

Relatorio

**O PORTO E O RÍO DOURO.  
A CONSTRUÇÃO DUNHA NOVA  
RELACIÓ**

Álvaro Domingues

Universidade de Porto



## O RÍO DOURO: O PORTO DO PORTO

O Porto é unha cidade indeleblemente ligada ao río Douro e mais ás historias que o tempo foi tecendo arredor desa relación.

Do longo tempo da historia chegan relatos que son habituais nas lendas fundacionais das cidades. Lonxe abondo dos perigos que viñan polo mar, a cidade foi medrando xunto a un lugar concreto onde a travesía era máis favorable. Desde o outeiro amurallado onde aínda se atopaba a catedral medieval, o burgo foi descendendo ata a «ribeira», ao longo da cal se construíron murallas que tiñan unha función militar e servían para regular o comercio. Dominio e poder, comercio e relacións son marcas recorrentes no código xenético das cidades, aquí reforzadas polas facilidades que as vías fluviais podían ofrecer cando os outros tipos de vías de comunicación eran menos eficientes e inestables. As barcas de pasaxeiros, documentadas desde a presenza romana, crearían a relación Norte-Sur. O trazado Leste-Oeste do río Douro permitía a conexión coas terras do interior, polo que se completarían así as relacións entre as cidades.

A outra escala, a conexión co Atlántico tamén sería unha porta, máis ampla, para a xeografía das «economías globais» que se foron expandindo a lugares e mercados diversos ata o de agora.

Este é o tipo de feitos dos que os historiadores dan conta e que documentan abundantemente mesmo antes da fundación de Portugal –*portus cale*–, cuxo nome ten a súa orixe na cidade do Porto. O territorio da conca do Douro está cheo de testemuños de presenzas culturais mesturadas –desde os gravados paleolíticos do Côa ata o santuario rupestre de Panoias (Vila Real) e a invasión e fusión de romanos, suevos (século V), visigodos ou musulmáns (séculos VIII-XI). Desde mediados do XII, xa nun período de maior seguridade, os monxes do Císter aumentaron a súa influencia sobre o territorio, labrando terras, plantando viñas e aproveitando as condicións climáticas cruzadas do Atlántico e do

Mediterráneo. Esta prosperidade permitiu a relación entre a rexión do Douro e o Porto, e mesmo a incorporación ás rutas comerciais hanseáticas con Flandres e o Norte de Europa, á «economía global» daquela época. O viño aparece desde moi cedo como un dos principais produtos das transaccións comerciais, así como o sumagre, unha planta importante para a industria dos curtidos.

Nos séculos XIV e XV, coa participación do Reino de Portugal na conquista do Norte de África e na empresa dos Descubrimentos, o Porto afirmou o seu perfil de cidade de navegantes e mercadores, e desenvolveuse ao longo da marxe dereita do Douro, onde se atopaban os estaleiros navais e se levaban a cabo as actividades mercantís.

No século XVIII, a fundación da Compañía Xeral da Agricultura das Viñas do Alto Douro (1756-1834) consolidou a importancia nacional e internacional da cidade, a súa relación co territorio interior —o Alto Douro— e mais o seu papel mediador nas relacións internacionais. O monopolio do comercio do viño do Porto acelerou a ocupación da marxe esquerda do río, Vila Nova de Gaia, que foi transformada progresivamente en almacén de viño e peza fundacional dunha cidade de dúas marxes que desde aquela se foi fortalecendo. A Xunta de Obras Públicas (1763-1833) elaborou un ambicioso plan de reestruturación da cidade medieval e regulou a expansión fóra dos muros, o que incluíu un conxunto de grandes obras de construción de novas infraestruturas portuarias.

A partir do século XVI, a viticultura de calidade destinada ao comercio adquire unha crecente importancia na zona dos viños de Lamego, designación que abrangue os viños de calidade diferenciada de boa parte do actual Baixo Corgo, pero tamén noutras áreas que no século XVIII formarán parte da rexión demarcada do Douro, como as ladeiras dos ríos Távora e Pinhão.

A expansión vitícola continuou no século XVII, paralela aos cambios producidos na tecnoloxía de produción de viños e á maior penetración nos mercados europeos de viños. En 1675, aparece por primeira vez unha referencia documental á designación «vinho do Porto», relacionada co viño exportado aos Países Baixos. Por esa época iníciase un importante intercambio comercial con Inglaterra, favorecido polas guerras entre este país e Francia. Enseguida, o «vinho do Porto» domina o mercado vinícola inglés, superando os viños franceses, españois e italianos, de xeito que algúns autores británicos o consideraron «the englishmen's wine». En 1703, o Tratado de Methuen, reali-

zado entre Portugal e Gran Bretaña, confirmou no ámbito diplomático ese intercambio comercial ao concederlles dereitos preferentes aos viños portugueses. Ao longo do século XVIII, os viños xenerosos do Douro vólvense dependentes do mercado inglés, o que se traduce nunha adaptación do produto ao gusto deste mercado destinatario e, asemade, nun crecente dominio do comercio do viño do Porto por parte de mercadores británicos que establecen a súa residencia no Porto. En 1727, a próspera colonia inglesa do Porto abre nesta cidade unha fábrica, que desempeña un papel importante na salvagarda dos intereses británicos relacionados co comercio do viño.

O conflito entre estes intereses comerciais e os dos produtores do Douro, progresivamente sometidos aos prezos cada vez máis baixos impostos polo comercio e, por outra banda, as esixencias de tipos de viños máis fortes, tintos, doces e augardentosos, levou a que o Estado interviñese para regulamentar a produción e o comercio dun produto clave para a economía portuguesa. Mediante a licenza rexia do 10 de setembro de 1756, instituíuse, para estes efectos, a Compañía Xeral da Agricultura das Viñas do Alto Douro, que promoveu así un vasto marco lexislativo. Entre outras cousas, procedeuse á demarcación da rexión produtora, a primeira dunha zona de denominación de orixe regulada do mundo no sentido contemporáneo da expresión.

De feito, a primeira demarcación, ordenada en 1756 e levada a cabo sobre o terreo entre 1757 e 1761, é xa unha manifestación de modernidade inequívoca, posto que, ademais da definición de límites dunha rexión vitícola, inclúe a elaboración dun catastro e dunha clasificación das parcelas e dos viños respectivos, tendo en conta a complexidade do espazo rexional, e, por outro lado, a creación de mecanismos institucionais de control e certificación do produto ao abeiro dun amplísimo fundamento lexislativo. Non é menos importante o sentido de continuidade temporal que asocia a identidade rexional coa idea de rexión vitícola demarcada, desde o século XVIII ata os nosos días, independentemente das modificacións da zona –que pasou de preto de 40 000 a 250 000 hectáreas– e dos límites rexionais, da dimensión do viñado, das prácticas vitícolas ou da organización institucional do sector. As sucesivas delimitacións da Rexión Demarcada (1757-1761, 1788-1793, 1907-1908, 1921) reflicten, esencialmente, as vicisitudes da propia evolución técnica da produción, do transporte e da comercialización, pero manteñen unha forte continuidade no tocante aos principios que as orientaron e que tiveron, tanto na mentalidade popular como na das elites, unha forte carga simbólica, constituíndo así un elemento clave da identidade rexional. A identificación do territorio do Alto Douro como «país viñateiro» ou «rexión do viño do Porto» confi-

gurou, desde o século XVIII, unha vocación económica e unha cultura específica e consolidou o sistema de relacións entre o Porto e o *hinterland* duriense. Desde aquela e ata o día de hoxe, as vicisitudes da vitivinicultura e do comercio de viños do Porto practicamente dominaron a historia rexional. (*Candidatura do Porto a Patrimonio da Humanidade*, UNESCO, 1996).

Ata o século XIX e a chegada do ferrocarril, as vías fluviais tiveron unha importancia fundamental. Ao longo do curso interior do Douro, os barcos rabelos<sup>1</sup> facían a ruta dos viños do Alto Douro. Do Porto, por mar, partían os navíos para pescar nos bancos de Terra Nova e para o comercio e o transporte de pasaxeiros a Lisboa, África e Brasil. Para traxectos máis curtos, a navegación no río Douro tamén se empregaba intensamente para abastecer acotío a cidade con leña, carbón e unha morea de produtos alimentarios e bens de consumo corrente.

A construción da Alfândega Nova (*ca.* 1860), cun acceso en forma de túnel que conectaba coa rede do ferrocarril, supón unha das maiores obras de artificialización das marxes, ao tempo que as fábricas se van instalando desde O Freixo ata Massarelos e Lordelo, especialmente xunto ás marxes onde desaugan pequenos ríos e onde as características topográficas son máis favorables.

Así, a relación da cidade co río experimenta un forte pulo e a segunda metade do século XIX é unha época de desenvolvemento lonxitudinal da cidade polas súas marxes e, nas cotas máis altas, de expansión en forma de «dedos» ao longo das principais estradas que unían o Porto co Norte e Nascente. A revolución dos transportes tamén propicia a construción de dúas pontes de ferro: Maria Pia (1877), de Gustave Eiffel, para o paso do ferrocarril, e a ponte Luís I (1886), con dous taboleiros, un inferior situado no mesmo lugar onde sempre se fixo a travesía principal do Douro, e un superior que creaba unha nova conexión para a cidade, que xa medraba afastada da relación directa co Douro. As enormes obras do terraplén e do novo edificio da Alfândega lévanse a cabo practicamente na mesma época en que xa se estuda a posibilidade de trasladar o porto comercial a Leixões, na parte norte do Porto e na desembocadura do río Leça.

Xunto á desembocadura do río, preto do forte que vixiaba a barra e do faro, construíuse un paseo público con fontes, palmeiras e xardíns, expresión dun

---

<sup>1</sup> Embarcación típica do río Douro que ten un remo longo e grosso como temón.

certo gusto burgués e cosmopolita que apreciaba o olor a mar, as bandas no quiosco, o tenis, o parasol e o cortexo discreto.

Ata os anos sesenta, próximos á revolución do automóbil, que en Portugal foi tardía e que daría lugar á construción dunha nova ponte de cemento –a Arrábida, en 1963, neste caso só con taboleiro superior–, as marxes do Douro seguen a ter pouca presenza residencial e conservan vellos edificios de almacéns e fábricas e unha ruta ribeirá que facía o tranvía desde A Ribeira ata a nova zona portuaria e industrial de Leixões e Matosinhos. Da modernización do gas e da luz eléctrica quedaron tamén á beira da auga o tanque de gas e as estacións transformadoras de electricidade.

Unha vez pasada a desembocadura e fronte ao mar, medraba outra cidade de chalés de veraneo e de residencia distinguida das clases acomodadas. Cara ao lado do río da ponte D. Luís quedaban algunhas grandes casas nos lugares da costa onde a escarpa granítica era menos abrupta. No Freixo, un pazo barroco resistía na súa «segunda vida» como residencia dun industrial de moendas, testemuñando o paso dunha aristocracia arruinada aos novos industriais e comerciantes emerxentes. Con todo, as principais marcas do Porto industrial xa non se producían unicamente na beira do río, senón tamén na cidade alta, xunto á estación do ferrocarril, nas afastadas zonas residenciais de obreiros e, sobre todo, en rexións rurais como Vale do Ave e Vale do Vizela, onde a industrialización se produciu nos campos, malia que a riqueza moitas veces se canalizaba cara ao Porto –o actual Museo de Serralves era unha casa de campo e un terreo dun rico industrial do sector téxtil do río Vizela. Así, a nova burguesía industrial acabou por mesturarse coa vella burguesía dos terreos do Douro, da produción do viño do Porto e do comercio con Inglaterra e Brasil.

Houbo que agardar ata preto dos anos noventa do século XX para que se materializase unha transformación que seguiu a intensificarse ata hoxe. Pero o tempo pasou no Porto e nas marxes do Douro sen grandes sobressaltos deses que, como os grandes incendios, terremotos ou guerras devastadoras, borran a memoria das cidades. As marxes do Douro son un pergamiño onde aínda se rexistran as sucesivas pegadas e se acumulan marcas do longo tempo e dos períodos breves nos que os cambios se producen rapidamente. O mesmo terraplén da Alfândega Nova, unha das maiores obras de transformación das marxes, deixou do lado oposto ao río a pegada do antigo nivel da praia, dos arcos de pedra que

defendían as vivendas altas de Miragaia dos grandes asolamentos que o río traía no inverno.

En 1985, concluíuse o encoro de Crestuma-Lever, a última das grandes presas do Douro, peza importante no sistema de produción hidroeléctrica do río, no control das enchentes e na navegación que agora se pode facer, aínda que de forma moi limitada, ata a fronteira con España.

## SEGUNDA ANDADURA: A CONSTRUCCIÓN DUNHA NOVA RELACIÓN

Hoxe, cando se fala do río Douro, trátanse principalmente catro temas:

É unha vía fluvial, na que se intercalan encoros, esclusas e albufeiras, de comunicación co Alto Douro usada polos barcos turísticos, cunha conexión cada vez maior coa rexión viñateira, onde se combina o negocio do viño co turismo. As expectativas de uso do río para o transporte de mercancías limítanse, polo de agora, a algún transporte de granito, aínda que hai depositadas certas esperanzas nas obras dos novos peiraos da desembocadura do río, que permitirán o paso de embarcacións ao mar e ao porto de Leixões. Os custos da intermodalidade transporte fluvial-transporte non fluvial impiden o uso dos barcos de mercancías. O principal potencial de xeración de cargas, o viño, non ten relevancia ningunha. A preparación e embotellamento do viño do Porto realízanse cada vez máis na rexión orixinaria, unha vez extinta a obrigatoriedade de uso do almacén de Vila Nova de Gaia, onde, polo demais, o ferrocarril xa substituíra o transporte por barco. A ambición de crear un corredor de transporte de mercancías a España aínda non suscita interese. O Instituto Portuario e de Transportes Marítimos Douro continúa coa súa misión de garantir a canle navegable –sobre todo ata A Régua, a uns 100 quilómetros do Porto, para os barcos de mercancías de ata 80x12 metros– e xestionar as obras dos novos peiraos na desembocadura<sup>2</sup>. No entanto, as embarcacións que utilizan o Douro son sobre todo as turísticas.

En segundo lugar, a relación co Alto Douro Viñateiro, co Parque Arqueolóxico do Val do Côa –ambos os dous declarados Patrimonio da Humanidade pola UNESCO– e co Parque Natural do Douro Internacional. A singularidade dos valores culturais e paisaxísticos segue a ter un elevado potencial turístico e de con-

---

<sup>2</sup> Cfr. [http://www.douro.ipm.pt/PT/via\\_navegavel/](http://www.douro.ipm.pt/PT/via_navegavel/).



servación da natureza, malia que a demanda turística, agás no Douro Viñateiro, continúe a ser moi escasa e pouco importante na rexión Norte Interior de Portugal. Esta rexión está a experimentar un acelerado proceso de despoboamento e de «desruralización», exceptuando o dinamismo do sector viñateiro.

O terceiro tema é a forte presión exercida polo turismo nas marxes do Douro Litoral, próximo á aglomeración metropolitana do Porto, para a execución de determinados proxectos de turismo residencial. Este tipo de investimentos comportan un impacto paisaxístico e unha deterioración considerables, o que supuxo moitas dificultades para a concesión de licenzas a pesar dos postos de traballo que isto poida crear.

Por último, no Porto e en Vila Nova de Gaia, no treito final do Douro, asístese a unha rápida transformación que pasaremos a abordar a continuación.

### **Turismo, estetización, patrimonio e sostibilidade**

O río Douro pasou de ser un «río de mal navegar» a constituír un elemento e unha experiencia estéticos, un recurso de produción do imaxinario onde interveñen todos os traumas de perdas sucesivas: da cidade histórica, vella e disfuncional, que precisa con urxencia a súa preservación e patrimonialización, e que é obxecto de formas de apropiación «superficiais», «pasteurizadas», «mercantilizadas», reducidas a escenarios e novos encantamentos para os que a memoria do pasado se sintetiza nun enfoque pintoresco. Das paisaxes, baleiradas da sociedade e da economía rural tradicional e da historia; tornadas disfuncionais pola perda dos «xardineiros da paisaxe» que creaban vínculos e formas de entender a transformación e a apropiación do territorio, as paisaxes transfórmase nun papel pintado, recurso inesgotable de emocións e experiencias inesquecibles, asemade fóra e dentro da xeografía e da historia. Da «natureza», do «medio natural», compensado polo discurso apazugador da sostibilidade e da ética asociada ás prácticas non depredadoras de recursos «naturais».

#### Noticia sobre o novo peirao de Gaia:

Despois de moitas décadas ao servizo da actividade portuaria de mercancías, o proxecto Peirao de Gaia inclúese no plan de renovación e valorización de toda a zona ribeirá de

Gaia, que o converterá nun espazo de recreo e lecer rodeado dunha paisaxe urbanística inigualable. O Peirao de Gaia abrangue amplos espazos comerciais, de restauración e servizos dunha elevada calidade arquitectónica caracterizada polo emprego de materiais que resaltan a lixeireza e transparencia das fachadas. A expresión plástica dos edificios está baseada nunha estrutura de dous andares, cuxas cubertas inclinadas crean o xogo dinámico das siluetas características dos almacéns das adegas do viño do Porto. Desde todo o Peirao de Gaia e, sobre todo, desde as explanadas dos andares superiores, gózanse inescrutables vistas do Douro e da paisaxe patrimonio mundial da ribeira do Porto. O Peirao de Gaia conta cunha praza exterior, a xeito de anfiteatro, concibida como espazo polivalente de entretemento, denominada Praza Super Bock, e coa praza central.

Eventos e celebracións no Peirao: Feira de artesanía e antigüidades (Art&Guidades); última fin de semana de cada mes; Fin de Ano; Día dos Namorados; Entroido; 25 de abril; Aniversario do Peirao; San Xoán; Concertos; Exposicións; Espectáculos na rúa; Pista de xeo; Lanzamento de neve artificial. O renovado Peirao de Gaia é un núcleo de vivencias que acompaña os cambios e os desexos dunha poboación en permanente evolución ([www.juventude.gaiaglobal.pt](http://www.juventude.gaiaglobal.pt)).

### Noticia sobre unha iniciativa turística emprendedora no Douro Viñateiro:

Aquapura Douro Valley é un refuxio único e requintado situado na marxe sur do río Douro, entre os viñedos declarados patrimonio mundial pola UNESCO, fronte á cidade de Peso da Régua. Vale Abraão, unha propiedade histórica e cultural asociada á produción dos famosos viños da rexión, foi recuperada e convertida nun hotel que ofrece corenta e un cuartos e nove suites con diferentes estilos e vistas, incluída unha Suite Presidencial. Diversos xardíns e unha abraiante vexetación rodean a propiedade. Tamén hai dispoñibles catorce casas con piscina e terraza privada situadas fronte ao río, de estilo moderno, e outras sete dun estilo máis tradicional entre as viñas. As áreas comúns do hotel, espazosas e confortables, transmiten luxo e relaxamento en toda a propiedade e, asemade, fan perder a noción do tempo e do espazo. Nun ambiente en que se fusionan a filosofía asiática e a cultura europea, aparece un *spa* de referencia internacional. Neste espazo de 2200 m<sup>2</sup> instaláronse desde un *laconium* ou unha sauna panorámica ata dez salas de tratamento con luz natural e produtos especialmente fabricados por marcas de prestixio internacional (Karin Herzog e Ytsara). O emprego de ingredientes locais, cun toque da cociña internacional, permítenlle a Aquapura ofrecer experiencias gastronómi-

cas para todos os sentidos. Tamén hai dous bares, unha piscina exterior climatizada, un campo de tenis e unha fraga protexida de cinco hectáreas ([http://lisbon.nethotels.com/nethotels/portuguese/hotels/aquapura\\_douro\\_valley](http://lisbon.nethotels.com/nethotels/portuguese/hotels/aquapura_douro_valley)).

Esta encrucillada foi o escenario de boa parte do que aconteceu ao longo do río Douro durante as tres últimas décadas, quer nas fronte urbanas do Porto e de Vila Nova de Gaia, quer na rexión do Alto Douro Viñateiro.

No Alto Douro Viñateiro, o cambio máis visible é o da expansión do plantío da viña –o viño do Porto e viños de mesa– e un incremento continuo do investimento en proxectos turísticos, aproveitando os recursos paisaxísticos e culturais, a distinción da declaración da UNESCO –Alto Douro Viñateiro e Parque Arqueolóxico do Côa– e a clasificación do Parque Natural do Douro Internacional. A internacionalización e concentración empresarial da industria do viño prodúcese paralelamente ao proceso de «desruralización» da rexión situada fóra da área viñateira. Nesta, a poboación vai descendendo e envellecendo, e abandona as vellas prácticas de traballo agrícola da terra e de conservación e creación de paisaxe.

No Porto, antes da revolución democrática de abril de 1974, iniciárase unha operación de melloras e saneamento dos barrios pobres da Ribeira/Barredo, o que incluía o traslado dos residentes a novos barrios, dándose así comezo á intervención nos espazos e infraestruturas públicos. Xa no Portugal democrático, a Ribeira/Barredo foi obxecto dunha iniciativa de intervención profunda nos edificios e de dotación de servizos de proximidade. Tras estas operacións coordinadas por un Comisariado de Renovación Urbana CRAUB, o centro histórico do Porto é declarado Patrimonio da Humanidade en 1996. Ese mesmo ano, o Goberno, a Administración portuaria e o Concello do Porto asinan un convenio de colaboración para a recualificación das marxes do Douro situadas entre A Ribeira, Massarelos e a desembocadura do río, que incluía unha intervención nun antigo pazo de veraneo do século XVIII, o Pazo do Freixo, posteriormente transformado en residencia dun industrial de moendas no século XIX. Por outra banda, o edificio da Alfândega Nova e a zona circundante foron rehabilitados para a celebración do VIII Cumio Iberoamericano de 1998 e despois convertidos no novo Museo dos Transportes e das Comunicacions.

Nos proxectos de renovación urbana do Porto 2001, Capital Europea da Cultura, a ribeira é obxecto dunha profunda intervención, desde Massarelos ata a desembocadura –infraestruturas, canle do tranvía, xardíns e espazos públicos, viaduto do Peirao das Pedras. O paseo ribeirán adquire así outra visibilidade e distinción, o que permite que os investimentos sexan cada vez máis intensos no sector inmobiliario residencial. A intervención nas marxes ribeirás, no centro histórico e na zona central da cidade están agora a cargo dunha Sociedade de Rehabilitación Urbana (2004), unha entidade pública financiada nun 60% polo Instituto Nacional da Vivenda e nun 40% polo Concello do Porto.

Na ribeira de Vila Nova de Gaia, a Administración Portuaria APDL, o Concello e entidades privadas estableceron tamén os primeiros contactos para executaren un proxecto de grande envergadura no peirao de Gaia –neste momento baleiro–, nas marxes do almacén viñateiro e no paseo público que vai ata a desembocadura do río –actual zona de intervención do programa POLIS. Alén da cualificación do espazo público, realízase tamén unha profunda renovación infraestrutural no ámbito do saneamento do río Douro –na ribeira do Porto construíronse dúas estacións de tratamento de augas residuais. O POLIS de Gaia é un proxecto ambicioso que mobiliza capitais privados e grandes reservas de fondos de antigas parcelas, conventos, fábricas, almacéns, peiraos, un antigo secadoiro de bacallau, dársena, hoteis, etc., e que consiste nunha intervención profunda na aglomeración e porto pesqueiro da Afurada e no redeseño íntegro da marxe e dalgunhas vías de acceso ás zonas altas da ribeira do Douro. Parte deste proxecto urbanístico é agora xestionado por PARQUE EXPO, unha empresa nacida durante a grande operación urbanística do parque de exposicións da EXPO 98 de Lisboa e que levou a cabo en Portugal o primeiro proxecto ao estilo internacional das *waterfronts* asociadas á organización de grandes eventos.

## CONCLUSIÓN

Xa están botadas as cartas para o futuro próximo. O río Douro perdeu a súa lóxica tradicional: xa non é o porto do Porto. Xa non é unha vía ao servizo das operacións mercantís; foi domesticado encoro tras encoro e agora é un dos prin-

cipais produtores de enerxía hidroeléctrica do país ao longo dos seus case 300 quilómetros de percorrido por territorio portugués –incluído o Douro Internacional.

As lembranzas do pasado están agora «compactadas» en «produtos turísticos», desde os gravados neolíticos do Côa ata os aparellos portuarios, almacéns e fábricas dos séculos XIX e XX. A patrimonialización do Porto e da rexión viñateira amplían un imaxinario infinitamente reproducido en imaxes e textos para turistas, simplificando, eliminando a complexidade dos significados e reducíndoos a versións preparadas para consumir: cosmopolitismo e localismos conviven, como na gastronomía e nos viños, en forma de estrañas «reducións» –na cociña, unha redución é o proceso de espesar ou intensificar o sabor dun líquido, como unha sopa ou un mollo, mediante a evaporación– e «fusións». Certos nomes de complexos residenciais, como Douro's Place e D'Ouro Villa, ou de proxectos turísticos, como Aquapura Douro Valley, son inesperadas fusións do latín e o inglés, unha lingua máis que morta e outra sumamente viva, que designan un novo mapa e unha xeografía diferente en construción.

O río é, en primeiro lugar, un escenario, unha imaxe poderosa, unha icona, un espectáculo. A construción de novos peiraos na desembocadura do río, así como as expectativas postas no proxecto de navegabilidade, parecen polo de agora desprovistas da lectura que os operadores empresariais fan deste asunto. Semella que o río non ten un *hinterland* económico adecuado ao tráfico de mercancías, e mesmo isto entra tamén en conflito con posibles escenarios de modernización da liña ferroviaria, un proxecto actualmente abandonado.

Queda aínda a nova lectura que a dinámica económica fai desta cuestión. O río Douro, «as vistas sobre o Douro» son o argumento máis usado para crear valores de distinción e de penetración ascendente para promover «produtos inmobiliarios» considerados excepcionais. Inmune ás flutuacións cíclicas do mercado inmobiliario en xeral –en crise desde 1999-2000–, o ritmo de construción e de anuncio de novas promocións no Porto e en Vila Nova de Gaia parece imparabile. Desde o «aburguesamento» da zona histórica e monumental ata os novos proxectos sobre terreos desocupados ou edificios industriais obsoletos, a «febre do Douro» aumenta á mesma velocidade que a filoxera na viña no século XIX. Entre o xúbilo de quen vende e quen compra, apréciase unha difícil conciliación dos intereses de defensa dos bens paisaxísticos, culturais e ambien-

tais, por un lado, e, por outro, dos derivados do incremento desmesurado da demanda e da oferta de inmobles máis ou menos «xenéricos», destinados á gama alta do mercado e a unha certa *mise-en-scène*. Para todo hai respostas: as promocións son «sostibles e están inseridas na paisaxe», aínda que de natureza só teñan unha herba monótona; os estilos arquitectónicos varían entre a mestura posmoderna e un certo minimalismo e, para quen pode e o valora, levan a sinatura dun arquitecto coñecido.

Esta é a nova fórmula, unha sociedade distinta e outro tipo de ordenación do territorio que o río Douro e as súas marxes van experimentando, nun difícil equilibrio entre a defensa dos valores identitarios e dos patrimoniais que, asemade, van sendo tragados polas novas intervencións, das que se afirma que están adaptadas ou en consonancia cos devanditos valores: heterotopías no verdadeiro sentido de Michel Foucault:

Estamos na época do simultáneo, estamos na época da xustaposición, na época do próximo e do afastado, do un ao lado do outro, do disperso. Estamos nun momento en que o mundo se experimenta, coído, menos como unha gran vida que se desenvolve a través do tempo que como unha rede que une puntos e se entretece. Talvez se poida dicir que algúns dos conflitos ideolóxicos que alimentan as polémicas actuais se desenvolven entre os piadosos descendentes do tempo e os habitantes encarnizados do espazo. O estruturalismo, ou polo menos o que se agrupa baixo este nome, é o esforzo por establecer, entre elementos repartidos a través do tempo, un conxunto de relacións que os fai aparecer como xustapostos, opostos, implicados entre si, en definitiva, que os fai aparecer como unha especie de configuración; e, dita sexa a verdade, non se trata de negar o tempo, senón dunha certa maneira de tratar o que chamamos tempo e o que chamamos historia (Foucault, 1984, p. 46-49).

Esta mudanza é o que verdadeiramente nos confunde. Perdidos os nexos «funcionais» da relación do río coas súas marxes, a nova construción de sentidos e os seus diferentes significados —a heterotopía— provoca unha ruptura profunda cos modos tradicionais de facer e de xustificar as opcións e as execucións da ordenación do territorio e do urbanismo.

## BIBLIOGRAFÍA

FOUCAULT, M.: «Des espaces autres», *Architecture, Mouvement, Continuité*, n.º 5, outubro de 1984, p. 46-49.

NONELL, A. G.: *Porto 1763/1852: a construção da cidade entre despotismo e liberalismo*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1998, diversas edicións.