

O DOURO: FRENTES DE ARQUITECTURA, DE PAISAGEM E PATRIMÓNIO

FRANCISCO BARATA FERNANDES

1. O vale do Alto Douro

O estudo paisagístico dos rios de grande dimensão territorial, tem contribuído para um exercício de leitura da acção do homem sobre o seu território, sobre os lugares onde pretendeu criar o seu habitat.

Podemos, então, construir interpretações arquitectónicas e paisagísticas de determinada área de território, geograficamente localizada, confirmando a eficácia da aprendizagem com os fenómenos da Natureza e da relação destes com o homem. Conhecer regras ancestrais de preservação e renovação face à permanente acção do Homem na marcação do seu território.

Neste processo, as obras que não só regulam como respeitam as linhas, as lógicas, os sistemas estruturadores da morfologia do território, são aquelas que têm garantido a permanência da reflexão sobre os factos naturais, demonstrando saber e admiração. São aquelas que entendem a paisagem.

O rio Douro apresenta-nos aquilo que se presume ter sido a identidade da sua forma primitiva e o registo de sucessivas intervenções humanas: pontes, estradas, túneis, cidades, explorações agrícolas, ferrovias, barragens, etc. Desde a sua entrada na fronteira portuguesa revela-nos um conjunto de factos diversos que vão desde o aproveitamento do seu caudal para produção de energia eléctrica até à modelação das suas margens para produção de bens alimentares. Os aglomerados ribeirinhos são destinatários privilegiados. Na sua foz, no seu fatal destino de diluição no oceano, fundou-se a principal cidade do norte de Portugal.

Figura 2. O rio, as suas margens suaves, as sua encostas abruptas, revelam a beleza e a paz dos factos simples da natureza. O homem deve procurar integrar esses ensinamentos.



Fotografia do autor.

Algumas cidades guardam para sempre, no seu território, lugares predestinados para a leitura da sua identidade.

Mas a representação do território como áreas e frentes de paisagem e arquitectura constitui hoje ferramenta privilegiada para acções de salvaguarda patrimonial e, portanto, entendimento e preservação da sua identidade específica.

A selecção dos elementos e dos meios que representarão o rio no seu território, a valiosa linha de água que contorna montes, descobre vales, cria cascatas, sempre descendo até se associar a outros rios, lagos e oceanos faz parte de um sistema vital e naturalmente organizado.

Este sistema possui uma dinâmica permanente que jamais deixará de se alterar, em consequência de fenómenos naturais ou de intervenções humanas, exigindo periódicas acções de levantamento, registo, análise e propostas de recuperação e valorização do território e da paisagem em que se integra.

Curiosamente, nas últimas décadas, tendo-se avançado exponencialmente na qualidade dos meios tecnológicos na área da comunicação, representação e pesquisa de infor-

mação, assiste-se à constante aprovação de intervenções no território reconhecidamente ignorantes dos valores patrimoniais que colocam em perigo.

É importante considerar como a paisagem resultante dessas acções proporciona maior ou menor empatia e adesão, por todos aqueles que delas não auferem directa ou indirectamente lucros, quando nelas podem verificar, sem dificuldade, o entendimento da paisagem e o respeito e aproveitamento das regras que a caracterizam.

As obras que regulam, porque respeitam, as linhas, os sistemas estruturadores da morfologia do território, as obras que entendem simultaneamente a paisagem, a lógica dos programas e a racionalidade da construção, são aquelas que garantem deslumbramento, prazer e paz. Recordemos a lógica universal e a histórica horizontalidade dos aquedutos monumentais. Demarcam-se do suporte físico do território e anunciam a capacidade e a condição do homem qualificar o seu habitat, privilegiando os interesses da comunidade.

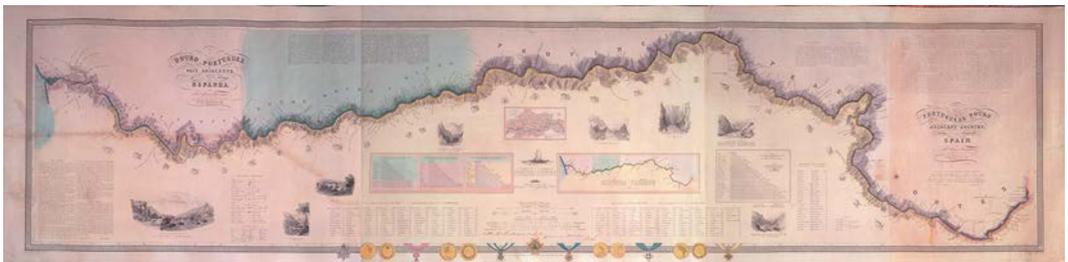
Por mais elementar que pareça, são estes valores que procuramos sempre encontrar na construção do habitat onde desejaríamos viver.

Defendemos a arquitectura que interpreta o território e tira partido da sua condição, função, significado e identidade e não apenas do lucro que dele se pode desfrutar.

Recordemos acrópoles, ágoras, muralhas, pontes, mas também portos, praias, antigas cidades, as primeiras auto-estradas nacionais e europeias (transalpinas), os primeiros traçados ferroviários.

Neste sentido, no contexto desta reflexão, não se pode deixar de manifestar admiração e surpresa perante os Mapas do rio Douro realizados pelo Barão de Forrester, em meados do século XIX.

Figura 3. Mapa «Douro portuguez e paiz adjacente contando do rio quanto se pode tornar navegável em Espanha» do Barão de Forrester, 1848.



In Instituto dos Vinhos do Douro e Porto.

Montar um desenho, uma cartografia, tendo como tema central o rio e o seu vale é atribuir ao curso de água a capacidade de transmitir o sentido de estrutura territorial com as suas diversas identidades paisagísticas. Tradicionalmente são mapas de estradas com as cidades que servem, que representam cartograficamente o território.

Forrester selecciona o vale do Douro, português e espanhol, defendendo que será este elemento que decidirá sobre vida e morte das populações vizinhas, e que será fundamental um entendimento entre os dois países para que o rio se constitua como canal navegável deste vasto território. Consequentemente, o mapa representa o rio, o relevo das suas margens e dentro destas as povoações, as ribeiras, os afluentes, as estradas de ligação a vilas ou cidades mais importantes.

A cartografia representa ainda a área produtora de vinho e diversos apontamentos considerados caracterizadores da paisagem, das actividades e da arquitectura do vale. Referimo-nos à Ribeira do Porto com a Ponte Pênsil, à ribeira da Régua, a barcos rabelos carregados com pipas, a passagens estreitas, rochosas e acidentadas (Cachão da Baleira), etc.

Figura 4. Vale do alto Douro rochoso e escarpado.



http://www.dourovalley.eu/Multimedia/92/46/Miranda-36_1024x768.JPG.

Será interessante estudar o critério de delimitação da área representada, confrontar o rigor do traçado oitocentista com o dos levantamentos actuais. Registar o que permanece, o que foi alterado, como e porquê, em quase dois séculos de história.

Actualmente, o desinteresse, a falta de prazer pela representação analógica das realidades do território (embora sempre haja excepções) significa, reflecte, denuncia a falta de interesse pela defesa de uma ordem estética, arquitectónica, paisagística abrangendo vastas áreas territoriais. Um caso exemplar talvez seja o elogio do lucrativo conceito de cidade difusa e de infindável área metropolitana, com que alguns especialistas se deliciam enunciando a nova cidade contemporânea portuguesa de Valença a Setúbal, plena de «dinâ-

micas», «interacções» e «sinergias» socioeconómicas e culturais, mas ausente de qualquer discurso sobre formas, programas e hierarquias do edificado; sobre formas, programas e hierarquias do espaço público; sobre história, formas, programas e hierarquias do território preexistente, em suma, sobre matéria essencial em Arquitectura, Paisagem e Património Edificado.

A classificação das encostas do Alto Douro Vinhateiro, como Património da Humanidade (UNESCO, 2001), representa o reconhecimento do seu valor cultural, histórico, paisagístico e arquitectónico. A qualidade estética das formas de intervenção do homem na modelação do terreno daquelas margens abruptas e escarpadas; a sua lógica construtiva em função de técnicas, materiais e custos ao longo da história; a arte e racionalidade da resposta ao programa em função da especificidade do lugar, constituem o conjunto de factos concretos que se foram arquitectando ao longo de mais de quatro séculos, aos quais hoje atribuímos capacidade de preservação da qualificada identidade específica do território, do seu referido valor cultural e paisagístico.

Figuras 5 e 6. Douro. Barragem de Miranda do Douro.



In *Moderno Escondido. Arquitectura das Centrais Hidroeléctricas do Douro, 1953-1964*. Coordenação de Michele Cannatà e Fátima Fernandes. FAUP publicações, Porto, 1997, pp. 12 e 126.

Contudo, o que mais interessa reter é que não se está na presença de um sector do vale do Douro que foi classificado como Património da Humanidade porque manteve inalteradas as formas e os usos da sua arquitectura e da sua paisagem ao longo de séculos. Efectivamente, a concepção e construção dos belos socalcos nas encostas do Alto Douro Vinhateiro, que constituem a primeira imagem daquela região, foram sendo alteradas a partir das últimas décadas do século XX e substituídas por novas soluções técnicas que, contudo, demonstram saber-se manter a arte e racionalidade da resposta ao programa, em função da especificidade do lugar. Referimo-nos tanto à substituição dos tradicionais socalcos por patamares, como à introdução da cultura de vinhas ao alto em determinadas áreas das encostas do vale. Na maior parte destas intervenções mantem-se, o sábio reconheci-

mento de que os avanços técnicos nas obras de arquitectura e de engenharia dignificam a sociedade, as suas comunidades, sempre que respeitam a racionalidade dos programas e entendem o valor e a identidade do lugar onde irão ser construídas. Isto é, tratando-se de áreas da cultura, da arte, da história e da arquitectura não serão os valores da especulação financeira, dos lucros das empresas de construção, da elementaridade e primarismo das soluções dos projectos de engenharia e de arquitectura que serão premiados.

Faz parte da história universal dos grandes rios, para além das suas potencialidades na criação de áreas de terra agrícola e fixação de núcleos urbanos, o seu aproveitamento tanto para a navegação, como para a estruturação do traçado de redes de transportes (ferrovia e rodovia) como ainda para a produção de energia elétrica.

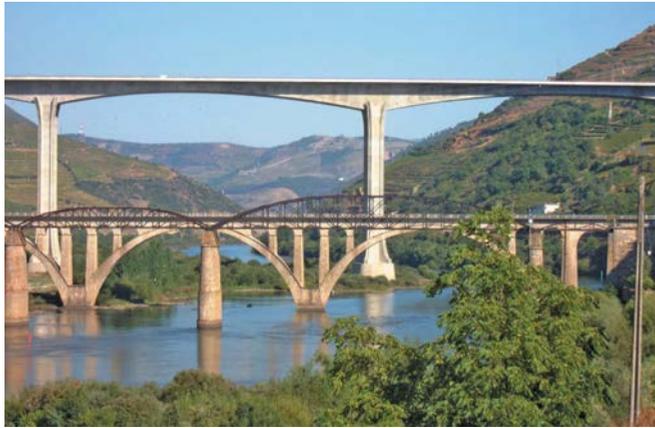
Figura 7. Douro. Túnel e linha do caminho de ferro. Obras de engenharia.



<http://www.flickr.com/photos/valeriodossantos/8075342890/>

O tema das Barragens, que despertou no início do século passado grande curiosidade e investimento artístico no movimento futurista italiano, particularmente, na obra de Antonio Sant'Ellia (Central Elétrica, 1914), surgindo no desenho de cidades, paisagens e arquitecturas utópicas, desempenhou nos anos 50, em Portugal, um papel determinante na política energética nacional e nas estratégias de povoamento das regiões do interior do país.

Figura 8. Douro. Pontes de diferentes épocas com distintas relações com a paisagem e com as margens do rio.



Pontes da Régua in http://pu3yka.com.br/Paises/imagens/Portugal/Porto/Douro1/_Douro1.htm

A construção das Centrais Hidroeléctricas no Alto Douro, nas décadas de 50 e 60, associada à criação de pequenos núcleos urbanos modernos e racionalistas, envolveu qualificados engenheiros e arquitectos, tratando-se de um processo de grande complexidade com úteis resultados para a análise e estudo das intervenções arquitectónicas no território à escala da paisagem. Neste sentido, apresentam-se exemplos onde é possível verificar como a preocupação com a relação entre a racionalidade dos programas, a economia da construção, o conhecimento técnico e o respeito pela cultura, pelo valor histórico e pela identidade do lugar, criam condições para que grandes e revolucionárias intervenções no vale do Douro sejam respeitadas e assumidas por toda a comunidade.

Figura 9. Gravura do Porto.



Teodoro de Sousa Maldonado, 1789, in *Câmara Municipal do Porto, Edição Comemorativa da Inauguração da Ponte da Arrábida*. Câmara Municipal do Porto, Porto, 1992, n.º 3.

Figura 10. Ponte Luís I, muralha fernandina, lado nascente da cidade antiga.



Fotografia do autor.

Mais tarde estas obras começaram a ser estudadas e reavaliadas por equipas de investigadores universitários na área da arquitectura contemporânea, das obras de arte de engenharia, da relação ente arte e ciência, história, património e paisagem, etc.

O investimento nas actividades agrícolas, vitícolas, mineiras, e, de algum modo, no melhoramento da rede de escolas e de equipamentos urbanos, cria algumas condições para a fixação de populações nas suas localidades e, conseqüentemente, para a extensão da rede ferroviária e rodoviária desde o Porto até estas regiões.

Figura 11. Plano de Pormenor de São Paio/Canidelo estudo prévio. Gaiapólis.



Figura 12. Projectos de espaço público na Marginal de São Paio/Canidelo, Gaia.



Fotos: Engenho, Projectos e Serviços de Fotografia, Lda. Autor: Francisco Piqueiro.

Interessa, então, verificar como todas estas obras, de natureza distinta, apresentam em comum um entendimento da relação entre cultura e conhecimento técnico profissional, racionalidade do programa, lógica e economia da construção, que se estrutura no sentido da convergência das novas obras edificadas, com a valorização patrimonial do território e a preservação da sua identidade paisagística.

Trata-se de obras de engenharia – ferrovias, estradas – que se apresentam aderentes ao terreno, como resultado de sábio e culto domínio de novas tecnologias e de novos materiais de construção. As pontes revelam ainda o conceito de obra de arte de excepção, ligando duas margens num ponto preciso do território. Nessas pontes, o seu desenho afirma axialidade de composição, autonomia, dignidade na definição das «portas», isto é, na relação com os pontos de encaixe em ambas as margens.

Em pontes muito recentes, numa época em que se dispõe de abundante informação sobre especialidades e sobre inesgotáveis estudos e discursos sobre património, paisagem e território, além dos cursos universitários de *excelência*, segundo as mais recentes reformulações impostas pela tutela governamental, às melhores universidades públicas, surgem obras onde a relação cultural com o seu contexto específico só é verificada, dramaticamente, à posteriori.

A riqueza do significado de *ponte* que deveria estar subjacente ao seu desenho, tem sido substituída por uma culturalmente pobre prática de auto-estrada-ponte, que tem introduzido a imagem de estrada com «andas» em todo o território nacional.

Figura 13. Percurso pedonal entre a marginal e o antigo Convento.



Integração na paisagem. Fotografia do autor.

Figura 14. Marginal de São Paio/Canidelo, no sentido do Cabedelo.



Articulação de cotas e materiais da marginal preexistente aos novos de programa de circulação, de áreas lúdicas, de pedonalização e ciclovia. Fotografia do autor.

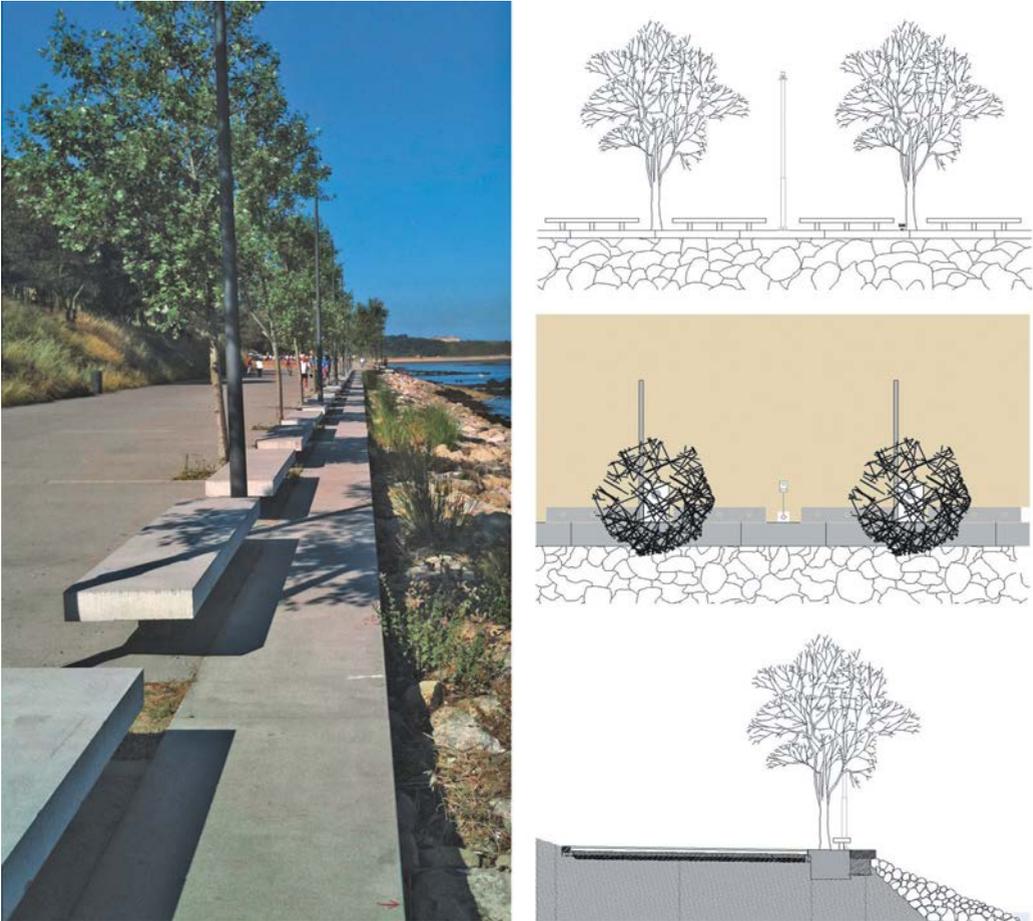
2. As pontes do Porto

Em muitas cidades de fundação antiga, delimitadas por vales ou frentes de água, as pontes eram localizadas e construídas como fazendo parte da definição das portas da cidade. Através da aproximação à ponte e durante o seu atravessamento, uma imagem singular da cidade se oferecia ao visitante. A ponte constituía-se não só como infraestrutura viária e como forma integradora do planeamento urbanístico da cidade, mas também como facto arquitectónico e artístico.

No que respeita à cidade do Porto, as suas seis pontes construídas entre o último quartel do século XIX e a primeira década do século XXI, documentam distintas atitudes relativamente ao papel que estas desempenharam, e desempenham, na construção da forma da cidade e da sua expansão. Representam, simultaneamente, um reflexo e um condicionamento do processo de refundação do centro da cidade e da sua relação, quer com a cidade vizinha da margem sul – Gaia –, quer com a longínqua capital onde sempre se definiram as estratégias da rede nacional rodoviária e ferroviária, numa perspectiva tradicionalmente centralista e macrocéfala.

Em 1841, para responder às necessidades de fácil ligação entre as duas urbes, projectou-se uma ponte pênsil, à cota baixa (Mellet e Bigot), que muito favoreceu a forte relação de complementaridade e identificação entre as margens.

Figura 15. Imagem e pormenor construtivo dos elementos simples e económicos que requalificaram toda a frente ribeirinha.



Fotografia do autor.

Esta ligação será desmontada em 1887, um ano após a inauguração de uma nova e original obra. Trata-se da Ponte Luís I (T. Seyrig) constituída por um grande arco e dois tabuleiros realizados em estrutura metálica. O tabuleiro inferior, localiza-se à cota da antiga ponte pênsil e o superior implanta-se a cerca de 56 metros acima das águas do rio. Construída imediatamente a montante da ponte pênsil terá representado, na época, a síntese de uma antevisão do que viriam a ser as complexidades, hesitações e dificuldades políticas e económicas quanto à concretização dos sucessivos planos de desenvolvimento e expansão da cidade do Porto e do seu centro.

O tabuleiro inferior satisfazia a actividade e a interacção existente entre as frentes ribeirinhas das duas urbes; o tabuleiro superior, até à última década de novecentos, repre-

sentou o principal eixo de acesso ao novo centro do Porto, através de um maravilhoso *boulevard* localizado em Gaia, à cota alta. Curiosamente, do lado da cidade do Porto, a cota do tabuleiro superior não se articulava com nenhum qualificado elemento urbano, existente ou proposto, ligando-se a uma rua declivosa sem dignidade ou retórica.

Desde a sua construção e até hoje, dezenas de projectos foram realizados, com particular incidência a partir dos anos trinta, tendo como principal objectivo resolver-se a ligação urbana do tabuleiro superior ao novo centro cívico, actual Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados.

Ainda nos finais de oitocentos e no âmbito das ligações ferroviárias, construía-se uma das mais belas pontes da cidade – a Ponte Maria Pia – projectada por Gustave Eiffel (1877).

Esta ponte foi desactivada em 1991 por já não responder às novas necessidades do transporte ferroviário. Em sua substituição, e da autoria do engenheiro Edgar Cardoso, foi inaugurada a Ponte S. João, cuja dimensão do vão central em betão armado constituiu recorde mundial.

As três pontes anteriormente apresentadas, que atravessam o rio à cota alta, sendo autênticas obras de arte e de engenharia, oferecem ao visitante da cidade, momentos inesquecíveis de percepção da cidade antiga e do seu vale.

A decisão sobre a relação das cotas e perfis dos seus tabuleiros com as cotas das respectivas margens onde encaixam, sobre o desenho das suas guardas e sobre os enfiamentos visuais com que irrompem sobre o vale, revelam sentido de escolha arquitectónica e paisagística que ultrapassa o mero desempenho técnico-funcional ou iconográfico.

Em 2003, na sequência da adaptação da Ponte Luís I ao exclusivo funcionamento da rede do Metro e conseqüente corte de trânsito automóvel, foi inaugurada uma sexta ponte, a Ponte do Infante D. Henrique, da autoria do engenheiro Adão da Fonseca, destinada a trânsito rodoviário entre o centro do Porto e Gaia. A sua inserção na cidade do Porto, na zona das Fontainhas, bem como a sua localização entre as duas pontes metálicas oitocentistas está profundamente comprometida, tendo sido a sua solução muito condicionada.

No extremo oposto da cidade, a nascente, construiu-se a Ponte do Freixo, em 1995. É uma ponte rodoviária, em betão armado, que faz parte da via rápida de circulação interna e do sistema de autoestradas que liga Lisboa à Galiza. É uma ponte que já não representa um acesso à cidade, nem a poética do atravessamento do vale único, que é o Douro, não pretende ser mais que um tramo de autoestrada.

Chegados à foz do Douro, onde as margens do rio simultâneamente se afastam e se aproximam, criando uma estreita e perigosa porta de entrada no oceano e um belo estuário, podemos observar uma magnífica obra de arte, também em betão armado, inaugurada em 1963 (32 anos antes da anterior). Esta ponte teve também como programa integrar-se na rede principal de acesso auto-estradal à cidade e ao seu novo centro. Referimo-nos à Ponte da Arrábida, com o maior arco em betão armado realizado à época, da autoria do engenheiro Edgar Cardoso. Tratando-se de uma ponte à cota alta, mas com base estrutural

nas marginais do Douro foi previsto integrar na sua concepção quatro torres de elevadores, duas em cada margem de modo a servirem uma mais ampla população e garantirem contactos, tanto a partir da cota baixa como da cota alta. Esta solução reflecte a consciência de que a cidade continuava a manter uma relação com o rio, às duas cotas.

É uma notável obra de engenharia, que exigiu planeamento geral, decisão política, capacidade técnica e económica e uma sábia inserção urbanística na cidade.

De facto, não se verificaram nem as rupturas, nem as soluções primárias e sectorizadas que, no domínio da mobilidade e transportes, se vieram a desenvolver nas décadas finais de novecentos, com graves consequências para a qualidade do desenho do espaço público urbano. Lamentavelmente, a mediocridade conceptual e cultural de soluções recentes (passagem do século XX-XXI) tem prevalecido, com vantagens financeiras para todo o processo de projecto e empreitada.

3. A marginal de São Paio / Canidelo, Gaia

A partir do último quartel do século XX a ideia de cidade do Porto não se confina apenas aos seus limites administrativos. Matosinhos sul, a sua frente atlântica, o seu porto comercial de Leixões, passam a fazer parte de um conceito mais amplo de cidade, que abrange também, a sul, a margem ribeirinha de Gaia.

Até aos anos sessenta pode considerar-se que, no processo de desenvolvimento da cidade, existe uma relação consuetudinária de convergência entre estudos urbanísticos e obra arquitectónica.

Na segunda metade de novecentos, a reconquista do regime democrático em 1974 e a integração na Comunidade Económica Europeia em 1986, assinalam mudanças significativas nos objectivos, conteúdos e metodologias dos processos de desenvolvimento urbano, não só por mudança do regime político, mas também pelo melhoramento das condições económicas que a sociedade portuguesa passou a usufruir. Nestas novas circunstâncias, a cidade transforma-se com dinâmicas simultaneamente mais aceleradas e sectorizadas.

Neste período destacam-se os planos de reabilitação das frentes fluviais e marítimas e, sem dúvida, os Programas Polis destinados à requalificação urbana e valorização ambiental das cidades, cujos municípios do Porto, Gaia e Matosinhos desenvolveram.

Efectivamente, no final de novecentos reconhecendo-se a falta de desenho e de projecto coerentes para a gestão da expansão urbanística das cidades europeias de pequena e média dimensão, impõe-se a salvaguarda da malha e das unidades paisagísticas, que outrora se soube, quis e pôde construir.

Neste contexto, em 2001, inicia-se o Plano de Pormenor de S. Paio / Canidelo – Vila Nova de Gaia, coordenado pela Gaiapolis e pela presidência municipal, que iremos utilizar como pequeno exemplo de intervenção nas margens do vale do Douro na sua última etapa. De um modo geral, os Planos e projectos urbanísticos com propósitos de salvaguarda e

requalificação ambiental envolvem polémica, hesitações e, por vezes, fortes reacções, quando o poder autárquico verifica que tais planos lhe irão propor limitações e controle da especulação imobiliária, em proveito da valorização paisagística e arquitectónica do território.

A importância e complexidade de uma intervenção nesta área não se deve à sua grande dimensão, mas ao facto de constituir a frente do estuário do Douro com melhor qualidade paisagística.

A forte pressão no sentido de se *urbanizarem* os sectores mais belos e intactos da referida área-plano, verifica-se, por vezes, com violência e ignorância sobre preservação paisagística e ambiental, como se pode observar no corte de meia-colina desta frente privilegiada de Gaia.

A procura de respostas projectuais às pressões de urbanização na área-plano assenta numa estratégia global que pretende articular preservação paisagística e ambiental, reestruturação de acessibilidades, completamento de malhas preexistentes, criação de novos espaços públicos e áreas de nova construção com programas mistos de residência, terciário e equipamentos.

A questão dominante é a de caracterizar as regras definidoras de um fio condutor, recusando pressupostos de ruptura. Têm sido aliás estes pressupostos de ruptura, bem mais rápidos a planear, projectar, vender e executar, que têm contribuído para o caos urbanístico e a desqualificação paisagística visível nalguns sectores da margem norte do estuário.

Defende-se diversificação de desenho de percursos pedonais, ciclovias, ruas, praças, clareiras, alamedas, patamares, percursos de marginal fluvial e marítima, já que a própria diversidade dos sectores que constituem a área-plano assim o exige. Com efeito, a valorização da sua riqueza paisagística e ambiental reside na capacidade de adaptação do novo sistema às suas características específicas.

Consideramos que o contributo das análises tipo-morfológicas dirigidas tanto ao edificado como ao suporte natural e ao sistema de espaços públicos, foi instrumento valioso para a fundamentação destas propostas.

Assim, as antigas fábricas em ruína assumindo um papel de referência em relação à história do lugar, constituíram, também, referência arquitectónica no desenho da frente fluvial. As construções fabris definirão a bitola máxima das construções adjacentes bem como os alinhamentos do novo arruamento à cota mais alta. Pretende-se criar uma nova frente ribeirinha, com características urbanas, que simultaneamente defina os pontos de inserção de novas vias, as cotas de implantação de novos edifícios e respectivas cêrceas e alinhamentos, resolva a bifurcação com a Afurada e a Rua Marques Gomes, crie condições para a reabilitação das ruínas da Fábrica de Conservas.

Pretende-se, ainda, promover a criação de amplos espaços pedonais na frente de rio, destinados a esplanadas, a zonas de estadia, onde apenas será permitido o trânsito de bicicletas.

A proposta para a nova Frente Ribeirinha, desdobra-se num troço pedonal que ocupará a actual estrada marginal e num novo troço rodoviário a construir, a sul, paralelo à

marginal e a cotas mais elevadas. Este novo arruamento arborizado terá como enfiamento o Convento das Irmãs Oblatas do Sagrado Coração de Jesus, pretendendo-se contribuir para a valorização do património e da sua relação arquitectónica, controlada por lógicas de forma com o espaço público.

Esta solução permitirá garantir o usufruto das condições lúdicas da frente fluvial e melhorar as condições de urbanização das áreas envolventes, nomeadamente na definição de cotas de inserção dos novos arruamentos. Por outro lado, cria novas possibilidades para a reabilitação das ruínas da indústria conserveira, promovendo a construção de uma nova frente, a sul.

Dez anos passados verifica-se que aspectos fundamentais do Plano não foram respeitados. As ruínas das fábricas da indústria conserveira, que deveriam ser recuperadas com programas de habitação, hotelaria, serviços ou comércio, servindo de referência e bitola para nova edificação na frente fluvial, foram inesperadamente demolidas.

Do Plano apenas se realizou, parcialmente, a frente fluvial desde a Afurada até ao Cabedelo, a nova avenida com enfiamento no Convento das Irmãs Oblatas do Sagrado Coração de Jesus e a nova estrada de articulação com a Rua da Bélgica. Construíram-se vias pedonais, ciclovias, rodovias e alguns dos espaços urbanos de apoio a actividades lúdicas e desportivas. Procurou-se identificar especificidades e potencialidades da marginal preexistente e estudar os novos programas desejados pela comunidade. Pretendeu-se desenhar um projecto com lógica e economia da construção: um banco tipo, uma nova espécie de árvore e um novo pavimento que se integra nas texturas e materiais preexistentes. Domina o que deve dominar: a paisagem, o rio que juntamente com o homem vai construindo o seu caminho, chegou à sua foz.

O património constrói o lugar.

Bibliografia

- AAVV (1994) – *Atlas Histórico de Cidades Europeas. Península Iberica*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. Salvat Editores.
- ____ (1985) – *Guia de Portugal, IV volume, Entre Douro e Minho – Douro Litoral*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- BARATA, Francisco (2013) – Porto. In Biraghi, Marco, Ferlenga, Alberto, *Architettura del Novecento. Opere, progetti, luoghi*. Torino: Einaudi Editore. Vol. III, p. 438-449.
- CANNATÀ, Michele; FERNANDES, Fátima, coords. (1997) – *Moderno Escondido. Arquitectura das Centrais Hidroeléctricas do Douro. 1953-1964*. Porto: FAUP publicações.

