

**FORMACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL CENTRO DE OPORTO
(1850-2001): APROXIMACIÓN A UN ANÁLISIS
TRANSDISCIPLINAR DEL CENTRO URBANO COMO
HECHO SOCIAL TOTAL**

Adriano ZILHÃO*

Resumen de la tesis doctoral «Formação e evolução do centro do Porto (1850-2001): aproximação a uma análise transdisciplinar do centro urbano como facto social total» defendida por D. Adriano Zilhão de Queirós Nogueira en el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid el 15 de diciembre de 2008. Directora: Dra. María Castrillo Romón (Univ. de Valladolid). Tribunal: Dr. Alfonso Álvarez Mora, Dr. Agustín Hernández Aja, Dr. José Alberto Rio Fernandes, Dr. Fernando Roch Peña y Dr. Juan Luis de las Rivas Sanz.

El tema general de esta investigación es la centralidad urbana. La actualidad de este tema deriva de la inequívoca importancia y visibilidad que han asumido recientemente los procesos de transformación de los centros tradicionales de las ciudades, procesos traducidos en la alteración de su perfil funcional, en la pérdida de importancia de esos centros en tanto que lugares de referencia para la lectura simbólica de la ciudad y para su imagen colectiva y proyectada. En Oporto, esta "crisis" se fue acentuando y fue volviéndose visible a lo largo de la década de 1990 y principios del siglo XXI.

En el trabajo «Formação e evolução do centro do Porto (1850-2001): aproximação a uma análise transdisciplinar do centro urbano como facto social total» se defiende la posibilidad de aproximarse a esta cuestión desarrollando una construcción teórica de carácter transdisciplinar en la que la centralidad es entendida como hecho social total en el sentido que le fue atribuido por Mauss y Gurvitch, esto es, una realidad compleja donde cada dimensión sólo adquiere significado en relación con las demás dimensiones de la realidad que integra, formando un conjunto indisoluble e identificable por la diversidad y densidad de las relaciones sociales y por la aglomeración de recursos culturales, políticos o del conocimiento dentro de la ciudad moderna.

* Sociólogo, profesor auxiliar del Instituto Superior de Serviço Social do Porto (Portugal), y doctor por la Universidad de Valladolid.

Este concepto de hecho social total implica una aproximación transdisciplinar de la centralidad y la necesidad metodológica de analizar, a través del método de estudio de caso una pluralidad de factores históricamente encuadrados e interrelacionados que, con protagonismos diferenciados, determinaron la formación y evolución del centro de Oporto entre 1850 y 2001 de acuerdo con la dinámica de los diferentes momentos de la historia de la ciudad.

Este proceso de construcción de la centralidad urbana se desarrolla a través de la progresiva separación de actividades sociales -en particular, de la progresiva división funcional del espacio urbano- y a través de la construcción de significado social de lugares centrales. Esta construcción de realidades colectivamente significativas, como son los centros de las ciudades, se basa en un conjunto de representaciones sociales compartidas que son posibles en la medida en que la interacción cotidiana con ese espacio urbano contribuye a que ese lugar adquiera algo del significado de esa interacción, vinculándolo a determinada naturaleza o actividad particular. A través de la densificación de actividades y servicios en dichos lugares urbanos, esta capacidad social de los individuos otorga a esos espacios una identidad de lugares centrales para la sociabilidad convergente con el proceso de construcción de las economías de aglomeración.

Este proceso se desarrolla bajo un determinado patrón de configuración morfológica del espacio urbano que, ligando los edificios construidos de una ciudad, induce también determinados usos y, en particular, actividades que compiten en un contexto de libre mercado. Hay una dimensión de la centralidad que se desarrolla a través del impacto de la morfología espacial urbana en la capacidad de atracción y localización de determinadas actividades que identifican la ocupación funcional del territorio. Esta dimensión contribuye igualmente a la densificación espacial de actividades que producen los centros de las ciudades. La centralidad es, por ello, un proceso en el cual determinados elementos socio-económicos y la configuración espacial producen, interactivamente y dentro de un cuadro total de relaciones, los lugares centrales de las ciudades.

El proceso de centralización espacial de la gestión de las actividades productivas y de algunas actividades de servicios ha sido, históricamente, objeto de profundización por las políticas del urbanismo funcionalista en el marco de la evolución del capitalismo monopolista y ha inducido la constitución de áreas administrativas y comerciales urbanas que, en términos de oferta de bienes y servicios allí disponibles, concretan la medida de su centralidad en cuanto que lugar urbano de primer orden.

Esta idea sociológica de la centralidad en tanto que fenómeno social total de incidencia urbana, producto de diferentes dinámicas y de diferentes determinaciones en una sociedad y en un determinado momento (en particular en la época histórica de la racionalización capitalista de las sociedades industriales en ruptura con la ciudad histórica medieval), ha sido aplicada en este mismo trabajo al estudio del caso de la centralidad urbana de la ciudad de Oporto desde el siglo XIX y a lo largo del siglo XX.

Históricamente, en el Oporto medieval, fue la accesibilidad fluvial mercantil la que, sobreponiéndose a la importancia de la representación social y simbólica

del cerro de Penaventosa (lugar de residencia del obispo y sede del poder municipal), indujo el desarrollo ribereño. Con el avance de la reconquista y, en especial, con la conquista de Lisboa en 1147 y la consiguiente pacificación de la costa portuguesa, la ciudad atrae nuevos residentes y comerciantes. Este hecho, en el marco del nacimiento de la economía mercantil, inducirá una expansión urbana medieval que, privilegiando la dirección del lugar de embarque y apoyo a la travesía fluvial, convergirá en la Ribeira.

Con la densificación constructiva del Oporto pre-industrial, el tejido urbano de la ciudad se va alejando del río y da origen a nuevos espacios concentrados en las puertas de la ciudad amurallada, como la Puerta de los Carros. Estos espacios van adquiriendo una determinada naturaleza por su uso colectivo en la construcción cotidiana del ordenamiento identitario del espacio urbano y van revelando nuevas dinámicas, como las mercantiles, premonitorias de un giro en los referentes de la centralidad urbana de Oporto.

Es así que, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, se acentúa un significativo declive económico y políticos de la ribera, donde, a finales de siglo, solamente se concentran algunas actividades de prestación de servicios, como las relacionadas con la navegación y el comercio marítimo, mientras que la Praça de D. Pedro, luego Praça da Liberdade, heredera del espacio físico de la plaza exterior a la Puerta de los Carros, se va asumiendo como nuevo centro político y de intercambio que, en el sistema de jerarquía de lugares urbanos de la ciudad, va a ocupar un lugar central por la importancia de los bienes exclusivos que ofrece.



Fig. 1. El Oporto decimonónico: la Praça de D. Pedro. Fuente: Arquivo Histórico Municipal do Porto, 1985.

De hecho, en el espacio urbano de Oporto, la industrialización capitalista en su fase liberal, en desarrollo a finales del siglo XIX, provocó un nuevo perfil funcional de la ocupación de este espacio urbano. Se conformará un centro administrativo, cívico y de actividad comercial que consumará el proceso de transferencia de la polarización urbana medieval y pre-industrial hasta entonces identificada con la Ribeira. Este proceso de especialización en la ocupación funcional de territorio urbano configuró, por lo tanto, la afirmación del nuevo centro urbano del Oporto industrial capitalista, construido a lo largo del siglo XIX y comienzos del siglo XX en ruptura con la ciudad tradicional y consolidado por el refuerzo de la accesibilidad ferroviaria que provocó la localización, en este lugar central, de la estación de ferrocarriles de São Bento.

En este proceso de expansión de la ciudad industrial durante la primera mitad del siglo XX, tanto la intervención de Barry Parker ampliando y cualificando el lugar central de Praça da Liberdade -esto es, proyectando Os Aliados- como la diferenciación social y la especialización funcional en busca de economías de aglomeración que materializasen una progresiva separación espacial de las actividades urbanas fueron elementos decisivos en la afirmación de la nueva centralidad.

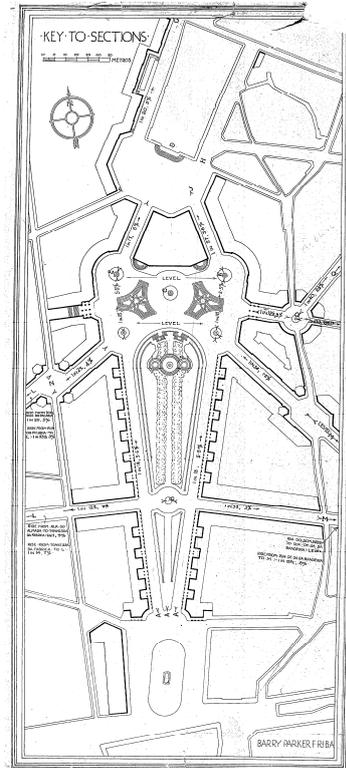


Fig. 2. Proyecto firmado por Barry Parker para la Avenida dos Aliados "Key to sections". Fuente: Arquivo Histórico Municipal do Porto, 1915.

De hecho, a partir de los años 1950 y 1960, en el marco del nuevo ciclo económico del capitalismo financiero y de las políticas urbanas de carácter funcionalista a él asociadas, el Plano Regulador da Cidade do Porto y el Plano Director da Cidade fomentaron el refuerzo de la concentración de actividades comerciales no cotidianas y de prestación de servicios especializados en el espacio central de La Baixa, polarizado en la Avenida dos Aliados.



Fig. 3. Plano de zonificación del Plan Regulador de Oporto. Fuente: Garret, 1952.

Espacio público y centro especializado de negocios, este centro tradicional en torno a Os Aliados mantiene, en el comienzo de los años 80, el protagonismo del lugar-centro principal de la ciudad no obstante las transformaciones en curso, en particular, el plan de inversiones en accesibilidad automóvil que privilegiaba a Boavista y que constituiría un factor fundamental de las transformaciones que tendrían lugar en los años siguientes en la dinámica de la centralidad urbana. De este modo, como consecuencia de un nuevo ciclo económico instalado y de las diversas inversiones viarias realizadas, la nueva dinámica de centralidad va a inducir, sobre todo en el entorno de la Praça Mouzinho d'Albuquerque (Rotunda de Boavista), el desarrollo de un nuevo centro de negocios que, compartiendo protagonismo en el conjunto de los lugares de la ciudad con el centro tradicional, hace perder a La Baixa su estatuto de lugar-centro hegemónico.

La evolución de la dinámica de la centralidad en el período de finales del siglo XX, nos confronta en la actualidad con la afirmación de una policentralidad urbana en desarrollo a través del protagonismo de las grandes cadenas de distribución y de la difusión de nuevas prácticas de consumo y de ocio indisolubles de la accesibilidad automóvil familiar e individual. El surgimiento de nuevos centros de comercio y servicios provee a los consumidores no sólo de

algunos servicios y productos “raros” o de consumo ocasional que antes sólo podían encontrarse en el centro tradicional, sino que lo hace en espacios comerciales mejor adaptados a la concurrencia sectorial, a las estrategias del capital internacional, a la evolución de las técnicas de marketing y también a la evolución de la accesibilidad en automóvil como modo dominante de la movilidad urbana.

Con el surgimiento de nuevas centralidades y nuevas accesibilidades en el conjunto del espacio urbano, La Baixa, centro urbano tradicional de Oporto, pierde su importancia como lugar de referencia para la lectura y vivencia cívica de la ciudad y deja de ser, precisamente, el lugar más fácilmente accesible de la ciudad y el único espacio integrador de las funciones comercial, financiera, político-administrativa y de ocio.

En Oporto, el proceso de reestructuración urbana, especialmente a lo largo de los años 80, configuró una aglomeración urbana compleja que se apoya en un proceso de terciarización que, por un lado, acompaña la evolución de la trama urbana del modelo difuso de urbanización e industrialización y, por otro, acentúa el efecto aglomerativo del núcleo duro del Área Metropolitana do Porto (AMP) y, en particular, de Boavista y del centro tradicional. En el movimiento de descentralización metropolitana iniciado en los años ochenta, es igualmente relevante el desplazamiento y la rápida expansión hacia la periferia inmediata de Oporto de estructuras comerciales de grandes dimensiones, los hipermercados.

Mientras que en la ciudad moderna, como en el Oporto industrial, las plazas, calles, mercados y teatros son lugares públicos en torno a los cuales nace “la esencia misma de la ciudad burguesa” -en palabras de Amendola-, la ciudad post-fordista y post-moderna del capital globalizado pierde los vínculos con el espacio específico y la diferencia. Los centros comerciales suburbanos, sustituyendo en cierta medida a las áreas comerciales de los centros tradicionales, constituyen también centros de actividad social, aunque segregada. Por eso, el centro comercial va tornándose central y, al proponerse como referencia ideal del espacio público urbano, tiende a dejar en un segundo lugar a la ciudad real.

En su condición de espacios privados y segregados, los centros comerciales sustituyen así la sociabilidad en el espacio público de la calle y plaza tradicionales. Por eso, si consideramos que es en la experiencia de la vida cotidiana donde se construyen explicaciones e informaciones mentales sobre la ciudad (las representaciones sociales que contribuyen a la atribución de determinada identidad a los espacios urbanos comunes a un colectivo social), es entonces, en la experiencia de la vida cotidiana urbana, donde se establecen nuevos valores de referencia para la imagen y la lectura de la ciudad y se entiende el proceso de atribución de significados (sociales) a los espacios urbanos.

Con la afirmación de la nueva centralidad en la ocupación del suelo en Boavista y con la afirmación de otras centralidades en la ocupación extensiva del suelo en espacios periféricos de la ciudad de Oporto, se instala una dinámica de centralidad nueva, una dinámica de centralidad compartida. El modelo tradicional va declinando ante el surgimiento de varios centros y varias periferias, en el contexto de una área urbana inserta en un espacio regional difusamente

industrializado en tensión entre la desestructuración y la policentralidad y donde la nueva dinámica de centralidad es también consecuencia de nuevas dinámicas de sociabilidad urbana instaladas, en particular, en nuevos espacios de consumo monofuncionales que vendrán a absorber parcialmente el protagonismo del espacio público del centro tradicional.

En la medida en que los aspectos funcionales y económico-inmobiliarios de la centralidad se presentan extremadamente estimulados por la accesibilidad, las transformaciones infraestructurales (especialmente viarias) de Oporto durante la segunda mitad del siglo XX han estimulado los rápidos cambios ocurridos en las estrategias de localización de las actividades económicas, mientras que la maduración en el tiempo que es necesaria para que las representaciones colectivas sean construidas y compartidas permite explicar cómo, aún en esta segunda mitad del siglo XX, el centro tradicional se revela menos debilitado en su protagonismo cívico conforme se mantienen las potencialidades identitarias asociadas a las importantes funciones políticas que el centro tradicional aún detenta.

La concurrencia por la localización de funciones con características de centralidad y la consecuente debilitación de la intensidad de su utilización cotidiana, o sea, las alteraciones en la estructura de relaciones funcionales del centro tradicional con el conjunto del área urbana y su pérdida de importancia como lugar de referencia para la lectura colectiva de la ciudad han configurado el centro de Oporto como problema urbano con visibilidad reconocida a lo largo de los años noventa. Todo ello se ha operado a través de la contribución de los medios y su poder de amplia difusión del significado y el sentido de la “crisis” del centro tradicional de Oporto. Naciendo en la sociedad por un proceso de atribución de significados por actores sociales, el problema de la crisis del centro tradicional de Oporto comenzó entonces a hacerse el objeto de intenciones formales de intervención por parte de los poderes públicos a partir de los últimos años del siglo XX, especialmente en el contexto de las realizaciones de “Oporto 2001: capital europea de la cultura”.

La confirmación, en las últimas décadas del siglo XX, de la constitución de una realidad urbana que integra Oporto y los municipios limítrofes en los que coexisten fenómenos de metropolitización y de progresiva interdependencia urbana confrontó a investigadores, políticos y administradores públicos con nuevas condiciones urbanas emergentes, indisociables de nuevas prácticas de vivencia urbana y de consumo a través de las nuevas modalidades de accesibilidad individual y familiar, y con la necesidad de definir, para el centro tradicional de Oporto, un nuevo protagonismo en el cuadro de una policentralidad urbana supramunicipal a fin de que este tiempo de crisis, de transformación, inserto en el tiempo largo de las ciudades, pudiera ser históricamente cumplido.