

O Porto e rio Douro: a construção de uma nova relação

Álvaro Domingues



RESUMO

O início do século XXI marca o final de um ciclo muito longo durante o qual o rio Douro foi o principal suporte e gerador da construção da cidade e da sua relação com a região e com o mundo.

Hoje, o rio é sobretudo um cenário e a sua presença, um elemento de produção de imaginário que está a mudar radicalmente os impulsos da urbanização das suas margens e uma nova maneira de pensar a relação da cidade com o seu territórios de influência. O passado e as suas memórias construídas ou ficcionadas, são a matéria-prima que se usa para reconstruir novas funções e significados. O tempo longo da história comprime-se numa única imagem fixa, onde, desde as velhas muralhas medievais até aos últimos investimentos que resultaram do impulso do desenvolvimento industrial e portuário oitocentista, tudo se congela para fixar o relato de um tempo mítico onde se misturam relatos da cidade dos bispos, dos clérigos ou dos senhores do tempo da fundação do reino de Portugal (*Portus Cale*) e das rotas comerciais com a Flandres na Alta Idade Média, com os tempos prósperos das Descobertas nos séculos XV e XVI, com o comércio com o Brasil e a Inglaterra e, claro, com o século XVIII da fundação da Companhia dos Vinhos do Alto Douro, época em que o Porto desempenha um papel de monopólio no comércio do vinho do Porto. Passados os tempos trágicos das invasões e dos exércitos de Napoleão, ficou também a marca do século XIX e as suas obras de enorme importância: as pontes de ferro (uma delas de Gustave Eiffel), a chegada do caminho-de-ferro, a artificialização das margens para a acostagem de navios, a enorme alfândega, as fábricas, os armazéns, o carro eléctrico, etc., e a cidade dos negócios que se estende na margem direita em frente à outra margem onde cresce o entreposto vinhateiro de Vila Nova de Gaia. Amarrados ao cais, flutuam os “rabelos” (barcos tradicionais do transporte de vinho pelo rio) a compor um primeiro plano para guardar imagens e recordações.

Para montante, o rio foi domesticado por uma sequência de grandes barragens. O vinho do Porto já não desce o rio nos barcos Rabelos. A região demarcada dos Vinhos do Alto Douro, agora classificada (como também o velho burgo do Porto) como Património da Humanidade, permanece na sua dupla importância económica e estética, entalada entre a lógica do negócio global que é o vinho, as preocupações de manter uma fisionomia de paisagem patrimonializada, a chegada do turismo e dos seus negócios, e, como sempre, a preocupação em manter as pessoas e sustentar uma economia dividida entre grandes empresas e quintas, e pequenos e muitos agricultores, cada vez mais envelhecidos e a verem sair os seus descendentes.

Esta transformação pode observar-se em várias escalas e tipos de intervenção: desde a reciclagem de velhos edifícios e infra-estruturas que perderam a sua função e se converteram em equipamentos culturais, à construção de raiz de uma espécie de parques temáticos para esplanadas e cais de cruzeiros, à multiplicação de condomínios residenciais com vistas exclusivas, ao redesenho de espaços públicos e passeios marginais, às adegas adaptadas para receber visitantes, plataformas de helicópteros para ver o Porto do céu, hotéis, etc. Margens de cidade pós-industrial reciclando o passado e actualizando uma nova condição urbana que evolui com outras relações e outros modos de fazer cidade e conectar pessoas e territórios. O porto do Porto é agora uma especial “waterfront” como agora se diz.

O Porto e rio Douro: a construção de uma nova relação

1. O rio Douro: o porto do Porto

O Porto é uma cidade indelévelmente ligada com o rio Douro e com as histórias que o tempo foi tecendo em torno dessa relação.

Do tempo longo da história chegam relatos que são habituais nos mitos fundacionais das cidades. Suficientemente longe dos perigos que vinham por mar, a cidade foi-se desenvolvendo junto de um ponto onde



a travessia era mais favorável. Desde a colina amuralhada onde ainda está a catedral medieval, o burgo foi descendo até às margens, até à “ribeira”, ao longo da qual se construíram muralhas que acumulavam a sua função militar e a regulação do comércio. Domínio e poder, comércio e relação, são constantes do código genético das cidades, aqui reforçadas pelas facilidades que as estradas da água podiam oferecer quando as outras estradas eram menos eficientes e inconsistentes. As barcas de passagem fariam a relação Norte/Sul, documentadas desde a presença romana; o traçado E/O do rio Douro permitia a ligação com as terras do interior e assim se completariam cruzamentos que sempre as cidades são.

Numa outra escala, a ligação com o Atlântico seria também uma outra porta, mais vasta, para a geografia das “economias-mundo” que se foram alargando em contextos e mercados diversos até hoje.

É este tipo de narrativa que os historiadores demonstram e documentam abundantemente mesmo antes da fundação de Portugal – portus cale -, cujo nome tem origem na cidade do Porto. O território da bacia do Douro está cheio de testemunhos de presenças culturais misturadas – desde as gravuras paleolíticas do Côa, ao

santuário rupestre de Panóias (Vila Real), ao embate e à fusão de Romanos, Suevos (século V), Visigodos, ou Muçulmanos (sécs. VIII-XI). Desde meados do século XII, já num período de maior segurança, os monges de Cister multiplicaram a sua influência no território, arroteando terras, plantando vinhas, aproveitando as influências cruzadas entre a influência climática do atlântico e do mediterrâneo. Esta prosperidade marca não só a ligação da região do Douro ao Porto, como também a inserção nas rotas comerciais hanseáticas com a Flandres e o Norte da Europa, a «economia-mundo» de então. O vinho surge desde muito cedo como um dos principais produtos dessas transacções, tal como o sumagre, uma planta importante para a indústria dos curtumes.

Nos séculos XIV e XV, com o envolvimento do reino de Portugal na conquista do Norte de África e na empresa das Descobertas, o Porto reforça o seu perfil de cidade de navegantes e mercadores, desenvolvendo-se ao longo da margem direita do Douro onde se localizavam os estaleiros e se desenvolviam as actividades mercantis.

No século XVIII a fundação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1834) reforçou a importância nacional e internacional da cidade, a

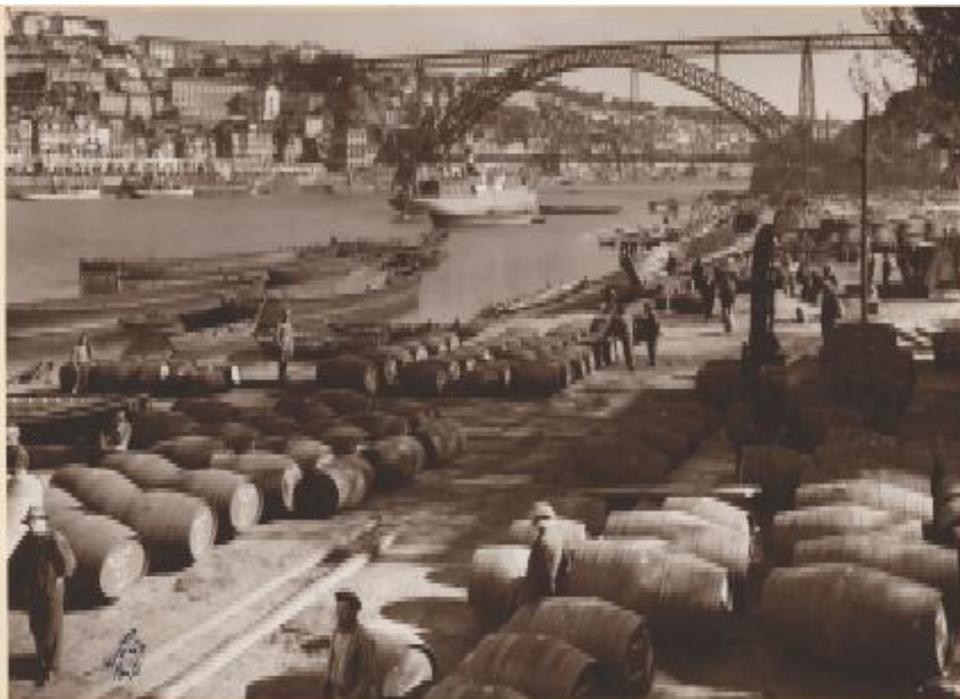
sua relação com o território interior – o Alto Douro -, e o seu papel mediador nas relações internacionais. O monopólio do comércio do vinho do Porto, acelerou a ocupação da margem esquerda do rio, Vila Nova de Gaia, transformada progressivamente em entreposto vinhateiro e peça fundadora de uma cidade de duas margens que a partir de então se foi desenvolvendo. A Junta da Obras Públicas

(1763-1833) desenvolverá um ambicioso plano de estruturação da cidade medieval e regulará a expansão extra-muros, incluindo um conjunto de grandes obras de construção de novas infraestruturas portuárias (NONELL, A. G. (1998), Porto,



1763/1852 a construção da cidade entre despotismo e liberalismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (policopiado).

Até ao século XIX e ao caminho-de-ferro, as estradas da água tiveram uma importância basilar. Ao longo do curso interior do Douro, os barcos rabelos faziam o percurso dos vinhos do Alto Douro. Do Porto, por mar, saíam os navios para a pesca nos bancos da Terra Nova e para o comércio e as carreiras de passageiros para Lisboa, para África, para o Brasil. Para trajectos mais curtos, a navegação no rio Douro era também usada intensamente para o



abastecimento diário da cidade, desde as lenhas e o carvão, até a uma infinidade de produtos alimentares e bens de consumo corrente.

A construção da Alfândega Nova (c.1860), com um acesso em túnel ligando à rede de caminho-de-ferro, marca uma das maiores obras de artificialização das margens, ao mesmo tempo que as fábricas se vão instalando desde o Freixo, até Massarelos e Lordelo, sobretudo junto das margens onde desaguam pequenos rios e onde as condições topográficas são mais favoráveis.

“A partir do século XVI, a viticultura de qualidade, com objectivos comerciais, assume importância crescente na zona dos vinhos de Lamego, designação que abarca os vinhos de qualidade diferenciada de grande parte do actual Baixo Corgo, mas também em outras áreas que no século XVIII virão a integrar a região demarcada do Douro, como as encostas dos rios Távora e Pinhão.

A expansão vitícola prosseguiu no século XVII, a par de alterações na tecnologia da produção de vinhos e de um maior envolvimento nos mercados europeus de vinhos. Em 1675, aparece pela primeira vez, uma referência documental à designação "vinho do Porto", referente a vinho exportado para a Holanda. Por essa altu-

ra, inicia-se um importante fluxo comercial para Inglaterra, favorecido pelas guerras entre esse país e a França. Rapidamente, o "vinho do Porto" domina o mercado inglês de vinhos, ultrapassando os franceses, os espanhóis e os italianos, de tal forma que alguns autores britânicos o consideraram "the englishmen's wine". Em 1703, o Tratado de Methuen, entre Portugal e a Grã-bretanha, virá confirmar no plano diplomático essa corrente comercial, concedendo direitos preferenciais aos vinhos portugueses. Os vinhos generosos do Douro tornam-se, ao longo do século XVIII, dependentes do mercado inglês, o que se traduz, quer por uma adaptação do produto ao gosto desse mercado consumidor e, paralelamente, quer por um crescente domínio do comércio do vinho do Porto por mercadores britânicos que se fixam no Porto. Em 1727, a próspera colónia inglesa do Porto funda aí uma Feitoria, que assume um papel importante na articulação dos interesses britânicos ligados ao comércio do vinho.

O conflito entre estes interesses comerciais e os dos produtores do Douro, crescentemente submetidos aos preços cada vez mais baixos impostos pelo comércio e, por outro lado, às exigências de tipos de vinhos mais fortes, retintos, doces e aguardentados, conduziu à intervenção do Estado no sentido de regulamentar a produção e o comércio de um produto-chave da economia portuguesa. Pelo alvará régio de 10 de Setembro de 1756 instituíam-se, para esse efeito, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, iniciando-se um vasto conjunto legislativo. Entre outros aspectos, procede-se à demarcação da região produtora, a primeira demarcação no mundo de uma zona de denominação de origem controlada no sentido contemporâneo do termo.

De facto, a primeira demarcação, ordenada em 1756 e estabelecida no terreno entre 1757 e 1761, constitui já uma manifestação de modernidade inequívoca, na medida em que, além da definição de limites de uma região vitícola, inclui a elaboração de um cadastro e de uma classificação das parcelas e dos respectivos vinhos, tendo em conta a complexidade do espaço regional, e, por outro lado, a criação de mecanismos institucionais de controlo e certificação do produto, apoiados num vasto edifício legislativo. Não menos importante é o sentido de continuidade temporal que associa a identidade regional à ideia de região vitícola demarcada, desde o século XVIII até aos nossos dias, independentemente das alterações na área (passando de cerca de 40 mil para 250 mil ha) e nos limites

regionais, na dimensão do vinhedo, nas práticas vitícolas ou na organização institucional do sector. As sucessivas delimitações da Região Demarcada (1757-1761, 1788-1793, 1907-1908, 1921) reflectem, essencialmente, as vicissitudes da própria evolução técnica nos domínios da produção, dos transportes e da comercialização, mas mantêm uma forte continuidade face aos princípios orientadores que exerceram, tanto na mentalidade popular como na das elites, uma forte carga simbólica, constituindo um elemento-chave da identidade regional. A identificação entre o território alto-duriense como "país vinhateiro", ou "região do vinho do Porto", configurou, desde o século XVIII, uma vocação económica e cultural específica e fixou o sistema de relações entre o Porto e o hinterland duriense. Desde então até aos nossos dias, as vicissitudes da vitivinicultura e do comércio de vinhos do Porto têm praticamente dominado a história regional".

(in *Candidatura do Porto a Património da Humanidade*, UNESCO, 1996)

A relação da cidade com o rio conhece, assim um forte impulso e a segunda metade do século XIX constitui uma época de desenvolvimento longitudinal da cidade ao longo das margens e, na cota alta, a uma expansão "em dedos" ao longo das principais estradas de ligação do Porto para Norte e Nascente. A revolução dos transportes é também a razão para a construção de duas pontes de ferro: Maria Pia (1876) de Gustave Eiffel, para a passagem ferroviária, e a ponte Luís I (1886) com dois tabuleiros, o da cota baixa no mesmo local onde se fez sempre a principal travessia do Douro, e o da cota alta abrindo um novo relacionamento para a cidade que se desenvolvia já longe da relação directa com o Douro. A obra desmedida do aterro e do novo edifício da Alfândega faz-se praticamente na mesma altura em que já se põe a hipótese de mudar o porto fluvial para Leixões, a Norte do Porto na foz do rio Leça.

Junto à foz do rio, perto do forte que vigiava a barra e do farol, fez-se um passeio público com fontes, palmeiras e jardins, expressão de um certo gosto burguês e cosmopolita apreciador da maresia, das bandas no coreto, da sombrinha e do namoro discreto.

Até aos anos sessenta, próximos da revolução do automóvel que em Portugal foi tardia e que daria uma nova ponte em betão (a Arrábida, 1963, desta vez apenas à cota alta), toda a marginal do Douro permanece com pouca presença residencial, conservando velhos edifícios de armazéns e fábricas e um trajecto ribeirinho



que levava o serviço do carro eléctrico da Ribeira até à nova zona portuária e industrial de Leixões e Matosinhos. Da modernização do gás e da luz eléctrica ficaram também à borda de água o gasómetro e as estações de transformação eléctrica.

Passada a foz, na frente de mar, desenvolvia-se uma outra cidade de “chalets”, de veraneio e de residência distinta de classes abastadas. Para montante da Ponte D. Luís, restavam algumas grandes quintas nos pontos da encosta em que a escarpa granítica era menos abrupta. No Freixo, um palácio barroco resistia na sua “segunda vida” como casa de um industrial de moagens, assinalando a passagem de testemunho de uma aristocracia arruinada para os novos industriais e comerciantes emergentes. No entanto, as principais marcas do Porto industrial já não se produziam apenas na beira rio mas na cidade alta, junto à gare ferroviária, nas ilhas de habitação operária e, sobretudo, em regiões rurais como o Vale do Ave e do Vizela onde a industrialização se fez nos campos, apesar da riqueza ser muitas vezes drenada para o Porto – o actual Museu de Serralves vem de uma casa de campo e de uma quinta de um rico industrial da indústria têxtil do rio Vizela. A nova burguesia industrial veio assim a misturar-se com a velha burguesia das quintas do Douro, da produção do vinho do Porto e do comércio com a Inglaterra e com o Brasil.

Foi preciso esperar quase até aos anos noventa do século XX para que se consumisse uma transformação que até hoje se tem vindo a intensificar. No entanto o tempo passou no Porto e nas margens do Douro sem grandes sobressaltos daqueles que como os grandes incêndios, terremotos ou guerras devastadoras, limpam a memória das cidades. As margens do Douro são um palimpsesto onde ainda se registam as sucessivas marcações e se acumulam marcas do tempo longo e dos períodos curtos em que a mudança é rápida. O próprio aterro da Alfândega Nova, uma das maiores obras de transformação das margens, deixou do lado oposto ao rio a marcação do antigo nível da praia, dos arcos em pedra que defendiam as habitações superiores das grandes inundações que o rio trazia no Inverno.

Em 1985 foi concluída a barragem de Crestuma-Lever, a última das grandes barragens do Douro, peça importante no sistema de produção hidroelétrica do rio, no controlo das cheias e na navegabilidade que agora se pode fazer, embora de forma muito limitada, até à fronteira com Espanha.

2. Segundo andamento: a construção de uma nova relação

Hoje, quando se fala do rio Douro, estão presentes sobretudo quatro temas:

- Uma estrada de água - intercalando barragens, eclusas e albufeiras - de ligação ao Alto Douro que está a ser usada pelos barcos turísticos, com uma articulação cada vez maior à região vinhateira onde se combina o negócio do vinho com o turismo. O potencial de uso do rio para o transporte de mercadorias está, para já, reduzido a algum transporte de granito, depositando-se algumas expectativas nas obras dos novos molhes na foz do rio que permitirão a passagem de embarcações para o mar e para o porto de Leixões. Os custos da intermodalidade transporte fluvial/transporte não fluvial impedem o uso dos barcos de mercadorias. O principal potencial de geração de cargas, o vinho, tem um significado nulo. A preparação e engarrafamento do vinho do Porto faz-se cada vez mais na região de origem, passada a obrigatoriedade de uso do entreposto de Vila Nova de Gaia para onde, de resto, o caminho-de-ferro já tinha substituído o transporte por barco. A ambição de criar um corredor fluvial de transportes de mercadorias para Espanha continua sem interesse. O Instituto Portuário e de Transportes Marítimos – Douro, continua com a sua missão de garantir o canal navegável (sobretudo até à

Régua, cerca de 100 Km a montante do Porto, para os barcos de mercadorias até 80*12 metros), e gerir as obras dos novos molhes na foz (cf., http://www.douro.iptm.pt/PT/via_navegavel/). No entanto, são sobretudo as embarcações turísticas que usam o Douro.

- A relação com o Alto Douro Vinhateiro, com o Parque Arqueológico do Vale do Côa (ambos classificados pela UNESCO como Património da Humanidade) e com o Parque Natural do Douro Internacional. A excepcionalidade dos valores culturais e paisagísticos permanece como um elevado potencial turístico e de conservação da natureza, embora a procura turística, excepto no Douro Vinhateiro, continue ainda muito escassa e de pouco relevo na região Norte Interior de Portugal. A região continua em processo acelerado de despovoamento e de "desruralização", com a excepção do dinamismo do sector vinhateiro.

- A forte pressão turística nas margens do Douro Litoral, próximo da aglomeração metropolitana do Porto, para projectos pontuais de turismo residencial. Este tipo de investimentos possuem um impacte paisagístico assinalável e desqualificador o que tem criado muitas dificuldades de licenciamento, apesar do potencial de criação de emprego que possam gerar.

- No Porto e em Vila Nova de Gaia, no tramo final do Douro, assiste-se a uma rápida transformação cujo conteúdo abordaremos de seguida.

2.1 Turismo, estetização, património e sustentabilidade

Do "rio de mau navegar", o rio Douro transformou-se numa presença e numa experiência estéticas, num recurso de produção de imaginário onde se jogam todos os traumas de perdas sucessivas:

- Do medo da perda da cidade histórica, velha e disfuncional, tornada urgência de preservação e de patrimonialização, e tantas vezes objecto de formas de apropriação e projectos "superficiais", "pasteurizados", "mercantilizados", "festivalizados", reduzindo a cidade histórica a cenários e novos encantamentos para os quais a memória do passado se sintetiza numa abordagem pictoresca;

- Do medo da perda das paisagens, esvaziadas da sociedade e da economia rural tradicional e da história, tornadas disfuncionais pela perda dos “jardineiros da paisagem” que produziam nexos e sentidos para entender a transformação e a apropriação do território: a paisagem transforma-se num *wallpaper*, recurso infindável de emoções e experiências inesquecíveis, ao mesmo tempo, fora e dentro da geografia e da história;

- Da ameaça da “natureza” (de mãe, a divindade castigadora e vingativa) e do “ambiente” (e de uma certa verdolatria a tentar ocupar uma certa má consciência de predadores), compensada agora pelo discurso apaziaguador da sustentabilidade e da moral associada às práticas não predatórias de recursos “naturais”.

A “festivalização” do centro histórico

Notícia sobre o novo Cais de Gaia:

“Depois de muitas décadas ao serviço da actividade portuária de mercadorias o projecto Cais de Gaia insere-se no plano de renovação e valorização de toda a zona ribeirinha de Gaia, convertendo-o num espaço de animação e de lazer, envolvido numa paisagem urbanística inigualável. O Cais de Gaia é constituído por amplos espaços comerciais, de restauração e serviços, de elevada qualidade arquitectónica utilizando materiais que reforçam a leveza e transparência das fachadas. A expressão plástica dos edificios baseia-se numa forma de dois pisos cujas coberturas inclinadas participam no jogo dinâmico das silhuetas características dos armazéns das caves do vinho do Porto. De todo o Cais de Gaia e sobretudo das esplanadas dos pisos superiores desfrutam-se inesquecíveis vistas sobre o Douro e a paisagem património mundial da ribeira do Porto. (...) O Cais de Gaia conta com uma Praça exterior em anfiteatro concebida como espaço polivalente de animação denominada Praça Super Bock e a Praça Central.(...) **Eventos e Comemorações no Cais:** Feira de artesanato e antiguidades (Art&Guidades) - último fim-de-semana de cada mês; Fim de Ano; Dia dos Namorados; Carnaval; 25 de Abril; Aniversário do Cais; S. João; Concertos; Exposições; Animação de Rua; Pista de Gelo; Lançamento de Neve Artificial.

O renovado Cais de Gaia é um pólo central de vivência, acompanhando a mudança e os desejos de uma população em permanente evolução.”

www.juventude.gaiaglobal.pt/gaia/linkto?categoryOID=42848080804B83GC-31k -

Distinção e estética “cosmopolitas” – a “canibalização” da paisagem e dos valores patrimoniais

Notícia sobre um empreendimento turístico do Douro Vinhateiro:

Aquapura Douro Valley é um refúgio único e requintado na margem sul do Rio Douro, entre os vinhedos classificados como património mundial pela Unesco, voltado à cidade do Peso da Régua. Vale Abraão, propriedade histórica e cultural associada à produção dos famosos vinhos da região, foi recuperada e transformada num hotel que oferece 41 quartos e 9 suites com diferentes tipologias e vistas, incluindo uma Suite Presidencial. Variados jardins e uma surpreendente mata rodeiam a propriedade. Estão ainda disponíveis 14 villas com piscina e terraço privado viradas ao rio em estilo moderno e outras 7 entre as vinhas num estilo mais tradicional. As áreas públicas do hotel, espaçosas e confortáveis, transmitem luxo e relaxamento por toda a propriedade ao mesmo tempo que retiram a noção de tempo e espaço. Num ambiente que revela a fusão entre a filosofia asiática e a cultura europeia, nasce um SPA de referência internacional. Várias experiências foram criadas neste espaço de 2200m² desde um *laconium* ou uma sauna panorâmica até 10 salas de tratamento com luz natural e uso de produtos especialmente concebidos por marcas de prestígio internacional – Karin Herzog e Ytsara. O uso de ingredientes locais com um toque de cozinha internacional cria experiências gastronómicas que a Aquapura Ihe prepara para completar a jornada pelos sentidos. Ainda disponíveis dois bares, uma piscina exterior aquecida, um campo de ténis e uma mata de 5 hectares classificada.

http://lisbon.nethotels.com/nethotels/portuguese/hotels/aquapura_douro_valley

É nesta encruzilhada que se pode situar muito daquilo que se tem passado ao longo do rio Douro durante as últimas três décadas, seja nas frentes urbanas do Porto e de Vila Nova de Gaia, seja na região do Alto Douro Vinhateiro.

No Alto Douro Vinhateiro, a mudança mais visível é a da expansão do plantio da vinha (para vinho do Porto e vinhos de mesa) e uma expansão contínua do investimento em projectos turísticos, tirando partido dos recursos paisagísticos e culturais, da distinção da classificação da UNESCO (Alto Douro Vinhateiro e Parque Arqueológico do Côa) e da classificação do Parque Natural do Douro Internacional. A internacionalização e a concentração empresarial da indústria do vinho, caminha a par e passo com o processo de “desruralização” da região situada fora da área



Foto: Filipe Jorge, *Portugal Visto do Céu*. Ed. Argumentum, 2007.

vinhateira. Aí, a população vai regredindo e envelhecendo, abandonando velhas práticas de trabalho agrícola do solo e de manutenção e produção de “paisagem”.

No Porto, antes da revolução democrática de Abril de 1974, tinha-se iniciado uma operação de “melhoramentos” e de higienização dos bairros pobres da Ribeira/Barredo, envolvendo a transferência de populações para novos bairros e dando-se início à intervenção nos espaços e nas infraestruturas públicas. Já no Portugal democrático, a Ribeira/Barredo foi palco de uma experiência de intervenção profunda no edificado e de criação de equipamentos/serviços de proximidade. Na sequência dessas operações coordenadas por um Comissariado para a Renovação Urbana CRAUB, o centro histórico do Porto é classificado como Património da Humanidade em 1996. Nesse mesmo ano, o governo, a administração portuária e a Câmara Municipal do Porto assinam um acordo de colaboração para a requalificação das margens do Douro entre a Ribeira, Massarelos e a foz do rio, incluindo uma intervenção num antigo palácio de veraneio do século XVIII, o Palácio do Freixo, depois transformado em residência de um industrial de moagens no século XIX. Entretanto o edifício da Alfândega Nova e a área envolvente tinham sido

recuperados para a VIII Cimeira Ibero-Americana, 1998, e para o novo museu dos Transportes e Comunicações.

Nos projectos de renovação urbana da Porto 2001, Capital Europeia da Cultura, a marginal é objecto de uma profunda intervenção de Massarelos até à Foz (infraestruturas, canal do eléctrico, jardins e espaços públicos, viaduto do Cais das Pedras). O passeio ribeirinho ganha assim uma outra visibilidade e distinção, assistindo-se a uma cada vez maior intensidade de investimentos no sector imobiliário residencial. A intervenção nas margens ribeirinhas e no centro histórico e zona central da cidade está agora a cargo de uma Sociedade de Reabilitação Urbana (2004), uma instituição pública com 60% de capital do Estado através do Instituto Nacional da Habitação, e 40% da Câmara Municipal do Porto.

Na marginal de V.N. Gaia, a Administração Portuária APDL, câmara municipal e privados iniciam também os primeiros contactos para uma intervenção profunda no cais de Gaia (entretanto vazio), na marginal do entreposto vinhateiro e no passeio público até à foz do rio (actual zona de intervenção do programa POLIS). Para além da qualificação do espaço público, faz-se também uma profunda renovação infraestrutural no âmbito da despoluição do rio Douro (na margem do Porto foram construídas duas estações de tratamento de águas residuais). O POLIS de Gaia é um projecto ambicioso, mobilizando capitais privados e grandes reservas fundiárias de antigas quintas, conventos, fábricas, armazéns, cais, uma antiga seca de bacalhau, marina, hotéis, etc., bem como uma intervenção profunda no aglomerado e porto piscatório da Afurada, e todo o re-desenho da marginal e algumas vias de acesso à cota alta da margem do Douro. Parte deste projecto urbano é agora gerido pela PARQUE EXPO, uma empresa saída da grande operação urbanística do parque de exposições da EXPO 98 Lisboa que constituiu em Portugal a primeira grande operação ao estilo internacional das "waterfronts" associadas à organização de grandes eventos.

3. Conclusão

Estão assim lançados os dados para o futuro próximo:

O rio Douro perdeu a lógica que vinha do tempo longo: já não é o porto do Porto; já não é a via que servia de suporte às relações mercantis; foi domesticado de barragem em barragem, sendo um dos principais produtores da energia hidroeléc-

trica portuguesa ao longo dos quase 300 Km de percurso em Portugal (incluindo o Douro Internacional). As memórias do passado estão agora como que “compactadas” em “produtos turísticos”, desde as gravuras Neolíticas do Côa, aos artefactos portuários, armazéns e fábricas dos século XIX e XX. A patrimonialização do Porto e da região vinhateira, amplificam um imaginário infinitamente reproduzido em imagens e textos para turistas..., simplificando, retirando a espessura dos significados e reduzindo-os a versões prontas para consumir: Cosmopolitismo e localismos, convivem, como na gastronomia e nos vinhos, em estranhas “reduções” (in cooking, reduction is the process of thickening or intensifying the flavor of a liquid mixture such as a soup or sauce by evaporation) e “fusões”. Nomes de condomínios residenciais como Douro’s Place, D’ Ouro Villa, ou projectos turísticos como Aquapura Douro Valley, são inesperadas fusões de latim e inglês – uma língua hiper-morta com outra hiper-viva – que designa um novo mapa de lugares e uma outra geografia em construção.

O rio é antes de mais um cenário, uma imagem poderosa, um ícone, um espectáculo. A construção dos novos molhes na foz do rio, bem como as expectativas goradas do projecto da navegabilidade, parecem, por agora desfasadas da leitura que os operadores empresariais fazem da questão. Parece que o rio não tem um “hinterland” económico ajustado ao tráfego



de mercadorias e mesmo isso é também disputado por cenários possíveis de modernização da linha ferroviária (projecto entretanto abandonado).

Resta nova a leitura que a dinâmica económica faz da questão. O rio Douro, “as vistas para o Douro” são o argumento mais usado para produzir valores de distinção e de filtragem ascendente para promover “produtos imobiliários” considerados de excepção. Imune às flutuações cíclicas do mercado imobiliário no seu conjunto (em crise desde 1999/2000), o ritmo de construção e de anúncio de novos

.....



empreendimentos no Porto e em V.N. de Gaia parece imparável. Da “gentrificação” da zona histórica e monumental, aos novos projectos de raiz para terrenos desocupados ou edifícios industriais obsoletos, a “febre do Douro” acelera ao ritmo da filoxera na vinha no século XIX. Entre o regozijo de quem vende e de quem compra, nota-se uma difícil compatibilização de valores assentes na defesa de valores paisagísticos, culturais e ambientais, por um lado, e, por outro, na aceleração das procuras e das ofertas de imobiliário mais ou menos “genérico”, orientado para a gama alta do mercado e para uma certa “mise-en-scène”. Para tudo se produzem respostas: os empreendimentos são “sustentáveis e enquadrados na paisagem” mesmo que a citação da natureza se reduza a um relvado monótono; as arquitecturas oscilam entre o pastiche pós-moderno e um certo minimalismo e, para quem pode e aprecia, disputam uma assinatura de arquitecto conhecido.

É esta a nova equação, uma outra sociedade e outro modo de territorialização que o rio Douro e as suas margens vão registando num difícil equilíbrio entre defesa de valores identitários e patrimoniais que, ao mesmo tempo, vão sendo canibalizados pelas novas intervenções que se dizem articuladas ou consonantes com esses



valores: Heterotopias no verdadeiro sentido de Michel Foucault:

“Nous sommes à l’époque du simultané, nous sommes à l’époque de la juxtaposition, à l’époque du proche et du lointain, du côte à côte, du dispersé. Nous sommes à un moment où le monde s’éprouve, je crois, moins comme une grande vie qui se développerait à travers le temps que comme un réseau qui relie des points et qui entrecroise son écheveau. Peut-être pourrait-on dire que certains des conflits idéologiques qui animent les polémiques d’aujourd’hui se déroulent entre les pieux descendants du temps et les habitants acharnés de l’espace. Le structuralisme, ou du moins ce qu’on groupe sous ce nom un petit peu général, c’est l’effort pour établir, entre des éléments qui peuvent avoir été répartis à travers le temps, un ensemble de relations qui les fait apparaître comme juxtaposés, opposés, impliqués l’un par l’autre, bref, qui les fait apparaître comme une sorte de configuration; et à vrai dire, il ne s’agit pas par là de nier le temps; c’est une certaine manière de traiter ce qu’on appelle le temps et ce qu’on appelle l’histoire”.

(Michel Foucault, Dits et écrits 1984 , *Des espaces autres* (conférence au Cercle d’études architecturales, 14 mars 1967), in *Architecture, Mouvement, Continuité*, n°5, octobre 1984, pp. 46-49.

É esta mudança que verdadeiramente nos confunde. Perdidos os nexos “funcionais” da relação do rio com as suas margens, a nova construção de sentidos e os seus diferentes significados – a heterotopia –, provoca uma ruptura acentuada nos modos tradicionais de fazer e justificar as opções e as realizações do ordenamento do território e do urbanismo.