

Maria da Luz Rosinha

# Porto e Cidade: duas estratégias, um objectivo

- 4 Os portos e as cidades portuárias têm desempenhado, ao longo dos tempos, um papel determinante no desenvolvimento do mundo moderno, constituindo-se como os principais “nós” de uma rede de fluxos comerciais, financeiros, de mercadorias e de informação, à escala global. As cidades portuárias constituem um suporte fundamental no processo de globalização, o que pressupõe, novas e mais exigentes competências, por parte dos portos e das cidades. Numa economia global, a noção de competitividade assume uma importância relevante no desenvolvimento e sustentabilidade dos portos e das cidades que os “alojam”, exigindo aos decisores políticos respostas inovadoras. Alguns factores chave estão hoje identificados, por especialistas de relevo, como essenciais à competitividade das cidades:
- a aposta na qualificação das pessoas, traduzindo-se na prestação de serviços de excelência como critério crucial de uma nova concepção da actividade empresarial e económica em geral;
  - a aposta na modernização produtiva e na inovação científica e tecnológica, em plena articulação com os objectivos estratégicos da cidade, assumidos pelos agentes económicos, sociais, culturais e responsáveis políticos;
  - a procura da especificidade territorial no sentido da valorização de potencialidades naturais e geográficas do território, como factores estratégicos de desenvolvimento económico e bem estar social.

É neste contexto que as cidades portuárias, devem incluir a sua identidade portuária e marítima, como factores estratégicos de desenvolvimento, devendo o porto participar no desenvolvimento das diferentes componentes – política, económica, social e cultural – visando a competitividade ou, num sentido mais abrangente, a modernidade.

A estratégia portuária deve estar em sintonia com os objectivos estratégicos da cidade, convergindo para o objectivo comum – potenciar o porto como elemento estratégico no desenvolvimento da cidade.

## MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

Um pouco por todo o mundo os portos tiveram de se adaptar, sucessivamente, às transformações estruturais no transporte marítimo – aumento da velocidade e do porte dos navios, desenvolvimento das ajudas à navegação, novas técnicas de carga e descarga, especialização da carga e dos navios, com destaque para o reforço da contentorização – obrigando a fortes e mudanças e adaptações, em termos de dimensão, localização, estrutura e modo de operação, sendo-lhes também imposto uma integração e participação eficientes, na cadeia intermodal e logística.

Cada vez mais, a actividade portuária se desenvolve para além da mera disponibilização de infraestruturas de carga e descarga. De forma a reduzir os custos e rentabilizar as rupturas de carga, tem-se assistido, em complemento da função portuária, ao desenvolvimento de novas funções ligadas, à organização do transporte, à multimodalidade e à logística (como a armazenagem, a distribuição e os serviços de valor acrescentado).

Esta aposta, na multimodalidade e na logística, constitui um objectivo emergente no desenvolvimento recente dos grandes portos e um evidente elemento de competitividade, contribuindo para a sua afirmação, como centros de transporte integrado e plataformas do comércio internacional.

Estas exigências de modernização dos portos conduzem à criação de novos espaços portuários e logísticos, ao mesmo tempo que induzem situações de declínio e abandono das antigas estruturas, tornadas, por vezes, obsoletas. Verifica-se, portanto, uma “desconfiguração” territorial e também funcional – na medida em que se assiste modificações na dinâmica comercial e económica do porto – na relação cidade-porto.

## REDEFINIÇÃO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE:

**MANUTENÇÃO DA IDENTIDADE MARÍTIMO-PORTUÁRIA**  
Este processo de adaptação dos portos a uma nova realidade mundial e económica, obriga à realização de operações de reconversão dos antigos espaços portuários, constituindo uma excelente oportunidade no

**Port and City:  
Two Strategies, One Goal**  
Maria da Luz Rosinha

Over the course of time, ports and port cities have played a determining role in the development of the modern world, serving as the principal nodes in a global network of fluxes in commerce, finance, the exchange of goods and information. Port cities provide fundamental support for the globalisation process, which presupposes new and more demanding capacities on the part of the ports and cities. In a global economy, the notion of competitiveness becomes of utmost importance in the development and sustainability of the ports and the cities that “harbour” them, demanding innovative answers from decisions makers. Experts in the field have identified several key factors for the competitiveness of the cities, such as:

- the focus on qualifying the people, as evidenced by the emphasis placed on the “excellence” of services, as a crucial criterion of a new concept of entrepreneurial and economic activity in general;
- the focus on the modernisation of production and on scientific and technological innovation, in full articulation with the strategic objectives of the city, assumed by its economic, social and cultural developers and political leaders;
- the search for a territorial identity, in order to improve the worth of the specific environmental and geographical features, as strategic factors for the economic and welfare development.

In the particular case of port cities, this port and maritime identity should be included as a strategic factor of development and the port should participate in the development of the different components – political, economic, social and cultural – of competitiveness or, in a broader sense, of modernity. For this, the port must also be in accordance with the strategic goals of the city, looking forward to a common aim – to improve the port as a strategic element in the development of the city.

**PORT MODERNISATION**

Almost everywhere around the world, ports have had to successively adapt to the structural

changes in maritime transports – the increase in the speed and size of the ships, the development of navigational aids, new techniques for loading and unloading, and the specialisation of cargo and ships, particularly with the reinforcement of containerisation – and have been obliged to make adaptations and changes, in terms of their size, location, structure and method of operation, besides being forced to integrate efficiently and participate in an intermodal and logistical chain imposed upon them. More and more, port activity is being developed beyond the mere provision of infrastructures for loading and unloading. In order to reduce costs and make profitable use of breaks in cargo traffic, ports now complement their port activities with the development of new functions linked to the organisation of transports, multimodality and logistics (such as warehousing, distribution and valued-added services).

This emphasis on multimodality and logistics is an emerging objective in the recent development of large ports and is an evident element in competitiveness, contributing to their affirmation as centres of integrated transports and platforms for international commerce. These demands of port modernisation lead to the creation of new port and logistical spaces, while at the same time they result in the decline and abandonment of old structures which oftentimes are made obsolete. This produces, in turn, a territorial, as well as functional, “disfiguration” in the city-port relationship, as modifications are made in the commercial and economic dynamics of the port.

**REDEFINITION OF THE  
PORT-CITY RELATIONSHIP:  
MAINTAINING**

**THE MARITIME-PORT IDENTITY**  
This adaptation process of ports to a changed worldwide economic condition impose the conversion of old port spaces that may provide an excellent opportunity to (re)construct this maritime identity, both by maintaining some of the key elements in reclaiming maritime fronts, as well as favouring the implantation of new activities, linked to the port and the sea, creating new areas for recreational activities of great interest and allowing citizens what is now called the “return to the river.”



Vista aérea do porto de Algeciras  
Aerial view of the port of Algeciras

Paquete no porto de Palma de Mallorca  
A cruise ship in the port of Palma de Mallorca

Paquete na bacia de San Marco em Veneza  
A cruise ship in the Bacino di S. Marco, in Venice

Vista aérea da Doca de Belém, em Lisboa  
Aerial view of Doca de Belém, in Lisbon

Cruzeiro ao longo do Tejo em Lisboa  
Ship cruising along the Tago in Lisbon



6 re-dimensionamento dessa identidade marítima, tanto, através da manutenção de alguns elementos-chave na reconquista das frentes marítimas, como da implantação de novas actividades, ligadas ao porto e ao mar, criando importantes espaços de lazer, de grande atractividade, permitindo às populações a concretização do movimento, hoje identificado, como o “regresso ao rio”.

A memória histórica e a identidade marítima podem ser preeservadas através da presença de edifícios históricos no porto, que albergavam a capitania, a alfândega, a câmara de comércio ou companhias de navegação.

No plano do desenvolvimento das actividades económicas também a memória do lugar pode ser preservada, através da integração de novas actividades económicas que, apostando na inovação tecnológica e diversificação económica, apresentam um vínculo marítimo, como é o caso dos centros de investigação oceânica e marítima, das actividades culturais e recreativas de temática marítima, das actividades comerciais, dos hotéis e centros de congressos.

Entende-se que as operações de reconversão urbanística e devem funcionar como catalisadoras da modernização, nomeadamente em termos dos investimentos associados, contribuindo para a criação de novos equipamentos urbanos e o incremento das actividades económicas e para a redefinição do modelo de desenvolvimento urbano, que respeita os valores históricos da cidade e do porto.

Barcos ancorados na  
Gara de Alcântara em  
Lisboa  
Boats moored at the  
Gara de Alcântara in  
Lisbon

Historical memory and maritime identity can be preserved through the presence of the historic buildings in ports, which housed the port captaincy, the customs house, the chamber of commerce, or shipping companies.

Even in development plans of economic activities the historical memory of the site could be preserved through the integration of new economic activities which focus on technological innovation and economic diversification, and are related to the sea, such as oceanic and maritime research, cultural and recreational activities with a maritime theme, and commercial activities, hotels and convention centres.

We see, then, that the operations of urban conversion must function as catalysers of modernisation – specially in terms of the associated investments –, contributing to the creation of new urban structures and to the increase in economic activities, and redefining the model of urban development, in the respect of historical values of the city and the port themselves.

Also significant within the scope of the projects for the conversion of the ports is the continuation of maritime-port functions through

the creation of infrastructures and installations to support nautical recreation. This type of intervention undoubtedly contributes to strengthening the maritime identity of the city (not only among the participants), namely by organising and publicising events such as maritime regattas and other aquatic sports events.

The development of nautical tourism (cruise ships and other activities of a maritime touristic nature) is, in itself, an element of modernity, to the extent that it meets the increasing demand for leisure products associated with the sea, and improves the quality of life of the inhabitants, strengthening simultaneously the openness and the touristic and maritime image of the city and of the local economy.

The specific character of port cities and the importance of ports and all the connected activities should justify the integration of the latter and other maritime elements in the processes to modernise and construct an urban identity and image, which is accomplished namely through a correct articulation between port development projects and the strategic plans of the city or of land planning. Modernity is today a fundamental “element” in the life of cities, which, in the face of the demands of globalisation, are confronted with a growing competitiveness and with a higher level of expectations by workers and citizens. It is the duty of different bodies, port authorities, local administrations and public and private operators to find the best solutions to fulfill their different strategies. The urgency and timeliness of these questions form the basis for the choice of the theme “Modernity and Identity of port cities” for the 9th International Conference of Cities and Ports, sponsored by the IACP, to be held in Lisbon, July 5-9, 2004.

The Lisbon Metropolitan Area, as organiser and host for the event, shares these concerns in the development of its territory, which includes two important national ports – Lisbon and Setúbal.

The activity of these ports and their development projects are a fundamental element in the modernisation and economic, territorial, social, and cultural identity of the cities of the LMA, and the area as a whole.

Destaca-se assim, no âmbito dos projectos de reconversão portuária, a manutenção de funções marítimo-portuárias através da criação de infraestruturas e equipamentos de apoio à náutica de recreio, enquanto tipo de intervenção que contribui, indubitavelmente, para o fortalecimento da identidade marítima da cidade nomeadamente através da realização e mediatização de eventos como regatas marítimas e outras provas de desportos aquáticos.

O desenvolvimento do turismo náutico (tráfego de cruzeiros, náutica de cruzeiro e outras actividades marítimo-turísticas) constitui, em si mesmo, um elemento de modernidade, na medida em que vem responder à crescente procura de produtos de lazer associados ao mar, e aumentar a qualidade de vida das populações, reforçando, simultaneamente, a abertura e a imagem turística e marítima da cidade.

Por outro lado, também a manutenção da actividade portuária comercial (ainda que objecto de realocação e/ou renovação) não pode ser menosprezada, uma vez que a actividade portuária representa para estas cidades um dos elementos essenciais da sua economia, através da instalação e manutenção de actividades económicas no interior do porto e da indução da criação e crescimento de outras actividades em outras áreas da cidade e da economia local.

A especificidade das cidades portuárias e a importância do porto e todas as actividades que lhe estão associadas, devem justificar a integração deste último e de outros elementos marítimos nos processos de modernização e

na construção de uma identidade e imagem urbanas, o que passa, nomeadamente, por uma correcta articulação entre os projectos de desenvolvimento do porto e os planos estratégicos da cidade ou de ordenamento do território.

A modernidade constitui, hoje em dia, um “elemento” fundamental na vida das cidades, que, face às exigências da globalização, são confrontadas com uma competitividade crescente, e elevado grau de expectativas, de todos quantos nelas trabalham ou residem.

Compete aos diversos intervenientes, administrações portuárias, autoridades locais, agentes públicos e privados, encontrar as melhores soluções de equilíbrio na procura dos caminhos que sirvam as diversas estratégias.

A premência e a actualidade destas questões está na base da escolha, do tema “Modernidade e Identidade das cidades portuárias” para a 9ª Conferência Internacional Cidades e Portos promovida pela AIVP, a decorrer em Lisboa, entre 5 e 9 de Julho de 2004.

A Área Metropolitana de Lisboa, enquanto entidade organizadora e anfitriã do evento, partilha estas preocupações no desenvolvimento do seu território, que integra dois importantes portos nacional – os portos de Lisboa e Setúbal –, cuja actividade portuária e projectos de desenvolvimento constituem um elemento fundamental na modernização e identidade (económica, territorial, social e cultural) das suas cidades e do conjunto da AML.

7

Realiza-se de 5 a 9 de Julho de 2004, em Lisboa, a 9ª Conferência Internacional da aivp – Association Internationale Villes & Ports, subordinada ao tema “Modernidade e Identidade das Cidades Portuárias”.

Três Grandes Temas dão o mote para as comunicações:

1. Competitividade portuária, modernidade urbana.
2. Desafios da valorização do património portuário.
3. Que populações para que tipos de habitat na cidade portuária global.

O Programa de acompanhantes inclui visitas a Maфра, Ericeira, Sintra, Cascais e Évora.

Decorre nos dias 9 e 10 de Julho um programa de Pós-tour, com visitas a Óbidos, Caldas da Rainha e Porto.

Para mais informações contactar:

Área Metropolitana de Lisboa  
Rua Carlos Mayer, 2, 1/C  
1700-102 Lisboa  
Tel. +351 21 842 85 70  
Fax. +351 21 842 85 77  
www.aml.pt  
pencarnacao@aml.pt

Association Internationale Villes & Ports  
45, rue Lord Kitchener  
76600 Le Havre (France)  
tél +33 (0)2 35 42 78 84  
fax +33 (0)2 35 42 21 94  
www.aivp.com  
aivp@aivp.com

