Baixa e o Chiado, os antigos bairros de Alfama, Castelo e Príncipe Real, e a área monumental de Belém. Contudo, áreas anteriormente vocacionadas para um perfil de visitante mais ligado a estadias de negócio (eixo Avenida da Liberdade-Saldanha-Entrecampos e Amoreiras), têm também vindo a afirmar-se na geografia do alojamento e de uma oferta co-

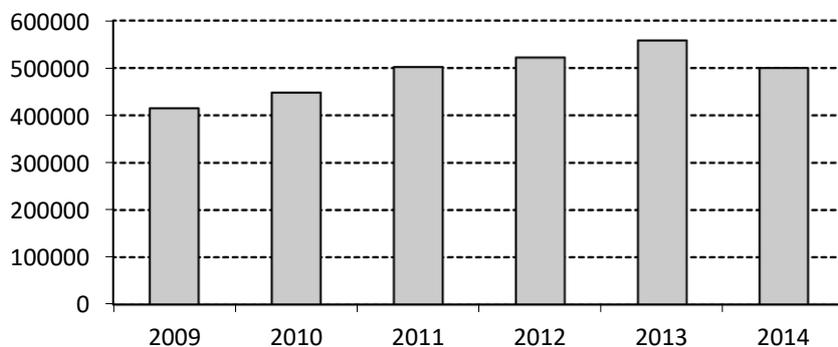


Figura 2 – Movimento de navios de cruzeiro no porto de Lisboa.

Fonte: Administração do Porto de Lisboa, Estatísticas da atividade portuária: 2009 a 2014

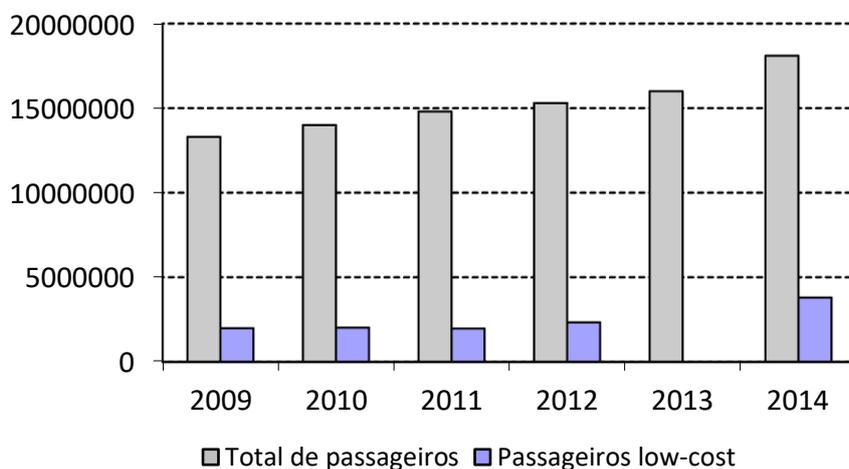


Figura 3 – Movimento de passageiros no aeroporto de Lisboa

Fonte: ANA – Aeroportos e Navegação Aérea. Estatísticas de tráfego comercial: 2009 a 2014

mercial mais diversificada (ATL, 2014). Para além do *produto* marcadamente urbano que o centro antigo de Lisboa oferece, também se reconhece uma maior dinâmica noutros domínios complementares:

- a promoção do património cultural imaterial e de nichos criativos, de que se podem tomar como exemplo o reconhecimento internacional do Fado, a dinâmica associada às festas populares, a apropriação de espaços obsoletos para novos segmentos económicos de pequena escala ou a dinamização de associações culturais ancoradas em ligações locais renovadas e com maior interação geracional e étnica;
- a requalificação da frente ribeirinha e de espaços de singularidade paisagística, quer na cidade (o caso dos jardins-miradouros) quer na área de influência metropolitana, nomeadamente nos eixos de Sintra e de Cascais;
- a valorização progressiva de ofertas menos massificadas e com maior expressão em territórios mais afastados do centro metropolitano, como o golfe, o eno-turismo, a caça e o turismo equestre, o *bird-watching*, os desportos náuticos e outras atividades ao ar livre.

O desenvolvimento do sistema de espaço público e da rede de infraestruturas de mobilidade de Lisboa

A última década configura-se como um período de transição dos estratos infraestruturais metropolitanos de Lisboa para uma condição que pode ser caracterizada como um *tecido conectivo* (Santos, 2012a). Este tecido é estabelecido através de: 1) recombinação multi-escalar de diversas redes de mobilidade, abastecimento e comunicação; 2) desenvolvimento de intervenções de requalificação espacial e reconversão funcional em espaços de articulação e de elevada conectividade no tecido metropolitano; 3) a introdução de nós intermodais de transporte de elevada complexidade.

A conexão de nós metropolitanos no centro antigo da cidade

Neste período, evidenciaram-se transformações de âmbito mais local na cidade de Lisboa, como resultado da expansão da rede de metropolitana e sua interligação em novas estações intermodais com a rede ferroviária, com o aeroporto e com

um conjunto de terminais fluviais e rodoviários. Nas áreas adjacentes a estas novas estações, foram desenvolvidos projetos de qualificação do espaço público, contribuindo para uma estrutura urbana mais coesa e equilibrada.

Com particular impacto na organização da dinâmica turística, os interfaces do Terreiro do Paço, Rossio, Cais do Sodré e Santa Apolónia desempenham um papel fundamental na mobilidade urbana. Até à intervenção de reformulação intermodal decorrida desde os finais da década de 1990, estas estações funcionavam de forma autónoma, como terminais das respetivas linhas ferroviárias ou fluviais, mas sem articulação entre si e com outras redes de transporte. Com o reforço da articulação intermodal, ficaram ligados à rede de metropolitano, definindo um novo patamar fundamental para uma mobilidade eficiente e em rede nas áreas centrais da cidade. Também significativa, foi a qualificação espacial que foi assim proporcionada aos milhares de habitantes, *city users* e turistas que as utilizam, particularmente na relação urbana e paisagística com algumas das praças e espaços de estadia mais importantes da cidade e da sua frente ribeirinha.

A estação do metropolitano na Baixa-Chiado constituiu, aliás, um elemento fundamental na revitalização comercial da área envolvente. O processo de declínio acentuado da sua dinâmica no último quartel do século XX, de que o grande incêndio de 1988 constitui uma memória marcante, só começou efetivamente a ser revertido com a construção das ligações entre as cotas baixa e alta da colina de São Francisco, a partir das duas entradas da estação. A reconversão dos Armazéns do Chiado, situados sobre a estação, permitiu uma ligação complementar e uma âncora importante num processo de recuperação comercial que se encontra hoje, não só consolidado, como representa um destino incontornável para os visitantes da cidade.

O investimento nestes nós de transporte coletivo constituiu um processo de inversão de uma tendência que se vinha sentido há décadas, de relativa indiferença do público e dos poderes políticos face à perda de atratividade comercial e urbana dos bairros centrais de Lisboa. Os anos 1970 e 1980 foram marcados por forças centrífugas significativas, apoiadas no reforço das acessibilidades rodoviárias suburbanas, que se traduziram num forte declínio populacional nas freguesias centrais da cidade.

O censo de 2011 mostrou, contudo, uma ligeira tendência de recuperação demográfica nas freguesias associadas ao centro antigo da cidade, nomeadamente na Baixa, Chiado, São Paulo e

Martim Moniz/Mouraria. Este crescimento associa-se a uma alteração no perfil dos residentes: por um lado, destaca-se uma população jovem com recursos e atraída pelo carácter cosmopolita e pela revitalização comercial do Chiado; por outro, reflete-se a presença continuada de uma população migrante e multi-étnica, de residência temporária, apoiada por uma rede comunitária relativamente enraizada na área da Mouraria e São Paulo. Esta recuperação demográfica não pode ser devidamente aferida sem uma perspectiva mais alargada relativamente a outras atividades urbanas, nomeadamente naquelas em que o turismo tem vindo a desempenhar um papel determinante. Destacam-se dois processos concomitantes:

- o aumento do número e diversidade da oferta de alojamento turístico, acompanhado por uma reconhecida melhoria da sua qualidade;
- a qualificação sistemática do espaço público da cidade e da oferta de equipamentos e serviços urbanos, traduzida numa melhor cobertura da infraestrutura necessária à vida de residentes, trabalhadores e outros *city users*.

Nesta perspetiva, pode afirmar-se que a qualificação do espaço público, a par do reforço significativo da capacidade das infraestruturas pesadas de mobilidade, tem sido um motor fundamental na requalificação e na revitalização urbana do centro de Lisboa.

A qualificação do sistema de espaço público associado a elementos de polarização urbana

Num quadro em que a maior parte do parque edificado nas áreas centrais de Lisboa é detido por particulares, a intervenção municipal no domínio da regeneração urbana incide predominantemente no sistema de espaço coletivo e no suporte infraestrutural. Desse ponto de vista, poder-se-á falar com maior precisão de uma estratégia de revitalização urbana (Balsas, 2007, Mendes, 2013a), em que são preponderantes os domínios físico e de usos/atividades económicas. Esta focagem resulta igualmente das balizas estabelecidas pelos programas de financiamento da União Europeia que através de iniciativas como o Programa Polis, privilegiam as intervenções relacionadas com a qualificação ambiental e com a promoção de novas formas de mobilidade urbana (MAOT, 2000; SEAOT, 2008).

Para Baptista (2013), trata-se de uma forma de continuidade do racional de Estado-Providência materializado através do investimento em dotação de infraestruturas, espaços públicos e equipamentos coletivos. A propósito do Programa Polis, a autora destaca:

“its focus on public-led intervention, public space for public use, and disciplining of private developers, makes sense in the context of a state apparatus that was still thinking of itself as “modernizing” toward a “European” welfare ideal already in decline elsewhere in the EU and the world at large. With its impetus to extend the benefits of modern city living to a greater number of urban citizens, to fix urban problems, and to use the powers of the state to redistribute social goods and stimulate social cohesion, the Polis Program constitutes an exemplar of state intervention within a welfare logic that seeks to be a corrective to the logics of capitalist accumulation” (Baptista, 2013, p. 600).

A partir de 2008, no quadro da definição de políticas de cidade que servem de moldura legal ao financiamento comunitário do período 2007-2013 (SEAOT, 2008), introduzem-se objetivos e critérios onde ganham maior presença as questões de coesão social, inclusão e envolvimento de parceiros locais de base comunitária. Também a nível municipal, verifica-se uma maior preocupação em explicitar como objetivos a inversão do processo de declínio populacional, o rejuvenescimento dos seus habitantes, a inclusão, a inovação e a criatividade, nomeadamente através de instrumentos de natureza estratégica (CML, 2009a), de ordenamento do território (CML, 2012) ou de intervenção local (CML, 2009b, UPM, 2009 e 2010, Mendes, 2013b).

Com a expansão da rede de metropolitano na Baixa de Lisboa no final da década de 1990, surgiu a oportunidade para a uma requalificação de grande escala de importantes praças e espaços públicos. O Rossio e a Praça da Figueira foram os primeiros espaços a serem requalificados, integrando novos parques de estacionamento subterrâneo, novos pavimentos, iluminação pública, mobiliário urbano e arborização, num quadro que apostava no conforto e qualidade do espaço pedonal. A uma lógica de intervenção mais parcelar das primeiras intervenções (Balsas, 2007: 248), começa a detetar-se uma tendência para o reforço da integração e complementaridade das intervenções, sobretudo a partir de 2006 (CBC, 2006; CML, 2008; Salgado, 2012; CML, 2016). A

constituição da *Frente Tejo*, SA em 2008 (Conselho de Ministros, 2008), uma empresa organizada segundo o modelo – e com suporte técnico – da *ParqueExpo*, SA, vem reforçar o sentido de integração de projeto e de implementação de diversas operações na frente ribeirinha, entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia.

Este processo estendeu-se a outras áreas, definido progressivamente uma rede consistente de espaço público, de que se podem destacar três sistemas ou componentes:

- o sistema da frente ribeirinha (figura IV): Cais do Sodré – Ribeira das Naus – Terreiro do Paço – Campo das Cebolas – Santa Apolónia;
- o sistema dos jardins e miradouros: Príncipe Real – São Pedro de Alcântara – Graça – Senhora do Monte;
- o sistema de ruas e largos: Santa Catarina – Bica – Chiado – Baixa- Rossio – Martim Moniz – Mouraria – Castelo – Alfama.

A qualificação destes sistemas (figura 5) implementada ao longo dos últimos quinze anos teve um impacto claro na atratividade de alguns dos espaços mais representativos da cidade mas, sobretudo, na definição de uma rede contínua e coerente de espaço coletivo. Para além dos monumentos e sítios classificados, a atração turística de Lisboa prende-se fundamentalmente com

o carácter diversificado do seu tecido urbano, na relação sensual com a topografia e com o Rio Tejo e com a apropriação social dos seus lugares. Por outro lado, a qualificação global desta rede de espaços coletivos traduziu-se igualmente na alteração dos hábitos e práticas do seu usufruto, acompanhada pelo crescimento significativo da oferta comercial e de lazer.

Efetivamente, a maior parte destas intervenções no espaço público trouxe consigo um aumento dos estabelecimentos de restauração, bebidas e vestuário. Este perfil comercial revela uma orientação prevalente para um público visitante, quer exterior à cidade (turistas), quer da sua área de influência metropolitana. O reforço dos espaços pedonalizados foi acompanhado pela construção de diversos parques de estacionamento subterrâneos ou em silo, alguns sob espaços públicos importantes, numa lógica não isenta de contradições (Balsas, 2013). Tal como aconteceu com a oferta comercial, também estas infraestruturas estão hoje direcionadas predominantemente para a resposta à procura de visitantes. Como se verá no ponto seguinte, a apropriação destes espaços renovados não se traduziu necessariamente em benefícios para os residentes locais ou para os utilizadores tradicionais destas áreas da cidade. Reconhecendo-se a notável melhoria nas condições espaciais e de redes urbanas, os projetos em causa induziram novos padrões de utilização e de fluxos urbanos.



Figura 5 – A frente ribeirinha entre Santa Apolónia e a Ribeira das Naus.
Fonte: <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com> [acedido em 06-05-2016]

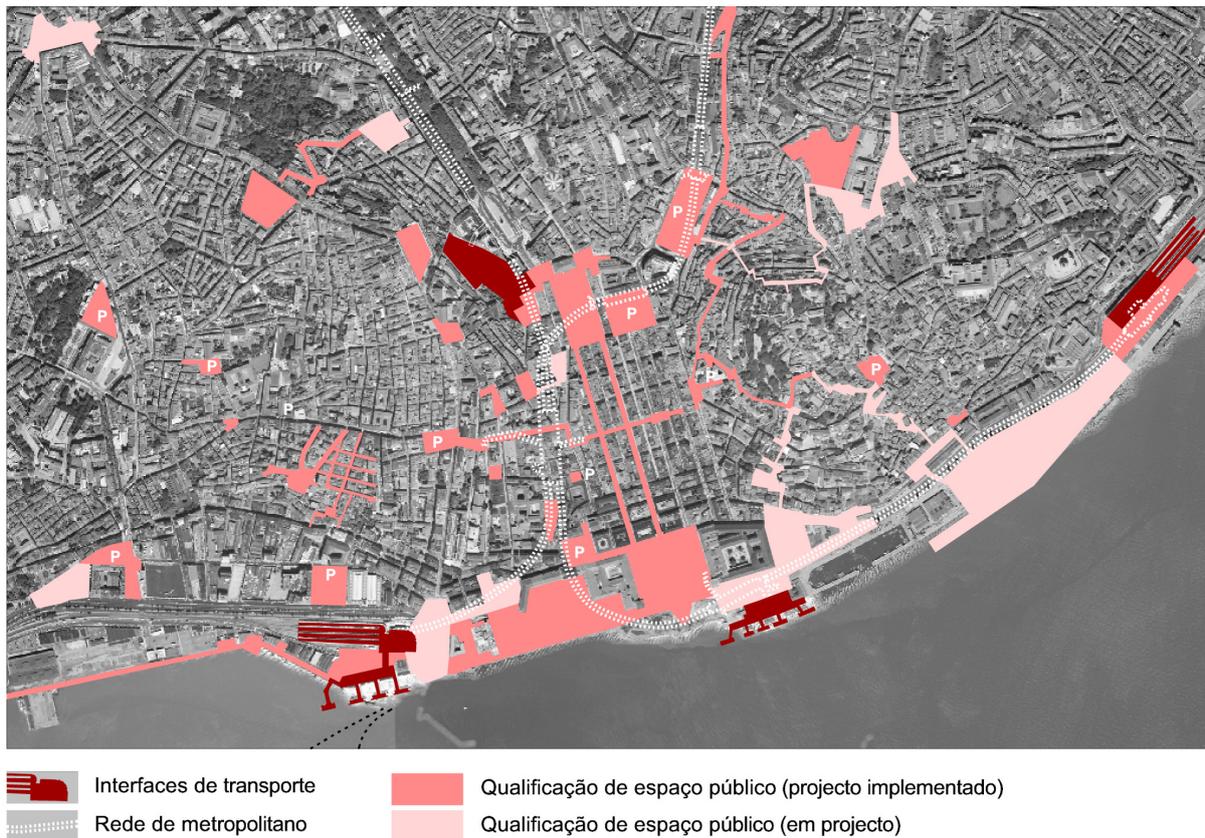


Figura 6 – Projetos de qualificação de espaço público e de infraestruturas de transporte na área central de Lisboa, de 2000 a 2015

Fonte: Desenho do autor, 2015

Nestes padrões ganharam presença e protagonismo os que se relacionam mais com o turismo e o lazer do que os que resultam de relações de maior proximidade e envolvimento com as comunidades locais.

Os projetos de refuncionalização do Mercado da Ribeira e de criação de um mercado tematizado de cozinha e música internacional ao ar livre na praça do Martim Moniz constituem exemplos de soluções de gestão do espaço público e de equipamentos coletivos modelados diretamente pela indústria do turismo e do lazer. O primeiro caso, um notável mercado abastecedor do século XIX, foi parcialmente concessionado a um grupo privado para nele desenvolver um projeto de revitalização funcional, baseado num programa diversificado de restauração, comércio e animação alinhado com o panorama *trendsetter* da capital. Também no Martim Moniz, a privatização da gestão da placa central daquele peculiar espaço urbano, orientou-se numa lógica de resposta a um público jovem e cosmopolita, essencialmente já integrado na vida urbana. Em ambas as situações, é oferecido um ambiente

controlado, baseado na experiência gastronómica, quer das conceções de *chefs* de renome, quer da diversidade étnica e cultural das diversas cozinhas do mundo.

Muito embora veiculem uma ideia de enraizamento no tecido social e cultural que os envolve – os vendedores do Mercado da Ribeira ou a comunidade multi-étnica do Socorro e Mouraria –, estes novos espaços mantêm-se, em grande medida, alheados dessa dinâmica local, quer nos circuitos que mobilizam para o seu funcionamento, quer no público que os usufrui como produto comercial e de animação. Ou seja, o charme próprio que resulta do bulício da venda de peixe, vegetais e fruta da Ribeira ou a atmosfera migrante do Martim Moniz contribuem para o carácter diferenciador desta oferta comercial e de animação; a gestão e a apropriação do seu produto, estão, ao invés, relativamente distantes do tecido socioeconómico, apenas se cruzando superficialmente e temporariamente. São, no fundo, soluções onde o espaço público é parcialmente privatizado segundo lógicas de controlo e *commodification*, mesmo mantendo a abertu-

ra ao exterior e algumas das suas componentes funcionais de equipamento coletivo.

Finalmente, o Mercado da Ribeira e o Martim Moniz partilham uma forte relação com os projetos de dotação infraestrutural de grande escala que se têm vindo a implementar no centro da cidade: estações de metropolitano (novas e/ou renovadas), parques de estacionamento subterrâneo, qualificação dos arruamentos e espaço público na envolvente. Apesar das questões de maior controvérsia que têm vindo a ser colocadas a propósito da sua gestão privada e dos conflitos com atores locais, estes casos representam uma face visível de uma estratégia bem-sucedida de associação entre elementos-âncora de atração urbana e o sistema de espaço coletivo da cidade. Longe dos enclaves temáticos recorrentes em outras cidades fortemente transformadas pelo turismo, o espaço público de Lisboa mantém um nível razoável de equilíbrio no seu uso e disponibilidade alargada para uma apropriação diversificada. De certo modo, continua a sentir-se em Lisboa uma lógica de continuidade na organização do espaço urbano que, combinada com uma complexa promiscuidade funcional, lhe empresta um carácter marcadamente mediterrânico. É sobre esse carácter que a transformação recente do espaço coletivo e do suporte infraestrutural continua a operar, mesmo quando apropriados por um racional de natureza mais comercial.

As ligações entre a Baixa e as colinas

Enquadrado numa estratégia mais alargada de melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade das áreas centrais da cidade de Lisboa, o Município tem vindo a implementar um conjunto de percursos mecanicamente assistidos entre as cotas mais baixas da Baixa, Alfama e Mouraria e cotas intermédias e elevadas da colina do Castelo. O projeto procura dotar a colina de uma rede de acessibilidade pedonal e pública, facilitada por dispositivos mecânicos – escadas rolantes, elevadores e funiculares – que permitam uma mobilidade alternativa às íngremes ruas e escadinhas encadeadas nas encostas da colina. O projeto desenvolve-se ao longo de quatro ligações: Ligação Baixa-Castelo, Percurso da Sé, Percurso da Mouraria e Percurso da Graça.

A ligação Baixa-Castelo desenvolve-se numa continuidade entre a Rua da Vitória/Rua dos Fanqueiros, o Largo do Caldas e a Costa do Castelo. Nesse percurso, criaram-se duas ligações por ascensor, integradas em edifícios adossados aos maiores declives da área. A instalação destes

ascensores associou-se a uma refuncionalização e reabilitação estrutural dos respetivos edifícios – dois exemplares de arquitetura habitacional pombalina e o antigo mercado do Chão do Loureiro –, tirando partido da sua localização singular para acomodar programas com interesse coletivo (sede da Junta de Freguesia de Santa Maria Maior, ateliers, supermercado, restauração e espaços comerciais). Para além dos ascensores, esta ligação materializa-se ainda através de projetos de redesenho e requalificação do espaço público ao longo do percurso, disciplinando a presença do automóvel e procurando clarificar a sequência linear e os momentos de pausa e inflexão que lhe conferem singularidade. Numa leitura mais alargada e transversal ao vale da Baixa, este percurso pode ser reconstituído desde o Chiado, atravessando a estação de metropolitano e emergindo novamente na Rua da Vitória. A partir das cotas superiores da Costa do Castelo, é dado acesso à entrada principal do Castelo de São Jorge.

Os percursos da Sé, da Mouraria e da Graça ainda se encontram numa fase embrionária de implementação, e voltam a introduzir estratégias de refuncionalização do edificado existente articuladas com a disponibilização de um ascensor de uso público para vencer os declives mais acentuados. No caso da Mouraria e da Graça, estão projetados dois meios mais pesados – escadas rolantes nas Escadinhas da Saúde, ao Martim Moniz, e um funicular entre a Rua dos Lagares e o Miradouro da Graça. Quando combinadas com a rede de espaços públicos dos tecidos em que se inscrevem, estas ligações verticais permitem ativar uma armadura sólida de acessibilidade multidireccional que poderá desempenhar um papel importante na promoção simultânea da mobilidade pedonal e da requalificação espacial dos tecidos históricos da cidade.

Uma das dimensões comuns às diversas frentes deste projeto alargado é a de novas combinações programáticas em estruturas edificadas. A par da manutenção de uma componente habitacional gerida pelo município, são introduzidas valências comerciais e de dinamização local, novos lugares de estacionamento (numa área com grandes carências a esse nível) e novas oportunidades de usufruto do espaço coletivo e da paisagem urbana (miradouros e terraços com esplanadas).

Com a implementação desta rede de percursos, poderá emergir uma topologia alternativa aos circuitos mais sedimentados – e sujeitos a maior pressão –, ativando novas dinâmicas locais e alargando as oportunidades associadas à mobilidade pedonal. De certo modo, estas liga-

ções mecanicamente assistidas são uma recuperação da tradição iniciada há cerca de 130 anos com a construção de elevadores e ascensores nas encostas íngremes da cidade. A grande novidade reconhecida na argumentação técnica e política que lhe está subjacente, é a combinação de uma estratégia de mobilidade local com estratégias de promoção da inclusão social, da multifuncionalidade e de uma lógica de revitalização urbana baseada no respeito por elementos de valor patrimonial e de reforço de uma estrutura qualificada de espaço público.

Lisboa *slow and trendy*: conflitos e oportunidades

Apesar de melhorias importantes da rede de transportes coletivos e de espaços coletivos à escala da cidade, os antigos bairros enfrentam problemas significativos de uma outra natureza. Para além de um tecido edificado degradado e frequentemente devoluto, também o tecido social é particularmente fragilizado, com níveis elevados de envelhecimento, pobreza e exclusão social, isolamento e perda de população residente. Uma certa dinâmica recente de revitalização tem sido alavancada pela atividade turística, quer através de intervenções de maior escala, como hotéis e alguns programas de alojamento turístico em condomínio, quer através da multiplicação de micro-iniciativas baseadas em alojamento local (apartamentos, *bed-and-breakfast* e pequenos *hostels*) e comércio de produtos turísticos (desde os *souvenirs* mais banalizados até à oferta de produtos manufaturados e de maior especificidade cultural local). Por outro lado, pode-se atribuir alguma dinâmica a um interesse de investimento estrangeiro no mercado imobiliário, mas que não se traduz diretamente em novos residentes. Neste contexto, têm surgido situações de crescente conflito com o tecido social atual, num quadro de mudança incremental da propriedade e usufruto residencial.

Entre residentes e visitantes: uma questão poliédrica

Os residentes tradicionais destes bairros apresentam uma forte relação identitária com o seu espaço de vivência, um sentido de comunidade relativamente arraigado e formas de apropriação do espaço coletivo peculiares, onde as fronteiras entre o privado e público, o doméstico e o partilhado ou o interior e o exterior, são regradadas

por subtis códigos de partilha e respeito (Mendes, 2011 e 2013b; Mendes, 2012). Num quadro de maior presença de visitantes e de uma população que apenas temporariamente os habita, estes bairros têm vindo a sofrer uma pressão acrescida (Rodrigues, 2010: 257). Após décadas de congelamento e restrição à subida das rendas habitacionais, a subida dos custos do arrendamento tem vindo a comprometer a continuidade dos residentes com menor capacidade económica. Num quadro de forte procura, face à exposição internacional de Lisboa, a competição com o mercado do alojamento turístico combina-se com o interesse do investimento em produtos direcionados para nichos de maior capacidade económica, resultando em processos que se podem interpretar à luz do fenómeno da gentrificação. Entendida como “*a process of socio-spatial change where the rehabilitation of residential property in a working-class neighbourhood by relatively affluent incomers leads to the displacement of former residents unable to afford the increased costs of housing that accompany regeneration*” (Pacione, 2001, p. 212), a gentrificação pode ser lida em Lisboa como resultado do investimento imobiliário do sector privado na aquisição, conversão e posterior venda, arrendamento ou prestação de serviços de alojamento dos imóveis antes utilizados para habitação própria. Neste quadro, destacam-se entre as múltiplas expressões do processo de gentrificação as que se relacionam com o turismo e com a valorização patrimonial (Burne e Cain, 2008), envolvendo a lógicas de substituição da população e de usos existentes, por oportunidades de alojamento e de oferta comercial associados a uma imagem ou valor turístico.

Conhecidos pela sua atmosfera pitoresca, caracterizada por uma escala de proximidade e vivência ativa da rua, estes bairros têm vindo a ser palco de uma transformação profunda no tipo de comércio local, substituindo lojas especialmente vocacionadas para a comunidade residente por outras que têm o turista e o visitante ocasional como público preferencial: mercearias *gourmet*, casas de chá e *delicatessen*, espaços de degustação e petiscos de autor, lojas de criações artesanais contemporâneas, armazéns de design *vintage* em segunda mão, para além das omnipresentes lojas de *souvenirs* produzidos em massa (Expresso, 2015).

Confrontados com esta alteração de perfil comercial, o dia-a-dia dos residentes e os seus padrões de mobilidade enfrentam novos desafios, obrigados a deslocamentos maiores para dar resposta a solicitações quotidianas, de emprego

e de fruição da cidade. No entanto, a resposta dada pelas melhorias no sistema de mobilidade são também contraditórias e com impactes díspares na vida dos residentes. Se, por um lado, se reconhece a aposta na ligação das redes de transportes metropolitanas aos núcleos mais antigos da cidade, a crescente restrição à circulação automóvel no centro da cidade impacta de forma desigual as populações locais. Com exceção de camadas de maior capacidade económica e com possibilidade de estacionamento privativo, a população menos favorecida não tem capacidade de acesso a novas estruturas de estacionamento, nem a veículos menos poluentes. O processo de melhoria da mobilidade pedonal, se beneficia de forma abstrata e genérica a cidade, os seus habitantes e visitantes, também gera situações de disparidade para as quais não tem sido encontrada alternativa que reequilibre as assimetrias socioeconómicas existentes.

Este processo díspar enquadra-se numa tendência amplamente reconhecida na literatura. A sistematização de Atkinson (2004) relativa às virtualidades e às desvantagens associadas aos processos de regeneração urbana no quadro da *urban renaissance* (Rogers, 1999, Roberts e Sykes, 2002) mantém-se particularmente úteis. No domínio dos impactes positivos, destaca a 1) requalificação (*'renewal'*), mistura social e desconcentração de bolsas de pobreza e 2) a valorização do valor patrimonial, da base tributária e dos serviços locais. Contrapõe como impactes negativos 1) a deslocação de população residente, a perda de habitação acessível (*'affordable'*) e o aumento da população sem-abrigo, 2) o aumento de conflitos locais, de situações de despejo e de fenómenos de criminalidade e, finalmente, 3) a perda de população e a alteração dos padrões de prestação de serviços locais. Neste quadro, também o contributo de Kohn (2013) coloca em evidência a necessidade de avaliar os impactes da transformação socio-espacial num quadro de relação mais alargada com outras escalas e redes da cidade, o seu quadro organizativo e de interação de forças sociopolíticas. Salientam-se ainda dois aspetos da abordagem de Kohn: 1) o reconhecimento de que a interpretação dos impactes da gentrificação sobre determinados espaços e grupos sociais numa área urbana não podem ser desligados de uma matriz ideológica, e 2) o papel relativamente limitado que as políticas públicas de intervenção urbana desempenham num quadro matricialmente dominado pela dinâmica do sector privado numa economia de mercado.

No contexto português, a abordagem de Balsas (2007) aos processos de revitalização urbana

de áreas dos centros históricos de Lisboa e Porto coloca em evidência um conjunto de outros fatores que condicionam a avaliação dos seus impactes, nomeadamente: 1) a magnitude dos níveis de degradação e declínio do parque habitacional das áreas centrais daquelas cidades, 2) a ausência de instrumentos legais que permitam aos Municípios uma intervenção eficaz na reversão dos processos de declínio espacial e socioeconómico das áreas centrais, 3) a perceção de uma maior facilidade operativa e política de intervenção dos Municípios no espaço público, ao invés de intervenções no tecido privado e 4) a menor complexidade da intervenção física no espaço público e em equipamentos culturais relativamente à reorganização administrativa de instituições públicas.

É no reconhecimento deste quadro, cuja discussão está para além do objeto e objetivos deste artigo, que se coloca a tónica nos contributos mais físicos e de qualificação espacial decorrentes das diversas operações de infraestruturização e intervenção no espaço público. Ou seja, se por um lado se reconhecem importantes limitações na redistribuição de mais-valias associadas ao investimento público nestas intervenções – por exemplo, através de uma concomitante qualificação do parque habitacional para as comunidades economicamente mais fragilizadas –, assume-se um caminho argumentativo mais focado nos elementos capazes de conferir condições de estruturação urbana e territorial mais alargadas – as infraestruturas e os espaços públicos (Gregotti, 1981; Portas *et al.*, 2003; Borja, 2003; Ascher, 2004; Marinoni, 2006; Neuman e Smith, 2010; Santos, 2012a).

O processo de progressiva gentrificação que se retratou de forma breve nas linhas anteriores não deve, contudo, ser desligado de uma leitura multifacetada, na qual também se reconhecem traços de modernização, inovação e adaptação a novas realidades e a desafios prementes. O contributo para uma redinamização económica do coração da cidade de Lisboa, em áreas sujeitas a décadas de perda de vitalidade, a par de um investimento considerável na manutenção, reabilitação e adequação de um também envelhecido parque edificado, não pode ser secundarizado. A avaliação dos impactes e repercussões constitui um exercício complexo e crítico, evitando a leitura redutora de uma simples dualidade entre interesses dos residentes, por oposição aos dos visitantes e turistas. A complexidade da condição urbana, especialmente no caso de bairros situados no quadro de uma centralidade metropolitana alargada e sujeitos aos impactes de fenómenos

globais como o turismo e o investimento imobiliário, exige uma definição mais abrangente e mais matizada de quem é, afinal, *Lisboeta*.

No que diz respeito às redes de espaço público e de mobilidade urbana, mais do que uma discussão relativa à resposta a grupos específicos de utilizadores (residentes vs. turistas, por exemplo), afigura-se mais adequado perspetivar o seu desenvolvimento numa lógica de um sistema multifuncional, multimodal e pensado a longo-prazo, que garanta o suporte a atividades e fluxos diversos e em permanente recomposição. A cidade sempre se construiu na interação e partilha entre locais e forasteiros. E, sempre que se introduz uma nova linha de acessibilidade, ocorrem transformações, não só na estrutura espacial, como também na composição social e económica. Até agora, os últimos quinze anos de desenvolvimento das redes infraestrutural de mobilidade e de espaço público no centro antigo da cidade de Lisboa têm permitido um reforço considerável daquele sistema partilhado de ruas, praças e interfaces de transporte. Um sistema onde convergem estratos muito diversos de pessoas, utilizações e atividades e onde se articulam múltiplos espaços e escalas territoriais.

Numa perspetiva de ajuste entre recursos e oportunidades de desenvolvimento, mais do que uma orientação específica deste sistema de espaço coletivo e de melhor mobilidade em função de um público-alvo, seria importante a adoção de mecanismos que reequilibrem o funcionamento do mercado habitacional e das valências da vida quotidiana da população residente. A recuperação de mais-valias imobiliárias e a produção de externalidades ambientais, económicas e sociais, tópicos tão presentes na discussão relativa aos processos de urbanização e crescimento urbano na periferia metropolitana são, afinal, questões tão prementes quanto actuais no quadro da qualificação espacial e infraestrutural dos tecidos centrais da cidade.

A sobrecarga da infraestrutura e meios alternativos

Após décadas de atraso e desadequação do sistema de mobilidade urbana de Lisboa, as principais melhorias introduzidas nos últimos quinze anos permitiram reforçar o seu carácter reticular, através não só da expansão (sobretudo da rede de metropolitano), mas também da construção de nós intermodais. Apesar de uma pressão crescente do tráfego motorizado individual, a capacidade global foi aumentada e permitiu ultrapassar alguns

constrangimentos que dificultavam a articulação metropolitana da cidade. Contudo, se num nível infraestrutural de interface urbano/metropolitano deteta-se uma notável progressão, a pressão turística tem vindo a sobrecarregar níveis mais locais das redes de mobilidade coletiva.

Algumas das principais atrações turísticas da cidade estão associadas, precisamente, a meios tradicionais de transporte urbano, como a frota de elétricos, ou a rede de elevadores e funiculares introduzidos no final do século XIX. A sua utilização com bilhete adquirido no local implica o pagamento de um valor cerca de três vezes superior ao que seria pago em caso de bilhete previamente adquirido. Longas filas, atrasos devidos à concentração de uma grande procura em alguns locais turísticos e a sobrelotação dos veículos têm vindo a afastar muitos utilizadores locais (Expresso, 2015, Público, 2015a). Contudo, a procura turística também proporciona uma fonte de receita fundamental face aos elevados custos da manutenção destes equipamentos. O declínio, década após década, da rede de elétricos urbanos deveu-se precisamente à difícil sustentabilidade económica da sua operação, agravada pela manutenção da rede de carris e catenárias, inexistentes numa operação de autocarros.

Como já se discutiu, o investimento na rede de mobilidade tem privilegiado as interligações nas áreas centrais da cidade, em particular nos nós metropolitanos, mas também na mobilidade assistida e no espaço público das colinas envolventes à Baixa de Lisboa. Contudo, aos efeitos positivos deste investimento contrapõem-se também alguns mais problemáticos, nomeadamente os que resultam num conflito de uso do espaço urbano (Bloomberg Business, 2015, Público, 2014 e 2015b): os *tuk-tuk* turísticos que atravessam ruidosamente as ruas estreitas dos bairros mais pitorescos, as excursões de autocarro que descarregam centenas de passageiros de navios de cruzeiro em praças, largos e outros locais singulares da cidade ou nas imediações das várias casas de fado, as filas de táxis que se formam na expectativa de uma bandeirada turística.

Embora legitimados por um discurso consensual sobre a necessidade de qualificação do espaço público, de diminuição do peso da circulação automóvel e de redução da poluição que lhe está associada, muitos dos projetos descritos, muitos dos quais onde o Município tem um papel destacado, são também indutores de efeitos indesejados noutras áreas da cidade. As restrições ao trânsito automóvel na Baixa, no Terreiro de Paço e na Avenida da Liberdade levaram a um redirecionamento das lógicas de atravessamento para

áreas adjacentes, como o Príncipe Real, o Rato e a Colina de Santana, cuja rede viária se revela incapaz de responder à sobrecarga adicional. Para além disso, o aumento da oferta de espaços de lazer e recreação, atrai, para além de turistas, um público mais alargado, residente na área metropolitana, e que utiliza frequentemente o automóvel individual para a sua deslocação. Este fenómeno é observável em especial no período noturno e ao fim-de-semana, alturas em que o transporte público também diminui significativamente a sua oferta.

O impacto das espaço-temporalidades do turismo, do lazer e das atrações urbanas nas redes infraestruturais da cidade apresenta-se, assim, de forma instável, em mutação permanente e de difícil antecipação. É perante este quadro, em permanente fluxo, que também se colocam novos desafios e novas oportunidades de resposta a necessidades de mobilidade num âmbito mais alargado e que inclui, necessariamente, o território metropolitano. A otimização e rentabilização dos investimentos feitos em infraestruturização pesada nas últimas décadas passa, provavelmente, por um reforço das lógicas de adaptabilidade e multifuncionalidade dos espaços infraestruturais (estações e terminais das redes de transporte, parques de estacionamento, ligações pedonais mecanicamente assistidas), integrando-os de forma consistente e qualificada no sistema de espaços coletivos urbanos. Por outro lado, a oferta de modos alternativos de mobilidade coletiva, que não dependam exclusivamente do binómio automóvel privado/transporte coletivo convencional (comboio, metro, autocarro...), é também uma área ainda a dar passos muito preliminares. A introdução de veículos elétricos e flexíveis, de menor dimensão, como os *tuk-tuk*, ou a criação de uma rede de mobilidade rápida fluvial mais adaptada a necessidades específicas (ao longo de pontos da mesma margem, por exemplo), poderia captar e partilhar uma procura combinada entre o mercado turístico e os utilizadores regulares da cidade.

Conclusões

Tomando Lisboa como cidade privilegiada para uma observação poliédrica do turismo urbano, pode-se afirmar que os sistemas de mobilidade e de espaço público desempenham um papel significativo no esbatimento de lógicas segregadoras entre residentes e turistas ou visitantes. Se encarado como um suporte comum, aqueles sistemas são fundamentais num processo de

valorização da diversidade, da co-presença e da partilha equitativa dos recursos sociais, económicos e espaciais da cidade. Se perspetivados numa lógica que articule o desenvolvimento de redes infraestruturais de conexão global e de escala metropolitana com a qualificação do espaço coletivo local, estes sistemas poderão matizar os efeitos das racionalidades baseadas na competição internacional e numa gestão *quasi*-corporativa das cidades.

No que respeita às responsabilidades do planeamento, da gestão e do projeto urbano, é com renovada pertinência que se coloca a necessidade de implementação de operações que articulem a valorização mútua entre suportes infraestruturais e uma estrutura comum, partilhada, acessível e democrática de espaço coletivo.

Num quadro de crescente mercantilização de diversas componentes da gestão e programação do espaço urbano numa lógica de valorização turística, a experiência de Lisboa revela, ainda assim, uma relativa resiliência do ponto de vista da diversidade de oferta e de partilha através do espaço urbano. Não obstante o surgimento de situações de potencial conflito e de fenómenos de gentrificação, a aposta na qualificação das redes de mobilidade e de espaço público permite uma maior transversalidade na apropriação social e coletiva das mais-valias urbanísticas desses investimentos. Provavelmente, será mais ao nível da regulação da dimensão privada da atividade turística – alojamento, atividades comerciais, qualidade do serviço, gestão da mobilidade individualizada – que se poderá atenuar as tensões mais expressivas e que constituem um inegável desafio para a política urbana da cidade. Contudo, a aposta numa dimensão espacial aberta, qualificada e partilhada parece confirmar-se como estratégia a continuar e reforçar.

Referências bibliográficas

- Atkinson, Rowland (2004), “The evidence on the impact of gentrification: new lessons for the urban renaissance?”, *International Journal of Housing Policy*, 4:1, pp. 107-131
- ATL, TURISMO DE LISBOA (2012), “Observatório do Turismo de Lisboa”, Jan. 2012, Lisboa: Turismo de Lisboa.
- ATL, TURISMO DE LISBOA (2013), “Observatório do Turismo de Lisboa”, Jan. 2013, Lisboa: Turismo de Lisboa.
- ATL, TURISMO DE LISBOA (2014), “Plano Estratégico para o Turismo na Região de Lisboa 2015-2019”, Lisboa: Entidade Regional de Turis-

mo de Lisboa e Vale do Tejo/Turismo de Lisboa.

- ATL, TURISMO DE LISBOA (2015), “Observatório do Turismo de Lisboa”, Jan. 2015, Lisboa: Turismo de Lisboa.

- Ascher, François (2004), ‘Multi-mobility, Multispeed Cities: a challenge for architects, town planner and politicians’, em AAVV (ed. Antonio Font), “L’explosió de la ciutat. Morfologies, mirades i mocions sobre les transformacion territorials recents en les regions urbanes de l’Europa Meridional, Barcelona: Collegi d’Arquitectes de Catalunya” COAC/Forum Universal de les Cultures, pp. 352-363.

- Balsas, Carlos (2007), “City Centre Revitalization in Portugal: A Study of Lisbon and Porto”, *Journal of Urban Design*, 12:2, pp. 231-259.

- Baptista, Idalina (2013), “The Travels of Critiques of Neoliberalism: Urban Experiences from the “Borderlands””, *Urban Geography*, 34:5, pp. 590-611.

- Bloomberg Business (2015), “Lisbon Tourist Invasion Seen Threatening Ancient City’s Identity”, disponível em <http://www.bloomberg.com/news/articles/20141001/>

- Borja, Jordi (2003), “El espacio público: ciudad y ciudadanía”, Barcelona: Electa.

- Bures, Regina; Cain, Colleen (2008), “‘Dimensions of Gentrification in a Tourist City’, Meeting of the Population Association of America on in a Tourist City”. <http://paa2008.princeton.edu/papers/81623>, consultado a 2 de Agosto de 2016.

- Cabral, João e Rato, Berta (2003), “Urban development for competitiveness and cohesion: The Expo 98 urban project in Lisbon”, em F. Moulaert, A. Rodriguez, and E. Swyngedouw (eds.), *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*, Oxford, UK: Oxford University Press, pp. 209–228.

- Capel, Horacio (2007), “El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado “Modelo Barcelona””, *Scripta Nova - Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XI, n.º 233, disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-233.htm>, consultado em 21-03-2016

- CBC, COMISSARIADO PARA A BAIXA-CHIADO (2006), “Proposta de Revitalização da Baixa-Chiado”, Lisboa: Comissariado da Baixa-Chiado.

- CML, CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2008), “Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa – Documento de Enquadramento”, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

- CML, CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009a), “Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024 – Um compromisso para o futuro da cidade, Lisboa”: Câmara Municipal de Lisboa.

- CML, CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2009b), “Plano de Acessibilidade Suave e Assistida à Colina do Castelo”, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

- CML, CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2012), “Plano Director Municipal de Lisboa”, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

- CML, CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2016), “Projectos Frente Ribeirinha (do Cais do Sodré ao Campo das Cebolas)”, disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha> (consultado em 21-03-2016).

- CONSELHO DE MINISTROS (2008), RCM n.º 78/2008, de 15 de Maio (estabelece as linhas de orientação da requalificação e reabilitação da frente ribeirinha de Lisboa, no âmbito da sociedade Frente Tejo, SA), Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros.

- Costa, Nicolò (1995), “La città dell’iperturismo”, Milan: Iulm.

- Costa, Nicolò; Martinotti, Guido (2003), “Sociological Theories of Tourism and Regulation Theory”, em: Hoffman et al. (eds.), *Cities and Visitors – Regulating people, markets, and city space*, Malden/Oxford: Blackwell Publishing, pp. 53-71.

- Diaz-Parra, Ibán (2015), “A back to the city movement by local government, action: gentrification in Spain and Latin America”, *International Journal of Urban Sciences*, 19:3, pp. 343-363

- Expresso, 2015, “A ver passar turistas”, 01/08/2015, disponível em <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-08-01-A-ver-passar-turistas>, consultado em 15/03/2015.

- Graham, Simon; Marvin, Simon (2001), “Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition”, London/New York: Routledge.

- Gregotti, Vittorio (1981), “La forme du territoire”, *Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 218, pp. 10-15.

- Hayllar, Bruce; Griffin, Tony; Edwards, Deborah (eds.) (2008), “City Spaces – Tourist Places. Urban Tourism Precincts”, Oxford/Burlington: Butterworth-Heinenmann.

- Hoffman, Lily, Fainstein, Susan, Judd e Dennis R. (eds.), 2003, “Cities and Visitors – Regulating people, markets, and city space”, Malden/Oxford: Blackwell Publishing.

- JLL (2015), “Apartamentos turísticos em Lisboa” – Um Mercado em Crescimento, Lisboa: JLL.

- Judd, Dennis (2003), “Visitors and the Spatial Ecology of the City”, in: Lily M. Hoffman et al. (eds.), *Cities and Visitors – Regulating people, markets, and city space*, Malden/Oxford: Blackwell Publishing, pp. 23-38.
- Kohn, Margaret (2013), “What is wrong with gentrification?”, *Urban Research & Practice*, 6:3, pp. 297-310.
- MAOT, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (2000), “Programa Polis, Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades”, Lisboa, Portugal: Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território.
- Marinoni, Giuseppe (2006), “Infrastrutture nel progetto urbano”, Milano: Franco Angeli.
- Mendes, Luís (2011), “Postmodern City, Gentrification and the Social Production of Fragmented Space”, *Cidades, Comunidades e Territórios*, 23, pp. 82-96
- Mendes, Luís (2013a), “A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo”, *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, v. 5, n. 1, pp. 33-45.
- Mendes, Luís (2013b), “Public policies on urban rehabilitation and their effects on gentrification in Lisbon”, *AGIR – Revista Interdisciplinar de Ciências Sociais e Humanas*, 1(5), pp. 200–218.
- Mendes, Maria Manuela (2012), “Bairro da Mouraria, Território de Diversidade: Entre a Tradição e o Cosmopolitismo”, *Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, thematic issue 1, pp. 15–41.
- Moufakkir, Omar; Burns, Peter (eds.) (2012), “Controversies in Tourism, Wallingford”, Oxfordshire: CABI publishers.
- Lisbontouristinvasionseenthreateningancientcitysidentity, consultado em 12/05/2015.
- Neuman, Michael; Smith, Sheri (2010), “City Planning and Infrastructure: Once and Future Partners”, *Journal of Planning History*, vol. 9, n. 1, pp. 21-42.
- Pacione, Michael (2001), “Urban Geography. A Global Perspective”, London: Routledge.
- Portas, Nuno, Domingues, Álvaro e Cabral, João (2003), “Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades”, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Público (2014), “A turistificação de Lisboa ainda pode crescer”, 31/08/2014, disponível em <https://www.publico.pt/portugal/noticia/a-turistificacao-de-lisboa-e-porto-ainda-pode-crescer-1668034>, consultado em 10/03/2015.
- Público (2015a), “Eléctrico só para turistas no Príncipe Real motiva protestos”, 27/05/2015, disponível em <https://www.publico.pt/local/noticia/electrico-so-para-turistas-no-principe-real-motiva-protestos-1697028>, consultado em 10/03/2015.
- Público (2015b), “Lisboetas sentem-se cada vez mais acossados pelos turistas”, 01/06/2015, disponível em <https://www.publico.pt/local/noticia/lisboetas-sentemse-cada-vez-mais-acossados-pelos-turistas-1697332>, consultado em 15/06/2015.
- Roberts, Peter, Sykes, Hugh (eds.) (2002), “Urban Regeneration, a handbook”, London: SAGE Publications.
- Rodrigues, Walter (2010), “Cidade em transição – Nobilitação Urbana. Estilos de Vida e Reurbanização em Lisboa”, Lisboa: Celta Editora.
- Rogers, Richard (1999), “Towards an urban renaissance: final report of the Urban Task Force”, London: E & F.N.Spon.
- Salgado, Manuel (2012), “Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa”, *Portus Plus*, 3 –, http://retedigital.com/wpcontent/themes/rete/pdfs/portus_plus/3_2012/Contribuciones/Manuel_Salgado.pdf, consultado em 01/03/2016
- Santos, João Rafael (2012a), “Espaços de mediação infraestrutural: Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa”, Tese de Doutoramento em Urbanismo, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa, disponível em <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/5429>.
- Santos, João Rafael (2012b), “Interfacing and infrastructural development in Lisbon metropolis (2001-2012), *Ambivalent Landscapes - Sorting out the present by designing the future. Public Spaces – Urban Cultures Conference*”. Faculdade de Arquitectura da UTL, Lisboa, 6-7 December 2012.
- Santos, João Rafael (2013), “After infrastructural networking: transition and expectation in Lisbon metropolis”. *AESOP-ACSP Joint Congress, Dublin, 15-19 July 2013*.
- SEAOT, Secretaria de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades (2008), “Política de Cidades Polis XXI - Bases para as acções preparatórias do Programa Redes Urbanas para a Competitividade e Inovação”, Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Gabinete do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades.
- Smith, Andrew (2005), “Conceptualizing City Image Change: The ‘Re-Imaging’ of Barcelona”, *Tourism Geographies*, Vol. 7, n.º 4, pp.

398–423.

- Spirou, Costas (2011), “Urban Tourism and Urban Change. Cities in a Global Economy”, New York: Routledge.

- Tulumello, Simone (2015), “Reconsidering neoliberal urban planning in times of crisis: urban regeneration policy in a “dense” space in Lisbon”, *Urban Geography*, 37:1, pp. 117-140.

- UPM, UNIDADE DE PROJECTO DA MOURARIA, 2009, “Programa de Acção da Mouraria: As Cidades dentro da Cidade, Unidade de Projecto da Mouraria”, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

- UPM, UNIDADE DE PROJECTO DA MOURARIA, 2010, “Documento de candidatura ao QREN Mouraria”, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

- Van den Berg, Leo; van der Borg, Jan; Russo, Antonio (2002), “The Infrastructure of Urban Tourism: A European Model? A Comparative Analysis of Mega-Projects in Four Eurocities”, em Dennis Judd (ed.), *The Infrastructure of Play: Building the Tourist City*, Armonk/London: M E Sharpe, pp. 296-319.

- Wilson, Julie, Tallon, Andrew (2012), “Geographies of gentrification and tourism”, em Julie Wilson (ed.), “New Perspectives in Tourism Geographies”, New York: Routledge, pp. 103-112.