



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Isabel Maria Ribeiro Coelho

**O Rio Douro: Espaço de novas relações entre
as cidades do Porto e Vila Nova de Gaia**

Tese de Mestrado
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao Grau de Mestre em
Arquitectura

Trabalho efectuado sob a orientação de
Prof. Doutora Marta Labastida Juan

RESUMO

Com o objectivo principal de tornar o rio num espaço público de continuidade e o elemento articulador entre as cidades que lhe são contíguas, desenvolveu-se um estudo sobre os valores e benefícios do binómio Cidade-Rio.

Foram tidas em conta as características do rio, como o possível usufruto lúdico, cultural e recreativo associado à sua possível navegabilidade e as condicionantes de cada cidade que se prendem com a topografia, o traçado de espaço urbano e a organização das infra-estruturas.

O rio e os espaços públicos existentes são os agentes dinamizadores deste projecto porque funcionarão em continuidade articulando as duas cidades. As margens são as zonas a intervir por serem o espaço de transição entre a água e a terra.

Posto isto, desenvolveu-se um projecto de espaço público que passou por uma selecção e revalorização de áreas ao longo das margens. A estas são associados ancoradouros com programas específicos, que respondem à envolvente próxima mas também aos outros ancoradouros. Estes espaços são ligados através de “estradas de água” que formalizam a continuidade entre cidades. Não se pretende que haja uma percepção individual de cada intervenção mas sim a compreensão de uma estratégia conjunta de relação entre ancoradouros e estrutura urbana

Esta interacção de espaços fixos, ao longo da margem, e de rotas fluviais complementares dá origem à criação de um espaço público linear ao longo das margens do rio. Também são valorizadas as relações verticais entre as margens e a cota superior de cada cidade, pelo pronúncio de percursos pedestre e cicláveis que existem em cada cidade. São potenciadas as relações de continuidade, conexão não só entre margens mas também entre cidades e estimulada a integração com a rede de transportes públicos.

Em suma, tornar o rio num espaço público não passou apenas por usar as suas margens mas por integra-lo nas dinâmicas da cidade e usar a lâmina de água como suporte das ligações estabelecidas entre margens. Algumas relações estabelecidas são estritamente visuais mantendo o valor cénico e contemplativo associada à paisagem de rio.

Abstract

With the aim of proposing the Douro not only as a public space of continuity but also as a linking element between Oporto and Gaia, it was developed an intervention strategy based on the values and benefits from the binomial City-River.

This strategy was developed on the basis of the recognition and decoding of the place which made possible the identification of its characteristics and its potentialities.

Taking into account these characteristics it was developed a project based on the approximation of the banks and on the integration of the river with the public spaces in order to allow the connection between the banks, the waterslide and the urban tissue from both cities.

To set forth the project it is proposed a set of berths placed along the banks working as elements which put together the proposal and what does already exist. The proposed berths are linked by *water roads* which formalize the continuity between the banks. Some pathways are also associated so that the project can be extended to the highest quota of the two cities.

Having in mind that from the relation between the waterslide, the berths and the public spaces from both cities results a composed linear public space it is not intended an individual perception of each intervention but the understanding of a joint intention.

Making the river a public space implies its integration with the city dynamics and the usage of the waterslide as the basis of the established connections. This way, the Douro is much more than a simple physical link between the two cities, it becomes a bond between Oporto and Gaia.

O rio Douro como espaço público

1 Introdução	1
Estrutura	
2 Observação e Diagnóstico	9
2.1 <u>Margem</u>	11
Apropriação da margem norte	
Apropriação da margem sul	
Memória	
Alçados	
2.2 <u>Vale</u>	57
Profundidade da margem	
Topografia	
Miradouros	
Cortes	
Concatenação do vale	
2.3 <u>Estrutura urbana</u>	83
Evolução do espaço urbano	
Densidade do Edificado	
Topografia	
Áreas verdes	
2.4 <u>Síntese</u>	93
3 áreas	

3 Oportunidades e Proposta	97
Mais- Valias	
Ancoradouros	
Percurso	
3.1 <u>Ancoradouro Alfândega</u>	111
3.2 <u>Ancoradouro Cais do Ouro</u>	119
3.3 <u>Ancoradouro Cais do Cavaco</u>	127
3.4 <u>Ancoradouro Estuário</u>	133
4. Epílogo	139
Bibliografia	143
Índice de imagens	147

“As cidades são estruturas sedimentares e de longa duração, traduzindo duplicidade de fenómenos como o da resistência à transformação ou o da necessidade de regeneração cuja origem, sendo praticamente a mesma, reside na preservação da sua identidade física e cultural”¹

¹ Gonçalo Byrne, Geografias Vivas, Lisboa: caleidoscópio, 2005; pág.9

1. Introdução

O rio é o elemento que mais condicionou o assentamento e desenvolvimento das “cidades”, a par com a topografia. A presença de um canal de água garante, desde logo, a defesa, o comércio, a comunicação e o aproveitamento múltiplas finalidades associadas a uma linha de água. No entanto, não foi apenas a água que influenciou as dinâmicas em terra, também os rios junto a zonas urbanas sofreram alterações para melhor se adaptarem às necessidades locais. Existiu por isso uma mútua adaptação e a relação "Cidade-Rio" passou por várias fases ao longo do tempo:

Fase de temor, em que os rios são respeitados pela sociedade pelo carácter mítico e simbólico, como fonte essencial de vida, mas simultaneamente ameaçados, incontrolável, provocando receio, em face dos riscos associados a cheias e tormentas.

Fase de harmonia e ajustamento, corresponde a uma relação de mútua convivência, em que as sociedades ribeirinhas demonstram o conhecimento dos ciclos, benefícios e contingências naturais associadas aos cursos de água, desenvolvendo formas de adaptação e ajustamento harmoniosas que não provocam grandes alterações nos sistemas naturais.

Fase de controlo ou domínio, traduzida na “disciplina” dos rios, das suas margens, do caudal e da velocidade da corrente, com a finalidade de regularizar traçados e regimes, de conduzir as águas contrariando a força da gravidade, de controlar situações extremas, como cheias e inundações.

Fase de degradação e sujeição, como consequência de um intenso desenvolvimento urbano e industrial, sobretudo após a revolução industrial, os rios urbanos sofreram um processo de degradação resultante do agravamento das condições de poluição, funcionando

como receptores de esgotos e resíduos, atingindo níveis de contaminação elevados.

Fase de recuperação e sustentabilidade, a tomada de consciência do valor ambiental, ecológico, cultural, social, económico, e simbólico do rio e das zonas ribeirinhas urbanas, levou a uma mudança de atitude e à valorização destas zonas como espaços de fruição e a uma melhor compreensão das funções e benefícios que representam para a cidade e para o ambiente.¹

Tendo em conta esta fase de recuperação e sustentabilidade na relação Cidade-Rio as reabilitações das frentes urbanas foram-se desenvolvendo sob várias estratégias.

“A tendência foi para uma complexificação das estratégias nos processos de reabilitação das frentes de água aquáticas, tanto nos temas, como nos objectivos privilegiados. Substituem-se operações do tipo monovalente (espaços verdes e recreativos), por acções mais vastas, integrando vários objectivos. As finalidades também foram profundamente alteradas, passando-se de lógicas mais simples a projectos de renovação directamente baseados em actividades lucrativas, mas a reflectirem sensibilidades culturais, históricas e relações de força próprias de cada país”²

No entanto, todas estas premissas devem ser reinterpretadas, e não apenas reproduzidas de um modo directo e objectivo. Revela-se fundamental avaliar cada caso como uma situação única, como um projecto singular, optimizando as oportunidades e conseguindo uma intervenção mais eficaz.

Assim, assumindo que as premissas devem ser apoiadas por um exemplo específico pretende-se analisar o caso do rio Douro quanto o seu tramo fluvial confronta com os núcleos históricos da cidade do Porto e de Vila Nova de Gaia, definido como tema central desta abordagem.

¹ Maria de Graça Saraiva; Cidades e rios, perspectivas para uma relação sustentável; p.20-23

² Vítor Ferreira; Lisboa, a metrópole e o rio; p.86

Contextualizando o caso de estudo, sabe-se que o rio Douro é o segundo maior rio de Portugal, nasce em Espanha na serra de Urbión e apresenta uma extensão total de 927 km mas apenas um terço dele se encontra em território nacional e desagua no Porto.



Imagem 1_ bacia hidrográfica do rio Douro

A importância do rio Douro deve-se a diversos factores: à sua extensão, à versatilidade dos seus afluentes³ que lhe atribuem um carácter morfológico sinuoso onde a largura e a extensão do leito variam ao longo de todo o curso e à influência que tem no clima local.

O rio Douro, mais do que barreira serviu de união quando em 1756 o Marquês de Pombal cria a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro o rio passa a desempenhar um papel crucial no desenvolvimento da região.⁴

Foi a partir da necessidade de exportar o vinho que a navegabilidade do rio sofreu um melhoramento significativo. Inicialmente só era possível percorrer as águas revoltas deste rio com o tradicional barco de madeira designado rabelo. Como a cidade do Porto apresentava boas condições portuárias foi a partir dela que se deu a exportação do vinho e por isso ganhou a designação de Vinho do Porto. Era em Vila Nova de Gaia que se encontravam os armazéns de envelhecimento do vinho que ainda hoje fazem parte integrante da história e marcam a paisagem da frente fluvial desta cidade.

³ rio Sousa, rio Uima, rio Inha, rio Arda, rio Mau, rio Sardoura, rio Tâmega, rio Paiva, rio Ovil, ribeira Bestança, rio Cabrum, rio Teixeira, rio Varosa, rio Corgo, rio Ceira, rio Têdo, rio Távora, rio Torto, rio Pinhão, rio Tua, rio Sabor, rio Côa e rio Águeda.

⁴ Informação retirada do site do Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto;

Mas não foi só o vinho que fez com que as margens destas cidades estivessem unidas, havia outras actividades que dotavam as margens de vocações similares, como as indústrias dependentes da água para a chegada de matéria-prima.

As margens do rio Douro, entre a ponte D.Luís I e a foz, caracterizam-se por apresentarem indústrias dependentes de matérias-primas chegadas a partir do rio. No entanto, com a desindustrialização estas margens ficaram desocupadas e, em alguns casos, marcaram um profundo afastamento das cidades em relação à lâmina de água.

O rio tem sido pouco usado como meio de transporte em consequência das seis pontes, que se localizam na cota alta das cidades: a ponte da Arrábida (1963); a ponte D. Luís I (1888); a ponte do infante (); a ponte D. Maria (1877); a ponte São João (1991); a ponte do Freixo (1995); dispostas desde a Foz do rio para montante.

Na cota baixa das cidades, o atravessamento tem sido realizado apenas pelo tabuleiro inferior da ponte D. Luís I e pela travessia da embarcação *flor do gás* junto à comunidade piscatória da Afurada. Portanto o contacto entre as duas cidades é realizado predominantemente entre a cota alta.

Focamo-nos agora na zona onde este rio faz fronteira com as frentes urbanas da cidade do Porto e da cidade de Vila Nova de Gaia.

O Rio tem um percurso tangencial em relação a ambas as cidades tomando o papel de limite territorial em ambos os casos.



Imagem 2_ conformação da cidade do Porto e da cidade de Vila Nova de Gaia

No entanto, a proposta desenvolve-se apenas na porção do rio Douro compreendida entre a ponte D. Luís I e a sua foz por ser nesta zona que se deu a implantação de ambas as cidades e expansão fluvial em direcção ao mar.



Imagem 3_ conformação do caso de estudo

Este caso de estudo, embora de pouca extensão é caracterizado pela ocorrência de variações: da morfologia de espaços públicos, da topografia que se vai atenuando com a aproximação ao mar, do grau de artificialização das margens do rio e da importância da paisagem cénica associada às paisagens de rio.

O desenvolvimento de um projecto de reabilitação urbana com estas condições passará pelo reconhecimento e descodificação do lugar através do estudo da organização urbana de ambas as cidades e pelo uso do rio como elemento articular entre as cidades usando o transporte local como ligação entre margens.

“ O transporte aquático local permite ainda uma mais coerente estruturação da cidade e da área envolvente imediata, não só através do desenvolvimento de complementaridades, como do melhor aproveitamento de recursos locais.”⁵

⁵ Jorge Gaspar 147 cidade da expo

Em suma, o **objectivo principal** deste trabalho é estreitar as relações entre o rio e as cidades que lhe são contíguas. Para além de trabalhar a linha de confronto entre terra e água serão estudadas as relações de cada margem com a cidade à cota alta e estimulada a extensão dessas relações a toda a lâmina de água até à margem oposta.

O rio será usado como suporte para a criação de rotas de atravessamento entre as margens, aproximando-as e permitindo a complementaridade de programas que cada cidade comporta. Gerando a fixação de ancoradouros ao longo das margens que, para além de estimularem a revalorização desses espaços, tomam o papel fundamental de integrar o projecto com o desenho urbano envolvente.

Pretende-se que as intervenções sejam entendidas numa lógica de conjunto, porque mais do que resolver a composição de espaços, integram um sistema de ligações com o espaço público de ambas as cidades, através da criação deste “novo” espaço público de continuidade.

Estrutura

O trabalho está estruturado em 3 capítulos.

O primeiro é a **Introdução** onde se expõem as motivações e a aproximação ao tema em estudo. Em função disso são apresentados os objectivos a que nos propomos e estipulada a estrutura do documento.

O segundo capítulo, comporta a **Observação e Diagnóstico** do território, onde são apresentados os resultados da análise. Este estudo foi desenvolvido a uma escala local até à escala urbana, para que a compreensão das relações dos vários elementos do território fosse cumulativa e gradual.

Inicialmente estudou-se a relação que existe entre o rio e cada uma das suas margens separadamente, evoluindo para percepção do comportamento do vale em relação à linha de água e finalmente com a integração do rio num contexto mais urbano registando a prevalência de elementos compositivos e os principais eixos de organização do tecido urbano.

Todo este processo foi acompanhado com a realização de desenhos ilustrativos das observações retiradas o que permitia a sobreposição de informação para melhor traçar um cenário para o caso de estudo.

No terceiro capítulo designado **Oportunidades e Proposta**, é explicada a estratégia geral de intervenção e são apresentadas as soluções concretas de projecto, que transformam o rio num espaço público de continuidade. É apresentado o traçado da rota fluvial e conseqüente localização dos ancoradouros em cada uma das margens e a solução de desenho do espaço para quatro desses ancoradouros.

Finalmente surge o **Epílogo**, onde se expõem as principais descobertas feitas ao longo do processo e onde se relatam as últimas ilações retiradas sobre o resultado final do trabalho a que nos propusemos.

