

um desenho novo para um novo território

manuel correia fernandes

professor catedrático, faculdade de arquitectura da universidade do porto

mcf.aa@netcabo.pt

RESUMO

O artigo expõe, em linhas gerais, as dinâmicas de crescimento do Porto e de Gaia no tempo e releva a função do Rio Douro como elemento físico, simultaneamente, de separação e de união dos dois territórios.

PALAVRAS-CHAVE: Tempo, crescimento, pontes, Rio Douro.

ABSTRACT

The article displays, in general lines, the dynamic of growth of Porto and Gaia throughout time and foregrounds the function of the Douro River as physical element, of both separation and union of the two territories.

KEYWORDS: time, growth, bridges, Douro River.

Tempo 1 – Centro e Cidade

Uma cidade nasce sempre dum ponto marcado pelo cruzamento de rotas. Um caminho que cruza outro caminho assinala, num território, um ponto que é o “centro” de onde parte o desenho duma cidade: uma estrada que encontra outra, uma estrada que cruza um rio ou um rio que encontra o mar. Esse ponto também pode ser o resultado do encontro da vontade dum homem com a terra, onde um castelo, um templo ou uma casa assinalam o gesto que foi a manifestação dessa mesma vontade. Um ponto organiza sempre um espaço assim como uma cidade organiza sempre um território.

Tal não significa, porém, que todas as cidades, nascendo, embora, do mesmo modo ou dum gesto idêntico, tenham crescido da mesma maneira. Há, fundamentalmente, dois modos de ser cidade: crescendo e organizando-se em volta dum ponto e, portanto, dum modo “radioconcêntrico” (concentrado ou intensivo), ou ao longo duma linha e, portanto, dum modo “linear” (desconcentrado ou extensivo). Digamos que estes são os dois mais importantes modelos de construção urbana que a história regista. Em Portugal, conhecemos um e outro: o modo “radioconcêntrico”, como aconteceu nas margens do Douro com Porto e Gaia, a partir do ponto em que o caminho Norte-Sul cruza o rio e que é, simultaneamente, o ponto em que o rio encontra o mar e donde, mais do que uma cidade, acaba por nascer um país; e o modo “linear” que é o que resulta do crescimento ao longo das linhas que unem outros tantos pontos do território – as estradas e os caminhos – a partir dos quais nasceram e cresceram os extensos “aglomerados lineares” que se estendem quase sem fim por todo este litoral noroeste.

Digamos que se pode nascer do mesmo modo mas, consoante a educação, vai-se crescendo de maneira diversa. Com as cidades, passa-se algo semelhante: o seu processo de crescimento é idêntico ao dos seres vivos. Crescem respondendo, por um lado, aos estímulos da natureza (clima, topografia, recursos, etc.) e, por outro, aos da “educação” (política, economia, cultura, etc.). As cidades, como os seres vivos, são, por isso, o resultado da influência de factores muito diversos e em cidades com séculos de história podemos mesmo distinguir distintas fases de crescimento que até podem ser contraditórias entre si. Por isso é tão importante para a constituição da nossa identidade o conhecimento e a compreensão da história da cidade em que vivemos. Essa história nunca é simples nem una. Uma cidade tem sempre, dentro de si, muitas “histórias” e vários mistérios e é exactamente isso que faz a sua riqueza.

As cidades radioconcêntricas – e são, possivelmente, a maioria – têm um centro que se identifica com esse ponto originário e no qual se concentra o essencial do seu ser. Em muitas circunstâncias, esse centro é mesmo um centro geométrico mas noutras, é mais um centro de gravidade. Em muitos casos, no entanto, o crescimento fez multiplicar os centros que, consoante os estímulos (naturais ou educacionais) acabaram por adquirir expressões, significados e simbolismos diferentes dentro da mesma cidade. O facto, é que podemos dizer que sempre que o processo de crescimento é natural e, portanto, de acordo com as leis da natureza, assim os centros se vão complementando, contribuindo, na sua diversidade, para a sobrevivência e para o enriquecimento da cidade; do mesmo modo que podemos afirmar que sempre que esse processo é anti-natural, assim os centros se vão destruindo e anulando mutuamente, contribuindo para a decadência ou mesmo para a morte da cidade.

No caso do Porto, o primitivo centro da ribeira, desdobrou-se pela Sé, pela Praça Nova, pela Liberdade e pela Rotunda, para voltar de novo, como agora, à beira-rio e à beira-mar. No caso de Gaia, o centro ribeirinho, desdobrou-se pela Serra do Pilar, pela longa Avenida mais a discreta casa da Câmara, para voltar de novo, como agora, ao cais do rio e à remoçada beira-mar. Ambas as cidades retomaram o primitivo centro, junto à água e, portanto, o lugar donde ambas partiram. E esta pode ser, agora, a sua força.

Tempo 2 – Regresso à Água

Olhar para o rio Douro é uma coisa a que os “portogaienses” se habituaram já a fazer com prazer. Sobretudo nos últimos tempos em que parece que as cidades das suas margens se reconciliaram com ele. O passeio da água que começa lá para os lados do Parque da Cidade e termina já muito para Sul do Douro, lá para os lados da Granja, é uma efectiva mais-valia das cidades de ambas as margens do rio e que os habitantes do Grande Porto já não dispensam. Poucas cidades se podem hoje orgulhar de uma tão bela e tão “consistente” frente de água como a que hoje existe ao longo desta já tão significativa extensão.

A relação com a água é quase sempre um factor de qualificação da vida das cidades que têm essa oportunidade e essa condição. No entanto, em muitos casos, as frentes marítimas e fluviais, foram muito desvalorizadas sob esse ponto de vista, durante os últimos dois séculos. Razões de vária ordem contribuíram para que muitas margens se degradassem e se transformassem em territórios exclusivamente destinados a actividades de tipo portuário com todas as consequências negativas desta condição. E de tal forma isso foi determinante que, em muitos casos, as cidades ribeirinhas voltaram mesmo as costas à água e partiram para configurações urbanas em que o mar, o rio ou o lago, conforme os casos, não foram mais do que obstáculos que foi necessário ultrapassar, esquecendo-os.

Os tempos mudaram e, com eles, mudaram também as vontades. As antigas e imensas áreas sob a exclusiva administração das entidades portuárias foram deixando de constituir coutos privatizados em que o interesse das cidades contava muito pouco. É certo que o modo como as mercadorias passaram a ser manuseadas nos portos e nos barcos, propiciaram enormes mudanças e a invenção do “contentor” foi, nesse aspecto, uma espécie de reinvenção da roda. O espaço e a manobra das mercadorias dentro e fora das áreas portuárias criou outras possibilidades com reflexos até há pouco impensáveis na organização das cidades. O facto é que a libertação das frentes de água é hoje uma realidade por todo o mundo: de Londres a Marselha e a Nova Iorque, as imensas “docas” que constituíam barreiras intransponíveis, deram lugar a frentes de água devolvidas às cidades que as aproveitaram e são, hoje, em muitos casos, espaços privilegiados de lazer, cultura e convívio.

O Porto e Gaia não ficaram indiferentes a este movimento e, por isso, trataram de devolver as suas margens aos seus cidadãos. As motivações imediatas são diferentes mas os resultados são globalmente assinaláveis: à sofisticação dos espaços desenhados para o encontro do Parque da Cidade com o mar, contrapõe-se um outro tipo de sofisticação que é o exercício brilhante da inventiva e do gosto no verdadeiro achado que é o passeio de praia que a partir de Lavadores nos leva até à Granja. Os projectos postos em prática por diferentes autores ao longo desta frente, partem da pura organização da paisagem com vista ao lazer como na Avenida Brasil, passam pela simples introdução de ordem funcional nos espaços libertados





como entre Lordelo e Massarelos, prolongam-se com o enobrecimento de antigos espaços urbanos entretanto degradados como em Massarelos, na Ribeira e no cais de Gaia e terminam no inteligente aproveitamento duma obra de infra-estruturas como acontece entre a Real Vinícola e a Afurada com aquele magnífico passeio expondo ao nosso olhar um dos cenários mais belos que qualquer cidade pode proporcionar.

Falta agora olhar para o rio. A vida que a água proporciona é factor de enriquecimento da vida urbana. Claro que são precisas pontes. Mas as pontes são uma forma de passar por cima da água. Falo, por isso, de criar vida à flor da água. E isso, só o contacto com ela o pode proporcionar. Os barcos foram durante muitos séculos parte da imagem e do ser da cidade e do país. Com a retoma da relação da cidade com a água é necessário, também, o regresso à água. O “regresso à baixa” é feito de vários regressos. E o “regresso à água” deve ser o passo seguinte.

Tempo 3 – Portogaia

As relações entre as duas margens do Douro não são fáceis. O rio também não ajuda! Por isso, as pontes lhe passam a grande altura. Excepção feita à de Luís I, que tem uma passagem à cota baixa, todas as outras têm uma lógica que é exterior às cidades ribeirinhas e de cujos nomes nasceu o de Portugal. Por isso, estão ainda para nascer as verdadeiras pontes do Douro. É um tema que se vai insinuando cada vez com maior frequência nos debates em torno da lógica desta área metropolitana do Porto e de Gaia que, infelizmente, tarda em se afirmar. Sabemos que novas travessias estão já a ser pensadas mas, mais uma vez, muito acima e muito para além do rio e das suas ribeiras, agora em competição directa como novas “centralidades” lúdico-turístico-patrimoniais.

É o caso da hipotética “ponte” que, paralela à da Arrábida, se prevê que dê suporte, fundamentalmente, aos modos ferroviários de transporte que parecem retomar agora a dignidade de sistemas fundamentais para as mobilidades urbanas e interurbanas de que a região tanto carece. E, se esta travessia é quase inevitável para que o “metro” possa fechar-se em anel, unindo as áreas centrais do Porto e de Gaia, já o mesmo se não pode dizer do “combóio”, qualquer que seja o modelo de velocidade que se adopte, exactamente porque o respectivo “caderno de encargos” é ainda pouco claro. E a somar a estas dúvidas, está a partilha daquela travessia pelo modo rodoviário, seja ele público ou privado ou de qualquer outra natureza. Como se vê, são dúvidas a mais para que delas possa resultar, a curto prazo, o desenho seja duma ponte, dum viaduto ou de qualquer outro artefacto semelhante. É, no entanto, uma discussão que está na ordem do dia e em cima da mesa mas o resultado será sempre, supomos, mais uma ponte à cota alta e, portanto, uma ponte sem qualquer relação com as margens do rio propriamente ditas. E talvez este tema se não esgote tão cedo, já que a lógica das relações Norte-Sul obriga a que, mais tarde ou mais cedo, outras passagens venham a ser consideradas.

Outras travessias, têm sido avançadas mas têm sido muito tímidas as que arriscam sobrevoar o Douro a baixa altitude. Que se saiba, de todas as ideias até hoje esboçadas para o atravessamento do rio à flor da água, sobressai a duma ponte lançada aí por alturas da Igreja de S. Francisco em direcção aos terrenos um pouco a Poente do actual “Cais de Gaia”. De resto e daí para a foz, o rio dificulta as coisas e, acima de tudo, também não está feito o correspondente caderno de encargos. Isto é: não se sabe muito bem para que hão-de servir tais travessias e quais os seus



efeitos. Porque uma coisa é termos a sensação da sua utilidade ou da sua bondade e outra, bem diferente, é sabermos quantificar e qualificar isso tudo. Reconheço que esta matéria não é de ciência exacta, reconheço que as “sensações” são essenciais aos grandes projectos mas também reconheço que nenhuma ideia será genial sem trabalho. É, pois, necessário que, ao lançamento de hipóteses, suceda o estudo dos respectivos impactos de ambos os lados do rio.

E enquanto isto não acontece, Porto e Gaia terão que cumprir o destino que as amarra ao Douro que as une e separa, como sempre fazem os rios. As próximas e urgentes “pontes” serão, certamente, feitas de barcos: serão mesmo barcos sem os quais não há rio que viva e podem mesmo ser “das barcas” que não seriam caso único no mundo. Esta é a nossa história e terá de ser o nosso destino. Acontece, porém, que esse destino se não pode resumir a mais meia dúzia de pontes – com ou sem barcos – que a sorte ou o saber dos homens possam traçar entre uma e outra das margens.

O facto é que a “grande centralidade” da futura “Portogaia” está inevitavelmente no Douro. Física e simbolicamente. As pontes que há que traçar, terão, por isso, que reflectir essa “inevitabilidade” que, do meu ponto de vista, será a motivação fundamental para o “desenho” da nova cidade, a partir do qual toda a área metropolitana poderá, então, ter traçado, coração e alma.

Tempo 4 – O Novo “Desenho” do Novo Território

“Portogaia”. A “grande centralidade” desta área está inevitavelmente ligada física, histórica e simbolicamente ao rio Douro. Trata-se duma expressão que transporta uma ideia tão concreta quanto difusa mas que começa a ter significado. Quanto mais não seja, tem o poder de questionar as duas grandes cidades do Douro e o de colocar na mesa o tema a que não temos conseguido dar conteúdo e sentido, ou seja, o tema do ordenamento do território numa visão “macro” e o da reformulação do mapa dos municípios em concreto numa visão “micro”. De facto, perdida que foi a “regionalização” ficámos, como se previa, entregues a um destino sem horizonte e num campo nebuloso em que dum lado está o poder central já nosso conhecido e, do outro, o nosso não menos conhecido poder municipal, mas agora excessivamente castigado e cada vez mais “pendurado” num isolamento regional que ameaça transformar o território num mosaico de incoerências. E entre os dois, nada mais do que esse mesmo vazio!

Com efeito, nesta matéria, não temos assistido a mais do que a um insipiente e primário exercício de redesenho de mapas e à satisfação de vontades locais pouco explicadas e ainda menos compreensíveis. Na prática, não temos assistido a mais do que à criação “ad hoc” de novos municípios na base da subtracção aos já existentes, de fatias mais ou menos significativas de território e população com base em critérios que, por não existirem, não se entendem. Aliás, chega-se ao ponto de justificar a criação de novos municípios – como foi o caso dos mais recentes – com o cumprimento de “promessas eleitorais”! Quer isto dizer que a criação de municípios se tem conduzido por caminhos tão ínvios quanto irracionais, o que só por acaso, sorte ou milagre, poderá dar bons resultados.

Estamos, pois, condenados – e para já – a trabalhar com base numa única unidade de ordenamento – o município – e, ainda por cima, num universo que faz muito pouco sentido, sobretudo se tivermos em linha de conta questões tão básicas e decisivas como são, por exemplo, a dimensão, a localização, a coesão territorial



ou a coesão cultural ou social. Se considerarmos que há municípios cuja dimensão não ultrapassa os três ou quatro mil habitantes ao pé de outros que excedem largamente as três ou quatro centenas de milhar, facilmente se compreenderá que não faz qualquer sentido falar de atribuições e competências, como se fosse, à partida, idêntica, a respectiva capacidade. Como não faz, também, qualquer sentido, falar de governabilidade já que este caldo em que o sistema mergulha não tem qualquer coerência.

O facto é que nem o debate se tem situado no campo das questões essenciais, nem a prática tem servido de exemplo ou referência, nem a mais recente legislação logrou criar qualquer perspectiva de conjunto. Com efeito, tanto as “novas” áreas metropolitanas como as “novíssimas” comunidades urbanas ou outras figuras organizativas ainda mais surpreendentes, não ultrapassam a mera figura de estilo, já que tudo pode ser de qualquer maneira e também da maneira contrária. A ausência de norte e de regras permite tudo, incluindo o estar ou não estar dentro ou fora a todo o momento e a qualquer hora, consoante as conveniências de quem, nesse mesmo momento, tenha a responsabilidade de conduzir os destinos dessas mesmas áreas ou comunidades.

Mas há destinos que, por mais que se queiram separados, a vida se vai encarregar de unir. É o que, fatalmente, terá de acontecer dum e outro lado do Douro. As “pontes” que há que criar vão começar a demonstrar isso mesmo. E “é por aí que vai passar a motivação fundamental para o “desenho” da nova cidade a partir do qual toda a área metropolitana poderá, então, ter traçado, coração e alma”. É tempo para um desenho novo para um novo território. Para uma nova cidade. PORTOGAIA CIDADE.

