

**UCCEL
LACCI**

& A LESTE
DA CIDADE

UCCEL

EAST OF
THE CITY

LINI

Uccellacci e uccellini
A Leste da cidade
East of the City

EDITOR *Editor*
Miguel Leal
(i2ADS/FBAUP)

AUTORES *Authors*
Federico L. Silvestre
Francesco Careri
Inês Moreira
Rachel Merlino
Eduarda Neves
Virginia de Diego
Susana Lourenço Marques
Andreas Broeckmann
Alexandre Delmar
Luís Ribeiro da Silva
Margarida Quintã
Joaquim Moreno
Yehuda Emmanuel Safran
Pedro G. Romero
Carla Cruz
Pedro Bandeira
Sara Castelo Branco
Hugo de Almeida Pinho

OUTROS
CONTRIBUTOS
VISUAIS *Further
visual contributions*
José Oliveira
André Sousa
Lara Almarcegui
Pedro Figueiredo
Yasmine Moradalizadeh
Interstruct Collective
Tânia Sofia Dinis

DESIGN EDITORIAL
Editorial design
Joana Lourencinho Carneiro
[+joanalourencinhocarneiro.
com]

EDITORA *Publisher*
i2ADS — Instituto
de Investigação em Artes,
Design e Sociedade
Faculdade de Belas Artes
da Universidade do Porto
i2ads.up.pt

Julho 2023

IMPRESSÃO *Printing*
Gráfica Maiadouro

TIRAGEM *Print run*
200

ISBN
978-989-9049-41-3

Depósito Legal *Legal Deposit*
519207/23

Foi dada liberdade aos autores,
nos textos originais em
português, para publicarem
ao abrigo do chamado novo
acordo ortográfico.

Todos os textos aqui publicados
em Castelhanu ou Português,
são também apresentados
em inglês no final do volume.
*/ All texts published here
in Spanish or Portuguese
are also presented in English
at the end of the volume.*

**AMIGOS, ONDE VÃO?
PARA LESTE DA CIDADE?**

Miguel Leal

7

**FURIE ANTICHE CHE VAGANO
PER LA NUOVA CITTÀ**

PASOLINI Y LO QUE PARA NOSOTROS ES ARTE

Federico L. Silvestre

23

WALKABOUT PASOLINI

Francesco Careri

40

**AFINAL, QUANTAS NARRATIVAS
CABEM NUMA MESMA CIDADE?**

ESTÓRIAS DE CAMINHADAS E PERCURSOS
ARTÍSTICOS NO PORTO ORIENTAL

Inês Moreira e Rachel Merlino

59

A CIDADE NÃO FICA LONGE

Eduarda Neves

71

**DONDE NOS HAN CONTADO
QUE HABÍA UNA CIUDAD**

Virginia de Diego

77

O GRÃO DA MONTANHA

NOTAS SOBRE FOTOGRAFIA E EXTRATIVISMO

Susana Lourenço Marques

90

ANAMNESE DA ARQUITECTURA

Andreas Broeckmann

107

ANOTAÇÃO SOBRE O ABAIXO DE CÃO

*Alexandre Delmar, Luís Ribeiro da Silva
e Margarida Quintã*

129

INTRODUÇÃO

Yehuda Emmanuel Safran

131

POST SCRIPTUM: CULTIVAR A PROPRIEDADE

Joaquim Moreno

143

TEATRO SIN TEATRO

Pedro G. Romero

149

O CAMINHO É LONGO E PODE HAVER DORES

Carla Cruz

167

PORTO QUASE COSMOPOLITA

Pedro Bandeira

174

BURACOS DE LUZ

Sara Castelo Branco e Hugo de Almeida Pinho

190

BIOGRAFIAS

207

ENGLISH VERSION

209-296

PORTO QUASE COSMOPOLITA

Pedro Bandeira















Em 1981 a cidade do Porto tinha cerca de 327 mil habitantes. Nas décadas seguintes foi perdendo população, registando em 2017 apenas 214 mil. Entre 1981 e 2011 um terço dos habitantes do Porto foi viver para as suas quatro cidades vizinhas (Vila Nova de Gaia, Maia, Matosinhos e Gondomar), que viram a sua população aumentar em cerca de 208 mil habitantes (também em benefício da deslocação populacional do interior para o litoral). Apenas em 2018 se inverteu a tendência do Porto em perder uma média de 3.000 habitantes por ano. Nos Censos de 2021 a cidade registou cerca de 232 mil habitantes, ainda assim menos 95 mil que no início dos anos 80. Estes números desmentem vários preconceitos que convém contrariar, como por exemplo: a ideia de que “é a especulação imobiliária que está a esvaziar a cidade”; mas também que “só o turismo poderá rejuvenescer a cidade”.

O Porto, como o conhecemos nos anos 80 está a mudar e isso não é necessariamente mau. Já poucos se lembram da discussão em torno da “desertificação” do centro da cidade, numa altura em que a degradação e abandono do edificado (em parte derivado de uma política de rendas fixas) não tinha qualquer resposta. A fuga de habitantes para os concelhos ditos periféricos a partir da década de 80 teve vários motivos: maior acesso ao crédito bancário com conseqüente aquisição de habitação própria; deslocação da oferta de emprego acompanhando a deslocação da indústria, serviços e comércio; maior poder de compra e aquisição de automóvel como alternativa a um sistema de transporte público deficitário (vítima também do incremento de automóveis); e, não menos importante, a procura de um novo estilo de vida, mais consumista, seguindo a expectativa de ver Portugal entrar na Comunidade Económica Europeia (1986). Na sequência do sucesso imediato do *Shopping Brasília* (1976), inaugurou-se o *Shopping Center Dallas* (1984), fazendo da zona da Boavista uma nova centralidade. O primeiro hipermercado do país surgiu um ano depois — o Continente, na Senhora da Hora, refletindo o aparente benefício da motorização da classe média e média-baixa. Dois artistas portuenses souberam sintetizar o espírito da época: Rui Veloso, com *A Rapariguinha do Shopping* (1980), e os G.N.R., com *Quero ver Portugal na CEE* (1982).

O chamado centro histórico da cidade do Porto era, nos anos 90, um lugar onde já praticamente só vivia uma população envelhecida ou carenciada que não tinha outras alternativas. Bairros como a Sé do Porto, eram lugares onde se traficava e consumia heroína à vista de quem por lá arriscasse passar, correndo sempre o risco de ser assaltado. Foi este centro tornado marginal que albergou a “noite” do Porto, os seu bares alternativos e tascas e conseqüentes conflitos entre a população da Ribeira, notívagos, alguns *punks* e *skinheads* tardios (para não dizer atrasados). Durante pelo menos uma década a noite na Ribeira foi tolerada a troco de diplomacia financeira e segurança local, até ser tomada pelo negócio da “pastilha”, adquirindo maior escala e deslocando-se, igualmente, para a periferia — a zona industrial do Porto.

Em meados dos anos 90, no decorrer do trabalho desenvolvido em parte pelo Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo (CRUARB), o centro histórico do Porto foi classificado como Património Cultural da Humanidade pela Unesco (1996), atraindo maior investimento para a reabilitação de edifícios e espaço público, e atraindo também turistas que, até à altura, rareavam na cidade. A “redescoberta” do centro histórico, articulada com financiamento europeu e uma identidade da cidade associada ao Vinho do Porto, começava a despertar alguma atenção internacional estimulada por iniciativas públicas (como a promoção em feiras de turismo internacional) e iniciativas privadas (como os cruzeiros turísticos no Douro ou a reabilitação de caves para venda e provas de vinho). Para receber os turistas iniciava-se um processo de renovação e limpeza do centro da cidade (no sentido literal e metafórico), reduzindo-se os índices de criminalidade e deslocando o tráfico de droga para outras zonas como o Bairro do Aleixo (cujos os moradores eram, na sua maioria, oriundos da Ribeira).

Em 2001 a cidade do Porto apresentou-se como Capital Europeia da Cultura, procurando uma internacionalização que já não dependia apenas do Vinho do Porto. Cinema, literatura, música, artes e arquitetura ganharam protagonismo e novos equipamentos, distinguindo-se o Museu de Serralves (1999) ou a Casa da Música (2005) — um objeto desenhado por Rem Koolhaas que, por si só, atraiu (e continua a atrair) milhares de turista por ano. O aumento de turistas foi também consequência não só do mediatismo associado à Capital Europeia da Cultura, mas também decorrente do *boom* de crescimento das companhias aéreas *lowcost* que souberam investir nas “segundas” e “terceiras” cidades onde encontraram incentivos e vantagens económicas. Não menos importante, e também no início do milénio, inaugurou e começou a expandir-se a rede de Metro do Porto, chegando a tempo ao novo Estádio do Dragão preparado para receber o Europeu de 2004 — um primeiro sinal de que a cidade iria estar mais atenta à sua zona oriental e ao desenvolvimento demográfico de Gondomar e Valongo.

Em 2008, a crise financeira do *subprime* faz-se sentir a nível global. O Porto, tal como muitas outras cidades, parece pôr tudo em causa e à venda. Nunca se viu tanto cartaz de imobiliárias pendurado em varandas ou janelas com retratos de agentes a desbotar ao sol e à chuva. Olhando para trás, a crise financeira não foi mais do que a preparação do que estaria para vir: ainda mais especulação, encenada por fundos imobiliários, mais ou menos anónimos, que compraram tudo ao desbarato para transformar em hotel, alojamento local ou simplesmente em produto financeiro. Nesta lógica de mercado acelerado, casas e prédios inteiros trocaram de mãos sem que nunca tivessem sido habitados pelos seus proprietários de *Visto Gold*. Prédios inteiros transformados em T0s e T1s para turistas, não habitantes, com fachadas falsas a condizer com a ideia de que a baixa do Porto se tornou num “parque temático”. A cidade deixou de ter uma identidade









para ter em seu lugar uma imagem, enfatizada, em 2014, pela marca *Porto Ponto*. Mas esta imagem da cidade expõe um contraste evidente: aqueles que a servem não a podem habitar. A especulação sobre o preço das casas (pensadas agora para o mercado internacional) e consequente aumento de rendas fez crescer o processo de gentrificação, esvaziando escolas da baixa, fechando lojas com décadas e empurrando pessoas para lugares que não escolheram habitar.

Torna-se evidente que a baixa do Porto e o seu centro histórico estão condenados à imagem que melhor serve o turismo e o investimento estrangeiro, seguindo a lógica das cidades mais cosmopolitas da Europa (nos últimos 5 anos o preço por metro quadrado da habitação no Porto duplicou de 1191€ para 2385€). Este cenário é acompanhado por um posicionamento deslumbrado e aparentemente acrítico por parte da autarquia — orgulhosa da sua oferta hoteleira (que só no sítio do *Booking* identifica 567 hotéis num raio de 3Km) e do seu *Alojamento Local* (AL) (existem 8487 licenças, das quais cerca de 4000 estão ativas, segundos dados da CMP). Só muito recentemente a autarquia começou a discutir limitações ao AL no centro histórico e Bonfim e, ainda assim, afirmando que a situação atual “está longe de representar uma ameaça” (Jornal Público, 04-10-22).

Nas grandes cidades europeias já há uma maior consciência e debate acerca deste problema procurando-se incrementar políticas capazes de minimizar o processo de gentrificação. Em cidades como Berlim, são também os cidadãos que procuram contrariar a lógica meramente especulativa, organizando-se em cooperativas de habitação ou adquirindo propriedades cujo interesse público ou coletivo deve ser salvaguardado. Apesar de o Porto ter uma escala e um contexto específico muito diferente de Berlim ou Barcelona, não deixará de partilhar alguns destes problemas, podendo aprender algo com as experiências de outras cidades.

Mas para isso deveremos todos começar por questionar a velha dicotomia entre centro e periferia. A mobilidade urbana aumentou a todos os níveis expondo um uso mais disperso e abrangente de um território que deixou de estar dependente apenas de uma centralidade. Causa e efeito desta realidade é a expansão da rede do Metro do Porto para Gaia, Matosinhos, Maia ou Gondomar. Mas a expansão oriental (a linha que leva até Fânzeres) é talvez a que melhor possa contribuir para contrariar o distanciamento relativamente a um território onde o poder de compra *per capita* — e as respectivas condições de vida — era, em 2011, cerca de metade relativamente aos habitantes do concelho do Porto (dados AMP). Ao contrário da zona ocidental, onde o Metro encontra a praia de Matosinhos, a zona oriental nunca teve o mesmo apelo no imaginário coletivo. Antes pelo contrário, a zona oriental esteve sempre associada a um certo preconceito social enfatizado pela má fama de bairros como o Cerco, o Lagarteiro ou o São João de Deus — lugares onde, até há pouco tempo, os táxis se recusavam a levar passageiros. O investimento

da autarquia na reabilitação de casas e espaço público destes bairros da zona oriental, não sendo consensual (veja-se o bairro São João de Deus onde a intervenção arquitetónica “minimalista” parece enfatizar o estigma de pobreza, na opinião dos moradores), contribuirá, seguramente, para inverter a imagem de um território segregado, assim como o investimento efetuado em zonas verdes como o Parque Oriental. Mas é o Metro que, sobretudo, poderá fazer a diferença: encurtando tempos e distâncias de deslocações (a Via de Cintura Interna deixou de ser uma barreira física em torno da cidade) e apresentando-se como uma alternativa cómoda, segura, ecológica e económica (estudantes de ensino não superior dos 4 aos 18 anos têm direito a passe escolar gratuito).

Não menos importante, a qualidade arquitetónica das estações de Metro e todo o desenho do espaço público nas zonas de linha a céu aberto contribuiu significativamente para uma dignificação deste território (veja-se, por exemplo, toda a área relvada de linha entre Contumil e Fânzeres, que só peca por questões ambientais relacionadas com a água necessária para manter este plano verde — não seria melhor plantar flores silvestres ou outras plantas autóctones em benefício da biodiversidade?). O contributo do Metro na dignificação deste território não deixará de estar também associado à ideia de que a zona oriental é um território de novas oportunidades — “Fânzeres a nova Brooklyn do Porto”. Outrora apenas procurado por oferecer custos de habitação mais acessíveis, pode com o tempo inverter esta situação, e vir a apresentar-se como um território qualificado e apelativo. Obviamente a especulação irá também atrás do Metro do Porto (se é que não foi já à frente).

Uma coisa é certa, teremos de continuar a dar mais atenção à cidade alargada, às suas múltiplas centralidades, qualificando a sua rede de transportes coletivos e o seu espaço público como espaço de partilha e inclusão. A Área Metropolitana do Porto (com os seus 17 municípios) tem vindo a crescer do ponto de vista demográfico, tendo cerca de 1,722 milhões de pessoas. Em 2019, o Metro do Porto validou cerca de 70 milhões de utentes, contribuindo para a redução de circulação de 12 mil automóveis (o equivalente a 55 mil toneladas de CO₂, segundo dados da própria empresa). Estes números fazem do grande Porto uma cidade mais cosmopolita que soube acolher também nas últimas décadas alunos Erasmus, a visita dos seus familiares e amigos, e migrações de origens diversas, novas culturas e apelidos impronunciáveis nas turmas das escolas. Tudo isto fará também parte da história da cidade do Porto, não só a do seu centro, mas sobretudo a do seu quotidiano. Mas esta realidade, mais complexa a todos os níveis, exigirá políticas mais ambiciosas que não se deixem acomodar acriticamente aos interesses do mercado especulativo ou do turismo de massas. Só assim os habitantes das cidades do Porto continuarão a fazer parte da sua identidade cultural e não apenas da sua imagem *Porto Ponto*.



Almost cosmopolitan Porto

PEDRO BANDEIRA

Translated by Luis Castro Paupério

In 1981, the city of Porto had around 327 thousand inhabitants. During the following decades, it gradually lost population, registering just 214 thousand



p. 176-177

people, in 2017. Between 1981 and 2011, a third of Porto's inhabitants moved to its four neighbouring cities (Vila Nova de Gaia, Maia, Matosinhos and Gondomar) that witnessed an increase in their population of about 208 thousand people (also due

to the domestic migration from the hinterlands towards the coast). Porto's tendency of losing 3,000 inhabitants per year was only reversed in 2018. In the 2021 census, Porto displayed 232 thousand inhabitants, still, 95 thousand less than in the beginning of the 1980s. These numbers refute several preconceptions that should be contradicted, such as: the idea that it is "real estate speculation that is emptying the city"; but also that "only tourism could rejuvenate the city".

Porto as we knew it in the 1980s is changing and that is not necessarily bad. Few remember the discussion around the city centre's "desertification", in a time where the buildings' degradation and abandonment (in part, due to a fixed rents policy) were not provided

with any answers. There were various reasons for the fleeing of inhabitants towards the so-called peripheral municipalities from the 1980s onwards: greater access to bank credit resulting in home ownership; dislocation of job offers along the industry's, the services' and the trade's own dislocation; greater purchase power and car ownership due to a meagre public transport system (also a victim of the increase of automobiles); and, no less important, the pursuit of a different lifestyle, more consumerist, following the expectation around Portugal joining the European Economic Community (1986). In the aftermath of *Shopping Brasília's* immediate success (1976), *Dallas Shopping Center* (1984) was inaugurated, turning the area of Boavista into a new centrality. The country's first hypermarket came a year after — Senhora da Hora's Continente, mirroring the lower and middle class's visible motorisation benefits. Two artists from Porto were able to sum up the spirit of the times: Rui Veloso with *A Rapariguinha do Shopping*¹ (1980) and G.N.R. with *Quero Ver Portugal na CEE*² (1982).

The so-called Porto's historic centre was, in the 1990s, a place where, practically, only the elderly and the disadvantaged lived due to their lack of options. Neighbourhoods, such as Sé do Porto, were places of heroin use and trafficking, witnessed in broad daylight by those who dared to cross such places, always risking to be robbed. It was this centre, made fringe, that housed Porto's

1 TN: *The Shopping Centre's Little Young Woman*. In English, *rapariga* translates to either "girl" or "young woman". The latter is the case, here. The diminutive used, *rapariga + inha* (suffix) suggests a certain cheekiness, rather than a size or an age. The lyrics describe the attitudes of a young woman who acts arrogantly, displaying social climbing behaviour.

2 TN: *I Want to See Portugal in the EEC*. The lyrics are sarcastic.

“night”, its alternative bars and taverns and resulting conflicts amongst Ribeira’s population, night owls, some late (if not overdue) punks and skinheads. For at least a decade, Ribeira’s “night” was tolerated in exchange of financial diplomacy and local security, until it was taken by tablet trafficking, which grew in scale and expanded, as well, towards the periphery — Porto’s industrial area.



p. 178-179

In the mid-90s, following the work developed in part by the *Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo*³ (CRUARB), Porto’s historic centre was classified by UNESCO as a World Heritage Site (1996), attracting higher investment in the rehabilitation of buildings and public space, and also tourists, who, up to that point, were rare in the city. The “rediscovery” of the historic centre, articulated with European funding and with an identity linked to Port Wine, began to arouse some international attention, stimulated by public initiatives (such as the city’s promotion in international tourism fairs) and private initiatives (such as the Douro sightseeing cruises or the rehabilitation of wine cellars for tasting and selling wine). In order to host the tourists, a process of renovating and cleansing (literally and metaphorically) the city was initiated, reducing the crime rates and displacing

drug trafficking to other areas such as Bairro do Aleixo⁴ (whose inhabitants, mostly, were from Ribeira).

In 2001, Porto introduced itself as the European Capital of Culture, aiming an internationalisation that would not solely depend on Port Wine. Cinema, literature, music, arts and architecture gained prominence and new facilities, such as the Museu de Arte Contemporânea de Serralves (1999), or the Casa da Música (2005) — an object that, by itself, attracted (and still attracts) thousands of tourists every year. The rise in the number of tourists was not only due to the European Capital of Culture’s inherent media coverage, but also a result of the booming business of low-cost air carriers that knew how to invest in “second” and “third” cities, where they would find stimuli and economic advantages. No less



p. 181

important, and also in the beginning of the millennium, the Metro do Porto’s network was inaugurated and began to expand, connecting on time with Estádio do Dragão, ready to host the Euro 2004 — a first sign that the city would be paying attention to its eastern side and to the demographic development of both Gondomar and Valongo.

In 2008, the subprime mortgage crisis was felt globally. Porto, like many other cities, seems to call everything into question and to put everything for sale. Never had so many real estate boards

3 TN: The Commissionership for the Urban Renewal of the Area of Ribeira/Barredo.

4 TN: “Bairro” is Portuguese for neighbourhood. Nevertheless, this word has been associated to complexes of social housing, which is the case. Due to the intense drug trafficking, amongst other social issues, Bairro do Aleixo has gradually become closer to a ghetto, moving away from its memories of collective participation.

been seen hanging from balconies or windows, picturing agents fading before the sun and the rain. In retrospect, the financial crisis was no more than a preparation to what was to come: even more speculation, staged by real estate funds, somewhat anonymous, that bought everything cheaply so as to transform the buildings and plots into hotels, local accommodations, or, simply, financial products. In this logic of an accelerated market, houses and entire buildings swapped ownership, never being inhabited by their Golden Visa owners. Entire buildings transformed in studios or single bedroom apartments for tourists, not inhabitants, with false façades that matched the idea that Porto's downtown was a "theme park". In 2014, the city stopped having an identity so as to have an image, emphasised by the brand *Porto Ponto*. But this image of the city displays an evident contrast: those who serve it cannot inhabit it. The speculation in house prices (now oriented towards the international market) and resulting increase of rent prices made the gentrification process grow, emptying downtown schools, closing stores that had been functioning for decades, and pushing people to places they did not wish to inhabit.

It becomes clear that downtown Porto and its historic centre are condemned to the image that best serves tourism and foreign investment, following the logic of Europe's most cosmopolitan cities (during the last five years, the square meter price for housing in Porto has more than doubled, from €1,191 to €2,385). This scenario is accompanied by the dazzled and apparently uncritical positioning of the local government — proud of its hotel offer (which on the website Booking alone displays 567

hotels within a three kilometer radius) and its local accommodations (there are 8,487 licenses for local accommodations, 4,000 of which are active, according to data provided by the Porto City Council). Only very recently, the local government has begun to discuss limitations to local accommodations in the historic centre and in Bonfim and, still, it maintains that the current situation is "far from posing a real threat"⁵ (Público newspaper, 04-10-22).

In the great European cities, there is already more awareness and debate about this issue, where it is sought to increment policies capable of minimising the gentrification process. In cities like Berlin, the citizens also try to counter the merely speculative logic, organising themselves in housing cooperatives or acquiring properties which public or collective interests must be protected. Even though Porto has a particular scale and a specific context quite different from those of Berlin or Barcelona, it shares some of these problems and it may learn from other cities' experiences.

However, for that, we must all begin by questioning the old dichotomy between centre and periphery. Urban mobility has grown at every level, revealing a more disperse and extensive use of a territory that stopped being dependent on a single centrality. Cause and effect of this reality is the expansion of the Metro do Porto's network to Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia or Gondomar. But the eastern expansion (the line connecting all the way up to Fânzeres) is probably what can contribute more to counter the distance to a territory whose living conditions and purchase power per capita was, in 2011, about half of those from Porto (AMP⁶ data). Unlike the western part of the city, where the metro finds

5 TN: Original quote: "*está longe de representar uma ameaça*".

6 TN: Porto Metropolitan Area.

Matosinhos Beach, the eastern part never had the same appeal within the social imaginary. Quite the opposite: the eastern part has always been associated to a certain social prejudice, emphasised by the bad reputation of social housing quarters such as Cerco, Lagarteiro or São João de Deus — until recently, places to where taxis refused to take passengers. The local government's investment in the rehabilitation of houses and public space of these social housing quarters from the eastern part, although not consensual (take São João de Deus, where, according to the residents, the “minimalist” architectural intervention seems to stress the stigma of poverty), will surely contribute to invert the image of a segregated territory, just as the investment in green areas like the Parque Oriental. But, mostly, it is the Metro that might make the difference: by shortening the dislocations' times and distances (Via de Cintura Interna⁷ is no longer a physical barrier around the city) and by being a comfortable, safe, ecological and economic alternative (non higher education students from ages four to 18 are entitled to a free school pass).

No less important, the Metro stations' architectural quality and all the public space design around the ground-level stops and lines have intensely contributed for a dignified territory (take, for example, all the tracks' lawn area between Contumil and Fânzeres which only fails on the environmental side, due to the water required to keep the lawn green — wouldn't it be better to plant wild flowers or other native plant species for the sake of biodiversity?). The Metro's contribution to this territory's worthiness will always be linked to the idea that the city's eastern part is a place of new opportunities — “Fânzeres, Porto's

new Brooklyn”. Once sought for its accessible housing prices, it can, in time, invert this situation and present itself as a qualified and attractive area. Of course, speculation will go after Metro do Porto (if it hasn't already).

One thing is for sure, we will have to be paying attention to the expanded city, to its multiple centralities, improving its collective transportation networks and considering its public space as one of sharing and inclusion. Porto Metropolitan Area (with its 17 municipalities) has been growing demographically, now with around 1,722 million people. In 2019, Metro do Porto validated 70 million users, which contributed to less 12 thousand cars (equivalent to 55 thousand tons of CO₂, according to info provided by the company). These numbers make Porto a more cosmopolitan city, a city that, during the past decades, knew how to welcome several Erasmus students, their families and friends, migrations of diverse backgrounds, new cultures and unpronounceable surnames in schools' classes. All of this will be part of Porto's history as well, not only of its centre, but especially its everyday life. But this reality, in every level complex, will demand more ambitious policies that resist to uncritically accommodate the interests of a speculative market, or mass tourism. Only then, the inhabitants of Porto's cities will continue to be part of its cultural identity and not of its *Porto Ponto* image.

7 TN: A divided highway that circles the urban nuclei of Porto and Vila Nova de Gaia.