



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Bruno Franco Alves

CIDADES LÍQUIDAS
PAISAGENS URBANAS DO MONDEGO-COIMBRA

**Tese no âmbito do Doutoramento em Sociologia - Cidades e Culturas Urbanas
orientada pelo Professor Doutor Carlos José Cândido Guerreiro Fortuna e
pelo Professor Doutor Paulo Jorge Marques Peixoto e apresentada à
Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.**

Junho de 2022



Faculdade de Economia

CIDADES LÍQUIDAS:
Paisagens Urbanas do Mondego-Coimbra

Bruno Franco Alves

Tese no âmbito do Doutoramento em Sociologia – Cidades e Culturas Urbanas orientada pelo Professor Doutor Carlos José Cândido Guerreiro Fortuna e pelo Professor Doutor Paulo Jorge Marques Peixoto e apresentada à Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.

Junho de 2022

DEDICATÓRIA

À Marina, companheira de todas as horas, com todo o meu amor.

Aos nossos meninos Arthur e Pedro, por serem luz. O sorriso de vocês me leva mais além.

AGRADECIMENTOS

Sempre ouvi dizer que a escrita de uma tese era um ato solitário. Não posso concordar totalmente com essa consideração. Chegar à conclusão desta pesquisa, entrecortada pela mudança de país e adaptação familiar, pelo desbravamento de uma nova área de conhecimento e por uma pandemia que ainda assola a humanidade, só me foi possível por ter contado com o apoio, o incentivo e a colaboração de pessoas muito especiais.

Primeiramente, quero agradecer aos dois orientadores dessa tese por terem me contagiado com o entusiasmo por conhecer as cidades e pela disponibilidade e boa vontade com que sempre se dispuseram a discutir as ideias deste trabalho ao longo da sua execução. Ao Professor Doutor Carlos Fortuna sou agradecido especialmente por ter me despertado o interesse para a dimensão sociológica do rio Mondego. A generosidade com que partilhou suas experiências e conhecimentos me inspiraram e desafiaram a ir além da superfície. Ao Professor Doutor Paulo Peixoto agradeço a amizade, a acolhida calorosa no universo da sociologia, a sua abertura constante ao diálogo e por dividir sua empolgação com o estudo sociológico dos rios urbanos.

Rendo aqui o meu reconhecimento ao professor Doutor Claudino Ferreira e à professora Doutora Paula Abreu, ambos do programa de doutoramento em Sociologia: Cidades e Culturas Urbanas, com quem aprendi muito durante o percurso formativo que antecedeu a elaboração desta tese.

No âmbito institucional, agradeço à Universidade Federal de Juiz de Fora e aos meus colegas de departamento no campus Governador Valadares por terem apoiado a elaboração desta pesquisa. Na Universidade de Coimbra, merecem ser lembradas pelas condições de acolhimento científico a Faculdade de Economia e o Centro de Estudos Sociais. Nas pessoas das bibliotecárias Maria José Carvalho, Acácio Machado e Inês Lima, agradeço a todas as pessoas com quem cruzei neste percurso e que, com gentileza e solicitude, tornaram mais suave essa longa jornada de trabalho.

Não podia deixar de me referir à simpatia e disponibilidade da equipe do Arquivo Histórico Municipal de Coimbra, a quem agradeço na figura da Doutora Paula França, por ter me acolhido durante um período deste trabalho e

disponibilizado materiais, bibliografias, registros e, especialmente, por terem me contado muitas histórias sobre a cidade e o Mondego.

Aos colegas de turma do curso de doutoramento com quem pude partilhar essa experiência, Analice, Isa, Tiago, Violeta e Carolina. Deixo uma menção especial à Carolina Anselmo, amiga com quem partilhei ideias, devaneios e angústias desde a delimitação do projeto até a entrega desta tese.

Os amigos com os quais fui apresentado em Coimbra: Ana e Tiago e os seus meninos Theo e Bento, Vera, Eliane, Paulo Nunes, Ricardo e Keyla, Thaysa, Cristiano, Denise e Rodrigo, Jéssica e Jô, Bruna e Bruno, Milena, Luciana, Danilo, Fabiana, Marcela e Rodrigo, Viviane, Jalusa e Otto, Leonor e Pedro, Sônia. Uma palavra especial à Roberta Scatolini e à pequena Dora, pela amizade cuidadosa que viemos construindo desde a nossa chegada até as últimas horas em Coimbra.

Aos meus pais José Roberto e Marli e a seus respectivos companheiros, Adelaide e Wesley, aos meus irmãos Thiago e Ricardo e aos meus “segundos pais” Nassib e Enyr, muito obrigado pela compreensão da nossa ausência e pelo incentivo de vocês.

Finalmente, agradeço à Marina, companheira com quem divido a vida e este percurso doutoral. Cada um de nós com a sua tese a fazer, com os seus desafios a enfrentar. Nós dois juntos, cúmplices de sonhos e inquietações, de alegrias e angústias. Nossas teses são fruto da troca, da escuta e da amizade. Ficarão para sempre em nossas memórias estes anos em Coimbra.

Aos pequenos Arthur e Pedro, razão de nossas vidas, este trabalho é especialmente para vocês.

Amo ainda mais uma coisa de nossos grandes rios: sua eternidade. Sim, rio é uma palavra mágica para conjugar eternidade.

(Guimarães Rosa, *Diálogo com João Guimarães Rosa*, 1973)

CIDADES LÍQUIDAS

Paisagens Urbanas do Mondego-Coimbra

Nos últimos cinquenta anos, as paisagens de diversas cidades têm sido alteradas a partir da transformação dos rios urbanos e das suas frentes de água. No rio Mondego, a construção do sistema de barragens e do Açude-Ponte em Coimbra permitiu que o seu caudal fosse estabilizado no perímetro urbano, o que resultou em um espelho de água ao longo da cidade e impulsionou uma série de intervenções urbanas de requalificação da frente de rio. A pesquisa cujos resultados se apresentam sintetizados nesta tese tomou como objeto de análise sociológica o rio Mondego e a sua relação com a cidade de Coimbra. Assumindo como premissa que a história dos rios também revela a história das cidades e dos seus modos de vida, parte-se da interrogação genérica sobre o papel do rio Mondego para a constituição da paisagem urbana de Coimbra. A pesquisa aborda a influência dos rios no surgimento das cidades, em seu desenvolvimento urbano e morfologia, bem como o seu papel na conformação das urbanidades enquanto modo de vida na cidade. O caráter socionatural é sugerido como estatuto ontológico dos rios urbanos e, analiticamente, são manejados os conceitos de arranjos socionaturais e de práticas sociais para reforçar uma alternativa à dicotomia entre cultura e natureza como via pela qual a produção do espaço fluvial é frequentemente encarada. Ainda, no sentido de fornecer um enquadramento geral do tema, os processos de reconversão e de requalificação de frentes de rio pelos quais vêm passando as cidades pós-industriais são apresentados a partir das experiências concretas de transformação desses espaços em várias cidades do Globo, bem como é discutida a sociabilidade hídrica enquanto forma específica de interação social nesses espaços. Como estudo de caso, analisa-se o rio Mondego, os seus usos, as intervenções urbanas e as sociabilidades que se manifestam no espaço fluvial a partir da virada para o século XX, período anterior à estabilização do seu caudal, e as recentes transformações pelas quais esse rio urbano passa na atualidade. A pesquisa empírica assenta em uma abordagem de cariz qualitativo e combina a presença no terreno para observação direta por meio de caminhadas e

entrevistas, inquéritos por questionários, análise documental, jornalística e imagética, por meio das quais se almeja extrair informações e dados sobre como os usos sociais do rio, seu papel socioeconômico, sua dimensão simbólica e seu espaço na paisagem urbana foram alterados neste período. O método regressivo-progressivo proposto por Henri Lefebvre é mobilizado para compreender a produção socioespacial do rio. São abordados os momentos pretéritos de cheia e de seca do rio (rio água e rio areia) para que se possa perceber a forma como o rio era vivido na cidade e o tipo de sociabilidade a que ele estava relacionado para então retornar ao tempo presente e elucidar o rio espelho, isto é, como ele se tornou um espaço de ludicidade usado para refletir a imagem de uma Coimbra contemporânea que é moderna, flexível, dinâmica: uma cidade líquida. A presença física dos elementos água e areia concretiza o argumento da agência dos elementos não-humanos e do espaço na vida social ao mostrar como as cheias, as secas e a posterior estabilização do rio implicaram no ritmo e no cotidiano da cidade e ajudaram a moldar diversas formas de sociabilidade e a converter uma paisagem fortemente marcada pela ruralidade em uma paisagem urbana que se entrelaça aos modelos globais propostos para a requalificação das cidades.

PALAVRAS-CHAVE: rios urbanos, frentes de água, Mondego, Coimbra, sociabilidade.

ABSTRACT

LIQUID CITIES

Mondego-Coimbra Urban Landscapes

In the last fifty years the landscapes of several cities have been altered through the transformation of urban rivers and their waterfronts. In the case of the Mondego River, the construction of the dam system and the weir in Coimbra allowed its flow to be stabilized in the urban perimeter, which resulted in a water mirror along the city and boosted a series of urban interventions for the requalification of the riverfront. The research whose results are synthesized in this thesis took the Mondego River and its relationship with the city of Coimbra as the object of sociological analysis. Assuming as premise that the history of rivers also reveals the history of cities and their ways of life, we start from the generic question about the role of the Mondego River in the constitution of the urban landscape of Coimbra. The research addresses the influence of rivers in the emergence of cities, in their urban development and morphology, as well as their role in the conformation of urbanities as a way of life in the city. The socionatural character is suggested as the ontological status of urban rivers and, analytically, the concepts of socionatural arrangements and social practices are handled to reinforce an alternative to the dichotomy between culture and nature as a way through which the production of river space is often seen. In order to provide a general framework for the theme, the processes of reconversion and requalification of riverfronts that post-industrial cities have been undergoing are presented based on concrete experiences of transformation of these spaces in various cities around the globe, and water sociability is discussed as a specific form of social interaction in these spaces. As a case study, the Mondego River is analysed, its uses, the urban interventions and the sociabilities that manifest themselves in the river space from the turn of the twentieth century, the period before the stabilization of its flow, and the recent transformations that this urban river undergoes nowadays. The empirical research is based on a qualitative approach and combines field presence for direct observation by means of walks and interviews, questionnaire surveys, documentary, journalistic and imagistic analysis, through which we aim to extract

information and data on how the social uses of the river, its socio-economic role, its symbolic dimension and its space in the urban landscape were altered in this period. The regressive-progressive method proposed by Henri Lefebvre is mobilized to understand the socio-spatial production of the river. The past moments of flood and drought of the river (water and sand river) are approached in order to understand how the river was experienced in the city and the type of sociability to which it was related. Then we return to the present time and elucidate the mirror river, that is, how it became a space of playfulness used to reflect the image of a contemporary Coimbra that is modern, flexible, and dynamic: a liquid city. The physical presence of the elements water and sand concretizes the argument of the agency of non-human elements and space in social life by showing how floods, droughts and the subsequent stabilization of the river implied the rhythm and daily life of the city and helped to shape various forms of sociability and to convert a landscape strongly marked by rurality into an urban landscape that is interwoven with the global models proposed for the requalification of cities.

KEYWORDS: urban rivers, waterfront, Mondego, Coimbra, sociability.

LISTA DE SIGLAS

A.D.	Autoria desconhecida
AHPP	Aproveitamento Hidroelétrico de Penacova e Poiares
AHM	Arquivo Histórico Municipal de Coimbra
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
ARU	Area de Reabilitação Urbana
CCDRC	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
CNA	Conselho Nacional da Água
CRH	Conselhos da Região Hidrográfica
DGRM	Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DRAP	Direção Regional de Agricultura e Pescas do Centro
FNAT	Fundação Nacional para Alegria e o Trabalho
GEOTA	Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
ICNF	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas
INAG	Instituto Nacional de Água
NUTS	Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos
ONU	Organização das Nações Unidas
ORU	Operação de Reabilitação Urbana
PERU	Programa Estratégico de Reabilitação Urbana
PGRH	Planos de Gestão de Região Hidrográfica
PGRH4	Plano de Gestão de Região Hidrográfica do Vouga, Mondego e Liz
PMOTs	Planos Municipais de Ordenamento do Território
PNA	Plano Nacional da Água
PNPOT	Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território

PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território para a Região do Centro
RH	Região hidrográfica
SDPPC	Sociedade para o Desenvolvimento do Programa Polis em Coimbra
SIC	Sítios de Interesse Comunitário
SMTUC	Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
ZEC	Zonas especiais de conservação
ZPE	Zonas de Proteção Especial

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Vista aérea do rio Mondego e Coimbra (2020).	9
Figura 2: O Rio Mondego e a Alta de Coimbra (2018).	10
Figura 3: Çatalhöyük e o provável do curso do rio Çarşamba – Reconstituição 3D	23
Figura 4: Mapa da cidade de Edo (1632).	30
Figura 5: Hiroshige, U. (1830-1844). Sumida River in full bloom.	31
Figura 6: Kuniyoshi, U. (1830-1844). Rio Tama, em Chōfu Tamagawa.	31
Figura 7: Rio Kanda, Tóquio.	32
Figura 8: Jardins Hama-rikyu – Rio Sumida, Tóquio.	33
Figura 9: Área urbana de Délhi (1989 e 2018).	34
Figura 10: Peregrinos no maha kumbh, em allahabad (2019).	34
Figura 11: A deusa Ganga, o rio Ganges (Final do século XIX).	35
Figura 12: Dreno Najafgarh antes de ser despejado no rio Yamuna.	36
Figura 13: Vista aérea de Mumbai (2002).	39
Figura 14: Rio Mithi, Mumbai.	40
Figura 15: Inundação em Mumbai (2019).	41
Figura 16: Área urbana de Xangai (1984 e 2019).	42
Figura 17: Margem do rio Huangpu, Xangai.	45
Figura 18: Cheia do rio Pinheiros, São Paulo (2020).	49
Figura 19: Rivera, D. Mercado de Tlatelolco. (1929-1935). Pormenor com vista parcial da capital asteca Tenochtitlán.	50
Figura 20: Jardim Infiltrante Legaria.	52
Figura 21: Mulheres no rio Nilo, Cairo, Egito (1908).	53
Figura 22: Sedes de Concelho e os principais rios portugueses.	58
Figura 23: Tipologia de cidades em relação aos rios.	61
Figura 24: Vista do rio Tâmis e o Palácio de Westminster (2019).	64
Figura 25: Mapa de Viena (século XVIII).	65
Figura 26: Margem direita - Parque Verde do Mondego, Coimbra (2019).	67
Figura 27: Tricana de Coimbra e sua bilha, Coimbra.	69
Figura 28: Escultura O rio Lis e o rio Lena, Leiria	69
Figura 29: Projeto Cidade de Água e a atual frente de rio, Almada (2019)	76

Figura 30: Mapa dos aquedutos de Los Angeles (1971)	83
Figura 31: O rio e a cidade de Los Angeles	84
Figura 32: Rio Los Angeles.	84
Figura 33: Monet, C. (1869). Bain à la Grenouillère	88
Figura 34: Espaço Socionatural.	91
Figura 35: Parque Fluvial Del Besòs (2019).	94
Figura 36: Fila de jovens em evento de música eletrônica e o Museu Blau, foz do rio Besòs, Barcelona (2019).	95
Figura 37: Canteiro de obras, Parque Fluvial del Besòs, Barcelona (2019).	95
Figura 38: Mapa do Eixo Verde e Azul – rio Jamor.	96
Figura 39: Hortas urbanas no rio Jamor, Queluz, Sintra (2018).	97
Figura 40: Vista aérea do rio Tamisa, Londres (2019).	100
Figura 41: Turistas em Southbank Centre, margens do Tamisa, Londres (2019).	100
Figura 42: Evolução da capacidade dos navios de carga (1968-2018).	105
Figura 43: Ciclo das transformações dos portos e frentes de água.	106
Figura 44: Grafittes em fábrica desativada próxima do rio Mondego, Coimbra (2019).	108
Figura 45: Parque das Nações, Lisboa (2019).	111
Figura 46: Pessoas na Av. Ribeira das Naus, margens do rio Tejo, Lisboa (2019).	127
Figura 47: Praia Fluvial de Pampilhosa da Serra (2018).	139
Figura 48: Ribeira do rio Douro, Porto (2018).	145
Figura 49: Palau de Mar, Barcelona (2019).	146
Figura 50: Skatistas e grafites no Queen Elizabeth Hall, Southbank Centre, Londres (2019).	147
Figura 51: Mapa da Bacia Hidrográfica do Mondego	150
Figura 52: Pisão de Trinta (Guarda).	152
Figura 53: Ponte Salazar e aldeia da Foz do Dão antes da barragem de Aguieira.	153
Figura 54: Abóbodas da Barragem de Aguieira (2019).	153
Figura 55: Barragem da Raiva (2019)	154
Figura 56: Canal de rega do rio Mondego a jusante de Coimbra (2020).	155

Figura 57: Salina do Ecomuseu do Sal, Figueira da Foz (2020).	156
Figura 58: Planta esquemática da cidade medieval de Coimbra	170
Figura 59: Mosteiro de Santa Clara-a-Velha. (s.d. e 2020).	171
Figura 60: A área ribeirinha de Coimbra (1669). Pormenor do desenho de Pier María Baldi	172
Figura 61: Margem direita do rio Mondego junto à Avenida Emídio Navarro, Coimbra.	172
Figura 62: Cais das Ameias antes da linha de ferro, Coimbra (s.d.).	174
Figura 63: Gravura de W. Barclay. Vista da cidade e Universidade de Coimbra. (1830?).	175
Figura 64: Linha de comboio junto à Avenida Cidade Aeminium, Coimbra (2019).	177
Figura 65: O rio Mondego a partir da rua dos Oleiros, Coimbra (2019).	177
Figura 66: Comboios nas margens do rio Mondego, baixa de Coimbra (s.d.).	178
Figura 67: Inundação no Largo da Sota, Baixa de Coimbra (s.d.).	181
Figura 68: Cheia do Mondego, Coimbra (2019).	182
Figura 69: Planta do Rio Mondego de Coimbra até ao mar (1703) – Realce do autor.	183
Figura 70: Maqueta com as obras de regularização do Baixo Mondego.	185
Figura 71: Representação de Coimbra na segunda metade do séc. XVI. Detalhe da gravura de Hoefnagel.	191
Figura 72: Barcas serranas no antigo Cais do Cerieiro, nas proximidades da Ponte de Santa Clara, Coimbra (s.d.).	193
Figura 73: Ponte de Santa Clara junto ao atual Largo da Portagem, Coimbra (s.d.).	194
Figura 74: Cartaz de divulgação da Festa do Barqueiro de Miro (2018)	195
Figura 75: Rio Mondego em tempos de seca, Coimbra (s.d.).	197
Figura 76: Família nas areias do rio Mondego, Coimbra (s.d.).	203
Figura 77: Draga de areia no leito do rio Mondego, Coimbra (2018).	205
Figura 78: Praia Fluvial de Coimbra (1937).	207
Figura 79: Mulheres e meninas na Praia de Coimbra – Rio Mondego.	211
Figura 80: Praia Fluvial de Coimbra (s.d.).	213
Figura 81: Natação na praia fluvial de Coimbra (s.d.).	214

Figura 82: Piscina Fluvial do Mondego, “Praia de Coimbra” (1943).	219
Figura 83: Lavadeiras e crianças junto ao Mondego, Coimbra (s.d.).	222
Figura 84: Mahalaxmi Dhobi Ghat, Mumbai.	223
Figura 85: Vendeiras descalças, Coimbra (s.d.).	227
Figura 86: Lavadeiras com pés descalços e trouxa na cabeça, Coimbra (191?).	229
Figura 87: Lavadeiras no Mondego, Coimbra (s.d.).	233
Figura 88: Lavadeiras e crianças no Mondego, Coimbra (191?).	235
Figura 89: Margem esquerda do rio Mondego, Coimbra (s.d.).	236
Figura 90: Ponte do Modesto, Coimbra (1950).	237
Figura 91: Pontes de Coimbra (2021).	239
Figura 92: Ponte Vecchio, rio Arno, Florença (2020).	240
Figura 93: Planta da Região de Coimbra, Plano De Groër.	249
Figura 94: Avenida de Santa Cruz, Plano De Groër.	249
Figura 95: Estudo de Conjunto para a Margem Nascente, Coimbra.	256
Figura 96: Sugestão da urbanização da margem Poente, Coimbra (Távora, F.).	256
Figura 97: Plano para o Parque Verde do Mondego, Coimbra.	257
Figura 98: Parque Verde e Parque Manuel Braga, Coimbra (2021).	260
Figura 99: Área de Reabilitação Urbana Coimbra/Rio (Pontilhada em azul).	268
Figura 100: Margem do Mondego na zona do Rebolim, Coimbra (julho de 2020 e março de 2021).	272
Figura 101: Material de divulgação do Movimento “Mondego Vivo”.	272
Figura 102: Imagem da candidatura “Coimbra Capital Europeia da Cultura 2027”.	280
Figura 103: Percepção sobre a poluição das águas.	280
Figura 104: Percepção sobre a infraestruturas.	281
Figura 105: Percepção sobre a limpeza e manutenção.	281
Figura 106: Percepção sobre a sensação de segurança	282
Figura 107: Percepção sobre o encontro com o Outro.	282
Figura 108: Frequência das pessoas às margens do Mondego em Coimbra.	283
Figura 109: Divulgação de passeios <i>stand up paddle</i> no Mondego, Coimbra.	286
Figura 110: Frequência ao rio e transporte público.	287

Figura 111: Percepção sobre o uso turístico do Mondego.	288
Figura 112: Margem direita do Parque Verde do Mondego, Coimbra (2021).	292
Figura 113: Utilização do Parque Verde por margem.	292
Figura 114: Representação social sobre o Parque Verde e a atratividade do Mondego	294
Figura 115: Margem esquerda do Parque Verde, Coimbra (2020).	296
Figura 116: Frequência de utilização do Parque Verde e COVID-19.	297
Figura 117: Fonte Cibernética do Mondego, Coimbra (2019).	299
Figura 118: Koons, J. Puppy, Museu Guggenheim, Bilbao.	300
Figura 119: Urso de relva, Parque Verde do Mondego, Coimbra (2021).	300
Figura 120: “Docas do Mondego”, margem direita do Parque Verde, Coimbra (2021).	304
Figura 121: Café “Tendinha do Parque”, margem direita, Coimbra (2021).	304
Figura 122: Paineis no Edifício das antigas instalações da EDP transformadas em residências de estudantes, Coimbra (2021).	304
Figura 123: Área de cultivo agrícola junto ao Parque Verde, Coimbra (2019).	307
Figura 124: Praia Fluvial do Rebolim (2020).	309

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População Mundial (em bilhões)	28
Tabela 2 - Plano Diretor de Coimbra – 1994	254
Tabela 3 - Plano Estratégico de Coimbra 2009	262
Tabela 4 - Importância do rio Mondego	279
Tabela 5 - Frequência das pessoas ao rio e margens	2283
Tabela 6 - Frequência das atividades praticadas junto ao rio Mondego	285

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA	i
AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO	vii
ABSTRACT	ix
LISTA DE SIGLAS	xi
LISTA DE FIGURAS	xiii
LISTA DE TABELAS	xix
SUMÁRIO	xxi
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – NA BEIRA DE UM RIO SE FAZ CIDADE	9
1.1. Pensar a cidade a partir da sociologia do espaço	11
1.2. Velhos rios, novíssimas metrópoles	22
CAPÍTULO 2 – O RIO E A CIDADE: NATUREZA E CULTURA NA CONFORMAÇÃO DA HISTÓRIA URBANA	57
2.1. Navegar pelos meandros: a relação rios, cidades e pessoas	58
2.1.1. O rio e a morfologia urbana	59
2.1.2. Navegando pela história dos rios e das cidades	70
2.1.3. Urbanização líquida: a constituição das cidades e dos rios como espaço(s) sicionatural(is)	78
CAPÍTULO 3 – A TRANSFORMAÇÃO DAS FRENTESE DE ÁGUA URBANAS: ENQUADRAMENTO GERAL	99
3.1. A invisibilidade dos rios urbanos nas cidades industriais	99
3.2. A transformação das frentes de água nas cidades pós-industriais	103
3.3. Os modelos de transformação das frentes de água	113
3.4. Sociabilidades hídricas	124
3.5. Cidades líquidas: a sociabilidade hídrica a partir da transformação das frentes de rio	128
3.6. Conformação dos novos espaços públicos nas frentes de água urbanas: o modelo hegemônico	135
CAPÍTULO 4 – RIO ÁGUA: O MONDEGO EM TEMPOS DE CHEIA	149
	xxi

4.1.	Corpus Mondego	149
4.1.1.	Navegando pelo maior rio português	150
4.1.2.	Caracterização socioeconômica da bacia do Mondego	157
4.1.3.	A vida silvestre no Mondego: arranjos sicionaturais	158
4.1.4.	O Mondego tutelado: as normas de planejamento e gestão das águas na produção do espaço fluvial	160
4.2.	Breves notas sobre a relação histórica entre o Mondego e Coimbra	168
4.3.	O rio que inunda a cidade	178
4.4.	O rio como estrada: a navegação fluvial pelo Mondego	190
	CAPÍTULO 5 – RIO AREIA: O MONDEGO EM TEMPOS DE SECA	197
5.1.	Quando a areia faz cidade: materialidade, agência e sociabilidades	200
5.1.1.	Areia e lazer: as praias fluviais do Mondego (1935-1945)	206
5.1.1.1.	Breve histórico da Praia Fluvial do Mondego	206
5.1.1.2.	A Praia Fluvial: ritmos do rio e novas práticas urbanas	209
5.2.	Areia, cidade, classe e género: as lavadeiras do Mondego	220
5.3.	A folclorização das lavadeiras	231
5.4.	As pontes e os barqueiros	236
	CAPÍTULO 6 – RIO ESPELHO: O MONDEGO NA CIDADE LÍQUIDA	243
6.1.	O rio concebido pelo planeamento urbano municipal	246
6.1.1.	O meio ambiente na concepção da paisagem urbana do Mondego	271
6.2.	O rio Mondego na Coimbra atual: mediações entre o rio vivido e o rio percebido	276
6.2.1.	Primeira paragem: usos e percepções sobre o Parque Verde	289
6.2.1.1.	Breve descrição do terreno	289
6.2.1.2.	Sociabilidade, natureza e consumo visual	291
6.2.1.3.	O processo de enobrecimento do rio a partir do Parque Verde	298
6.2.2.	Segunda paragem: praias e feira ou a ruralidade e a natureza no Mondego urbano	305
	CONCLUSÕES	313
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	323
	APÊNDICE 01 – EXCURSO METODOLÓGICO	360
	APÊNDICE 02 – INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO	395

INTRODUÇÃO

A história de uma cidade é também a história do seu rio. A atratividade inicial exercida pelos rios para a fixação das pessoas, os sucessivos usos e as funções que esses corpos de água foram acumulando ao longo do tempo revelam a forma complexa como os seres humanos apropriaram-se da água e lidaram com a dinâmica hídrica dos rios. Nesse sinuoso trajeto, as necessidades e as representações humanas sobre os rios e a água apresentam-se distintamente, conforme o tempo histórico e o lugar geográfico, com aproximações e oposições que têm a capacidade de revelar a forma de se “fazer” cidade.

Os rios urbanos são aqueles cursos de água que fluem pelas cidades ou que estão inseridos em algum processo de urbanização, mesmo quando não estejam em algum centro urbano (Castonguay & Evenden, 2012). Da mesma forma que eles moldam as cidades com seu ciclo hidrográfico, extensão, profundidade, largura do leito e outras características físico-naturais, eles também são moldados pelas intervenções e formas de apropriação humana, compondo a paisagem urbana a partir dessa interação mútua.

A degradação dos rios urbanos é uma realidade mundial comum a todas as áreas urbanizadas e não uma situação restrita a alguma região do Globo. Os motivos dessa degradação podem ter raízes antigas, como o processo de revolução industrial no caso das cidades europeias, ou serem recentes, como a explosão demográfica dos aglomerados urbanos na África e da Ásia. De toda forma, não há como recusar a ideia de que as respostas a esse problema, no mundo inteiro, são recentes.

As medidas de despoluição dos rios europeus e americanos começaram a ser adotadas apenas a partir do último quartel do século XX, com vários processos recém-finalizados ou ainda em curso. No Sul global, a insuficiência de recursos torna esse processo mais moroso, com a maior parte de suas cidades ainda enfrentando graves problemas de poluição das águas fluviais gerados pela insuficiência de saneamento básico e pelo crescimento desordenado.

Ao tomar os rios como testemunhos da vida das cidades, nota-se que cada um deles continha uma série de registros que revelavam a história e os modos como foram sendo socialmente apropriados, com os usos que lhes foram dados e

os significados simbólicos que lhes foram atribuídos. Contar essa história era, então, conhecer a história local das pessoas e de como foram sendo construídas as cidades que eles atravessam.

Se, por um lado, a minha formação acadêmica como jurista, inicialmente, levava-me a priorizar questionamentos sobre a legislação ambiental e urbanística; de outro, a experiência junto ao Programa de Doutorado em Sociologia: Cidades e Culturas Urbanas e ao Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra permitiu-me perceber novos recortes para além do jurídico na leitura da relação entre os rios e as cidades. O contato com investigadores e investigadoras de vários campos das ciências sociais e humanas, com pesquisas de diferentes metodologias e abordagens teóricas e o acesso a novas referências bibliográficas possibilitado pelo percurso da investigação doutoral contribuíram para o esforço de interdisciplinaridade desta tese e, certamente, franquearam-me um olhar renovado para o fenômeno urbano e, até mesmo, para o fenômeno jurídico.

Assim, o rio em que se foca esta tese não é o rio das leis, lido a partir da legislação ambiental e urbanística e da fiscalização pública de seus usos. Interessa mais a este trabalho o rio urbano enquanto suporte de sociabilidade que reúne uma multiplicidade de discursos, significados, políticas e práticas culturais na cidade. Sem negligenciar a materialidade própria dos rios e das suas relações ecológicas, mas mantendo-a em segundo plano, o presente trabalho assume o rio como espaço híbrido de socionatureza que produz e é produzido cotidianamente por meio de uma série de práticas sociais e da materialização física de arranjos socionaturais (Winiwarter, Schmid, & Dressel, 2013), a partir da qual é possível refletir sobre a forma como as pessoas relacionam-se entre si no espaço urbano e sobre a concepção de natureza que orienta a construção cotidiana das cidades.

A degradação e o desprezo pelos rios urbanos sucedidos pelo atual momento em que discursos e projetos para a recuperação e o resgate desses cursos de água estão cada vez mais em pauta mundo afora, conta sobre o lugar da natureza na cidade, sobre a nova economia urbana pós-industrial e sobre as novas urbanidades enquanto forma de viver a cidade. Vendo de mais perto esses processos, percebe-se que as práticas sociais que se manifestam nesses locais podem revelar como o lugar dos rios na paisagem urbana vai sendo alterado por

esses novos arranjos que são sempre seletivos ao escolher as práticas sociais que querem privilegiar.

Todo esse percurso aqui descrito sobre a história da inter-relação entre os rios e as cidades evidenciam que a urbanização passa pelos usos sociais dos rios a que são dadas distintas urbanidades ao longo do tempo. Assim, pensar em urbanidade a partir dos rios urbanos leva à seguinte indagação: qual a importância do rio Mondego na constituição das paisagens urbanas de Coimbra?

Os rios reúnem uma série de tecnologias hidráulicas que os controla, são objetos de normas jurídicas que regulamentam seus usos, motivam conflitos sociais que mobilizam pessoas e discursos, reúnem uma série de práticas culturais e constituem formas desiguais de sociabilidade que os ligam a também distintos imaginários, narrativas e visões de mundo. Também definem os ritmos e os tempos da cidade, a localização e os seus zoneamentos. A forma de circulação e mesmo o comportamento das pessoas podem ser influenciados pela presença da água.

Nesse sentido, o objetivo geral da presente tese é identificar práticas sociais e arranjos socionaturais que se relacionam ao rio Mondego na cidade de Coimbra de forma a compreender como esse rio é concebido, representado e vivido no dia a dia da cidade, moldando a sua paisagem, especialmente a partir do século XX.

Como afirmou o geógrafo brasileiro Milton Santos, as paisagens urbanas são feitas de acréscimos, substituições, sobreposições e eliminação de elementos, um escrito sobre o outro, formando um conjunto de objetos com idades diferentes, herança de momentos diferentes (Santos, [1988] 2008). Considerando o rio e suas margens como inscrições na paisagem urbana, encontra-se ali um palimpsesto de objetos, de imagens, de sons, de cheiros, de pessoas e de elementos não humanos que servem como registro de diferentes marcações no espaço-tempo que abrem caminhos para reconstituir sociologicamente a forma como essas paisagens foram sendo constituídas.

Além disso, é preciso reconhecer que diversas práticas e arranjos socioespaciais relacionados aos rios podem se dar na forma de hipertexto que remetem a outros lugares mundo afora e, até mesmo, ao próprio passado dos lugares (Rossa, 2015), revelando similitudes e singularidades.

A hipótese central do presente trabalho é que os rios constituem um poderoso recurso de que as cidades se apropriaram desde o seu surgimento, convertendo-se, na contemporaneidade, em uma fonte de atração de pessoas e de recursos a partir de processos de renovação urbana que tomam os rios um eixo central. No caso de Coimbra, os novos usos e sociabilidades do rio Mondego teriam obedecido à transição, durante a segunda metade do século XX, de uma sociedade essencialmente rural para uma sociedade urbana, estando ainda em pleno curso o processo de requalificação do Mondego para torná-lo centro dessa nova forma de urbanidade.

Se uma cidade é sempre mais que uma por pressupor pluralidades (Cerasoli, 2018; Fortuna, 2012), um rio também o é. O Mondego é o rio dos poetas, dos músicos, dos estudantes, das lavadeiras, dos barqueiros e da gente trabalhadora. É o rio do agreste da seca, do excesso de água, do excesso de areias, do medo e do vislumbre, dos postais e dos cotidianos, do passeio, dos amores, do desporto e do trabalho. É também o rio de peixes, da subida da lampreia, da nidificação das aves, mas também das técnicas e das grandes obras de engenharia.

Diante das diversas nuances que revelam um rio e das infinitas conexões que estabelece com outros seres e, conseqüentemente, das múltiplas abordagens que uma investigação sobre um rio e suas urbanidades permite, aqui se reconhece de partida o caminho da serendipidade (Merton & Barber, 2004), de uma sociologia que reconhece a contingência do mundo e deixa-se surpreender pela fortuna e pelo acaso dos objetos não antecipáveis. Apesar de ter bem definido os objetivos desta investigação sobre o rio Mondego, o terreno trouxe surpresas no que diz respeito às práticas sociais e aos arranjos encontrados e a pesquisa procurou seguir a linha de algumas dessas descobertas para conhecer melhor nuances sobre o terreno, como foi o caso das manifestações de ativistas contra a construção de um campo de golfe na zona do rio conhecida como Rebolim.

Em linhas gerais, o presente trabalho buscou compreender a relação do Mondego com a cidade de Coimbra a partir de uma abordagem qualitativa dos usos sociais do rio e das marcas simbólicas até as sociabilidades que nele se manifestaram ao longo do tempo. Para esse intento, procurou-se usar o método regressivo-progressivo proposto por Henri Lefebvre em seus estudos sobre as comunidades camponesas na França (Lefebvre, [1949] 1986a; [1953] 1986b).

O pensador francês explica que o método regressivo-progressivo é composto de três momentos de pesquisa. No primeiro deles, denominado momento *descritivo*, realiza-se a observação no local da pesquisa e elencam-se os diversos elementos encontrados em campo, descrevendo-os com precisão. No segundo momento, a que se denomina *analítico-regressivo*, a realidade social descrita na fase anterior deve ser analisada, retrocedendo-se historicamente no tempo para datar com precisão as espacialidades e as temporalidades que coexistem no presente. Por fim, o terceiro momento, a que se nomeia *histórico-genético*, consiste na análise e na reflexão sobre a gênese das formações e das estruturas encontradas, relacionando-as a um conjunto de fatores que com elas interagem para assim elucidar e compreender o presente (Lefebvre, 1986a, p. 173, 1991, p. 65).

Orientando o trabalho na direção da proposta do método regressivo-progressivo de Lefebvre, a investigação realizada sobre o rio Mondego e a cidade de Coimbra considerou esses três momentos na coleta dos dados em terreno, bem como em sua análise.

No que diz respeito ao momento *descritivo*, foram levantadas as informações sobre a configuração socioespacial do rio Mondego e de suas margens urbanas na cidade de Coimbra, identificadas as práticas sociais e os arranjos sociotécnicos presentes. Para a obtenção desses dados, foram empregadas, como técnicas, as caminhadas urbanas pelas margens do rio e a observação direta em terreno, especialmente no Parque Verde do Mondego e na Praia Fluvial do Rebolim, com registos fotográficos e textuais em diário de campo. Foram realizadas 43 entrevistas em terreno, sendo 23 no Parque Verde, 19 na Praia Fluvial do Rebolim e 01 com o representante das manifestações realizadas por um grupo de ativistas em defesa do rio Mondego. De forma suplementar, a aplicação eletrônica de inquéritos por questionários na plataforma Google Forms, com divulgação ampla em grupos de Facebook e WhatsApp para conformação de amostra em bola de neve, permitiu conhecer mais sobre os usos e as representações que parcela da população de Coimbra mantém com o Mondego.

Para decifrar a complexidade vertical e datar os diversos arranjos, sujeitos e práticas encontradas em campo, o momento *analítico-regressivo* recorreu a fontes documentais primárias e secundárias. O *corpus* documental estudado

compôs-se da legislação municipal e dos Planos Diretores do Município; de monografias e artigos sobre a história local; de fotografias da imagoteca da Casa da Cultura de Coimbra e outras que circulam em grupos de Facebook destinados a cultivar a história da cidade; das atas de reunião da Câmara Municipal; e de outros documentos mantidos pelo Arquivo Histórico do Município de Coimbra, bem como de pesquisa realizada em jornais locais arquivados junto à Biblioteca Municipal de Coimbra.

No terceiro e último passo, o momento *histórico-genético*, a produção da paisagem urbana do Mondego em Coimbra foi discutida com o objetivo de pensar sobre o lugar ocupado pelo rio no espaço da cidade ao longo do tempo e em como as nuances econômicas, culturais e políticas incidiram nesse processo, elevando o rio a uma categoria sociológica com a qual se pode entender e explicar as cidades. Ao manter a pergunta de fundo: *que rio para que cidade?*, buscou-se ainda desvendar as principais narrativas urbanas sobre o rio que estão em disputa na sociedade e o que elas revelam sobre a cidade em que se está a viver ou a reconstruir.

O corpo da tese está dividido em seis capítulos. Os momentos do método regressivo-progressivo funcionaram como um fio condutor no processo de pesquisa e elaboração de cada um deles, aparecendo com mais ou menos ênfase ao longo do texto sem a rigidez de um desencadeamento sequencial.

No exercício de fornecer um enquadramento mais geral sobre a relação entre os rios e as cidades, o Capítulo 1 tratará sobre a importância dos rios no surgimento dos primeiros núcleos urbanos e o papel por eles desempenhados nas cidades contemporâneas. A trajetória do espaço, enquanto categoria de análise na sociologia, foi refeita em linhas gerais com o intuito de realçar a espacialização dos rios urbanos como processo atrelado às dinâmicas sociais, econômicas e culturais da cidade, trazendo o capítulo uma discussão sobre os maiores aglomerados urbanos da atualidade e a sua relação com os cursos de água que lhes atravessam.

No Capítulo 2, serão mobilizados os conceitos de práticas e arranjos sociotécnicos desenvolvidos por Winiwarter, Schmid e Dressel (2013) para discutir a relação entre rios e cidades, enquanto híbridos socionaturais. A leitura de monografias que abordaram a história de rios importantes, como *The organic machine: the remaking of the Columbia River*, de Richard White (1995), cuidou de

reconhecer o hibridismo dos cursos de água enquanto elementos de socionatureza, complementada pelas reflexões de Erik Swyngedouw (1996) sobre a circulação da água e a indissociabilidade que caracteriza os processos “naturais” e “sociais” na produção desses “quase-objetos” como híbridos de socionatureza. A proposta de Bruno Latour (2012) da teoria do ator-rede de reconhecer a agência dos objetos e a teoria de produção espacial de Henri Lefebvre (1991) são manejadas nesse capítulo na tentativa de propor a relação entre rio e cidade como a relação entre dois híbridos socionaturais que se conectam e se produzem mutuamente a partir de uma rede de processos e fluxos que são simultaneamente naturais e sociais, materiais e discursivos, físicos e simbólicos, humanos e não-humanos.

Os modelos de requalificação das frentes de rio no contexto das cidades pós-industriais e a ambivalência desse processo serão discutidos no âmbito do Capítulo 3. Se, de um lado, essa nova inserção dos rios no contexto urbano revela o avanço de um urbanismo neoliberal (Davidson, 2009; Boland, Bronte, & Muir, 2017; Kayanan, Eichenmüller, & Chambers, 2018), da liquidez das relações sociais e da espetacularização das cidades; de outro lado, ela contribui para estabelecer uma relação de novo tipo entre cidade e natureza a partir do espaço do rio na paisagem urbana para, inspirados no direito à cidade de Henri Lefebvre (Lefebvre, 2012), propor uma nova exigência: o *direito ao rio*. Também, nesse capítulo, será ensaiada a formulação do conceito de “sociabilidade hídrica” para se compreender melhor o papel dos rios na constituição da sociabilidade no contexto das “cidades líquidas”, buscando no pensamento de Zygmunt Bauman (2001) sobre a modernidade o ponto de partida para a discussão.

A segunda parte da tese, intitulada *O Mondego na cidade de Coimbra: rio no plural*, dedicar-se-á a discutir o objeto empírico da tese, elegendo como estudo de caso o rio Mondego e a cidade de Coimbra. O Capítulo 4 iniciar-se-á com uma espécie de atlas – *corpus* Mondego – em que se apresentarão as características geográficas, socioeconômicas, ambientais e legais do rio. A ênfase do capítulo assenta na relação da cidade de Coimbra e do rio a partir do elemento água, com destaque para os efeitos das cheias do Mondego sobre a cidade, as práticas sociais e os arranjos sociotécnicos que foram impulsionados para o seu controle. A história do trânsito fluvial, que entrou em decadência apenas no século XX, será abordada

para se perceberem os usos conferidos ao rio e a sua relação com a paisagem urbana do período.

Como rio sujeito aos efeitos sazonais das estiagens até a década de 1980, quando se realizaram as obras de estabilização do seu caudal, o Capítulo 5 partirá da areia para revelar as urbanidades que marcaram o espaço do rio Mondego e da cidade durante os períodos de seca, mobilizando-se as categorias de gênero e de classe para essa análise. Serão abordados para esse fim eventos históricos, arranjos e personagens ligadas ao rio: a Praia Fluvial do Mondego, inaugurada no centro da cidade durante a década de 1930; as lavadeiras; as pontes de travessia; e os barqueiros.

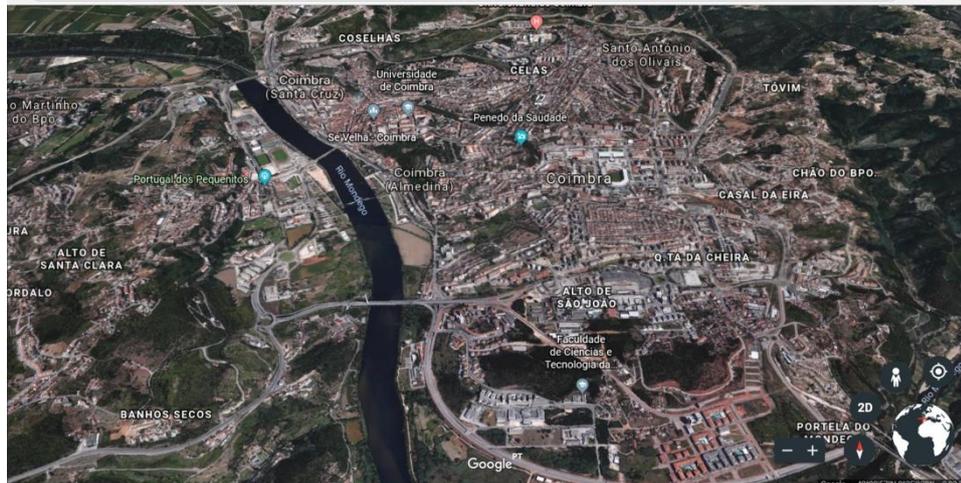
No sexto e último capítulo da tese serão abordadas as transformações sofridas pelo Mondego a partir das intervenções que estabilizaram as suas águas, formando um espelho de água ao longo da cidade. Serão avaliados a transformação na forma de conceber o rio nos instrumentos municipais de planejamento urbano, as atuais percepções sobre o rio Mondego e os seus usos, e a forma como esse elemento dialoga com os processos de transformação das frentes de água apresentadas nos capítulos anteriores, especialmente no que tange ao papel do rio na viabilização de novas imagens, economias e sociabilidades na “cidade líquida” que vem sendo construída.

*Vou vendo o que o rio faz
quando o rio não faz nada.
Vejo os rastros que ele traz,
numa sequência arrastada,
do que ficou para trás.*

(Fernando Pessoa, *Poema*)

CAPÍTULO 1 – NA BEIRA DE UM RIO SE FAZ CIDADE

A presença das águas na cidade, sejam elas marítimas, fluviais, lagunares ou mesmo subterrâneas, marca de forma indelével a sua existência. Ao descrever as cidades que visitou para Kublai Kan, o viajante Marco Polo conta que há duas maneiras de se chegar à Despina: de navio ou de camelo, sendo que essa cidade apresenta-se diferente a quem vem por terra e a quem vem por mar (Calvino, [1972] 2016, p. 33). No presente texto, propõe-se que se chegue às cidades a partir das águas, especificamente daquelas dos rios urbanos.



*Figura 1. Vista aérea do rio Mondego e Coimbra (2020).
Fonte: Google Earth.*



Figura 2. O Rio Mondego e a Alta de Coimbra (2018).
Fonte: o autor.

Assumindo que o rio é um testemunho físico que fornece importantes respostas para as pessoas que se ocupam da reflexão sobre as cidades e as culturas urbanas, o presente capítulo tem como objetivo principal resgatar a relação ancestral entre os rios e as cidades para assim lançar as bases que permitam compreender a importância que esses cursos de água ainda jogam para as cidades contemporâneas e como marcam as suas paisagens urbanas.

Para tal desiderato é imprescindível que se faça um recuo no tempo de forma a compreender a relação das cidades com seus rios ao longo da história desde o surgimento das primeiras cidades. Para a reflexão sobre o papel desempenhado por esses cursos de água nas configurações das cidades atuais, será feita uma incursão exploratória pelas oito cidades¹ apontadas pelo relatório da Organização das Nações Unidas como as áreas urbanas mais populosas do mundo.

¹ Para se referir às aglomerações urbanas mais populosas do mundo, será utilizado principalmente o termo “cidade” sem que isso importe em uma escolha epistemológica excludente de outras possibilidades de interpretação e nomeação dessas áreas, como regiões, metrópoles, megacidades, cidades globais e megalópoles, por exemplo. A escolha é feita aqui considerando apenas a maior inteligibilidade do termo para o texto, uma vez que, mesmo com o vocábulo cidade sendo insuficiente para designar a complexidade urbana contemporânea, ainda é a palavra que mais facilmente se associa a esse fenômeno e permite a identificação desses lugares.

A hipótese levantada aqui é a de que a presença dos rios jogou um papel decisivo na história dessas cidades e que ainda continua a constituir um fator central em suas dinâmicas urbanas atuais, mesmo que com enormes variações no que tange aos usos sociais de suas águas.

Pensar os rios urbanos é pensar o espaço em que se faz cotidianamente as cidades. É rever a importância desses cursos de água para além de cenário ou “pano de fundo” dos acontecimentos urbanos com os quais são comumente descritos e resgatar a sua agência enquanto elemento propulsor da história. Como no poema de Pessoa, é ver o que o rio faz, mesmo que o rio aparentemente não faça nada.

1.1. Pensar a cidade a partir da sociologia do espaço

A vida humana desenvolve-se nos esquadros do tempo e do espaço. Se não se pode falar de sociedades sem história, tampouco se pode deixar de constatar que as histórias dessas sociedades desenvolvem-se *no* espaço e *por causa do* espaço, isto é, o espaço não é apenas a matéria que resulta da história, mas também é um dos fatores que atua na conformação dos processos sociais e, assim, marca o tempo.

Os trabalhos de Lefebvre ([1974] 1991, [1970] 1999, [1968] 2012)² e Foucault ([1984] 2013) forneceram muitos subsídios para que as ciências sociais e humanas renovassem as suas epistemologias e metodologias de forma a contemplar uma perspectiva que considerasse o espaço como elemento indispensável para a análise social, que até então pendia para a primazia do tempo sobre o espaço (Soja, [1989] 1995).

Em *Des espaces autres*³, Foucault (2013) faz um breve histórico do espaço a partir da Idade Média para então escrever sobre as suas características e a sua importância na atualidade. Para ele, o espaço como conjunto de lugares fixos, duais e hierarquizados da Idade Média – *espaço da localização*, foi substituído pelo

² A data entre colchetes refere-se à edição original da obra, que será indicada apenas na primeira vez em que ela é citada no texto. Nas demais, indicar-se-á somente a edição utilizada pelo autor.

³ O texto tem origem em uma conferência proferida por Michel Foucault em 1967, mas só foi publicado pela primeira vez em 1984, no periódico *Architecture-Mouvement-Continuité*.

espaço da extensão a partir do século XVII, com o heliocentrismo e o infinito do universo advindos das teorias de Galileu que, por sua vez, foi substituído na época atual pelo *espaço da alocação*, em que o que se sobressaem são as séries de relações estabelecidas entre os pontos e os elementos que estão distribuídos no espaço (Foucault, 2013).

A problemática espacial não é uma das preocupações recorrentes e diretas de Foucault, contudo a importância conferida por ele ao espaço fica explícita em sua afirmação de que vivemos na *época do espaço*, na qual o mundo seria experimentado “menos como uma grande vida que se desenvolveria através do tempo, do que como uma rede que liga pontos e entrecruza seu emaranhado” (Foucault, 2013, p. 113).

Foucault refuta as perspectivas unicamente físicas que consideram o espaço uma espécie de vazio em que se situam as pessoas e as coisas e também vai além daquelas fenomenológicas em que o espaço aparece como um vazio que se reveste de diferentes espelhamentos. Ele advoga a existência de um espaço heterogêneo, um “espaço do fora” que “nos corrói e nos erode” e que é construído a partir de relações que definem alocações/posicionamentos (Foucault, 2013, p. 115), ou seja, reconhece que o espaço é também um motor para a definição dessas alocações, que ele não é apenas resultado, mas é também causa.

Apesar de não ter tratado em detalhes a relação espaço-tempo neste texto, uma das suas contribuições para os estudos sobre cidades está justamente em ampliar aquela perspectiva que olha para a cidade e pretende interpretá-la unicamente a partir da ação do tempo, ou em outras palavras, como o tempo conforma certo espaço e certa cultura. Com essa outra lente, percebe-se que o espaço também atua sobre a história o que permite que seja reconhecido, por exemplo, que a intermitência de cheias e secas de um rio marquem o tempo de uma cidade e a sua vida social urbana.

Diferentemente de Foucault, a importância do espaço e da questão urbana na dinâmica social ocupa um espaço privilegiado na extensa produção de Henri Lefebvre, desde *O direito à cidade* (1968), passando por *A revolução urbana* (1970) e por *Do rural ao urbano* (1970) até chegar em *A produção do espaço* (1974), considerada a sua obra mais completa sobre as cidades, o urbano e o espaço.

Como marxista, Lefebvre foi além do dogmatismo economicista para defender o argumento de que o espaço não deve ser analisado apenas como “superestrutura”, pois também possui uma dimensão que lhe é inseparável e que atravessa a “estrutura” dos sistemas econômicos em um processo dialético que é único e conflitual (Lefebvre, 2012, p. 22). Para ele, o espaço constitui um meio de produção que é produzido enquanto tal e que não pode ser separado das outras forças produtivas, como tecnologia, ferramentas, máquinas, materiais, conhecimento, terra e demais recursos naturais. Também não deve ser separado da divisão social do trabalho, “que o modela”, da natureza, do Estado e das outras superestruturas presentes na sociedade (Lefebvre, 1991, p. 85).

Longe de querer neste presente trabalho discutir a querela instaurada na teoria marxista com o pensamento de Henri Lefebvre⁴, interessa aqui mais a sua concepção dialética de espaço que liberta o espaço das amarras da geografia física e do historicismo até então vigente nas ciências sociais e humanas.

Em *A revolução urbana*, essa concepção está nítida na afirmação de que “O espaço e a política do espaço `exprimem` as relações sociais, mas também reagem sobre elas” (Lefebvre, [1970] 1999, p. 24).

Nesse sentido, o espaço não é um vazio que funciona como condicionante *a priori* da vida social, nem tão somente um mero reflexo produzindo relações sociais. A dialética socioespacial, para usar aqui a expressão de Soja (1995), parte dessa noção introduzida por Lefebvre de que as relações espaciais e sociais são inter-reativas, isto é, as relações sociais moldam o espaço da mesma maneira que o espaço também molda essas relações sem que se possa assumir qualquer tipo de prevalência ou sobreposição entre esses elementos.

As investigações de Henri Lefebvre permitiram-lhe formular uma teoria sobre a produção do espaço em que as categorias sociológicas de espaço e de tempo ganharam uma abordagem distinta e original. Se quando da publicação dos seus escritos a abordagem espacial era incomum nas teorias críticas e mesmo vista com certa desconfiança, hoje a reprodução em larga escala da tese lefebvriana “o espaço é um *produto* social” nos textos acadêmicos de diversas áreas tem

⁴ Sobre essa discussão ver Edward Soja (1995).

contribuído para a sua trivialização e esvaziamento de sentido, banalizando a sua teoria.

No prefácio escrito onze anos após a primeira publicação de *La production de l'espace*, Lefebvre revela o alcance de sua ambição: “não somente caracterizar o espaço onde vivemos e sua gênese, mas encontrar a gênese da sociedade atual, através e pelo espaço produzido” (Lefebvre, 2013, p. 127).

O espaço em Lefebvre está profundamente ligado ao modo de produção ao ponto de ele lançar a seguinte questão: “O ‘socialismo’ engendrou um espaço? Se não, é porque o modo de produção socialista não tem ainda existência concreta” (Lefebvre, 2013, p. 128).

Isto não significa, como pode parecer à primeira vista, que o espaço é uma realidade concreta que existe por si mesmo e que vai sendo passivamente conformado pelas ações e relações das pessoas e dos objetos. Antes, o espaço é dialético, pois, ao mesmo tempo que resulta das relações sociais passadas (espaço como produto), ele também é pré-condição para essas relações (espaço como produção) e, como tal, está implicado nas forças produtivas, incluindo tecnologia e conhecimento; na divisão social de trabalho, que ele também modela; e no Estado e superestruturas (Lefebvre, 1991, p. 85).

Os escritos de Lefebvre geraram um intenso debate acerca do papel do espaço e contribuíram decisivamente para discussão do espaço enquanto uma categoria central para a teoria social contemporânea.

Soja (1995), fortemente influenciado pela obra de Lefebvre, critica justamente o historicismo que subordina a espacialidade na teoria social crítica até o século XX e, com isso, tenta situar a importância do espaço para a compreensão e a crítica sociais. Os trabalhos de David Harvey, Doreen Massey, Neil Smith e Edward Soja, orientados por discutir o papel desempenhado pelo espaço no materialismo histórico e, assim, de alguma forma, na conformação da sociedade, talvez possam ser considerados os mais influentes no sentido de ecoarem o debate sobre a espacialidade para além da geografia.

No campo da economia política, a geografia mundial e a divisão internacional do trabalho estão contempladas nas análises desenvolvidas pelos economistas da *Teoria da Dependência* e jogam um papel definidor na interpretação que autores e autoras como Ruy Mauri Marini, André Gunder Frank,

Theotonio dos Santos, Vânia Bambirra, Enzo Faletto e Fernando Henrique Cardoso fazem sobre o capitalismo latino-americano.

A sociologia histórica do desenvolvimento com a teoria do “sistema-mundo” de Immanuel Wallerstein (1989) também incorpora em seu modelo teórico-interpretativo a componente espacial já que, para Wallerstein, o funcionamento básico do modo de produção capitalista está centrado em uma divisão de trabalho entre países centrais e uma vasta zona integrada de países semiperiféricos e periféricos. Como explica Fortuna (1987), essa divisão implica em diferentes formas de controle da força de trabalho, maiores ou menores níveis de coerção e em um sistema em que os estados competem entre si para a consolidação ou a melhoria de suas condições estruturais, o que desemboca por vezes em processos de descontinuidades políticas com a constituição e/ou o arruinamento de Estados e de entidades supraestatais, como é o caso da formação da União Europeia e do fim da União Soviética.

Apesar de a incorporação gradual da perspectiva espacial nas ciências sociais e humanas ser um movimento contínuo e cada vez mais alargado, chegando inclusive a áreas científicas consideradas metodologicamente mais reativas, como é o caso do direito⁵, não se pode negar que esse movimento de espacialização sofre oposições e é fruto de discordâncias.

Especificamente na sociologia, a reação veio acompanhada da crítica à sobrevalorização do espaço na análise dos processos sociais, chegando alguns a denunciarem o que consideravam a fetichização do urbano (Castells, [1972] 2000) e outros até mesmo a propor que, para a sociologia urbana, o espaço seria apenas uma das variáveis a ser considerada em nível empírico e que, assim, não deveria ser convertido em elemento essencial para a análise teórica (Saunders, [1986] 1993).

De certa forma, a história da sociologia no século XX é marcada por uma abstenção relativa ao espaço (Urry, 2001), talvez pelo fato de que o objetivo implicitamente assumido pela pesquisa sociológica de então era o de elucidar o funcionamento das sociedades para além das formas concretas do tempo e do espaço, na tentativa de construir um conhecimento universal que fosse capaz de

⁵ Sobre a espacialização do direito ver Blomley, Delaney e Ford (2001), Braverman (2014), Mitchell e Staeheli (2005) e Philippopoulos-Mihalopoulos (2018).

explicar a totalidade do mundo, desconsiderando – ou no mínimo secundarizando – as particularidades que este possui e que atuam de forma a moldar as formas sociais (Dahms, 2009).

Não obstante a sociologia tenha desconsiderado o espaço enquanto categoria de inquirição com status epistemológico próprio e merecedora de teorização, a análise do seu papel na vida social aparece nos textos clássicos de forma esparsa, muitas vezes implícita, como um pressuposto ou condicionante secundário a atuar no enquadramento das teorias sociológicas.

Nas teorias clássicas de Marx, Engels, Durkheim e Weber, o espaço geográfico é abordado como uma referência para a explicação que esses autores conferem à vida social moderna sem, contudo, constituir uma dimensão direta de análise (Dahms, 2009, p. 90). Como pontua Urry (2001, p. 5), é de Georg Simmel a mais importante contribuição da teoria clássica para a sociologia do espaço.

Em um texto publicado no ano de 1903, *Sociologia do Espaço*, Simmel reconhece explicitamente a importância de se perscrutar o significado das condições espaciais para a determinação e o desenvolvimento das formas de sociação⁶, pois essa espacialidade constitui “a documentação mais clara das forças reais” (Simmel, [1903] 2013, p.74).

Além de reconhecer a importância do espaço, Simmel (2013) discutiu cinco qualidades fundamentais da forma espacial encontradas nas figurações da vida social: o espaço: i) é exclusivo ou único; ii) pode ser decomposto em pedaços a serem “emoldurados” por limites; iii) possibilita a fixação de seus conteúdos – o sítio das interações sociais no espaço; iv) confere um grau de vitalidade às interações sociais conforme a proximidade/distância; v) gera mobilidade humana.

A referência ao espaço fez-se presente em outros textos de Simmel, inclusive nos mais celebrados. Em *A metrópole e a vida do espírito*, escrito para uma conferência proferida em 1903 na Exposição das Cidades, em Dresden, Alemanha, Simmel reflete sobre aquilo que considera serem os aspectos especificamente modernos da vida contemporânea, adotando uma abordagem de

⁶ Mantém-se aqui o termo adotado na tradução brasileira de Rainer Domschke e Fraya Frehse. O tradutor e a tradutora justificam a opção pelo vocábulo incomum em português “sociação” pelo fato de ele destacar o caráter processual do termo original *Vergesellschaftung*, “no sentido de ‘engendrar sociedade’ (Gesellschaft) por meio dos efeitos recíprocos dos indivíduos uns em relação aos outros, suas interações” (Simmel, 2013, p. 110).

cariz sociopsicológica para analisar a relação que “a estrutura social induz entre os aspectos individuais da vida e aqueles que transcendem a existência dos sujeitos individuais” (Simmel, [1903] 2001, p. 31).

Partindo de duas das principais metrópoles europeias da época, Berlim e Viena, Simmel desenvolve a ideia de que as grandes cidades estão submetidas aos princípios da racionalidade capitalista e do anonimato (Fortuna, 2010). Nesse sentido, o espaço aparece explicitamente no texto como um elemento-chave na produção das reações sociais e psíquicas dos indivíduos, de forma que o “carácter essencialmente racional da vida mental da metrópole torna-se compreensível por oposição ao da pequena localidade, que se baseia mais em sentimentos e emoções” (Simmel, 2001, p. 32).

Apesar de não explicar a vida urbana a partir da forma espacial, as configurações das grandes cidades, sempre com ritmo acelerado, grande número de pessoas e variedade das relações e preocupações e muito estímulo visual, explicam as características da individualidade metropolitana: o espírito calculista, a atitude *blasée* reservada. Ao mesmo tempo, a dimensão populacional e territorial da cidade moderna assegura aos indivíduos maior grau de liberdade individual, ou como sintetiza o velho aforismo alemão, “*Os ares da cidade libertam!*”.

O dualismo entre dois espaços distintos, a saber, as grandes cidades e as pequenas localidades, é pressuposto da análise que Simmel realiza sobre a vida metropolitana, sendo possível identificar que ele retoma aquelas qualidades fundamentais da forma espacial por ele identificadas em seu *Sociologia do espaço* e aqui já discutidas.

Conhecida como *Escola de Chicago*, a longa tradição de pesquisas sobre os fenômenos urbanos desenvolvidas no contexto dessa metrópole norte-americana a partir da primeira quinzena do século XX privilegiou o estudo de questões da vida cotidiana, como a segregação, a delinquência, o racismo, a marginalidade, os choques culturais e o planejamento urbano em geral.

Essa nova forma de fazer “sociologia urbana” confere destacada importância aos dados empíricos e à observação direta dos comportamentos estudados. Mesmo que o espaço não tenha sido objeto de teorização específica por parte desses sociólogos, ele aparece como componente importante para a explicação dos fenômenos sociais, não sendo demais lembrar que pode ser

atribuído ao próprio contexto socioespacial da cidade de Chicago o programa de pesquisas por eles desenvolvido: sua posição geográfica central dessa cidade, sua rápida industrialização, as sucessivas vagas de imigração europeias, a migração de negros vindos do sul do país, sua forma específica de urbanização e de segregação do local de habitação, os conflitos raciais e sociais e a tradição filantrópica protestante do trabalho social (Peretz, 2000, p. 61).

Considerado um dos fundadores da Escola de Chicago, Robert E. Park exerceu enorme influência na formação de toda uma geração de sociólogos. Seu artigo mais significativo, *A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano* (Park, [1916] 1976), não tem a preocupação em articular uma teoria sociológica para explicar o fenômeno urbano, antes constitui uma espécie de roteiro para o estudo e a pesquisa sobre a vida urbana e a cidade, entendida por Park como “produto da natureza humana” que configura uma unidade geográfica, ecológica e econômica baseada na divisão do trabalho e que pode ser compreendida como um “organismo social”, assim como as ciências naturais compreendem os “organismos vivos”.

A interação entre sociedade e espaço aparece na obra de Park como mutuamente reagente, já que “a cidade possui uma organização moral” – os hábitos e costumes das pessoas que a habitam – “e uma organização física” e, escreve ele, “estas duas interagem mutuamente de modos característicos para se moldarem e modificarem uma a outra” (Park, 1976, p. 29).

Joseph (2005) adverte acerca dos equívocos que normalmente são cometidos a respeito da ecologia urbana, especialmente considerar que ela toma por norma o equilíbrio e a estabilidade das cidades. Para ele, a perspectiva ecológica privilegiaria a mobilidade dos indivíduos e grupos heterogêneos pelos espaços diferenciados que existem na cidade: “uma cidade é algo esponjoso que atrai e repele ao mesmo tempo” (Joseph, [1998] 2005, p. 111). Por meio dessa instabilidade, o espaço recompõe-se, seja pela sucessão da população ou pela simbiose de diferentes populações em um mesmo espaço que transforma este em um espaço contestado.

Na sociologia urbana “ecologista” feita pela Escola de Chicago, a variante espacial aparece assim como um dos elementos-chave para a compreensão das cidades. Dentre os inúmeros trabalhos que se seguiram ao de Park, ganha

particularmente destaque para os estudos urbanos aquele desenvolvido por Louis Wirth.

De acordo com ele, a urbanidade não é um traço exclusivo das cidades, pois a evolução tecnológica no domínio dos meios de transporte e de telecomunicação fez com que o urbanismo, enquanto modo de vida, expandisse-se para além dos limites físicos da própria cidade (Wirth, [1938] 2001, p. 47). Cabe à sociologia, que se ocupa do estudo das cidades, identificar as formas de ação e de organização social que são características desse agregado relativamente permanente, compacto e formado por grande número de indivíduos heterogêneos.

O espaço físico atua como uma variável independente que influencia diretamente o modo de vida típico das cidades de forma que “quanto maior, mais densamente habitada e mais heterogênea for uma comunidade, mais acentuadas serão as características urbanas que apresenta” (Wirth, 2001, p. 51).

A densidade, definida a partir do número de pessoas e da dimensão da área ocupada, é responsável pela forma de espacialização dos indivíduos e das atividades econômicas na cidade, já que as pessoas tendem a se agrupar em uma mesma área dessa cidade conforme as suas necessidades ou modos de vida, seja conscientemente ou forçadas pelas circunstâncias. As áreas da cidade tendem a assumir funções especializadas e a cidade assume a feição de “um mosaico de mundos sociais” (Wirth, 2001, p. 55).

Não se encontra em Wirth a elaboração de uma crítica a essa forma de espacialização das cidades, nem o aprofundamento no estudo das suas raízes. No entanto, a descrição que realiza desse fenômeno é de grande relevância para a sociologia e permite que se avance no entendimento do que hoje se considera como (in)justiça ambiental/espacial e que se explique o maior grau de vulnerabilidade e exposição das pessoas a catástrofes e intempéries climáticas, como a enchente e/ou seca de um rio, para falar apenas do tema dessa tese.

O que algumas pessoas consideram como verdadeiro *spatial turn* na teoria social parte da percepção de que a pergunta sobre o espaço não se limita a saber apenas *onde*, mas também o *como* e o *porquê* um fenômeno social ocorreu (Warf & Arias, 2009). Esse interesse pelo espaço enquanto categoria analítica da vida social assumirá uma renovada importância sociológica com o processo de globalização econômica nas últimas duas décadas do século XX, especialmente a

partir dos embates teóricos sobre a diferenciação entre a “modernidade” e a “pós-modernidade” (Frehse, 2013).

Para situar esse debate, Jameson (1991) argumenta que os questionamentos pós-modernos abrem um novo enfoque para a percepção do tempo e da temporalidade que passam a ser lidos mais de forma sincrônica e menos diacrônica; mais de forma fragmentada e aleatória e menos como uma experiência coerente entre passado, presente e futuro. De outro lado, a vida cotidiana e a experiência física das pessoas são cada vez mais dominadas pelo espaço e pela lógica espacial (Jameson, 1991, p. 25).

É como se o presente houvesse se expandido ao ponto de planificar o tempo, diminuindo a relevância conferida ao passado e ao futuro e aumentando a importância do lugar. Nesse contexto, categorias, como lugar, paisagem, território, fluxos e mobilidade, são empregadas cada vez mais para se entender a realidade social e conferir-lhe alguma legibilidade.

Orientados por perspectivas teóricas distintas, autores, como Anthony Giddens, Zygmunt Bauman e David Harvey, dedicam-se a uma teoria social de larga escala, cuja abrangência visa explicar os elementos e os processos sociais que subjazem a sociedade contemporânea, sendo que o espaço aparece nessas propostas de forma mais ou menos marcada.

Sem deixar de reconhecer a importância desses trabalhos, alguns estudos em sociologia têm se dedicado a responder ao problema da definição sociológica do conceito de espaço, ou seja, a definir qual realidade social o termo designa e qual o seu significado para a interpretação da realidade de forma a possibilitar uma compreensão mais precisa do que é e representa o espaço em sociologia e até mesmo que se possa fazer uma *sociologia do espaço*.

Em sua premiada tese sobre a *sociologia do espaço*, Löw (2016) argumenta que não se pode fazer sociologia sem o conceito de espaço. Para ela, a microssociologia necessita do conceito de espaço para descrever as conexões que se estabelecem entre as pessoas, entre os bens sociais e entre as pessoas e os bens sociais. Já a macrossociologia, por exemplo, pode-se valer do conceito de espaço para estabelecer a influência de fenômenos, como a requalificação urbana ou as redes tecnológicas e a qualidade de vida das pessoas (Löw, 2016, p. 4).

Essas diversas perspectivas, algumas a confirmar a importância social do espaço, mas a divergir sobre o seu grau de centralidade e importância, e outras a lhe negar outro status senão o de *setting* carregam consigo o condão de propiciar articulações disciplinares mais ou menos profundas entre a sociologia, a antropologia, a geografia, a história, a arquitetura e o urbanismo e, até mesmo, a física, ampliando as lentes a partir das quais as cidades são lidas e as histórias são contadas.⁷ Para dizer sobre a potência acadêmica desse movimento, Schlögel (2007, p.16) oferece uma bela alegoria: “Las fuentes del *spatialturn* manan en abundancia y la corriente que nutren es poderosa, más poderosa que diques y barreras entre disciplinas”.

No presente trabalho, não se tem o objetivo de confirmar ou não a centralidade do espaço para a teoria social. Entretanto, partindo de categorias reconhecidamente espaciais, como lugar e território, margem e centro, proximidade e distância, reconhece-se de antemão que as dinâmicas sociais, econômicas e culturais estão concretizadas, expressas e materializadas nos rios urbanos e em suas cidades correspondentes, bem como esses mesmos rios impulsionam, modelam e conferem significado a essas mesmas dinâmicas sociais, econômicas e culturais.

⁷ Uma breve descrição dos impactos da física na sociologia pode ser encontrada em *The sociology of space and place* (Urry, 2001).

1.2. Velhos rios, novíssimas metrópoles

Trata-se de um argumento quase consensual em todas as ciências que as pessoas ao longo do tempo procuraram sítios com a presença de água para se fixarem nos locais. A justificativa para tanto se assenta na própria história da humanidade que demonstra que os seres humanos foram constituindo os seus assentamentos e as suas civilizações em locais com abundância de água.

A situação e o sítio são assim dois aspetos a influenciar externamente as cidades. Para Pelletier e Delfante (2000), a situação possui carácter regional por tratar da localização da cidade, da sua posição perante outros conjuntos geográficos físicos e económicos. Em oposição à regionalidade desse conceito, o sítio manifesta-se em uma escala reduzida da própria cidade e diz respeito às particularidades físicas do local por ela ocupado: a geologia, o relevo, o clima, os fatores hidrológicos, a vegetação e o solo (Pelletier & Delfante, 2000, p. 19).

Apesar de que não seja uma variante independente capaz de explicar por si todas as cidades, a presença – ou não – da água pode ser o fio condutor a partir do qual se percorre o espaço-tempo de cada uma delas.

Nas primeiras linhas do seu *The economy of cities*, Jane Jacobs revela que o livro foi escrito a partir da seguinte inquietação: saber porque algumas cidades crescem, enquanto outras estagnam-se e decaem (Jacobs, 1970, p. 3). Inspirada pelas descobertas arqueológicas de Çatal Hüyük, uma cidade de 7.000 anos a.C. na Anatólia (atual Turquia), Jacobs cria a cidade fictícia de *New Obsidian*, de 9.000 anos a.C., para construir seu polémico argumento de que as cidades não surgem a partir da agricultura, mas, pelo contrário, é a existência das cidades que permite o desenvolvimento agrícola.

A autora elabora uma narrativa segundo a qual os grupos que viviam próximos aos vulcões começaram a controlar o acesso à obsidiana, uma rocha oriunda de explosões vulcânicas, útil para a construção de objetos cortantes, estabelecendo ali um assentamento permanente. A partir da procura por essa rocha, importante para a caça e para a defesa, teria sido originada uma rede de assentamentos e rotas baseada em trocas. As sementes e os animais trocados pelas rochas eram paulatinamente domesticados, o adensamento populacional gerava a necessidade de alimentos e, com isso, a cidade teria dado origem ao

desenvolvimento agrícola por meio da especialização de alguns assentamentos no cultivo de alimentos. Afirmava categoricamente a autora que não era a agricultura, então, o grande acontecimento do Período Neolítico, mas “*the fact of sustained, interdependent, reative cities economies that made possible many new kinds of work, agriculture among them*” (Jacobs, 1970, pp. 35-36).



Figura 3. Çatalhöyük e o provável do curso do rio Çarşamba – Reconstituição 3D

Fonte: Institute of Archaeology of CAS, Praga. Obtido em março, 28, 2020, de <http://www.archaeo3d.com/en/3-cesty-neolitizace/dlouha-predovychodni-cesta/dvojity-pahorek--atalh-y-k/>.

O argumento “cidades primeiro – desenvolvimento rural depois”, título do primeiro capítulo do livro de Jacobs, obteve, mesmo com algumas reservas, ampla repercussão acadêmica e o respaldo intelectual nos estudos urbanos de autores, como Soja (2003), Miles (2007) e Taylor (2012).

Não obstante ser um entusiasta do argumento jacobiano, o próprio Soja reconhece que ele não resistiria a um escrutínio rigoroso de historiadores e arqueólogos por carecer de evidências fáticas (Soja, 2003, p. 42).

É o que aconteceu. Em um artigo dedicado a refutar “em definitivo” o argumento de precedência temporal das cidades sobre a agricultura, os arqueólogos Smith, Ur e Feinman (2014) demonstram que a tese de Jacobs baseia-se em opiniões da autora que não se sustentavam nem mesmo nos dados e evidências disponíveis à época em que o livro foi escrito. Eles afirmam que as pesquisas arqueológicas conduzidas por equipes distintas e independentes em várias regiões do globo, desde a América Central até a China, fornecem um robusto respaldo empírico para atestar que, quando do surgimento dos primeiros

assentamentos protourbanos próximos ao oriente por volta de 4000-3900 a.C., as comunidades humanas já usavam uma economia agrícola há três milênios, contradizendo inequivocamente o modelo “cidades primeiro” de Jacobs (Smith *et al.*, 2014).

Os autores fazem por fim uma nota importante: o fato de a agricultura ter precedido a urbanização não significa que elas tenham se desenvolvido de forma independente. Elas se desenvolveram em conjunto, sendo por isso difícil de se distinguir quando uma é responsável pelo desenvolvimento da outra (Smith *et al.*, 2014).

Nesse mesmo sentido, antes mesmo de todas essas descobertas arqueológicas mais recentes, Lewis Mumford publica, em 1961, a sua consagrada obra *A cidade na história* na qual percorre os caminhos que levam à origem das cidades, o seu desenvolvimento ao longo do tempo – para ser mais preciso, o desenvolvimento da cidade europeia – e oferece suas perspectivas pessoais para o futuro urbano considerando os acontecimentos mundiais que o autor presenciou no século XX (Mumford, [1961] 1998).

Sem interesse maior de explorar aqui as diversas nuances que a obra de Mumford certamente suscita⁸, cabe ressaltar apenas dois pontos. O primeiro deles é o reconhecimento por Mumford da tese histórica mais corrente, ou seja, de que a agricultura antecede a cidade. O outro, que se liga mais diretamente ao tema deste trabalho, diz respeito à importância das águas para a formação das primeiras cidades: elas parecem ter a mesma proveniência geográfica já que surgiram nos vales dos grandes rios – o Nilo, o Tigre – Eufrates, o Indo, o Huang-ho – pela fertilidade desses solos. Elas foram “produto de uma enorme mobilização de vitalidade, poder e riqueza, que a princípio esteve necessariamente confinada em uns poucos grandes rios, em regiões especialmente favorecidas” (Mumford, 1998, p. 68).

Como explica Quigley (1963), os primeiros povos primitivos que praticaram a agricultura desde 9 mil anos a.C., não sabendo como renovar a fertilidade do solo,

⁸ Nuances enviesadas, por exemplo, pelo patriarcado – “Na aldeia, a mulher prolongou o período de cuidados às crianças e o de alegre irresponsabilidade, de que dependem tantos dos feitos dos homens” (Mumford, 1998, p. 19) – ou pelo colonialismo – “Se é verdade que massas enormes de pessoas, na Ásia, na África e na América do Sul, vivem ainda em condições primitivas e deprimente pobreza, até mesmo o impiedoso colonialismo do século XIX levou a esses povos as ideias que os haveriam de libertar” (Mumford, 1998, p. 617).

mudavam-se para novos campos tão logo as colheitas declinavam. Nesses percursos, foram encontrando os vales aluviais dos rios, propícios à povoação permanente em razão das cheias anuais que renovavam a fertilidade dessas áreas de cultivo (Quigley, 1963, p. 48).

O surgimento das grandes civilizações e, por conseguinte, das cidades, pode ser explicado de alguma forma, então, a partir de grandes rios: os rios Tigre e Eufrates, onde se desenvolveu a Mesopotâmia (ano 6.000 a.C.); o rio Nilo, onde se desenvolveu a civilização Egípcia (ano 5.500 a.C.); o rio Indo, com a Civilização Indiana ou Índica (ano 3500 a.C.); e no vale do rio Huang Ho, onde a Civilização Sínica (ano 2.000 a.C.) deu origem mais tarde às Civilizações Chinesa e Japonesa.

Mesmo com as ressalvas ao antropocentrismo exacerbado de Lucian Febvre ([1922] 1991), seus escritos servem aqui para afastar a tentação de um determinismo natural sobre o desenvolvimento das cidades. De acordo com esse geógrafo, os quadros naturais em que vivem os agrupamentos humanos constituem um conjunto de possibilidades para as sociedades humanas e não fatores que determinam essas sociedades (Febvre, 1991, p. 164).

Assim sendo, ao lado de outros elementos topogeográficos, como as montanhas, os planaltos e as planícies, os rios aparecem como “pontos de apoio” que podem favorecer o surgimento/desenvolvimento das cidades conforme essa “oportunidade” natural é utilizada pelas sociedades humanas (Febvre, 1991, p. 179).

Dessa forma, além de fator relevante para a sedimentação humana, os rios também permitiram a mobilidade, o intercâmbio e a interação social. Como descreve Mumford (1998), com a invenção do barco eles serviram como as primeiras autoestradas, atingindo mais de 1000 km de extensão no Egito e na Mesopotâmia e mil e seiscentos no vale do Indo. Além disso, para lidar com a seca ou com as enchentes e reparar os seus danos, para construir canais de irrigação ou de drenagem, aquedutos e represas era necessário que as pessoas se agrupassem, interagissem e organizassem socialmente (Mumford, 1998, p. 68).

A importância dos rios para as civilizações do velho mundo e a formação da civilização ocidental passa também pelo uso das águas, enquanto meio de transportes. Inovações significativas, como a metalurgia e a escrita alfabética, bem como a difusão do cristianismo, vieram para a Europa pelo Caminho da Celessíria,

passagem baixa por meio das montanhas do Líbano e do Antilíbano em volta da orla do Deserto da Síria, exatamente até o ponto em que o rio Eufrates se aproxima mais do mediterrâneo. De forma semelhante, os vales dos rios Vardar – Morava ofereceu uma rota que ligava o mar Egeu ao Danúbio Médio e permitiu que o conhecimento da agricultura chegasse à Europa (Quigley, 1963, p. 118).

Como oportunidades naturais, a presença de grandes rios não permite que se trace um comportamento linear ou análogo das civilizações por eles atravessadas. Assim é que algumas civilizações fluviais ficaram condicionadas justamente ao traçado dos seus rios, não estendendo suas comunicações para além dos seus limites; enquanto outras civilizações, como a europeia e a árabe-islâmica, a primeira essencialmente por rotas marítimas e a segunda por rotas terrestres, foram além de seus rios para se abrirem ao mundo (Turri, 1983, p. 5).

Seja qual for a corrente adotada para se compreender o surgimento e o desenvolvimento das cidades, o papel da natureza, da agricultura ou das trocas, não se pode desprezar a importância da componente espacial em qualquer um desses processos, mesmo que ele não seja abordado de uma maneira particular nessas pesquisas.

As lições de Milton Santos são aqui importantes. O geógrafo brasileiro pontua que o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos (naturais, sociais, fabricados ou cibernéticos) e sistemas de ações, “não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (Santos, [1996] 2006, p. 39). Essa última frase utilizada por Milton Santos em seu conceito de espaço leva a que se pense, inicialmente, que o autor incorre no mesmo problema apontado no início do presente capítulo, qual seja a teoria social considerar o espaço apenas como recipiente das ações sociais, como palco onde a história social é encenada.

Entretanto, os próprios escritos do autor afastam essa hipótese quando explicam que a dinâmica e a transformação do espaço se dão a partir da interação entre os sistemas de objetos que condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes (Santos, 2006). Em obra anterior, Santos também deixa nítida essa postura, ao afirmar que o “espaço é um conjunto de formas contendo cada

qual frações da sociedade em movimento. As formas, pois, têm um papel na realização social” (Santos, 2008, p. 28).

Entendida a potência do espaço a partir de seu caráter de dualidade – ele é simultaneamente uma estrutura ordenadora e uma forma de ação. Em termos sociológicos, ele pode ser lido como as “relações entre as alocações simultâneas”, que de certo modo organizam uma contiguidade plural de objetos e ações (Löw, 2013, 2016)

Assim, não é demasiado afirmar que os rios, enquanto objetos que compõem o espaço, não são apenas *locus* onde ou sobre os quais se operam processos sociais urbanos, antes também são objetos espaciais dos quais se originam ou que condicionam esses processos.

Dessa forma, os dados relativos ao crescimento da população urbana no mundo revelam a extrema importância que a água ainda assume nesse processo um pouco por todo o planeta. Em termos globais, pode-se afirmar que a população vem sofrendo um rápido processo de urbanização de forma que, pela primeira vez, em 2007, a maioria das pessoas do mundo estava a viver em áreas urbanas. Em 2018, 55% da população mundial vivia em áreas urbanas e, para 2050, é esperado que 68% das pessoas estejam a fazê-lo (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019).

Esse crescimento fica mais real e palpável, se traduzido em números: em 1950, eram 751 milhões as pessoas vivendo em áreas urbanas contra 1,79 bilhões, em áreas rurais. Em 2018, o número de pessoas nas áreas urbanas elevou-se para 4,22 bilhões contra 3,41 bilhões em áreas rurais, sendo que para 2050 esse número deve alcançar 6,68 bilhões contra 3,09 bilhões de pessoas (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019).

Tabela 1
População Mundial (em bilhões)

População Mundial (Em bilhões)			
	1950	2018	2050
População Total	2,54	7,63	9,77
População Urbana	0,75	4,22	6,68
População Rural	1,79	3,41	3,09

Fonte: United Nations (2019).

O crescimento da população mundial configura-se principalmente nas áreas urbanas, que apresenta uma taxa muito superior que a da população rural, que inclusive deve apresentar um decréscimo até o ano de 2050.⁹ Os dados populacionais, quando segregados por países, revelam que o crescimento da população urbana mundial é puxado especialmente pela Ásia e África, que, juntas, são responsáveis por quase 90% desse incremento populacional (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019).

O ritmo alucinante do crescimento das grandes cidades do Sul global confirma a hipótese inicial aqui levantada da importância das características espaciais para se explicar a atração e a sedimentação das pessoas nos territórios, especialmente a presença de água. Esta pode converter espaços da cidade em áreas disputadas e nobres nessas cidades, como se observa nas renovadas frentes ribeirinhas europeias e americanas, como também pode estar atrelada à exclusão e à negação de direitos, como é o caso da favela nigeriana de Makoko, em Lagos, onde os barracos de madeira que abrigam milhares de pessoas são construídos sobre as águas.

No caso da formação das novas megacidades do século XXI ou, para usar a expressão de Fortuna (2016), as *novíssimas metrópoles*, note-se que, dentre as

⁹ Reconhece-se a limitação dos números apresentados pelo relatório da ONU no que tange a uma discussão aprofundada acerca da complexidade e heterogeneidade do processo de urbanização que o mundo atravessa desde a segunda metade do século XIX. Para uma discussão mais detalhada sobre o assunto ver, por exemplo, a crítica de Neil Brenner (2014) à tese da “era urbana” e a discussão de Roberto Luís Monte-Mór sobre *urbanização extensiva* (Monte-Mór, 2006).

dez maiores aglomerações urbanas do mundo no ano de 2018¹⁰, todas se relacionam diretamente com algum rio ou bacia hidrográfica relevante, estão em áreas costeiras ou acumulam ambas características.

A começar por Tóquio, que, com 37,4 milhões de pessoas, é considerada a maior aglomeração urbana do mundo. O seu desenvolvimento esteve estreitamente atrelado aos rios Sumida e Nihonbashigawa e à presença de inúmeros cursos de água que atravessam a cidade.

Apenas uma ressalva com relação a Tóquio deve ser feita de partida: não se trata a rigor de uma novíssima metrópole, expressão dirigida às cidades que experimentaram crescimento urbano exponencial após a descolonização e a independência de países asiáticos e africanos (Fortuna, 2016, p. 163). Tóquio já aparece em 1950 como a segunda cidade mais populosa do mundo e, desde 1970, ocupa a primeira posição (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019).

Assim como outras cidades japonesas na Era Edo (1600-1867), Tóquio desenvolveu-se no delta de um rio, o Sumida, especialmente pela facilidade de transportes que a água apresentava. Como aponta o arquiteto japonês Hidenobu Jinnai, Edo/ Tóquio era uma “cidade na água”, atravessada por uma rede de rios e canais, sendo por essa característica frequentemente comparada com Veneza. Afirma ainda que o próprio nome “Edo” – antigo nome de Tóquio – significa “porta do rio”, indicando que esta era uma cidade na foz do rio Sumida (Jinnai, 2001, p. 54).

¹⁰ O relatório *World urbanization prospects: the 2018 revision* elaborado pela Organização das Nações Unidas indica as dez aglomerações urbanas mais populosas do mundo: Tóquio, Délhi, Shangai, São Paulo, Cidade do México, Cairo, Mumbai, Beijing, Dhaka e Osaka.



Figura 4. Mapa da cidade de Edo (1632).

Fonte: Obtido de

https://www.library.metro.tokyo.jp/portals/0/edo/tokyo_library/english/edojob/page1-1.html

A importância dos rios como espaço público de encontro das pessoas e de sociabilidade na cidade de Edo/Tóquio está imortalizada nas pinturas japonesas que retratam os *waterfronts* como zonas de uma vida social ativa e com usos sociais diversificados.

As famosas cerejeiras foram plantadas ao longo das margens do rio Sumida e do aqueduto de Tamagawa justamente para que as pessoas fossem passear nesses locais para ver as belas flores dessas árvores (*hanami*). Também no rio Sumida realizavam-se os famosos festivais de fogos de artifício que atraíam inúmeros amantes dessa arte japonesa e até mesmo festas em barcos de passeio (*yakatabune*), enquanto se navegava pelo rio, tradições que, aliás, mantêm-se até os dias de hoje.



Figura 5. Hiroshige, U. (1830-1844). Sumida River in full bloom.

Fonte: obtido de

https://www.library.metro.tokyo.jp/portals/0/edo/tokyo_library/english/database/index.html?page=3&ky=river&and_or=0&ca=

Além dessas atividades de caráter recreativo, os cursos de água da cidade de Tóquio também serviam para o transporte de pessoas e mercadorias, sendo que os mercados que abasteciam a cidade, por dependerem desse tipo de transporte, eram construídos principalmente nas proximidades das pontes e dos “caminhos de água” percorridos pelos barcos (Jinnai, 2001, p. 56). Outros usos, como a lavagem e a tecelagem de roupas, também são relatados.



Figura 6. Kuniyoshi, U. (1830-1844). Rio Tama, em Chōfu Tamagawa.

Fonte: Obtido de

https://www.library.metro.tokyo.jp/portals/0/edo/tokyo_library/upimage/big/1300420079.jpg

Da mesma forma que as grandes metrópoles industriais do ocidente, Tóquio vivenciou um processo de afastamento dos seus rios que alteraram profundamente as características espaciais desses *waterfronts* e, por conseguinte, modificaram a sua natureza, sua apreciação e os seus usos sociais.

A partir da Era Meiji (1868-1912), muitas fábricas instalaram-se às margens dos rios para facilitar o uso das suas águas e do transporte fluvial. As atividades e as pessoas que se instalavam nas proximidades das pontes foram removidas pelo Estado com a justificativa de que essas pontes eram estruturas antiquadas e feias e que obstruíam o tráfego fluvial (Jinnai, 2001, p. 58).

Entre encontros e desencontros, com perspectivas sociais, culturais e econômicas diversas, a história da cidade de Tóquio sempre se manteve vinculada à presença – por vezes ausente – de seus rios e assim o é até os dias de hoje, em que os rios e suas margens estão sendo resgatados como ativos turísticos, imobiliários – residenciais e de negócios –, como espaços públicos de lazer, recreação e convivência urbanas, mesmo com os limites que lhes foram impostos pela “cidade de concreto” que comprime as águas do rio.



Figura 7. Rio Kanda, Tóquio.

Fonte: Obtido de <https://www.gotokyo.org/en/destinations/waterfront/water-scenery.html>



Figura 8. Jardins Hama-rikyu – Rio Sumida, Tóquio.

Fonte: Obtido de <https://www.gotokyo.org/en/destinations/waterfront/water-scenery.html> (ou Go Tokyo: the official Tokyo Travel Guide).

A relação com os rios urbanos também é um elemento constitutivo do espaço-tempo das demais metrópoles que, juntamente de Tóquio, estão entre as áreas urbanas mais populosas do mundo. Pretende-se, a seguir, evidenciar de maneira geral como essas demais cidades relacionam-se com os seus rios urbanos, entretanto sem qualquer pretensão de realizar um trabalho exaustivo e detalhado sobre cada uma dessas metrópoles. Antes, o objetivo é trazer à lume a importância do rio enquanto elemento espacial que configura a vida dessas cidades.

Começando com a Índia, as cidades de Délhi e Mumbai ocupam respectivamente a segunda e sétima posições nessa lista e são de fato *novíssimas metrópoles*, com 28,5 e 19,9 milhões de habitantes, respectivamente. Em 1970, apenas Mumbai aparecia entre as cidades mais populosas do mundo, mas na décima sexta posição, com 6,4 milhões de pessoas. O ritmo acelerado de crescimento dessas cidades faz com que a ONU preveja que em 2030 Délhi passe a contar com 38,9 milhões de pessoas e Mumbai com 24,5 (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019, p. 77). Para se ter uma ideia mais próxima do que esse crescimento urbano representa, bastam alguns cálculos: é

como se, em Délhi, chegassem ininterruptamente mais de noventa e cinco pessoas por hora até o ano de 2030.¹¹



Figura 9. Área urbana de Délhi (1989 e 2018).

Fonte: NASA Earth Observatory. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de <https://earthobservatory.nasa.gov/images/92813/urban-growth-of-new-delhi>.

A relação das cidades indianas com as águas é peculiar devido à marcante presença do hinduísmo nesse país. Isto porque para a maioria dos hindus os rios da Índia são lugares sagrados que possuem propriedades de purificar e trazer prosperidade às pessoas que se banham em suas águas.



Figura 10. Peregrinos no maha kumbh, em allahabad (2019).

Fonte: BBC News. Obtido de <https://www.bbc.com/news/world-asia-india-46998178>.

Para os hindus, os sete grandes rios sagrados da Índia são o Ganges, o

¹¹ Fortuna (2016) calcula em horas o ritmo de crescimento das metrópoles de primeira, segunda e terceira geração para questionar sobre a relação desses indivíduos com o espaço urbano, a sociabilidade e as condições de acesso aos direitos de cidadania nas *novíssimas metrópoles*.

Yamuna, o Sarasvati, o Indo, o Godavari, o Narmada e o Kaveri. Conforme explica a professora Narayanan (2004), em geral os rios indianos são representados como figuras femininas – milhões de pessoas chamam o rio Ganges de *Gangamaya* (“Mãe Ganja”) – e podem ser personificados em divindades, o que faz com que meninas hindus frequentemente tenham o nome dos rios como segundo nome (Narayanan, 2004, p. 476).



Figura 11. A deusa Ganga, o rio Ganges (Final do século XIX).

Fonte: National Gallery of Victoria, Melbourne-Austrália. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de <https://www.ngv.vic.gov.au/explore/collection/work/23229/>.

Délhi é uma das cidades atravessadas pelo rio Yamuna, que possui ao todo 1380 km de extensão. Para além da importância cultural, religiosa e econômica desse curso de água para a Índia, estima-se que 60 milhões de pessoas dependam desse rio para a sua sobrevivência (Said & Hussain, 2019). Ele é responsável pelo abastecimento de aproximadamente 70% da água consumida na capital indiana (Clark, Emmanouil, Page, & Pelizzon, 2019).

Surgida às margens do Yamuna devido à atração exercida pelo próprio rio e à sua abundância de água, a longa história de Délhi está intimamente relacionada à presença desse curso de água. Conforme descreve Haberman (2006), o rio foi sendo objeto de inúmeras intervenções desde o século XIV, como a construção de canais de irrigação para agricultura extensiva e de barragens para a geração de

energia elétrica de forma que o troço urbano do Yamuna em Délhi não recebe mais do que dez por cento do seu volume de água.

O desenfreado crescimento urbano de Délhi, especialmente a partir do último quartel do século XX, é um dos principais fatores de degradação do rio. O Yamuna tem a qualidade da sua água totalmente deteriorada pela alta concentração de poluentes orgânicos e inorgânicos decorrentes do lançamento de esgotos residenciais e industriais não tratados em seu leito exatamente no perímetro em que atravessa esse aglomerado urbano (Said & Hussain, 2019).



Figura 12. Dreno Najafgarh antes de ser despejado no rio Yamuna.

Fonte: Índia Today. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de <https://www.indiatoday.in/india/story/north-mcd-repair-of-drains-unauthorized-colonies-327607-2016-07-06>

Ao mesmo tempo em que veio sendo degradado ao longo da história de Délhi, o Yamuna também foi objeto de diversos projetos de intervenção urbana. Sharan (2016) aponta que a primeira proposta da cidade para o rio data de 1913, dois anos após a transferência da capital de Calcutá para Délhi e ainda no período colonial indiano. Esse plano elaborado para a melhoria do rio e o tratamento de água previa a promoção de melhorias na frente fluvial de forma a torná-la mais saudável e, por esse meio, desenvolver e embelezar a nova capital (Sharan, 2016, p. 268).

Os sucessivos planos públicos para o desenvolvimento da cidade de Délhi continuaram a prever intervenções no Yamuna. Passados doze anos da

independência, já em 1956, o *Interim General Plan for Greater Delhi* sugeria que as margens do rio fossem direcionadas a atividades de lazer e recreação com *playgrounds*, piscinas, áreas de pesca, áreas de banhos e praias fluviais ao longo da linha de água. Também previa a construção de uma barragem a montante da cidade para controle do volume do rio, especialmente durante a época das monções (Sharan, 2016, pp. 268-269).

O segundo Master Plan of Delhi – MPD (2001) foi promulgado em 1990 com uma perspectiva de planejar a cidade até o ano de 2001. O plano reconhecia o rio Yamuna como importante recurso natural da cidade, mas em condições degradadas devido aos altos índices de poluição de suas águas – cerca de 70 por cento da população atual não tinha acesso a esgotos urbanos regulares (Delhi Development Authority, 1990, p. 43).

Junto às propostas que objetivavam a limpeza do rio, o MPD utilizou-se do exemplo do rio Tâmis, em Londres, e do Sena, em Paris, para defender a canalização desse curso de água como uma obra que promoveria ilimitadas oportunidades de desenvolvimento das margens do Yamuna (Delhi Development Authority, 1990).

O planejamento urbano atualmente vigente em Délhi, Master Plan of Delhi 2021 – MPD (2021), foi aprovado em 2007 com perspectivas de planejamento até o ano de 2021. Em sua seção destinada a tratar do meio ambiente, o MPD atribui à velocidade e à escala de urbanização da cidade, quase sem precedentes, a enorme pressão sobre o meio ambiente físico que fez Délhi ser considerada uma das cidades mais poluídas do mundo.

As medidas previstas nesse plano urbano estão focadas em três grandes eixos: i) diminuição dos índices de poluição do rio por meio de ações de saneamento básico, tratamento de esgoto, recuperação dos canais/drenos e desocupação das áreas irregulares de moradia à beira-rio; ii) aumento do caudal do rio e do reabastecimento dos lençóis freáticos, fazendo frente à crise hídrica que a cidade enfrenta; e iii) a definição de uma estratégia para a conservação/desenvolvimento da área do leito do rio Yamuna, conjugando fatores ambientais e os usos públicos desse espaço: o ciclo de ocorrências de inundações e zonas de inundação, as fontes e requisitos de recarga de água subterrânea, a delimitação de usos e estéticas adequadas às frentes fluviais de forma a integrá-

las com a cidade e torná-las mais acessíveis fisicamente e funcionais visualmente (Delhi Development Authority, 2007).

Nota-se aqui uma inflexão importante no que diz respeito à proposta de controle do caudal do rio, uma vez que o plano mais recente não defende explicitamente a canalização para intervencionar o rio e suas margens, o que vai ao encontro de uma ecologia urbana que defende a renaturalização dos rios urbanos e o respeito à sua dinâmica própria como pressupostos das intervenções urbanísticas.

Com o crescimento da cidade para todos os lados, o rio Yamuna deixou de ser fisicamente periférico e passou a ocupar o coração da capital, muito embora continue como um grande quintal para o qual a cidade está de costas. Suas margens continuam a reunir uma plêiade de usos autorizados e não autorizados, como os prédios públicos, os templos e os memoriais religiosos, os campos de cremação hindus, os complexos esportivos, as estações de energia térmica e de gás, os portões de banhos, os assentamentos com construções irregulares, as áreas de plantações agrícolas, a horticultura e as reservas naturais.

Não obstante já esteja mapeada em farta bibliografia (Clark *et al.*, 2019; Haberman, 2006; Misra, 2010; & Said & Hussain, 2019), a poluição do rio Yamuna e a problemática urbana a ela relacionada ainda permanecem sem solução e tornam-se cada vez mais desafiadoras face o ritmo permanente de crescimento de Délhi e a extrema iniquidade no acesso dos indianos aos direitos básicos de cidadania, como habitação, água, saneamento básico e trabalho.

Em situação similar, encontra-se Mumbai, também na Índia. Capital do estado de Maharashtra, é uma importante cidade portuária, considerada o centro financeiro da Índia, concentrando uma forte presença industrial e comercial. Nas últimas décadas, a cidade vem crescendo rapidamente. Com 19,9 milhões de habitantes em 2018, ocupa a oitava colocação entre os aglomerados urbanos mais populosos do mundo, com projeção de atingir 24,5 milhões de habitantes em 2030.

Aqui também a presença da água é marcante: Mumbai encontra-se circundada pelo mar árabe, tendo sido inicialmente formada por um conjunto de sete pequenas ilhas que, ao longo dos séculos, foi sendo unificado por ação humana. Além disso, possui três grandes lagos em sua região metropolitana – Tulse, Vihar e Powai. Também abriga três pequenos rios nos limites da cidade – o

rio Dahisar, Poinisar (ou Poisar) e Ohiwara (ou Oshiwara) – e o poluído rio Mithi. (Disaster Management Department – Greater Mumbai, 2017).



Figura 13. Vista aérea de Mumbai (2002).

Fonte: NASA Earth Observatory. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de https://eoimages.gsfc.nasa.gov/images/imagerecords/2000/2638/bombay_L7_lrg.jpg.

Como indica um estudo realizado por pesquisadores do *Indian Institute of Technology Bombay*, o crescimento da população foi também acompanhado de mudanças na dimensão espacial da cidade de forma que as bacias hidrográficas dos quatro rios de Mumbai vêm experimentando uma rápida alteração nos usos e na cobertura do solo, especialmente pela ocupação das margens desses rios pelas pessoas, o que tem diminuído o caudal dos rios e ao mesmo tempo aumentado o risco de inundações (Zope, Eldho, & Jothiprakash, 2015). Em uma cidade marcada pela iniquidade até no acesso aos recursos mais básicos de sobrevivência, a população mais pobre é justamente quem mais encontra dificuldades para suprir as suas necessidades de água potável, ao mesmo tempo que também é mais vulnerável aos riscos e aos danos das cheias (Anand, 2017).



Figura 14. Rio Mithi, Mumbai.

Fonte: Johnny Miller – *Unequal Scenes Photographic Project*. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de <https://unequalscenes.com/mumbai>. Acesso em 20 de fevereiro de 2020.

O ritmo da cidade é também o ritmo das suas águas e divide-se em duas estações: seca e úmida. Durante os meses de junho a setembro – época das monções – as cheias são um problema recorrentes em Mumbai, especialmente quando altos índices pluviométricos coincidem com a maré alta, superando a capacidade de retenção e drenagem da água.

Por meio de um vasto trabalho etnográfico que deu origem ao livro *Hydraulic city*, o antropólogo indiano Anand (2017) segue as tubulações e a distribuição da água em Mumbai para revelar a existência de uma “cidadania hidráulica” que interliga moradores, políticos, engenheiros e canalizadores e definem identidades sociais e exclusões a partir do fornecimento oficial da água pelo Estado (Anand, 2017). Ao descrever a relação das pessoas com as monções, o autor afirma que elas são saudadas com excitação e ambivalência, pois ao mesmo tempo que aliviam o sol escaldante e alimentam os reservatórios de água, elas trazem ansiedade com as cheias que inundam a cidade e paralisam o comércio, as escolas, o trabalho e os transportes (Anand, 2017, p. 127).

Em um planeta de *slums*, para usar aqui a expressão de Davis (2006), basta se olhar à volta com um pouco de atenção e notar-se-á como o cotidiano das pessoas é afetado de forma diferente pelas chuvas. Tal como escancara o filme *Parasitas* (2019), de Bong Joon-ho, a percepção que as pessoas têm das chuvas é atravessada pela classe social a que pertencem, pois enquanto, para uma família rica, ela é sinônimo de arrefecimento, brincadeiras no jardim e “limpeza do ar

poluído”; para a família pobre, ela importa casa inundada, perda de bens e desalojamento.

Ainda a utilizar o cinema como recurso para ilustrar a relação desigual dos cidadãos com as chuvas e com as águas, o drama bollywoodiano *Dhobi Ghat* (2011) oferece um formidável retrato a partir de Mumbai. O jovem Munna, um dos milhares de migrantes que chegam à cidade fugindo da fome e ganham a vida em subempregos, deixa o confortável apartamento da sua amiga Shai, onde vicia a chuva de uma varanda, e retorna a sua casa, uma pequena habitação improvisada em uma favela às margens da linha de trem, e sobe no “telhado” que é feito de pedaços de plástico e madeira para dar fim a uma goteira que caía diretamente sobre a sua cama.



Figura 15. Inundação em Mumbai (2019).

Fonte: India Today. Obtido em fevereiro, 19, 2020, de

<https://www.indiatoday.in/india/story/mumbai-rains-flood-in-mithi-river-reason-for-massive-water-logging-cancelling-of-local-trains-1595629-2019-09-05>.

Apesar de a água estar muito presente no dia a dia da cidade (até mesmo por conta da sua ausência), a relação da população de Mumbai com os seus rios urbanos não é de proximidade. Na busca por reverter esse quadro, os rios de Mumbai, especialmente o Mithi, tem sido objeto de várias propostas, projetos¹² e iniciativas populares que visam à sua despoluição e à sua religação com a cidade e seus habitantes. É o caso do interessante projeto ativista *Mumbai River Photo*

¹² Iniciativas como o documentário produzido pelo *Observer Research Foundation: making the Sewer a River Again – Why Mumbai must reclaim its Mithi*. Obtido de <https://www.youtube.com/watch?v=C4tYtd-4PR4>

Project. Essa iniciativa visa promover os rios de Mumbai para a população da cidade por meio de caminhadas em suas margens e, especialmente, pelas fotografias postadas em um perfil do *instagram* em que são reveladas paisagens e personagens que convivem com esses rios e, até então, permanecem desconhecidas de grande parte das pessoas.¹³

Ainda navegando pelas águas das novíssimas metrópoles do século XX, chega-se às áreas urbanas de Xangai e Pequim (Beijing), na China. Como apontam Kongjian Yu e Mary Padua, tradicionalmente as cidades e aldeias chinesas foram construídas ao longo de rios e cursos de água que percorriam e conectavam uma rede multifuncional de assentamentos mais ou menos agrícolas e eram, assim, parte essencial do cotidiano das pessoas (K. Yu & Padua, 2007, p. 265). O processo de urbanização, acelerado sobretudo a partir do fim da década de 1940, fez com que essas paisagens fluviais fossem absorvidas pela expansão do tecido urbano, alterando-se profundamente.

Xangai, terceira área urbana mais populosa do mundo, com 25,5 milhões de habitantes em 2018, continua em ritmo acelerado de crescimento, devendo atingir 32,8 milhões de pessoas em 2030 (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019, p. 77).



Figura 16. Área urbana de Xangai (1984 e 2019).

Fonte: NASA Earth Observatory. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de <https://earthobservatory.nasa.gov/world-of-change/Shanghai/show-all>

Como Mumbai, Xangai também é uma cidade das águas. Está situada no centro da costa oriental da China, no delta do Rio Yangtze, e é dotada de

¹³ Página do perfil *Mumbai River Photo Project* no Instagram. Obtido de https://www.instagram.com/mumbai_river_photo_project/?hl=pt

vários lagos e rios, com a área de água a ocupar aproximadamente 697 km quadrados, o que representa 11% do território total da cidade (Shanghai Municipal Government, 2019). Em decorrência da sua localização privilegiada, Xangai possui o mais importante porto da China e o mais movimentado do mundo.

O principal rio da cidade é o Huangpu, que possui diversos afluentes como o Suzhou, o Chuanyang e o Dianpu. Esse rio atravessa o centro da cidade e divide-a em duas partes: o lado oeste, chamado de Puxi, cuja centralidade remonta ao século XIX e XX e abriga o núcleo originário da cidade (cf. Figura 16 *supra*) e o lado oriental, designado Pudong, que vem sendo desenvolvido desde a década de 90 e é identificado como centro financeiro e comercial da “nova” Xangai, com seus arranha-céus e sua arquitetura arrojada.

A rápida urbanização de Xangai está intimamente relacionada com o seu desenvolvimento econômico, particularmente com o setor industrial. Em 1933, a cidade assumiu a liderança na produção chinesa, quando foi responsável por 51% da produção industrial do país, possuindo 43% dos trabalhadores da indústria chinesa e 40% dos ativos de produção (Fan *et al.*, 2020, p. 2).

Assim como outras megacidades costeiras, Xangai é particularmente suscetível aos riscos de inundação pela sua baixa altitude, exposição à subida do nível das marés e às tempestades, além do paulatino aumento da concentração populacional (Yin, Yu, Yin, Wang, & Xu, 2015, p. 145).

Essas condicionantes naturais e humanas são fatores que explicam o espaço-tempo do rio Huangpu que foi objeto de inúmeras intervenções hidráulicas para controlar o nível das águas. Para proteger a cidade dos riscos de inundação, muros de contenção e comportas foram sendo construídos e renovados ao longo do rio Huangpu desde a década de 1970. Atualmente, a área inundável na bacia do rio é protegida por um sistema de defesa contra inundações de 480 km de extensão, projetado para evitar por até mil anos as inundações na área urbana de Xangai (Yin *et al.*, 2015, p. 145).

O desenvolvimento industrial de Xangai também alterou a paisagem do rio Huangpu, uma vez que as primeiras fábricas da cidade concentraram-se ao longo desse curso de água, valendo-se dele também como recurso para o transporte fluvial (Fan *et al.*, 2020, p. 10).

Além dos usos industriais, o Huangpu cumpre uma séria de funções para a Grande Xangai, como o abastecimento de água, a eliminação de efluentes, os transportes e o turismo. O rio está dividido em três áreas: i) área de paisagem de água – indica que é um ponto de água panorâmico de relevância nacional e/ou água de lazer com contato não direto permitido; ii) área semiprotégida – tem o uso regulamentado, mas a água não é potável; e iii) área de água potável protegida (Wang, Wang, Peng, Katz, & Ling, 2015, p. 4).

As causas da poluição do Huangpu, como a urbanização, a industrialização e a atividade agropecuária, contribuem para a degradação do rio e de seus afluentes com poluentes químicos, metais pesados, esgotos residenciais e fertilizantes. No entanto, um grande número de organizações está envolvido no esforço de limpeza do rio e várias ações nesse sentido vêm sendo implementadas desde a década de 1980, com notável progresso: restrição aos esgotos industriais, estratégias ecológicas para limpeza dos afluentes do rio e das suas áreas a montante, diminuição dos resíduos químicos da agricultura, bem como um altíssimo investimento na construção de estações de tratamento de esgoto residencial e industrial (X. Wang *et al.*, 2015).

Para além da indústria tradicional, o rio também cumpre um importante papel na nova economia das cidades, vez que está em certa medida atrelado aos grandes projetos de reconversão urbana e aos megaeventos. Nesse sentido, Lin e Xu (2019) chamam a atenção para o fato de que a Exposição Mundial de Xangai realizada em 2010 inicialmente seria realizada nos subúrbios da cidade, mas, para satisfazer o comitê de seleção da Expo, as elites chinesas alteraram o seu local para a frente do rio Huangpu, que foi totalmente remodelada para o megaevento, recuperando o edificado, transformando antigos prédios industriais, realocando empresas e expulsando pessoas que, então, viviam na área (Lin & Xu, 2019, p. 129).

A propósito da Exposição Mundial de Lisboa de 1998, Claudino Ferreira afirma que a realização de megaeventos, além de dinamizar a economia local, tem o condão de desenvolver o turismo cultural, requalificar áreas urbanas e obter novas infraestruturas e projetar interna e externamente a imagem das cidades e países anfitriões pela afirmação de seus recursos materiais e simbólicos (Ferreira, 1998, p. 55). Partindo dessa constatação, pode-se afirmar que os rios e as frentes de água de um modo geral cumprem papel central

nesses processos, especialmente pelas possibilidades estéticas que trazem consigo, propícias à espetacularização do espaço urbano.

Passados mais de dez anos da Exposição Mundial de Xangai, pode-se afirmar que a cidade continua apostando no turismo como um dos motores de sua economia e que o rio joga um peso importante nessa empresa. Dessa forma, é que o *riverfront* teve mais de 40 km de calçadas para pedestres instaladas em toda a sua área, abrindo e conectando ainda mais a frente de rio, e ganhou diversos equipamentos culturais, como o Long Museum, que abriu as suas portas em 2014 (O'Malley, 2018).



Figura 17. Margem do rio Huangpu, Xangai.

Fonte: Silver Kris Magazine. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de https://www.silverkris.com/shanghais-huangpu-riverfront-rejuvenated-galleries-restaurants/?show_all=1

Com 19,6 milhões de pessoas, a área urbana de Pequim (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019) conta com 84 reservatórios (albufeiras), cerca de 30 lagos e 100 rios, todos tributários ao rio Yongding, Canal Norte, Rio Chaobai, Rio Daqing, e rio Jiyun da Bacia do Rio Haihe (Fan, Wang, Lai, & Wang, 2015, p. 564). A redução no volume de precipitações somada ao rápido e intenso processo de industrialização e urbanização da cidade faz com que Pequim esteja submetida a uma severa crise de escassez hídrica. Como consequência desses dois fatores, há o aumento

gradativo da demanda e a diminuição das fontes de água, a média de água disponível per capita caiu de 300m³ no ano 2000 para 100 m³ em 2011 (Wang, Shang, Wang, Zhao, & Yin, 2015, p. 614), o que representa apenas um décimo dos 1000 m³ internacionalmente reconhecidos como o patamar mínimo per capita (Fan *et al.*, 2015, p. 462).

Em um estudo sobre as transformações espaço-temporais no sistema de água de Pequim a partir do impacto da relação entre comida-energia-água, uma equipe chinesa de pesquisa demonstrou que a área total ocupada pelas águas em Pequim diminuiu de 63,4 ha em 1993 para 43,6 em 2007, um decréscimo de aproximadamente 31,2% (Wang, Yang, Yuan, Yu, & Su, 2019, p. 79).

Pequim também enfrenta um desafio no que tange à qualidade das águas de seus rios. Levantamento realizado por Fu, Yu e Li (2018) aponta que 97% das vias navegáveis estão atualmente poluídas. Em decorrência sobretudo do incremento da descarga de águas residuais domésticas e industriais – 5,1 milhões de m³ em 1949 para 1,5 bilhões de m³ em 2013, mais de 450 km de canais de água fluviais na zona urbana estão severamente poluídos e os canais de drenagem ou estão contaminados ou não possuem água (Fu, Yu, & Li, 2018, p. 8).

Para dar conta de suprir a população e as empresas com água, uma série de medidas vem sendo adotadas em Pequim, como o aumento da preço cobrado pela água, como forma de reduzir o seu consumo, a construção de canais para transpor água a partir de outras regiões, o reuso de água e, de maneira mais tímida, a adoção de medidas de recuperação ambiental para recuperar o ecossistema local (L. Fan *et al.*, 2015; Fu *et al.*, 2018; J. Wang *et al.*, 2015; Xu, You, Li, & Yu, 2016).

Em termos gerais, os rios e as bacias hidrográficas chinesas vêm sofrendo profundas transformações decorrentes dos projetos de infraestrutura que almejam lidar com a poluição e o aumento da demanda decorrentes da urbanização acelerada do país (K. Yu & Padua, 2007). Sob objetivos urbanísticos e formas diversas, as intervenções vão desde a retificação dos cursos dos rios, seu confinamento em canais de concreto e/ou a sua canalização para o controle de cheias, até a construção de barragens para a criação de cursos de águas

artificiais, mesmo com as disfuncionalidades urbanas e os impactos ecológicos que essas medidas acarretam (K. Yu & Padua, 2007, p. 265).

A utilização dos rios urbanos para fins estéticos nessas novíssimas cidades chinesas tem orientado a construção de *riverfronts* cenográficos, cada vez mais globais e voltados ao turismo, que mimetizam as experiências do mundo ocidental, especialmente dos países desenvolvidos do norte Global. Esse movimento de “*cosmeticcities*” – expressão de Yu e Pádua (2007) –, na China, sem dúvida faz parte de um fenômeno já descrito na literatura sociológica como uma estratégia ampliada de gestão de imagem das cidades (Arantes, 2012; Peixoto, 2000) de forma a lhes conferir aparência de modernidade, posicioná-las no jogo de concorrência intercidades e atrair para si o fluxo de capitais.

Ainda no *ranking* dos maiores aglomerados urbanos do mundo, encontram-se duas cidades latino-americanas: São Paulo, na quarta posição com 21,6 milhões de pessoas, e Cidade do México, com 21,5 milhões de pessoas (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019). Ambas são parte de uma segunda geração de grandes aglomerados urbanos forjados nos finais do século XIX e a que Carlos Fortuna nomina *novas metrópoles* (Fortuna, 2016).

Para além do tamanho da sua população e de sua importância econômica para os países em que se situam, essas cidades também compartilham entre si uma característica marcante: ambas foram fundadas a partir de rios e ambas, em seu processo de “desenvolvimento” econômico acelerado no século XX, optaram por um modelo que enterrou os seus rios para “fazer cidade”.

Os rios jogaram um importante papel no processo de colonização do Brasil e, posteriormente, de sua urbanização. Como descreve Darcy Ribeiro, ao longo dos milênios os inúmeros povos indígenas que viviam em *terra brasilis* ocupavam e percorriam a sua costa atlântica em busca dos nichos ecológicos mais propícios à sua sobrevivência e também se instalaram ao longo de grandes rios, como o Paraguai, o Guaporé, o Tapajós, até as suas nascentes (Ribeiro, 1995, p. 29).

No processo de colonização do país, os rios de menor porte colaboraram com o desenvolvimento da agricultura latifundiária e da sociedade escravocrata,

à medida que propiciaram a sedentarização de atividades rurais, enquanto os rios grandes permitiram a dispersão dos colonizadores pelo território (Freyre, 2005, pp. 87-88).

No caso de São Paulo, pode-se afirmar que a cidade foi estruturada ao redor de três rios principais: Tamandateí, Tietê e Pinheiros. Desde os anos 1840 do século XIX, esses rios passaram a sofrer diversas intervenções urbanísticas que se intensificam no século XX, quando esses rios foram retificados e canalizados, suas margens urbanizadas e integradas ao tecido urbano e suas águas passaram a integrar as redes de esgoto e de drenagem (Gouvêa, 2016).

A transição da economia cafeeira para a industrialização da capital paulista nos fins dos anos 1920 estimulou a ocupação das várzeas próximas aos rios com as instalações industriais e a impermeabilização dessas áreas com a construção primeiro de ferrovias e depois de pistas para circulação de automóveis – as marginais. Os preceitos higienistas importados da Europa nos fins do século XIX apontavam que a solução para as doenças disseminadas pelas águas era a construção de sistemas de esgotamento sanitário e drenagem pluvial centrados em redes de tubulação subterrâneas e na canalização de rios e córregos (Baptista & Cardoso, 2013).

Esse processo de urbanização dos rios levou à perda progressiva do papel da água na paisagem da cidade. Antigos usos sociais e personagens urbanas foram sendo paulatinamente extintos pela poluição desses cursos de água, pela canalização e pela construção de rodovias em suas margens: navegação, pesca, desportos, lavadeiras e mesmo a extração de areia e cascalho foram diminuindo desde o século XIX até deixarem de existir.

A ausência do rio no cotidiano atual da cidade de São Paulo e o alheamento dos paulistanos no que tange aos cursos de água podem ser sintetizados em uma única frase que mereceu destaque no documentário *Entre Rios* (2009)¹⁴, que trata da urbanização da cidade a partir da perspectiva hídrica: "Água pelo cano vem... Água pelo cano sai! Ninguém sabe de onde veio, muito menos pra onde vai..."

¹⁴ Obtido de <https://www.youtube.com/watch?v=Fwh-cZfWNlc>

As águas só se fazem lembrar pela sua ausência nas torneiras ou pelas fortes chuvas e inundações que ocorrem em quase todo o verão e soam como um alerta para o fato de que as cidades são também líquidas e não apenas sólidas. As cheias, decorrentes da impermeabilização do solo urbano, da canalização dos cursos de água e da pavimentação das suas margens, são momentos em que os rios reclamam a cidade que outrora foi (e ainda é) sua. “De um lado é o rio, de outro está tudo alagado”,¹⁵ resume um jovem que ficou ilhado pela cheia do rio Pinheiros e teve de subir em um caminhão para aguardar o resgate dos bombeiros.



Figura 18. Cheia do rio Pinheiros, São Paulo (2020).

Fonte: Portal G1. Obtido em fevereiro, 10, 2020, de <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/02/10/chuva-causa-alagamentos-em-sao-paulo-veja-fotos.ghtml>

A Cidade do México vive situação similar. Ela foi fundada em uma área lagunar no vale da bacia hidrográfica do México, região central país. Sob o nome de Tenochtitlán, a atual capital do país foi também a capital do Império Asteca e assentava-se nas proximidades do lago Toxcoco.

¹⁵ Relatos colhidos por reportagem do portal G1 (Pinheiro, C., & D’Ávila, 2020). Obtido de <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/02/10/veja-relatos-de-moradores-afetados-pela-chuva-em-sao-paulo.ghtml>

A localização privilegiada da bacia hidrográfica e a sua abundância de água tornaram-na um local de concentração da população que se estabeleceu às margens do lago Texcoco e nas montanhas circundantes, sendo estimado que, no início do século XVI, um milhão de pessoas viviam uma rede de cidades, povoados e vilas pré-hispânicas articuladas com a antiga Tenochtitlan, a cidade-império Asteca (Legorreta, 2013, p. 20).

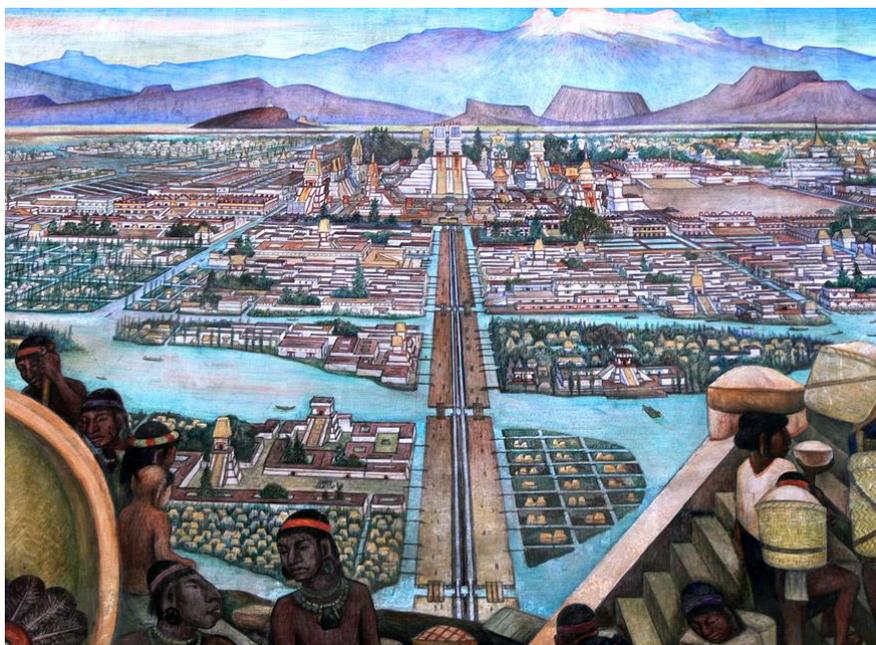


Figura 19. Rivera, D. Mercado de Tlatelolco. (1929-1935). Pormenor com vista parcial da capital asteca Tenochtitlán.

Fonte: Cidade de México Travel. Obtido em fevereiro, 10, 2020, de <http://cdmxtravel.com/en/attractions/el-mercado-de-tlatelolco-by-diego-rivera.html>

Os colonizadores espanhóis ficaram maravilhados com a paisagem de Tenochtitlán, que foi assim descrita por um de seus soldados:

Quando vimos todas aquelas cidades e aldeias construídas na água, e outras grandes vilas em terra seca, e aquela passagem direta e nivelada pelo meio da água, que levava ao México, ficamos boquiabertos. Aquelas grandes cidades e aqueles *cues* (templos) e edifícios que se erguiam da água, todos feitos de terra, pareciam uma visão saída do *Romance de Amadís*. Na verdade, alguns dos nossos soldados perguntaram se tudo aquilo não seria um sonho. (Williamson, 2012, p. 28).

Como é sabido, a beleza e o encantamento com a paisagem não impediram que a sociedade Asteca fosse subjugada e dizimada pela colonização espanhola. Ao longo de pouco mais de 500 anos, a cidade foi sendo

sucessivamente transformada por um processo que impregnou o espaço da cidade com marcas que remetem à sua história e às culturas que nela hoje coexistem.

Néstor Canclini fala em *Las cuatro ciudades de México* para se referir aos quatro períodos/cidades que coexistem e competem entre si: i) a cidade histórico-territorial, que remete ao período pré-hispânico e também à colonização; ii) a cidade industrial, que remete ao processo de industrialização vivido pela cidade a partir do início do século XX; iii) a cidade comunicacional, que remete ao período de desindustrialização vivido a partir dos anos 1980 e ao declínio da convivência nos espaços públicos, com a desespacialização da cultura na vida urbana e do predomínio dos meios de comunicação; e, por fim, iv) a cidade hídrica, que corresponde à convivência e à intersecção dessas diversas cidades com suas temporalidades e espacialidades próprias (Canclini, 1998). Mas qual o lugar dos rios nessas *cuatro ciudades* do México descritas por Canclini?

A intensa urbanização do Distrito Federal Mexicano e das suas áreas adjacentes, que viu crescer vertiginosamente a sua população no século XX, foi pautada naquilo que o arquiteto e urbanista mexicano Legorreta (2013) definiu como falsa modernidade, que utiliza os rios e os lagos como canais para drenagem das águas residuais e que destrói qualquer vestígio da natureza que se oponha ao automóvel. Para os rios, as consequências foram drásticas, pois resultaram na transformação de suas águas em canais de esgoto a céu aberto ou em sua canalização e tamponamento para a construção de malha rodoviária urbana (Legorreta, 2013).

Diante especialmente da necessidade de enfrentar a escassez de água potável, as inundações de vias públicas em períodos chuvosos e o afundamento do solo no centro da cidade – que atingiu quase dez metros a partir de 1900 (Legorreta, 2013, p. 23) –, algumas medidas vêm sendo adotadas no sentido de reconstituir a relação da cidade com as águas, como a construção do Ecoducto Río de la Piedad, um grande parque linear construído sobre um viaduto entre duas movimentadas rodovias; o Parque Hídrico La Quebradora, ainda não finalizado, que se constitui em uma grande área verde para captação de águas de chuva acompanhada de equipamentos urbanos, como um museu da água e

áreas para desporto; o Jardín Infiltrante Legaria e os Sistemas hídricos Las Lomas, construídos próximos a avenidas para aumentar a capacidade de infiltração da água.



Figura 20. Jardín Infiltrante Legaria.

Fonte: Espacio entre tiempoestudioarquitectura + urbanismo. Obtido em fevereiro, 10, 2020, de <http://www.eetestudio.com/jardin-infiltrante-legaria>

Único aglomerado urbano a representar o continente africano entre os dez mais populosos do mundo, o Cairo é a capital do Egito e conta com mais de 20 milhões de habitantes (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2019).

A importância do rio Nilo para a cidade remete à sua relevância para a própria história do Egito e das civilizações humanas, resumida por Heródoto nessas poucas palavras: “O Egito é um presente do Nilo”.

As particularidades desse rio começam no sentido do seu fluxo: com aproximadamente 7000 mil km de extensão o Nilo é um dos únicos grandes rios que seguem do sul para o norte, nascendo abaixo da linha do equador e atravessando diversos países africanos, nomeadamente Urundi, Tanzânia, Ruanda, República Democrática do Congo, Kênia, Uganda, Sudão, Etiópia, Sudão do Sul até chegar ao Egito e ali desaguar no mar mediterrâneo, no nordeste da África.

A cidade do Cairo situa-se na porção sul do rio, em uma localização estrategicamente privilegiada pelo fato de estar pouco à montante da bifurcação do delta do rio, sendo por isso importante ponto na rota fluvial. Para além da agricultura, o rio desempenhou um importante papel na história milenar dessa cidade sendo usado para o abastecimento, a pesca, a lavagem de roupa e o transporte por meio de barcos a vela conhecidos localmente por *fellucas* (Kondolf & Pinto, 2017).



Figura 21. Mulheres no rio Nilo, Cairo, Egito (1908).

Fonte: Obtido em janeiro, 30, 2020, de <https://www.loc.gov/pictures/resource/stereo.1s21172/>

Como as outras megacidades do Sul global, o Cairo também enfrenta os desafios impostos pelo crescimento populacional acelerado, como o trânsito congestionado; a poluição atmosférica; a falta de tratamento de esgotos domésticos, industriais e agrícolas; e a consequente contaminação das águas fluviais e o déficit de habitações (Kondolf *et al*; Gohar, 2018). Estima-se que, no final dos anos 1990, mais de 50 por cento das construções na cidade eram irregulares, *ashwaiyyats*, e que 40 por cento da mão de obra não agrícola estavam a trabalhar na informalidade (AlSayyad, 2011, p. 265).

Além da poluição que é legada ao rio Nilo, o Cairo do século XXI deixou de ter a presença desse curso de água no cotidiano de seus habitantes. Ao mesmo tempo em que construções e estruturas diversas impedem que o Nilo seja visto a partir das ruas e calçadas, as suas margens sofrem um processo de privatização a partir de dois mecanismos: a construção de projetos privados dirigidos a grupos restritos de pessoas – clubes e piscinas para atender

determinadas categorias, como engenheiros ou policiais, por exemplo – ou por empreendimentos que, apesar de admitirem o público geral, têm seu funcionamento limitado pela necessidade de pagamento – cafés, restaurantes e barcos de passeio, por exemplo (Goar, 2018).

Assim como o fosso socioeconômico que separa os enclaves de uma pequena elite – modernos *shopping centers* e luxuosos condomínios fechados – da cidade dos *ashwaiyyats*, o Nilo também se sujeita à lógica do acesso desigual, sendo poucas as áreas públicas de rio disponíveis ao uso do cidadão ordinário (Kondolf & Pinto, 2017).

O que essas oito maiores metrópoles do século XXI têm em comum? Todas têm o seu surgimento e seu desenvolvimento marcados pela forte presença das águas e desenvolveram-se ora apesar, ora contra, ora com seus rios. Em todas elas, a morfologia urbana está diretamente relacionada a seus rios, ora como limite, ora como fator de integração. Em todas elas também, a vida das pessoas tem o seu ritmo também ditado pelas águas dos rios.

Como ensina Henri Lefebvre (2004) em sua *rhythmanalysis*, o dia a dia da cidade pode ser percebido a partir dos sentidos do próprio corpo que é capaz de captar o ritmo do cotidiano a partir dos cheiros, dos sons, do movimento corporal, das luzes, do trânsito, das chuvas e, porque não, do movimento das águas dos rios urbanos que, conforme a sua sazonalidade de cheias e de seca, ditam os ritmos das cidades na cadência das águas, vezes transbordantes, vezes secas e outras na calmaria, em todas elas o rio como elemento espacial a definir o tempo das pessoas.

Para finalizar, continua válida a afirmação do início deste capítulo de que a presença da água é um dos fatores mais relevantes para a sedimentação das pessoas no território. Dados recentes da UNESCO afirmam que a vulnerabilidade em relação ao abastecimento de água pode ser um fator direto e indireto de deslocamento das pessoas no Globo e que também pode estar ligada à sua escala, duração e locais de destino (UNESCO World Water Assessment Programme, 2019, p. 119).

Conforme dados da *Internal Displacement Monitoring Centre*, no ano de 2018, o deslocamento de pessoas em decorrência de desastres naturais atingiu 18,8 milhões em 135 países e territórios. Desse número, as cheias corresponderam a 8,6 milhões e as tempestades a 7,5 milhões, enquanto as

secas responderam pelo deslocamento de 1,3 milhões de pessoas Internal Displacement Monitoring Centre – IDMC (2018, p. 7), ou seja, a água continua a ser um fator a impactar diretamente a permanência ou não das pessoas em dado sítio, sendo um elemento com o qual as cidades terão que lidar de maneira mais assertiva para resolver o *stress hídrico* decorrente do aumento do consumo de água.

CAPÍTULO 2 – O RIO E A CIDADE: NATUREZA E CULTURA NA CONFORMAÇÃO DA HISTÓRIA URBANA

Ao retroceder no capítulo anterior à história do surgimento das cidades, é possível situar nitidamente a importância dos rios para esse processo, vez que os primeiros povoamentos estavam justamente nas proximidades de rios pela dependência da atividade agropecuária em relação à água. De maneira bem simplificada, esses povoados estabelecidos ao longo de rios ou de áreas lagunares, com o aperfeiçoamento das técnicas, conseguem obter algum excedente ao mesmo tempo em que desenvolvem a produção de alguns produtos e a prática comercial, o que atrai pessoas para essas áreas e torna-as cada vez mais populosas. Surge uma forma de organização da sociabilidade humana que era até então inédita – a urbanidade – e que vem se desenvolvendo com formas e sentidos diversos desde então até os dias atuais por todas as partes do Globo.

O que foi apontado acerca das novíssimas metrópoles vale também para as outras cidades. Por dependerem diretamente da água para a sobrevivência, os seres humanos foram ao longo do desenvolvimento urbano estabelecendo relações das mais variadas com os rios. Elemento ambíguo que evoca sentimentos que vão da devoção ao medo, os rios moldaram, mas foram especialmente moldados, pelas cidades que atravessam.

O presente capítulo tem por objetivo perceber as relações entre os rios e as cidades a partir de uma perspectiva sociológica apoiada na história e na geografia dos lugares. Isto se faz com o reconhecimento dos limites da ciência que, além de não ser capaz de compreender e explicar a inesgotável diversidade de experiências do mundo (Santos, 2018), é um saber precário sempre sujeito a ser criticado, questionado e refutado.

Ao situar essas premissas epistêmicas no estudo das cidades, considera-se que o urbano manifesta-se como um processo de transformações socioespaciais que, embora possa manter alguns padrões comuns, como a aglomeração, pelas diferenças intrínsecas e pelas particulares de cada processo, torna temerária as tentativas de fixar tipos ou modelos universais (Brenner & Schmid, 2015). Assim, não se trata aqui de fixar de maneira rígida e

linear a forma como as cidades e seus rios coexistem ao longo da história, mas antes de buscar elementos que possam auxiliar na interpretação dessa relação que é singular no espaço e dinâmica ao longo do tempo.

Para compreensão dessas questões, será dada ênfase à importância tanto dos rios na produção dos espaços urbanos como das cidades na reestruturação das bacias fluviais, entendidos ambos como espaços sicionaturais que se constroem e reconstroem mutuamente a todo momento a partir de processos de ordem material e cultural que sedimentam práticas e arranjos socioespaciais.

2.1. Navegar pelos meandros: a relação rios, cidades e pessoas

Para tratar da relação de cidades e rios é imperativo partir do reconhecimento de que há uma multiplicidade de abordagens teóricas, epistemológicas e metodológicas que permitem refletir sobre a temática sob vieses diferentes, muito embora todos esses trabalhos assumam em alguma medida que a água é um elemento que está imbricado no surgimento da maior parte das cidades mundo afora.

Conforme escreve Kostof (1999), “A great many towns are built on water – along rivers or on their delta, or at the meeting of two or more rivers, or on the edge of lakes and seas” (Kostof, 1999, p. 39).

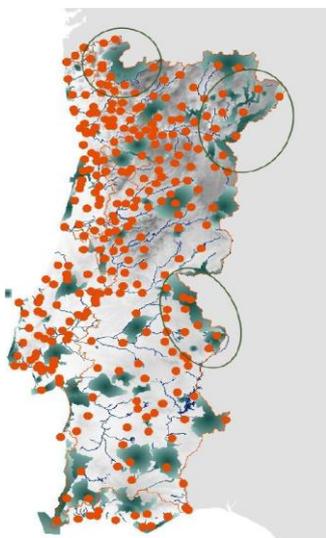


Figura 22. Sedes de Concelho e os principais rios portugueses.
Fonte: Unidade de Missão para a Valorização do Interior (2016).

Essa feição de importância que os rios assumem revela-se, inclusive, na toponímia dos lugares. Kostof cita exemplos da China – *Chang-p’u* (às margens do rio Chang), *Fen-hsi* (oeste do rio Fen) – e da Europa – *La Charité-sur-Loire*, *Alfeld-an-der-Leine* ou *Bradford-on-Avon* – onde o nome de rios é comumente ligado ao de cidades (Kostof, 1999, p. 39). Em Portugal, João Castro Caldas lista cidades, como Arcos de *Valdevez*, Ferreira do *Zêzere*, Miranda do *Douro*, Paredes de *Coura*, Ponte de *Lima*, Ribeira de *Pena*, Sever do *Vouga*, Vila Nova de *Paiva*, Vila Velha de *Ródão* que são sedes de conselhos cujos cursos de água são evocados em sua toponímia (Caldas, 2006, p. 154).

A diferenciação entre essas abordagens que buscam compreender a relação entre os rios e as cidades não é uma tarefa simples, já que olham para um objeto comum a partir de perspectivas bem distintas, o que também possibilita um diálogo fértil e proveitoso para o conhecimento ampliado desse fenômeno.

O entendimento das relações socioespaciais que se materializam em um rio e suas margens, por exemplo, não pode prescindir do conhecimento da história desse rio e dessa cidade ou do conhecimento das características hidrológicas do rio, já que estas impõem a partir do ciclo da água condicionantes e possibilidades à vida urbana.

Outrossim, o intuito que se tem aqui é apenas o de tornar mais nítida as possibilidades e as nuances que um trabalho dentro dessa temática possui e com isso fazer um melhor enquadramento dos objetivos da tese, sem a busca pela fixação de tipologias e fronteiras rígidas. Ponderado isso, tratar-se-á de três perspectivas multidisciplinares que se articulam: a primeira mais voltada à morfologia urbana; a segunda mais ocupada da história dos rios; e uma terceira que enfatiza as relações natureza/cultura no espaço urbano.

2.1.1. O rio e a morfologia urbana

Nos primeiros parágrafos da introdução que redigiu para a coletânea *O estudo da forma urbana em Portugal*, Vitor Oliveira adverte o quão difícil é encontrar definições consensuais de “morfologia urbana” ou de “forma urbana”.

Na tentativa de galgar algum conceito que permita operacionalizar a pesquisa, a “morfologia urbana” pode ser entendida como o estudo das formas urbanas e dos atores e processos responsáveis pela sua transformação, enquanto “forma urbana” refere-se aos elementos físicos que estruturam e moldam a cidade, como as ruas, as parcelas, os edifícios e outros (Oliveira, Marat-Mendes & Pinho, 2015).

Perscrutar as cidades a partir das lentes da morfologia urbana significa dialogar com os estudos desenvolvidos pela geografia, pela história, pela arquitetura e pelo urbanismo. Nesse contexto, a presença do rio como de qualquer outra massa de água de superfície¹⁶ é analisada como um dos elementos que atuam sobre a forma física da cidade, desde as características de relevo e de hidrografia que levaram ao assentamento das pessoas em um dado sítio até as questões que se externam por meio dos aspectos funcionais da cidade, como a localização dos bairros habitacionais ou industriais, por exemplo.

Os percursos dos rios são um dos elementos fundamentais dentre aqueles que estruturam a cidade, impactando diretamente a sua forma urbana e, por conseguinte, a vida das pessoas.

Uma primeira forma de abordagem morfológica assume que há uma série de características físicas na interação rio-cidade que pode ser identificada e categorizada com vistas a compreender a dinâmica dessa relação, como a extensão da margem urbana, a largura do leito do rio, o volume do caudal, dentre outras. Seguindo esse caminho, Silva e Pinto (2009) propõem algumas classificações tipológicas para as cidades, considerando a sua relação com o rio, dentre as quais podem ser destacadas as seguintes:

- i. em razão da posição da cidade no curso do rio, podem ser: cidades estuarinas; cidades de foz, cidades de curso médio; e cidades de curso superior;
- ii. em razão da amplitude altimétrica ou do afastamento físico entre a cidade e o rio: cidade de colina; cidade de esporão (a cidade ou seu núcleo central está na confluência de dois rios); e cidade de vale ou de planície; cidade de porto; e cidade de albufeira;

¹⁶ De acordo com a Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2000, que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política da água, o artigo 2º, inciso 10 define como "Massa de águas de superfície": uma massa distinta e significativa de águas de superfície, como por exemplo um lago, uma albufeira, um ribeiro, rio ou canal, um troço de ribeiro, rio ou canal, águas de transição ou uma faixa de águas costeiras.

- iii. em razão da posição do rio relativamente à cidade: atravessamento diametral (quando o rio divide a cidade em duas partes com áreas e características comparáveis); atravessamento assimétrico (quando a cidade está dividida em duas margens e uma delas se sobressai em dimensão e em funções sobre a outra); e atravessamento tangencial (quando a cidade se desenvolve em apenas uma das margens do rio).

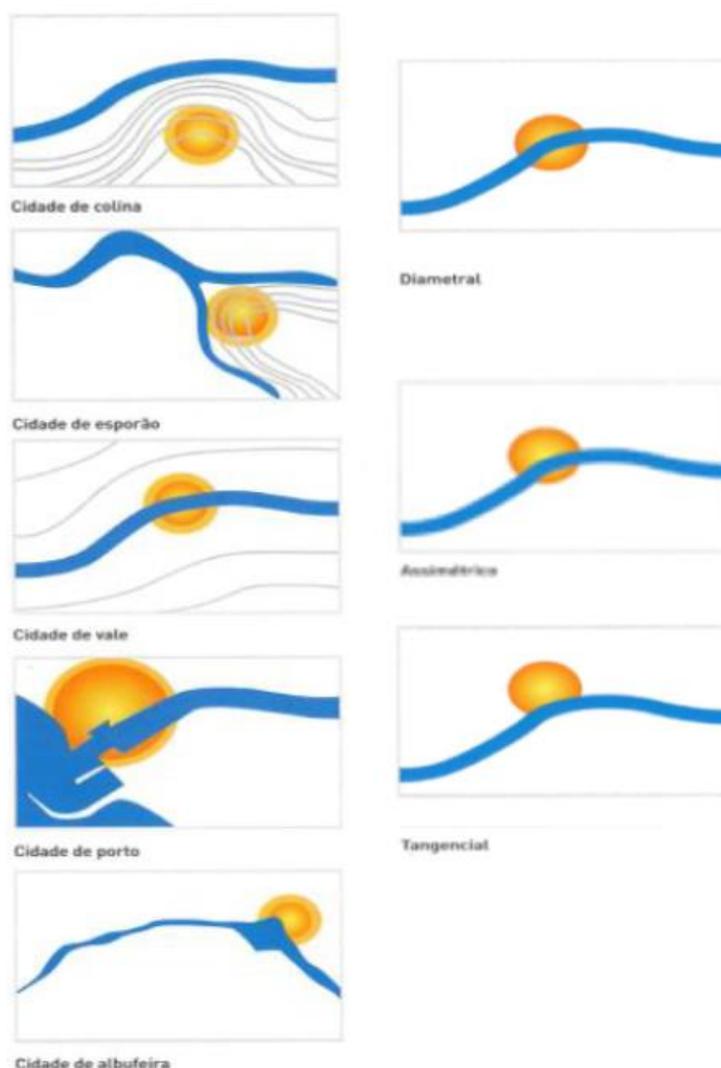


Figura 23. Tipologia de cidades em relação aos rios.
Fonte: Silva e Pinto (2009).

Ressalva-se, no mesmo sentido dos autores supracitados, que muitas vezes essas tipologias podem não ser facilmente distinguidas (como na definição do atravessamento diametral, assimétrico ou tangencial de um rio, por exemplo) ou também podem ser cumulativas (cidade de colina e de planície, por exemplo). Não obstante, são características que podem auxiliar na leitura da constituição do espaço urbano das cidades, se lidas conjuntamente com outros elementos.

Pode-se pensar em uma cidade atravessada por um rio cujo leito seja muito largo. Esta é uma barreira física que para ser transposta exige tecnologia e recursos, o que provavelmente originará cidades cujo desenvolvimento urbano será, pelo menos em seus primórdios, tangencial ou assimétrico em relação ao rio. É o caso de Coimbra, por exemplo. A cidade teve o seu desenvolvimento urbano iniciado a partir da margem direita do Mondego, possivelmente pela presença da colina que propiciava melhores condições defensivas, de forma que até há muito pouco tempo a margem esquerda ocupava uma função residual na estrutura da cidade.

A posição da cidade no curso do rio também é interessante para se pensar a configuração do espaço urbano, os seus desafios e oportunidades. As características de um rio em sua nascente, em sua porção intermédia e em sua foz são distintas e, por isso mesmo, impõem diferentes usos sociais dos rios conforme essas características. A intermitência no volume do caudal, o risco de inundações, a largura do leito, a escassez de água e o assoreamento, a altitude e o ângulo de inclinação, por exemplo, influenciam a vida socioeconômica e cultural e assim a forma urbana e a relação das pessoas com o curso de água.

A descrição de Kelman (2003) acerca da história de New Orleans e do rio Mississipi fornece um belo exemplo do que é o conjunto de oportunidades e desafios impostos por um rio à cidade, conforme a localização desta no curso daquele. Segundo Kelman, em 1718, Jean-Baptiste Le Moyne, sieur de Bienville, escolheu aquele sítio para a cidade com base em uma leitura otimista do sistema fluvial: estava no delta de um dos mais extensos rios estadunidenses que possuiria uma posição comercial privilegiada para o comércio com o interior do país e com o Atlântico. No entanto, seu entusiasmo comercial teria desprezado pontos negativos que se confirmaram com o tempo, tais como a dificuldade de drenagem da água e a ameaça de cheias catastróficas, resultado da topografia local e do clima úmido (Kelman, 2003).

Por óbvio, os rios não são moldados apenas pela cidade que ele atravessa e nem a cidade atravessada pelo rio define-se unicamente pela sua posição no percurso das águas. Isto porque a importância geopolítica das cidades que se relacionam com a bacia hidrográfica é um fator decisivo que vai delinear a forma física do rio e controlar as suas águas e as de seus afluentes menores. Não há dúvidas de que quanto maior é o alcance do poder de uma

cidade, mais ela é capaz de hegemonizar o controle sobre um rio e até mesmo de uma bacia hidrográfica.

A esse propósito, a pesquisa realizada por Barles (2017) sobre o rio Sena revela como o controle da sua bacia hidrográfica foi e é exercida por Paris. Para atender as suas necessidades, a capital francesa moldou o largura do leito e a velocidade do caudal com lagoas e canais artificiais para o transporte de toras de madeira pela própria correnteza do rio no século XVIII; construiu aquedutos a partir de tributários do Sena a montante de Paris, impactando as populações e os territórios de outras cidades durante o século XIX e construiu represas no século XX para atender as suas necessidades de consumo de água, garantir a profundidade do rio para navegação em períodos de seca e a velocidade das águas para transporte de suprimentos (Barles, 2017).

Castonguay (2017) mostra a partir de um estudo comparado sobre os rios canadenses *Saint Maurice* e *Saint François* que os rios impactam espaços urbanos que estão para além da sua própria bacia hidrográfica, seja pela integração de territórios, seja pelo fornecimento dos recursos necessários à industrialização e à urbanização, tais como água potável, energia, recursos naturais e matéria prima para as indústrias. À medida que esses rios vão sendo transformados para atender as necessidades da industrialização e da urbanização, eles também transformam as cidades que atravessam, em uma dinâmica que influi na dinâmica de urbanização do interior (Castonguay, 2017).

Além dessa possibilidade de pensar no nível macro a relação entre os rios e a morfologia urbana, também é possível reduzir a abordagem dessa relação à escala do território e investigar como os rios afetam a topografia da cidade, o traçado urbano, a ocupação do solo e as características do edificado ou mesmo em como a morfologia de uma cidade interfere nas condições de visualização do curso de água, na proximidade e/ou distanciamento cotidiano entre a sua população e o rio. Ao mesmo tempo, não se deve esquecer de que o rio possui uma morfologia própria que resulta das suas condições originais e da forma como a cidade o experienciou ao longo do tempo: se o retificou, se o tapou, se o canalizou, se o alargou, se o descobriu ou se aproximou.

Nessa relação de reciprocidade, os rios ajudam a definir materialmente os contornos e características morfológicas das cidades. Seja pelo uso dos

materiais disponíveis em seu leito, seja em decorrência das suas cheias, assoreamento ou erosão, os rios são um fator relevante que participam ativamente no desenvolvimento urbano das cidades e na composição da forma urbana.

Para citar algumas das formas urbanas que estão diretamente relacionadas aos rios, pode-se começar com as fachadas principais das habitações e demais prédios, verificando se estão “de frente” para o rio ou, ao contrário, se estão “de costas”, com os fundos voltados ao curso de água. Esse dado revela se a cidade privilegia ou não a visibilidade que se tem do rio e como com ele se relaciona, se quer afirmar ou reduzir a importância da sua presença no espaço, se deseja se aproximar ou se proteger de suas águas, por exemplo.

Para falar apenas em exemplos europeus, Budapeste e Londres são cidades que possuem os rios como elementos marcantes em sua morfologia e que privilegiaram a presença do curso de água. Basta que se observe em Londres a localização do Palácio de Westminster, que é sede do parlamento britânico e foi construído às margens do Tamisa. Do mesmo modo, em Budapeste, a localização às margens do rio Danúbio de dois prédios icônicos, como são a Academia de Ciências da Hungria e o Parlamento.



Figura 24. Vista do rio Tâmesa e o Palácio de Westminster (2019).
Fonte: o autor.

Em outro giro, encontra-se a cidade de Viena. Não obstante, a importância do Danúbio e de seu porto fluvial, devido às cheias desse rio, a capital austríaca desenvolveu-se afastada dele, com o núcleo histórico principal construído de costas para o rio. Em Portugal, a cidade de Bragança também é

um bom exemplo com o rio Fervença, percorrendo as “traseiras” do centro histórico da cidade.

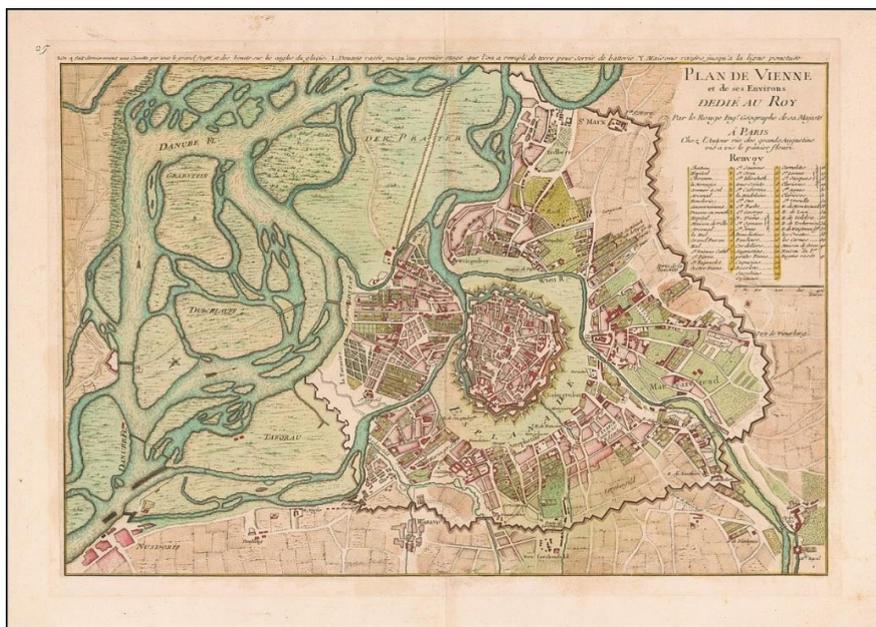


Figura 25. Mapa de Viena (século XVIII).

Fonte: Obtido de <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vienna1780.jpg>

Outras formas urbanas também permitem refletir sobre a relação rio-cidade: o sítio onde se construiu a linha ferroviária, os aterros e o aumento de cotas de terrenos que foram realizados, as canalizações e os tamponamentos, a tipologia das construções próximas aos rios, a existência de vazios, a localização das estruturas viárias e outras mais.

Mesmo a estética do edificado urbano pode estar relacionada ao rio ou à bacia hidrográfica na qual se situa uma cidade. A análise dos acabamentos e dos revestimentos do Centro Histórico de Coimbra, por exemplo, confirma que o material usado nas argamassas de construção e de acabamento do edificado local é proveniente de recolha de areias do rio Mondego nos arredores da cidade (Gil & Catarino, 2017).

Em suma, a forma atual de uma cidade é fruto das transformações espaciais às quais ela é submetida desde a sua gênese, sempre com a água a ocupar uma influência indiscutível nesse processo.

A proximidade que o núcleo primevo da cidade mantém com o curso de água e a posição do seu edificado em relação a este, os banhos públicos, as primeiras construções realizadas pela necessidade de escoamento da água da

chuva, para saneamento ou para o abastecimento de água potável – grandes extensões de aquedutos marcam a paisagem de inúmeras cidades europeias desde o Império Romano. A estes se somam os reservatórios de água potável, as albufeiras e as barragens construídas para a geração de energia hidroelétrica, os diques de proteção contra as cheias, a extensa rede de canais e as tubulações subterrâneas que atravessam o subsolo das cidades contemporâneas para transporte de águas e esgotos das estações de tratamento para cada um dos prédios urbanos e todo um conjunto de equipamentos e de infraestrutura urbana que é planejada e construída em função da água.

Ao gerar formas urbanas, a água afeta não apenas a representação visual da cidade, mas define funcionalidade de espaços – basta ver os bairros portuários e industriais que se instalaram à beira dos rios a partir do século XVIII para se valer desse recurso com maior facilidade.

Em função da água, surgem diversos planos e elementos de planejamento urbano, constituindo-se novas áreas e espaços, quase sempre carregados de disputas sobre a melhor forma de “fazer cidade” nesses territórios.

A renovação urbana da zona Oriental de Lisboa iniciada com vistas à realização da Exposição Mundial de Lisboa, em 1998 (EXPO´98), impulsionou o lançamento do Programa Polis (Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades), voltado para a requalificação urbana das cidades portuguesas. Essa iniciativa foi oficialmente aprovada em maio de 2000 e tinha dentre seus objetivos específicos: “Apoiar outras ações de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes, tais como **frentes de rio ou de costa**”. (Resolução do Conselho de Ministros nº 26/2000, 2000).

No âmbito do Programa Polis, várias frentes de ribeirinhas urbanas sofreram intervenções. Segundo os dados do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território (2002), as requalificações das frentes de rio no âmbito desse programa somaram 73.720 m de extensão.

As informações obtidas por Pinto (2007) sobre 30 das 36 cidades que participaram do Polis revelam que 23 delas possuíam frente ribeirinha, sendo que em 21 foram realizadas intervenções no domínio da sua interface com a cidade. Isto atesta, sem margem de dúvidas, que houve uma opção clara do

poder público em eleger os rios e as ribeiras como elementos centrais aos processos de requalificação urbana que foram levados a cabo, confirmando a importância desses elementos para se “fazer cidade”.



Figura 26. Margem direita - Parque Verde do Mondego, Coimbra (2019).
Fonte: o autor.

Ainda em uma perspectiva morfológica, se utilizado o conceito de Holanda (2007) sobre o aspecto topoceptivo dos lugares, isto é, a capacidade desses espaços serem legíveis visualmente pela sua identidade e boas condições para a orientabilidade (Holanda, 2007, p. 118), nas cidades que percorrem os rios têm um inegável condão de permitir às pessoas identificarem onde estão e como fazem seus percursos.

“Seguir até o rio”, o “bairro do outro lado do rio”, o “comércio à beira-rio”, “ladear o rio até o final da avenida”, enfim o rio funciona como eixo, uma importante referência de orientação geográfica para nativos ou turistas nas mais diversas cidades.

Em *A imagem da cidade*, Lynch (1990) trabalha o conceito da legibilidade como a “facilidade como a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente” (Lynch, 1990, p. 13). Já a imaginabilidade da cidade é constituída a partir de objetos físicos que são capazes de evocar imagens fortes em quem os observa. Refere-se à forma, à cor ou à disposição que surgem de imagens mentais do ambiente fortemente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis (Lynch, 1990, p. 20). O conceito

de imaginabilidade liga-se assim ao de legibilidade, uma vez que as “imagens fortes” possibilitam uma visão mais nítida e estruturada da cidade.

Os rios, inegavelmente, conferem legibilidade às suas cidades e contribuem na construção da identidade que compõe a sua imagem. Ao se pensar em algumas cidades, geralmente se pensa em seus rios como uma dupla inseparável: Rio Tâmis-Londres, Rio Sena-Paris, Rio Danúbio-Budapeste, Rio Han-Seul, Rio Ganges-Varanasi, Rio Tejo-Lisboa, Rio Douro-Porto, Rio Mondego-Coimbra.

Longe de ser uma decorrência natural dos seus objetos, a imagem da cidade varia conforme o observador, pois é sempre o resultado da interação de alguém com alguma coisa, a representação que um sujeito tem de um objeto (Lynch, 1990, p. 16; Peixoto, 2000, p. 104). A esse relativismo imagético das cidades, soma-se o fato de que, no processo de produção das imagens, a cidade ora é objeto, ora é sujeito. Isto se traduz no fato de que a imagem das cidades é tanto aquela que a pessoa realiza a partir das características da própria cidade, como aquela imagem que é difundida pela própria cidade a partir da sua autorrepresentação por meio de estratégias de *marketing* urbano no intuito de constituir e propagar uma determinada identidade da cidade e, com isso, posicioná-la na competição entre lugares (Peixoto, 2000, p. 104).

Nesse sentido, os rios são cada vez mais utilizados para projetar uma imagem e fortalecer a distinção, como cidades “verdes”, cidades “azuis”, cidades sustentáveis, “cidades de água”, reforçando a aposta das cidades na propaganda ambiental.

Por fim, os aspectos morfológicos também atuam no sentido de fazer ressaltar a presença do rio na cidade por meio da remissão ao simbólico, ao imaginário, à memória ou ao afeto. As iconografias, os monumentos, a toponímia das ruas, o mobiliário urbano e até mesmo os equipamentos de infraestrutura podem constituir-se como referências que remetem aos rios e às atividades fluviais e, nas palavras de Ochoa (2012, p. 51), “‘exportam’ a frente de água para o interior do território” (Ochoa, 2017, p. 51).



Figura 27. Tricana de Coimbra e sua bilha, Coimbra.
Fonte: o autor.



Figura 28. Escultura O rio Lis e o rio Lena, Leiria
Fonte: o autor

2.1.2. Navegando pela história dos rios e das cidades

“Só executava a invenção de se permanecer naqueles espaços do rio, de meio a meio, sempre dentro da canoa, para dela não saltar, nunca mais”. O homem descrito por Rosa (1988) em seu famoso conto “A terceira margem do rio” cumpria a sua sina de permanecer sempre na canoa como se tivesse passado a ser parte do próprio rio. Esse conto faz-nos pensar na indissociabilidade entre a história dos rios e das cidades, pois a história daquele homem passou a ser também a história do rio. Como resumem Terje Tvedtand e Eva Jakobsson, conhecer a história da água é relevante para a história mundial, já que, ao mesmo tempo em que nenhuma cidade ou país existe ou se desenvolveu sem controlar a água, todas elas têm seu tempo-espaço marcados pela dinâmica hídrica e pela forma de controle da água que adotaram (Tvedt & Jakobsson, 2006).

Nesse sentido, em um primeiro momento, a história dos rios foi feita a partir de uma perspectiva marcadamente antropocêntrica, que os considera uma espécie de “espelho” para observar o desenvolvimento das cidades e da vida social. Nessas narrativas históricas, a relação cidade-rio é unidirecional, já que os rios são apenas um objeto sobre/contra o qual a história da humanidade se desenrola.

Embora com as limitações epistemológicas que marcam essa perspectiva inicial, importantes trabalhos foram desenvolvidos e permitiram conhecer melhor a história de rios e bacias hidrográficas e a sua relação com as cidades, como é o caso da publicação em 1935 de *Le Rhin: problèmes d’histoire et d’économie*, de Lucien Febvre e Albert Demangeon e de *The Nile: the life-story of a river*, de Ludwig (1937).

Com o desenvolvimento científico da hidrologia a partir do século XIX, foram intensificadas as grandes obras que moldaram os rios para obter melhores condições de navegabilidade, produção de energia, abastecimento de água, irrigação, controle de cheias, etc. A artificialização desses cursos de água pressupunha a “correção” de suas margens com a retificação dos meandros indesejáveis; modificações no curso do rio; alteração da largura, profundidade e caudal do leito; e a construção de inúmeras barragens. A magnitude dessas

intervenções, para citar apenas a construção de barragens, são proporcionais à sua difusão por todo o Globo: segundo dados levantados em 2019 pela Comissão Internacional de Grandes Barragens, estima-se que existam aproximadamente 58 mil grandes barragens¹⁷ em todo mundo (Commission internationale des grands barrages, 2019).

Como afirmam Mauch e Zeller (2008), uma primeira abordagem da história do ambiente na Europa e na América do Norte enfatizou justamente esse controle e essa dominação exercidos pelos humanos sobre os rios a partir do século XIX. Nesse sentido, é que se inclui o influente livro *Rivers of empire: water, aridity and the growth of the American West* (1985) em que Worster (1985) escreve sobre as obras hidráulicas realizadas nos cursos de água do Oeste dos Estados Unidos da América durante o século XX e as transformações espaciais, sociais, econômicas e ambientais delas decorrentes (Worster, 1985).

Uma segunda abordagem da história dos rios focou-se quase que exclusivamente na degradação ecológica a que foram submetidos ao longo do tempo (Mauch & Zeller, 2008; Tvedt & Jakobsson, 2006). A partir dessa lente de análise, uma série de escritos acadêmicos trataram e ainda tratam de refletir sobre a história da poluição e da destruição dos rios pelos seres humanos, como foram transformados em canais artificiais, enterrados, “assassinados”, “invisibilizados” ou viraram esgotos a céu aberto.

Geneviève Massard-Guilbaud, por exemplo, descreve a cidade francesa de Nantes como “a cidade cujo rio desapareceu”. Com esse instigante título, ela narra o processo pelo qual Nantes viu o rio Loire e o rio Erdre, seu afluente, desaparecerem debaixo da terra e alterarem completamente a paisagem urbana como resultado das obras hidráulicas para o controle dos impactos das águas do porto e do estuário sobre a infraestrutura da cidade, especialmente o colapso de duas pontes entre os anos de 1911 e 1925 (Massard-Guilbaud, 2017). Destaca-se que não se trata de caso isolado. A canalização de rios foi encarada durante grande parte do século XX como solução para os problemas hídricos e urbanísticos das cidades ao redor do mundo, significando a “separação” entre rio e cidade.

¹⁷ Segundo parâmetros da Comissão, considera-se grande barragem com mais 15 metros de altura contados a partir da fundação, ou entre 5 e 15 metros e com capacidade de armazenamento de água superior a 3 milhões de m³.

À história dos rios, acrescenta-se uma nova fase a partir do final dos anos de 1950. As experiências de despoluição dos rios e de requalificação urbana das frentes fluviais urbanas são apresentadas como a superação do “afastamento” e da “perda” dos rios pelas cidades. Essa narrativa muitas vezes feita de forma linear acaba por obscurecer a complexidade desses processos e disseminar uma ideologia ambientalista dissociada da realidade político-econômica.

Os rios das do Sul global, como São Paulo, Délhi, Mumbai, Cairo, são atualmente vítimas da poluição, do assoreamento, das cheias, da impermeabilização e do processo de urbanização. Ao mirar a solução para esses problemas, essas cidades acabam por assumir como paradigma os rios do Norte Global, nomeadamente os europeus e norte-americanos. Constrói-se, assim, a ingênua ideia de que, tal como ocorreu com essas cidades do Norte, as cidades do Sul estão vivendo a fase de poluição e de afastamento dos seus rios, mas que devem buscar a etapa subsequente de restabelecimento de suas condições de preservação.

Não se faz aqui, de forma alguma, a defesa do desperdício da experiência, pois obviamente as ações de despoluição e de conservação desses rios servem como aprendizado. A ressalva que se faz, portanto, diz mais sobre um certo automatismo com o qual essas etapas são encaradas, sem se aprofundar nas circunstâncias que constroem a solução desses problemas e permitem que os rios sejam reavivados. Apenas a título ilustrativo, cita-se o exemplo do rio Reno. Chamado de “cloaca da Europa” até os anos 1950, esse rio internacional foi objeto de diversas ações no pós-II Guerra Mundial em uma concertação internacional envolvendo diversos países europeus para a sua recuperação e sua limpeza que consumiu aproximadamente 40 mil milhões de dólares apenas na construção de estações de tratamento de esgotos entre os anos de 1970 e 1985 (Frijters & Leentvaar, 2003).

Ora, a ingenuidade está em se pensar na transformação do rio Yamuna em um “novo Tâmis” ou do rio Tietê no novo “rio Sena” em um contexto de capitalismo neoliberal marcado por práticas de austeridade econômica que impõem uma brutal redução dos investimentos estatais sobretudo nos países subdesenvolvidos.

Além das questões políticas e econômicas, essa leitura evolucionista da relação rio-cidade acaba por fortalecer a ideia de uma dicotomia entre ser humano e natureza, em que apenas o ser humano possui agência e o rio é um objeto passivo sobre o qual ele exerce sua ação, ou seja, enfatiza o processo de apropriação e controle humanos da natureza, seja na poluição do rio, seja, em uma segunda etapa, na sua recuperação.

Justamente na tentativa de dissolver essa binariedade, a partir da década de 1990, as discussões acerca da relação rio-cidade passaram a compreender os rios em si mesmos como portadores de uma materialidade física, biológica, social e técnica que não apenas reflete as ações humanas, mas que também possui uma força dinâmica própria que com elas interage e se molda reciprocamente.

O livro *The organic machine: the remaking of the Columbia River*, de White (1995), inaugurou os novos horizontes dessa perspectiva e forneceu uma nova linguagem para conceber a relação sociedade-rio para além da oposição ontológica entre natureza e cultura. White intenta minar as fronteiras entre o que é humano e o que é natural, ao enfatizar que estas são imprecisas e tênues e que é justamente esse reconhecimento que permitiria encontrar os melhores caminhos para conviver com os dilemas que essa relação impõe.

Valendo-se do seu interesse pessoal pelo salmão e pelas barragens, que o autor utiliza para construir os seus argumentos ao longo do livro, ele assim resume o seu propósito com a obra: “We might want to look for the natural in the dams and the unnatural in the salmon. The boundaries between the human and the natural have existed only to be crossed on the river” (White, 1995, p. xi).

Ao trabalhar a história humana e da natureza como indissociáveis, White (1995) concebe os rios como híbridos e examina o rio Columbia como uma espécie de “máquina orgânica” – “as an organic machine, as an energy system which, although modified by human interventions, maintains its natural, its ‘unmade’ qualities” (White, 1995, p. ix).

Na busca por se afastar de uma materialidade estática que divide os rios em “naturais” e “artificiais”, *The organic machine* entende o rio como uma entidade em constante fluxo que foi sendo gradativamente modificada pelos seres humanos, o que não significa que esteja naturalmente morta ou que tenha se tornado puramente artificial, pois, mesmo as barragens, elementos altamente

artificiais construídos no curso dos rios, ainda dependem largamente dos ritmos da natureza que estão fora do controle humano: da quantidade de neve e do seu derretimento, da chuva, da gravidade, das estações do ano. Nesse sistema em que o rio se tornou uma “organic machine”, o que é natural e o que é humano é cada vez mais difícil de se distinguir (White, 1999, p. 221).

A noção de “organic machine” influenciou importantes obras sobre a história dos rios. Kelman (2003) utiliza os transbordamentos dos diques no rio Mississippi, em Nova Orleans, para afirmar que eles são exemplos que ilustram esse hibridismo por se situar exatamente na intersecção entre o humano e o não humano (Kelman, 2003, p. 195). Cioc (2002), por sua vez, afirma em sua ecobiografia do rio Reno que “Every river is an organic machine” (Cioc, 2002, p. 6).

O reconhecimento dos rios como entidade híbrida não significa que as marcas da ação humana nos cursos de água e sua degradação estejam incólumes a serem registradas, denunciadas ou criticadas. Contudo, afasta uma certa retórica “naturalista” de retorno a um estado de natureza intocado pelo ser humano.

Considerar o rio a partir dessa abordagem epistémica que visa superar as rígidas oposições entre natureza/cultura e ressaltar que ontologicamente tais instâncias são inseparáveis contribui para que uma teoria sociológica do espaço e, portanto, das cidades, pois destaca a essência relacional do mundo e dos actantes humanos e não-humanos que nele habitam, sejam vivos ou inanimados, pois a hibridização permite a construção de um novo olhar sobre essas realidades pautado na complementaridade, no movimento, nos processos.

Latour (2012), em *Reassembling the Social*, afirma que é importante perceber a “fala”, a “manifestação” dos não humanos na assembleia que reúne os “quase-objetos” e os “quase-humanos”, pois eles também constituem as relações sociais com força e significado, são, no léxico desse sociólogo, *partícipes* no curso da ação (Latour, [2005] 2012, p. 108).

Se, por um lado, afirma que os *partícipes* não determinam a ação – “os cestos não provam o transporte da comida e nem o martelo impõe a inserção do prego” – por outro lado, Latour reconhece que eles também não são apenas “pano de fundo” para a ação humana: “as coisas precisam autorizar, permitir,

conceder, estimular, ensejar, sugerir, influenciar, interromper, possibilitar, proibir etc.” (Latour, 2012, p. 109).

Considero que as teorias do espaço, quando postas em diálogo com essas perspectivas pós-humanistas, têm o seu alcance amplificado. Isto porque, ao incorporarem o reconhecimento da agência dos seres *não-humanos*, elas passam a contar com um novo recurso para a análise da (re)produção social do espaço e, no caso, o estudo dos rios urbanos.

O reconhecimento sociológico de que o espaço é um dos seus aspectos constitutivos do social abriu um novo olhar para a pesquisa das cidades ao permitir que elas sejam percebidas não apenas como cenários onde ocorrem os fatos sociais, mas como constituintes desses fatos.

Lefebvre afirmou que o espaço – social – é um produto – social – (Lefebvre, 1991, p. 26). A partir da interconexão entre a dimensão das práticas cotidianas experienciadas pelas pessoas; da dimensão cognitiva/ordenadora que o racionalizou previamente; e da dimensão sensitiva que permite a sua apreensão e tradução pelos sentidos humanos é que o espaço social se forma como unidade.

Na dialética espacial entre espaço percebido, espaço concebido e espaço vivido, Lefebvre torna nítido que o espaço é ao mesmo tempo produzido e pré-condição de produção da sociedade, o que implica reconhecer que não possui uma realidade material que lhe seja independente da prática social, que ele “não é constituído nem por uma coleção de coisas nem por um agregado de fatos sensoriais, nem por um vazio que é preenchido com vários conteúdos” (Lefebvre, 1991, p. 27).

Ao refletir sobre a constituição do espaço, Martina Löw identifica dois processos que devem ser analiticamente separados: a síntese, “*the operation of synthesis*”, e a espacialização, “*spacing*”, (Löw, 2016, p. 189).

O primeiro diz respeito à combinação de seres vivos e bens sociais que, por meio de processos de imaginação, percepção e memória, são agrupados em conjunto de forma a (re)produzir o espaço. Reconhece ainda que esse processo socioespacial que liga bens e pessoas é pré-estruturado a partir de ideias prévias do espaço, das construções institucionais e das clivagens de raça, gênero, cultura (Löw, 2016, p. 189). Não é difícil encontrar exemplos concretos para ilustrar esse argumento. Basta pensar na construção de um parque nas margens

de um rio urbano qualquer. Naquela localização geográfica, imaginam-se uso e público futuros – parque recreativo para lazer e ócio de famílias urbanas; ativa-se a memória que se ter daquele lugar – a partir de uma percepção prévia que é forjada pela representação social – por exemplo que o lugar é um “vazio urbano”, discurso tão comum de ser encontrado nesses tipos de intervenção urbanística.

Indissociável do processo de síntese, a espacialização envolve a alocação desses bens e desses seres vivos no lugar que eles ocupam ou irão ocupar. A definição dessas marcas simbólicas que acabam por serem usadas para identificar determinado agrupamento de bens e seres vivos como tal, para de alguma forma identificá-lo ou a ele se referir é parte do processo negociado de espacialização (Löw, 2016, p. 189).

Também aqui o exemplo dos rios soa formidável. O que “fazer” em determinada orla fluvial? O artigo de Blum (2008) sobre as disputas envolvendo os projetos para a área do antigo estaleiro da Lisnave em Almada, na margem sul do rio Tejo, dá conta de analisar justamente os conflitos que envolvem esse processo desde 1999, polarizando a comunidade local, os planeadores urbanos e o poder público em disputas sobre o passado e o futuro dessa área que até a presente data, mais de 20 anos após o início das discussões e de 10 anos após a publicação desse artigo, ainda é alvo de conflitos e “projetos”.¹⁸



Figura 29. Projeto Cidade de Água e a atual frente de rio, Almada (2019)

¹⁸ O projeto *Lisbon South Bay* foi apresentado novamente ao público em 2019. Prevê a requalificação de áreas ribeirinhas em Almada, Seixal e Barreiro. Com o nome de “Cidade da Água”, a proposta de requalificação para os dois quilómetros de frente ribeirinha de Almada tem foco imobiliário (habitação, escritórios, comércio e lazer) e prevê a construção de um terminal fluvial e de uma marina. Está fortemente ancorada na iniciativa privada para a sua realização.

Fontes: o autor e Baía do Tejo. Obtido em junho, 16, 2019, de <http://www.lisbonsouthbay.com/pt/almada-pt/>

Como se constata, a teoria espacial avança ao reivindicar a incorporação do espaço como elemento constituinte do social, porém as relações de alocação desses seres vivos e não-vivos em um lugar são vistas essencialmente como atos sustentados pelas atividades humanas, omitindo-se a agência dos seres não vivos nesse processo.

Conciliar essas duas propostas teóricas no estudo dos rios urbanos permitiria assim reconhecer a reciprocidade entre o rio e a cidade em um sentido que vai além dos limites naturais que o rio impõe à cidade e das dinâmicas urbanas que ele impulsiona. A hipótese aqui levantada é que o rio em si mesmo é um espaço socionatural e todas as coisas e seres que compõem esse espaço por meio dos processos de síntese e espacialização são *actantes* que o conformam e são por ele conformados.

Essa hipótese traz implicações metodológicas para uma pesquisa do espaço fluvial que visa superar as dicotomias supostamente existentes entre natureza/cultura. Tal como qualquer espaço socionatural, os rios urbanos são produzidos pela sua vivência cotidiana, pela sua representação simbólica e pela sua regulação por meio da técnica: urbanística, jurídica, hidráulica, em uma plêiade de relações interconectadas entre seres vivos e objetos. O espaço é ampliado aqui de forma que se abarque explicitamente e em conjunto o social e o natural e não se faça uma divisão ontológica entre ambos.

E o que então é o espaço fluvial? Sem qualquer pretensão de exaurir essa resposta, o rio urbano pode ser considerado como um espaço socionatural:

- a) como líquido que flui pela cidade;
- b) como habitat de espécies vivas vegetais e animais, incluindo humanas;
- c) como local sujeito a um regime de cheias e secas, correnteza e mansidão;
- d) como espaço de transporte e deposição de sedimentos minerais, tais como as rochas que transitam da sua nascente à foz e vão nesse caminho, depositando-se ao longo do seu leito;
- e) como receptáculo de águas de chuva, de geleiras;

- f) como lugar de reprodução de aves, peixes e outras espécies não-humanas;
- g) como via de mobilidade e transporte, que serve ao ir e vir de pessoas e mercadorias;
- h) como fonte de suprimentos básicos, como água, alimentos e energia elétrica para o consumo, para a agricultura ou para a indústria;
- i) como meio de escoamento dos esgotos domésticos e industriais;
- j) como local de moradia para comunidades ribeirinhas e piscatórias;
- k) como local de ocupação irregular de moradias, seja em luxuosos condomínios fechados ou em favelas;
- l) como ambiente de lazer, de desporto, de pesca;
- m) como lugar de culto religioso, de festa e de celebração urbana;
- n) como fonte de inspiração para as artes, a música, a literatura, o teatro;
- o) como espaço de moradia;
- p) como um conjunto de relações socioespaciais localizadas que está em constante transformação.

Vários objetos, como as barragens, as estações de captação, os barcos, o tipo de solo do leito, a largura e a profundidade do rio, a qualidade da água, os equipamentos construídos nas margens, os peixes, as aves, a cor das águas, as músicas e as festas, as normas jurídicas, os comportamentos humanos, constituem a agência desse ser hibridizado que é o rio que se (re)faz continuamente em sua relação com a cidade, tal como o movimento de suas águas.

2.1.3. Urbanização líquida: a constituição das cidades e dos rios como espaço(s) socionatural(is)

As leituras mais correntes que se fazem da relação rio-cidade partem do pressuposto de que os rios seriam um elemento de natureza que interagiria com a cidade, esta sim um constructo humano. Com *organic machine* (White, 1995), aprendeu-se que essa relação é mais complexa, pois o rio também é um híbrido, onde natureza e cultura se encontram de forma indissociável.

Ora, ao analisar propriamente a relação rio-cidade, encontram-se dois espaços híbridos que interagem entre si e que se formam mutuamente por essa interação dialética entre as dinâmicas naturais e as intervenções humanas presentes em ambos, rio e cidade. Não se trata então de uma relação dialética na qual o rio representaria a natureza e a cidade representaria a cultura, mas, ao contrário, trata-se de relações em que natureza e cultura estão presentes e interconectadas nesses dois espaços e em constante interação.

O urbano, como ensina Lefebvre (1999), é “o ponto de encontro, o lugar de uma reunião, a *simultaneidade*”, pois é “*cumulativo* de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura [...] que excluem-se, e se incluem, e se supõem enquanto reunidos” (Lefebvre, 1999, p. 110). Se assumida a hipótese lefebvriana de “urbanização completa da sociedade”, uma dicotomia rígida entre campo e cidade deixa de fazer sentido, mesmo a contradição entre cidade e campo, pois em última análise tudo se torna urbano ou a ele se submete de alguma maneira, seja a produção agrícola, sejam as formas urbanas a que se reconhece vulgarmente como cidades, pois a sociedade urbana é justamente a síntese da dialética entre campo-cidade gestada “através e no seio da sociedade burocrática de consumo”, forma como ele nomeia a etapa contemporânea do capitalismo (Lefebvre, 1999, p. 15).

Seguindo de perto o pensamento de Lefebvre (1999) no estudo do fenômeno urbano na Amazônia brasileira, Roberto Monte-Mór explica que o mundo vive um processo de *urbanização extensiva* que implica justamente a materialização sociotemporal dos processos de produção e reprodução resultantes do confronto do industrial com o urbano por todo o espaço social, ao mesmo tempo em que carrega as dimensões sociopolítica e cultural intrínsecas à *pólis* e à *civitas*, típicas da cidade (Monte-Mór, 2006, p. 15).

Em uma visão mais pessimista, esse processo de urbanização advindo da sociedade industrial ameaça de destruição a própria cidade ao substituir pelo anonimato, pela homogeneização e pelo gigantismo os valores, a cultura e as instituições baseadas na convivência cívica, na vizinhança e na escala da proximidade que caracterizariam as relações na cidade (Bookchin, 1992).

Em sentido oposto, fala-se em um “renascimento das cidades” para reforçar a importância que elas ainda assumem no cenário contemporâneo (Canclini, 1999) ou deposita-se uma esperança, mesmo que cercada de

ressalvas, de que a cidade como “encruzilhada” possa trazer novas e fascinantes possibilidades civilizacionais (Seixas, 2005) ou de que estejam sendo concebidos novos encantos que renovarão a sua sedução no século XXI (Le Goff, [1997] 2007).

Seja qual for a perspectiva adotada, mesmo que os conceitos de campo-cidade e seus correlatos rural/urbano permitam aproximações diversas e careçam de definições perenes e totalizantes, sobretudo no mundo contemporâneo, é certo que eles ainda contribuem operacionalmente para a análise da realidade social o que justifica a insistência em seu uso, inclusive no que tange aos rios.

Os “rios industrializados”, segundo o conceito cunhado por Jakobsson (2002), são aqueles que foram submetidos a um processo de transformação por mecanismos sociotécnicos voltados à produção de energia hidroelétrica e que estão associados à lógica da homogeneidade, da maximização, da racionalidade, do gerenciamento e da larga escala (Jakobsson, 2002, p. 42). Para essa historiadora, no processo de “industrialização” o fluxo natural das águas é interrompido e os rios operam em “tempo de fábrica”, compondo uma teia que conecta linhas de transmissão e de distribuição de energia, lagos, reservatórios, usinas, organizações, atores e outros rios (Jakobsson, 2002, p. 54).

Ampliando o alcance desse conceito para além das transformações fluviais decorrentes da produção de energia hidroelétrica, Castonguay (2017) inscreve os “rios industrializados” em um sistema econômico que se baseia na integração de diferentes indústrias – energia, papel e celulose, alumínio, logística, turismo e atividades recreativas – na inter-relação entre os processos de industrialização dos rios e a urbanização do espaço (Castonguay, 2017, pp. 29-44).

Tal como o processo que explica a urbanização da sociedade, não há que se confundir os termos industrialização e urbanização no que diz respeito aos rios. A industrialização do rio coincide com a fase de industrialização das cidades, mas também pode acontecer em situações pós-industriais decorrentes do aumento de consumo de energia elétrica devido à concentração urbana, por exemplo. Esse processo de industrialização de um rio, por conseguinte, pode levar a novos processos de urbanização do espaço.

E qual seria então as diferenças entre rios industrializados e rios urbanos? Um primeiro ponto a considerar é que as intervenções nos rios e sua artificialização não são uma invenção moderna e que não surgem com a industrialização da sociedade. Têm-se notícias de diques e canais de irrigação construídos no Egito Antigo de forma a aproveitar as águas do Nilo para a agricultura.

Do mesmo modo, a história do Império Chinês pode ser contada a partir das águas e de sua utilização política. Segundo Pietz (2015), a construção de diques e de canais para o controle das cheias do rio Amarelo (Huang Ho) no Norte do país pelo lendário rei Yü permitiu que as bases para a atividade agrícola fossem alcançadas e, assim, propiciou o estabelecimento da primeira dinastia imperial chinesa – a Xia (aproximadamente 2070-1600 a.C.). O autor também associa a construção do canal Zhengguo (246 a.C.) e de uma série de outros no mesmo período, para servir à irrigação e ao transporte, como elementos que serviram para a integração econômica e regional do país, culminando muitos anos depois na finalização da obra do Grande Canal (Da Yunhe) durante a dinastia Yüan (1271-1368 d.C.) cuja finalidade explícita era integrar o norte do país, seu centro político, com o delta do rio Yangtze, seu centro econômico (Pietz, 2015, p. 35).

Evidente, então, que a artificialização dos rios precede a sua industrialização, pois remonta à cidade antiga e às suas demandas. O conceito de rios urbanos deve ser encontrado, então, nesse *continuum* que assume como pressuposto que no processo de urbanização da sociedade as cidades e os rios afetam-se reciprocamente e não existem de forma apartada.

Castonguay e Evenden (2012), em uma coletânea de estudos dedicada à relação entre rios, cidades e espaço na Europa e nos Estados Unidos da América, definem a expressão rios urbanos a partir de dois sentidos: o primeiro de caráter descritivo, como rios que “atravessam” cidades; o outro sentido de caráter analítico, como rios envolvidos em processos de urbanização, estejam eles fluindo ou não por meio de centros urbanos (Castonguay & Evenden, 2012, p. 3).

Se o sentido descritivo do conceito abarca os rios que atravessam as cidades antigas e as cidades medievais, o sentido analítico do conceito é útil para entender o papel do elemento fluvial no processo de *urbanização extensiva*,

pois a formação do tecido urbano pela “implosão-explosão” da cidade industrial (Lefebvre, 1999) envolve a presença de rios que fluem ou não pelas cidades. O alargamento dessa perspectiva de análise permite explicar a relação entre rios e bacias hidrográficas no desenvolvimento urbano de cidades em que eles não estão diretamente presentes e como eles se implicam mutuamente.

O crescimento da cidade de Los Angeles, as transformações do seu rio homônimo e a construção dos dois aquedutos para atender à demanda da cidade é um bom exemplo de como a urbanização submete à sua força não apenas os rios que atravessam a cidade, mas afeta e integra lugares e águas que estão à distância.

As imagens das figuras 30, 31 e 32 revelam nitidamente a grandeza das transformações urbanas que foram operadas, tanto no que concerne à dimensão geográfica – o aqueduto mais extenso possui aproximadamente 375 km e o outro aproximadamente 200 km – como às transformações do próprio rio em Los Angeles, que foi retificado e transformado em um canal de concreto para o controle das cheias, passando completamente despercebido no dia a dia da cidade e de seus habitantes.

Como aponta Davis ([1990] 2006), em *City of quartz*, a forma como a gestão das águas em Los Angeles foi conduzida pelos atores locais fez parte dos jogos de poder e permitiu a consolidação de uma elite social que se mantém até os dias de hoje. No que tange ao rio, os efeitos sociais das opções políticas e urbanas locais dessa elite acabaram por produzir um *não-rio*, no sentido a que Marc Augé confere aos não-lugares: espaços não relacionais, sem identidade e sem significado histórico para as pessoas (Augé, [1992] 1994, p. 73).

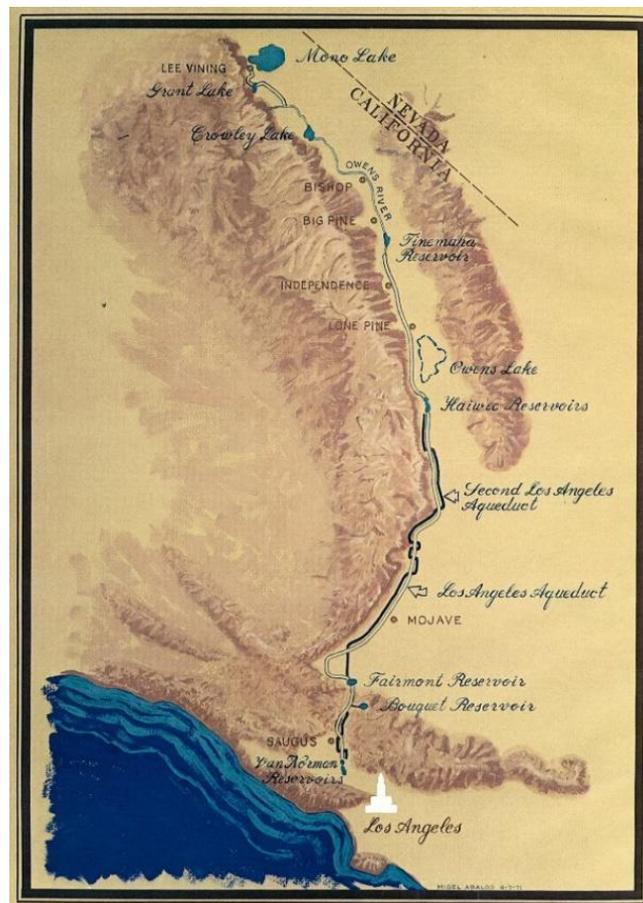


Figura 30. Mapa dos aquedutos de Los Angeles (1971)
Fonte: Wikimedia Commons. Obtido em julho, 13, 2020
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Los Angeles Aqueduct Map.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Los_Angeles_Aqueduct_Map.png);

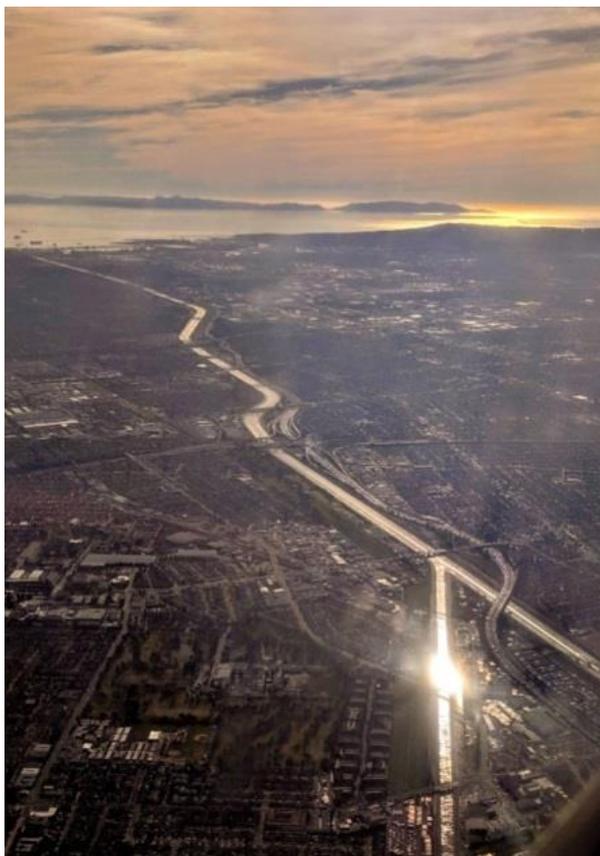


Figura 31. O rio e a cidade de Los Angeles

Fonte: Wikimedia Commons. Obtido em julho, 13, 2020.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Los_Angeles_River_Rio_Hondo_confluence_aerial.jpg



Figura 32. Rio Los Angeles.

Fonte: Wikimedia Commons. Obtido em julho, 13, 2020.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Los_Angeles_River_channelized.jpg;

Muitas pesquisas sobre os rios partem do pressuposto de que os cursos de água são elementos híbridos que interagem com a cidade e com o urbano em geral a partir de relações de caráter *metabólico*.

Em *O capital*, Karl Marx desenvolve a ideia de que a natureza é metabolizada nas relações humanas de forma a transformar a si própria e à

sociedade. Por meio do trabalho, o ser humano age sobre a natureza externa e modifica-a ao mesmo tempo em que sua própria natureza também é modificada por essa ação (Marx, [1867] 2011, p. 188).

A dinâmica desse metabolismo é analisada de modo concreto por Barca (2010) em sua monografia sobre a revolução industrial no Vale do rio Liri, na Itália. A historiadora demonstra a importância crucial que a água jogou nesse processo, pois a apropriação e a transformação desse elemento natural em capital (energia hidroelétrica) mudou as relações de trabalho, as relações entre trabalho e natureza e a própria “natureza” – o rio Liri (Barca, 2010).

Influenciado pelo *metabolismo social* de Marx, será desenvolvido o conceito de *metabolismo urbano* com o escopo de discutir e quantificar a metabolização de elementos “naturais” no contexto da sociedade urbana.

O termo tem suas origens no trabalho de Wolman (1965), *The metabolism of cities*, publicado em 1965. Preocupado com a poluição da água e do ar, Wolman parte de dados nacionais agregados dos Estados Unidos para calcular a quantidade de entrada de água, de comida e de combustível para sustentar as demandas de uma cidade hipotética com um milhão de habitantes e a quantidade de produtos gerados na saída em termos de esgoto, resíduos sólidos e poluentes atmosféricos (Wolman, 1965). Com a emergência do debate sobre a preservação ambiental, os trabalhos sobre metabolismo urbano tornaram-se cada vez mais numerosos, incluindo diretamente os rios nesse processo.

Ressalva-se que, assim como no trabalho de Marx, muitas abordagens e aproximações que analisam as cidades pelo viés do metabolismo urbano situam a natureza em um papel subjacente à sociedade, mantendo os “processos naturais” como externos às “relações sociais”, ainda que tratados em sua interação e sua complementaridade.

Grande parte da literatura que aborda a relação entre rios e cidades adota essa perspectiva, pois, mesmo que sublinhe a importância dos rios no espaço-tempo das cidades e ressalte a interação dialética entre esses dois elementos, acaba por manter o rio no domínio “do natural” como algo distinto da cidade, que pertence ao domínio do “social”.

A partir dessa abordagem, é muito comum que as relações entre rios e cidades sejam divididas em várias fases ou etapas que refletiriam a forma como

a “sociedade” relaciona-se com a “natureza”, nesse caso representada pelos rios, ao longo do tempo.

Conforme Saraiva (1999), essas fases seriam as seguintes:

- i) fase de temor ou sacralização, em que os rios eram respeitados pelo caráter mítico e sagrado, ao mesmo tempo em que eram temidos pela impossibilidade de se prever e controlar suas cheias;
- ii) fase de harmonia e ajustamento, em que as sociedades acabam por desenvolver formas mais harmoniosas de convivência com os rios sem promover grandes alterações no sistema fluvial;
- iii) fase de controle ou domínio, em que, a partir do desenvolvimento das técnicas de hidráulica, os rios são disciplinados e controlados para atender às necessidades humanas;
- iv) fase de degradação ou sujeição, quando os rios poluídos pela intensificação das atividades industriais e pelo crescimento urbano deixam de ser atrativos para a cidade e perdem muitos dos seus usos tradicionais, sendo invisibilizados, tapados, abandonados e degradados; por fim,
- v) fase de recuperação e sustentabilidade, que reflete a tomada de consciência do valor ambiental, ecológico, cultural, social, econômico e simbólico do rio e das zonas ribeirinhas urbanas, com várias ações de despoluição dos rios e requalificação do seu espaço envolvente (Saraiva, 1999, 2009).

Não obstante o didatismo histórico decorrente da visão panorâmica que essa abordagem revela, ainda falta-lhe reconhecer a agência do rio, perceber o caráter social desse elemento natural, pois o rio continua a figurar como mero objeto que apenas suporta a agência humana.

Analisar a relação rio e cidade sob a lente moderna que cinde o domínio da natureza do domínio do social (Latour, 1994) pode ser de veras problemático, pois a análise do rio e da cidade passa a ser feita em termos apenas das consequências externas que a relação entre esses elementos gera em um e em outro, quando na verdade ambos se implicam mutuamente sem que se possa distinguir os seus elementos naturais daqueles chamados de sociais, sendo o resultado dessa relação um espaço urbano fluvial que é ontologicamente híbrido.

Nesse sentido, além das questões de caráter físico – o rio que seca, que enche, que se vê, que erode, que assoreia –, os rios são cheios de sentido e de significado para as pessoas que vivem nas cidades. Eles moldam a configuração espacial urbana natural e socialmente de forma a ser um exercício hercúleo

distinguir onde começa e onde termina o social e o natural. Nada mais “natural” do que os salmões nadando, o rio fluindo e as pessoas pescando, escreveu White (1995, p. X). O que dizer então das espécies vegetais e animais reintroduzidas nas águas e nas margens dos rios? Nada mais humano (e natural!).

Pensando a relação socionatural a partir da circulação da água, Erik Swyngedouw afirma que o “mundo” é um processo de metabolismo perpétuo onde os processos “naturais” e “sociais” combinam-se em um processo de produção da socionatureza que corporifica de modo contraditório, mas inseparável, processos químicos, físicos, sociais, econômicos, políticos e culturais (Swyngedouw, 1996, p. 70). Incorporando a crítica pós-moderna, segundo a qual a socionatureza é também uma realidade que se constrói a partir da representação sociocultural e linguística de um discurso científico sobre o mundo, Swyngedouw conclui que o processo de produção dos “quase-objetos” são processos de hibridação e, como tal, esse tem prioridade ontológica e epistemológica já que não existe uma base essencial (natureza, sociedade ou texto) sobre o qual ele se assentaria. Como na sua produção esses “quase-objetos” interiorizam as múltiplas relações da sua produção, qualquer “coisa” pode ser inscrita como ponto de partida para a realização da arqueologia do seu metabolismo socionatural (a produção da sua socionatureza), que longe de serem neutros estão inscritos em relações de poder que os conformam (Swyngedouw, 1996, p. 74).

Essa abordagem de Swyngedouw (1996) avança em relação àquela de White que considera que a interação entre os domínios do social e do natural é de tal forma imbricada que torna impossível separá-los. Conforme ensina Schatzki (2003, p. 87) a perspectiva interacionista, tal como aparece em *organic machine*, apesar de reconhecer a impossibilidade de cisão desses domínios, acaba por reafirmar a sua existência como ontologicamente distinta.

Para pensar a proposta de Schatzki (2003), propõe-se aqui o exercício de observar a pintura *Bain à la Grenouillère* (Banhistas em La Grenouillère), de Claude Monet.



Figura 33. Monet, C. (1869). Bain à la Grenouillère

Fonte: The National Gallery – London. Obtido em julho, 13, 2020, de

<https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/claude-monet-bathers-at-la-grenouillere>

A tela foi pintada por Monet durante o verão de 1869 em *La Grenouillère*, nos arredores de Paris. Na ocasião, juntamente com o também impressionista Renoir, retratou cenas de um típico final de semana dos parisienses junto ao rio Sena durante a década de 1860.

Em princípio, a paisagem contém diversos elementos “naturais” e “sociais”: a água, as árvores, a mata de um lado; os barcos ancorados no cais, a pequena casa e as pessoas de outro. Mas todos esses elementos estão retratados de forma tão imbricada na cena que é difícil perceber com precisão os limites que contornam o mundo da natureza e o mundo do social. Reconhecida essa dificuldade, a lógica então passa a ser o binômio “natureza e cultura” em substituição ao dicotômico “natureza *ou* cultura”, o que, ainda assim, mantém como distintos a sociedade e a natureza. Em outras palavras, essa concepção enfatiza que o natural e o social são inseparáveis, na maior parte das vezes não são possíveis de serem identificados, mas ainda existem de *per si*, mesmo que as fronteiras entre eles sejam borradas.

Uma postura que visa superar essa armadilha ontológica e epistemológica implica o reconhecimento de que os artefatos, enquanto resultado da ação humana, possuem aspectos naturais e que os objetos

naturais, considerando que a natureza incluiria aquilo que não está sob o controle ou não é modificado pela ação humana, podem ter aspectos artificiais (Schatzki, 2003, pp. 85-86).

Assim é que os barcos da cena de Monet são artefactos construídos, produtos do trabalho humano, ao mesmo tempo em que carregam várias características naturais físicas, por exemplo, o peso, a composição e a densidade que lhes permitem flutuar. Da mesma forma, o rio e as árvores, representantes da “natureza” na cidade, podem também ter uma dimensão social, fruto da intervenção humana no próprio curso do rio para deixar seu leito ou profundidade mais propícios ao banho ou ao plantio de árvores para tornar a margem um lugar mais aprazível. Como afirma Haraway (1991) acerca do seu mundo ciborgue, a natureza e a cultura são reformuladas e uma já não pode ser o recurso para a apropriação ou incorporação pela outra, as polaridades e a dominação hierárquica entre a totalidade e as partes estão em causa (Haraway, 1991, p. 151).

Não há aqui o intuito de esgotar com alguns parágrafos toda a discussão sobre a ontologia do ser natural-social ou sobre os conceitos de natureza e sociedade. Antes, com essa abordagem específica, pretende-se que a relação rio e cidade possa ser pensada como a relação entre dois híbridos socionaturais que se conectam a partir de uma rede de processos e fluxos indissociáveis que são simultaneamente naturais e sociais, materiais e discursivos, físicos e simbólicos, humanos e não-humanos.

Por conseguinte, não se trata de investigar o “humano”, o “natural” e a sua “interação” ou mesmo de reconhecer a dificuldade de identificação e separação desses domínios. A resposta, como sugerem Winiwarter, Schmid e Dressel (2013), pode ser investigar a relação entre rios e cidades a partir do conceito de espaço socionatural, isto é, dos nexos entre as “práticas” e os “arranjos” que geram esse espaço sem reproduzir uma diferença ontológica entre natureza e cultura, vez que esses espaços existem enquanto híbridos socionaturais (Winiwarter, Schmid, & Dressel, 2013, p. 108).

A “prática” refere-se a um padrão de comportamento e trabalho humanos manifestos por atividades corporais e mentais, as “coisas” e a sua utilização, as representações, o exercício de autoridade, a forma de compreender, de conhecer, de dizer e de desejar. As práticas são impossíveis sem objetos

materiais e os seres humanos criam, por meio delas, arranjos do mundo material. Os arranjos são moldados por práticas, sendo o material que delas resulta. As práticas e os arranjos são transformadores em relação uns aos outros; se um se altera, o outro também se altera, e o sítio socionatural transforma-se (Winiwarter *et al.*, 2013, p. 109).

Para exemplificar de forma nítida, os usos de um rio urbano para transporte de mercadorias e de pessoas é uma prática que, tornada habitual, pode levar a arranjos, como a construção de um cais ou a alteração da profundidade do leito do rio. O plantio de árvores às margens do rio também pode ser um arranjo decorrente de uma prática consubstanciada na legislação do ambiente, por exemplo.

A investigação das práticas e dos arranjos como processos que produzem o espaço fluvial urbano têm o condão de permitir o reconhecimento das cidades e dos seus rios como espaços híbridos socionaturais, quer analiticamente considerados em apartado, quer sejam pesquisados a partir de sua relação, bem como de evidenciar a mutabilidade desses processos de constituição espacial ao longo da história.

Agora operando em conjunto com a teoria espacial lefebvriana e a Teoria do Ator-Rede (TAR), as práticas e arranjos permitem aumentar o alcance da investigação sociológica sobre os rios urbanos, pois reconhece que esse objeto é espacial e temporal, é socionatural, é percebido – vivido – concebido, que é disputa e é poder, que se forma e se conforma a partir de processos de ordem material – físicos, químicos, biológicos, econômicos, sociais, comportamentais, etc. – e de processos de ordem cultural – linguagem, discursos, ideologias, representações, normatizações, etc.

Com a TAR, reconhece-se explicitamente a agência dos seres não-humanos, permite-se conhecer melhor como essas práticas e arranjos operam de forma a configurar o espaço urbano aqui reconhecido como socionatural, perspectiva esta que aqui é politizada e historicizada pela teoria socioespacial de Lefebvre e de Löw sobre o espaço e o processo de espacialização, ao submeter a um contato dialético as diversas práticas e os vários arranjos que se podem verificar em um mesmo espaço.

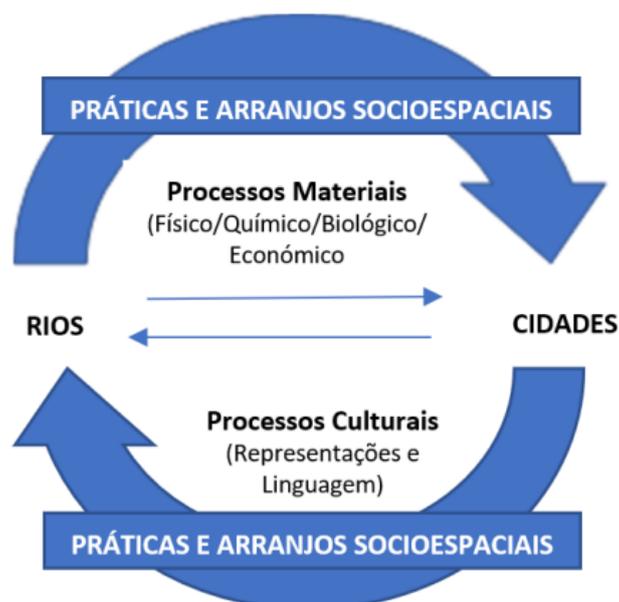


Figura 34. Espaço Socionatural.
 Fonte: Inspirado em (Swyngedouw, 1996).

Considera-se que essa amálgama permite que se perfaçam os caminhos, percursos e atalhos percorridos pelos rios *nas* e *com* as cidades e, especialmente, que se pensem futuros possíveis para os rios e para as cidades em uma época de emergência climática e degradação das condições ambientais por todo o mundo.

A título exemplificativo, basta pensar na construção de “infraestrutura verde (e azul)” pelas cidades mundo afora. Em sua acepção mais difundida, esse tipo de infraestrutura refere-se a uma rede interconectada de vários espaços verdes e azuis (quanto incorporam ecossistemas aquáticos) – florestas, parques, corredores fluviais, habitats silvestres, áreas de conservação, museus/centros de investigação/observação, “greenways” e outros ecossistemas e paisagens – que é planejada e gerenciada em decorrência do valor de seus recursos naturais e dos benefícios que conferem à população humana (Benedict & McMahon, 2006).

A centralidade humana presente nesse conceito mais tradicional também é replicada pela Comissão Europeia. Um comunicado específico sobre o tema aduz que a infraestrutura verde “é um instrumento comprovado para a obtenção de benefícios ecológicos, econômicos e sociais através de soluções naturais”. Acrescenta que ela ajuda a perceber os benefícios da “natureza” à “sociedade humana” e apresenta sem pudor o argumento economicista de que

ela evita a construção de infraestruturas mais onerosas, pois nesse caso a própria “natureza” oferece uma solução mais “barata e durável” (Comissão Europeia, 2013). Quase 400 anos após a publicação de Descartes e seu *Discurso do método*, é fácil constatar aqui que a concepção de ciência e de natureza cartesianas continua influente, pois o ser humano continua sua saga pelo conhecimento da natureza para que possa submetê-la aos seus interesses, tornar-se seu senhor e possuidor (Descartes, [1637] 2001, p. 69).

Pode-se pensar nas infraestruturas verdes e azuis com um olhar renovado, como arranjos que são por excelência híbridos sicionaturais. Nesse diapasão, os arranjos que compõem essa rede são frutos de práticas materiais e discursivas que, ao mesmo tempo, visam garantir a conservação e restaurar a biodiversidade e contribuem para a diminuição da emissão de carbono, a preservação dos lençóis freáticos e dos mananciais de água e o retardamento do aquecimento global, também políticas que possibilitam o desenvolvimento de atividades econômicas, científicas e agropecuárias, estimulam o lazer e o turismo urbanos, impactam a gestão dos riscos de catástrofes e podem trazer novas soluções de mobilidade.

Dentre as iniciativas europeias de “infraestrutura verde e azul”, destacam-se a *trame verte et bleue*¹⁹, em França, e o projeto holandês *room for rivers*²⁰. Enquanto esse projeto tem por objetivo principal “dar mais espaço aos rios” a partir de soluções técnicas que privilegiam a segurança da população neerlandesa contra inundações; as “tramas verde-azuis” têm um escopo mais ambicioso, pois articulam explicitamente uma componente de caráter ecológico com uma outra voltada ao planejamento territorial.

A componente ecológica tem por objetivo favorecer a conservação da biodiversidade. Para isso, identifica e elege áreas sujeitas à proteção ambiental, como as reservas naturais, os rios, as bacias hidrográficas e os corpos de água. Já a componente territorial tem por objetivo melhorar a qualidade de vida dos habitantes e usuários na escala local, articulando diversos elementos “rurais” e

¹⁹ Obtido de www.trameverteetbleue.fr/presentation-tvb/foire-aux-questions/qu-est-ce-que-tvb

²⁰ Obtido de <https://www.rijkswaterstaat.nl/english/water/water-safety/room-for-the-rivers/index.aspx>

“urbanos”: os bosques, as trilhas de caminhada, as áreas de lazer, as zonas úmidas, as frentes de rio, os circuitos pedonais e cicláveis, com vocações de uso econômico, recreativo e ambiental (Oliveira & Costa, 2018, pp. 546-547).

Projetos desse matiz estão sendo discutidos e implementados, com maior ou menor amplitude, ao longo de várias cidades com grande ênfase nos rios urbanos. O Parque Fluvial Del Besòs, na área metropolitana de Barcelona, é um desses casos. Apesar de não constituir uma verdadeira trama verde e azul, pois o projeto consiste em uma infraestrutura verde azul de menor escala sem interconexão com outras infraestruturas, é interessante discutir aqui alguns elementos pertinentes que se encontram nesse projeto e que servem para iniciar a discussão sobre essa interface dos rios e das cidades como híbrido socionatural, pois subjaz a esse projeto algumas semelhanças com a proposta da trama.

O rio Besòs atravessa os municípios de Barcelona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adria de Besòs e Montcada i Reixac antes de encontrar o mar Mediterrâneo. Seu troço final, com 09 km de extensão, foi profundamente degradado pelos usos industriais e urbanos, especialmente a partir dos anos 1960, o que resultou na perda da sua capacidade hídrica, na poluição de suas águas e na deterioração do ecossistema, com a sua consequente marginalização social (Costa *et al.*, 2015, p. 29).

Em 1995, esses municípios firmaram um convênio para atuar conjuntamente na recuperação da zona final do rio, até então tratado como um grande esgoto. No ano seguinte, foi criado o Consórcio para a Defesa da Bacia do rio Besòs que levou a cabo a construção do Parque Fluvial do Besòs, com 9 km de extensão e uma área de 115 hectares com os seguintes objetivos: i) melhoria da qualidade ambiental e paisagística; ii) melhoria dos efluentes da estação de tratamento de Montcada mediante a construção de um percurso de zonas úmidas; iii) melhoria da capacidade hidráulica do rio; e iv) aproveitamento de determinadas zonas no percurso do rio para atividade de lazer e ócio (Barcelona, n.d.).

O parque conecta no mesmo espaço áreas construídas com o fim específico de promover a “restauração” ecológica do rio – áreas úmidas nas margens laterais do leito do rio, pequenas praias, ilhas e meandros – com áreas de uso público. Ao longo dos últimos 5 km do parque, a vegetação das margens

do rio é composta principalmente por um relvado acessível às pessoas por meio de rampas e escadas. Há uma longa faixa pavimentada que permite a prática desportiva e o fluxo de peões e bicicletas, tudo isso mantendo sob o campo de visão o curso de água. Para segurança das pessoas que utilizam o parque, há ainda um sistema sonoro e visual para alerta de cheias.



Figura 35. Parque Fluvial Del Besòs (2019).

Destaque para as chaminés de uma indústria desativada próximas à foz do rio e para as guas operando nas proximidades do parque.

Fonte: o autor.

Para além da melhoria das condições ecológicas do rio, a construção do Parque Fluvial do Besòs melhorou as condições de moradia em ambas as margens e aproximou a população metropolitana com esse curso de água. Estima-se que o parque receba mais de 500 mil visitas por ano (Costa *et al.*, 2015, p. 31). Além do parque, foi construída uma série de equipamentos urbanos e de novas infraestruturas nas proximidades da foz do Besòs, para que o local sediasse o Fórum Universal das Culturas, em 2004.



Figura 36. Fila de jovens em evento de música eletrônica e o Museu Blau, foz do rio Besòs, Barcelona (2019).

Fonte: o autor

No esteio do que se denominou como “modelo Barcelona”, essas intervenções urbanas mesclam a realização de eventos, as atividades culturais e a construção de edifícios singulares para a atração de pessoas e de capital. À alteração da paisagem local do entorno do Parque Besòs fez-se acompanhar por um processo de enobrecimento por meio da estetização o que, provavelmente, terá acarretado no que bem descreve Miles (2012) acerca desses processos: a reclassificação social da área intervencionada como “zona de elite”, onde a população remanescente e a nova população de prestadores de serviços sentem-se deslocadas (Miles, 2012, p. 14). Pelo menos é o que aparenta o recado pichado no canteiro de obras de um prédio em construção próximo ao parque: “*no pisos turistics*”.



Figura 37. Canteiro de obras, Parque Fluvial del Besòs, Barcelona (2019).

Fonte: o autor.

Em Portugal, está em andamento um projeto mais ambicioso de constituir um eixo verde e azul (EVA). Trata-se da “Requalificação da Ribeira do Jamor-Eixo Verde e Azul”, que envolve os municípios de Sintra, Oeiras e

Amadora, na área metropolitana de Lisboa. O eixo constitui-se por um corredor ecológico multifuncional com mais de 16 km de extensão, desde a nascente do rio Jamor, na Serra da Carregueira, até a sua foz, na Cruz Quebrada (Oeiras).



Figura 38. Mapa do Eixo Verde e Azul – rio Jamor.

Fonte: Vídeo promocional do Eixo Verde e Azul. Obtido de julhor, 23, 2020, de https://www.youtube.com/watch?time_continue=8&v=V5V-w7IX6jw&feature=emb_logo

A partir da bacia hidrográfica do rio Jamor e das suas margens, serão requalificados mais de cinquenta hectares de áreas “verdes” e criados outros cem “novos” hectares que interligarão percursos pedonais e cicláveis ao longo da ribeira com uma série de equipamentos, como o Parque da Serra da Carregueira, os Aquedutos do Pendão, o Palácio Nacional de Queluz, a Matinha de Queluz, a Quinta Nova, o Complexo Desportivo do Jamor e o passeio marítimo de Oeiras.

Trata-se de um corredor de carácter socionatural que, ao tomar o rio Jamor um elemento estruturante, articula funções ecológicas, como a mitigação do aquecimento e a recuperação de algumas espécies animais; funções económicas, especialmente pelo estímulo ao turismo cultural, histórico e de natureza e funções urbanísticas, como o aumento da segurança contra as cheias do rio, a melhoria da mobilidade urbana e a ampliação da oferta de espaços de lazer, recreio e desporto.

Todo o conjunto de práticas institucionais – jurídicas, administrativas, urbanísticas, de governação, de usos sociais do espaço – que leva à constituição de arranjos se dá a partir de disputas por uma concepção específica de cidade,

em uma dialética de conflitos e poderes que coloca esses arranjos perante disputa, às vezes mais latentes, outras vezes quase imperceptíveis, conforme os atores sociais envolvidos, a temática em discussão e a sua repercussão social e mediática.

No caso do Eixo Verde e Azul, por exemplo, havia mais de uma centena de hortas urbanas cultivadas em áreas que foram sendo ocupadas por pessoas às margens do rio ao longo do tempo, algumas com mais de dez anos de existência. Essas hortas não foram contempladas no projeto, que optou por realocá-las para outro sítio e assim dar lugar à execução do Eixo.²¹



Figura 39. Hortas urbanas no rio Jamor, Queluz, Sintra (2018).

Fonte: Academia Cidadã. Obtido em julho, 27, 2019, de <https://academiacidada.org/how-to-squat-river-2/>

Essa rede de actantes humanos e não humanos que constitui arranjos como este conecta elementos de escala local, como a prática hortícola urbana a escalas globais e como o financiamento do Eixo por fundos europeus. Não está em jogo nesse processo, como quer um certo discurso simplista, apenas aproximar a cidade do rio ou trazer a natureza para a cidade. Todos esses elementos conectados que constituem esse arranjo são matizes importantes para se refazer o percurso histórico de constituição do espaço urbano e, em

²¹ Para saber mais sobre as hortas urbanas do Jamor e do seu processo de realocação pelas obras do Eixo Verde e Azul, sugere-se a leitura do diário de bordo do projeto *Como ocupar um rio*, da organização cívica Academia Cidadã. Obtido de <https://academiacidada.org/how-to-squat-river-2/>

tempos de crise climática e pandemia, apontar para novos arranjos urbanos que sejam mais saudáveis, sustentáveis e inclusivos.

Trazer aqui o método regressivo-progressivo de Lefebvre (1986b, 1986a) é de uma grande valia para o desafio sociológico de analisar as práticas e arranjos híbridos entre rios e cidades. Como pontua Martins (2011), ele tem o mérito de reconhecer a historicidade da produção do espaço, mas sem submetê-lo a determinismos, economicismos e abstrações conceituais. Muito ao contrário, “busca a diversidade histórica e antropológica do real, de preferência na sua maior amplitude (Martins, 2011, p. 5).

Partir da identificação dos elementos que coexistem no terreno; descrever e datar esses elementos; e, por fim, compreender como esses elementos coexistentes e se relacionam a partir de um contexto mais amplo permite que a sua existência possa ser explicada.

Mais importante ainda é desvendar as práticas e os arranjos socioespaciais que atravessam a história de um rio e que permite ao trabalho sociológico a oportunidade ímpar de observar os indícios de futuro que já estão contidos no tempo presente ou que nele se apresentam em potência, trazendo à superfície múltiplas vozes e histórias que concorrem e disputam entre si para que elas possam ser submetidas ao escrutínio do debate público.

CAPÍTULO 3 – A TRANSFORMAÇÃO DAS FRENTES DE ÁGUA URBANAS: ENQUADRAMENTO GERAL

3.1. A invisibilidade dos rios urbanos nas cidades industriais

As cidades e os rios relacionam-se ao longo da história de forma próxima, muito embora essa proximidade nem sempre se revista do cuidado integral da cidade com as águas. A cada época e lugar, a presença do rio na cidade pode conformar continuidades e descontinuidades espaciais e temporais que vão se alterando, conforme a função, os usos e os significados que os rios assumem na sociedade.

Apesar de muito se falar em um “distanciamento” entre rio e cidade, verificado sobretudo após o período da Revolução Industrial, nota-se que a relação entre esses dois entes nunca deixou de ser estreita e de dependência da cidade para com os rios – transporte, abastecimento de água, eliminação de rejeitos industriais e domésticos e, posteriormente, geração de energia hidroelétrica.

Os rios continuavam importantes para a cidade, mas os usos sociais, as funções e as representações que lhe foram atribuídos com a industrialização das cidades afastaram de seu leito e de suas margens grande número de pessoas e tornaram-no, durante muito tempo, uma presença urbana invisível ou então desprezada.

Uma descrição da paisagem fluvial desse período pode ser encontrada em *Our mutual friend*, de Dickens ([1865] 2015). A partir das personagens e do enredo desse romance, é possível perceber que o rio Tâmesa não estava “perdido” ou “distante” da cidade de Londres, mas que as funções que assumiam no contexto urbano e as pessoas que povoavam a paisagem fluvial eram distintas daquelas que hoje habitam essa paisagem.

Certamente a taberna à beira-rio que Dickens descreve em nada se assemelha aos pomposos cafés e restaurantes que se encontram hoje às margens dos rios europeus:

Os Seis Alegres Carregadores, uma taberna já mencionada, tinha uma aparência hidrópida. Há muito se acomodara à enfermidade, porque

nela não havia um soalho direito e dificilmente uma linha recta [...] Vista de fora era um amontoado de madeiras: estreita, assimétrica, com janelas com caixilhos corpulentos colocadas umas sobre as outras, tal como se poderiam amontoar laranjas pouco estáveis, com uma varanda instável de madeira pairando sobre água; na verdade, toda a casa, incluindo o queixoso mastro da bandeira no telhado, pendia sobre a água, semelhante a um mergulhador medroso, que estivera tanto tempo à beira da água que nunca se decidira a entrar nela. (Dickens, 2015, p. 62).

Famílias pobres, trabalhadores braçais, carregadores, pescadores, barqueiros, navios de carga, botes, barcos, fumaça, umidade, doenças, tabernas e habitações precárias, insalubres e sem qualquer tipo de glamour compõem o cenário e o enredo dessa história, muito diferente do que se observa na Londres de hoje, onde as margens do Tâmis se converteram em espaço de lazer, de cultura, de turismo, de atração de pessoas e de capitais.



Figura 40. Vista aérea do rio Tamisa, Londres (2019).
Fonte: o autor.



Figura 41. Turistas em Southbank Centre, margens do Tamisa, Londres (2019).
Fonte: o autor.

A intensa vida social junto ao rio Tâmis a até a década de 1950 é descrita por Watson (2019) com o congestionamento de botes no leito do rio, a fumaça associada à sua representação durante o processo de industrialização, a construção das docas ao longo das margens no século XIX que consolidaram o rio como espaço de comércio e as milhares de pessoas que encontravam no rio a sua fonte de sustento a partir de diversas ocupações.

Nesse diálogo escrito por Dickens, a importância do Tâmis fica escancarada. O rio assume a posição de “melhor amigo”, tal é a sua proximidade e relevância na vida das personagens.

Como é que podes ser tão ingrata para o teu melhor amigo, Lizzie? Até a lareira que te aqueceu quando era bebé foi apanhada do rio ao longo das barcas de carvão. Até o próprio cesto em que dormiste, foi trazido pela maré. As próprias embaladeiras que lhe pus para fazer dele um berço, foram cortadas de um pedaço de madeira que veio à deriva de um barco qualquer. (Dickens, 2015, p. 13).

Pensar em afastamento ou na perda dos rios sem refletir sociologicamente sobre esse processo, de alguma forma, é esquecer das diferentes formas de sociação, vivências, modos de estar e de viver a cidade que historicamente se constituíram nesse espaço. Refletir, de outro modo, as relações entre rio e cidade sob a ótica da (in)visibilidade é uma proposta mais interessante por desvelar os processos socioespaciais pelos quais o rio altera o seu lugar no espaço urbano e passa a (re)produzir um modo de vida hegemônico a partir da metade do século XX.

A sociologia do espaço proposta por Löw (2016) auxilia a compreender esse processo de constituição do espaço do rio ou, de outra forma, da relação entre rio e cidade a partir da ação social cotidiana das pessoas. Por meio do processo a que a socióloga denomina de *spacing*, os bens sociais e as pessoas são posicionadas em relação aos outros bens e pessoas e, pelo processo simultâneo a que ela nomeia *operation of synthesis*, a percepção, a imaginação e a memória são elementos que subjazem a essa operação de associar bens e pessoas como espaço (Löw, 2016, pp. 134-135).

Na cidade industrial, o rio é especialmente um recurso natural para as fábricas e uma via para o transporte de matéria prima e de produtos, torna-se conseqüentemente um espaço urbano de trabalho e de degradação ocupado

especialmente pela classe operária, pelas minorias étnico-raciais e pelas pessoas mais pobres em geral, que dali tiram o seu sustento.

Como concentra os despojos industriais e residenciais, o rio é também um lugar de poluição, doenças e de mau cheiro, sendo percebido e vivido pelas pessoas como espaço a ser escondido e evitado. Ele é aquilo que a cidade do progresso não quer ver de si, é o lugar da sujeira e do resíduo que ela produz.

A cidade “vira as costas” para o rio para assim não ver o seu excremento, os esgotos e a poluição que produz. As pessoas que estão nesse espaço sujeitas ao contato com o rio são aquelas que possuem menos recursos materiais e reconhecimento social e, juntamente com o rio, são invisibilizadas em sua existência.

Os projetos de transformação das frentes de água mundo afora revelam o desprezo por esse passado mais recente dos rios. O período da atividade industrial é associado apenas à poluição, à degradação, ao trabalho precário e ao abuso na utilização dos rios. A vida social existente ali nesse período é apagada.

Nesse sentido, Sieber (1999) cita vários exemplos de Boston, Baltimore, São Francisco e de outras cidades para ilustrar como nos programas norte-americanos de renovação das frentes de águas as definições das heranças ribeirinhas privilegiam épocas e culturas pré-industriais e de elite em detrimento das dimensões industriais, étnicas e operárias que compõem a história mais imediata dessas zonas. Celebra-se o passado longínquo para se esquecer da história recente.

A dinâmica que caracterizava a utilização dos rios para fins industriais e mercantis até meados do século XX ditou a forma como eles se relacionavam com as cidades e a sua posição no espaço urbano. Há mais de meio século, a interface das cidades com os rios passou a ser ressignificada de forma a converter esses cursos de água em elementos fundamentais nos processos de requalificação urbana da cidade desindustrializada. Com as suas novas funções, os rios permanecem como recursos para a atividade econômica e social, só que agora estas se centram no setor terciário da economia, nomeadamente no lazer, no consumo e no turismo, daí decorrendo a centralidade do rio e a sua “reaproximação” com a cidade.

Com as operações de transformação da frente de água, busca-se alcançar um novo lugar para o rio no espaço urbano, que passa a ser especial e central, a partir do reposicionamento dos bens e pessoas em relação ao rio e da celebração de memórias intencionalmente escolhidas e narradas para impulsionar um horizonte de futuro que se quer perseguir.

3.2. A transformação das frentes de água nas cidades pós-industriais

A transformação das frentes de água urbanas é um processo iniciado nas cidades norte-americanas de Baltimore e Boston a partir do final dos anos 1950, impulsionado pela reestruturação da economia mundial a partir do século XX e pela desindustrialização das cidades. Apesar de relativamente recentes, os processos de transformação urbana das frentes de água já são significativamente numerosos em nível mundial e, em geral, correspondem ao que se convencionou chamar requalificação urbana.

Muito embora seja este um termo envolto de ambiguidades e de divergências conceituais, *requalificação* comumente designa as intervenções urbanas de maior escala, direcionadas ao espaço público de forma a propiciar a sua reconversão funcional – modificação das funções assumidas pelo espaço na cidade – ou (re)introduzir qualidades urbanísticas ou centralidades de uma determinada área da cidade (Peixoto, 2009). É o caso das intervenções feitas em ruas, quarteirões, praças, jardins e também nas frentes ribeirinhas, marítimas ou lagunares.

Com essas intervenções, busca-se converter antigas áreas industriais, comerciais e até mesmo espaços agrícolas remanescentes no perímetro urbano em áreas renovadas de habitação, de lazer, de turismo, de serviços e de consumo por meio da introdução de novas estruturas e equipamentos no território, conjugadas com a preservação de parte do patrimônio e da história/cultura do lugar que são eleitas como interessantes para serem integradas a esse projeto.

No que tange às frentes ribeirinhas, a globalização econômica promoveu a integração dos mercados financeiros mundiais e fragmentou a cadeia produtiva com a transferência das indústrias poluentes para fora das cidades ou para

países economicamente periféricos, o que fez com que extensas áreas ao longo das frentes de rio tornassem-se obsoletas e sem uso. Esse processo teve início nas cidades portuárias. Com o aparecimento de novas tecnologias, o incremento logístico, a globalização econômica e o uso dos contentores para transporte marítimo, a capacidade de carga e o tamanho dos navios aumentaram e os portos passaram a demandar o incremento de sua área de operação e, assim, começaram a se afastar fisicamente das cidades e romperam com elas a sua associação funcional.

A dinâmica de aproximação e afastamento entre as cidades e os portos ao longo do tempo é descrita por Hoyle (1989) em cinco estágios que vão da concentricidade ao afastamento para, finalmente, reencontrarem-se nos projetos de reconversão das frentes de água.

Na cidade antiga e medieval, até o século XIX, o porto e a cidade eram funcionalmente interdependentes e estavam fisicamente muito próximos, geralmente com a infraestrutura portuária a ocupar um lugar central. A partir do século XIX, o porto começou a afastar-se dos locais tradicionais das frentes fluviais até ocupar um espaço próprio, apartado física e funcionalmente da cidade (Hoyle, 2001).

Essa separação total entre portos e cidades a partir da década de 1960 deixou sem uso uma extensa área urbana nas margens dos rios geralmente no centro das cidades, cercada por edifícios, galpões, armazéns e outras estruturas que até então estavam ligadas às atividades portuárias de comércio, transporte e indústria. Com o edificado degradado, as águas e os solos poluídos e, muitas vezes, com barreiras, cercas, muros e portões para restringir o acesso e a circulação das pessoas, as zonas portuárias também foram abandonadas pelas pessoas.

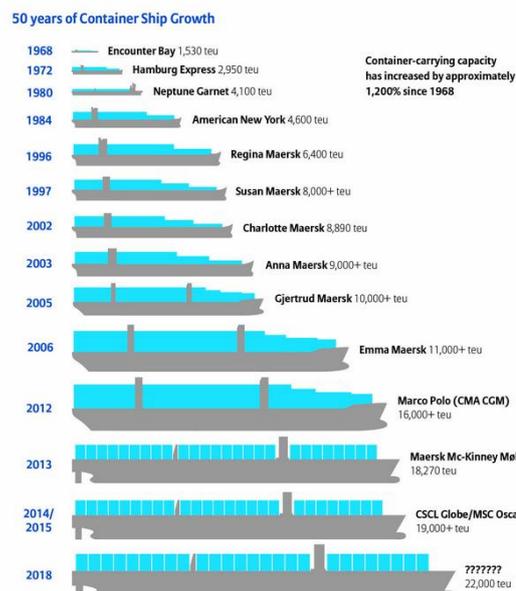


Figura 42. Evolução da capacidade dos navios de carga (1968-2018).

Fonte: World Shipping Council. Obtido em abril, 20, 2021, de

<https://www.worldshipping.org/about-the-industry/liner-ships/container-ship-design>

A dimensão econômica da desconexão entre os portos e as cidades também contribuiu para o abandono dessas áreas. Hall e Clark (2011) lembram que com o uso massivo dos contentores para o transporte de carga e centralização das atividades portuárias em algumas rotas e pontos-chave, os benefícios econômicos dos portos tornaram-se geograficamente mais dispersos e fluidos e os seus benefícios econômicos desligaram-se das cidades-regiões que os contêm.

Os autores citam pesquisas que indicam ser significativamente mais elevadas as taxas de desemprego e pobreza nos bairros em torno dos dez maiores portos de contentores dos EUA, bem como o fato de que os rendimentos anuais dos trabalhadores portuários de logística nos principais portos de contentores dos EUA não serem mais elevados do que os de trabalhadores comparáveis em outros locais (Hall & Clark, 2011, p. 20).

Fato é que com o encerramento de suas atividades industriais e comerciais, os complexos que dominaram as frentes de rio das cidades passaram a compor uma paisagem de decadência. O abandono e o mau estado do edificado, a contaminação ambiental do solo e das águas dos rios, a desertificação e os problemas de ordem social e econômica nas comunidades que ali permaneceram compõem essa nova paisagem.

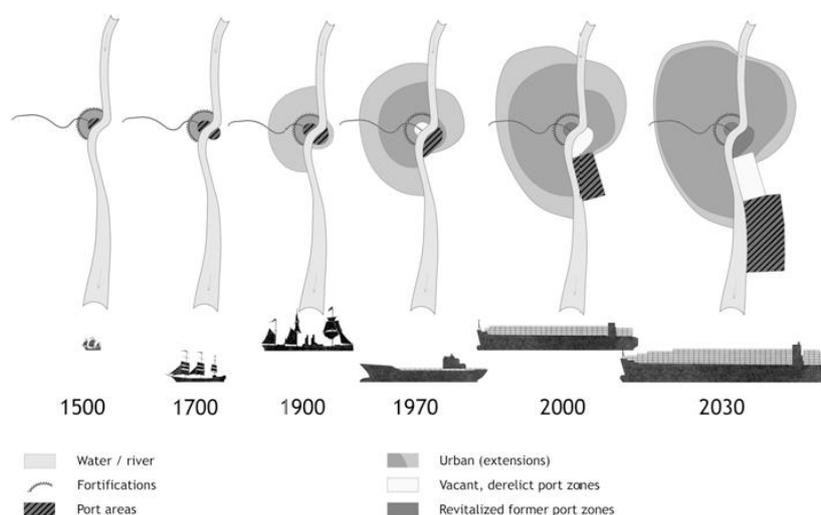


Figura 43. Ciclo das transformações dos portos e frentes de água.
Fonte: Schubert (2008).

As frentes de rio da cidade pós-industrial – portuárias ou não – passaram a constituir aquilo a que Solà-Morales (1996) chamou *terrain vague*. A ambiguidade que essa expressão em língua francesa carrega é capaz de revelar a multiplicidade de sentidos desses lugares citadinos: terrenos vazios, livres de atividade, improdutivos ou obsoletos ao mesmo tempo que indefinidos, imprecisos e sem um horizonte rígido de futuro.

Os “espaços vazios” ou “vazios urbanos”, léxicos amplamente difundidos nos estudos sobre as cidades, são justamente áreas como as frentes de rio, tidas como “mortas” por não se submeterem a algum uso específico, ordenado e produtivo. São os terrenos baldios, as plantações abandonadas, os prédios, as fábricas e as indústrias fechadas, a rede ferroviária sem funcionamento, enfim, locais “ociosos” e “disponíveis” por ainda não terem sido utilizados ou por terem tido seus usos desativados e encontrarem-se ao sabor da ação do tempo.

Interessante é que, como qualquer processo de alteridade, o espaço vazio só assim é reconhecido pela existência do espaço outro a que se considera preenchido, preche de uso. Como nas heterotopias de Michel Foucault, esses lugares poderiam ser não-lugares justamente por não se submeterem a uma lógica da economia urbana que impõe um uso aos lugares e nega os espaços considerados ociosos.

Ao pensar os vazios urbanos a partir das categorias memória e esquecimento, Meneguello (2009) ampara-se em Agostinho e Paul Ricoeur para inseri-los nas cidades e metrópoles não como o inurbano ou o anti-urbano, mas como memória urbana difícil, como dores ainda por resolver, pois os vazios urbanos constituem uma memória quase anônima, não discursiva, desorganizada e lacunar. É a fábrica fechada, o teatro em ruínas, o palacete abandonado, o prédio cuja obra embargada não tem horizonte de ser finalizada. A questão que se traz à colação é se de fato existiriam esses vazios urbanos ou, traduzida na forma de um oxímoro, de que conteúdo esses “espaços vazios” estariam preenchidos.

Como bem notou Edensor (2005) em sua monografia sobre as ruínas industriais, esses lugares que aparentam abandono e degradação podem parecer imóveis e sem uso-valor, se comparados com o seu passado. No entanto, essas ruínas já albergam múltiplas atividades e acabam por se articular ao novo contexto social em que são inseridas, convertendo-se em espaços de lazer, aventura, cultivo, moradia, arte e reservas para formas de vida não-humanas, tal como micro-organismos, plantas e animais. Enfim, as ruínas permitem uma série de usos e práticas criativas, improvisadas, inventadas no cotidiano das pessoas e que não estão prescritas na ordem social e jurídica da cidade (Edensor, 2005, pp. 21-ss).

Os grafites abaixo, encontrados no prédio de uma fábrica desativada de porcelanas, nas proximidades do rio Mondego, em Coimbra, mostram que esses locais aparentemente abandonados e vazios reúnem sim algum tipo de vida social, mesmo que de grupos que são marginalizados.

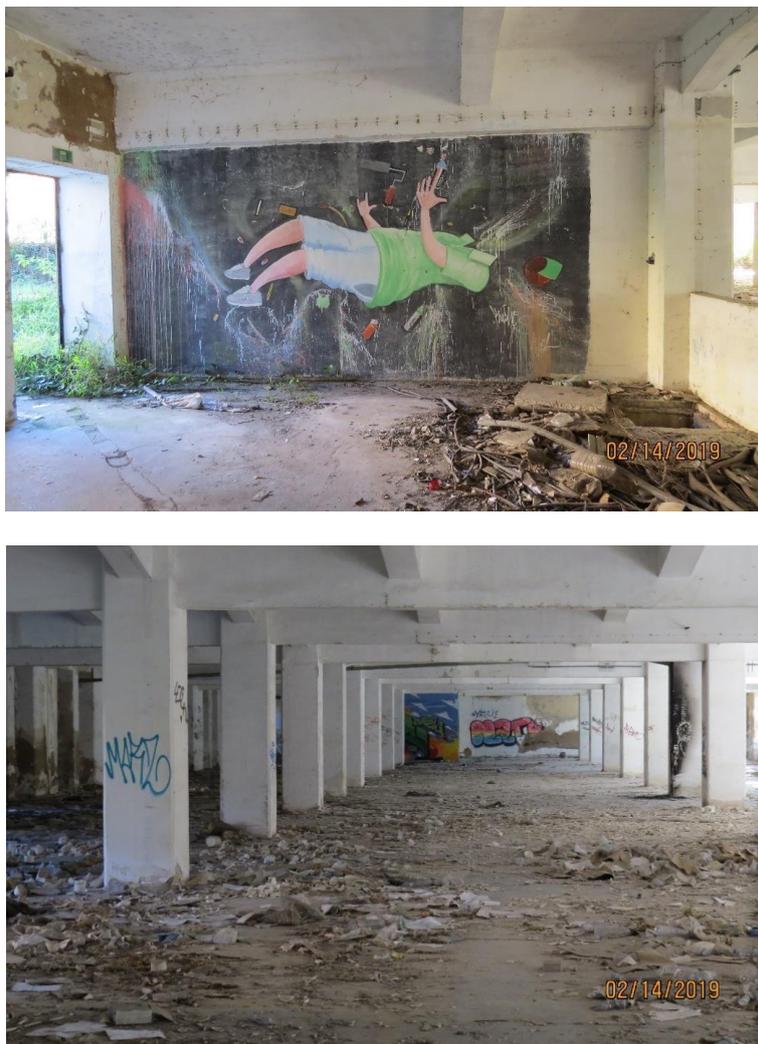


Figura 44. Grafittes em fábrica desativada próxima do rio Mondego, Coimbra (2019).
Fonte: o autor.

Os comentários de Fortuna (2019a) sobre a atualidade do texto *A Ruína*, de Georg Simmel, mobilizam reflexões simmelianas para enfrentar o significado e o lugar das ruínas na contemporaneidade, sejam elas as ruínas clássicas de que falava o autor, sejam elas as ruínas urbano-industriais que ele não vivenciou. Sobre essas últimas, Fortuna defende que estão ligadas a um ambiente de decadência, desastre e destruição a ponto de gerar um sentido de repulsa estética. Distintamente das ruínas clássicas de que falava Simmel, elas não simbolizam aquela noção de harmonia entre a construção humana e as forças da natureza nem geram o sentimento de nostalgia perante um passado grandioso.

Como espaços pontuados por essas ruínas modernas, as frentes de rio submetem-se aos efeitos dessa interpretação. Arriscando uma interpretação

extensiva, os próprios rios e seus leitos e suas margens seriam ruínas: espaços de urbanidade marginal que clamam por serem requalificados e assim (re)especializados na cidade.

Desse modo, legitima-se um discurso urbanístico de que esses lugares estão completamente disponíveis para serem intervencionados e transformados pelas forças técnicas, políticas e econômicas da cidade a partir de critérios que os consideram espaços vazios e, como tal, indesejáveis.

O progresso moderno, gerador das ruínas de que falava Benjamin com seu anjo da história, está em constante movimento. O olhar de espanto do anjo benjaminiano perante os escombros dessas ruínas é acompanhado pelo impulso que o move em direção ao futuro. No caso das frentes de rio, quais seriam esses escombros e para qual futuro caminha o anjo?

Ousa-se afirmar que sobre (e com) os escombros do declínio industrial que marcam as frentes de rio, foi sendo constituído um urbanismo pós-industrial tipicamente marcado pelo avanço do neoliberalismo e de suas iniquidades (Davidson, 2009; Boland, Bronte, & Muir, 2017; Kayanan, Eichenmüller, & Chambers, 2018), pela liquidez das relações sociais, pela espetacularização, pela estetização e pela homogeneidade.

De outro lado, é preciso pontuar que esse processo não caminha em uma direção única. As renovações das frentes de rio também abriram uma vaga para a releitura da relação entre cidade e natureza propiciada pelo novo lugar que o rio passou a ocupar no espaço urbano, o que permitiu difundir questionamentos sobre o próprio conceito de progresso e sobre a separação absoluta entre cultura e natureza, como já discutido no Capítulo 2.

A centralidade geográfica, a grande extensão dos terrenos e a sua alta visibilidade são os três elementos físicos que ajudaram a definir a importância das frentes de rios para a agenda contemporânea de (re)desenvolvimento ambiental e urbano no contexto pós-industrial (Davidson, 2009, p. 219; Marshall, 2001, p. 54), pois essas áreas geralmente combinam uma localização privilegiada na malha urbana com potencial estético decorrente da interface dos terrenos com as águas.

Como discutido no Capítulo 1, os rios são importantes fatores que condicionaram o surgimento e o desenvolvimento das cidades. Contemporaneamente, tal como se fez ou se projeta para as *velhas*, as *novas* e

as *novíssimas metrópoles*, muitas delas com importante atividade portuária, os rios aparecem nas cidades, seja qual for a sua dimensão, como um recurso a partir do qual elas podem reconstruir o seu tecido urbano, dessa vez valendo-se das águas como valor estético, como uma marca distintiva capaz de atrair pessoas e capitais.

Não obstante o fato da transformação das frentes de rio seguir uma política urbana mais geral que se pauta no consumo e na atração de capitais, Davidson (2009) pontua que essas operações se distinguem dos outros processos de renovação urbanística nos contextos pós-industriais, como é o caso dos centros históricos, por conta de três fatores: o significado político, o potencial econômico e o valor sociocultural (Davidson, 2009, p. 219).

De uma perspectiva política, as frentes de água assumiram no contexto de competição entre cidades um importante papel no *marketing* urbano, pois, como suas transformações possuem alta visibilidade, elas acabam por projetar uma imagem positiva da cidade que se assenta na sua capacidade de renovação, vitalidade econômica e prosperidade (Davidson, 2009, p. 219). Para exemplificar o seu argumento, Davidson cita o exemplo de Singapura, que também já foi abordado nesta tese, como uma renovação realizada com propósito de demonstrar e exibir as suas ambições de se firmar como cidade global.

A essa capacidade de projeção externa que as frentes de água possuem, acrescento que os projetos e as transformações dos espaços fluviais também acumulam um componente local. Eles frequentemente funcionam como uma vitrine perante os cidadãos ao exibir a competência e o sucesso do poder político local em transformar áreas associadas à decadência e à estagnação da cidade. Por se tratar de intervenções que materializam uma concepção específica de urbanidade, também repercutem politicamente ao suscitar polêmicas, contestações e disputas acerca dos projetos a serem executados.

Quanto ao fator econômico, as frentes de água caracterizam-se como uma oportunidade de lucro pelo investimento em áreas até então abandonadas e desvalorizadas. Davidson (2009, p. 219) afirma que o movimento de capital e de pessoas para as frentes de água fez com que estes se tornassem lugares desejados e cita uma taxa de lucro entre 40% e 60% superior em unidades residenciais com vista para as frentes de água em relação ao investimento em

áreas equivalentes fora desses locais. Esses fatores fazem com que as frentes de água tornem-se alvo de especulação imobiliária nas cidades e um mecanismo de acumulação de capital, passando a ser disputadas por setores econômicos que enxergam nelas a possibilidade de lucros a partir dos potenciais projetos de transformação.

Uma simples consulta a qualquer classificado imobiliário comprova que a presença da água na paisagem é mesmo um diferencial a acrescentar o preço dos imóveis. Em Portugal, é bastante vívido o exemplo do Parque das Nações, zona residencial e empresarial criada junto ao rio Tejo na esteira da Expo'98, em Lisboa. Em 2018, a propósito dos 20 anos de realização desse megaevento, o jornal Diário de Notícias publicou uma reportagem sobre valorização dos imóveis nessa zona e a fala do agente imobiliário reproduzida no texto é bastante assertiva quanto a esses ganhos: "quem investiu nessa altura, até 2004/05, - quase 100% clientes nacionais de classe média ou média alta - em pouco tempo triplicou o lucro e teve uma valorização de 300%".²²



Figura 45. Parque das Nações, Lisboa (2019).
Fonte: o autor.

Soma-se à importância econômica e política dos processos de renovação das frentes de água o valor sociocultural que recai sobre essas áreas. Trata-se de espaços abertos que a exemplo dos jardins, dos parques e das áreas verdes são valorizados pelas suas qualidades sensoriais e físicas, como o

²² *Diário de Notícias*. Obtido em maio, 20, 2018, de <https://www.dn.pt/lusa/expo98-parque-das-nacoes-nasceu-numa-zona-degradada-e-tem-hoje-as-casas-mais-procuradas-9359143.html>

microclima mais ameno e agradável, as vistas relaxantes ou o simples som das correntes de água (Davidson, 2009, p. 221).

Para além dessas características, em grande parte das vezes, o apelo emocional desses lugares torna seu valor sociocultural mais robusto. Geralmente é junto aos rios que as cidades tiveram o seu núcleo primevo e que transcorreram importantes fases do seu desenvolvimento, estando essas áreas repletas de elementos materiais e imateriais que se relacionam à história das pessoas da cidade e à cultura local e que, como aponta Fernandes, Sousa e Salvador (2018) na análise sobre a transformação da margem sul do estuário do rio Tagus, em Portugal, são apropriadas pelos projetos de requalificação para gerar identificação, diferenciação e atratividade para esse território (Fernandes, Sousa, & Salvador, 2018).

Ferreira e Castro (1999) referem-se às frentes de água como lugares que condensam uma particularidade territorial, simbólica e cultural que acabam por se converter em “condição identitária” das cidades que as contém. Interessante notar que são justamente esses elementos que permitem a adesão social e o avanço desses projetos como processos de recomposição da identidade urbana supostamente perdida. Como explica Shaw (2001), o fato de as cidades terem “virado de costas” aos seus rios durante tanto tempo faz com que a requalificação dessas áreas seja acompanhada de um elemento de redescoberta e reengajamento emocional que conjugam a vinculação do passado com as novas perspectivas de futuro que elas abrem às cidades (Shaw, 2001, p. 160).

Não há como negar que a requalificação das frentes de água tornou-se um elemento-chave para o desenvolvimento econômico das cidades no capitalismo pós-fordista e, como tal, espalhou-se mundo afora como um modelo muitas vezes convertido discursivamente em remédio para solucionar todos os problemas urbanos nesse novo contexto.

Existe uma vasta bibliografia produzida sobre o assunto, dedicada a estudar sob diversas perspectivas as inúmeras experiências de transformação das frentes urbanas de água que foram executados em várias cidades do Globo nesse pouco mais de meio século. Se há um certo consenso em situar como inaugurais desse processo as operações urbanísticas ocorridas nas cidades norte-americanas de Baltimore e Boston, o mesmo não ocorre na maneira como

é interpretado o avanço desses processos para as cidades da Europa, da Ásia e também do Sul global.

Enquanto alguns, como Chaline (1999), consideram inoportuna uma tipologia cronológica para agrupar e caracterizar os processos de requalificação das frentes de água devido às especificidades a que se submetem cada um desses processos, grande parte da literatura (Bruttomesso, 2001; Carta & Ronsivalle, 2016; Schubert, 2011; Shaw, 2001; Teixeira, 1999) manifesta-se pela possibilidade de se identificar elementos semelhantes que explicam a existência de modelos ou gerações dessas intervenções, mesmo que pontualmente possam divergir quanto a algumas características e cidades representativas de cada modelo.

3.3. Os modelos de transformação das frentes de água

Regra geral, o desenho desse esquema interpretativo considera três modelos/gerações de intervenção, havendo até mesmo quem identifique uma quarta geração (Shaw, 2001). Ciente das divergências que a definição de qualquer tipologia sempre gera, não é nosso escopo aqui mapear as singularidades desses processos para atestar ou propor algum esquema classificatório, mas antes analisar esses modelos propostos com o objetivo de potencializar a compreensão da dinâmica social envolvida no movimento de transformação das frentes de água urbanas.

Valiosos trabalhos já foram produzidos no sentido de tipificar essas intervenções conforme distintas variáveis geográficas, econômicas, arquitetônicas, culturais ou ecológicas. Ciente disso, aqui serão ultrapassadas essas divergências e considerados os três modelos de intervenção identificados por Teixeira (1999) pelo fato dessa modelação destacar os usos sociais assumidos pelas áreas intervencionadas no contexto urbano.

O primeiro modelo, conhecido como *modelo americano*, recebe esse nome pelo fato de ter sido nas cidades norte-americanas que os projetos de transformação dos *waterfronts* tiveram origem, justamente por ter sido nelas onde o abandono e a decadência das áreas portuárias tornaram-se aparentes mais cedo. São exemplos desse modelo, as intervenções realizadas nas cidades

de Baltimore e Boston, que funcionaram como “laboratórios” para essas experiências urbanísticas por criarem novas metodologias de governança, instituírem as parcerias entre o setor público e a iniciativa privada para implementação dos projetos e proporem soluções inovadoras em termos arquitetônicos, urbanísticos e de recuperação ambiental.

A *Ghirardelli Square* pode ser considerada a progenitora desse primeiro modelo de reconversão das frentes de água. Inaugurada em 1964, resultou na transformação de uma antiga fábrica de chocolates em uma sofisticada área de retalho e restauração voltada para as águas da baía de San Francisco. No entanto, é apenas nos anos 1980, com o avanço do projeto do *Inner Harbor*, em Baltimore, que se construiu aquele que nas palavras de Schubert (2008) veio a tornar-se “o mais copiado esforço americano de renovação urbana e de revitalização de *waterfront*” (Schubert, 2008, p. 34), um símbolo de status e sucesso para as cidades pós-industriais (Shaw, 2001).

Na antiga área portuária de Baltimore, foram construídos um aquário, um planetário, um centro de convenções, uma moderna marina, um estádio de basebol, museus, hotéis e dois pavilhões, conjugando lojas, restaurantes e extensas áreas para passeio das pessoas junto à água. Também foi criado o evento *Harborplace*, um “*festival Marketplace*”, com vasta programação de festas, concertos, atividades culturais e esportivas que se realiza nos pavilhões do antigo porto e atrai milhares de pessoas ao local (Teixeira, 1999).

Baseado na monofuncionalidade e sem se preocupar com o envolvimento da comunidade local, esse modelo centrou-se em combinar equipamentos emblemáticos com a realização de eventos e festividades (Teixeira, 1999). O seu êxito esteve atrelado à fórmula então inovadora para solucionar o problema da decadência das frentes de água no período pós-industrial, transformando-as em espaços *ludificados* de turismo, de lazer e de consumo.

As intervenções desse primeiro modelo atuaram como vitrines e mecanismos do *marketing urbano* das cidades, que passaram a exhibir o sucesso dessa nova fórmula de se relacionar com as águas no contexto de desindustrialização, aproveitando desse recurso para romper o declínio econômico. Como apontado por Schubert (2008), o modelo americano reproduz com sucesso nessas novas áreas as antigas cidades portuárias europeias e os

seus mercados idílicos, transferindo essa fórmula novamente à Europa e à Ásia, modificada pelo conceito comercial estadunidense (Schubert, 2008, p. 36).

Assim, o segundo modelo de intervenção assenta-se na difusão do modelo norte-americano para os países da Europa, da Ásia e da Austrália e na sua ampliação em termos de escala. Caracteriza-se pelo artificialismo e grande dimensão das intervenções, pela desregulamentação/flexibilização da gestão urbana para atender aos interesses dos investidores privados e pela preponderância desses investimentos (Teixeira, 1999). São exemplos desse modelo a reconversão das *London Docklands*, na zona oeste da capital inglesa; o *Darling Harbour*, em Sidney; as intervenções em Marselha, Dublin, Seul, Hong Kong e Tóquio.

Desenvolvido no período de emergência da política e do discurso neoliberal dos anos 1980, esse modelo privilegia o mercado, a privatização, a desregulamentação e o marketing, sendo a intervenção realizada nas *Docklands* de Londres emblemática. Sob a liderança de Margaret Thatcher, o governo britânico procurou garantir que o setor privado conduzisse o processo de transformação dessa área com mais de 20 km² na margem do Tâmis. Para isso, criou a London Docklands Development Corporation (LDDC) e conferiu poderes amplos à companhia para executar o programa de transformação – alterou a legislação nacional para permitir a transferência de terras públicas e os poderes de planeamento local à LDDC, instituiu uma política de renúncia fiscal em algumas áreas intervencionadas – Enterprise Zones – e pôs fim às restrições de planeamento para conferir maior liberdade aos empreendedores (Schubert, 2011; Shaw, 2001). Segundo a crítica, a transformação dessa área, fez nascer ali um moderno centro econômico – Canary Wharf – com a construção de luxuosos edifícios para escritórios e moradia, mas não se preocupou em incluir as antigas áreas circundantes e sua população, gerando processos de *gentrification* e segregação que contribuíram para o enclaustramento dessa área em relação ao restante da cidade (Schubert, 2008; Zukin, 1991).

Outro caso considerado de sucesso nesse segundo modelo, a transformação do Darling Harbour, em Sidney, também é criticado por ter criado ali um território que, apesar de ser próximo, não se integra ao restante da cidade. Marshall (2001) avalia que Sidney opera como duas cidades onde o *Darling Harbour* é o poderoso elemento que projeta a imagem da cidade, define a sua

identidade e compensa a “natureza” acidental do “outra cidade” que corresponde ao restante da espaço urbano (Marshall, 2001, p.30).

Em geral, esse *segundo modelo* significou o aprofundamento e a ampliação do modelo norte-americano sob a emergência dos mercados financeiros globais, sustentando-se na presença de estruturas comerciais, de equipamentos voltados ao lazer, ao recreio e ao turismo sem se preocupar com as aspirações e a participação das comunidades locais, com questionamentos quanto às assimetrias socioespaciais geradas (Teixeira, 1999).

Na esteira das críticas esposadas, o terceiro modelo de intervenção surge em cidades, como Amesterdã, Roterdão, Saint-Nazaire e Barcelona. Caracterizam-se por serem de menor dimensão, pela preocupação em contemplarem na transformação dessas áreas medidas de caráter social, como o desenvolvimento de programas habitacionais, e por implementarem mecanismos de participação pública (Teixeira, 1999).

Um dos fatores que se destaca nesse terceiro modelo é a tentativa de utilizar a transformação do *waterfront* como elemento na estratégia para planejar e intervir na cidade como um todo. Diferentemente dos modelos anteriores que acabaram por fazer das frentes de água requalificadas uma pequena cidade dentro da cidade, o objetivo passa a ser (re)integrá-las ao funcionamento do tecido urbano e à vida das pessoas.

O uso da arquitetura e do design para criar edifícios singulares em seus desenhos e com a autoria de profissionais badalados conjuga-se com a elaboração de grandes planos urbanísticos de médio e longo prazo em que essas requalificações aparecem como elemento de partida e são pensadas com funções urbanas mais amplas, como a mobilidade, a habitação, o emprego e a própria manutenção da atividade industrial e portuária porventura remanescente nessas áreas.

No caso de Roterdão, por exemplo, a *Kop van Zuid*, antiga área portuária localizada ao sul do rio Maas, foi fruto de intervenções que associaram a recuperação de alguns prédios históricos, a construção de modernos edifícios e o investimento em uma nova infraestrutura para a mobilidade, como a construção de linhas de estação de metrô, linhas de comboio e da famosa *Erasmus Bridge*, escolhida como ícone para projetar esse processo.

Também marca esse terceiro modelo o impulso para se criarem áreas multifuncionais que congregam espaços de cultura, de lazer, de habitação, de comércio, de empresas e de natureza de forma a tornarem as frentes de rio mais resilientes ao enfrentar o risco de recessão e as mudanças econômicas.

Muitos dos projetos de requalificação das frentes de rio nesse primeiro quartel do novo milênio são guiados pela agenda da “cidade criativa” (Florida, 2002, 2005; Landry, 2008) e tratados como um ícone desse processo. A partir dos rios e das estruturas que o tempo tornou obsoletas, cria-se o ponto de partida para se fazer a almejada combinação de cultura, tecnologia e inovação para tornar as cidades mais atrativas e desejáveis às pessoas e às empresas com capacidades de consumo e, por conta disso, aumentar o poder econômico, político e cultural dessas cidades na dinâmica de competição global com outras urbes.

Os processos de transformação do *Hafen City*, junto ao rio Elbe, em Hamburgo, e das *Silicon Docks*, junto ao grande canal do rio Liffey, em Dublin, sintetizam bem essa aposta de utilização das frentes de água como elemento impulsionador e semiótico de conversão da cidade industrial na cidade pós-industrial contemporânea. Com o emblemático prédio da *Elbphilharmonie*, no *HafenCity* e a suntuosa Samuel Beckett Bridge, nas *Docks*, esses projetos criam uma imagem a partir de uma paisagem que funciona como ancoragem para se lançarem ao olhar do mundo como cidades economicamente vibrantes e ajustadas ao tempo atual.

Nos dizeres de Carta (2016), está-se diante do “Waterfront 3.0” que atua sobre todo o metabolismo urbano de forma a gerar uma economia em que as capacidades locais – especialmente as frentes de água – são usadas para atrair recursos globais de forma a garantir não apenas a sustentabilidade econômica dessas intervenções urbanas, mas a renovação e o desenvolvimento econômico da própria cidade como um todo.

Esse urbanista defende que é preciso criar a sensação de que a frente de água não é apenas um lugar fisicamente determinado, mas sim um paradigma daquilo a que chamou de “Cidade Fluida”: essa nova cidade criativa capaz de gerar formas urbanas inéditas, produzir novas paisagens a partir da inovação, qualidade e produtividade e, por meio do fluxo permanente da cultura urbana, alimentar as grandes redes relacionais em que a cidade se insere tornando-as

mais dinâmicas, comunicativas e competitivas (Carta, 2007). Essa “Cidade Fluida” de que trata Carta não se restringe à área de interface com a água do rio ou mar, mas sim à forma como a cidade reage à fluidez, enquanto característica do mundo contemporâneo em constante movimento de mudança.

Em linhas gerais, não há que se falar em uma ruptura absoluta entre esses três modelos/gerações apresentados. Muitas das características de projetos situados em diferentes modelos são comuns, como a centralidade do capital privado e a construção de obras arquitetônicas icônicas com o objetivo de criar marca de cidade para efeitos do *marketing* urbano.

Uma outra questão a ser levantada é quanto ao resultado desses processos. Não há como negar que a transformação dos *waterfronts* tiveram êxito em promover o desenvolvimento econômico de cidades em decadência, recuperaram grandes áreas com água e solo contaminados, libertaram espaços de fruição junto aos rios e praias, reabilitaram edifícios importantes na história das cidades, estimularam inovações de engenharia, arquitetura, governança, planejamento e regulação urbanística, ajudaram a projetar a imagem das cidades e, de alguma forma, colocaram em pauta a relação entre natureza e sociedade por meio da convivência com as águas.

Apesar desses ganhos já serem divulgados como os frutos de uma fórmula bem-sucedida de fazer cidade, as análises de casos de renovação revelam desafios e promessas ainda por serem cumpridas. Em uma perspectiva arquitetônica, Marshall (2001) cita o interessante caso de Sidney que, não obstante ser considerado uma experiência de sucesso ao ter construído uma das áreas portuárias mais cênicas do mundo, oferece poucas oportunidades de acesso das pessoas às águas e poucas conexões da área com o restante da cidade (Marshall, 2001).

O projeto das “*Silicon Docks*”, em Dublin, também possui o seu lado menos atrativo. A presença de companhias mundiais da área tecnológica, como o Google, o Facebook e o Airbnb nas Docklands foi utilizada nesse caso como estratégia para mostrar ao mundo que a cidade possui o potencial para se tornar a referência europeia da nova economia digital, o “Vale do Silício” Europeu, em referência à região do estado americano da Califórnia onde se situam várias empresas de alta tecnologia.

Acontece que, por trás do discurso de prosperidade econômica eventualmente trazida pelas empresas de tecnologia que serve para legitimar as intervenções urbanísticas nas docas de Dublin, escondem-se efeitos de (re)produção de desigualdades socioespaciais e de assimetrias na distribuição dos ganhos. A pesquisa de Kayanan *et al.* (2018) sobre esse processo mostra que a *zona de desenvolvimento especial* criada para as *Silicon Dock* funciona como uma bolha apartada do restante da cidade, com uma população mais jovem, mais escolarizada, mais diversificada e em melhores postos de trabalho do que o restante da cidade de Dublin.

Outra questão interessante que o artigo aborda é o contexto das prioridades públicas, em que a crise habitacional da cidade foi negligenciada e os recursos disponíveis foram utilizados pelas instituições governamentais em ações para atrair o capital externo. A exigência do uso diversificado do solo para fins residencial e comercial foi removida e prevaleceu a construção de prédios para escritórios de luxo e residência estudantil. A razão para tanto é de ordem cultural, pois esses tipos de habitações atraem pessoas de alto nível educacional e com literacia digital, o que contribui para se constituir a imagem moderna do lugar. Mas, sobretudo, de ordem econômica, uma vez que a construção dos edifícios de escritório e moradia para estudantes segue desenhos fixos que garantem rapidez na sua construção e comercialização, atraindo investidores e promotores ligados ao mercado internacional (Kayanan *et al.*, 2018, p. 59).

Em todos esses modelos, com maior ou menor proporção, os projetos de transformação das frentes de água são utilizados como estratégias de modificação da própria cidade para sua adequação à economia pós-fordista. As intervenções têm o objetivo de posicionar as cidades perante a concorrência mundial intercidades a partir da sua “criatividade”, da sua competitividade e da sua integração competente às dinâmicas do capitalismo global.

Reconhecer essa faceta dos projetos de transformação das frentes de água contribui para desmistificar o argumento do “benefício público” sobre o qual correntemente assenta-se esse tipo de intervenção urbana. Muitos trabalhos vêm sendo desenvolvidos no sentido de analisar a partir de contextos empíricos específicos como os ganhos econômicos e sociais desses projetos são de fato partilhados (Boland *et al.*, 2017; Bornstein, 2010; Hanagan & Tilly, 2011; Swyngedouw, Moulaert, & Rodriguez, 2002; Taufen & Yocom, 2021), mostrando

que eles por vezes ficam adstritos a uma camada da população ou a setores econômicos específicos.

Sang Ju Yu (2020) propõe a noção de “planejamento performativo” como chave analítica para compreender como esses projetos de transformação urbana continuam a se difundir e obter legitimidade local em diferentes contextos mesmo existindo um registro considerável da essência neoliberal, dos efeitos negativos para parte da população local e dos elevados custos econômicos e, até mesmo, do fraco desempenho de alguns projetos. Para ele, o planejamento performativo visa desenvolver recursos afetivos para alcançar objetivos políticos, facilitando a execução dos grandes projetos de transformação urbana ao conjugar uma racionalidade tecnocrática com o apelo a aspetos da experiência emocional (Yu, 2020, p. 6). Três características principais constituem a dinâmica e os efeitos desse tipo de planejamento.

A primeira delas é a constituição de “paisagens sencionais” – físicas e psicológicas – que se sustentam na criação de imagens poderosas e em narrativas que remetem à superação de um passado de decadência por um futuro otimista. A construção de novos arranjos espaciais icônicos, como uma ponte ou um prédio emblemático, combinada com a nostalgia e a narrativa de requalificação “criativa”, acaba por envolver a atmosfera local em um clima afetivo que gera variadas emoções, como o orgulho, o otimismo e as memórias coletivas que permitem renovar a percepção e a identidade das pessoas em relação a um lugar ao mesmo tempo em que direciona a opinião pública e o as emoções (Yu, 2020, p. 6).

Em segundo lugar, o planejamento das frentes de água acaba por possuir um efeito performativo ao materializar a possibilidade de inscrever no espaço físico da cidade uma alternativa que representa potencial melhora na qualidade de vida dos urbanitas, operando como se fosse uma resposta concreta ao dinamismo econômico e tecnológico da sociedade pós-industrial. Para tanto, vale-se de uma “visão retórica” em que ideias abstratas são inicialmente difundidas para influenciar a forma como esses projetos são percebidos e apoiados pela população local. O discurso de perigo de desvantagem na concorrência com outras cidades; a oportunidade que esses projetos oferecem para satisfazer as necessidades e as aspirações da comunidade local; e os

objetivos coletivos a serem atendidos pelo projeto fazem parte dessa retórica que visa reforçar os efeitos performativos do planejamento (Yu, 2020, p. 7).

A terceiro e última característica do planejamento performativo das frentes de água é o que Yu designou “incerteza produtiva”. Ele sugere que os projetos de regeneração dos *waterfronts* lidam com as incertezas quanto ao futuro das cidades diante das novas configurações econômicas, de forma que as percepções públicas acerca de riscos e benefícios ao invés de dissuadirem o planejamento espacial são convertidas em elemento performativo que servem antes para sustentá-lo, ou seja, esses projetos aparecem como respostas “certas” para “futuros incertos”. Isto porque o projeto de transformação desses espaços com seus novos arranjos espaciais é apresentado como resposta às incertezas do mundo urbano, criando um senso local de possibilidade que reforça a atitude predominante de apoio à execução do projeto.

As transformações das frentes de água urbana tornaram-se um poderoso mecanismo de atração de capital e investimentos com a retenção dos resultados positivos por uma pequena camada social, mas elas também podem ser convertidas em mecanismos para criar melhores condições de vida e novas oportunidades na cidade. O controle das cheias, a melhoria da qualidade da água, novas soluções de mobilidade urbana, a maior conectividade das pessoas com o rio, o equacionamento de déficits habitacionais, a geração de novos postos de trabalho, o aumento de arrecadação municipal e a requalificação de áreas centrais abandonadas podem ser listados como ganhos desse processo.

Os aspetos positivos que podem acompanhar a transformação das frentes de água são citados por alguns trabalhos para reforçar a complexidade que envolve esses processos (Bornstein, 2010; & Brownill, 2013). Brownill cita o *Coin Street Development*, junto ao Tamisa, em Londres, como exemplo de uma intervenção que considerou as necessidades locais de habitação para fins sociais e espaços abertos para o uso da comunidade e, desse modo, sugere que as frentes de água nem são a manifestação de um urbanismo neoliberal imposto por um planejamento *top-down* nem são a expressão de um espaço participativo e de usos diversificados. Antes são a difícil combinação entre objetivos potencialmente conflitantes submetidos a um constante trabalho de conciliação (Brownill, 2013, p. 52).

Se é certo que os projetos de transformação das frentes de água são espaços complexos que resultam na disputa entre forças econômicas globais e os interesses e demandas dos diversos grupos locais, não é menos certo que, na maior parte das vezes, são as forças econômicas que têm obtido maior sucesso em desfrutar dos ganhos dessas transformações, mesmo quando elas aparentemente contemplam as demandas populares. A requalificação do espaço do Anacostia River, em Washington D.C.; do HetEilandje, na Antuérpia; e do Kop van Zuid, em Roterdão, todas reconhecidas por contemplar os interesses das comunidades locais, quando analisados em proximidade, revelam a preponderância das forças do mercado mesmo quando o planejamento está oficialmente orientado para os interesses da coletividade (Avni & Fischler, 2020; Taşan-Kok & Sungu-Eryilmaz, 2011).

São as práticas sociais, sobre as quais já se discorreu anteriormente, que determinarão os novos arranjos que serão criados nas frentes urbanas do rio e que plasmarão novas formas para o entendimento da sua relação com a cidade, assim intervindo na sua (re)produção socioespacial. Ao mesmo tempo em que a globalização econômica neoliberal deixa suas marcas no espaço e nas vivências urbanas, a luta pela concretização do direito à cidade e suas reivindicações de participação, transparência, justiça espacial, por mais e melhores serviços urbanos, também têm o condão de gerar políticas urbanas inovadoras, com arranjos espaciais e práticas sociais vincadas nas necessidades locais.

Sejam centradas em uma perspectiva *mainstream* do urbanismo inclusivo que é oficialmente promovido por agências oficiais e organizações internacionais, sejam centradas em um urbanismo insurgente que tem como partida a agência dos grupos subalternizados (Maringanti, 2011), as reivindicações pelo direito à cidade permitem que se construa uma cidade mais justa, porque têm a capacidade de promover mais equidade, diversidade e democracia (Fainstein, 2010).

Por esse motivo, conquanto a forma que as cidades são construídas pode alterar o modo como é habitada (Sennett, 2018) não é hiperbólico inspirar no *direito à cidade* de que falava Lefebvre (2012) para daí propor um novo chamamento, uma nova exigência: o *direito ao rio*. Pela ação social e política é que as gentes “desapossadas da cidade” fazem do direito à cidade meio e

objetivo para atingir essa forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar (Lefebvre, 2012, p. 135). O *direito ao rio* também é a ação coletiva, aqui mobilizada diretamente ao redor desse elemento socionatural que é o corpo de água, para possibilitar não apenas um simples direito de visita ou de regresso aos rios tradicionais, mas como direito a viver o rio de uma forma transformada e renovada²³ o que inclui pensar o ser humano como parte da natureza e democratizar o rio como habitat e forma de habitar a cidade.

Deve ser levada em consideração a advertência de Lefebvre sobre a mercantilização do *direito à natureza* enquanto prática social do lazer ou desejo de fuga da cidade deteriorada. O *direito ao rio* não é um desvio ao *direito à cidade*, antes está intrinsecamente implicado. Pensar o novo rio é pensar uma nova cidade que pressupõe uma nova convivência com as águas. Trata-se de evitar o que Gorski (2010) chamou de a “cantilena saudosista e nostálgica” dos rios urbanos, passando do lamento sobre a perda da sua significância e de sua balneabilidade, para ações concretas que não se restrinjam a criar espaços especializados de ócio e contemplação, mas que potencializem a convivência harmoniosa entre pessoas e água, incorporando-a no cotidiano da vida urbana de forma a promover um intercâmbio entre o ser humano e a natureza que contribua para reverter a alienação do ser humano em relação à natureza e, dessa forma, compreender que pessoas, cidades, rios e natureza são elementos interdependentes inseridos em um todo.

Por conseguinte, a transformação dos rios e das frentes de água deve ser feita para possibilitar melhores condições de vida ao maior número de pessoas que vive no mundo urbano, reconhecendo a importância dos usos culturais, religiosos, sociais, econômicos e ecológicos dos rios e, sobretudo, no contexto de crise climática e de escassez de recursos hídricos, assumindo que eles são essenciais para a sobrevivência de todas as formas de vida sobre a Terra.

²³ “O *direito à cidade* não se pode conceber como um simples direito de visita ou de regresso às cidades tradicionais. Ele só pode formular-se como *direito à vida urbana*, transformada e renovada”. (Lefebvre, 2012, p. 119).

3.4. Sociabilidades hídricas

O conceito de sociabilidade é um dos elementos-chave para se compreenderem as dinâmicas sociais da cidade contemporânea. Perceber as diversas maneiras como as pessoas se comportam e se relacionam entre si e com outros seres vivos e não-vivos nos diferentes contextos espaciais e equipamentos urbanos auxilia na tarefa permanente de interrogar a vida nas cidades.

Nesse sentido, o que se objetiva aqui é contribuir para a formulação do conceito de “sociabilidade hídrica” como uma derivação importante do conceito de sociabilidade que pode contribuir para compreender melhor o papel dos corpos de água urbanos, mais especificamente dos rios, para a constituição da sociabilidade no contexto das cidades. Para cumprir esse intento e dada a amplitude do conceito, será importante delimitar o que se considera sociabilidade para, em segundo ato, explorar como os espaços de frente de água importam para as formas de sociabilidade.

De partida, assume-se como premissa que a cidade contemporânea é policêntrica e, assim, ao invés de procurar um princípio de ordem que seja capaz de ditar uma dinâmica totalizante, mais interessante é identificar as múltiplas centralidades e ordenamentos que nela e a partir dela ocorrem (Magnani, 2002).

Em suas etnografias urbanas, Magnani (2002) formula as categorias *pedaço*, *trajeto*, *mancha*, *pórtico* e *circuito* para identificar padrões e regularidades nas múltiplas e criativas estratégias que as pessoas utilizam para se mover pela cidade, usufruir dos serviços e equipamentos urbanos, bem como estabelecer os mais diversificados encontros e trocas. O que esse antropólogo postula é que a existência desses padrões discerníveis e regulares configura uma urbanidade negociada e móvel que se situa em um plano intermediário entre a perspectiva macrourbana das grandes estruturas físicas, econômicas e institucionais que atravessa a vida na cidade e a perspectiva excessivamente fragmentária que resume as experiências urbanas à vivência individual de cada pessoa na cidade (Magnani, 2002, 2009).

Isto faz reafirmar a cidade enquanto lugar de sociabilidades múltiplas, onde uma mesma pessoa estabelece diferentes formas de se relacionar com outras pessoas – no trabalho, na rua, nos ginásios, na escola, no prédio onde

mora – ao passo que um mesmo lugar também pode ser espaço no qual se manifestam diferentes formas de sociabilidade. Interessa pontuar uma forma específica de sociabilidade que é aquela que se manifesta nas frentes de água e que está relacionada à, aqui chamada, sociabilidade hídrica.

Tema caro aos estudos urbanos, o conceito de sociabilidade foi discutido por Georg Simmel em sua comunicação de abertura no primeiro Congresso da Associação Alemã de Sociologia, em 1910, quando o relacionou com suas formulações anteriores sobre a natureza da sociedade (Frisby, 2002). O fato de o conceito de sociabilidade ter sido originalmente proposto por Simmel (Frúgoli Jr., 2007) não justifica por si a importância de voltar a esse clássico. O que o faz são as pistas e os elementos que a releitura dos seus inúmeros escritos ainda podem fornecer para a compreensão da vida nas cidades de hoje e que torna necessária essa inflexão.

Simmel, ainda nas primeiras linhas do ensaio *A sociabilidade (exemplo de sociologia pura ou formal)*, afirma que a própria sociedade significa a interação entre indivíduos surgida a partir de impulsos variados ou da busca de finalidades comuns que fazem com que os seres humanos convivam entre si, “atuando com referência ao outro, com o outro e contra o outro”. Esses mais diversos impulsos e finalidades constituem-se em interação social, quando se materializam em determinadas formas de estar com o outro e de ser para o outro. Na gramática simmeliana, *sociação* nomeia a forma na qual os indivíduos se desenvolvem conjuntamente em direção a uma unidade em que os seus interesses podem se realizar (Simmel, [1917] 2006, p. 60).

Quando a unidade criada se desprende das finalidades e interesses que lhe deram causa, isto é, quando as formas se libertam dos conteúdos materiais e motivações concretas da *sociação*, passando a se autorreferenciar, está-se diante daquilo a que Simmel designa *sociabilidade* (Simmel, 2006, p. 64). Enquanto *forma lúdica de sociação*, a sociabilidade não tem finalidade objetiva e não visa a resultado outro que não a satisfação do instante sociável, da fruição da presença do outro. A “ética sociável” é aquela em que a interação dissolve tanto a subjetividade do indivíduo como o conteúdo objetivo exterior, restando a forma pura da sociabilidade. Nela a conversa e até mesmo o ato de contar piadas, histórias e anedotas torna-se um fim em si mesmo, pois se torna “o

preenchimento de uma relação que nada quer ser além de uma relação” com o conteúdo produzido no interesse da própria sociabilidade (Simmel, 2006, p. 77).

Conforme se abstrai da sociação, a sociabilidade demanda uma forma mais pura de interação que se faz entre iguais, entre pessoas que agem não pelos interesses, objetivos e finalidades exteriores, mas para se tornarem socialmente iguais e assim garantirem os valores de sociabilidade com as outras pessoas com quem interagem a partir da ação sociável e do discurso. Trata-se do “jogo do faz de conta em que todos são iguais” (Simmel, 2006, p. 71).

O faz de conta não se resume a uma mentira ou a uma ficção por meio das quais as diferenças são apagadas. Nos jogos sociais, as formas de interação e de sociação com seus conteúdos intencionais têm vida própria e se movem por sua própria atração. Frisby (2002) aponta que Simmel realça o significado mais profundo do jogo social quando afirma que o próprio jogo ajuda as pessoas a “jogarem” a sociedade (Frisby, 2002, p. 112), talvez porque o próprio Simmel, nas linhas de conclusão do seu texto, afirma que a sociabilidade permite à pessoa mais séria desfrutar do sentimento de libertação e alívio, porque, como uma peça teatral, ela sublima as tarefas e as seriedades da vida, deixando desvanecer seu peso e convertendo-o em estímulo (Simmel, 2006, p. 82).

Mas como os escritos de Simmel podem contribuir para a construção da ideia de uma sociabilidade hídrica? As elaborações simmelianas sobre sociabilidade ajudam a compreender que as práticas e as interações entre as pessoas nos espaços públicos são marcadas por uma combinação aparentemente inusitada entre proximidade física e distância social, reconhecendo que as relações concernentes ao espaço são ao mesmo tempo condição e símbolo das relações humanas (Simmel, 2005 [1908], p. 265).

O espaço permanece na obra de Simmel enquanto “forma em si mesma sem efeitos”, resumindo-se à arena onde está “a documentação mais clara das forças reais”, nunca sendo a causa positiva para os acontecimentos, isto é, o seu fato gerador (Simmel, [1903] 2013). Não obstante a limitação dessa perspectiva, já discutida anteriormente quando se falou do *spatial turn* nas ciências sociais, o interesse de Simmel, ao investigar o significado que as condições espaciais de uma sociação possui, acabou abrindo novas sendas que permitiram reconhecer a força motriz do espaço nos processos sociais.



Figura 46. Pessoas na Av. Ribeira das Naus, margens do rio Tejo, Lisboa (2019).
Fonte: o autor.

A sociabilidade urbana simmeliana é essa forma de sociação despida de caráter finalístico comum que se verifica nas cidades modernas, espaço onde o anonimato, a impessoalização e o caráter *blasé* são os comportamentos típicos dos indivíduos ante a necessidade de se defenderem perante a excessividade e a velocidade dos estímulos psicológicos impostos pela urbe e pelo convívio multiplicado entre pessoas que ela impõe.

Nesse contexto de “proteção” do indivíduo contra o excesso de estímulos e proximidade na cidade moderna, o autor enuncia por meio da metáfora do “estrangeiro” outra característica da sociabilidade entre os habitantes das grandes cidades: a efemeridade e a superficialidade dos laços sociais. O estrangeiro de Simmel não é “aquele que vem hoje e amanhã se vai”, antes é uma pessoa “absolutamente móvel”, que não se vincula organicamente a nada nem a ninguém, mas que ao mesmo tempo mantém proximidade e contatos específicos sem transformá-los em laços de pertença (Simmel, 2006, p. 265).

As sociabilidades hídricas que se pretende identificar podem ser então aqueles tipos de sociabilidades específicas que emergem nos ambientes da cidade onde a interface entre a água e a terra constitui o mote para a *sociação*. Ressalva-se que aqui se prefere falar de sociabilidades no plural em atenção à advertência sobre a necessidade de descolonizar a sociologia dos efeitos epistémicos que os cânones norte-ocidentais importaram na desconsideração

das diferentes experiências do Sul global, bem como das pequenas e médias cidades (Fortuna, 2020).

As sociabilidades hídricas podem ser aquelas que se verificam nas “praias” artificiais que o projeto *Paris Plage* constrói junto ao Sena ou nas habitações precárias que se equilibram sobre o rio Capeberibe, no Recife. Estão presentes nos rituais religiosos que reúnem milhares de pessoas junto ao Ganges, como também no relvado de um parque situado às margens de um rio qualquer de uma pequena cidade europeia.

Em todas essas formas de sociabilidade nos nortes e suís globais, o elemento comum é a presença da água, com quem interage em uma dinâmica de influências mútuas, já que ao tempo em que o corpo de água ajuda a moldar a forma como as pessoas se socializam, também o seu lugar no espaço é definido pela sociabilidade das pessoas. É tão assim que a água suja e malcheirosa de um rio, por exemplo, desestimula a permanência das pessoas em suas margens e desconecta a sociedade do seu rio, enquanto a água limpa de um curso de água exerce poder atrativo sobre as pessoas e impulsiona as sociabilidades à beira-rio.

3.5. Cidades líquidas: a sociabilidade hídrica a partir da transformação das frentes de rio

O reconhecimento da diversidade e da riqueza das experiências de transformações das frentes de rio urbanos revela a inexistência de um caminho único para a configuração desses espaços e das sociabilidades hídricas. No entanto, pode-se identificar, como já feito anteriormente, um modelo hegemónico de requalificação dessas áreas, voltado sobretudo para a constituição de novos espaços virados para o lazer e para o consumo e que coadunam com aquilo a que se chama aqui de *cidades líquidas*, inspirado no pensamento do sociólogo polonês Bauman (2001) sobre a *modernidade líquida*.

Em quase todos os seus escritos, Bauman (2001) elabora a ideia de “liquidez” para formular sua compreensão do atual estágio da vida moderna: fluida, móvel, veloz e amorfa. De acordo com o pensamento desse sociólogo, identificam-se dois momentos na história da modernidade: o período da modernidade clássica (sólida) e o período presente (líquida). A fase da

modernidade sólida seria caracterizada pelo entrelaçamento entre os projetos e as ações coletivas e as escolhas individuais; pela presença de instituições que moldavam essas escolhas de vida a partir de padrões, códigos e regras que funcionavam como referências estáveis que precediam a política-vida e “emolduravam seu curso futuro”; pela existência de um *telos* a ser perseguido; por laços sociais fortes e perenes; e pelo modelo fordista que unia em um mesmo lugar capital, trabalho e administração. Na modernidade sólida, a emancipação viria pela substituição do conjunto existente de sólidos “indesejáveis e imperfeitos” por outros melhores, “novos e aperfeiçoados”, a ponto de não precisarem de novos melhoramentos (Bauman, 2001).

A existência moderna é marcada por uma racionalidade que não tolera incertezas e imprecisões. Ela quer abolir o caos e impor a ordem, quer exterminar a ambivalência para impor a certeza e a precisão. Para isso, valoriza a ciência, o projeto, o planejamento e o Estado soberano, enquanto agentes capazes de administrar, definir e impor essa ordem estável (Bauman, [1991] 2007).

Em sua passagem da fase “sólida” para a sua fase “líquida” deixam de existir arcabouços de referências que servem para orientar as ações humanas em longo prazo; instaura-se a separação entre o poder e a política, com o deslocamento do poder para um espaço planetário “politicamente desgovernado” e o esvaziamento da política que permanece no âmbito local; enfraquecem-se os laços inter-humanos, que se tornam frágeis, temporários e deixam de constituir uma rede de segurança contra o fracasso e o infortúnio individuais. A ação coletiva deixa de atrair as pessoas e cede lugar ao individualismo, a sociedade aparece como uma rede com conexões e desconexões aleatórias com um infinito de permutações possíveis, onde cabe somente aos indivíduos realizar as escolhas e suportar as suas consequências (Bauman, 2007b).

Sabe-se das críticas que podem ser lançadas à obra de Bauman, mas considera-se que elas não invalidam a sua contribuição. Uma primeira crítica que poderia ser dirigida à sua visão excessivamente norte-ocidentalizada para explicar a complexidade social ainda assim pode ser útil para compreender as relações em cidades do Sul global. Como lembra Merrifield (2014), as cidades são a célula-base de um mosaico de centros e periferias espalhados pelo Globo

e a diferença do que se passa entre elas estaria no grau do processo e não na sua essência, vez que o pobre Sul global existe no nordeste de Paris tal como o rico Norte global vive nos helicópteros e nas mansões dos bairros ricos da cidade de São Paulo (Merrifield, 2014, p. 30).

Quanto à segunda crítica que poderia ser levantada diz respeito à ausência de respostas assertivas na obra de Bauman para os desafios colocados pela “liquidez” após uma análise desconfortante do processo em que se vive. Nesse ponto, considera-se que o mérito do seu pensamento está justamente em apresentar problemáticas que servem para abrir horizontes de análise das dinâmicas sociais contemporâneas e estimular a imaginação de um *modus vivendi* que permita tornar a vida mais suportável.

A indagação que se faz, então, é sobre como a concepção de Bauman sobre a sociedade contemporânea pode auxiliar na compreensão das cidades e, ainda mais especificamente, nas transformações hodiernas das suas frentes de água. Apesar de não ter utilizado a expressão “cidade líquida” para dar título a qualquer de seus livros, Bauman não deixou de refletir sobre o modo como se vive as cidades na era da liquidez e dedicou um dos seus livros a refletir sobre o tema. Em *Confiança e medo na cidade*, o autor discute em três textos curtos as relações entre as pessoas que habitam a cidade, destacando que “a disposição para o medo e a obsessão da segurança tem vindo a ganhar terrenos a passos de gigante” (Bauman, 2006, p. 9).

Dito isto, para aproximar um pouco mais do que seriam as “cidades líquidas”, pode-se pensá-las como algo cuja existência é caracterizada pelo constante movimento de mudança e transformação: a cidade não para, a cidade é fluxo contínuo de pessoas, imagens, informações, capitais, recursos naturais, tecnologias, sons, cheiros...

A demolição do emblemático conjunto habitacional Pruitt-Igoe (St. Louis, Missouri, EUA), em 1972, talvez seja o réquiem dessa cidade racionalista que se pretendeu demasiado “sólida” e perene (Fortuna, 2019b). Ao ver ir abaixo todos os 33 edifícios de onze andares que abrigavam mais de 2.500 apartamentos, reconhece-se que a cidade e a rigidez das formas andam em direção opostas, pois a urbe é sempre permeada de movimento e de mudança e mesmo as construções feitas para durar muito tempo não são eternas.

Fica a lição de que a melhor forma de lidar com uma “cidade líquida” é admitindo-a como tal, é assumindo em sua construção a vocação que ela tem para a mudança e não tentando confiná-la em formas pretensamente imutáveis. Esse movimento de mudança está presente na própria ideia de uma arquitetura líquida (Arenas, 2011; Solà-Morales, 2003) na qual o fluxo contínuo e as mudanças se impõem sobre a estabilidade e a rigidez do espaço construído.

No que tange a esse aspecto, os sucessivos modelos de renovação das frentes de água têm se esforçado para levar em conta essa característica urbana, com projetos que buscam apostar mais na multifuncionalidade desses espaços, na participação popular em sua concepção, na multiplicidade do seu público, com maior ou menor sucesso nessa empreitada a ser avaliado conforme cada caso em concreto.

No que tange nomeadamente às sociabilidades hídricas que se desenvolvem na “cidade líquida”, pode-se buscar também em Bauman um ponto de partida para a discussão. As águas dos rios são leves, fluidas, escapam por entre os meandros, infiltram-se e movem-se de forma abrupta ou imperceptível, podem ser aceleradas ou “amansadas”, os rios podem ser retificados e depois ter os seus meandros refeitos, podem se tornar mais profundos ou mais rasos, conforme os interesses que lhe oferecem forma. Os rios e as frentes de água são espaços privilegiados onde o ser humano pode intervir – e sempre interveio ao longo da história – para moldar a cidade e fazê-la corresponder a um determinado fim, seja ele económico, cultural ou religioso, e a uma forma de sociabilidade pretendida.

Em uma sociedade onde as pessoas buscam ser diferentes e se distinguem uma das outras, a liberdade passou a ser fundada na escolha de consumidor, ou seja, a liberdade para escolher e consumir objetos produzidos e comercializados em massa tornou-se o mecanismo para se fazer “diferente” e “ter uma identidade” (Bauman, 2001, p. 99).

Nessa sociedade de consumo que vive na cidade líquida, o rio também foi transformado em algo consumível para a satisfação individual. A atração que a água é capaz de exercer sobre as pessoas foi agora direcionada para o consumo do lazer, da gastronomia, de bens e, até mesmo, da imagem que agora impulsiona curtidas, gera seguidores e monetização.

Por mais de uma vez, Bauman (2006) afirmou que as cidades são os “caixotes de lixo” onde se acumulam os problemas da globalização, mas também reconheceu que é no âmbito delas que a arte de viver com esses problemas é experimentada, posta à prova e onde são desenvolvidas soluções para eles (Bauman, 2006, 2010). Dessa forma, assim como o desfazimento dos laços sociais transformaram os indivíduos nos únicos responsáveis pelo seu sucesso e seu fracasso, a separação entre poder e política operou de forma a transferir para a cidade a tarefa de resolver localmente os problemas e os desafios criados em âmbito global. Nessa linha de raciocínio, se a globalização econômica e a desindustrialização criaram um “problema” para as cidades em termos de desemprego, perda de arrecadação de tributos, abandono dos centros urbanos e dos *waterfronts*, o resgate dos rios e das frentes de água, como espaços renovados para uma nova sociabilidade nessa sociedade do consumo, foi a solução inicialmente encontrada.

A “mixofobia” (Bauman, 2006) como medo do outro e das diferenças leva a impulsos segregacionistas e à formação de enclaves hídricos nas frentes de água, com construção de belos edifícios que, por serem “impenetráveis” pelos diferentes, servem para serem admirados de longe; de atividades, passeios, restaurantes, cafés que, por seus preços, só podem ser frequentados por uma diminuta camada da população. Muito do que foi aqui discutido sobre esses projetos revela o seu direcionamento para atender a essa elite da sociedade de consumo, àquelas pessoas que de fato são “livres” porque possuem condições materiais para consumir.

Por outro lado, não se pode negar que essas frentes de água, ao serem renovadas, também têm o potencial de propiciar a disposição para a “mixofilia”, ou seja, para o impulso de se misturar com pessoas que são diferentes pela excitação e pelo fascínio que provoca a experiência do inusitado, do desconhecido, das possibilidades do imprevisível (Bauman, 2006, p. 82).

O papel que cumpre o espaço é fundamental nesse processo de tensão permanente entre a *mixofobia* e a *mixofilia* e de estímulo a essa última. Sennet (2018) relata como a escolha do local de um mercado em uma pobre comunidade hispânica de Nova York desperdiçou a oportunidade de criar um ponto de contato e convívio comercial e físico entre pobres e ricos da cidade, caso o mesmo mercado tivesse sido construído no limite entre essas duas áreas

e não no centro da comunidade do Spanish Harlem (Sennett, 2018, p. 252). Para ele, a cidade aberta deve ter fronteiras que funcionem como membranas celulares que permitam a passagem de um lado ao outro em uma dinâmica de tensão entre porosidade e resistência.

Nessa cidade aberta, as frentes de rio devem ser porosas, estimular uma verdadeira diversidade, pois o compartilhamento do espaço, tal como afirma Bauman, constitui um pressuposto para o compartilhamento da experiência e o entendimento mútuo (Bauman, 2006, p. 47). No caso das frentes de rio, medidas como o acesso amplo ao espaço, a proteção de antigos residentes e comerciantes contra a pressão imobiliária gerada por esses processos, a criação de mecanismos de inclusão de populações vulneráveis, como habitações sociais, a diversificação de atividades, entre outros, são recursos que permitem aumentar a “mixofilia”.

Ressalta-se ainda que muitos desses novos projetos avançam ainda mais ao assumirem como pressuposto que os rios urbanos são um bem comum que possuem relevância não só para a cidade que atravessa, mas para toda a humanidade, enquanto elemento da natureza imprescindível para o equilíbrio ecológico. Essa abordagem toma como pressuposto o fato de que o rio integra um sistema fluvial e que as medidas de requalificação ou reabilitação fluviais, assim entendidas como aquelas que possibilitam o retorno de algumas das funções e estruturas do ecossistema natural, afastaram-se do estado original pela pressão humana. São exemplos dessas medidas as intervenções que buscam contribuir para minimizar o impacto visual das infraestruturas cinzentas, como as margens artificializadas; melhorar a qualidade da água; diminuir o risco de cheias ou de erosão; ou apostar na recuperação de habitats para espécies alvo na zona de intervenção (Cortes, Ferreira, & Hughes, 2019).

Além de contribuírem para a recuperação de ecossistemas a partir de um plano concertado de intervenção na bacia fluvial, essas medidas, de alguma forma, podem servir para resgatar laços sociais, criar sentimentos de comunidade e reconhecimento coletivo entre as pessoas por meio de um compromisso comum com a preservação das espécies e do ambiente, partilhando ações de recuperação dos rios.

Elas pressupõem um objetivo comum – a preservação do meio ambiente – com base em preocupações presentes, como o aquecimento global e a

preservação de espécies ameaçadas, e em aspirações coletivas de um futuro comum, quase como um pacto que visa resguardar as gerações futuras contra a degradação da natureza.

Os arranjos sociotécnicos que decorrem das práticas de reabilitação dos rios são um ponto-chave para perceber o caráter de atuação das cidades na redução de danos ao ambiente, podendo ser de cariz mais ou menos antropocêntrico, conforme seus objetivos estejam direcionados a benefícios humanos diretos ou para o próprio rio e ecossistemas. Também pode ser mais ou menos democráticos, conforme criem oportunidades para que um maior ou menor grupo de pessoas possa desfrutar desse ambiente renovado, combatendo a exclusão/segregação/deslocamento que pode ser gerada pela recuperação ambiental, dinâmica que ficou conhecida como *green/environmental gentrification* (Blok, 2020; Checker, 2011; Gould & Lewis, 2017; Pearsall, 2010).

Há alguns exemplos interessantes que podem alargar os horizontes a partir dos quais as transformações das frentes de rio são pensadas. A cidade industrial de Liupanshui, na China, atravessada pelo rio Shuichenghe, conseguiu reverter os problemas de poluição das águas, das cheias e das inundações e da falta de espaços públicos. O projeto de transformação das frentes desse rio foi baseado em infraestruturas ecológicas, como a remoção das margens de concreto que cercavam o rio, a criação de áreas naturais alagáveis para a regulação das cheias e a construção de caminhos pedonais e cicláveis, complexo que deu origem ao *National Wetland Park*, inaugurado em 2013.

Na América Latina, surgem outros dois exemplos que valem a pena citar: o Corredor Biológico Interurbano Rio Torres Reserva da Biosfera e o Corredor Biológico Interurbano María Aguilar, na Grande Área Metropolitana de São José, na Costa Rica.²⁴ Ambos os projetos partem de um processo de governança que envolve as comunidades locais, órgãos de governo, instituições civis e académicas e buscam desenvolver a conectividade entre áreas de proteção ambiental, rios, corpos de água e espaços verdes urbanos a partir da linha de

²⁴Informações mais detalhadas acerca do projeto podem ser obtidas de <https://biocorredores.org/biodiver-city-sanjose/sobre-el-proyecto/el-proyecto>

água dos rios, promovendo a conservação e a recuperação de áreas e espécies de fauna e flora com foco especial na manutenção dos serviços do ecossistema.

Os principais objetivos dessa iniciativa são a adaptação aos efeitos do aquecimento global e o incremento na qualidade de vida da população urbana com o ofertar de melhor qualidade de ar e de água, melhoria do microclima, maior disponibilidade de áreas de recreação.

De toda forma, seja qual for o cariz da intervenção realizada, cumpre destacar que o argumento discutido sobre o caráter dos rios enquanto espaços híbridos da socrionatureza confirma-se. Aquilo que Bauman (2007) disse sobre a sociedade vale perfeitamente para os rios urbanos: nada é mais artificial do que a naturalidade; nada é menos natural do que se lançar ao sabor das leis da natureza (Bauman, 2007a, p. 19). As ações de “renaturalização” dos rios estão longe de serem “naturais”. São ações humanas de intervenção no espaço fluvial urbano que criam arranjos a partir do uso de elementos da própria natureza para a resolução de problemas criados pelo ser humano – as *nature-based solutions*.

3.6. Conformação dos novos espaços públicos nas frentes de água urbanas: o modelo hegemônico

É certo que a perda de peso do setor secundário para o setor terciário na economia citadina foi acompanhada da emergência de novos grupos urbanos e da constituição de uma nova elite a quem corresponde uma forma própria de urbanidade, de compreensão e de vivência da cidade. A atração que os centros das cidades e os seus *waterfronts* passam a exercer sobre esses novos profissionais urbanos e turistas no período pós-industrial deixa nítido que o movimento de transformação dessas áreas alimenta-se do atendimento aos interesses, às sensibilidades, aos valores e às demandas dessa parcela da população.

Com uma heurística de viés culturalista, Sieber (1991, 1999) explica que o sucesso da renovação das frentes de água ocorrido nas cidades da América do Norte assenta-se na oferta de programas e imagens que oferecem três grandes tipos de relações culturais a seus utilizadores:

- i) a possibilidade de voltar a sentir segurança e felicidade no seio das multidões urbanas (celebração pública e turismo);

- ii) o conhecimento do contexto histórico (história e patrimônio); e
- iii) uma relação nova e autêntica com a natureza (ambientalismo).

Não obstante o fato de que muitos outros projetos de transformação das frentes de água terem sido realizados mundo afora após a publicação desses textos na virada do século XX, considera-se que em geral os argumentos erigidos pelo antropólogo estadunidense ainda continuam válidos, inclusive para se pensar acerca de cidades menores e fora do contexto das cidades portuárias norte-americanas, como é o caso de Coimbra.

No campo do lazer e do turismo, as frentes de água deixaram de ser lugares de trabalho para se tornarem lugar de diversão, de prazer, de prosperidade e de segurança. A dinâmica que Baptista (2004) identifica como *ludificação dos territórios* aplica-se perfeitamente a essas áreas da cidade, que são requalificadas pelo planejamento urbano para se tornarem espaços de entretenimento e consumo programados – práticas desportivas, pesca, turismo cultural, gastronomia, paisagem natural e construída, patrimônio histórico.

Sieber (1999) afirma que elas são atrativas por oferecerem uma oportunidade aos seus frequentadores de experimentar uma sociabilidade agradável e fácil no espaço público, algo que contrasta com a competitividade, o individualismo, a homogeneidade e as barreiras de segurança visíveis a que muitas vezes estão habituados em seus bairros, escolas e círculos de convivência. Ele acrescenta que nesses espaços forma-se uma comunidade frágil e efêmera que pouco exige dos sujeitos em termos de sociabilidade em longo prazo, mas que projetam uma imagem de democracia e diversidade (Sieber, 1999, p. 70).

Uma leitura socioespacial feita *en passant* fornece indícios da heterogeneidade social desses lugares, seja pelo fato de, na maior parte das vezes, serem as frentes de água espaços de acesso livre ao público, seja pela diversidade de frequentadores e atividades nele desenvolvidas. Se se considerar a atitude *blasé* descrita por Simmel (2001) como típica da sociabilidade urbana nas grandes cidades, de fato o comportamento das pessoas nas frentes de rio mostra-se propenso a uma interação social de maior proximidade entre as pessoas.

A intensificação das trocas de olhares e de cumprimentos, a disposição para travar e até alongar conversas banais, as brincadeiras entre as crianças de

diferentes famílias que acabam por aproximá-las, a prática de desportos coletivos, as interações com os animais domésticos, tudo isso soa como um intervalo à velocidade, à preordenação, à complexidade dos interesses e identidades múltiplas e, por conseguinte, ao anonimato, às distâncias e aos afastamentos sociais que eles impõem para a sobrevivência das pessoas na “selva” urbana contemporânea. Nas frentes de água, tem-se um tempo lento, simplificado, um espaço que reúne as pessoas que buscam algum alívio ou divertimento em meio às pressões e ao stress do cotidiano.

A tese de Nunes Júnior (2019) sobre os festivais e a cidade contemporânea fornece um ponto de partida interessante para a construção do argumento deste trabalho. Segundo ele, esses eventos contestam a solidez das cidades, desestabilizam a ordem e desestruturam a rotina ao agenciarem uma noção de espaço-tempo diferente daquela ordinariamente vivida – são tempos “fora do tempo”. Ao mesmo tempo, trata-se de uma efemeridade programada, uma fugacidade estruturada que compõe a própria lógica da dinâmica urbana feita da acumulação, da combinação ou da sobreposição de múltiplas efemeridades (Nunes Junior, 2019, p. 70).

De forma similar, as transformações nas frentes de água constroem “lugares fora do lugar” dentro das cidades, pois visam justamente serem espaços intervalares submetidos a um tempo próprio capaz de suspender o ritmo urbano e constituir uma forma de sociabilidade particular que é calcada na fruição, no lazer, no “descompromisso” e na fuga da rotina. As margens urbanizadas dos rios passam a ser espaços de encontro e convivência entre pessoas desconhecidas sem a mediação direta de algum agente ou instituição, criando a sensação de que é possível uma sociabilidade de maior proximidade no contexto urbano.

O apelo patrimonial e da natureza são fundamentais a essa empresa. O significado histórico dessas áreas faz com que o patrimônio se torne peça central para a legibilidade e a atratividade desses lugares, o que não é difícil de se fazer, pois é geralmente às margens do rio que a cidade surgiu e se desenvolveu. Assim, os processos de requalificação das frentes de rio valem-se dos elementos materiais e imateriais dessas áreas para conectar a cidade a elementos do seu passado e, ao mesmo tempo, projetá-las para o futuro, sendo muito comum que essas áreas possuam museus históricos, edifícios reabilitados, navios,

embarcações e outros elementos que buscam contar e celebrar a história daquele lugar.

A conjugação de imponentes e modernos edifícios envidraçados com edifícios históricos completamente restaurados é uma fórmula amplamente utilizada em diversos projetos de transformação de frentes de água e pode ser plenamente ilustrada com o Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia (MAAT), às margens do rio Tejo, em Lisboa. Esse museu reúne um arrojado edifício contemporâneo com a reabilitação do prédio da Central do Tejo, exemplar da arquitetura industrial da primeira metade do século XX.

Esses dois prédios, lado a lado, simbolizam essa cidade que resgata fragmentos da sua história e projeta-os para fora de si juntamente com o novo, como o futuro, quase como arautos de que foi cumprida a lição de cuidar do seu passado sem se esquecer das exigências do amanhã, convidando as pessoas para conhecê-la e anunciando ao mercado que está preparada para receber os seus recursos.

O viés ambiental dos projetos de frente de água tornou-se especialmente valorizado em tempos de crise climática e constitui um dos principais elementos agregados pelo *branding city* para criar e projetar a identidade de “cidade sustentável” ou “green city”. Não obstante, muitas vezes essas intervenções limitam-se ao impacto visual, não possuindo correspondente em nível de melhorias ecológicas. Para além do efeito de projeção externa, a criação desses espaços fluviais requalificados tem o condão de atrair as pessoas por criarem uma sensação de contato direto com a natureza, mesmo que superficial. Como aponta Sieber (1999), as paisagens ribeirinhas tornaram-se um refúgio necessário contra a azáfama, o isolamento e o stress urbanos (Sieber, 1999, p. 74).

Cita-se aqui o exemplo da Praia Fluvial de Pampilhosa da Serra, na região centro de Portugal que substituiu o valor ecológico de um troço urbano do rio Unhais pela sua fruição lúdica. Construída no centro da cidade a partir de um açude, faz o rio fluir por entre muros e piso de betão com margens ornadas com diversos serviços de apoio. Mesmo sendo um espaço muito artificializado, o apelo ao contato com a natureza, enquanto fuga do urbano, está explícito em um prospecto de divulgação que a apresenta como uma “praia urbana que nos faz sentir no campo”.



*Figura 47. Praia Fluvial de Pampilhosa da Serra (2018).
Fonte: o autor.*

É muito comum que essas frentes de água ambientalmente recuperadas recebam museus da água, aquários e outros tipos de instituições relacionadas à temática de preservação ambiental, nomeadamente das águas, da flora e da fauna aquáticas. Essas instituições cumprem uma dupla função, sendo a primeira delas de carácter interpretativo. Como explica Sieber (1999), a estruturação de contextos educacionais para mediar a relação do público com o ambiente tornou-se fundamental nos projetos de transformação das frentes de água, porque os novos grupos que visitam, trabalham ou vivem nesses espaços têm pouco ou nenhum conhecimento sobre aquele espaço e valem-se de intérpretes para lhes explicar o ambiente e a paisagem (Sieber, 1999).

Uma segunda função que se vislumbra na estruturação dessas instituições é de carácter simbólico. Seja ocupando antigos edifícios restaurados, seja em prédios renovados e “ecológicos”, elas cumprem também o papel simbólico de demarcar a recuperação ambiental de um espaço degradado a partir da inscrição física (construção/requalificação de um prédio) e institucional (criação de uma instituição com objetivos/preocupações com o meio ambiente) que servem como marcos enunciativos de que as pessoas se encontram em um espaço onde a “natureza” foi recuperada.

As águas são transformadas no elemento central do projeto e servem como cenário para o enquadramento visual das diversas atividades realizadas nas margens dos rios que vão desde o olhar e a contemplação passivas da

paisagem, passando por atividades ativas realizadas às margens, como as caminhadas, as corridas, os piqueniques e o ciclismo até atividades realizadas em contato direto com o leito do rio, como os passeios de barcos, os caiaques, a prática de desportos náuticos, o banho de rio e a pescaria.

Todas essas atividades são indicadores que revelam os níveis de conectividade social das pessoas com os rios urbanos e vão variar conforme as alterações que são promovidas no espaço da cidade e do rio (Kondolf & Pinto, 2017). Desse modo, os efeitos socioespaciais das intervenções nas frentes urbanas dos rios auxiliam a sustentar a tese já discutida aqui sobre a importância do espaço como componente das relações sociais, pois as obras de requalificação dessas áreas têm o condão de alterar profundamente as práticas sociais e espaciais, atraindo novos públicos e instituindo novos comportamentos, o que pode se expandir para o restante da cidade e até mesmo externamente, com a projeção de uma nova imagem socioespacial que se compõe a partir da renovação daquela frente de água.

Além da recuperação e da intervenção no espaço construído, a elaboração de uma programação de atividades próprias para as frentes de água soma peso nos objetivos de reespecializá-los: a festivalização das frentes de água é uma fórmula já conhecida desde os “festival marketplace” de Baltimore, passando pela realização de grandes eventos, como os emblemáticas Capital Europeia da Cultura em Glasgow (1990), a Exposição Mundial em Lisboa (1998) e as Olimpíadas no Rio de Janeiro (2016). Importa notar que essa estratégia também passa pela contínua promoção de iniciativas de menor escala, como eventos desportivos, feiras populares, apresentações e concertos nas frentes do rio que também jogam um peso importante na (re)produção desses espaços.

Diversas pesquisas empíricas (Boland *et al.*, 2017; Lin & Xu, 2019) confirmam a afirmação de Sieber (1999) de que, para além dessa camada aparente de diversidade e democracia, em muitos casos, a forma como esses espaços foram concebidos e são vividos impede que deles participem uma parcela da população que não dispõe dos recursos materiais ou culturais exigidos para tanto ou para a qual faltam os sentidos de pertença e identidade com aquele lugar. Pode-se falar de uma certa homogeneização que subjaz à aparente heterogeneidade e de fenômenos típicos e amplamente estudados pela sociologia, tais como a *gentrificação* e a *segregação*.

Visto a partir da categoria analítica do espaço público, uma primeira possibilidade seria assumir a tese de retração desse espaço nas cidades, tal como propõem Fortuna e Silva (2001). Ao analisar o contexto português, esses sociólogos identificam três *ciclos de governação política das cidades* que caracterizam o espaço público em Portugal a partir da combinação entre a vitalidade da sociedade civil e a capacidade de regulação estatal. Conforme esse esquema interpretativo, o país está a viver o terceiro ciclo de governação – da *europeização* – marcado pela estratégia de modernização do país e das cidades por intermédio da cultura. Nessa fase, os espaços públicos passam a ser pautados pela lógica do mercado, pela massificação e pela estetização dos consumos e a participação cívica fica condicionada pelos efeitos da globalização da economia, da cultural e da comunicação.

As características desse *ciclo de europeização* não se restringem à Portugal e nem à Europa, sendo possível identificar as frentes de rios urbanos em quaisquer cidades dos nortes e suis globais como espaços privilegiados de colonização do planeamento urbano e das urbanidades pela lógica do mercado transnacional, conforme se vê especialmente nos espaços fluviais urbanos das *novíssimas metrópoles* asiáticas, das cidades da América Latina ou da África, todas desejosas de conquistar uma posição nos mais diversos *rankings* de cidades.

Nesse primeiro quartel do século XXI, esse processo alimenta-se e é retroalimentado pelas novas tecnologias de informação, especialmente pela massificação do celular e da fotografia. Uma quantidade sem precedentes de imagens e informações sobre as cidades circula em escala global a cada momento, aguçando o processo de competição entre as cidades e, mesmo dentro da própria cidade, ao promover e despromover lugares. Atua ainda como mecanismo performativo de essencialização das cidades ou de lugares, no caso em tela, das frentes de rio, que passam a ser concebidas a partir de uma identidade e de imagem fixas, de uma história linear e homogénea.

Como ponto de partida, é preciso reconhecer então que as frentes de rio nas cidades contemporâneas também funcionam como simulacros de um espaço público diverso, denso, democrático e participativo. As reflexões de Delgado (2011) são relevantes nesse sentido, pois ajudam a compreender como a categoria espaço público – nas quais se enquadram esses espaços da cidade

– funciona como mecanismo ideológico que serve à dissuasão das dissidências, das contestações e das resistências ao “dramatizar a ilusão da cidadania” e, por conseguinte, turvar a identificação do controle e da violência estatais, e das diferenças e dos conflitos sociais.

Conflui nessa mesma direção aquelas abordagens sobre a cidade contemporânea que se centram na relação entre o capitalismo global e a urbanização para questionar processos aparentemente consensuais no planejamento e gestão das cidades. Essas críticas estão contidas em escritos que percorrem o urbanismo, a geografia, a sociologia e a economia política com o objetivo de analisar como a globalização hegemônica da economia atinge a produção do espaço urbano e a conformação das cidades (Arantes, Vainer, & Maricato, 2000; Ribeiro & Santos, 2019; Sánchez, 2001).

Com a cidade convertida em uma mercadoria que é exposta, vendida e consumida em mercado mundial juntamente com outras cidades concorrentes, os rios passam a ser elementos de apelo e são apropriados para a construção da imagem que se almejam projetar com as requalificações das frentes de rio urbanas. Cumprem a sua empresa para o *city branding* ao permitirem que a identidade da cidade seja plasmada artificialmente pelo seu rio, que, por vezes, não se integra ao cotidiano da população cidadina. Dentre os diversos personagens que a cidade encena para fazer o seu *marketing urbano* (Peixoto, 2013), os de “cidade fluvial”, “cidade de água”, “cidade azul” ou qualquer outro *slogan* do género que faça remissão aos rios soam como extremamente valiosos, sendo, por isso mesmo, incessantemente replicados.

A discussão sobre as áreas de frentes de rio, quando feita a partir dessa chave de análise, tem o mérito de fornecer diagnósticos geopolíticos precisos e de revelar como os interesses das grandes companhias transnacionais, do mercado financeiro e das elites locais projetam-se no ordenamento da cidade para a construção desses espaços e influi nas condições de vida e de urbanidade da sua população. Sem ignorar essas contribuições, é preciso reconhecer que esses processos que elas discutem não resumem as experiências urbanas.

Se, por um lado, os projetos de requalificação das frentes de rio enquadram-se em uma lógica transnacional de circulação de modelos urbanísticos calcada na mercantilização dos espaços da cidade e (re)produtora de uma ordem das coisas que é excludente justamente por ser preconcebida

para atender a esses interesses. Por outro lado, esses processos admitem variadas formas de resistência e contestação. A primeira delas por meio de ações políticas intencionais e organizadas, como aquelas levadas a cabo pelos movimentos urbanos, comuns em grandes projetos e intervenções. A segunda forma diz respeito às pessoas, às suas práticas e suas ações cotidianas nem sempre direcionadas a um fim político preconcebido, em síntese, aos modos de viver a cidade. Apesar de mais sutil, nem por isso é menos importante, pois transforma continuamente o espaço e, com isso, revela a sua ambivalência e sua potência que, muitas vezes, são ignoradas ou subavaliadas nas análises de larga escala.

Indagar as frentes de rios a partir da sua ambivalência é considerar que esses espaços, assim como o restante da cidade, não são apenas um palco onde se situam as pessoas e as ações sociais, mas antes produzem e são produzidos por uma complexa rede de relações sociais e de imbricações entre os diferentes atores humanos e não-humanos que se condicionam mutuamente ao interagirem entre si, sendo o resultado dessas relações sempre parcial, pois aberto a contingências e a possibilidades.

Essas afirmações inspiram-se em uma tradição socioantropológica ocupada em captar mais do que a dinâmica geral da cidade, isto é, dar a conhecer os múltiplos ordenamentos que nelas e a partir delas ocorrem (Magnani, 2002) e coexistem de forma mais ou menos harmônica. As elaborações de Certau ([1980] 1998) têm grande influência nessa forma de pensar a cidade por microescalas, servindo a distinção entre *estratégia* e *tática* que ele elabora como ponto de partida dessa linha de reflexão.

Para Certau (1998), as estratégias obedecem a uma racionalidade tecnocrática e visam criar lugares a partir de modelos abstratos, recorrendo para tanto ao postulado de algum poder que produz, mapeia e impõe determinados tipos de ação (Certeau, 1998, p. 92). Não é difícil perceber que o direito, a arquitetura e o urbanismo atuam como *locus* privilegiados de produção dessas estratégias no contexto citadino. De forma contraposta, as táticas correspondem àquelas ações que desviam do prescrito sem obedecer a um cálculo de longo prazo ou a um projeto global de criação de uma nova estratégia, “o que ela ganha não se conserva” (Certeau, 1998, p. 100). Essas ações desenvolvem-se na contingência do tempo e, de forma sorrateira, conforme as possibilidades

disponíveis em cada ocasião, valem-se das falhas na vigilância do poder instituído: “Aí vai caçar. Cria surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia” (Certeau, 1998, p. 101).

Por estarem imbricados, o “modo de fazer” enquanto prática cotidiana combina e tira partido da ordem imposta – do “modo como deve ser feito” – da ordem prescritiva. Decorre daí um jogo para utilizar a ordem imposta de forma plural e criativa, sem se alterar o lugar que impõe essa estratégia (Certeau, 1998, p. 93).

Os arranjos sociotécnicos e as práticas socioespaciais que se estruturam nos rios urbanos e nas suas margens, quando pensados a partir da gramática de Certeau, revelam-se como constructos derivados das estratégias e das táticas que se desenrolam no cotidiano da cidade. Espaços criados sob uma estratégia determinada a que correspondem arranjos definidos e práticas expectáveis também podem produzir arranjos e práticas indesejadas, insubmissas e até mesmo subversivas a ponto de instituir uma nova ordem das coisas.

Alguns exemplos já trazidos à colação nesta tese são ilustrações interessantes que revelam as *táticas* na vivência das frentes de rio, como os hortelãos que cultivavam em terrenos de outrem junto às margens do rio Jamor, na Área Metropolitana de Lisboa. Poderia ainda acrescentar inúmeras outras situações mais comezinhas que passam quase despercebidas, como um banho de rio em local proibido ou não indicado ou a realização de um pequeno churrasco entre amigos junto ao banco mais distante do parque para que a sua churrasqueira possa passar despercebida.

O trabalho informal constitui uma outra tática que em tempos neoliberais tem presença marcante nas frentes de água. A presença de vendedores ambulantes nesses locais, muitas vezes de forma clandestina, compõe a dinâmica desses lugares. Um passeio pela Ribeira do Porto, junto ao rio Douro, é suficiente para encontrar diversas pessoas a vender em bancas improvisadas os *suvinirs* “de Portugal” fabricados em algum país com mão de obra barata.



Figura 48. Ribeira do rio Douro, Porto (2018).
Fonte: o autor.

Cena parecida encontra-se em Palau de Mar, Barcelona. O antigo porto reconvertido em uma moderna marina é repleto de imigrantes que espalham suas mantas pelo chão para vender os mais diversos produtos aos turistas que visitam o lugar. Ao menor sinal da fiscalização, eles tornam-se quase invisíveis no meio da multidão, mas em alguns minutos, após a saída dos fiscais, eles reaparecerem nos mesmos locais para continuar a sua luta por sobrevivência.

Nas fotografias da figura 49, veem-se esses imigrantes a venderem os seus produtos exatamente embaixo de uma placa que adverte os potenciais compradores de que a compra de produtos “top manta” é punida com multa pecuniária. Para além do conflito com a fiscalização estatal, há ainda o conflito com os outros comerciantes “regulares” que reivindicam a maior fiscalização do Estado para coibir essa prática de comércio, como se pode ver nos dizeres das barracas de comércio autorizado a reclamarem a coibição do comércio informal e a presença da polícia.

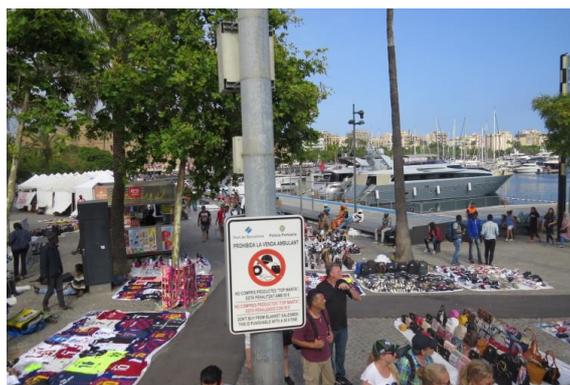




Figura 49. Palau de Mar, Barcelona (2019).
Fonte: o autor.

Todas essas dinâmicas dotam as frentes de rio de uma complexidade que ultrapassa as dicotomias entre esvaziamento/vivacidade, controle/liberdade, homogeneidade/heterogeneidade. Os trabalhos realizados com práticas e atividades que desafiam a ordem e a regulação dos espaços públicos tais como o graffiti, o parkour, o skate de rua, o rap e o break (Caldeira, 2012; Ferro, 2016; Pais, 2010) são interessantes para revelar como o espaço urbano da cidade pode ser cotidianamente reinventado e ressignificado a partir da multiplicidade de usos e práticas socioespaciais que contestam e desafiam a ordem urbana imposta.

Por serem elementos de *city branding* que ocupam lugar central nas vitrines da “cidade mercadoria” do século XXI, os projetos de requalificação das frentes de rio submetem-se a um planejamento ostensivo que os direcionam a usos previamente definidos e determinados. Como espaços altamente regulados, eles contam com sofisticados aparatos de vigilância e controle que objetivam a correspondência exata entre o planejado e o vivido.

Muitas dessas atividades urbanas que em um dado momento aparecem como improvidas, transgressivas e indesejadas acabam em certa altura por serem institucionalizadas e assimiladas por mecanismos oficiais de gestão e controle do espaço, passando a ser regulamentadas e até mesmo apoiadas pelo poder público e privado por meio da realização de eventos, de patrocínios e outras iniciativas que acabam por incorporá-las aos interesses hegemônicos. As pistas de skates construídas junto às frentes de rio e os painéis de grafites, por exemplo, cumprem esse papel de conversão e domesticação dessas práticas, ao legitimá-las socialmente, como arte e desporto “de rua”.



Figura 50. Skatistas e grafites no Queen Elizabeth Hall, Southbank Centre, Londres (2019).
Fonte: o autor.

Ainda assim, pode-se afirmar que a esse movimento de assimilação oficial escapam grupos e atividades que produzem novas rugosidades a partir de sua vivência urbana e, com isso, ajudam a construir uma vivência cidadina mais plural. Nas trilhas do pensamento dialético de Mitchell (2003, p. 35) sobre a luta pelo direito à cidade e ao espaço público, pode-se afirmar que as frentes de rio não são democráticas e inclusivas, *a priori*, mas antes pelos modos de estar e de fazer – politicamente organizados ou não – que esses espaços públicos se conformam como tal.

É o que aconteceu na margem sul do Tâmesa, em Londres, onde a tentativa de remodelar o Queen Elizabeth Hall e substituir por lojas e restaurantes o espaço livre e gratuito no rés de chão do edifício habitualmente utilizado para a prática de skate, bem junto à margem do rio, foi bloqueada pela resistência dos skatistas e da comunidade.²⁵

Se as frentes de rio são espaços de exclusão, elas não se conformam enquanto tal e, exatamente nesse ponto, reside a sua potência, pois, ao serem disputadas, elas podem se reconfigurar enquanto algo novo. Os rios urbanos emergem assim com símbolo, suportes, catalisadores e fundadores de sociabilidades forjadas na cidade pós-industrial, o que acima se denomina como sociabilidades hídricas. Longe de serem construídas de forma homogênea,

²⁵ Obtido de <https://www.theguardian.com/uk-news/2014/sep/18/skaters-southbank-centre-undercroft-london-remains-open>

pacífica e estável, caracterizam-se por resultarem da conflituosidade, da heterogeneidade, da porosidade e da permanente (re)construção.

Mesmo como territórios planejados, ordenados e geridos para se apresentarem como espaços exemplares e funcionarem como modelos dessa e para essa “nova cidade”, as frentes de água também acolhem os usos e as sociabilidades insurgentes, indesejadas, imprevistas e dão origem a práticas e a arranjos sociotécnicos que ultrapassam a racionalidade do planejamento performativo e albergam *contra-usos*, conceito utilizado por Leite (2007) para designar toda a sorte de usos não esperados dos espaços públicos, envolvendo maior ou menor conflituosidade.

Os mais diversificados tipos de práticas sociais e arranjos sociotécnicos que são estimulados ou emergem nos espaços fluviais são elementos imprescindíveis à compreensão das suas dinâmicas sociais e, assim, oferecem valiosas pistas que permitem pensar sobre a urbanidade na cidade contemporânea.

*Do rio que tudo arrasta se diz que é violento.
Mas ninguém diz violentas
As margens que o comprimem*

(Bertold Brecht, *Poemas*).

CAPÍTULO 4 – RIO ÁGUA: O MONDEGO EM TEMPOS DE CHEIA

4.1. Corpus Mondego

Definitivamente, os rios não são apenas um recurso urbano, são verdadeiros *corpus* que integram o dia a dia das pessoas na cidade, seja de forma explícita, seja implicitamente, como no ato irrefletido de abrir uma torneira. Como afirma Peixoto (2016), os rios permitem ler a história dos lugares, retratar os episódios marcantes e dar conta das dinâmicas sociais presentes em cada momento da existência humana (Peixoto, 2016, p. 61).

Assumindo então que a tese tem dentre seus objetivos reconhecer as práticas e os arranjos socioespaciais que conformam o espaço socionatural do rio Mondego na vida urbana de Coimbra, é importante que se contextualize a existência do próprio rio enquanto um *corpus* com características próprias. Assim, o presente capítulo abordará o rio a partir de uma incursão por seu percurso desde a nascente à foz, enquadrando a sua bacia hidrográfica a partir de dados físicos, sociais, econômicos e jurídicos.

As características e as transformações por que passa o rio ao longo de sua bacia, mesmo que a escala de estudo definido seja delimitada pela cidade de Coimbra, são importantes para se conhecer a forma assumida pela via de água no seu trajeto citadino, uma vez que a sua dimensão de urbanidade ultrapassa o perímetro da cidade (Castonguay & Evenden, 2012).

No caso específico do rio Mondego, as suas características hidrológicas e físicas ao longo do seu trajeto acabam por definir seus usos sociais e, com isso, a conformação do espaço fluvial que ora assume características mais rurais e, por vezes, características mais urbanas em uma dinâmica integrada e não dicotômica, já que as práticas e arranjos rurais e urbanos na bacia do Mondego estão reciprocamente implicadas.

O que se quer dizer é que a altitude do relevo, a sazonalidade do clima e a geomorfologia do solo, por exemplo, são características “naturais” que interessam no aproveitamento que será dado às suas águas – geração de energia, agricultura, reserva de biodiversidade, lazer e recreio – definindo os usos sociais e a paisagem do espaço urbano da cidade de Coimbra.

4.1.1. Navegando pelo maior rio português

O Mondego é o maior rio com o curso situado inteiramente em Portugal, atravessando os distritos de Guarda, Viseu e Coimbra. Com toda a sua bacia hidrográfica no território lusitano, nasce na Serra da Estrela, a 1525 metros de altitude, e percorre 258 km até encontrar o Oceano Atlântico, na Figueira da Foz.

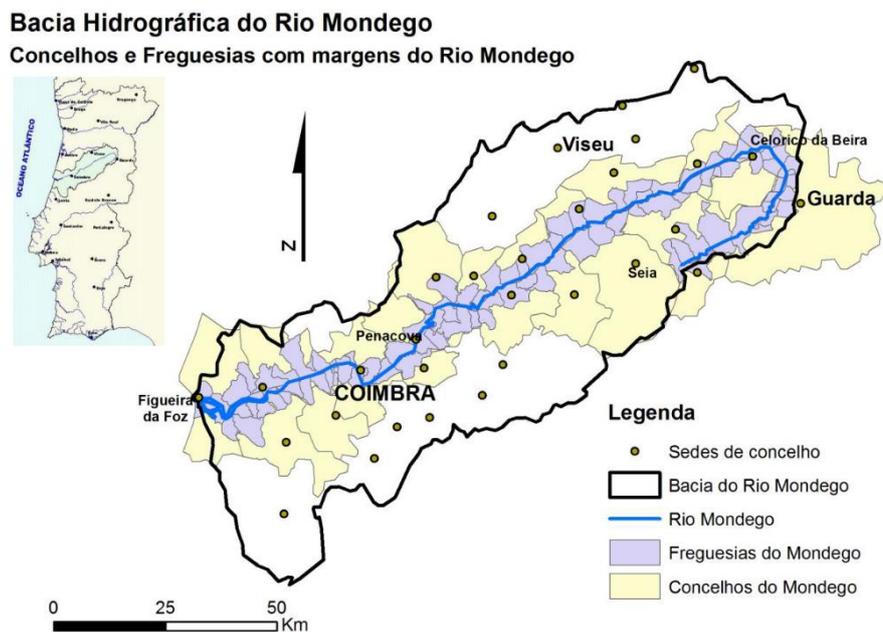


Figura 51. Mapa da Bacia Hidrográfica do Mondego
Fonte: Santos, N. P. dos (2012).

Acredita-se que a origem do nome Mondego remeta à época romana, quando o rio era chamado *Munda* ou *Monda* – palavra que significa transparência, claridade, pureza. Na Idade Média, acrescentou-se ao Monda o sufixo *-ecus*, que conota carinho ou apropriação afetiva, formando assim *Mondecus*, que significaria “o nosso Monda” ou “o querido Monda” (Alarcão, 2008, p. 33).

No decorrer do seu percurso, o rio compõe distintas paisagens fluviais. Nos primeiros quilômetros, cujo marco inicial convencionou-se ser uma pequena fonte designada “Mondeguinho”, nasce como um fio de água próximo aos sítios de Poio Negro (Penhas Douradas) e do Corgo das Mós, na freguesia de Mangualde da Serra, entre os concelhos de Gouveia e Manteigas. A partir desse ponto apresenta-se como um estreito regato que atravessa fragas, penhascos e ribanceiras descendo encaixado por entre as montanhas rochosas da serra e a mata ciliar abundante, chegando a passar despercebido em muitos locais.

Do concelho de Gouveia até o concelho de Celorico da Beira, o Mondego encontra uma região de características rurais, com pequenas aldeias junto ao Parque Natural da Serra da Estrela. Historicamente, o rio constitui um importante elemento para o cultivo de alimentos e para as atividades pastoris da região, além de servir à pesca, mesmo que secundariamente.

A declividade do relevo permitiu que o rio fosse usado como fonte de energia mecânica para beneficiar os cereais nos moinhos e para fazer funcionar os pisões – equipamentos rústicos feitos de madeira que, com a força das águas, batiam os tecidos de lã utilizados na produção dos *cobertores de papa*²⁶.

Os pisões eram instalados em construções rústicas à margem de rios e ribeiras e os trabalhos eram executados pelos pisoeiros, sempre homens, encarregados de lavar, pisoar e, por fim, raspar os tecidos com a carda para puxar os seus pelos (*cardar*), permanecendo junto ao equipamento dia e noite durante semanas. Às mulheres cabia carpear e fiar a lã e tecer o pano (Oliveira & Galhano, 1977, p. 61).

Os moinhos e pisões mereceram registro nas *Memórias Paroquiais* de 1758 (Chorão, 2002) e ainda abundaram na região até a primeira metade do século XX, a partir de quando vieram a entrar em declínio devido aos avanços tecnológicos e ao fecho da indústria de fios cardados na região e à onda emigratória para os países da Europa Central, sobretudo França e Alemanha, a partir dos anos 1960. A antiga prática artesanal resume-se hoje à luta de algumas poucas artesãs e artesões que tentam manter vivo esse ofício, valendo-

²⁶ Cobertores tradicionais portugueses produzidos artesanalmente na Serra da Estrela a partir de lã de ovelha churra, mais resistente ao frio por ser grossa e comprida.

se de um pequeno museu para divulgar e manter viva a sua memória: o Museu de Tecelagem dos Meios, no concelho da Guarda.

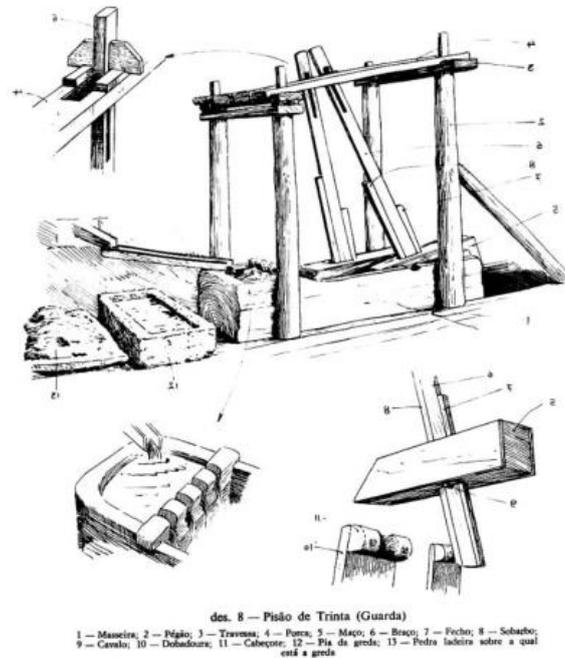


Figura 52. Pisão de Trinta (Guarda).
Fonte: Oliveira e Galhano (1977, p. 31).

A partir do concelho de Celourico da Beira, o rio Mondego inicia o seu curso médio, onde recebe as águas de seus principais afluentes.

O primeiro deles é o rio Dão, que se encontra com o Mondego na margem direita do rio, em um local onde foi construída a barragem de Aguieira. A obra foi concluída no ano de 1981 e a sua albufeira submergiu as aldeias de Breda (município de Mortágua) e Foz do Dão (município de Santa Comba Dão) ao inundar uma área de 2.000 hectares, com capacidade total de armazenamento de água correspondente a $423.000 \times 1.000 \text{ m}^3$ ²⁷. A barragem tem como utilidades a geração de energia, a defesa contra cheias a jusante, o abastecimento de água e a rega de campos cultiváveis.

Esse arranjo marca definitivamente a transição do Mondego “selvagem”, que desce as montanhas de forma livre, para um Mondego urbano, onde são

²⁷ Conforme dados do Sistema Nacional de Informação dos Recursos Hídricos. Obtido em setembro, 22, 2010, de https://snirh.apambiente.pt/index.php?idRef=MTE3Nw==&simbolo_redehidro=11H/01A

bem visíveis as práticas e os arranjos socionaturais decorrentes do processo de urbanização de Portugal, como o aumento da demanda por energia elétrica.

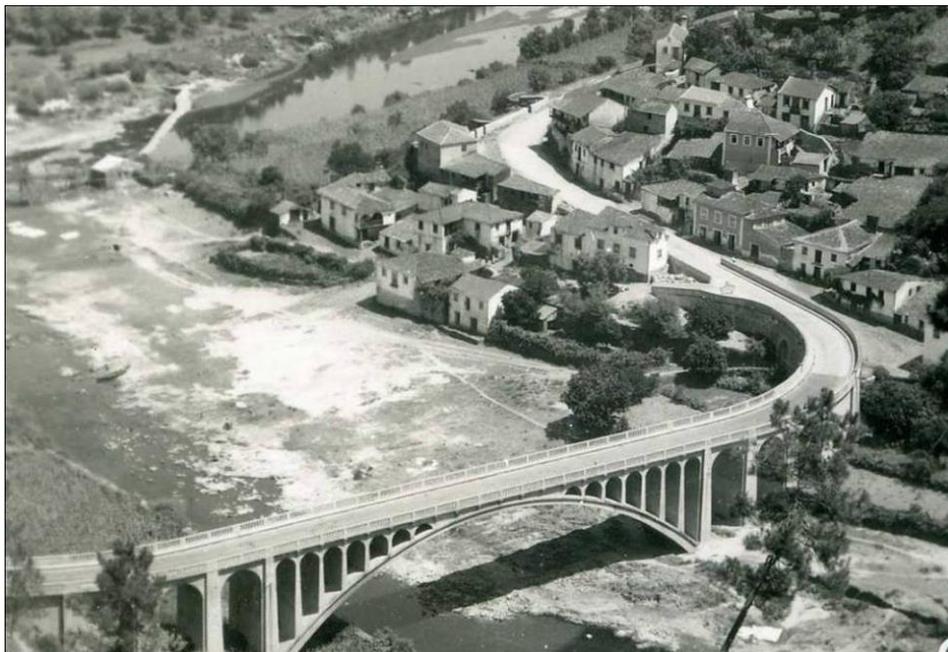


Figura 53. Ponte Salazar e aldeia da Foz do Dão antes da barragem de Aguieira.
Fonte: Diário de Coimbra. 24 de maio de 2017.

Continuando seu percurso rumo ao Atlântico, o Mondego tem novamente as águas represadas, agora pela Barragem da Raiva, também conhecida por Barragem do Coiço, junto à freguesia de Oliveira do Mondego, no concelho de Penacova. Essa barragem também entrou em funcionamento no ano de 1981 e seu funcionamento faz-se de forma articulada ao da barragem de Aguieira, já que a albufeira da Raiva cria o contraembalse necessário para que as águas turbinadas em Aguieira possam ser bombeadas.



Figura 54. Abóbodas da Barragem de Aguieira (2019).

Fonte: o autor.



Figura 55. Barragem da Raiva (2019)

Fonte: o autor.

Mais adiante, sãs as águas do rio Alva que confluem com o Mondego pela margem esquerda. Esse encontro não é de todo livre, pois o controle das águas do Alva é feito a montante da sua foz pela barragem de Fronhas. Dessa forma, o caudal que entrará no curso do Mondego é artificialmente limitado desde 1985, ano de início do funcionamento da barragem. A albufeira que foi criada permite ainda, por meio de um túnel de derivação com 8,2 km de comprimento, a transferência de água do rio Alva para o rio Mondego de forma a fazer a gestão hidráulica desses rios.

Seguindo o seu curso, o Mondego corta um terreno escarpado, formando belas praias fluviais em seus meandros, como as de Reconquinho, no concelho de Penacova e de Palheiros e Zorro, na freguesia de Torres do Mondego, no concelho de Coimbra.

Já nesse concelho, o rio recebe as águas do rio Ceira em uma zona da cidade chamada Portela, área recentemente urbanizada, onde inicia o seu curso final – o Baixo Mondego.

A partir daí, o Mondego segue por entre as margens urbanas construídas pela cidade de Coimbra e aumenta a largura do seu leito cada vez mais, tornando-se aqui um rio de planície muito importante para a rega dos cultivos realizados a jusante de Coimbra, principalmente de arroz.

Após passar pelo Açude-Ponte de Coimbra, o percurso do Baixo Mondego passa a ser maioritariamente em um leito artificial que vem sendo modificado e intervencionado desde a última década do século XVIII, quando as obras do *Plano*

para beneficiar Coimbra e seu campo contra os danos do Mondego (1790) do Padre Estevão Cabral começaram a ser executadas.

A partir de Coimbra, o leito do Mondego apresenta-se quase labiríntico para os leigos em engenharia. Trata-se de uma rede composta pelos antigos leitos naturais do rio, pelo novo leito central que se conecta a outros leitos periféricos também frutos das obras de regularização, diques, canais de rega, estações elevatórias e valas de drenagem (rede de enxugo). É no Baixo Mondego que se somam ao rio os seus últimos afluentes: o rio Ega, o rio Arunca e o rio Pranto, pela margem esquerda; e o rio Foja, pela margem direita.



*Figura 56. Canal de rega do rio Mondego a jusante de Coimbra (2020).
Fonte: o autor.*

Após irrigar os campos de Montemor-o-Velho, o rio chega ao seu troço final, onde forma um estuário de 21 km de extensão linear (Feio & Ferreira, 2019) no seu encontro com o oceano Atlântico, na Figueira da Foz.

Pelas suas características naturais e pelo acesso ao mar, os estuários de rios são pontos de atração e fixação humanas, tal como ilustrado nas *novíssimas metrópoles* citadas no capítulo de abertura desta tese. Nesses locais, historicamente, desenvolveram-se atividades portuárias, piscatórias, extrativistas e mercantis e todo o aparato indireto que essas atividades econômicas requerem.

No caso do estuário do Mondego, o rio é aí dividido em dois braços fluviais pela ilha da Morraceira. Com 7 km de comprimento, a ilha é formada por brejos, caniçais, salinas e áreas destinadas às pisciculturas e ao cultivo de arroz.

Dessas atividades, destaca-se a exploração de sal, como a mais emblemática, tendo merecido em 2007 a inauguração de um núcleo museológico do sal, um ecomuseu instalado na Salina da Cobra, adquirida pela Câmara Municipal de Figueira da Foz, que permite aos seus visitantes conhecer de perto a atividade salineira de carácter manual e a lida das gentes do sal naquela região.

De fato, no passado, a exploração de sal no estuário do Mondego possuía um peso relevante na economia e teve o seu apogeu em meados do século XX. Os marnotos – nome dado aos homens que trabalhavam o sal – praticamente desapareceram do local junto com o abandono e o fechamento da maior parte das salinas, vencidas pela baixa rentabilidade e pela concorrência industrial.



*Figura 57. Salina do Ecomuseu do Sal, Figueira da Foz (2020).
Fonte: o autor.*

Por entre algumas fábricas de pescados, um estaleiro naval em declínio, um porto comercial e uma marina, o Mondego despede-se da Figueira da Foz pelos Molhes Norte e Sul para, finalmente, encontrar o Atlântico junto às praias do Cabedelo e do Molhe Norte.

A viagem pelo percurso do Mondego é interessante para evidenciar a conjugação do “social” ao “natural” de forma tal que os arranjos que nele se encontram permite afirmar, a partir do jogo de palavras, que estamos diante de um rio que é socialmente natural ou naturalmente social, revelando a sua verdadeira natureza híbrida socionatural.

4.1.2. Caracterização socioeconômica da bacia do Mondego

As bacias hidrográficas portuguesas foram divididas em oito regiões hidrográficas para fins de planejamento e gestão. A Região Hidrográfica do Vouga, Mondego e Lis (RH4) possui uma área total de aproximadamente 11.500 km² o que significa treze por cento do território continental português com uma população aproximada de um milhão e meio de pessoas (Agência Portuguesa do Ambiente – APA, 2016).

A bacia do Mondego está geograficamente enquadrada pela cordilheira central, no planalto da Beira Alta, e abrange de forma total ou parcial 37 concelhos (Agência Portuguesa do Ambiente, 2016)²⁸ que, em 2018, somaram uma população superior a novecentos e dez mil habitantes²⁹.

Os usos econômicos do rio variam ao longo da sua bacia. Na região da Serra da Estrela, zona mais alta, predomina a utilização para consumo; na zona média e do baixo Mondego, com maior pressão urbana, destaca-se a geração de energia hidroelétrica e o papel das autarquias no abastecimento de água às populações e na gestão das descargas de efluentes; na zona do baixo Mondego, sobressaem-se a atividade agrícola regada e indústrias ligadas à produção de papel.

Na Região Hidrográfica do Vouga, Mondego e Lis (RH4), os principais volumes de água captados/consumidos para os diversos setores de atividade (urbano, indústria, agricultura, pecuária, turismo e golfe) estão distribuídos na seguinte proporção: geração de energia (volumes não consumíveis), com cerca de 90% do total captado; agricultura, com 7,2%; e abastecimento público, com 1,6%. (Agência Portuguesa do Ambiente, 2016).

Da quantidade de água captada e consumida, a maior parte, 72%, destina-se à agricultura. Os outros dois usos mais significativos são o consumo urbano, com 16%; e o consumo para fins industriais, com 10%. O restante do consumo

²⁸ Foram considerados os concelhos listados pela APA para as sub-bacias do Mondego e costeiras entre o Mondego e o Lis, do Alva e do Dão.

²⁹ Conforme números do PORDATA. Obtido em outubro, 6, 2020, de <https://www.pordata.pt/Municipios>.

atribui-se à pecuária, ao turismo e às outras atividades (Agência Portuguesa do Ambiente, 2016).

O maior peso do setor agrícola está associado à bacia do Mondego, justificado pelo canal que tem a sua origem no Açude-Ponte de Coimbra e que rega os campos de cultivo a jusante da cidade. Esse mesmo canal abastece também as indústrias de papel localizadas no concelho da Figueira da Foz.

4.1.3. A vida silvestre no Mondego: arranjos socionaturais

Os rios são fundamentais à manutenção da biodiversidade. Tanto as suas águas como as suas zonas adjacentes, úmidas ou não, impactam o equilíbrio ecológico.

Dada a sua extensão, em seu curso, o rio Mondego percorre variados tipos de relevo, solo e terreno e enfrenta uma brusca variação de altitude, além de diferentes climas, taxas pluviométricas e vegetação diversificada. A área da bacia hidrográfica do Mondego, que compreende, além desse rio principal, os seus afluentes e drena aproximadamente 6.650 km².

O Plano de Gestão de Região Hidrográfica do Vouga, Mondego e Liz 2016/2021³⁰ (PGRH4) distingue a bacia do Mondego em três grandes tipos de unidades territoriais com características ecológicas específicas e funcionalmente complementares: Alto Mondego, Médio Mondego e Baixo Mondego. Nelas se faz presente um rico conjunto de espécies da fauna terrestre associadas ao meio hídrico e/ou à vegetação ribeirinha, bem como de espécies da flora. Algumas espécies podem estar por serem conhecidas, como mostra a *Mondeguina Atlanticella*, uma nova espécie de borboleta identificada em junho de 2020 por uma equipa de investigação na Ilha da Morraceira.

No que tange à fauna e à flora aquáticas, o PGRH4 estabeleceu como marco a albufeira da Aguieira, monitorando e classificando o estado ecológico das águas do rio a montante e a jusante de forma apartada tendo em vista a distribuição desigual de pressões que cada um desses troços sofre.

³⁰ Obtido em setembro, 24, 2020, de <https://apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=7&sub2ref=9&sub3ref=848>

A presença de habitats e de ecossistemas com relevante interesse ecológico fez com que uma série de áreas passassem a ser protegidas como áreas de conservação, quer pela sua diversidade ecológica, raridade ou pelo valor particular, concentrando-se elas geograficamente nas zonas mais altas, como as serras da Estrela, do Caramulo, da Lousã e do Açor; nas zonas de Litoral, fundamentalmente associadas ao cordão dunar; ou nas zonas úmidas, especialmente na zona terminal do leito do rio, originadas pelas menores velocidades de escoamento e deposição de sedimentos (Agência Portuguesa do Ambiente, 2016).

Algumas dessas áreas estão protegidas no âmbito da União Europeia por integrarem a Rede Natura 2000, constituída por força de diretivas comunitárias que visam salvaguardar habitats e espécies ameaçadas, popularmente conhecidas por *Diretiva Aves* e *Diretiva Habitats*. Enquanto a Diretiva Aves estabeleceu que deveriam ser designadas zonas de proteção especial (ZPE) correspondentes aos habitats cuja salvaguarda é prioritária para a conservação das populações de aves; a Diretiva Habitats mira a preservação da biodiversidade por meio da criação de um conjunto de Sítios de Interesse Comunitário (SIC), designado como zonas especiais de conservação (ZEC), visando proteger habitats naturais da fauna e da flora selvagens da União Europeia.

Na bacia hidrográfica do Mondego, são Zonas de Proteção Especial da Rede Natura 2000: o *Paul de Arzila* e o *Paul do Taipal*, próximos ao rio Mondego, e o *Paul de Madriz*, próximo ao rio Arunca (Agência Portuguesa do Ambiente, 2016). Esses sítios têm importância fundamental no desenvolvimento de diversas comunidades de aves, servindo como local de nidificação, de refúgio durante o inverno ou, ainda, para repouso e alimentação durante as migrações. Só no Paul de Arzila estão referenciadas 126 espécies de aves, além de quinze espécies de peixes, oito de anfíbios, onze de répteis e 21 de mamíferos, para não falar das outras 207 espécies de seres invertebrados.³¹

Dentre os Sítios de Interesse Comunitário com massas de água associadas à bacia do Mondego, listam-se: o Paul de Arzila, a Serra da Estrela, o Carregal do

³¹ Dados do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF). Obtido em setembro, 25, 2020, de <http://www2.icnf.pt/portal/ap/r-nat/rnpa>

Sal, o Complexo do Açor e a Serra da Lousã (Agência Portuguesa do Ambiente, 2016).

Importante frisar que, antes da Rede Natura 2000, algumas das áreas úmidas do Mondego já estavam protegidas desde o início da década de 1980, quando o Estado Português ratificou a Convenção sobre Zonas Húmidas, um tratado internacional mais conhecido por “Convenção de Ramsar” por ter sido assinado nessa cidade iraniana. Na bacia do Mondego, junto dos três paus que mais tarde viriam integrar a Rede Natura 2000, o Estuário do Mondego passou à condição de *Sítio Ramsar* em 2006, estando protegido por esse tratado também devido à sua importância ecológica.

Além dos instrumentos internacionais acima listados, algumas áreas da bacia hidrográfica também estão juridicamente protegidas por meio de Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas. É o caso do Parque Natural da Serra da Estrela, da Reserva Natural do Paul de Arzila e da Paisagem Protegida da Serra do Açor.

Aqui, mais uma vez, percebe-se que os arranjos socionaturais, no caso de ordem jurídica, ajudam a definir e construir sentidos para as práticas socioespaciais, ao delimitar quais ações e atividades são permitidas e quais são proibidas nesses sítios ao redor da bacia do Mondego. Eles estabelecem objetivos e fixam critérios de controle, fiscalização e monitoramento dessas áreas, definindo competências e repartindo-as em órgãos de governo e da sociedade civil, ajudando a definir o espaço fluvial do Mondego.

O que aparenta ser uma reserva natural, uma espécie de santuário intocado, é na verdade a constituição de um arranjo humano que envolve diversos recursos, técnicas, pesquisas e normas jurídicas.

4.1.4. O Mondego tutelado: as normas de planejamento e gestão das águas na produção do espaço fluvial

O Mondego, na condição de massa de água, está submetido à regulamentação por um complexo conjunto de normas jurídicas que lhe tutelam quer no âmbito internacional, quer nacionalmente.

No que tange à União Europeia, destacam-se pelo menos cinco Diretivas comunitárias que versam sobre a temática e que, portanto, afetam diretamente o Mondego:

- i) a Diretiva-Quadro da Água (Diretiva 2000/60/CE);
- ii) a Diretiva das Águas Balneares (Diretiva 2006/7/CE);
- iii) a Diretiva do Tratamento das Águas Residuais Urbanas (Diretiva 91/271/CEE);
- iv) a Diretiva Nitratos (Diretiva 91/676/CEE);
- v) a Diretiva de Avaliação e Gestão dos Riscos de Inundações (Diretiva 2007/60/CE).

Se avaliadas em uma perspectiva cronológica, percebe-se que as preocupações com a água no âmbito europeu iniciaram-se com a temática da poluição. Em vigor a partir de maio de 1991, a Diretiva das Águas Residuais diz respeito à recolha, ao tratamento e à descarga de águas residuais urbanas e ao tratamento e descarga de águas residuais de determinados setores industriais e tem por objetivo proteger o ambiente dos efeitos dessas descargas. Em dezembro do mesmo ano, o Conselho Europeu aprova a Diretiva Nitratos, cujos objetivos são reduzir a poluição das águas causada ou induzida por nitratos de origem agrícola e impedir a propagação da referida poluição.

Posteriormente, no ano 2000, entrou em vigor a Diretiva-Quadro da Água, que ainda hoje é o principal instrumento europeu relativo à política da água cujo objetivo principal é “estabelecer um enquadramento para a proteção das águas de superfície interiores, das águas de transição, das águas costeiras e das águas subterrâneas”.³² Esse objetivo desdobra-se em vários objetivos específicos que abrangem desde a proteção e a melhoria dos ecossistemas aquáticos e demais a ele associados, até a promoção do consumo de água sustentável, a mitigação dos efeitos das inundações e das secas e a segurança hídrica, com o fornecimento de água de boa qualidade conforme necessário para uma utilização sustentável, equilibrada e equitativa.

Em 2006, a Diretiva das Águas Balneares foi aprovada com o propósito de monitorar e classificar a qualidade daqueles corpos de água que atraem um número expressivo de pessoas para banho e para práticas balneares com vistas a

³² Conforme art. 1º da Diretiva-Quadro da Água.

preservar, a proteger e a melhorar a qualidade do ambiente e de proteger a saúde humana.

A última das diretivas indicadas, a Diretiva de Avaliação e Gestão dos Riscos de Inundações, aprovada em outubro de 2007, está virada especificamente para a avaliação e gestão dos riscos de inundação com o objetivo de reduzir as consequências prejudiciais desse fenômeno à vida e à saúde humanas, ao ambiente, ao patrimônio cultural e às atividades econômicas.

Todas essas diretivas foram transpostas para o direito interno português. A Lei nº 58/2005 – Lei da Água³³ – encarregou-se de transpor para a ordem jurídica nacional a Diretiva-Quadro da Água, ao mesmo tempo em que inaugurou novas bases e quadro institucional para a gestão sustentável das águas no território de Portugal, atribuindo à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) a competência de autoridade nacional da água.

A Lei da Água, complementada com outros diplomas regulamentares, estabelece as normas de planeamento e gestão das águas, que se concretizam por meio dos seguintes instrumentos:

- i) Plano Nacional da Água (PNA), define as grandes opções da política nacional da água e os princípios e as regras de orientação dessa política, a aplicar pelos planos de gestão de bacias hidrográficas e por outros instrumentos de planeamento das águas.
- ii) Planos de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH), que visam à gestão, à proteção e à valorização ambiental, social e econômica das águas em nível regional.
- iii) Os Planos Específicos de Gestão das Águas, que constituem planos de gestão mais pormenorizada em nível de sub-bacia, setor, problema, tipo de água ou sistemas aquíferos e são complementares aos planos de gestão de bacia hidrográfica. Ademais, a Lei da Água prevê que devem ser elaborados planos especiais de ordenamento do território para proteger e valorizar os recursos hídricos abrangidos nos casos de albufeiras de águas públicas, da orla costeira, e dos estuários.

³³ Alterada e republicada pelo Decreto-Lei nº 130/2012, de 22 de junho.

A Lei da Água e as suas alterações posteriores alteraram a governança do setor ao impor que o planeamento das águas deve obedecer ao princípio da participação, permitindo a quaisquer particulares, utilizadores dos recursos hídricos, e às suas associações intervir no planeamento das águas e, especificamente, nos procedimentos de elaboração, de execução e de alteração dos seus instrumentos.

Ademais, a participação pública foi legalmente institucionalizada com a criação do Conselho Nacional da Água (CNA), enquanto órgão consultivo do Governo em matéria de recursos hídricos; e dos Conselhos da Região Hidrográfica (CRH), enquanto órgãos consultivos da APA, em matéria de recursos hídricos, para as respectivas bacias hidrográficas a ela integradas.

O reconhecimento institucional da necessária interface entre a política de gestão das águas e os instrumentos de ordenamento do território está presente em diversos diplomas legais. A Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (Lei nº 31/2014, de 30 de maio) indica dentre as suas finalidades a defesa, a fruição e a valorização do património natural, cultural e paisagístico, a salvaguarda as margens dos rios e das albufeiras. Da mesma forma, a Lei da Água, os Planos de Gestão das Regiões Hidrográficas e o Plano Nacional da Água devem estar articulados ao Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território (PNPOT).³⁴

No caso específico do Mondego, além das normas de carácter geral, as principais normas de regulação do rio são o Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Vouga, Mondego e Lis – 2016/2021 (PGRH4); o Plano de Gestão de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica 4 – Vouga, Mondego e Lis (2016/2021); o Plano Regional de Ordenamento do Território para a Região do Centro (PROT-Centro)³⁵; e, porventura, os Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOTs) dos concelhos que atravessa. Somam-se a estes, os Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas que se relacionam com o rio e que foram citados no item anterior.

³⁴ O PNPOT atualmente em vigor foi aprovado pela Lei nº 99/2019, de 5 de setembro.

³⁵ Resolução do Conselho de Ministros nº 31/2006, de 23 de março.

Apenas para demonstrar a dimensão dessa complexidade, o Plano de Gestão da RH4 organiza um quadro com quase duas centenas de normas jurídicas que conferem enquadramento legal do setor da água em Portugal.

Diversas instituições públicas possuem competências diretas ou indiretas no planeamento e gestão das águas da bacia do Mondego, além de uma série de intervenientes particulares que também atuam no setor em defesa de seus interesses. Listam-se apenas a título exemplificativo: a Agência Portuguesa do Ambiente; o Conselho Nacional da Água; o Conselho da Região Hidrográfica 4; a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDRC); o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF); a Direção Regional de Agricultura e Pescas do Centro (DRAP) Centro; a Administração do Porto da Figueira da Foz, S. A.; as Juntas de Freguesia e Câmaras Municipais dos concelhos atravessados pelos rios.

Muito embora seja reconhecida a relevância de se discutir o modo como se operam os mecanismos de planeamento e gestão de um recurso vital como é a água, descortinando as suas instâncias e agentes, interessam aos objetivos do presente trabalho apenas apresentar esse arcabouço jurídico-normativo que incide na definição das práticas e dos arranjos socionaturais do rio e, portanto, na construção do espaço fluvial.

Ora, o espaço fluvial também é fruto da concepção dos diversos agentes e técnicos envolvidos no planeamento e na gestão das águas que o consubstanciam em normas, leis, regulamentos, planos, mapas e relatórios. Esses documentos balizam os usos dos rios, as intervenções, os investimentos públicos e privados, os discursos políticos, a opinião pública, as atribuições de sentido a um dado local.

Em termos lefebvrianos, esse quadro normativo produzido por técnicos e *experts*, com menor ou maior grau de discussão e participação da sociedade civil, compõe o domínio do *espaço concebido*, uma das três dimensões consideradas em sua dialética de produção do espaço social (Lefebvre, 1991).

Não se trata, contudo, de considerar que é esse quadro normativo que determinará por si a produção do espaço. Como Roscoe Pound resumiu há mais de cem anos, “If we look closely, distinctions between law in the books and law in action, between the rules that purport to govern the relations of man and man and those that in fact govern them, will appear” (Pound, 1910, p. 15).

De outro lado, é inegável que todo esse conjunto de regulamentação técnico-jurídica constitui um dos momentos de produção do espaço fluvial, atuando conjuntamente com a sua percepção e a sua vivência cotidiana.

As pesquisas conduzidas pelo geógrafo francês Patrice Melé, que tem estudado a regulação urbana, contribuem para a compreensão dos efeitos que as normas produzem na geração e organização do espaço urbano e nas relações das pessoas com esse espaço. Segundo Melé (2016), essas regulações constituem atos de denominação, de qualificação e de valorização que criam territórios de ação. Elas articulam, a partir das normatizações, das categorias e das distinções que elas mesmas introduzem, as representações do espaço, ao mesmo tempo em que oferecem legalidade e legitimidade para as funções, atividades e práticas que ali se estabelecem no presente e no futuro.

As normas jurídicas, como forma de representação do espaço, intervêm e modificam as *texturas do espaço* (Lefebvre, 1991, p. 42) e, com isso, a prática espacial e as representações do espaço, produzindo o espaço e também novas representações e texturas. O processo de regulação e normatização do espaço pela coação das forças que nele se exerce produz o que Deleuze e Guattari ([1980] 1997) denominaram *espaço estriado*. É como se as estrias fossem marcas que desenham trajetos e percursos na vivência do espaço e, assim, conferem-lhe sentido e legibilidade.

Não esquecem, entretanto, que nesses espaços estriados desenvolvem-se outras forças que, com movimentos de velocidade ou lentidão, podem apagar as estrias e criar outra vez espaços lisos, isto é, o espaço é uma textura feita e refeita constantemente (Deleuze & Guattari, 1997, p. 189).

Trata-se de um processo todo ele imbricado e em constante tensão e transformações pelo seu próprio caráter dialético. No âmbito da normatividade, desenvolve tensões que leva a modificações das próprias normas e, assim, sucessivamente, (re)faz-se também a textura do espaço.

Pensando a bacia do rio Mondego a partir da perspectiva da regulamentação da água constata-se que o extenso conjunto de normas confere suporte às práticas públicas e privadas que produzem esse espaço fluvial - seja pela instituição de reservas de proteção, seja na construção de canais de rega dos campos de arroz, seja na utilização de praias fluviais como zonas balneares ou na

permissão/proibição de pesca apenas a certas alturas do ano e em certas áreas, na permissão de construção ou não em suas margens.

Esses arranjos técnico-jurídicos também ajudam a modelar a forma como se percebe o espaço, com a sua representação social. O rio é encarado ora como recurso hidráulico agrícola, outras vezes como recurso energético, outras como fonte de vida, saúde e biodiversidade, outras como patrimônio cultural e assim por diante.

As cheias do Mondego nos fins de 2019 evidenciam bem essas tensões. Na esteira desse fenômeno, as duas perguntas principais que se fizeram foram: quais os motivos causaram as cheias? Como solucionar esse problema? Obviamente, as respostas não foram uníssonas e as propostas para lidar com as cheias seguiram caminhos que levam a diferentes conclusões. Além da aprovação de uma nova norma jurídica – Plano de Ação Mondego Mais Seguro³⁶ –, a proposta de construção de uma nova barragem a montante de Coimbra, inicialmente prevista, mas com as obras canceladas em 2016³⁷, tem colocado em posição de confronto instituições e pessoas que enfatizam o aproveitamento hidráulico e hidroagrícola do rio³⁸ com instituições e pessoas que enfatizam a sua função ecológica e denunciam o caráter danoso das barragens.³⁹

Uma outra situação interessante de ser aqui abordada é o projeto para construção do Aproveitamento Hidroelétrico de Penacova e Poiães (AHPP), no rio Mondego, entre os concelhos de Penacova e Coimbra, e que instaurou um conflito socioambiental na região onde o rio ocupou o centro dos debates.

A construção dessa mini-hídrica enquadrava-se no âmbito do Plano Nacional de Política Energética e foi autorizada no ano de 2010. Em reação à proposta, ambientalistas, autarcas, operadores turísticos, empresários e cidadãos uniram-se contra o projeto e organizaram-se em um movimento batizado de “Plataforma Mondego Vivo”. A plataforma organizou debates, encontros e até um

³⁶ Resolução do Conselho de Ministros nº 2-A/2020, de 3 de fevereiro.

³⁷ Dentre as razões públicas usadas para justificar o cancelamento, estão dois outros planos de caráter regulamentador: o Plano Nacional de Ação para a Energia Renovável e o Plano Nacional para as Alterações Climáticas.

³⁸ É o caso da Ordem dos Engenheiros.

³⁹ É o caso da Organização Não-Governamental de Ambiente – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente (GEOTA).

protesto criativo: a “Mega Descida do Mondego”, quando centenas de canoas desceram pelo rio como forma de mostrar a indignação em relação ao projeto.

Em agosto de 2014, após quase quatro anos de organização e protestos, o projeto do Aproveitamento Hidroelétrico de Penacova e Poiães recebeu parecer desfavorável dos órgãos oficiais de meio ambiente, inviabilizando a construção da mini-hídrica. Destaca-se que as ações e os protestos realizados tiveram o condão de trazer para a arena pública o debate sobre a intervenção no rio, mobilizando corpos, símbolos, identidades, práticas e discursos para impedir a realização da obra.

Os usos sociais do rio estiveram no cerne da disputa: de um lado, a geração de energia hidrelétrica e sua relevância para a economia nacional; e, de outro, as preocupações ecológicas aliadas sobretudo aos interesses de desenvolvimento econômico regional centrados no rio (turismo, gastronomia, entretenimento, etc.).⁴⁰

A história desse projeto ilustra bem a dinâmica de produção do espaço e as tensões entre as forças que nele atuam sobre os usos, as percepções e as representações que se fazem do rio. É justamente nessa interação e disputa contínuas que o espaço fluvial da bacia do Mondego vai sendo produzido com suas estrias, texturas e alisamentos.

⁴⁰ A página eletrônica da Plataforma Mondego Vivo disponibiliza imagens, vídeos e notícias sobre o movimento. Obtida em outubro, 1º, 2020, de <http://plataformamondegovivo.blogspot.com/>

4.2. Breves notas sobre a relação histórica entre o Mondego e Coimbra

A cidade de Coimbra, com aproximadamente 130 mil habitantes, é hoje sede do conselho e a cidade polo de uma das 25 unidades territoriais, nas quais se divide o território português, a Região de Coimbra – Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos – (NUTS III).

Com uma história milenar, a presença do Mondego foi determinante para o estabelecimento da cidade no seu núcleo originário, bem como para o desenvolvimento de toda a sua vida urbana. Apesar do reduzido conjunto de achados arqueológicos, a presença de seres humanos nas proximidades do rio pelo menos desde o Neolítico é confirmada por vestígios – esqueletos humanos e alguns artefatos – encontrados na Gruta dos Alqueves, situada nas traseiras do Convento de Santa Clara-a-Nova, na margem esquerda do rio (Nogueira & Magalhães, 2008).

Já na altura do Império Romano, há mais de dois mil anos, a presença do rio aparece como fundamental para a localização da antiga cidade *Aeminium*. O nome, que sugere significar *elevação*, *altura*, seria já o de uma provável povoação pré-existente à cidade romana na colina onde hoje se encontra a Alta Universitária de Coimbra, mas para a qual não há uma confirmação inequívoca (Alarcão, 2008, p. 29).

Como destacado por vários estudos sobre Coimbra (Alarcão, 2008; Coelho, 2013; Rebelo, 1999; Rossa, 2001), a presença da colina e do rio constituíram pontos estruturantes para o estabelecimento do núcleo originário da cidade e para a sua urbanização.

Na expressão do geógrafo da *Escola de Coimbra*, Fernandes Martins, a topografia do sítio onde se instalou o velho burgo tem as características táticas de um “*ninho de águias*” (Martins, [1951] 1983, p. 41). Isto porque a altitude da colina destacava-a e isolava-a do restante do relevo e garantia uma vista privilegiada para o rio e os campos circundantes de forma a atender às necessidades de defesa e de segurança. Ademais, a proximidade ao rio garantiria o fácil acesso a terrenos férteis para o cultivo.

Enquanto as características do sítio acima descritas foram importantes para o assentamento primevo das pessoas naquele local específico, a sua situação ou posição no contexto regional é útil para explicar o posterior desenvolvimento desse

aglomerado. Aqui o Mondego tem papel fundamental, talvez “o motivo maior para a explicação da existência de Coimbra” (Rebelo, 1999, p. 11).

O primeiro motivo diz respeito à navegação fluvial, documentada pelo menos desde os fins do século I a.C. (Martins, 1983, p. 43), em que o Mondego permitia a conexão entre as terras do interior com o litoral. Coimbra tornou-se o ponto de encontro e de cruzamento no tráfego fluvial, pois se beneficiou do fato de ser o lugar onde o rio passava a correr em planície, ponto final tanto dos barcos que desciam o rio a partir da foz do Dão, como para os que subiam o rio a partir da Figueira da Foz.

Outra vantagem relevante que contribuiu para o desenvolvimento da cidade foi que, na época romana, a estrada que ligava Olisipo (Lisboa) a Bracara Augusta (Braga) atravessava o rio Mondego em Aeminium – Coimbra (Alarcão, 2008, p. 25). A ponte sobre o Mondego surge como uma infraestrutura relevante para o desenvolvimento da cidade, o que mais tarde se confirma pelas sucessivas transformações e reconstruções que ela vai sofrendo para acompanhar o desenvolvimento da cidade e do país.

A cidade de Coimbra, privilegiada assim pelo seu *sítio* e *posição*, surgiu e desenvolveu-se como ponto central onde se cruzavam uma importante via fluvial e um percurso terrestre, o que propiciava a circulação de pessoas, de bens, de serviços e de ideias.

O Mondego possibilitou, assim, que a cidade surgisse e crescesse para além da colina. A presença de núcleos de povoamento no *arrebalde*, entre a antiga muralha da cidade e o rio, é certa, desde pelo menos o século X, sendo que a rede de becos, travessas e ruas que compõem a Baixinha da cidade formou-se a partir de alguns eixos de ligação diretas ao rio que conduziam a três possíveis portos fluviais no Mondego, nas zonas próximas aos três barcos que aparecem na figura 58, reproduzida abaixo (Alarcão, 2012, p. 19).

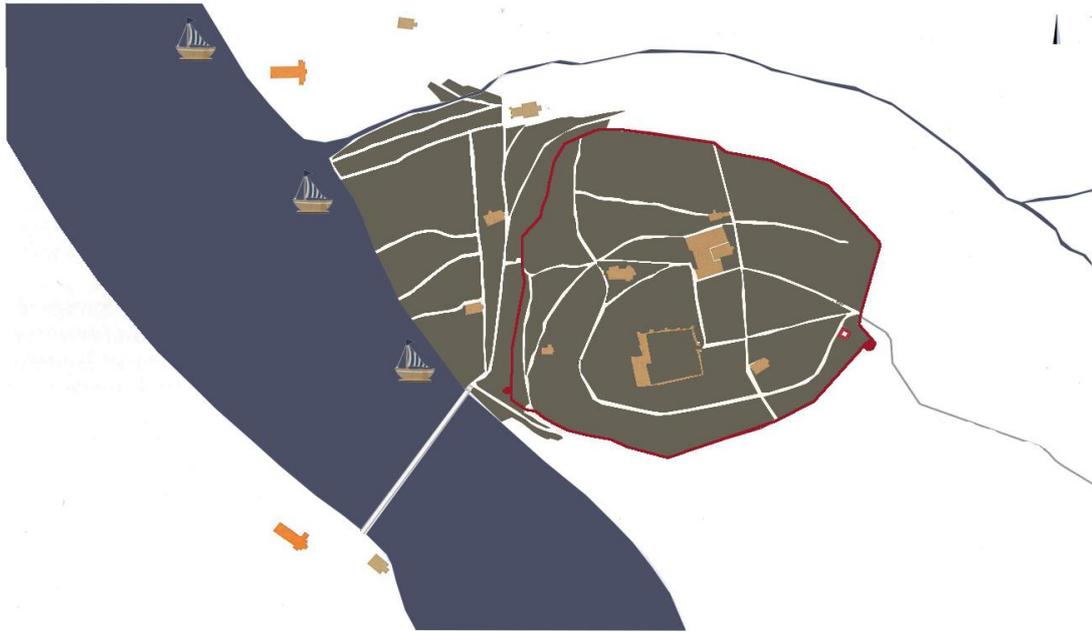


Figura 58. Planta esquemática da cidade medieval de Coimbra
Fonte: adaptado de (Alarcão, 2012).

Se é certo que o rio propiciou o adensamento da baixa da cidade, o seu urbanismo também foi condicionado por ele. A cidade foi sendo construída e reconstruída conforme os limites que o rio lhe impôs, seja em função de suas cheias ou em decorrência do transporte de sedimentos que assoreavam e alteavam o seu leito.

Não é preciso muito esforço para confirmar essa afirmação. Basta observar as ruínas do Mosteiro de Santa Clara-a-Velha na margem esquerda do rio e, na colina bem acima delas, o Mosteiro de Santa Clara-a-Nova, mandado construir justamente por conta do assédio do Mondego ao antigo lar das religiosas Clarissas.

As duas fotografias na figura 59 revelam o contraste entre o Mosteiro ainda “enterrado” e o monumento após a drenagem e a escavação da área, com as ruínas e os vestígios arqueológicos expostos. No plano superior de ambas as fotografias, o Mosteiro de Santa Clara-a-Nova.

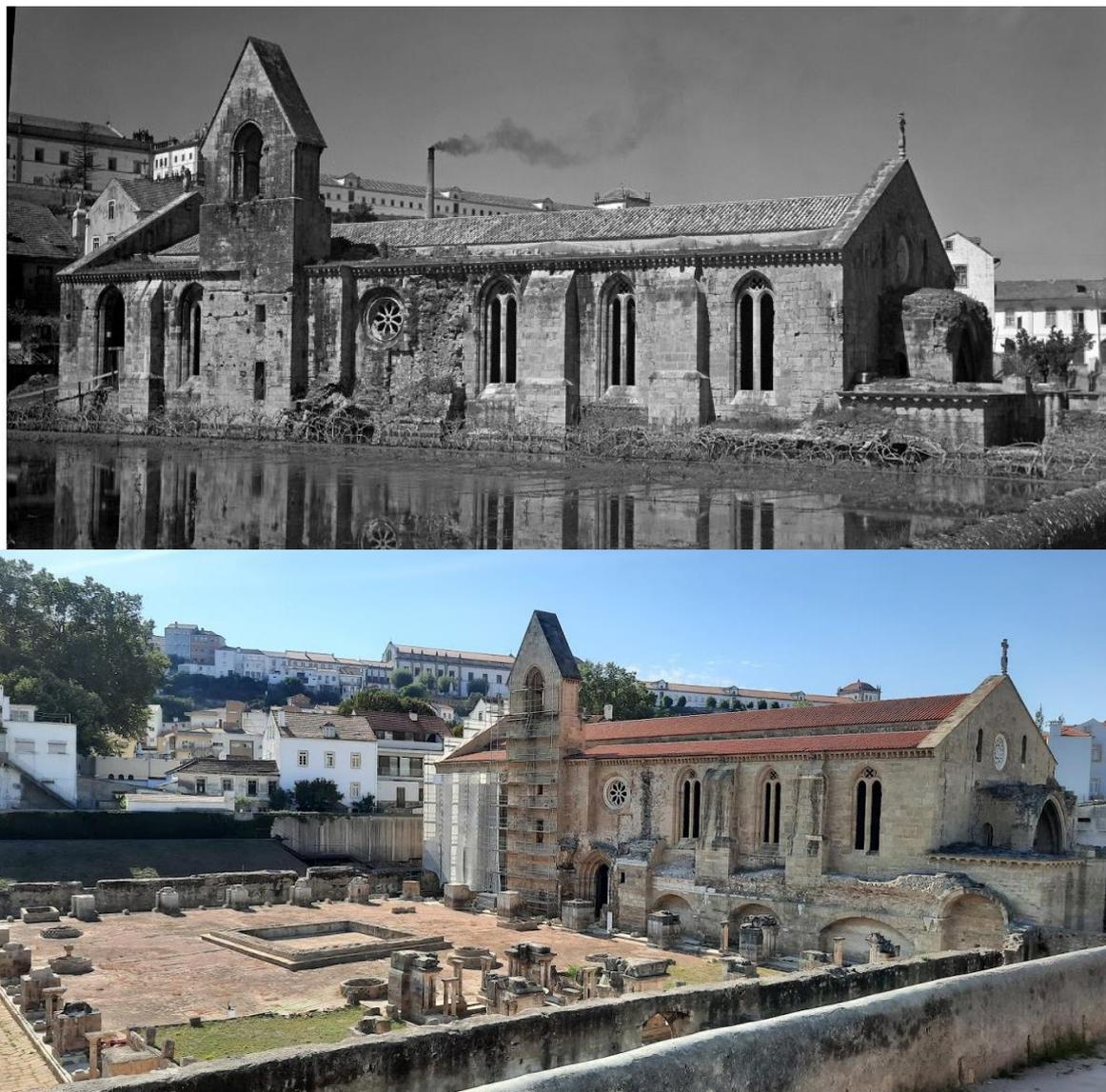


Figura 59. Mosteiro de Santa Clara-a-Velha. (s.d. e 2020).
Fonte: Biblioteca de Arte Fundação Calouste Gulbenkian e o autor.

Vários outros fatos como estes são trazidos por Walter Rossa em sua tese de doutoramento para ilustrar a força do rio como limite fluvial ao crescimento urbano da cidade que, muito embora tenha sido ultrapassado ao longo dos séculos, foi, segundo ele, a principal “condicionante específica do desenvolvimento urbanístico de Coimbra” (Rossa, 2001, p. 35).

O alteamento da margem direita e o confinamento do Mondego nas suas atuais margens foram sendo lentamente construídos ao longo dos séculos. O assoreamento do rio causava danos à ponte que ligava as duas margens, prejudicava o tráfego fluvial e sujeitava toda a baixa a cheias recorrentes, pois o leito do rio avançava facilmente sobre as áreas habitadas.



Figura 60. A área ribeirinha de Coimbra (1669). Pormenor do desenho de Pier María Baldi.
Fonte: Magalotti (1933).



Figura 61. Margem direita do rio Mondego. Avenida Emídio Navarro, Coimbra (2020).
Fonte: o autor.

As figuras 60 e 61, acima reproduzidas, não deixam dúvidas sobre essas alterações ao longo do tempo. Na figura 60, a ilustração feita pelo italiano Pier Baldi, quando da viagem de Cosme de Médicis pela Espanha e por Portugal nos anos de 1668-69, evidencia a presença do rio como área limítrofe da cidade. Apesar de nela se verem algumas escadas e o alteamento em um ponto do cais já construído na época, em geral o rio está em cota bem próxima à da cidade e das construções e a área a montante da ponte ainda não conta com a ocupação humana.

Enquanto isso, a fotografia constante na figura 61, mostra um trecho da Avenida Emídio Navarro a partir da Ponte de Santa Clara, já totalmente urbanizado e em cota bem superior à do rio Mondego, que agora corre entre muros de concreto que foram construídos para cercá-lo.

Em sua obra *Pontes de Coimbra*, Jorge de Alarcão (2012) admite como provável a existência de uma ponte romana da qual não se tem vestígio

arqueológico ou referências documentais e cita uma série de evidências para contar a história das outras quatro pontes da cidade que lhe teriam sucedido: a ponte afonsina, construída ou reconstruída (reparada) por ordem de D. Afonso Henriques a partir de 1131; a ponte manuelina, construída a mando de D. Manoel por volta de 1513 em decorrência do arruinamento da anterior provocado pelas águas e sedimentos trazidos pelas cheias do Mondego; a ponte metálica, construída em 1873 em substituição da ponte manuelina, demolida por efeitos dos danos sofridos pelas cheias e por estar enterrada pelas areias do rio e, finalmente, a atual Ponte de Santa Clara inaugurada em 1954.

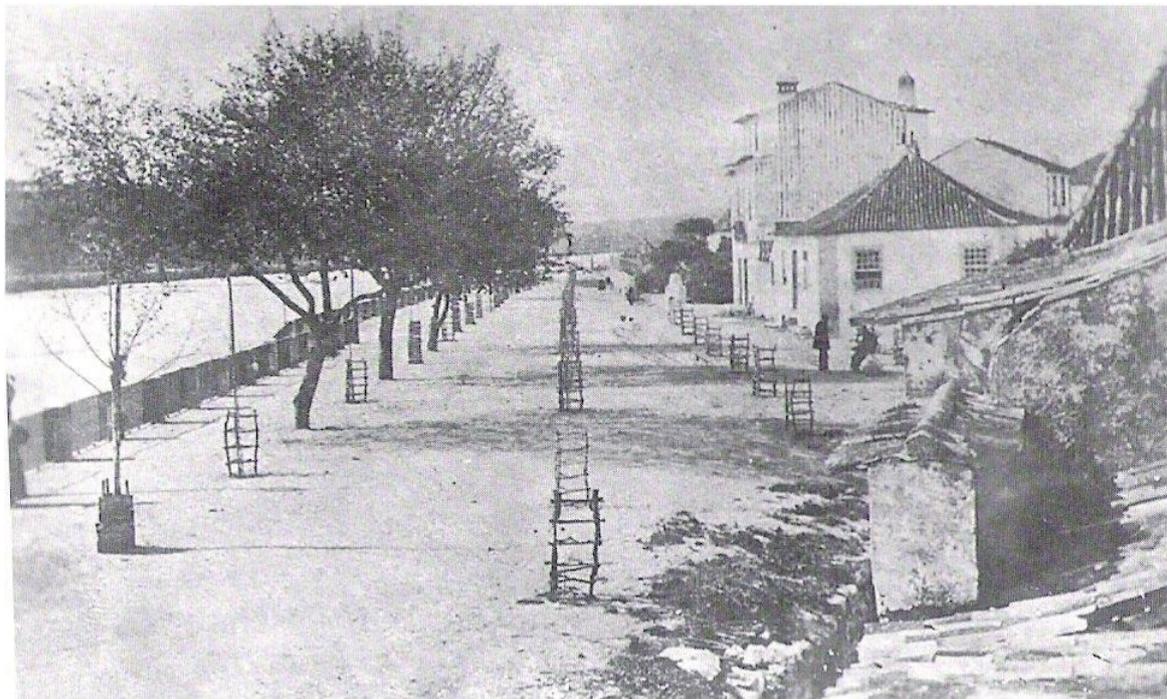
A construção das pontes fez-se acompanhar da reconfiguração da área ribeirinha da cidade, onde as obras foram sendo sucessivamente executadas desde, pelo menos, os primeiros anos de 1500 (Rossa, 2001) de modo a garantir maior facilidade no uso como via de transporte e de comunicação e de aumentar o grau de segurança da cidade contra as inundações. O Mondego foi, assim, sendo “confinado” por diversos arranjos e intervenções – nomeadamente os muros e os cais – que se tornaram cada vez mais permanentes conforme as técnicas construtivas iam sendo aperfeiçoadas.

As alterações no curso do Mondego e na sua linha de margem em seu percurso urbano por Coimbra são transformações que advêm da relação entre o rio e a cidade. São arranjos sociotécnicos que visam responder às características “naturais” do rio. Apenas para ilustrar a dimensão dessas alterações, recorre-se novamente aos trabalhos de Jorge de Alarcão (2008, 2012) e de Walter Rossa (2001): o primeiro afirma que a margem direita do rio corria, ainda no século XVII, pelas avenidas Emídio Navarro e Fernão de Magalhães; enquanto o segundo aponta que a cota de seu leito encontra-se em dezesseis metros, apenas um metro mais alto do que a cota do pavimento do antigo Largo da Portagem.

Uma simples caminhada pela Baixa da cidade permite constatar a presença de um grande desnível, ainda hoje, entre a Av. Emídio Navarro e a Rua da Sota, indicando que em tempos mais recuados a cidade esteve fisicamente mais próxima do rio.

Já com o Mondego correndo entre margens urbanas bem definidas, entre o último quartel do século XIX e as duas primeiras décadas do século XX, importantes obras de aterro e alteamento foram realizadas na cidade,

compreendendo o percurso entre o Largo das Ameias – local onde hoje se localiza a estação ferroviária Coimbra-A ou “Estação Nova” – e o Porto do Bentos – atual Parque Manuel Braga, contemplando a reformulação do Largo da Portagem.



*Figura 62. Cais das Ameias antes da linha de ferro, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).*

De uma maneira particular, a agência de seres inanimados, isto é, as areias e as águas do rio tiveram o condão de alterar a paisagem da cidade e forjar esse arranjo urbanístico. Não fosse a característica natural do Mondego, tendente ao carregamento de sedimentos, a cidade provavelmente seria outra. As antigas pontes poderiam ainda existir, como em outras cidades da Europa que conservam suas pontes romanas, e as suas margens poderiam ter características distintas das atuais.

Na famosa estampa que se reproduz abaixo na figura 63, produzida por volta de 1830 pelo francês W. Barclay, tem-se uma vista da cidade de Coimbra a partir da margem esquerda do rio. Nela, é possível observar a velha ponte manuelina com seus arcos totalmente obstruídos pelas areias do rio com a colina, onde se vê o núcleo mais urbanizado e a universidade ao fundo na margem direita. Destaca-se o aspecto das margens junto à linha de água do rio, com ainda pouco ou quase nada edificado. Além da tricana com o cântaro na cabeça e do estudante, duas figuras típicas do folclore coimbrão, a gravura contempla ainda outras pessoas

que estão junto ao rio aparentemente a trabalhar: uma mulher a transportar um cesto na cabeça, uma pessoa montada em um moar e um carro de bois junto ao leito com outras duas pessoas a sua volta, aparentemente em alguma lida.



*Figura 63. Gravura de W. Barclay. Vista da cidade e Universidade de Coimbra. (1830?).
Fonte: Silva. A. (1964).*

São justamente esses elementos “naturais”, como as areias, as águas e os materiais lodosos transportados pelo rio, que impulsionaram um primeiro conjunto de obras na frente de água, justamente porque tencionaram reclamações contra as cheias, pela higienização e pela salubridade ao longo dos anos ao que, mais tarde, somar-se-iam demandas para o embelezamento citadino.

Tal como ocorreu em outras cidades, a construção das linhas férreas em Coimbra trouxe efeitos paradoxais à relação da cidade com o rio. Com as obras da do ramal da Lousã e da “Estação Nova” nos finais do século XIX e início do século XX, realizou-se um novo aterro e o alteamento da marginal a montante do Largo da Portagem o que, segundo a arquiteta Margarida Calmeiro, avançou uma largura de cerca de 34 metros sobre o rio (Calmeiro, 2013, p. 82). Além disso, a construção da via férrea legou à cidade a abertura de novas áreas junto ao rio; estimulou a construção de diversos edifícios ao longo da frente ribeirinha junto à linha de

comboio, especialmente de hotéis; bem como a ocupação da Avenida Emídio Navarro estimulou um novo eixo de urbanização da cidade no sentido da Estrada da Beira.

De outro lado, os carris de comboio também significaram um corte na conexão da cidade com o Mondego com prejuízos à fruição da frente ribeirinha e à circulação de pessoas e veículos naquela zona. A linha de ferro acabou por impor uma barreira na ligação da cidade com o rio em sentido longitudinal, vez que a Estação Nova interrompeu a conexão da margem direita até a Mata do Choupal, arrematando com esse edifício o limite final da Avenida Emídio Navarro. Em sentido latitudinal, a barreira criada reforçou a dinâmica de segregação urbana da margem esquerda do rio, reforçando a urbanidade e a vida cidadina vividas a partir da margem direita.

As figuras 64 e 65 auxiliam a visualização desse bloqueio das margens. Na fotografia constante da figura 64, aparece no primeiro plano a linha de ferro no troço entre a Estação Nova e a Estação de Coimbra-B, junto à Avenida Cidade *Aeminium*, por onde ainda transitam comboios interurbanos que ligam as duas estações da cidade. No nível abaixo da cerca metálica, está a Avenida Cidade *Aeminium* e, só então, o rio Mondego. Os veículos estacionados junto à cerca na figura 65 mostra o grau de bloqueio que ainda hoje a linha de trem causa entre a cidade e o rio naquela zona.

Nas fotografias da figura 66, ressalta-se o fato de que esse bloqueio causado pela linha de ferro ao Mondego não é recente. Elas mostram a linha por onde, até o ano de 2010, circulavam os comboios que serviam ao Ramal da Lousã e que seguia paralela ao rio desde o Parque Manuel Braga, passando pela Estação Nova até chegar na Estação Coimbra-B, sendo visível na figura 66 a circulação de comboios nessa zona da cidade próxima ao Hotel Astória, ao Largo da Portagem e à Estação Nova.



Figura 64. Linha de comboio junto à Avenida Cidade Aeminium, Coimbra (2019).
Fonte: o autor.



Figura 65. O rio Mondego a partir da rua dos Oleiros, Coimbra (2019).
Fonte: o autor.



*Figura 66. Comboios nas margens do rio Mondego, baixa de Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).*

4.3. O rio que inunda a cidade

Água é vida. Esse mote clichê usado em campanhas de preservação ambiental dos cursos de água serve aqui como ponto de partida para se pensar a

importância das águas. De facto, a água é vida não apenas porque os seres vivos dependem dela para sobreviverem, mas porque eles são dela constituídos – os tecidos animais e vegetais são compostos em grande parte de água.

Essa constatação é potente e desafiadora. Enquadrar a água como vida permite escapar àquela perspectiva cartesiana que desde o século XVII impõe a cisão entre a natureza, enquanto *res extensa*, e os seres humanos, enquanto *res cogitans*, visão esta que acabou por alienar o ser humano dos outros seres da Terra. Essa constatação sobre a água amplia a percepção de que é impossível à humanidade pensar em si mesma como elemento destacado da natureza, pois ela é também natureza.

O indígena brasileiro Ailton Krenak (2019) ensina que na cosmovisão de seu povo todos os elementos que compõem o mundo possuem agência. Para explicar essa forma de perceber as relações entre a natureza e os humanos ele conta a história de uma montanha que se avista da sua aldeia, que tem nome – *Takukrak* – e personalidade:

De manhã cedo, de lá do terreiro da aldeia, as pessoas olham para ela e sabem se o dia vai ser bom ou se é melhor ficar quieto. Quando ela está com uma cara do tipo “não estou para conversa hoje”, as pessoas já ficam atentas. Quando ela amanhece esplêndida, bonita, com nuvens claras sobrevoando a sua cabeça, toda enfeitada, o pessoal fala: “Pode fazer festa, dançar, pescar, pode fazer o que quiser”. (Krenak, 2019, p. 10).

Para o povo indígena Krenak, o rio Doce, a que chamam *Watu*, é o seu avô, portanto um ser dotado de sentidos e não um “recurso natural”. Desse ângulo, o rio aparece de fato não como “natureza” ou “fonte de vida” para os outros seres, mas como um ente vivo que compõe uma grande constelação de seres (Krenak, 2019).

Considero que esse contributo amplia a forma de pensar os rios urbanos na contemporaneidade e sua relação com as pessoas e as cidades, pois revela a agência do rio enquanto um ser não-humano que integra uma rede de conexões mais amplas – que na cosmovisão indígena são de caráter familiar, enquanto nesta tese são lidas como redes que integram seres humanos e seres não-humanos.

Além disso, altera-se a abordagem das pesquisas que tratam dos rios. Esses podem ser encarados como seres que têm uma “vida”, uma “personalidade”

passíveis de serem identificadas e interpretadas, podem ter suas histórias contadas, podem ser “biografados” (Cioc, 2002).

No caso do Mondego, é particularmente interessante notar que, por diversas ocasiões, na linguagem popular, jornalística ou acadêmica, será representado como um ser vivo. A maneira criativa e metafórica com a qual o geógrafo Alfredo Fernandes Martins (1940) descreve a hidrografia do Mondego é reveladora. Muito embora não se reconheça uma postura epistemológica e metodológica explícita nesse sentido, o autor utiliza as fases de desenvolvimento humano: infância, adolescência, virilidade e velhice para explicar o ciclo vital do rio desde sua nascente até a sua foz. Mas é nas metáforas com que ele inicia a descrição que a abordagem se explicita:

A seguir, depois de uma curva larga na Lapa dos Esteios, o Mondego encontra Coímbra, a côrte dos seus trovadores erguida num anfiteatro, ao vê-lo passar, tranqüilo nas águas baixas, ou bramindo, impetuoso, nas grandes cheias. Então, o *Senhor do planalto*, espelhando a sua capital, parece um sultão em face da favorita. Torna-se mais belo, brinca entre choupos, começa a serpear – e talvez tanto como celebrados crepúsculos e famosas tonalidades dos arredores de Coímbra, o verde triste das oliveiras, a côr arroxeadada das colinas – talvez tanto como isso, os meandros divagantes do Mondego influíram sempre na dolente voluptuosidade dos poetas coimbrãos. (Martins, 1940, p. 81).

As inundações causadas pelas cheias do Mondego são esses comportamentos do rio que estão gravadas na memória da cidade de Coímbra pelo menos desde o século XIII, tornando-se maiores, mais frequentes e perigosas a partir do século XIV (Rebelo, 2012). As *doces e claras águas do rio*, tal como descreveu Camões em um dos seus Sonetos, regularmente tornavam-se violentas e temíveis. “Se o rio é um Deus, é também um demônio”, diria o ditado a propósito do rio Nilo que ao Mondego também se aplica (Martins, 1940, p. 174). O rio frequentemente enchia-se, transbordava pela cidade e arrastava consigo aquilo que encontrava pela frente, tal como no poema de Brecht.



Figura 67. Inundação no Largo da Sota, Baixa de Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Em uma memória do Mosteiro de Santa Cruz datada de 1331 e resgatada por Jorge de Alarcão (2008, pp. 18-9), tem-se a proporção que o fenômeno assumia: *foy em Cojimbra a mayorchea que nunca foy depois do diluvjo de Noe e quebrou quatro piars (isto é, pilars) da ponte e derribou mujntas casas e chegou aagua acima da Rua do hospital [...]*.

A destruição causada pelas cheias importava também à reconstrução e, com isso, à modificação da paisagem urbana de Coimbra.

Nesse sentido, o alteamento progressivo da parte baixa da cidade, afetada pelas cheias do rio, terá decorrido em função das demolições aí praticadas ao longo dos séculos. Isto porque muitos prédios foram arruinados pelas inundações, sendo que os materiais que procediam da demolição desses prédios eram deixados no local tanto para se poupar o trabalho de lançá-los a outro sítio como também porque o alteamento era considerado uma defesa contra novas inundações (Alarcão, 2008, p. 18).

Pois quem acreditaria que aquele rio cristalino, inspirador de canções e poemas, no verão chegava praticamente a secar, resumindo-se a pequenos regatos de água a serpentear pelo vasto areal teria a audácia e a valentia que apresentava nas épocas chuvosas? Eis a razão de ter recebido da população de Coimbra o apelido de “bazófiás”, alcunha que hoje ainda é lembrada pelo barco que transporta os turistas em passeio na cidade de Coimbra, o “Basófiás”.

Entretanto, as cheias não ficaram no passado do rio e da cidade. Apresentam-se como um evento secular que ainda persiste na atualidade – em 2019 uma grande cheia do rio trouxe prejuízos milionários à região do Baixo Mondego e desalojou dezenas de pessoas.



Figura 68. Cheia do Mondego, Coimbra (2019).
Fonte: o autor.

Pelo menos desde a Idade Média, têm-se registros dos esforços humanos para exercer algum controle sobre as águas do Mondego ou minimizar os efeitos das suas cheias e do seu assoreamento. Coelho (1989) colaciona, em sua tese sobre o Baixo Mondego nos fins da Idade Média, documentos que mostram ainda no século XIII esforços para regularizar afluentes do rio; construir abertas, canais e valas com capacidade de escoamento da água e para o plantio de salgueirais e seiceiros nas margens do Mondego para servirem de defesa contra as cheias e absorver as águas nas zonas alagadas. A historiadora afirma ser abundante a documentação dos séculos XIV e XV sobre essas obras, o que indica um esforço sistemático nesse sentido, muito embora nem sempre bem-sucedido (Coelho, 1989, pp. 109-111).

A muito citada carta régia de 22 de setembro de 1464 contém a proibição de Dom Afonso V de queimadas nas margens do Mondego, de Seia até Coimbra. No século seguinte, há registros de regimentos e projetos para mitigar os efeitos das cheias do Mondego, datando de 1538 a primeira determinação real para a construção de um emparedamento ao longo de Coimbra para se evitarem os estragos da cheia na cidade e o assoreamento do rio e de 1565 a ordem do infante

D. Henrique para o estudo do encanamento⁴¹ do rio, a primeira no sentido de disciplinar as suas margens (Sanches, 1996, p. 4)

Já no século XVIII, os engenheiros Manuel Mexia da Silva e Manuel Azevedo Fortes realizaram um levantamento do rio de Coimbra até o oceano e apontaram como solução a abertura de dois novos troços retilíneos para que o rio pudesse fluir (“alveo novo”), com o fim de evitar o assoreamento e as cheias, como se vê na planta que elaboraram em 1703.

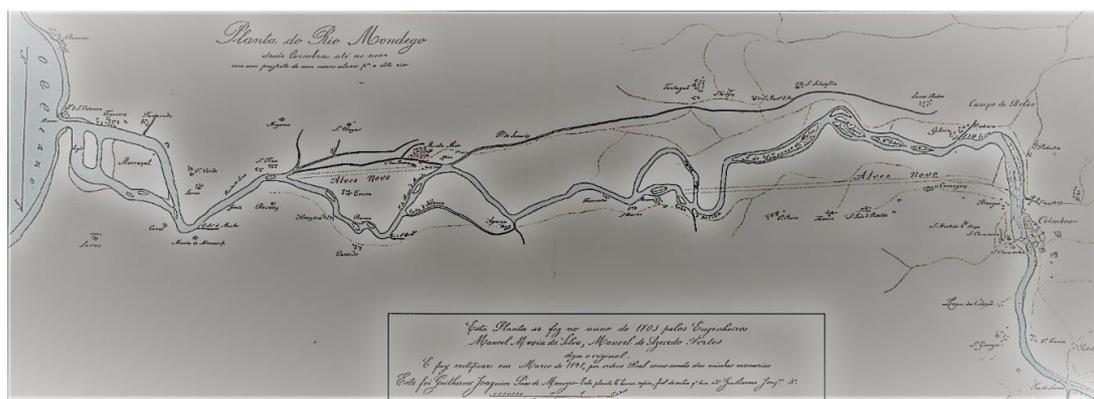


Figura 69. Planta do Rio Mondego de Coimbra até ao mar (1703) – Realce do autor.
Fonte: Fortes (1929).

Mas é a partir do estudo elaborado pelo Padre Estêvão Cabral que nos fins do século XVIII e inícios do seguinte serão iniciadas as obras de encanamento do rio desde a sua foz até Coimbra, obras estas que viriam ao longo dos 1800 enfrentar revezes, como a invasão francesa e a consequente fuga da família real portuguesa para o Brasil em 1807, e embaraços sociais e legais no próprio terreno, onde os afetados pelas obras as embaraçavam e questionavam o não-pagamento de indenizações pelas áreas perdidas em decorrência da construção do novo canal.

Das obras do projeto que foram executadas nesse período, uma ainda hoje se destaca no contexto urbano da cidade de Coimbra: a Mata Nacional do Choupal. No tempo de Estêvão Cabral, após passar pela cidade de Coimbra, o álveo velho do Mondego estava inteiramente seco, correndo o rio “à reveria” pelos campos a partir do sítio conhecido como *Quebrada Grande* (Cabral, [1791] 1991, p. 144). Devendo o álveo novo ser fixado a partir desse ponto em linha reta até um ponto

⁴¹ Não se trata aqui de canos de tubulação, mas sim de disciplinar as margens do rio por meio de canal(is) para fruição de suas águas de forma direta e sem obstáculos.

antes da localidade de Pereira, conforme figura 69. O estudo previa o plantio de árvores e arbustos nos areais para alcance desse intento, pois serviriam como barreira para redirecionar as águas, além de amortecer a sua velocidade nas enchentes (Cabral, 1991, p. 159).

Possivelmente o choupo, espécie de rápido crescimento, tenha inicialmente se destacado na vegetação, o que explica a toponímia atual dessa mata. Destaca-se que se tem aqui, mais uma vez, um exemplo do que se nomeia socionatureza. O principal espaço verde da cidade, refúgio “natural”, é tão fruto da ação humana como das forças “naturais”, não sendo mais possível discernir entre os limites da natureza e do humano no desenvolvimento desse ecossistema tal como ele se configura na atualidade.

Ademais, a criação da Mata do Choupal alcança tamanha importância para Coimbra que é a partir dela que vai ser estimulado o surgimento de uma nova forma de pensar a relação da cidade com o rio, materializada em projetos urbanísticos que, desde o século XIX até a atualidade, almeja a conexão entre os espaços verdes urbanos a partir de um *boulevard* que siga a linha de água paralela ao rio.

Fato é que, apesar do seu legado, as obras executadas a partir do estudo de Estêvão Cabral não foram suficientes para pôr fim às cheias e ao assoreamento dos Campos do Mondego. Após os sucessivos planos e projetos realizados ao longo dos séculos e da execução de algumas obras, finalmente, em abril de 1962, foi apresentado pela Direção-Geral dos Serviços Hidráulicos o “Plano Geral do Aproveitamento Hidráulico da Bacia do Mondego”, subscrito por Rui Sanches.

Dessa forma, nas mais de três décadas que separam a cheia de 1962 e a cheia de 1996, o Mondego vivenciou muitas mudanças significativas e, assim, a cidade de Coimbra.

O plano de grande magnitude foi orientado para a defesa, rega e enxugo dos campos do Mondego, e a rega dos campos de Cantanhede e Vouga, prevendo para tanto a construção de albufeiras de fins múltiplos (rega, defesa contra as cheias e energia), a criação dos leitos periféricos direito e esquerdo e a regulação do leito central e de diques insubmersíveis. Considerou também o aproveitamento hidroelétrico do rio, mas não se previram medidas para possibilitar a navegação fluvial, naquela altura já em franco declínio (Sanches, 1996).

Após ser aprovado pelo Ministros das Obras Públicas e pelo Conselho Superior de Agricultura, o projeto foi analisado e aprovado pela Câmara Corporativa

em março de 1965, que se manifestou pela urgência do início das obras previstas (Sanches, 1996, p. 127). As obras da barragem da Aguieira, primeira a ser construída, foram iniciadas em 1974 e as obras de regularização do leito do Baixo Mondego começaram somente no mês de dezembro de 1977, vindo a ser concluída em 1984 a regularização do leito central do rio (Santos, 2013) e, posteriormente, a do leito periférico direito e do leito periférico esquerdo.



Figura 70. Maqueta com as obras de regularização do Baixo Mondego. Legenda: (1) Estrada adjacente; (2) Canal de rega; (3) Dique; (4) Leito maior; (5) Enrocamento; (6) Leito menor. Fonte: Adaptado de C. O. Santos (2013).

Sob o ponto de vista hidráulico, a conclusão das obras alterou substancialmente o regime do rio em Coimbra com o amortecimento e o controle das suas cheias. Segundo levantamento realizado pela geógrafa Isabel Paiva, em uma série de trinta anos antes de 1979/80, em apenas cinco não foi registrada qualquer inundação na cidade, sendo que, em alguns anos, chegaram a ser registradas mais de sete ocorrências desse tipo (Paiva, 2019, p. 132). De outro modo, a partir de 1980/1981, houve uma redução considerável no número de inundações, sendo que apenas no ano de 2001 foi registrada a primeira inundação na cidade relacionada ao extravasamento do leito normal do rio (Paiva, 2019, p. 133), sendo todas as outras relacionadas a questões de drenagem das águas urbanas.

Uma das obras realizadas no curso do Plano alterou significativamente a paisagem da cidade. Trata-se da barragem de Coimbra, mais conhecida como “Açude-Ponte” ou “Ponte-Açude”.

Essa barragem tem uma grande importância no sistema de aproveitamento hidráulico que foi construído, pois é, a partir dele, que tiveram origem os canais de regadio do Baixo Mondego.

Especificamente para a cidade, a construção da barragem teve dois impactos urbanos consideráveis. O primeiro deles diz respeito à viabilização de uma segunda ponte rodoviária sobre o rio Mondego, já que, até naquela altura, a única ponte com que a cidade contava era a Ponte de Santa Clara. Isto permitiu iniciar um novo delineamento do fluxo de veículos na cidade, que então recebia todo o trânsito de ligação entre Lisboa e Porto na Ponte de Santa Clara.

A segunda, mas não menos importante, consequência da construção da barragem foi a conformação de um espelho de água ao longo de toda a margem urbana do Mondego na cidade de Coimbra.

O novo espelho de água alterou significativamente o espaço fluvial e a paisagem urbana. Listam-se, a título de exemplo, as melhorias no microclima devido à presença constante da água, a melhoria no nível de dispersão de poluentes oriundos do intenso trânsito rodoferroviário que se verificava naquela zona da cidade, a inauguração de uma nova estética na qual o rio torna-se enquadramento cenográfico para a colina que sustenta o núcleo primitivo da cidade.

Ademais, essa alteração interditou antigas práticas socioespaciais, como as travessias e as barcas de passagem entre as margens e a lavagem da roupa do leito do rio, mas possibilitou o surgimento de novas práticas – como a prática de desportos náuticos - e novos discursos sobre o rio. A produção desse novo espaço urbano acompanha, assim, a constituição de novos arranjos sicionaturais de relação do rio com a cidade, sobre os quais se dedica um capítulo próprio nesta tese.

A construção das barragens, contudo, não impediu o rio de inundar a cidade. Após experimentar um longo período sem a ocorrência de inundações, no ano de 2001, o rio Mondego voltou a transbordar. Considera-se que essa cheia inaugurou uma passagem tardia na forma como socialmente se vivia a ameaça e a insegurança das inundações causadas pelo Mondego em Coimbra: a cidade deixou de se pautar pela régua hidrométrica da Ponte de Santa Clara para se guiar pelo volume de água armazenado e “debitado” (liberado) pelas barragens de Aguieira e do Açude-Ponte.

Utilizando o léxico empregado pelo sociólogo alemão Ulrich Beck em seu livro *A sociedade do risco*, pode-se afirmar que essa cheia inaugura uma *semântica*

do risco (Beck, [2007] 2016, p. 22), pois é a partir dela que se tematizará no tempo presente os perigos futuros que as cheias do rio representam para a cidade.

O ponto de referência aqui é a construção da barragem de Aguieira. Construída para alimentar as necessidades económicas da produção agrícola do baixo Mondego e para atender à crescente demanda energética portuguesa, a cidade e o concelho de Coimbra viram-se beneficiados por essa obra no que tange à sua proteção contra as cheias do rio. É como se todo esse conjunto de pessoas, que vive e trabalha às margens do rio, estivesse incólume a cheias futuras ou, no mínimo, que a probabilidade de elas ocorrerem fosse tão diminuta que não merecesse preocupação.

Beck considera que a tematização dos riscos decorre do próprio sucesso da modernização, pois é a partir dela que são gerados. Eles deixam de ser uma “fatalidade” atribuída a agentes externos, como deuses, demônios e a natureza, para constituírem um sistema de regras que resulta de decisões sobre as incertezas e os riscos industriais que se tornaram passíveis de serem descritos e calculados e, assim, previsíveis e compensáveis (Beck, 2016, pp. 26-27). No caso do sistema hidráulico do Mondego, é a própria construção das barragens que vai gerar um novo risco à cidade, não pelo insucesso do sistema, mas como resultado inerente do sucesso de sua construção.

No entanto, a construção das barragens era percebida pelas pessoas da cidade como remédio para o fim das inundações, quando, na verdade, o risco, por mais diminuto que seja, nunca deixou de existir. A história de Carlos Gomes, morador de Ribeira de Frades, ilustra bem essa percepção:

Carlos Gomes contou que chegou à casa pela 1h00 da manhã. Vinha de Braga, no seu camião, numa altura em que estava tudo “sequinho”. Durante a noite “ouvia na TV que o dique do Açude ia debitar mais água, mas nunca pensando que ia acontecer o que aconteceu”. Pelas 3h30 era acordado pelo cão: “Tinha meio metro de água em casa. Depois já não dormi mais” contou, ao acrescentar que “a água subia de meia em meia hora”. Cerca de uma da tarde de ontem, estava em cima do reboque do camião quando foi retirado do local pela Proteção Civil. (Diário de Coimbra, 2001, p. 3).

Não se trata de uma situação isolada. Na margem esquerda do Mondego, em Coimbra, a destruição de barcos do Centro de Desportos Náuticos e de todo o trabalho arqueológico que vinha sendo executado há mais de cinco anos no

Mosteiro de Santa Clara-a-Velha confirmam a frase com a qual a reportagem “Três dias de caos” é arrematada: “aquilo que já chama uma catástrofe e que ninguém esperava” (Diário de Coimbra, 2001, p. 5).

Uma falha grave que se constatou foi em relação ao processo de comunicação dos riscos às instituições e às pessoas potencialmente atingidas, o que sem dúvida aumentou a vulnerabilidade e os danos efetivamente gerados pelo desastre. Além dos diversos depoimentos de pessoas que se viram surpreendidas pela água em meio à madrugada, o jornal trata de reproduzir a fala do então coordenador da Proteção Civil Municipal: “de um momento para o outro se tornou incontrolável, isto cerca das 2h00 e, já não houve capacidade para informar ninguém” (Diário de Coimbra, 2001, p. 5).

Com isso, é possível afirmar que o “contrato de risco” firmado com a população de Coimbra padecia de um certo vício de consentimento. Como ensina Beck (2016, p. 28), “vivemos em um mundo de perigos e incertezas que não são controláveis e onde é preciso decidir sobre o futuro nas condições de insegurança que a própria humanidade gerou” (Beck, 2016, p. 28). Ainda valendo da alegoria do contrato, é preciso que as partes contratantes – a sociedade civil em geral – tenham pleno conhecimento do seu teor para que após a discussão pública e democrática assumam os prós e os contras de sua decisão – no caso das consequências reais e possíveis da construção do sistema hidráulico do Mondego.

A longa história das obras no Mondego evidencia um grande déficit democrático em todo o processo, mesmo após o fim da ditadura do Estado Novo, lembrando que, se o projeto foi concebido sob a égide do salazarismo, foi executado no pós-25 de abril.

Fato é que as populações que estariam sob as consequências direta das obras foram alijadas da participação e do poder de escolha dessa intervenção sobre o rio. A obra de Renato Sanches (1996), subscritor do projeto, refaz todo o trajeto histórico das obras no Mondego desde os primórdios das providências régias até a execução do projeto na década de 1980. Fora uma ou outra participação diminuta da entidade de representação de agricultores do Baixo Mondego no sentido de cobrar uma solução para o “problema” das cheias e do assoreamento ou a menção de oposições decorrentes de questões fundiárias, não há menção à participação aberta das pessoas, nem a reuniões, tentativas de escuta ou planos de informação e explicação das obras.

As controvérsias “técnicas” foram resolvidas em discussões também “técnicas” nas quais têm lugar de fala os “técnicos”. Nem mesmo no âmbito do executivo municipal de Coimbra o assunto foi abordado e discutido, como demonstram as atas das reuniões da Câmara de Vereadores no período correspondente. De alguma forma, essa constatação serve para explicar a baixa percepção social dos riscos gerados por essa obra e os imensos danos gerados às populações ribeirinhas de Coimbra e da região do Baixo Mondego.

A socióloga Delta Sousa e Silva (2006) afirma que as condições adversas associadas a falhas sutis na gestão e no controle do sistema técnico acabaram por permitir que cheias de 2001 na bacia do Mondego fossem explicadas a partir da *imprevisibilidade*. Para ela, o que esteve patente nesse desastre foi o fenômeno a que o sociólogo William Freudenburg denominou *atenuação social do risco*, que se configura quando leigos e técnicos, levados pela baixa probabilidade de ocorrência do desastre, acabam por descuidar dos mecanismos de controle em decorrência da crença na infalibilidade do sistema técnico (*atrofia da vigilância*), o que permite que desastres desse tipo apareçam como algo inesperado e imprevisível.

O extrato das falas de algumas autoridades nos jornais da época corrobora essa percepção. A existência real do desastre recolocou, assim, pela voz de um dos responsáveis do Instituto Nacional de Água (INAG), o contrato de risco em novos termos, mais transparentes no sentido de assumir a existência inerente de risco no sistema: “Fez-se uma obra para conter os caudais até certo limite. É evidente que, quando as coisas passam muito dos limites, perde-se controle seja do que for” (Diário de Coimbra, 2001, p. 11).

As autoridades ligadas à gestão hídrica e à segurança também manifestaram o sentimento de surpresa perante a cheia. O jornal repercutiu a fala do coordenador da Proteção Civil Municipal de Coimbra que o acontecido era

[...] imprevisível” e que nem o “INAG, nem ninguém, nunca se pensou que isto pudesse acontecer” e do Comandante dos Bombeiros Sapadores de Coimbra, para quem o vento “temia-se, mas não se previa. (Diário de Coimbra, 2001, p. 5).

Especificamente na cidade de Coimbra, os danos diretos da cheia foram reduzidos e afetou-se pouco a vida das pessoas, mais em razão do esvaziamento

das funções socialmente desempenhadas pelo rio do que propriamente pela existência de um sistema efetivo de prevenção de danos.

Passadas as cheias, pode-se dizer que a ação do rio voltou a ser discutida na interface com as intervenções no Mosteiro de Santa Clara-a-Velha, que até então se considerava a salvo das águas do Mondego “depois de séculos submerso” e nas intervenções do Programa Pólis na margem direita do rio para construção do “Parque Verde do Mondego” cujo arranque das obras seria celebrado com uma festa no dia 08 de fevereiro, conforme havia anunciado o jornal poucos dias antes. (Diário de Coimbra, 2001, p. 03).

Interessante notar que, após as cheias de 2001, esses projetos não foram abandonados, tendo sido executados e entregues à cidade mesmo com o reconhecimento do risco de “retorno do Basófilas”. Talvez essa cheia tenha rememorado a cidade de que o rio nunca estará sobre controle absoluto e definitivo, e tenha impulsionado uma forma de espacialização que rompe com a lógica de que o rio é um elemento *sobre* o qual se faz a cidade para começar a se pensar que o rio é um elemento *com* o qual se faz a cidade.

4.4. O rio como estrada: a navegação fluvial pelo Mondego

Dentre os inúmeros usos sociais e funções assumidos pelo rio Mondego ao longo da história, a navegação fluvial foi de suma importância para o desenvolvimento da cidade de Coimbra. A posição da cidade, no começo da planície aluvial do rio entre o Porto Fluvial da Raiva, no concelho de Penacova, e o concelho de Figueira da Foz, colocava a cidade como ponto nodal na ligação entre a região das Beiras e o litoral, sendo Coimbra lugar de encontro, fluxos e trocas.

Em Coimbra, a existência de portos fluviais ao longo da margem direita do rio remonta aos séculos XI e XII (Alarcão, 2008). Na figura 71, abaixo reproduzida, é possível ver quatro pequenos barcos atracados junto à margem direita do rio, a jusante da ponte. Nota-se que a cidade era então quase que inteiramente construída a partir da linha da muralha, sendo a área a montante da ponte desenhada sem habitações e apenas com algumas culturas junto ao aqueduto de São Sebastião.

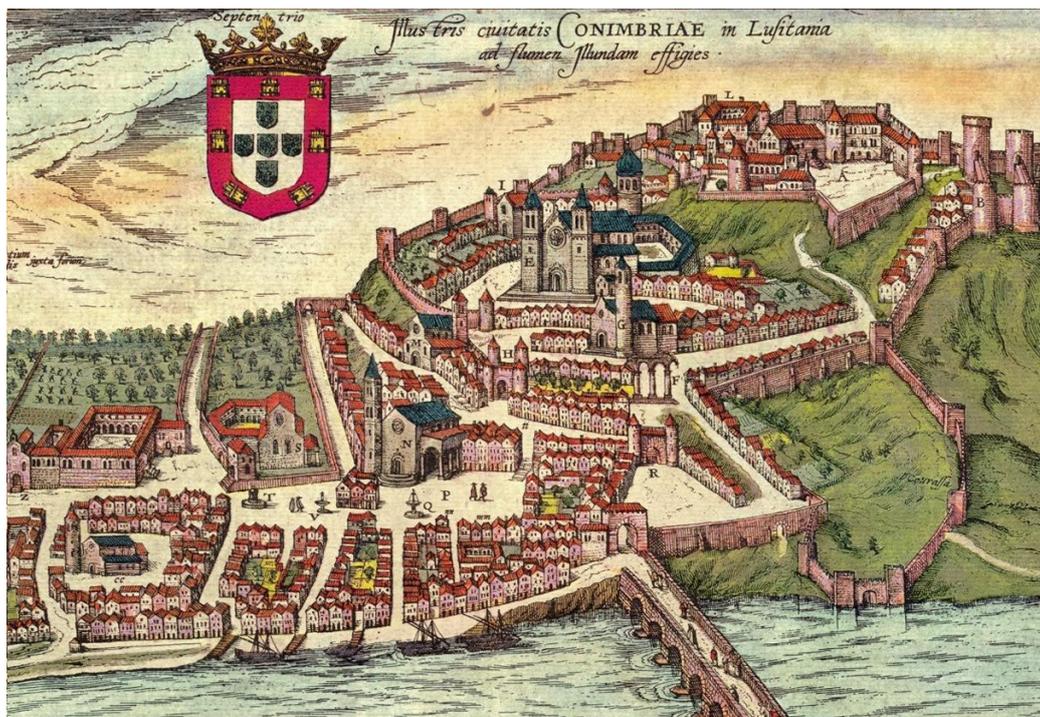


Figura 71. Representação de Coimbra na segunda metade do séc. XVI. Detalhe da gravura de Hoefnagel.

Fonte: Silva, A. (1964).

Com o assoreamento do rio e a redução da altura da água no seu leito, a presença de pequenos navios registrada ainda no tempo de D. Afonso Henriques (Martins, 1940, p. 164) é substituída por barcos de pequeno calado.

As barcas que navegavam pelo Mondego tinham o fundo alargado para permitir a navegação em águas de menor profundidade e ficaram conhecidas como *barcas serranas*. Com capacidade de carga que podia chegar a quinze toneladas, seu comprimento variava entre dez e vinte e dois metros, não ultrapassando dois metros e meio em largura. (Dias, 2005, p. 79).

O Mondego, até o século XIX, era uma importante “estrada” que permitia o transporte das pessoas no percurso entre o Porto da Raiva, em Penacova, e a Figueira da Foz. A partir do início do século XX, após a inauguração do caminho de ferro da Beira Alta, em 1882, o rio passou a ser utilizado principalmente para transporte de mercadorias e foi perdendo paulatinamente a sua centralidade a partir de então.

Se, no final do século XIX, a construção de uma estação de comboios na margem do Mondego, bem no centro de Coimbra, era justificada pelo objetivo de proporcionar o escoamento das mercadorias vindas por comboios até o rio, de onde seriam transportadas por via fluvial até ao porto da Figueira da Foz (Alves, 2015, p.

227), menos de cem anos depois a navegação comercial no Mondego perderia toda a sua relevância e desaparecia por volta de 1950.

As razões para a decadência da navegação fluvial são de ordens socionaturais: o assoreamento do rio e a dificuldade de navegação que lhe impunha; a construção de estradas e caminhos de ferro que facilitaram o transporte de pessoas e mercadorias; e a difusão do uso do gás e da eletricidade, diminuindo o consumo de madeira e de lenha.

Após entrevistar e conversar com diversos barqueiros em diferentes lugares junto ao Mondego, Lameiras (1988) narra a história relacionada à navegação comercial no rio Mondego durante a primeira metade do século XX, com interessante destaque para o cotidiano dos barqueiros.

Segundo ele, as barcas vindas de Penacova chegavam a Coimbra com lenha e madeira em cavacas, ramalheira (tipo de lenha para fornos de pão), carvão vegetal, carqueja, mato, telha e outros produtos da serra com facilidade de venda na cidade ou na Figueira da Foz. Após o pagamento dos impostos, as mercadorias eram descarregadas nos cais e transportadas até os seus compradores por meio de carros de bois ou pelos próprios barqueiros, às costas, conforme a distância da entrega. Depois partiam rumo à Figueira da Foz, onde se abasteciam de produtos para vender na serra e até mesmo em Coimbra, como o sal, areia fina, sardinhas, bacalhau e arroz (Lameiras, 1988, p. 88).



Figura 72. Barcas serranas no antigo Cais do Cerieiro, nas proximidades da Ponte de Santa Clara, Coimbra (s.d.).

Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Também pelas barcas serranas era feito o transporte das trouxas de roupas que as lavadeiras de Casal de Mizarela e de Torres do Mondego recolhiam nas pensões, hotéis e nas casas da população mais abastada de Coimbra.

A força do Mondego condicionava a vida desses homens pobres que exerciam o ofício de barqueiro e ditava o ritmo das cidades que, de alguma forma, dependiam da navegação pelo rio, diminuindo o movimento comercial em suas margens e nas feiras da cidade. O assoreamento e o volume de água eram fatores que limitavam o tráfego fluvial, seja pelo perigo que as águas da cheia representavam, seja pela ausência de água no leito durante o verão, quando a navegação tornava-se impossível ou era feita por meio de jangadas que procuravam canais de passagem por entre os extensos bancos de areia (Martins, 1940, p. 165).

As rampas e as escadas que ainda hoje existem na margem direita do rio em Coimbra são arranjos físicos que permanecem como testemunhas dessa época histórica, demarcando no espaço da cidade aquele tempo em que o rio era também estrada.

As práticas sociais que ali tinham lugar também eram práticas econômicas ligadas especialmente ao mundo do trabalho que conferia ao rio uma camada de

significação que ultrapassa o tom melancólico dos poemas e das músicas ainda hoje reforçados pela cultura oficial: o rio era meio de sobrevivência para uma população empobrecida que retirava dali o seu sustento com o esforço físico de descarregar e transportar mercadorias.

Para além do edificado, o ritmo e o cotidiano nas margens urbanas do Mondego em Coimbra marcavam a vida da cidade. O movimento de subir e descer o rio com mercadorias e trouxas de roupas, o descarregar das barcas, a entrega dos produtos, a partida das barcas, as pessoas a esperar nos cais da cidade... Esse cenário de diversidade, encontros e relações propiciadas pelo Mondego constituía uma rede de sociabilidade difusa que entrelaçava os estudantes, suas serenatas e poesias com os barqueiros, os fiscais da Câmara que cobravam o imposto no cais, as lavadeiras, as aguadeiras, os carroceiros, as senhoras que tomavam os serviços das lavadeiras, os restaurantes que recebiam as pessoas à beira-rio, os comerciantes que vendiam os seus produtos para os barqueiros...

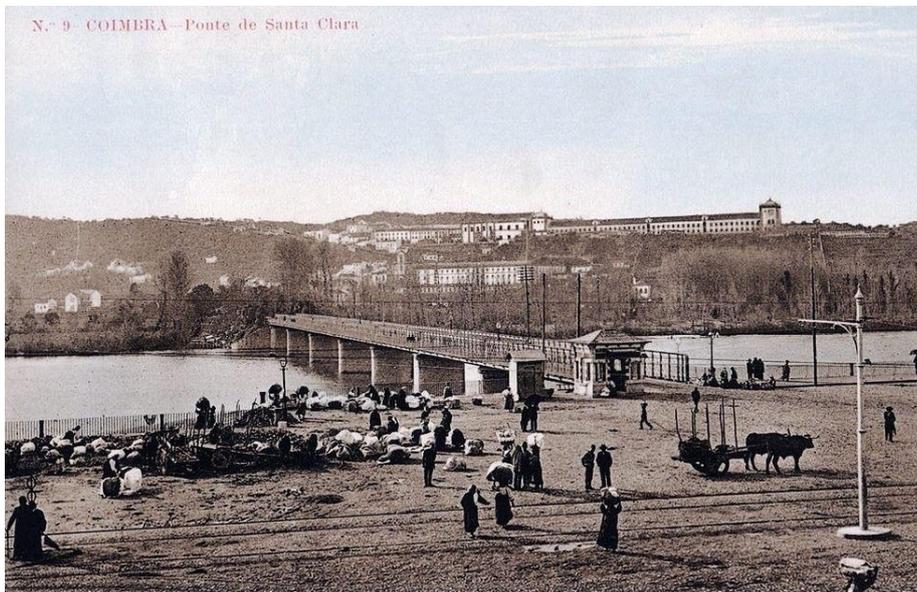


Figura 73. Ponte de Santa Clara junto ao atual Largo da Portagem, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

A figura 73 retrata a margem direita junto ao atual Largo da Portagem já nos finais do século XIX, pois que já se nota a presença da linha de ferro do Ramal da Lousã, inaugurada em 1885. A presença de muitas mulheres com trouxas e cestos levados à cabeça e de várias trouxas pelo chão, carroças junto ao rio e um carro de bois revelam este Mondego vincado no trabalho. Mas na cena, ao lado

esquerdo, aparece um senhor de chapéu e fato completo de outro senhor, bem à margem do rio, segurando o que parece ser um guarda-chuva. Poderiam ser estudantes, comerciantes ou homens da classe média urbana que também povoavam esse espaço das margens.

Não obstante a sua pluralidade, a história e o turismo oficiais de Coimbra cuidaram de destacar e projetar o rio Mondego cantado pelos estudantes e, quando muito, a exibir peças que remetem a um passado que não se faz contextualizado, como é o caso da réplica da barca serrana exposta no Parque Manuel Braga, junto ao Museu da Água de Coimbra. Mais ao lado, contudo, mesmo que igualmente calcadas na economia do turismo ou por elas incorporadas, há iniciativas que buscam recriar algumas das tradições e costumes dessas gentes do rio para além da monumentalidade, como é o caso da “Festa do Barqueiro”, organizada anualmente pela aldeia de Miro, concelho de Penacova, onde é recriada a navegação da barca serrana de forma a manter viva a memória desse transporte e das pessoas dedicados a essa lide do rio.



Figura 74. Cartaz de divulgação da Festa do Barqueiro de Miro (2018)
Fonte: Rancho Típico de Miro “Os barqueiros do Mondego”.

Atualmente, já no ano de 2021, o município de Coimbra aprovou a iniciativa da emissão de licenciamento para um operador turístico proporcionar passeios de barca serrana no espelho de água do Mondego.

O Mondego secou.
Outro Camões agora que viesse,
Tinha apenas areia
Com que apagar a tinta da epopeia
Que escrevesse.

(Miguel Torga, *Estiagem lírica*, Diário V, 1949)

CAPÍTULO 5 – RIO AREIA: O MONDEGO EM TEMPOS DE SECA

A geografia já cuidou de demonstrar que o leito do rio Mondego é marcado pela sazonalidade (Martins, 1940; Paiva, 2019; Rebelo, 2012). Os seus caudais alternavam-se conforme o nível de precipitação em cada época do ano, em que os invernos chuvosos faziam-se acompanhar das cheias, enquanto nos meses secos e quentes as águas do rio baixavam de forma a alterar completamente as suas características.

Apesar do realce que é dado às cheias na cidade, para se ter uma ideia do quão severa era a estiagem em regime natural do rio, Paiva (2019, p. 80) cita os dados do ano 1972, quando o caudal se reduziu praticamente a 0 m³/s por 74 dias consecutivos, em um total de 96 dias em que quase não fluiu água em Coimbra, o que incluiu os meses de agosto, setembro, bem como a maioria dos dias de julho e outubro daquele ano.

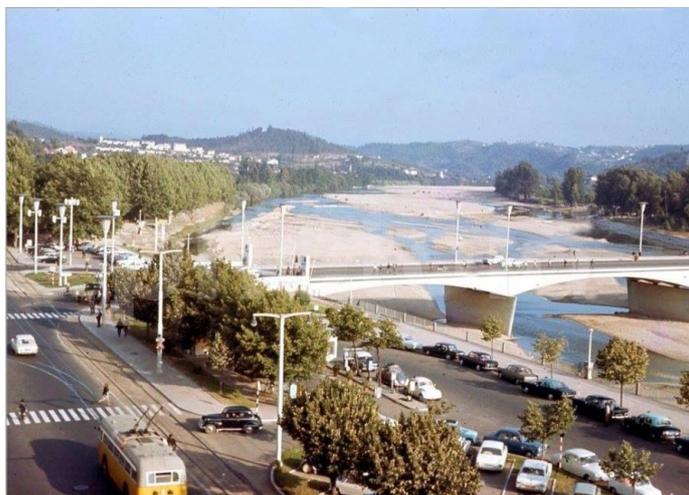


Figura 75. Rio Mondego em tempos de seca, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

A construção do sistema de aproveitamento hidráulico do Mondego permitiu maior controle humano sobre o escoamento do rio ao longo da sua bacia, atenuando as cheias inverniais e mantendo níveis mínimos de caudais durante o verão. No entanto, até a construção do Açude Ponte em Coimbra, a paisagem do Mondego e, portanto, de Coimbra, acompanhava o ritmo das estações do ano. Às cheias inverniais, abordadas nos capítulos precedentes, sucediam uma paisagem formada por extensos bancos de areia e pequenos regatos de água.

Encaradas como problema, a areias do Mondego ocuparam a preocupação de Coimbra e de Portugal por séculos. Em uma Carta Régia escrita por D. Afonso V, com data de 22 de setembro de 1464,⁴² está consignado que “a requerimento da cidade e para evitar a continuação dos grandes danos provocados pelo assoreamento do Mondego, proibiu-se que, de Coimbra a Seia, pusessem-se fogos até uma légua das margens do Mondego”.

Mais de cem anos depois, em 2 de janeiro de 1567, há uma Carta do cardeal infante D. Henrique, “determinando que os vereadores, com o bispo, cabido, reitores da Universidade e colégios, conferenciassem sobre as causas das doenças que grassavam na cidade e **sobre a perda que o campo sofria com as areias do rio, para se lhes dar remédio**”⁴³ (Carvalho, 1943, p. 142, grifo nosso).

As areias que as águas arrastavam e o assoreamento constituíam motivos de atenção não apenas para os Campos do Mondego, mas também para a cidade. Em um documento de 5 de agosto de 1862, Inácio Raimundo Sobral pede ao escrivão da Câmara Municipal de Coimbra lhe ateste quando se despendeu na reparação do Cais das Ameias, devido às areias [...].⁴⁴

Ao longo dos séculos, o transporte de sedimentos pelas águas causou a diminuição da altitude do leito do Mondego que teria, segundo Walter Rossa, subido catorze metros desde a romanização até à sua normalização, há aproximadamente dois séculos (Rossa, 2001, p. 30).

⁴² Arquivo Histórico Municipal de Coimbra, Coleção de Pergaminhos Avulsos, nº 84 (PT/AHMC/PA/nº 84).

⁴³ Arquivo Histórico Municipal de Coimbra, Cartas Originais dos Reis. 1480-157, nº 136, fl. 91 (Coleção de 173 alvarás e cartas régias originais dirigidas à Câmara e justiças de Coimbra no período de 1480 a 1571).

⁴⁴ Arquivo Histórico Municipal de Coimbra, Papeis Diversos, Maço 2, nº 8.

Não obstante as diferenças de cálculos nessa altitude (Alarcão, 2012), fato é que as areias transportadas pelas águas do Mondego tiveram como consequência o seu assoreamento que alterou o leito do rio e tornou mais frequentes as cheias.

Esse processo acarretou diversas mudanças à cidade. No que tange a aspectos físicos mais visíveis, importou a construção dos cais e muros ao longo do rio e o desaparecimento dos mosteiros de São Domingos (meados do século XVI), de Santa Justa (início do século XVIII) e de Santa Clara-a-Velha (final do século XV).

As areias também chegaram à toponímia da cidade. A palavra Arnado deriva de arena, “areia” e convinha de uma área arenosa, junto ao rio (Alarcão, 2008, p. 180). Assim, a área até hoje conhecida em Coimbra como zona do “Arnado”, nas proximidades da Rua da Sofia e da Avenida Fernão de Magalhães, devem seu nome a esse elemento socionatural.

Além disso, esses pequenos grãos modificavam a paisagem da cidade, criavam sociabilidades e urbanidades decorrentes de práticas sociais que possibilitavam, induziam e transformavam. Nesse “novo” rio, seco, que se apresentava a cada verão, o protagonismo passava a ser dos extensos areais e não mais das águas.

Como exemplo, têm-se as construções das praias fluviais bem no leito do rio, nos anos de 1935-45; a presença das lavadeiras e suas crianças; os banhos públicos no próprio rio e a construção de pontes rústicas para passagem de peões entre as margens direita e esquerda.

Santos (2014) descreve esses tempos em seu livro de memórias:

No verão, Coimbra era uma cidade sufocante com pouca gente nas ruas às horas de maior calor, capital da pasmaceira, onde todos os caminhos dos mais novos iam dar ao rio. Um rio que lhes oferecia sereno, para desfrutarem da frescura das águas amigáveis e ainda pouco poluídas, correndo lentamente entre os extensos areais de areia grossa, a escaldar, onde as lavadeiras punham a roupa a corar e nos fins de tarde se realizavam animados jogos de futebol de pé descalço, que só terminavam com a hora de ir jantar, perto do pôr do sol, quando o coaxar das rãs iniciava nos charcos junto às margens os concertos do entardecer. (Santos, 2014, p. 111).

Dessa forma, cabe ao presente capítulo investigar como o “rio areia” alterava o espaço e quais práticas sociais tinham ali lugar durante os períodos de

estiagem, enfim o que essa paisagem fluvial arenosa revela das urbanidades que marcaram o espaço de Coimbra durante a maior parte do século XX o que permitirá perceber os fragmentos desse tempo que ainda se fazem presentes na forma atual de viver a cidade.

Para tanto, serão manejadas as seguintes fontes primárias de pesquisa: edições do jornal regional *A Gazeta de Coimbra* e o *Diário de Coimbra*; fotografias; e Atas das Reuniões da Câmara Municipal.

Justamente por reconhecer a imbricação entre sociabilidade e espaço e o papel de ambos na construção um do outro, buscar-se-á perceber quais os processos socioespaciais tiveram lugar nessa dialética e como o espaço fluvial transformava-se nesses períodos.

5.1. Quando a areia faz cidade: materialidade, agência e sociabilidades

Uma primeira definição de areia, talvez aquela que quase automaticamente materializa-se na mente de qualquer pessoa, está relacionada aos pequenos grãos encontrados no solo das praias, dos rios e dos desertos e algures no solo. Segundo o Dicionário de Geologia, areia é a “classe dimensional ou granulométrica dos detritos, na maioria quartizicos, com diâmetro médio compreendido entre 0,063 e 2 milímetros” (Carvalho, 2011, p. 44).

Dito de outro modo, as areias são materiais que resultam da desagregação de rochas preexistentes em pequenas partículas e que possuem as seguintes propriedades (Castro, 2001):

- I. são muito permeáveis, onde a água se infiltra rapidamente;
- II. variam conforme a rocha de origem;
- III. variam conforme a espessura do grão seja mais grossa ou mais fina;
- IV. são insolúveis na água;
- V. são transportadas pela água ou pelo vento ou mecanicamente pelos seres humanos;
- VI. acabam por se depositar/assentar em algum local após serem transportadas.

Essas características físico-químicas são de grande importância para a arquitetura e a engenharia e, desse modo, para a edificação das cidades.

Como componente do solo, as areias indicam locais aptos e inaptos à realização de obras e assim atrativos e repulsivos para a fixação da população, pois definem a capacidade do solo e a engenharia necessária para receber ou não uma construção. Como matéria-prima fundamental para a construção civil, acabam por interferir nas características das obras que vão variar conforme o tipo de areia encontrado em cada região e a maneira como elas são empregadas nas empreitadas.

Dentre os principais usos e aplicações da areia listam-se a fabricação do cimento, a produção de vidro, a fabricação de tijolos e de acabamentos com texturas para obras, a utilização no processo de filtração no tratamento de água e no de esgotos, a produção de argamassa, dentre diversos outros usos possíveis.

Aqui, reforça-se a tese já discutida de que essas características que estão no domínio da “natureza” não se apartam do domínio do “social”. A saber, a areia deve ser pensada como um elemento socionatural que carrega inseparavelmente propriedades físico-químicas e sociais. Basta pensar como seriam as construções sem a existência da areia. Haveria edifícios de apartamentos? Como seria a forma de socialização das pessoas com a mudança física do seu local de habitação? Como seriam os bairros das cidades?

O que se afirma aqui é que esses pequenos grãos, que são as areias, têm o condão de influir e de mudar a vida e o dia a dia das pessoas e eles se relacionam diretamente com os rios, sua principal fonte de extração. Na esteira do que ensina Latour (2012), entre os polos que se situam na extremidade e transformam o objeto na causa de uma ação ou que o descarta socialmente como um mero instrumento, existe um plano intermédio a reconhecer que “as coisas precisam autorizar, permitir, conceder, estimular, ensejar, sugerir, influenciar, interromper, possibilitar, proibir, etc.” (Latour, 2012, p. 109).

Se se continuar a pensar na areia, pode-se chegar às sociabilidades específicas dos povos que vivem nos desertos do Saara e em como as areias e o deserto ajudam a moldar as suas práticas sociais. Pode-se também refletir sobre o turismo gerado pela atração das dunas marítimas junto às zonas litorâneas e avaliar também como as areias influem no dia a dia das pessoas que vivem junto a essas

dunas e que precisam se adaptar ao seu constante movimento: limpar as casas, lavar a roupa, sair à rua, trabalhar e o simples deslocar entre um ponto e outro, tudo é alterado na forma e no tempo... Como a areia compõe o dia a dia dessas pessoas?

O filme *Casa de Areia* (Andrucha Waddington, 2005) é um valioso recurso para se observar, a partir da ficção, como as areias mudam a vida das pessoas. O enredo narra a história de duas mulheres que, acompanhando o marido em busca de melhores condições de vida, acabam por chegar a uma região de dunas no estado brasileiro do Maranhão no ano de 1910 e são obrigadas a ali permanecer e apreender uma nova forma de vida.

Se a imensidão do areeiro vista por cima revela uma paisagem aparentemente imóvel, o som do vento a transportar a areia e a sutileza do deslizar desses pequenos grãos revelam um movimento contínuo. A vida social que se estabelece nesse espaço, onde nada aparentemente acontece, quando vista de perto, está em permanente movimento, que é a condição da sua própria existência.

A agência social da areia revela-se no encontro entre as personagens de dois mundos diferentes. Os diálogos travados entre elas permite que se apresente ao espectador o modo próprio de viver naquele local: como conseguir e conservar a comida (“o peixe, dona, salga senão estraga”); as novas referências de tempo e de distância (“moro a dois dias de caminhada daqui”); como lidam com os corpos sem vida (“enterrei logo ali”) e a forma de habitar (“agora vão saber que aqui tem gente”); o comércio (“se o senhor quiser escolher alguma coisa aqui, alguma coisa que sirva, o senhor pode levar”), enfim toda uma forma de sociabilidade que é moldada pelos grãos de areia.

Para além dessas comunidades típicas, as areias também são um elemento a partir do qual pode-se pensar a cidade contemporânea. Aya Nassar (2018) escreve sobre a importância e a influência desse elemento na sua pesquisa sobre o Cairo, revelando como a poeira (*dust*) relacionou-se metodologicamente com a condução da sua pesquisa justamente pela areia ser uma característica material e simbólica daquela cidade.

Fine e Hallett (2003) argumentam sobre o poder da miniatura, da microescala, para se conhecer em detalhes a densidade da vida cotidiana e compreender os processos sociais em diversos níveis de análise, conectando as experiências pessoais, as condições de interação e a realidade estrutural. Em sua

sociologia da poeira (sociology of dust), afirmam que a organização social da poeira não apenas reflete uma organização de gênero, de política econômica e de nacionalidade, mas que o significado e o manejo da poeira revelam como estas categorias se organizam.

Situando a discussão em uma sociologia das cidades e trabalhando com a areia, que também é um elemento em miniatura, propõe-se pensar como esta age no dia a dia e conforma o espaço da cidade e a cultura urbana.

Poder-se-iam seguir os caminhos da areia para identificar os conflitos socioambientais que elas envolvem e pensar o Antropoceno; a arquitetura e as paisagens urbanas; ou mesmo as relações políticas e econômicas que elas podem descortinar. Apesar desses interessantes caminhos, o objetivo aqui é de caráter socioantropológico e reside em perceber como as areias do rio podem moldar o dia a dia do espaço urbano, alterar o ritmo da vida na cidade, instaurar conflitos e construir representações e simbologias.



Figura 76. Família nas areias do rio Mondego, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.)

A partir das areias do rio Mondego, a cidade de Coimbra deixa-se conhecer um pouco mais. Na fotografia reproduzida na figura 76, vê-se, por exemplo, o que parece ser várias gerações de uma mesma família. As crianças de pés descalços e fato de banho; a posição relaxada do homem à direita, que não veste o paletó; as roupas e sapatos amontoados por detrás do grupo deixa crer que este parece algum momento de descanso e lazer familiar junto às areias do rio.

As pessoas que aparecem no plano de fundo da imagem, algumas sentadas e outras em pé, revelam que esta deveria ser uma prática habitual em tempos de estiagem, quando o rio oferecia à cidade seu extenso areal. Em uma de

suas memórias de infância, Carlos Santos conta sobre a importância do rio na vida e no lazer das crianças da Baixa de Coimbra:

Centro do seu próprio mundo, o rio era um espaço de liberdade incondicional de que podiam amplamente desfrutar sem pagar pelo seu usufruto e sem temer a perseguição da polícia por jogarem a bola na via pública, que não era tão pública como isso. (Santos, 2014, p. 111).

Assim, essas pequenas partículas rochosas transportadas pelo rio e depositadas em seu leito ajudam a desvendar parte da sociabilidade urbana e da história social da cidade com seus eventos e personagens e permitem compreender melhor o contexto urbano atual.

Se regressar um pouco mais no passado, encontrar-se-á, a partir do século XVI, uma série de documentos históricos reveladores de conflitos e negociações políticas, envolvendo empréstimos e a criação de tributos para a construção de marachões⁴⁵ no rio Mondego justamente para proteger a cidade das águas do rio que subiam em decorrência das areias que assoreavam o seu leito.

As areias do rio também alteravam o seu curso e a vazão. As ínsuas, nome como eram conhecidas as ilhas que se formavam no leito do rio, modificavam-se a cada ano com o arrastar das areias, podendo aumentar ou diminuir, conforme esse movimento ou também o serem artificialmente.

Essas porções de terra eram usadas especialmente para cultivo agrícola e o fato de estarem sob o domínio particular tornavam-nas objetos de mercancia e disputas. Como acreditava-se que elas impediam o bom fluxo das águas do Mondego, agravando o assoreamento e as cheias, ao longo do tempo foram alvo de reiteradas ordens para serem desfeitas, como se lê na carta do encarregado do encanamento do Mondego, de 28 de junho de 1708, dando conta à Câmara da sua atribuição para reconduzir a corrente do rio ao seu antigo álveo, desfazendo as ínsuas e dando aos donos delas os acrescentamentos nas suas testadas até as balizas do novo álveo.⁴⁶

O que parece é que esses terrenos eram valiosos e que havia diversos interesses em jogo. Sabe-se com segurança que as ordens da Coroa para o

⁴⁵ Os marachões são espécies de aterro ou diques construídos à margem dos rios para impedir as inundações.

⁴⁶ Arquivo Histórico Municipal de Coimbra, Cartas e Ordens à Câmara (1526-1778), fl. 10 (PT/AHMC/COC/fl.10).

desfazimento dessas ínsuas não foram cumpridas. O caso é abordado diretamente nas *Memórias* de Estevão Cabral, redigidas quase cem anos depois das ordens reais. Em seu estudo, Cabral afirmou que “as ínsuas nomeadas existem todas ainda hoje, e os danos têm sempre crescido; e os senhores das ínsuas as gozam cada vez mais aumentadas, e, talvez, sem sua culpa” (Cabral, 1991, p. 143).

A acumulação física dessas areias transportadas pelos rios e sua conformação em ínsuas propiciavam uma nova reconfiguração do espaço fluvial de forma que esse arranjo socionatural fazia-se acompanhar de disputas políticas, de interesses econômicos, de práticas agrícolas ribeirinhas, de relações de trabalho entre os proprietários dessas áreas e os agricultores, do aumento de patrimônio pela valorização das ínsuas, etc.

Avançando para o século XX e XXI, recorte temporal prioritário desta tese, a cidade permanecerá em uma luta constante com as areias do rio por elas serem um dos fatores de inundação e prejuízo para os Campos do Mondego.

No ano de 2017, por exemplo, a Câmara de Coimbra, cofinanciada por fundos nacionais e europeus, iniciou uma grande obra de desassoreamento do Mondego cujo valor ultrapassou os quatro milhões de euros.



Figura 77. Draga de areia no leito do rio Mondego, Coimbra (2018).
Fonte: o autor.

Entretanto, ao lado dessa luta, encontrar-se-ão arranjos socionaturais que foram forjados justamente a partir das areias do rio e que marcaram a sociabilidade

e os modos de viver a cidade em Coimbra. Não se trata de “obras” da natureza e nem de “obras” humanas, mas de arranjos socionaturais que decorrem das características naturais do rio conjugadas com a ação humana.

Para compreender melhor o rio areia e a sua urbanidade, abordar-se-ão casos exemplares, como a “Praia fluvial do Mondego”, o trabalho das lavadeiras e as pontes de travessia.

5.1.1. Areia e lazer: as praias fluviais do Mondego (1935-1945)

5.1.1.1. *Breve histórico da Praia Fluvial do Mondego*

Se as areias do Mondego eram frequentemente vistas com preocupação e resistência, é certo que elas também propiciaram momentos únicos à vida urbana da cidade. Assim é que, no dia 4 de agosto de 1935, foram inauguradas, pela primeira vez, as atividades da praia fluvial do Mondego, iniciativa até então pioneira em Portugal.

A praia fluvial foi uma iniciativa da então existente Comissão de Iniciativa e Turismo de Coimbra e seguiu o projeto modernista do prestigiado arquiteto Luís Benavente (Correia, 2009). Consistia em duas esplanadas, uma em cada margem do rio, ligadas a uma ilha central no leito do Mondego, onde se instalavam as barracas. Foi construída próxima à ponte, no local onde hoje se encontra o Parque Manuel Braga, na margem direita, e a Praça da Canção (Choupalinho), na margem esquerda.

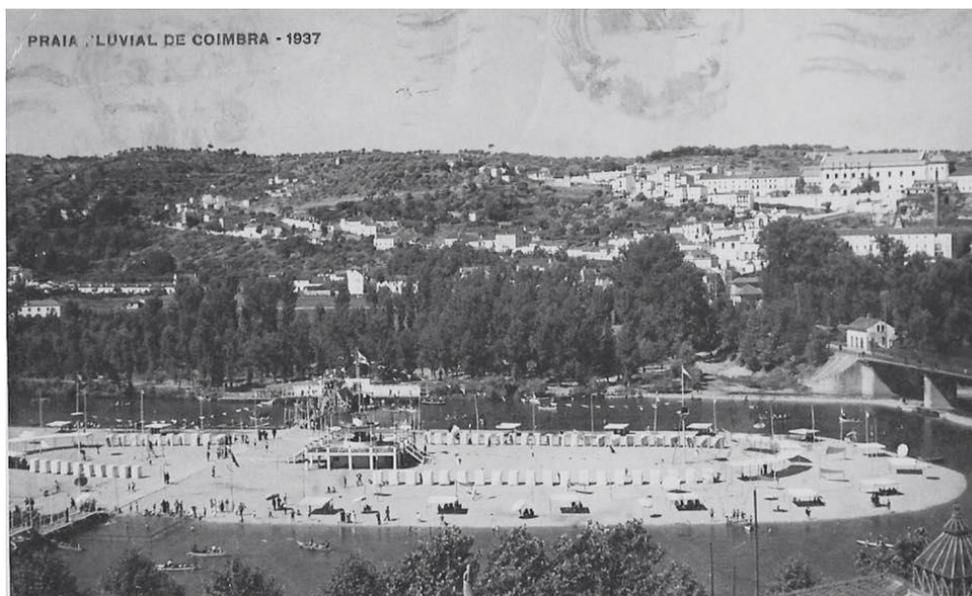


Figura 78. Praia Fluvial de Coimbra (1937).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

A construção da praia foi fruto de alguma polémica e dividiu a imprensa da época, colocando-se na senda de oposição o jornal *Diário de Coimbra* e favoravelmente os jornais *Gazeta de Coimbra* e *O Despertar*.

A campanha do *Diário de Coimbra* contra a praia pode ser percebida a partir da sequência de artigos que o jornal publicou durante o mês de julho de 1935. De um lado, diversos artigos e editoriais expressavam a sua oposição à praia fluvial e questionavam a qualidade das águas para fins balneares. Ao mesmo tempo, várias reportagens enalteciam as praias marítimas portuguesas, como a de Espinho e de Figueira da Foz, dando a estas destaque com matéria e imagens a ocupar o espaço central na primeira página do jornal.

No dia 18 de julho, o jornal publicava um artigo sob o título “Ainda a praia artificial” no qual argumentava que o local escolhido para a praia era inadequado por questões de salubridade. No dia seguinte, o jornal publicou uma carta aos seus leitores intitulada “Conversando. Até à volta” onde o jornalista informa que sairá de férias e faz diversos elogios ao mar: “Foje-se, nestes meses de calôr, para onde há brisas marítimas que nos refresquem e acalmem e águas salgadas em que possamos dar o nosso mergulho” (*Diário de Coimbra*, 1935, p.1).

Na sequência, era a vez de estampar uma fotografia da praia da Figueira da Foz na capa do jornal, “sempre linda e clara praia portuguesa” (*Diário de*

Coimbra, 1935, p.1) e de eleger Espinho como “praia do turismo e elegância” (Diário de Coimbra, 1935, p.1).

No dia 27 de julho de 1935, o Diário de Coimbra publica a sua matéria mais contundente contra a construção da praia: “Nós, a Praia Artificial e o sr. Dr. Santos Jacob”. Nela, o periódico afirma que a construção da praia é um “erro grave” que decorre do “capricho do presidente da CIT”⁴⁷ e constitui um “ato de péssima administração”. Argumenta que, diante dos custos elevados, a praia não seria uma prioridade para o município, que teria serviços de maior necessidade a realizar; bem como que o local escolhido era inadequado por existir valas a montante da praia que contaminavam o rio com “milhões de micróbios prejudiciais à saúde” (Diário de Coimbra, 1935).

Após essa matéria, o jornal não mais abordou o assunto da praia fluvial, inclusive não tratou da sua inauguração oficial decorrida em 04 de agosto. Como dito acima, promoveu outros locais da região e preferiu destacar, em sua capa do dia 04 de agosto, a inauguração das festas do Casino de Espinho e, no dia 05, as regatas interregionais de Figueira da Foz. O Diário de Coimbra, nessa mesma edição de 05 de agosto, informou aos leitores que suspenderia a sua publicação e que esperava retornar em breve, sendo que a próxima edição que encontramos tem a data de 28 de janeiro de 1936.

Nas atas da Câmara Municipal de Coimbra do ano de 1935 não foram encontrados registros sobre essa polêmica, inexistindo mesmo menção ao tema da praia, o que seria indicativo do apoio dos autarcas à iniciativa.

Contraopondo-se ao Diário de Coimbra, nota-se uma postura de engajamento do jornal Gazeta de Coimbra na defesa da praia e de sua construção, buscando legitimar junto à população essa iniciativa. Além dos elogios explícitos à ideia de se ter uma praia fluvial em Coimbra, o presidente e membros da Comissão de Turismo e Iniciativa foram constantemente enaltecidos por esse jornal.

Na *Gazeta*, do dia 30 de julho, foram publicadas cartas de apoio à construção da praia e à Comissão de Turismo, sendo uma assinada por umas três dezenas de comerciantes locais e outra assinada pela Associação Comercial e Industrial de Coimbra.

⁴⁷ Na oportunidade, a Comissão de Iniciativa e Turismo era presidida por Santos Jacob.

No dia 06 de agosto de 1935, em matéria na qual noticiava a inauguração da praia, o jornal informa que também foi realizado no mesmo dia uma “entusiástica manifestação” de apoio à Comissão de Turismo e seu Presidente. No jornal, consta que uma banda, acompanhada por centenas de pessoas, dirigiu-se do Largo Miguel Bombarda (nome antigo do atual Largo da Portagem) até a Praça 8 de Maio, onde aquela entidade turística instalava-se à época, e procedeu-se a homenagens e saudações aos responsáveis pela construção da praia.

Apesar de não dispor de outros elementos para avaliar o desenrolar do processo de construção da praia, bem como este não ser o objetivo principal que aqui se elegeu, é importante evocar esses fatos para evidenciar que essa iniciativa não foi consensual, menção que não se encontra nas escassas referências bibliográficas sobre o assunto. Ao que parece, a oposição deve ter sido intensa, visto os esforços que foram dirigidos na defesa do projeto e no constante enaltecimento dos seus entusiastas.

5.1.1.2. *A Praia Fluvial: ritmos do rio e novas práticas urbanas*

O Mondego pode ser vivido e pensado ao ritmo das estações do ano. A estação invernal, que é chuvosa e traz as cheias; e o verão, que se faz acompanhar do calor e da estiagem com o que desnuda e expõe as areias do rio.

Esse movimento de repetição impõe à cidade um ritmo cíclico (Lefebvre, 2004) que possui uma frequência em que as fases – no caso determinadas pelas estações do ano – sucedem-se consecutivamente. Após um inverno de cheias, a cidade encontrava-se com seu novo rio, o rio areia.

Era um novo rio porque se apresentava com novas areias que trazia consigo e sem aquelas que tinha levado no rumo de sua foz, também apresentava caminhos diferentes escavados no seu extenso areal com novas profundidades e regatos por onde corria a agora escassa água. Entretanto, permanecia o mesmo Mondego, em uma dialética constante entre a mudança e a permanência: o rio que muda constantemente ainda é o mesmo.

Existe um tempo do rio? Em Lefebvre (2004), o tempo concretamente vivido pressupõe a presença de um ritmo passível de ser identificado por meio de uma

“ritmanálise”. O pensamento lefebvriano promove a reunião do tempo-espaço por meio do ritmo, pois este está sempre assentado em algum lugar concreto: o espaço é temporalizado ou o tempo é localizado.

O rio areia como elemento espacial impõe um novo ritmo à cidade, ao mesmo tempo em que esse ritmo (re)espacializa esse rio e o coloca sobre outro ângulo simbólico e material, com novas práticas sociais que são vividas no rio e na cidade.

De uma forma saudosista, as memórias de infância de Carlos Santos revelam essa transformação rítmica vista a partir do rio, que acompanhava as estações: “Ansiavam pelas férias grandes para se dedicarem à redescoberta do rio, com o curso de água desenhando caminhos novos no areal, depois de mais um inverno de cheia” (Santos, 2014, p. 111).

A praia fluvial foi uma iniciativa que se valeu das características desse ritmo do verão imposto ao rio e à cidade: calor, estiagem, esvaziamento da cidade devido às férias universitárias e regresso dos estudantes às suas casas, viagem de férias das famílias conimbricenses mais abastadas, bem como o interesse econômico de manter as pessoas na cidade nesse período de descanso anual e, quiçá, atrair alguns turistas.

As características físicas do rio também propiciaram essa iniciativa: o extenso areal e a quantidade de água tornaram a construção desse arranjo socionatural mais simples e factível.

Dispõe essa cidade dum rio que não oferecendo grande volume de água nesta quadra, podia por isso mesmo dar motivo a uma represa que constituísse, de certa maneira, uma larga piscina. Com as areias que se juntam, passas as águas do inverno, fácil foi o seu aproveitamento para se estabelecer o local onde se armassem barracas e toldos para banhistas e pessoas (sic) que pretendessem assistir ao espetáculo sempre curioso e interessante dos banhos ao ar livre. (Gazeta de Coimbra, 1935, p. 1).

Pode-se afirmar que, à época de sua abertura, a praia fluvial foi um sucesso. Com a população das freguesias no perímetro da cidade a rondar 40 mil pessoas (Silva, 1971, p. XIV), a Gazeta de Coimbra aponta que o número de bilhetes vendidos para banho na praia em um domingo foi de aproximadamente 700 e que os barcos de passagem transportaram cerca de 2.000 pessoas (Gazeta de Coimbra, 1935). Em outra edição, o jornal reclama a ampliação da Ilha onde se

instalavam as barracas pois essa já se apresentava pequena para a frequência de público (Gazeta de Coimbra, 1935).

A paisagem urbana e os ritmos também foram alterados por esse novo espaço de lazer em que o rio foi transformado. As ruas da cidade e as roupas das pessoas ganharam novas cores. O movimento nas ruas e nas margens do rio, tão incomum durante o mês de agosto, foi influenciado por esse “novo” Mondego que a cidade via pela primeira vez. Novos hábitos foram trazidos com as areias, então ressignificadas.

O rio ainda era o mesmo, mas já era outro. A figura 79, com mulheres e meninas nas areias da Praia, vestidas de roupas de banho, revelam que naqueles períodos de Praia o rio era de fato transformado em um novo lugar.



Figura 79. Mulheres e meninas na Praia de Coimbra – Rio Mondego.
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

O jornal deu conta de registrar essa nova forma pela qual Coimbra passou a viver o Mondego:

De manhã é interessante verificar o movimento nas ruas da cidade de senhoras, trajando como se estivessem numa praia e acompanhadas de crianças com brinquedos próprios. É uma nota muito curiosa a que Coimbra está assistindo desde a última segunda-feira. (Gazeta de Coimbra, 1935).

Afirma-se que a praia era frequentada especialmente pela população mais pobre da cidade (Correia, 2009), já que as famílias abastadas optavam por frequentar termas e balneários à beira-mar durante o verão, não obstante a presença de autoridades, “doutores” e “pessoas importantes” da sociedade conimbricense nos bares e restaurantes junto à praia tenha sido objeto de registro em várias edições da Gazeta de Coimbra.⁴⁸

De fato, a construção de uma praia fluvial bem no centro da cidade parece ter ido ao encontro das camadas mais populares, que possuía menos recursos, o que de alguma forma democratizou o lazer no período ao se tornar uma opção economicamente mais acessível.

De resto, a população de Coimbra já dá para tudo. Uma parte dela não deixará, como de costume, de frequentar as termas, praias marítimas e estâncias de repouso, aconselhadas como medidas salutareias; e a outra, ficará com ótimos motivos, ao pé da porta, para, economicamente, repousar e recrear. O sol quando nasce é para todos. (Gazeta de Coimbra, 1935).

A existência da praia fluvial talvez já contenha o germen de uma nova forma de uso social do rio que somente a partir do último quartel do século XX iria se consolidar: os usos do rio para fins lúdicos e recreativos, ancorados no discurso do lazer urbano e da promoção da saúde.

Durante o período de sua existência foram realizadas diversas atividades junto à praia fluvial que vão além da sua piscina fluvial e do espaço para banho de rio. A praia contava com bares e restaurantes que promoviam apresentações, bailes e serenatas, inclusive no período da noite. Pequenos barcos eram disponibilizados para passeios pela praia e um carrossel foi instalado junto à praia para diversão das crianças. Constam nas notícias publicadas pela imprensa local que ali ocorreram concursos de papagaios, desfiles de barcos, apresentação de ranchos, campeonatos de natação e uma série de outros eventos.

As reportagens e as fotografias da época mostram que a praia era mais que um lugar para banhos junto ao rio, era para passear, encontrar outras pessoas e se exhibir publicamente.

⁴⁸ Ver, por exemplo, as edições dos dias 13,15 e 22 de agosto de 1935.

Marcou pela elegância e distinção a festa que ontem se realizou no «bar» sul da praia fluvial, onde acorreram as principais famílias de Coimbra e muitas de fora. Na ponte que liga a ilha ao «bar» tiveram de ser colocadas mesas, tão elevado era o número de pessoas que pretendeu tomar parte na primeira festa da nossa praia. (Gazeta de Coimbra, 1935).

A segunda fotografia da figura 80, com um grande número de pessoas debruçadas junto às passadeiras, observando o que acontecia na praia, mostra bem a curiosidade social por saber o que ali se passava. Já na primeira fotografia da figura 80, as jovens a bordo do barco “Femina” pousam para a fotografia com sorrisos encabulados. Pelas roupas que vestem, semelhantes aos vestidos das mulheres que estão no barco do plano secundário da imagem, pode-se supor que as pessoas se preocupavam com a forma como se vestiam para ir à praia mantendo o cuidado com a aparência.



Figura 80. Praia Fluvial de Coimbra (s.d.).

Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Em um artigo publicado na Gazeta do dia 27 de agosto de 1935, a importância da praia foi mais uma vez destacada, dessa vez a partir da promoção da saúde, já que esta propiciava a prática da “helioterapia” e a exposição solar era tida como preventiva e remediadora de diversas doenças.

A praia também impulsionou a prática das atividades de desporto aquático na cidade, nomeadamente da natação. Em reunião com a representação dos clubes desportivos de Coimbra, noticiada pela Gazeta do dia 3 de agosto de 1935, o presidente da Comissão de Turismo, que também exercia a função de inspetor de saúde, manifestou que desejava fomentar em Coimbra os exercícios de natação e de náutica, que até então não possuíam local para serem praticados na cidade,

constituindo-se uma comissão encarregada de pensar a parte desportiva da praia e também de organizar a criação de uma associação de natação na cidade.

O desenvolvimento do desporto é ressaltado no Relatório da Construção e Exploração da Praia Fluvial do Ano de 1939, que foi reproduzido na ata da reunião da Câmara Municipal do dia 22 de fevereiro de 1940. Nela consta que a natação tem se desenvolvido na cidade a cada ano, a ponto de Coimbra ocupar o segundo lugar nas provas oficiais do desporto, bem como na piscina improvisada junto à praia fluvial terem sido realizados importantes campeonatos nacionais (Ata da Reunião da Câmara de Vereadores, 1940, abril, 22, p. 29).

O estímulo à prática da natação parece mesmo ter sido uma preocupação crescente da Praia de Coimbra, o que é demonstrado com a dimensão da sua torre de saltos e com a determinação de que ela obedecesse às métricas oficiais. Na reunião da Câmara do dia 15 de maio de 1941, ocasião em que foram aprovadas as condições para a construção da praia naquele ano, consta que “a piscina será construída com as medições e profundidade regulamentares, devendo a torre de saltos ter cinco metros de altura” (Ata da Reunião da Câmara de Vereadores, 1941, maio, 15, p. 38).



Figura 81. Natação na praia fluvial de Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Nesse tempo, pode-se dizer que, em Coimbra, convivem duas temporalidades distintas em um mesmo momento. Por um lado, a forte ruralidade ainda marcava a cidade e suas práticas sociais, com a presença das “vendeiras” de produtos do campo pela cidade, das lavouras à beira-rio, das feiras, e de uma

certa homogeneidade cultural e social com posições e identidades muito bem demarcadas. De outro lado, como aponta o historiador José Amado Mendes, entre os anos de 1917-27, Coimbra registrou um notável e inédito progresso industrial com a deslocação demográfica do setor primário para o secundário e a perda de algumas características essencialmente acadêmicas que a cidade mantinha há séculos (Mendes, 1984).

A reconfiguração do mundo do trabalho no âmbito citadino também trouxe para a cidade a demanda pelo lazer o que, conforme o sociólogo Joffre Dumazedier, significa a necessidade de instituir formas de liberação do trabalho e de fruição de prazer nos tempos livres com as funções de

- i) descanso;
- ii) divertimento, recreação e entretenimento;
- iii) desenvolvimento da personalidade.

(Dumazedier, [1962] 2000, p. 32).

Assim, todo esse conjunto de atividades de caráter cultural, desportivo e social que se realizou na praia fluvial surgiu não apenas de ideias iluminadas de personagens locais, como o sr. Santos Jacob, ou de “um clamor” da cidade por ter a sua praia, assentava-se também em um ideário internacional de constituição de espaços para o lazer da classe trabalhadora urbana e do operariado fabril que vinha se consolidando desde a revolução industrial.

A Praia era usada como símbolo de uma Coimbra que se queria moderna e que estava no caminho do progresso e que queria de algum modo vencer a ruralidade que ainda estava presente no dia a dia da cidade, em uma dialética em que o novo já não nasceu e o velho ainda não morreu. Isto fica bem evidente em uma nota da Gazeta de Coimbra sobre a Feira de São Bartolomeu, que seria realizada no Rossio de Santa Clara no mesmo período que a Praia:

Fazer uma *Feira*, numa terra de turismo, onde ainda há pouco se inaugurou uma «Praia Artificial», cheia de beleza e encanto, não é próprio dos nossos dias. Acabe-se, pois, com a *Feira*, já que a não querem modernizar. (Gazeta de Coimbra, 1935, agosto, 13).

Também cumpre ressaltar que, embora a Praia de Coimbra não tenha sido uma iniciativa central do Estado Novo, ela coadunava-se com o espírito pugnado

pelo regime salazarista para o lazer, tanto que as suas edições do ano de 1944 ficou a cargo da Fundação Nacional para Alegria e o Trabalho (FNAT) e a de 1945 contou com a colaboração dessa fundação, criada, em 1935, para promover o aproveitamento do tempo livre dos trabalhadores portugueses com o objetivo de inculcar os valores ideológicos e morais do regime salazarista à sociedade portuguesa a partir de práticas de lazer (Valente, 1999).

Essa forma tipicamente moderna de apropriação do tempo livre, pela primeira vez, espacializou-se no rio Mondego e materializou-se nesse arranjo socionatural que foi a Praia. Durante o verão e a estiagem, o rio então era ressignificado agora como um espaço de divertimento, socialização e descanso para o tempo de férias.

Identificaram-se no contexto da realização da Praia alguns elementos que permitem afirmar que essa iniciativa trazia consigo também o intuito de promover a cidade e sua imagem no cenário nacional. Se ainda não há no período um fenômeno a que se designou “turismo de massas” e todo o sofisticado arranjo político, econômico, jurídico, urbanístico para se expor e “vender” a cidade aos turistas-consumidores, já se percebe, entretanto, a preocupação em atrair pessoas e em posicionar a cidade a partir de uma “boa” imagem e impressão, nesse caso, assentada no progresso.

Esses dois elementos aparecem conjugados no discurso proferido pelo sr. Santos Jacob, presidente da Comissão de Iniciativa e Turismo, na cerimônia de inauguração da praia fluvial, em que oferece resposta às críticas contra o empreendimento:

Em países distantes dos mares, criaram-se, junto às cidades banhadas por grandes rios, praias para refrigério das populações na época calmosa, para exercícios físicos úteis ao desenvolvimento e vigorização das populações e para o recreio e distração de tantos, que mourejam dia a dia, continuamente, nos labores de suas profissões, e cujos recursos não chegam para despesa de deslocação benéfica para lugar ou estância de saúde e repouso.

[...]

Porque não fazer em Coimbra obra de manifesta utilidade e que Coimbra queria porque lhe proporcionam condições de revigoramento, de recreio e alegria, essenciais para a saúde e prazer de viver, em proveito do indivíduo, da família e da sociedade, e que simultaneamente valorizava a cidade perante o seu visitante? (Gazeta de Coimbra, 1935, agosto, 6).

A preocupação com a imagem da cidade revela-se também na tentativa de moldar a forma como as pessoas agiam e o que faziam na Praia, que deveriam ser condizentes com essa obra que se inclinava para aquilo que era considerado o progresso e o moderno. A chamada de atenção à frequência da Praia veio explícita em uma edição da Gazeta:

Mas o que exigimos, para benefício de todos, para que a obras não seja amesquinhada nas suas finalidades, é que se não faça do recinto, já se si pequeno para conter a gente que ali ocorre, arraial de festanças aldeãs, propícios a comezainas mais ou menos enjoativas.

O hábito que se inicia de levar para a praia frituras de bacalhau e pescadinhas marmotas, acompanhadas do garrafão com vinho morno e requentado; o costume de comer melancias a borda da água, espalhando depois a mistura com jornais engordurados, as cascas pela praia – está bem para as praias extensas onde o mar é o infatigável encarregado da limpeza.

Por aqui não. Se queremos mostrar a nossa devoção bairrista, justificando a existência do grande melhoramento citadino, temos que seguir orientação diversa, utilizando a praia somente para os fins que ela deve ser utilizada.

O contrário é erro, é falta de civismo, é abuso a que as autoridades competentes devem pôr fim, prestando, desse modo, um alto serviço a Coimbra. (Gazeta de Coimbra, 1935, agosto, 13).

O Diário de Coimbra, que inicialmente se opôs à construção da Praia em 1935, apresentava uma opinião renovada em 1936, no segundo ano em que essa iniciativa foi realizada. Também em suas páginas destacam-se menções à cidade de Coimbra que, a partir da Praia, é apresentada como inovadora, moderna e que teria superado até mesmo aquilo que se encontrava na capital, Lisboa:

Veio a canícula povoar e dar movimento à nossa Praia Fluvial, e de tal sorte a concorrência se acentua que já podemos prever uma época em cheio, cheia de graça, de vibração e de alegria, como convém ao bom combate à neura e à «apagada e vil tristeza» que há séculos se nos colou à alma. Fomos anteontem até o Estoril fugidos ao brazeiro de Lisboa e ficamos surpreendidos por não encontrarmos nessas opulentas paragens nada que se parecesse com a mansão estival do nosso Mondego.

Mas não é só desta comparação que Coimbra sai vitoriosa. Os resultados são ainda mais lisonjeiros se o termo de comparação for qualquer outra praia menos nomeada.

Realmente não há hoje em Portugal, de manhã, à tarde e à noite, espetáculo mais atraente e vida mais salutar do que aqueles que nos oferece o nosso Mondego civilizado [sic]. (Diário de Coimbra, 1936, agosto, 7).

A construção da Praia foi divulgada como uma boa iniciativa de Coimbra que despertou o interesse de outras cidades portuguesas. Segundo a Gazeta de

Coimbra, ainda no mesmo ano de 1935, a cidade de Santarém teve construída a sua praia fluvial.

Com um texto carregado de adjetivações positivas, o jornal ressalta que a experiência replicar-se-ia país afora e aproveita para enaltecer a cidade de Coimbra como exemplo de pioneirismo e de progresso.

Depois da experiência feita nesta cidade com tão retumbante sucesso e com tão vincados proveitos para a sua população, outras terras procuram seguir-nos os passos, mostrando como é grande o seu desejo de acompanharem o ritmo forte e útil do progresso. [...] Para 1936, porém, depois do êxito verificado em Coimbra, não faltará quem nos aproveite o exemplo [...] (Gazeta de Coimbra, 1935, agosto, 29).

A Praia acompanhava o ritmo da cidade e do rio. Com o fim do calor e a aproximação do outono, a cidade já ganhava novos ares com os estudantes que regressavam no mês de setembro após o período de férias. O Mondego começava novamente a se encher. Era a época de desmontar as estruturas da Praia e esperar pelo verão do novo ano.

A análise dos jornais demonstra que, com o passar dos anos, a Praia foi perdendo a atratividade e a magnitude dos seus anos iniciais. Já em suas últimas edições, a “Praia de Coimbra” resumiu-se à construção de uma piscina fluvial na margem esquerda do Mondego, junto à ponte, tal como se vê na figura 82, de 1943.



Figura 82. Piscina Fluvial do Mondego, “Praia de Coimbra” (1943).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Apesar de não ter encontrado um motivo único que levasse ao fim dessa iniciativa, considera-se que alguns fatores podem ter contribuído para isso. A Segunda Grande Guerra elevou o preço de alguns recursos, como a mão de obra, madeira e metal, necessários à construção de praia. Esse aumento de custos combinado com a debilidade econômica da Câmara, que com o tempo foi diminuindo os subsídios para a construção da Praia, pode ter sido fatal para a iniciativa.

Outras razões também podem ser indicadas: a campanha contrária dos orizicultores das terras a jusante de Coimbra junto à Divisão de Hidráulica do Mondego (Ata da Reunião da Câmara de Vereadores do dia 22 de fevereiro de 1940), certamente porque a pouca água do rio no período de estiagem era represada para formar a praia; a necessidade de atendimento pela piscina fluvial dos requisitos de qualidade da água que foram estabelecidas pelo o Decreto nº 33.583 de 24 de março de 1944 (Ata da Reunião da Câmara de Vereadores, 1944, junho, 15); a falta do interesse popular na “Praia”, que ao longo do tempo foi perdendo as suas atrações.

A imprensa passou a repercutir questionamentos acerca da sazonalidade da praia. O que antes era visto como uma iniciativa que marcava positivamente o período de verão e trazia novo encanto às areias do rio e à cidade, passou a ser encarado como desperdício de dinheiro público:

Construiu-se a piscina. Está bem! Inaugurou-se. Muito bem! Toma-se banho, nada-se. Ótimo! Vêm o frio e as chuvas. Desmancha-se a piscina, Mau. Estraga-se a madeira. Muito Mau! Gasta-se dinheiro. Péssimo! Uma pergunta: ¿O dinheiro que todos os anos se gasta a construir e a dismantelar, juntamente com o que se desperdiça na madeira que apodrece ou se torna imprópria, não chegaria para construir «definitivamente» uma boa [sic] piscina? (Gazeta de Coimbra, 1945, junho, 19).

Em 1946, a construção da piscina fluvial do Mondego chegou a ser anunciada, mas devido a um imbróglio envolvendo dívidas remanescentes da construção do ano anterior, acabou por não ser construída, encerrando-se assim a história da “Praia de Coimbra”, considerada por muitas pessoas uma das iniciativas urbanas mais ousadas e criativas decorridas na cidade durante o século XX.

5.2. Areia, cidade, classe e género: as lavadeiras do Mondego

Chegado o verão, a quantidade de água do Mondego diminuía substancialmente e os extensos areais entre os quais corriam fios de água e regatos passavam a ser povoados por aquelas que viriam a se tornar uma figura típica da cultura popular de Coimbra: as lavadeiras.

Prática bastante comum em Portugal, com a presença em cidades com rios urbanos, como Águeda, Almada, Amarante, Lisboa ou Porto, a lavagem de roupas na linha de água fez-se até o momento em que não estavam difundidos os equipamentos domésticos, por volta de meados do século XX.

Em Coimbra, a prática de lavar roupas à beira-rio era secular. Há um assento no livro de Vereações datado de 17 de março de 1526 onde se lê:

Acordo para que lavem as mouras, em lugar certo, no rio Mondego, suas roupas. Este acordo obrigava as escravas brancas, mouras ou cristãs a lavar separadas das outras lavadeiras, brancas ou negras, a quem tratavam mal e roubavam as roupas. [O assento não está assinado]. (AHMC/ Vereações, nº 5, 1526, fl. 6v).

Trindade (2014) afirma que as fontes e chafarizes, durante séculos, foram os principais pontos de reunião e sociabilidade da população urbana, sobretudo a feminina. Acrescentaria aqui as margens dos rios. Em Coimbra, por exemplo, o conflito entre lavadeiras no início do século XVI levou a Câmara a fazer uso do acordo acima reproduzido para organizar a execução desse ofício junto ao Mondego. Isto mostra a frequência e a importância que o local assumia na vida cotidiana e que a presença das lavadeiras no rio ao longo do tempo é capaz de revelar muito mais coisas sobre a cidade, o rio e as urbanidades.

Como lavar as roupas ao rio era um ofício exercido por mulheres, as lavadeiras do Mondego ajudam a refletir sobre esse processo de co-constituição entre gênero e cidade, uma vez que as cidades são locais-chave para a produção, consumo e reprodução de normas de gênero e identidades ao mesmo tempo em que elas mesmas são moldadas por essas normas que (re)produzem (Jarvis, Kantor, & Clarke, 2009).

A presença de crianças junto às lavadeiras é um bom exemplo dessa co-constituição. Como na altura não se podia falar da universalização do acesso às escolas, muitas das crianças acompanhavam suas mães e permaneciam junto a elas no rio. Na figura 83, reproduzida abaixo, enquanto as mulheres lavam as roupas, as crianças brincam no areal e se banham junto ao rio. Não há homens na fotografia.

A presença dessas mães acompanhadas de seus filhos no rio para a execução de sua atividade de trabalho, ao mesmo tempo em que constitui aquele espaço como feminino, emite uma mensagem de gênero, qual seja, a de que o dever de cuidado das crianças é uma atribuição das mulheres.



Figura 83. Lavadeiras e crianças junto ao Mondego, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Pode-se afirmar que o gênero é uma construção social e não uma constante no tempo, no espaço e até mesmo nos corpos. Interessa muito à sociologia perceber como acontece esse processo de construção de gênero e, especificamente à sociologia urbana, como isso acontece no contexto cidades e qual o papel da componente espacial nesse processo.

Partindo da ideia de que o gênero é um elemento constitutivo das relações sociais e uma forma primária de significação do poder, Joan Scott (1986) propõe a sua utilização como categoria para análise histórica da sociabilidade a partir da investigação de quatro elementos que servirão de baliza orientadora da análise social aqui proposta:

- i) os símbolos culturais que evocam as representações de gênero;
- ii) a forma como se constrói a normatização do masculino e do feminino e a conseqüente “naturalização” dessas normas;
- iii) o papel das instituições sociais, econômicas e política;
- iv) a construção histórica da identidade subjetiva.

Uma das formas de produzir socialmente os gêneros é explicada em *Doing gender* por Candace West e Don Zimmerman ([1987] 2017): pela criação de diferenças não naturais, essenciais ou biológicas entre homens e mulheres, meninos e meninas e sua utilização posterior para essencializar os gêneros. Como algo feito e vivido diariamente por todas as pessoas, a socióloga Judith Lorber (1994) alerta que o gênero muitas vezes passa despercebido, embora como instituição social seja uma das principais formas como os seres humanos

organizam sua vida: a divisão do trabalho, a distribuição dos bens e recursos, a atribuição das responsabilidades de cuidado, os valores, a (des)legitimação de lideranças políticas, as artes, os esportes e tudo mais da vida social.

Pensar no exemplo das lavadeiras ajuda a compreender o argumento acima delineado de que as diferenciações arbitrárias e a distribuição de papéis e estereótipos de gênero aparecem como algo natural. Assim é que pouco se estranha ou se questiona sobre a razão de serem as mulheres a lavar as roupas no rio, como se este fosse um serviço destinado ao sexo feminino.

No entanto, se o olhar for deslocado para a Índia encontrar-se-á na metrópole de Mumbai o lugar conhecido como *Mahalaxmi Dhobi Ghat* que desnaturaliza qualquer ligação entre mulheres e lavar roupas sujas. Trata-se de um *slum* formado por uma tradicional colônia de *dhobi*: homens que se dedicam a lavar e cuidar das roupas sujas que recolhem de pessoas e empresas pela cidade.

No local, junto às precárias habitações onde vivem esses homens e suas famílias, estão uma série de tanques de concreto e um labirinto de varais onde as roupas são lavadas manualmente conforme um processo tradicional que é ensinado de pai para filho, provando que esse ofício não tem nada de essencialmente masculino ou feminino.



Figura 84. Mahalaxmi Dhobi Ghat, Mumbai.

Fonte: Stefan Backes. Obtido em janeiro, 20, 2021, de <http://stefanbackes.com/portfolio/dhobi-ghat-laundry/>

O filme *Dhobi Ghat* (2011), já citado em capítulo anterior, permite se ter uma boa dimensão daquilo que é a rotina desses homens que passam o dia nos tanques de roupa, vivem e trabalham em condições precárias, sujeitam-se aos seus clientes e usam a inventividade para sobreviver em meio à invisibilidade social a que são constantemente remetidos.

Essa realidade que chega ao século XXI com essa *novíssima metrópole* do Sul global, a excetuar o gênero, possui vários pontos de contato com aquilo que foi a realidade das lavadeiras do Mondego em Coimbra, uma cidade média de Portugal, durante o século XX: a precarização do trabalho, a invisibilidade social, as dificuldades de sobrevivência, o modo manual e artesanal de lavar as roupas, o sistema de “recolha e entrega” das roupas nas casas dos patrões e patroas e até mesmo a espetacularização dessa condição de pobreza, que foi romantizada e folclorizada no ofício lavadeiras e que converte atualmente *Dhobi Ghat* em um destino para turistas ávidos por espreitar esse espaço de destituição da cidadania.

A comparação dessas duas realidades em áreas geográficas distintas fornece mais um argumento de combate ao essencialismo de gênero (e assim também a qualquer outra tentativa de essencialização a partir da cor, da etnia ou da casta de uma pessoa) por revelar que a atribuição do ofício de lavar roupas a uma pessoa é algo socialmente construído, portanto, variável conforme o espaço-tempo.

Na construção de seu pensamento sobre o espaço, a geógrafa Doreen Massey soma-se ao *spatial turn*, já aqui referenciado no capítulo 1, para defender que o espaço é resultado do conjunto de relações sociais – “*the spatial is social relations 'stretched out'”* (Massey, 1994, p. 2). Assumido esse pressuposto, Massey avança para realçar que os espaços e os lugares, bem como a forma como eles afetam nossos pensamentos e sentidos, são genderizados das mais diferentes maneiras. O espaço reflete as relações sociais de gênero na mesma medida em que afeta a forma por meio da qual o gênero é construído e percebido pela sociedade (Massey, 1994, p. 186).

Moreira (2010) levanta uma série de dados empíricos que revela como as relações de gênero condicionam as representações e vivências do tempo e do espaço por homens e mulheres em seu cotidiano no espaço urbano de Coimbra. Ela constata, entre outras coisas, que as mulheres se sentem mais inseguras ao andar sozinhas na cidade e que o uso do automóvel para se deslocar na cidade é superior entre os homens, que utilizam em muito menor número os autocarros e se deslocam menos a pé.

Não obstante o lapso temporal dessa pesquisa realizada em Coimbra, a publicação “Igualdade de Género em Portugal: Boletim Estatístico 2017”, da Comissão para Cidadania e Igualdade de Género (2017) revela algumas

disparidades que certamente impactam a diferente fruição da cidade por homens e mulheres. As mulheres continuam a trabalhar mais do que os homens, precisamente 1h45min a mais por dia considerando o tempo de trabalho não pago (tarefas domésticas e de cuidados) e 1h13min considerando o tempo médio diário de trabalho total (pago e não pago), ou seja, as mulheres possuem menos tempo livre. Outro dado importante é que as mulheres ainda continuam a ser o maior alvo da violência de gênero: representam 80% das vítimas de violência doméstica e 90,5% das pessoas violadas são do sexo feminino, o que certamente influi na representação que essas pessoas têm do espaço urbano, na sua mobilidade, na escolha dos espaços públicos a utilizar e no horário de sua utilização.

Se se recuar aos meados do século XX, quando a presença das lavadeiras do Mondego ainda era marcante na cidade, podem-se descortinar vários elementos da dinâmica social e urbana que aqui serão perspectivados a partir do olhar de gênero e de classe.

O primeiro elemento permite a leitura da natureza da relação campo-cidade. Grande parte das lavadeiras do Mondego eram mulheres que viviam na então periferia rural de Coimbra, como as Freguesias de Ceira e de Torres do Mondego, e que vinham semanalmente à cidade buscar as roupas sujas e trazer as roupas limpas e engomadas para os habitantes urbanos mais abastados.

Pode-se dizer que as lavadeiras, de alguma forma, ajudavam a demarcar a divisão ainda possível do que se fazer entre o campo e a cidade, quer do ponto de vista geográfico, com limites mais claros e legíveis de onde “terminava” a cidade e começava o campo, quer do ponto de vista sociológico, com hábitos, costumes e mesmo uma estética particular que diferenciava as pessoas desses dois mundos.

A história da lavadeira Gracinda, personagem caricata do filme *Aldeia da roupa branca* (1939), ilustra bem essa dualidade entre o mundo rural e urbano presente em Portugal até a meio do século XX, a partir de quando se acentuou o fenômeno da urbanização do povoamento por todo o país, quando as cidades são centrifugadas, expandem seu território e ganham novas centralidades, obscurecendo a linha divisória que as distinguia do campo.

No plano simbólico de conformação entre gênero e espaço, a presença das lavadeiras no rio Mondego e na cidade ajuda a acentuar uma percepção assimétrica de gênero em que o feminino representa o atraso e o passado e o

masculino sintetiza o moderno e o progresso. Isto porque as lavadeiras personificam no corpo feminino um ofício secular de natureza física, extenuante, não gera riqueza e, por isso mesmo, é subalterno e indesejado pelas pessoas. Elas são o retrato de um passado que se busca superar para atingir a modernidade.

Como observa Flanagan (2018), essa visão dicotômica da cidade identifica os homens com a cidade moderna, ordenada, racional e renovada, restando à mulher o papel de outro constituído por oposição: a cidade desordenada, ameaçada em seu ideal de progresso e modernidade, de controle e ordem (Flanagan, 2018, p. 70).

Talvez essa relação fique bem simbolizada na insistência com que o folclore e a cultura locais relatam o relacionamento amoroso entre os estudantes – sexo masculino, pertencente ao mundo acadêmico dos “doutores”, portanto racional – e as tricanas – mulheres pobres de Coimbra e das suas aldeias envolventes que exerciam ofícios de aguadeiras (vendedoras de água) e lavadeiras e que eram tidas como sedutoras, sonhadoras, românticas e guiadas por sentimentos.

Os versos de Gonçalves Cerejeira, recitados na despedida dos cursos do 5º ano teológico-jurídico de 1897-98, convertem em poesia a representação social acerca dessa marcante personagem da história urbana de Coimbra:

A noite de S. João
Tem tais feitiços e encantos
Que endoidece o coração
E até faz pecar os Santos

Tricaninhas coimbrãs,
Vossos cabelos cendrados
São como o sol das manhãs
Doirando os nossos telhados.
(Sá, 1942, p. 56).

Em tempo mais recente, a polêmica dos “pés descalços”, que ocupou páginas de jornais e foi pauta de discussões na Câmara, também mostra a associação da cidade moderna ao masculino. Isto porque andar sem sapatos pela cidade tornou-se um hábito popular que materializava nos pés aquilo que era um passado a ser superado pela modernização da cidade, isto é, uma prática social antiga que não condizia com a Coimbra que se estava construindo.

Mas uma vez, os homens estão ao lado da racionalidade e da modernidade. Todos os vereadores da época eram do sexo masculino, portanto

eram homens que propuseram e aprovaram essa legislação de postura. Os policiais e fiscais encarregados de fiscalizar o cumprimento da norma também são homens, assim como os jornalistas que escreviam nos periódicos citadinos em defesa do seu cumprimento.

Do outro lado, eram essas mulheres simples e pobres a maioria da população vista descalça pela cidade. As vendeiras que transitavam em Coimbra com cestos na cabeça a vender suas frutas, verduras, bolos e pães; as peixeiras; e as lavadeiras com suas trouxas de roupa. O símbolo do atraso estava de alguma forma no pé dessas mulheres.

A figura 85, reproduzida abaixo, mostra essas mulheres descalças e a divisão de classes intragêneros. Na primeira fotografia desta figura veem-se as vendeiras com seus cestos na cabeça, vestuário típico e pés descalços, enquanto a mulher que aparece no plano de fundo junto à escada está de sapatos e veste roupas modernas, assim como a mulher que carrega sacolas no primeiro plano ou a que compra flores. Há um homem calçado atrás da vendeira em primeiro plano, mas o interessante é notar que no plano superior da imagem os dois homens que conversam assistem a esse comércio com seus fatos e gravatas idênticos ao de qualquer homem de outra cidade europeia “moderna”.

Na segunda fotografia da figura 85 também se repete essa divisão. Mulheres pobres descalças com suas cestas nas cabeças, mulheres burguesas com pés calçados e vestidos condizentes com a cidade “moderna” e homens de fato e gravata, símbolos da sua racionalidade.



Figura 85. Vendeiras descalças, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

A polêmica dos “pés descalços” foi assunto discutido na cidade por longo tempo. Em 19 de setembro de 1935, a Gazeta de Coimbra destacava em sua

capa com letras garrafais o artigo intitulado “Voltamos ao pé descalço?”. Nele, o jornal dá conta da morte de um menor de idade que faleceu vítima do tétano.

O hábito de se andar com pés descalços era duramente criticado, assim como as autoridades que não faziam comprimir os regulamentos proibitivos e as sanções de coibição dessa prática. O discurso higienista também é mobilizado. É preciso que a cidade moderna seja limpa e saudável e que tenha essa aparência. A cidade da doença, desorganizada, com pessoas a andar pelas ruas como se em casa estivessem deveria ser superada.

O jornal colocava-se como representante dessa nova perspectiva sem qualquer reserva:

Quando, nestas colunas, iniciamos a campanha contra o pé descalço, verberando o costume que nos igualava aos habitantes das terras selvagens, tivemos em vista, não só contribuir para que a cidade se apresentasse aos olhos de visitantes um aspecto consentâneo com seus foros de civilização, como também, e muito principalmente, zelar pelo interesse da colectividade, trabalhando de algum modo para que, entre as classes pobres, se registassem menos casos fatais produzidos pelo hábito pernicioso do pé descalço. (Gazeta de Coimbra, 19 de setembro de 1935, p.1).

Passados quase vinte anos da publicação desse artigo, a prática de andar descalçado pela cidade ainda existia e chegou a ser tema discutido em reunião da Câmara Municipal. Conforme ficou registrado em ata de reunião do dia 11 de outubro de 1951:

O mesmo Vereador Exmo. Sr. José Simões referiu-se novamente ao costume pouco higiênico de certas camadas sociais transitarem na via pública descalços [...] hábito anti-higiênico, vexatório e até desprestigiante para a nossa civilização, e que sobre o mesmo assunto se officie ao Sr. Comandante da Polícia pedindo-lhe que recomende o assunto aos guardas sobre o seu comando. (Livro de Atas nº 169, AHMC, pp. 20-21).

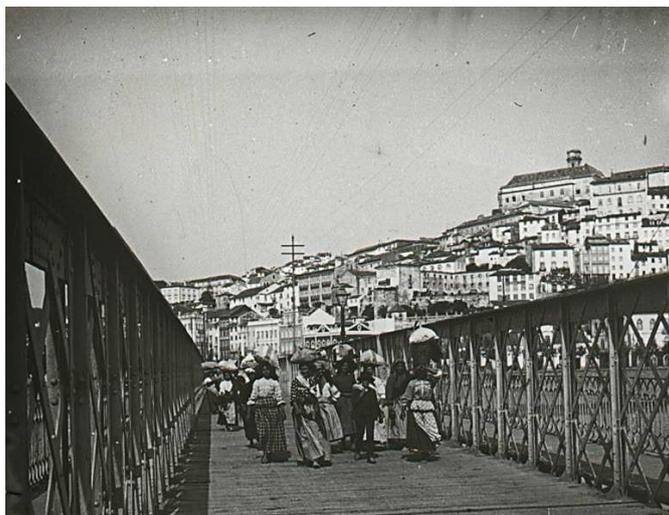


Figura 86. Lavadeiras com pés descalços e trouxa na cabeça, Coimbra (191?).

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa. Obtido em dezembro, 20, 2020, de <https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWEB>

O interessante é que tanto a imprensa como o poder público local preocupavam-se com a falta de higiene do hábito e com o seu efeito sobre a imagem da cidade, pois não era condizente com a cidade moderna. Não se faz menção aos motivos que levavam aquelas pessoas, especialmente mulheres, a andarem descalças, como se se tratasse de uma opção deixar os sapatos em casa e não a ausência de recursos para adquiri-los. Logo, a solução encontrada não podia ser outra senão a repressão policial desse hábito por meio de multas.

A presença das lavadeiras do Mondego permite uma outra pontuação relevante sobre o ambiente construído da cidade e a materialização das assimetrias nas relações de gênero. Na pesquisa realizada nos jornais locais e nos documentos históricos da Câmara Municipal, raras são as menções que se fazem a essas mulheres. Elas são invisibilizadas e emudecidas na esfera pública, mesmo se fazendo muito presentes no cotidiano da cidade.

As análises feministas da cidade reconhecem que o espaço construído corporifica as relações sociais e que a arquitetura é também um instrumento para manter as distinções de gênero e reforçar os padrões predominantes de privilégio (Flanagan, 2018; Jarvis, Kantor, & Clarke, 2009; Kern, 2019; Spain, 2013). A construção da cidade é patriarcal por assumir como dominantes e normativos os comportamentos e as representações masculinas, utilizando o planejamento, a ordenação e a execução do espaço urbano para reforçar o controle e a dominação masculina, ou nas palavras de Jane Dark que intitulam

um capítulo do livro de Flanagan (2018): “Our cities are patriarchy written in stone, brick, glass, and concrete”.

No caso de Coimbra e de todas as obras de intervenção às margens do rio que foram sendo realizadas sucessivamente ao longo do tempo, não há qualquer intervenção ou debate registado que visasse facilitar o acesso das lavadeiras ao curso de água, para facilitar os seus serviços ou para amenizar as condições extenuantes de trabalho.

Da mesma forma, se forem considerados os estudos de Estevão Cabral para canalização do Mondego, no final do século XVIII, até o Plano Geral do Aproveitamento Hidráulico da Bacia do Mondego, já no século XX, as lavadeiras e seu ofício são ignorados. O padre Estevão chegou a realizar uma expedição pelo Mondego antes de realizar a sua proposta de encanamento, mas não há qualquer menção às lavadeiras em seu estudo, mesmo elas sendo presença constante ao longo do rio.

Não obstante serem diretamente impactadas por essas obras do rio, as lavadeiras foram totalmente desconsideradas, mesmo que à época assumissem um importante papel no trabalho, na renda e na própria dinâmica urbana, e estivessem vivamente presentes no espaço fluvial. A execução de uma medida compensatória, como, por exemplo, a construção de um tanque coletivo de roupas não foi sequer citada ou considerada nesses projetos.

Dito em termos de práticas sociais e arranjos sociotécnicos, pode-se afirmar que as práticas consideradas como femininas pelo sistema patriarcal não são consideradas ou têm maior dificuldade de o serem na construção dos arranjos sociotécnicos, uma vez que o planejamento urbano e as decisões sobre o que, onde, por que e como a cidade deve ser (re)construída tende a conferir privilégios aos homens no acesso ao poder urbano, aos recursos e aos espaços públicos (Flanagan, 2018, p. 109).

Não se trata de uma conspiração individual de homens para excluir as mulheres da vida na cidade. A cultura patriarcal que atravessa a sociedade age de maneira estrutural e, no que diz respeito à construção das cidades, tem como causa o afastamento das mulheres dos espaços de poder e de tomada de decisões – controle orçamentário – e sua sub-representação nas profissões diretamente relacionadas ao planejamento e à construção das cidades, como Engenharia e Arquitetura.

Se houve avanços nesse campo, é forçoso afirmar que as desigualdades ainda persistem. No ano de 2015/16, as portuguesas eram maioria no ensino superior, com taxa de 53,4% do número total de matrículas nesse nível de ensino, mas representavam apenas 32,6% do total de pessoas diplomadas nas áreas de Engenharia, Indústrias Transformadoras e Construção (Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género, 2017, p. 12).

No que tange ao poder político, ainda há uma longa caminhada a ser percorrida para condições de igualdade. A Assembleia da República conta com 89 das suas 230 cadeiras ocupadas por mulheres, sendo que elas ainda são minoria na composição do Governo Constitucional e na presidência das Câmaras Municipais, muito embora representem a maioria da população.

Essa realidade mostra que a tarefa de envolver as mulheres na construção diária da cidade ainda não está concluída. É preciso esforço público e social para promover o envolvimento feminino para corrigir essas assimetrias de gênero que produzem urbanidades díspares e impedem as mulheres de viverem de forma justa a cidade.

5.3. A folclorização das lavadeiras

A desconsideração das vozes das lavadeiras – e das mulheres em geral – no planejamento e na construção da cidade contrasta com a importância que assumem para a cultura popular da cidade e para a própria construção da identidade do rio Mondego, que era assim também o rio das lavadeiras.

Muita dessa projeção da imagem das lavadeiras deve-se à ação político-ideológica do Estado Novo português. Fernando Rosas (2001) aponta que o projeto totalizante do Estado autoritário assentava-se em um discurso propagandístico simples e agressivo calcado em alguns “mitos ideológicos fundadores”.

Dois desses mitos são facilmente detectados na construção da imagem das lavadeiras: o mito da *ruralidade* e o mito da *pobreza honrada*.

O primeiro axioma, de caráter vocacional, assentava-se na imagem de Portugal como um país de essência rural, “uma ruralidade tradicional tida como uma característica e uma virtude específica, donde se bebiam as verdadeiras

qualidades da raça e onde se temperava o ser nacional” (Rosas, 2001, p. 1035). A terra aparece assim valorizada como fonte de riqueza, ordem e harmonia social, sendo o discurso do regime crítico à urbanização, à industrialização e à técnica, enfim, à modernidade.

Em sua análise sobre a fabricação do conceito de “cultura popular” pelo salazarismo, Melo (2001) afirma que a nostalgia da ruralidade e a crítica ao mundo urbano feita pela propaganda oficial traz implícita em seu bojo a negação da individualidade e da liberdade das pessoas de realizarem as suas próprias aspirações e escolhas, enquanto a ruralidade, por outro lado, joga pela conservação do estado de coisas, pela ausência de mudanças (Melo, 2001, p. 47).

O segundo mito ideológico, da *pobreza honrada* ou “*aurea mediocritas*”, também tem caráter vocacional e relaciona-se diretamente ao mito da ruralidade: devido ao seu destino rural o país era incontornavelmente pobre. Assim, o “novo homem” forjado pelo regime é resignado com a pobreza e com as condições em que vive. Mais do que isso, vive feliz dentro das suas possibilidades, pois é pobre, mas é honrado.

Ora, as lavadeiras de Coimbra são o exemplo típico dessa exaltação da pobreza. Eram mulheres de vida dura, a maior parte de origem rural. Passavam horas com as pernas e as mãos nas frias águas do Mondego, debruçadas a esfregar diretamente com as mãos sobre as pedras as roupas que recolhiam das casas das famílias da cidade, nas pousadas, hotéis ou os da sua própria casa. Na sua labuta, percorriam a cidade com pesadas trouxas sobre a cabeça, recolhendo e devolvendo as suas trouxas pelo rol que lhe era cantado nos momentos da entrega, uma lista feita pelas freguesas para conferência da roupa que havia sido confiada.

O poema “Lavadeiras do Mondego”, de António Arnaut, traduz para a linguagem poética essa ideologia, a qual reproduz-se em alguns versos a título exemplar: “**Como choupos** debruçados na corrente do tempo e das lendárias águas do Mondego, lavam a roupa [...]”; “Corre-lhes no peito a nostalgia das águas passadas, a cantar uma antiga melopeia. **Por isso** continuam a lavar, dia após dia [...] máquinas humanas sem idade que **nunca se cansam das canseiras**” (Arnaut, 2017, p. 88, grifos do autor).

A imagem que se construiu dessas mulheres é assim uma imagem estática. São como personagens imobilizadas na paisagem fluvial urbana a exercer seu ofício de lavar as roupas e que ali permanecem por algum tipo de sentimento, sem questionar sobre as suas condições de vida e de trabalho, pois esta era a vida que lhes cabia.

O que a ditadura do Estado Novo cuidou de fazer foi promover a imagem de mulheres felizes a lavar as roupas, como que por prazer e vocação, sempre cantando e com largos sorrisos. Fica nítido que os mitos da ideologia salazarista, tal como aponta Álvaro Garrido (2008), contém uma insinuação cultural que atribui caráter tradicional e perene a certos campos da vida social e econômica, exaltando as virtudes sociais de uma “ordem natural das coisas” inscrita na história. As lavadeiras do Mondego também foram ressignificadas a partir desse ponto de vista.

A imagem idílica promovida por meio da circulação de fotografias, de postais, de pinturas, da literatura e de filmes permitiu que as lavadeiras permanecessem na memória urbana de Coimbra. Ao mesmo tempo, como quase sempre as fotografias eram enquadradas a partir do seu local de trabalho, o Mondego, elas também permitiram reforçar a presença do rio na cidade e a sua sazonalidade, difundir imagens onde consta o rio despido de suas águas a expor seu extenso areal.

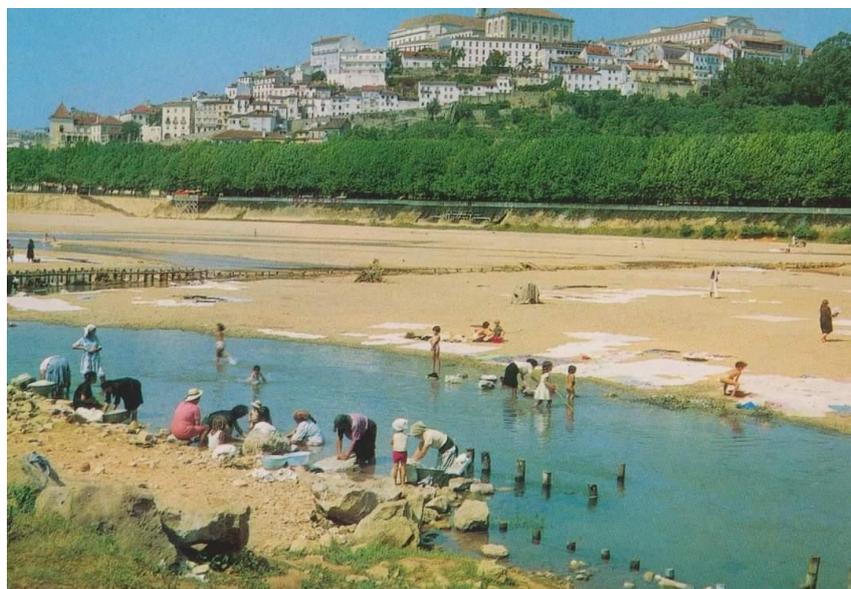


Figura 87. Lavadeiras no Mondego, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Os dados obtidos por via do inquérito realizado com uma amostra da população residente em Coimbra reforçam que a presença das lavadeiras no imaginário urbano local permanece até os dias atuais. Questionados sobre qual seria a personagem urbana da história conimbricense que mais remete ao rio Mondego, 62,4% dos inquiridos afirmaram ser as lavadeiras, ocupando os estudantes a segunda colocação com 22%, uma larga diferença.

Já no século XXI, associações e ranchos folclóricos da Freguesia de Torres do Mondego, localidade de onde provinham muitas das lavadeiras que serviam as casas, pousadas e hotéis da cidade, passaram a encenar anualmente junto ao Mondego a forma tradicional de se lavar a roupa no rio, a “barrela do Mondego”.

Mulheres vestidas em trajes típicos entoam as canções e dizeres passados de mãe para filhas a cada geração. Fazem a barrela – um preparado artesanal feito com cinzas de madeira para clarear as roupas – esfregam as roupas, estendem no areal para secar e pernoitam em barracas junto ao rio. Recriam assim o costume das lavadeiras de dormirem em barracas rústicas no areal junto à água para que pudessem vigiar as roupas de seus clientes e os seus utensílios de trabalho.

Na discussão que faz sobre o processo de patrimonialização nas sociedades contemporâneas a partir da recriação da “barrela do Mondego”, José Antônio Bandeirinha (2016) afirma, sob o pretexto explícito dessa comunidade, que descende diretamente das lavadeiras em testemunhar um saber ancestral subjaz à celebração da ritualização, do fim de uma atividade de trabalho que era árdua, mal remunerada e sem reconhecimento que agora fica na memória como um tempo distante e já superado, lembrado apenas em forma de ritual.

Mudando a perspectiva do olhar, acrescenta-se que essa iniciativa, ao manter viva a memória dessas mulheres e de seu ofício, também é testemunho do que as gerações atuais recebem sobre as antigas práticas e os usos sociais do rio. A encenação da barrela ajuda a contar a própria história do Mondego que, em certa medida, confunde-se com a história das lavadeiras, que se ligam à história dos seus filhos que lhes acompanhavam na lida diária, das suas freguesas, dos barqueiros que levavam as trouxas de roupa em suas barcas, das polícias que fiscalizavam o “pé descalço”... Enfim, também é uma forma de

recontar as urbanidades do passado, das práticas sociais e dos arranjos que foram sendo construídos ao longo do tempo junto ao rio.



Figura 88. Lavadeiras e crianças no Mondego, Coimbra (191?).
Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa. Obtido em dezembro, 20, 2020, de <https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWEB/>

Se, no final do século XX, as frentes de rio passaram a ser lugares valorizados para se residir e suas margens e leitos assumiram uma função urbana essencialmente ligada aos tempos livres das classes médias citadinas, a presença marcante das lavadeiras no rio Mondego no período anterior a essa transformação ajuda a desvelar as outras camadas do espaço fluvial ao longo do tempo.

O rio Mondego, assim como os demais cursos de água das outras cidades mundo afora, era fortemente percebido e vivido como um recurso de sobrevivência para uma camada da população. Na fotografia da figura 89 reproduzida abaixo, anterior à década de 1950, vê-se um grupo de mulheres a lavar roupas no canto direito; um carro de bois e um barco ao fundo; e, à esquerda da imagem, mulheres usam a vegetação para estender as roupas.

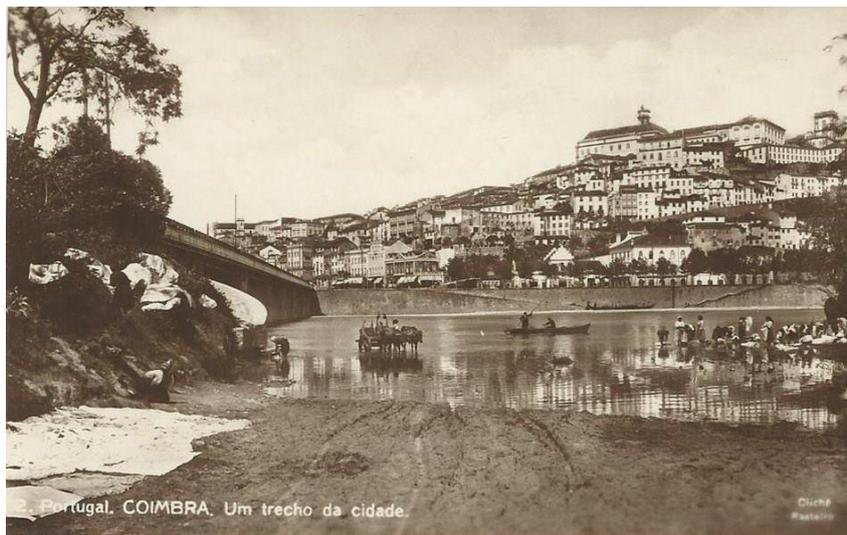


Figura 89. Margem esquerda do rio Mondego, Coimbra (s.d.).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.).

Se o espaço pode ser vivido e constituído de formas múltiplas e síncronas, a sociabilidade que constituía o Mondego até o século XX certamente assentava-se no trabalho, com forte presença feminina, o que faz com que as lavadeiras estejam irrevogavelmente ligadas à história do rio.

5.4. As pontes e os barqueiros

Durante a maior parte da sua história, Coimbra contou com uma única ponte para travessia do Mondego, sempre situada no local onde hoje se encontra a Ponte de Santa Clara, junto ao Largo da Portagem.

Para transpor a barreira que o rio impunha à conexão entre as suas duas margens, foram desenvolvidas algumas soluções alternativas ao longo do tempo. Nas épocas em que o rio se encontrava seco, as travessias eram feitas por meio das “barcas de passagem”.

Até a meio do século XX, há o registro nos livros de atas da Câmara Municipal de Coimbra de dez portos onde essas barcas operavam, sendo dois deles na área mais urbana do concelho: um no Guarda-Inglesa, próximo à Estação Nova, e outro no Almegue, próximo onde hoje está o Açude-Ponte. Ambos estavam a jusante da Ponte de Santa Clara, o que indica que no período

a urbanização da cidade ainda não havia se expandido para as regiões e a centralidade urbana ainda era exclusividade da Baixa da cidade.

No período seco, a solução encontrada para atravessar as areias do rio era a construção de pontes rústicas, em madeira, pelos próprios barqueiros. Tal como o rio, as pontes eram sazonais e só apareciam no período de seca e eram atravessadas mediante pagamento de alguns tostões.

Essas pontes eram utilizadas por pessoas diversas e colocava em contato sujeitos de diferentes estratos sociais. Na figura 90, abaixo, vemos homens de fatos a atravessar a “ponte do Modesto”, um deles parecendo um policial; há uma única mulher que pelos trajés aparenta ser uma típica “senhora” da classe média urbana; e há as lavadeiras em sua labuta diária, reunidas junto às pedras onde esfregavam as roupas e os areais ao fundo da imagem.

Os barcos juntos da ponte mostram que no período estes ainda eram um meio de transporte utilizado para cruzar o rio, seja de uma margem a outra, seja longitudinalmente.



Figura 90. Ponte do Modesto, Coimbra (1950).
Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook.

Para além de ser um espaço onde pessoas diferentes cruzavam-se, viam-se e, por que não, conversavam, as pontes pedonais junto ao Mondego

facilitavam a integração territorial entre as margens do rio, sendo um recurso para a integração das pessoas que viviam junto à margem esquerda, área que na altura era ainda pouco urbanizada, aos equipamentos, aos postos de trabalhos e aos serviços públicos que se situavam majoritariamente na margem direita.

Também eram um ponto de contato direto entre as pessoas e o Mondego. Na figura 90, tem-se a dimensão da proximidade física entre quem atravessava a ponte e o rio. Elas estão perto da água, da areia, podem ver diretamente o leito do rio, sentir o cheiro que ele exala e ouvir o seu som. Toda essa percepção sensitiva do rio afeta as pessoas e atua na sua conformação espacial, na sua percepção e na sua vivência.

Atualmente, não há mais essas pontes rústicas sobre o Mondego e Coimbra conta com quatro travessias sobre o troço mais urbano do rio. A Ponte Rainha Santa Isabel admite apenas o tráfego rodoviário e o Açude-Ponte, apesar de permitir trânsito de ciclistas e peões, está vocacionado para a travessia por veículos automotores, sendo mais amigável a estes. Completam as travessias a tradicional ponte de Santa Clara, utilizada por peões e todos os tipos de veículos, e a ponte Pedro e Inês, que liga as duas margens do Parque Verde do Mondego e que é exclusiva para o uso por ciclistas e peões.

A construção das pontes em Coimbra é algo bem recente e deu-se no bojo da estabilização do caudal do rio com a construção do Açude-Ponte na década de 1980. Já, no século XXI, foram construídas a ponte Rainha Santa Isabel (2004) e a ponte Pedro e Inês (2006).

A tarefa de conectar as duas margens e integrar a cidade ainda não foi concluída e a construção de pontes aparece como uma proposta para essa finalidade. Se se recorrer a qualquer programa de mapeamento, ter-se-á a dimensão desse desafio. Entre a ponte Rainha Santa Isabel e a ponte Pedro e Inês, são aproximadamente 03 km, uma caminhada de 39 minutos. Entre esta e a Ponte de Santa Clara, são precisos, aproximadamente, 15 minutos de caminhada para percorrer um pouco mais de um. E, por fim, entre esta e o Açude-Ponte é necessário caminhar vinte minutos por quase dois quilômetros que as separam.

A imagem aérea permite dimensionar essas distâncias e perceber que a conectividade entre as margens precisa ser impulsionada. Se considerado que

a Ponte Rainha Santa Isabel não admite o uso por peões e ciclistas é nítido o déficite de ligações entre as margens, sendo este um dos motivos que pode explicar o menor adensamento urbano da margem esquerda do rio.



Figura 91. Pontes de Coimbra (2021).
Fonte: Google Earth.

Mathias Kondolf e Pedro Pinto partem do conceito de conectividade utilizado pela geomorfologia, pela ecologia e pela hidrologia no estudo das águas para definir o que seria “conectividade social” dos rios: “the communication and movement of people, goods, ideas, and culture along and across rivers, recognizing longitudinal, lateral, and vertical connectivity [...]” (Kondolf & Pinto, 2017, p. 182) e pontuam que a introdução de pontos de travessia entre as margens, seguros para peões e ciclistas, é imprescindível para restabelecer a conexão entre as margens do rio e entre ele a cidade.

O vasto número de pontes existentes sobre o rio Sena, em Paris, confirma exatamente essa hipótese. Elas garantem a interconexão entre *Rive Gauche*, *Rive Droite*, Île de la Cité e Île Saint-Louis, que permitem que a cidade esteja integrada entre si, bem como se possa integrar ao rio.

Se assumida como verdadeira a hipótese de Richard Sennett (2018), para quem a *ville* pode alterar a *citté*, isto é, a construção das cidades tem o condão de alterar o modo como as pessoas a habitam/vivenciam, a construção de pontes para travessia entre as margens pode se converter em espaços de reconfiguração entre a relação entre as pessoas e o rio e entre as populações

que vivem nas margens opostas, bem como pode constituir um impulso para a reconfiguração de antigos espaços.

No contexto de requalificação das margens fluviais, a *Millennium Bridge*, em Londres, foi construída sobre o rio Tâmesa para o acesso direto dos peões à *Tate Modern*, museu de arte moderna inaugurado no ano 2000 a partir da reconversão de uma antiga central elétrica às margens do rio. A moderna ponte pedonal, em si mesma um ponto de atração de pessoas, insere-se no contexto de obras de requalificação das frentes de rio que se verificam em várias partes do mundo, já abordado no Capítulo 1, aumentando a conectividade social entre as pessoas e o rio, nesse caso com forte presença da componente turística.

Outro exemplo interessante é a histórica Ponte Vecchio, sobre o rio Arno, em Florença. Nesse caso, ao longo dos séculos, a ponte firmou-se como espaço urbano de sociabilidade, que com sua arquitetura singular abriga tradicionalmente joalherias e relojoarias e recebe todos os dias milhares de turistas de todo o mundo.



Figura 92. Ponte Vecchio, rio Arno, Florença (2020).
Fonte: o autor.

Voltando à Coimbra, alguns urbanistas advogam a necessidade da construção de, pelo menos, mais uma ponte pedonal entre a Ponte de Santa Clara e o Açude-Ponte, justamente na zona onde em tempos anteriores existiu a histórica ponte do Modesto, o que revela que essa necessidade de ligação não é nova e nem fruto da invenção de urbanistas.

Para além de facilitar o acesso e o trânsito de pessoas entre as duas margens do rio, o que jogaria a favor do desenvolvimento urbano da margem

esquerda e melhoraria o fluxo das pessoas na cidade, lembra Simmel ([1909] 1996) que a ponte cumpre também uma função estética e simbólica ao ligar as partes dissociadas da paisagem e tornar visível essa ligação. Construir pontes é, assim, conectar Coimbra, as pessoas e o Mondego física, social e simbolicamente.

Esse rio é minha rua
Minha e tua, mururé
Piso no peito da lua
Deito no chão da maré

(Fafá de Belém. *Esse rio é minha rua*)

CAPÍTULO 6 – RIO ESPELHO: O MONDEGO NA CIDADE LÍQUIDA

Caminhar sempre foi uma ação repleta de significados. Mais do que o simples deslocamento físico de uma pessoa entre dois pontos, a caminhada é uma forma de perceber o mundo e desenvolver relações com e no espaço. Aristóteles consagrou o “método peripatético” ao valer-se das caminhadas para refletir e ensinar aos seus discípulos no Liceu. Muitas das narrativas da tradição judaico-cristã também são compostas a partir de caminhadas, travessias, trajetórias individuais e de povos. O caminhar possibilitou o encontro com o Outro, com as diferenças e assim também o aprendizado.

Utilizando uma metáfora talvez hiperbólica, mas não sem sentido, pode-se dizer que cidade moderna também se deu a conhecer com os pés. Os escritos de Simmel, que permitem saber mais sobre a Berlim do início do século XX, são feitos a partir da experiência desse sociólogo nas ruas dessa metrópole industrial que então estava sendo forjada. Partindo da *flânerie* de Baudelaire na segunda metade do século XIX, Walter Benjamin convida a atravessar, caminhando, as *passagens* de Paris e assim conhecer as reflexões que faz sobre a cidade, a alienação e a modernidade urbana.

O ato de andar também foi mobilizado em movimentos artísticos e literários. São exemplos notórios as *deambulações* do movimento Dada por espaços banais ou decadentes de Paris na década de 1920 e as *derivas* dos situacionistas durante os anos 1950. Careri (2014) comenta que os dadaístas e suas andanças ao azar tinham o intuito de revelar as *zonas inconscientes* do espaço e as partes obscuras da cidade e assim provocar a cultura institucional e “desmascarar a farsa da cidade burguesa”. Já as *derivas* de Guy Debord e de seus companheiros situacionistas consistiam em andanças por lugares esquecidos ou redundantes da cidade com o intuito de se reapropriar do território

urbano para experimentar comportamentos alternativos e questionar o conceito de bem-estar burguês: viver a cidade de forma a “perder tempo útil” e convertê-lo em tempo de lúdico construtivo, isto é, andar não apenas como forma de circulação e instrumento produtivo, mas também como forma de prazer (Careri, 2014).

No imenso Sul global, o cotidiano das cidades também é narrado a partir do andar. Contemporâneos, mas desafetos, João do Rio e Lima Barreto andaram muito e praticaram o espaço da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Seus escritos em forma de romances, contos e crônicas permitem a aproximação com cotidiano dessa cidade que foi a primeira capital da República. João do Rio elogia o andar como forma privilegiada de se conhecer a “alma da rua” e adverte que “para compreender a psicologia da rua não basta gozar-lhe as delícias como se gozam calor do sol e o lirismo do luar [...]” É preciso “ir por aí, de manhã, de dia e à noite” (Rio, [1997] 2010, p. 31).

Com as caminhadas de Lima Barreto é possível conhecer o espaço quase rural e precário do subúrbio carioca, assim como as tensões raciais e sociais envolvendo personagens urbanas pouco retratadas nas obras literárias da época, como pessoas negras, pobres e desempregadas. Pela sua obra também são apresentados os comportamentos e os hábitos dos cidadãos de diversos grupos sociais, a cadência do movimento de pessoas pelas ruas ou na estação de comboios e as transformações urbanísticas pelas quais passava a cidade na tentativa de se modernizar. A importância do andar na obra de Lima Barreto é reconhecida em diversos estudos sobre o autor (Resende, 2017; Schwarcz, 2017) e utilizada inclusive como forma de explorar etnograficamente a cidade da época (Frúgoli Jr. & Macedo, 2019).

Com o intuito de renovar os cânones tradicionais da sociologia urbana e propor uma revisão epistêmica, Carlos Fortuna (2020) convoca Jeremy Seabrook (2007) para pensar uma *flânerie* diferente pelas megacidades do Sul global. Em seu texto, as figuras do *flâneur* de Hessel e a atitude *blasé* de Simmel são interrogadas e ressignificadas ante às injustiças sociais que são contadas nos relatos jornalísticos de Seabrook e que caracterizam essas cidades excessivas. Só assim, de perto, é possível ir além dos números frios dos relatórios e das estatísticas para encontrar e conhecer as pessoas e as suas histórias cotidianas de sobrevivência nessas cidades.

Se a imposição do ritmo acelerado como forma de vida típica das cidades fez com que o caminhar lento e atento se tornasse por vezes algo indesejado, anacrónico ou, até mesmo, um contrauso do espaço urbano, sua potência como forma de explorar e conhecer as sutilezas da cidade e de suas gentes é convocada por diversas pessoas em busca de compreender a partir de diferentes ângulos as suas tessituras e complexidades (Anselmo, 2019; Arantes, 2001; Edensor, 2010; Fortuna, 2018; Macauley, 2000; Shortell & Brown, 2014).

Nas linhas que seguem, propõe-se uma caminhada que segue o percurso das águas do Mondego como forma de interpretar e discutir as paisagens fluviais urbanas de Coimbra. Sabe-se que o caminhar não é apenas uma forma de ver, mas também é um modo de sentir as outras dimensões das paisagens – escutar, cheirar, experimentar – que em conjunto compõem a identidade do lugar e suas características socioespaciais. Também é uma forma de se lançar ao inesperado, ao acaso, aos caminhos imprevistos e ao encontro com o estranho que, apesar de habitar a mesma paisagem, ainda permanecia desconhecido.

O prazer de caminhar é descrito por Hessel (1987 [1929], p. 33) como “um banho durante um incêndio”. Sem negar esse sentimento de deleite que é andar pelas margens do rio, o caminhar será mobilizado aqui como ferramenta sociológica para pensar a relação entre o rio e a cidade a partir do rio Mondego em Coimbra, especialmente nessas duas primeiras décadas do século XXI e, dessa forma, promover a associação teórica e empírica do plano espacial às práticas sociais.

Como toda longa caminhada possui paragens em meio do caminho, propõe-se que cada subitem seja assim considerado, isto é, paragens para organizar os pensamentos e refletir sobre aquilo que se viu, sentiu e escutou do rio, da cidade e de suas gentes. Inspirado pelo método regressivo-progressivo de Lefebvre, partir-se-á em busca das temporalidades que se inscrevem no espaço das mais diversas formas, revelando um passado mais rico e diversificado do que aparentemente se apresenta e imaginando futuros possíveis.

6.1. O rio concebido pelo planeamento urbano municipal

Sabe-se que a forma como é concebido o espaço pelos planeadores, urbanistas, especialistas e autoridades públicas não determinada aquilo que ele é ou será (Leite, 2007; Leite & Peixoto, 2009). Contudo, é inegável e conhecida a força dessa componente que intervém e modifica as *texturas* espaciais (Lefebvre, 1991, p. 42). Informada de conhecimentos e ideologias, a representação do espaço interage com as outras dimensões do espaço – espaço vivido e espaço percebido – produzindo-o e revelando práticas socioespaciais que permitem perceber melhor seus usos e representações.

Para discutir o rio concebido, identificar-se-ão, nos instrumentos jurídicos de planeamento e ordenamento do território da cidade de Coimbra, como o Mondego é abordado, quais os usos e as práticas socioespaciais são oficialmente permitidos e estimulados, quais os arranjos sociotécnicos estão previstos e foram construídos. As caminhadas aqui são sobretudo em direção aos documentos e arquivos físicos ou digitais onde permanece registrada a cidade concebida em planos e ordenamentos e com ela o seu rio, por vezes mais e por outras menos presente.

A compreensão da atual abordagem urbanística conferida ao Mondego demanda um recuo na história da cidade para perceber como as águas aparecem no planeamento urbano municipal ao longo do tempo, já que todo o aprendizado técnico, institucional, político e social que se acumula na elaboração de um plano influencia os seguintes como um *continuum*, mesmo quando para negá-los ou propor alguma ruptura.

Os três primeiros planos abaixo discutidos são anteriores à construção da Ponte Açude, portanto o Mondego ainda não conformava o espelho de água à frente da cidade. No entanto, a abordagem desses instrumentos é interessante para demonstrar como ideias e projetos discutidos nessas ocasiões permaneceram nos planos subsequentes e, ainda hoje, estão presentes nas discussões que se fazem sobre a frente ribeirinha da cidade. Os outros instrumentos analisados são posteriores a essa intervenção e revelam a forma como o Mondego “espelho” é concebido.

O *Anteprojeto do plano de urbanização, de embelezamento e de extensão da cidade de Coimbra*, elaborado pelo urbanista e professor do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, Étienne De Groër, é o primeiro plano de urbanização da cidade e foi aprovado por acordo camarário em 31 de dezembro de 1940 (Silva, 1981).

Inspirado nas propostas do britânico Ebenezer Howard, De Groër queria criar em Coimbra uma Cidade-Jardim, com uma preocupação fortemente inclinada para os aspectos estéticos da cidade. Em linhas gerais, o plano previa que a cidademãe (Coimbra) e suas aldeias satélites (Coselhas, Tovim, Chão do Bispo, Carvalhosa e Várzea) estariam envolvidas por um cinturão verde ou rural. O número de habitantes em cada uma dessas extensões seria limitado para não ultrapassar a densidade previamente estabelecida no plano, que também privilegiava a construção de moradias unifamiliares, conforme o poder econômico de cada classe social (De Groër, 1948).

Outro elemento fulcral no plano era a fixação do “zoning” para a utilização do solo. A cidade foi dividida pela urbanista em oito zonas, cada uma a desempenhar funções específicas. A zona universitária foi excluída desse plano de urbanização e permaneceu sob o controle direto do governo central da ditadura de Salazar (De Groër, 1948):

- i) zona industrial;
- ii) zona comercial central;
- iii) zona comercial local;
- iv) zona residencial;
- v) zona universitária;
- vi) zona arqueológica e turística;
- vii) zona de espaços livres, públicos;
- viii) zona rural.

No que tange ao rio Mondego, o plano concebe-o como fronteira ou limite da cidade: “a cidade de Coimbra está situada na margem direita do Mondego. [...] Em frente, na outra margem do Mondego e para além dos terrenos inundáveis, encontra-se o bairro de Santa Clara que é uma aglomeração satélite” (De Groër, 1948, p. 9). Ele arremata o texto com a atribuição do papel residual

da margem esquerda na dinâmica da urbe: “Completamente separado da cidade [...] este subúrbio satélite forma um fundo pitoresco de Coimbra. E, inversamente, disfruta-se da praça do Convento de Santa Clara uma das mais lindas vistas de Coimbra” (De Groër, 1948, p. 61).

Como fica assente nos trechos colacionados, a frente ribeirinha da cidade é concebida como um elemento estético de enquadramento visual da paisagem citadina e, por esse motivo, deve ser conservada. O Mondego e suas margens inundáveis – a maior parte em Santa Clara – são considerados espaços livres e compreendidos como zona rural para que possam ser assim protegidos contra a expansão urbana (De Groër, 1948, p. 78). Em diversas passagens, a “cortina de árvores” que ladeiam o rio é citada como digna de ser protegida exatamente por compor a paisagem característica da cidade.

Se a margem esquerda deveria conservar seu ar “pitoresco”, a frente ribeirinha da margem direita seguiria o curso de sua urbanização, mas agora sob o controle racional do plano de urbanismo. Dessa feita, como se pode ler na figura 93, a faixa de terreno que segue o rio após a Ponte de Santa Clara e estende-se para o Vale de Coselhas é destinada à zona industrial da cidade.

Outra intervenção que se relaciona com a frente ribeirinha é a proposta de abertura de uma grande artéria comercial, conectando a Praça 8 de maio à Avenida Navarro, desembocando diretamente no Mondego, como mostra a figura 94. A Avenida de Santa Cruz, nome sugerido por De Groër, em princípio, seria a abertura de mais uma via de contato da cidade com o rio. No entanto, no contexto geral do seu plano, pode-se concluir se tratar muito mais de um mecanismo para resolver os problemas de congestionamento de automóveis na Baixa da cidade e ampliar a área da zona comercial central do que de uma estratégia de aproximação com o rio.

Aliás, não só a Avenida de Santa Cruz, mas todo o Plano De Groër tem como pressuposto o triunfo do automóvel (Dias, 2015). Nele, o urbanista defende a transformação definitiva do caminho de ferro da linha da Lousã em autoestrada, pois além dos prejuízos que causa à circulação na cidade, essas pequenas linhas “não podem lutar com os autocarros, mais cômodos e econômicos para os passageiros e mais elásticos para o serviço” (De Groër, 1948, p. 50). Como consequência acidental dessa proposta, aponta que a desativação do ramal da Lousã trará a vantagem de permitir o alargamento do

cais do Mondego na área antes ocupada pela estação, o que melhoraria a ligação entre o choupal e a cidade.

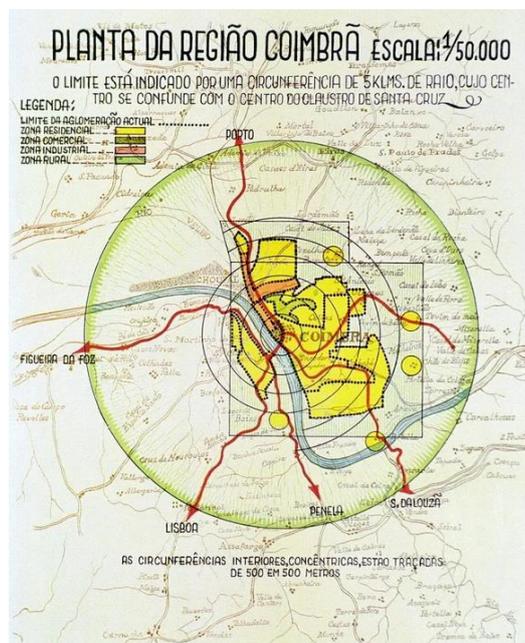


Figura 93. Planta da Região de Coimbra, Plano De Groër.
Fonte: (De Groër, 1948).

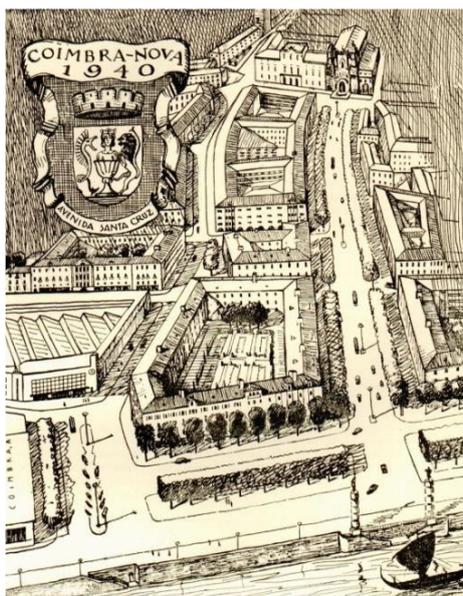


Figura 94. Avenida de Santa Cruz, Plano De Groër.
Fonte: (De Groër, 1948).

O Plano de Groër foi muito contestado e não obteve êxito. O deputado Tito de Moraes chegou a declarar, na então Assembleia Nacional, que o referido

tinha que ser urgentemente modificado “já que todos sabiam quanto o Plano era transgredido, querendo fingir que não havia transgressões” (Silva, 1981, p. XII).

Os motivos gerais que impediram a concretização estão nas características próprias de Coimbra. O território acidentado e o clima mediterrânico seco aliam-se à escassez dos recursos económicos das pessoas e da Câmara para suportar os custos com a aquisição de terrenos e a construção das moradias (Garrett, 1956; Santos, 1983). Sobre esse último ponto, Carlos de Almeida relata em um texto da época que aquelas zonas onde havia permissão para a construção de prédios de habitação coletiva esgotavam-se rapidamente e os preços desses terrenos aumentaram; realizaram-se muitas construções irregulares ao arpejo do plano; e consideráveis recursos que seriam investidos na construção local acabaram por ser dirigidos a outros centros urbanos (Almeida, 1957).

Ante a insatisfação com o Plano De Groër, a Câmara de Coimbra contratou o engenheiro urbanista Antão de Almeida Garret para realizar a sua revisão. Em uma conferência realizada em outubro de 1955, após ter apresentado à Câmara o seu “Plano Regulador da Cidade de Coimbra”, Almeida Garret falou sobre os principais problemas da cidade e as soluções que propunha, dedicando um item exclusivamente ao rio Mondego.

O urbanista abordou o rio a partir dos seguintes aspectos:

- i) meio de comunicação;
- ii) vazadouro dos esgotos da cidade;
- iii) práticas desportivas;
- iv) valorização estética.

Quanto ao primeiro aspecto, atribuiu ao governo central as obras de hidráulica de regularização e fixação do leito do rio e para sua navegabilidade. Apresentou diversas sugestões que contribuiriam para recuperar terrenos em áreas inundáveis necessários à expansão da cidade, ou seja, consoante à lógica urbanística vigente o rio deveria ser dominado pelo ser humano que lhe definiria um novo curso conforme os critérios “técnicos”.

Ao contrário do plano anterior, o Plano Regulador atribui certa importância à navegação fluvial. Nele, é defendida a construção de uma doca na margem esquerda junto à Zona Industrial de Bencanta, o arranjo das rampas e cais existentes na margem direita e a fixação de uma zona portuária.

No que toca aos esgotos, propôs soluções para tornar a rede mais eficiente, não havendo ainda aqui preocupação com o seu tratamento e com o rio. Sobre os outros dois pontos, sugeriu a criação de um espelho de água permanente por meio da construção de dique junto ao Choupal que poria fim ao aspecto árido da cidade nos meses de estiagem, assim como o represamento de água em quantidade necessária para se aproveitar o espaço do rio com banhos, natação e remo (Garrett, 1956).

A preocupação com o trânsito e a importância dada ao automóvel também é latente no Plano Regulador, que prevê grandes artérias junto às margens do Mondego, das quais partiria a rede das vias principais da cidade. Nesse contexto, a proposta de construção da Avenida de Santa Cruz também foi mantida por Almeida Garret.

Note-se que esses dois primeiros instrumentos de planeamento, que regularam o território até a década de 1970, confirmam que ao Mondego não era atribuído papel de maior relevância pelos planeadores, sendo o rio concebido especialmente como elemento cênico e suporte físico para a organização da malha viária.

No seguimento do Plano Regulador, que começava a revelar-se desatualizado, o engenheiro Manuel da Costa Lobo foi contratado como consultor para, junto do Gabinete de Urbanização da Câmara, apresentar os estudos de um novo plano. Em 1970, foi apresentado o “O Plano de Urbanização de Coimbra, Ordenamento do Conselho”. Diferencia-se dos seus anteriores, dentre outras razões, por apresentar uma proposta de planeamento urbano do território em uma nova escala e dimensão, em nível de Conselho e não apenas de cidade (Lobo, 1973).

Como a legislação urbanística vigente à época não previa a elaboração de planos por concelhos, este não foi homologado pelo Secretário de Estado como mecanismo de ordenação do território, mas apenas como elemento base que deveria orientar a confecção do seu novo plano (Santos, 1983, p. 66). O “Plano Costa Lobo”, como ficou conhecido o “Plano Geral de Urbanização de Coimbra – Plano de Coimbra 1974”, foi confeccionado a partir dos estudos desse plano de 1970.

É importante ressaltar que o Mondego aparece no Plano Costa Lobo com renovado destaque. Para atingir o objetivo do plano de fomentar o crescimento econômico da cidade sem prejuízo da qualidade paisagística e ambiental, o urbanista propõe, no que diz respeito aos aspectos estético-culturais, iniciar a recuperação da Baixa de Coimbra com a abertura da “Via Central” e a implementação do “plano verde” para a cidade.

A Via Central corresponde à reformulação da antiga proposta de Groër da Avenida de Santa Cruz, consistindo em uma via de ligação direta da Avenida Sá da Bandeira com a margem do rio, porém com menor sacrifício ao patrimônio edificado (menos demolições). Ainda, nesse sentido, é de se destacar que na margem direita o plano previu duas vias, a Marginal ao Mondego, uma via paisagística, e a Avenida da Lousã, para melhorar o acesso à zona do Calhabé e adjacências. Nota-se que a dita “Via Central” nunca foi concluída, mas encontra-se em obras nos dias de hoje a abertura de uma via nesse mesmo local para dar lugar ao sistema de transportes público urbanos, anunciado para a cidade: o Sistema de Mobilidade do Mondego.

No que diz respeito ao “Plano Verde”, definiu-se uma “mancha verde” na cidade com o objetivo de recreio e de proteção paisagística, de proteção do solo, e de valorização estético-cultural da cidade. As propostas desse plano verde relacionam-se diretamente com o Mondego e com as frentes ribeirinhas: ligação do Jardim Botânico ao Parque da Cidade (atual Parque Manuel Braga) e ao rio; aquisição de sítios junto às margens direitas para a construção de pequenos locais de recreio, de repouso, de serviços e de convívio e de espaços amplos na margem esquerda a jusante da Ponte de Santa Clara, para estabelecimento de parques de campismo (Santos, 1983, pp. 87-88).

É de se destacar, ainda, que o Plano também indicava a construção de uma ponte pedonal sobre o Mondego de forma a conectar o bairro de Santa Clara e o, então recém-inaugurado, Estádio Universitário à margem direita da cidade.

Já sob os auspícios do regime democrático instaurado pós-revolução, em 1983, iniciou-se a elaboração do Plano Diretor Municipal de Coimbra que foi aprovado pela Assembleia Municipal em 23 de novembro de 1993 e ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 24/94, de 10 de fevereiro, publicada no Diário da República, I Série B, nº 94, de 22 de abril de 1994.

Os planos diretores significaram uma importante inovação em matéria de ordenamento do território no que tange à abrangência, ao conteúdo e à forma. A descrição longitudinal dessas alterações na forma de ordenar as cidades e os seus impactos já foram discutidas em diversos trabalhos sobre os planos diretores em Portugal e em Coimbra (Campos & Ferrão, 2015; Cardielos, 2000; Correia, 2012), sendo o objetivo aqui realçar especificamente o tratamento conferido ao rio Mondego no contexto da ordenação da cidade/Município de Coimbra.

Neste sentido, o Plano Diretor de 1994 marcou uma virada na forma de conceber o rio no planeamento urbano municipal. Em 1993, após a aprovação do referido plano em nível municipal, a Câmara editou a publicação temática *Urbanismo, Coimbra, Anos 90*, na qual se deram a conhecer os resultados dos trabalhos realizados. Nela, consta expressamente, dentre os objetivos estratégicos listados para o desenvolvimento do concelho nos anos 1990, o seguinte item: “Revitalizar o Centro, **centrar a Cidade no Rio**” (Câmara Municipal de Coimbra, 1993, grifo do autor). Coincidência ou não, os termos cidades e rio encontram-se grafados ao meio da frase em letra maiúscula, demonstrando que ao menos em termos linguísticos assumiam para a autarquia o mesmo grau de relevância.

Elaborado após a regularização das águas do Mondego pela construção do Açude-Ponte, o plano reconhece que o potencial lúdico e desportivo do espelho de água que foi criado ainda não estava devidamente explorado e que a cidade continuava a crescer com as costas viradas à área ribeirinha. Identifica ainda que a Baixa estava isolada do rio por conta do caminho de ferro – à época ainda estava em funcionamento o ramal da Lousã e o trânsito de comboios atravessava toda a frente ribeirinha desde a Estação Nova, passando pelo Largo da Portagem e seguindo pela Avenida Emídio Navarro –, uma grande área não urbanizada na margem esquerda junto ao estádio universitário, bem como a presença de laranjais e utilizações agrícolas abandonadas nas margens direita e esquerda a montante da Ponte de Santa Clara (Câmara Municipal de Coimbra, 1993).

As soluções propostas pelo plano dividem-se em três áreas de intervenção:

- i) a Margem Nascente, entre Pontes;
- ii) a Margem Poente, entre Pontes;
- iii) o Parque Verde do Mondego.

Em todas elas, percebe-se que as ações têm como pressuposto o reconhecimento do valor paisagístico que o rio assume enquanto elemento cênico enquadrado pelas colinas da cidade. Aliado a esse pressuposto, identificam-se como dois desafios, ainda inconclusos: a ligação mais orgânica entre as duas margens do rio, promovendo a urbanização mais estruturada da margem esquerda; e a requalificação da margem direita entre a estação de comboios e o Açude Ponte, de forma estreitar a integração do rio na malha e na vivência urbanas.

Tabela 2
Plano Diretor de Coimbra – 1994

Revitalizar o Centro, centrar a Cidade no Rio			
	Localização	Objetivos	Ações
A Margem Nascente, entre Pontes	Ponte da Portagem à Casa do Sal e da Rua da Sofia ao rio.	<ul style="list-style-type: none"> • Melhorar a vivência urbana, o trânsito de peões e a ligação do tecido urbano ao Rio. • Vivência lúdica e pedonal da margem do rio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Substituir caminho de ferro por elétrico rápido. • Reutilizar o espaço marginal. • Substituir os barracões e os edifícios mais ou menos industriais por edifícios de terciário e de habitação. • Construir uma via para automóveis para conectar a Praça 8 de maio à área conhecida como “Bota-Abaixo” (em substituição do projeto da “Avenida Central”). • Construir percursos pedonais a partir da Praça 8 de maio até o Rio.

A Ponte, Margem entre Pontes	Avenida da Guarda Inglesa entre a Ponte de Santa Clara e o Açude-Ponte.	<ul style="list-style-type: none"> • Atrair vivência urbana. • Estender funções centrais a essa margem, como comércio, serviços e equipamentos importantes. • Criar espaço público ribeirinho de contato fácil e direto com a água. • Aproximar as duas margens de novas relações funcionais e vivenciais entre elas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construir um Centro de Congressos e Negócios. • Construir espaços de lazer junto às margens do rio, propiciando contato físico e visual com a água. • Construir uma ponte pedonal entre as duas margens. • Transferir para outro local as instalações e garagem dos Serviços Municipais de Transporte urbano de Coimbra – SMTUC instaladas na margem esquerda.
O Parque Verde do Mondego	Margens direita e esquerda da montante da Ponte de Santa Clara	<ul style="list-style-type: none"> • Explorar o potencial lúdico e desportivo do rio com a criação de um espaço verde de grande qualidade que compreenda ambas as margens do rio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Na margem esquerda, integrar o Parque a um percurso turístico/cultural que seria composto pelos equipamentos: Quinta das Lágrimas, Portugal dos Pequenitos, Convento de Santa Clara-a-Velha. • Na margem direita, dar continuidade ao Parque Manuel Braga com uma zona verde de características informais que seguiria a montante até a zona do Polo II da Universidade.

Fonte: O autor.

Nas figuras de números 95, 96, 97, reproduzidas no Plano Diretor de 1994, podem-se visualizar com melhor precisão os projetos acima listados.



Figura 95. Estudo de Conjunto para a Margem Nascente, Coimbra.
Fonte: (Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 27).

No que tange ao projeto para a margem poente (esquerda) do Mondego, interessante notar que o esboço do arquiteto Fernando Távora, confeccionado antes do próprio plano diretor, conta com o desenho de uma ponte pedonal entre as Ponte de Santa Clara e o Açude-Ponte, bem como uma novidade interessante: a construção de uma área verde seguida de uma marina de recreio junto ao Açude-Ponte. Mais do que resgatar o imaginário de um Mondego navegável, considera-se que o desenho faz eco aos grandes projetos de renovação das frentes de água que vinham sendo realizados pelo mundo, especialmente em cidades dos Estados Unidos e Europa, muitos deles “inovando” com a construção de uma marina de recreio.

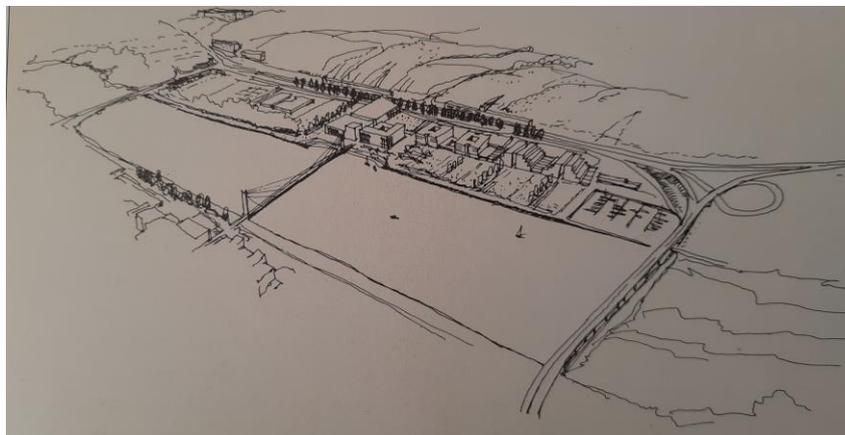


Figura 96. Sugestão da urbanização da margem Poente, Coimbra (Távora, F.).
Fonte: (Câmara Municipal de Coimbra, 1993, p. 33)



Figura 97. Plano para o Parque Verde do Mondego, Coimbra.
 Fonte: Câmara Municipal de Coimbra (1993, p. 35).

O Regulamento do Plano Diretor Municipal classificou os leitos e as margens dos cursos de água do Município, incluso o Mondego, como patrimônio natural, protegeu a zona adjacente ao Mondego a jusante do Açude-Ponte e classificou o açude de Coimbra como albufeira, tornando interdita qualquer construção nas margens a montante da Ponte de Santa Clara em uma faixa de 50 metros. A maior extensão das margens do rio em sua porção urbana foi identificada como Zona Verde de Uso Público e vocacionada para o recreio e o lazer da população.

O Plano Diretor do Município de 1994 inaugura oficialmente uma nova gramática no que tange ao rio e sua relação com a cidade. A partir dele, os instrumentos municipais de planejamento e ordenamento do território passam a adotar o discurso urbanístico de “recentrar a cidade no rio”, sendo este chamado recorrente até a data atual.

Ainda, nesse sentido, é importante frisar que as duas maiores cidades portuguesas passaram por amplos processos de requalificação de suas linhas fluviais durante a virada da década de 1990. As margens do rio Tejo, em Lisboa, nomeadamente na porção oriental da cidade, foram completamente remodeladas para a realização da Exposição Mundial de Lisboa de 1998 – EXPO’98, tal qual as margens do Douro, na Ribeira do Porto, também o foram com vistas à realização da Capital Europeia da Cultura – Porto (2001).

Esses processos irradiaram-se por outras cidades portuguesas como modelos de requalificação e de gestão das intervenções urbanas, especialmente a experiência lisboeta. Em 2000, foi aprovado o *Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades – Programa Polis* que tinha dentre seus objetivos apoiar ações de requalificação visando à melhoria na qualidade do ambiente urbano e à valorização da presença de elementos ambientais estruturantes, sendo que as frentes de rio foram consideradas como tal pela Resolução do Conselho de Ministros nº 26/2000.

A centralidade dos projetos lançados no âmbito do programa Polis, em grande medida, assentou-se na requalificação de espaços públicos nas frentes ribeirinhas das cidades portuguesas com a criação de infraestrutura e equipamentos voltados para o lúdico, que Claudino Ferreira (2005) identifica como a utilização instrumental da cultura para elaboração de estratégias de requalificação material e simbólica das cidades. Para além da ancoragem cultural discutida por esse autor, acrescenta-se que os projetos do Programa Polis também buscaram construir e projetar uma imagem urbana positiva calcada na preservação da “natureza”. A recuperação dos cursos de água e das suas margens assumiram papel central nesses projetos e propiciaram a “reaproximação” da cidade com seus rios que passaram a assumir uma centralidade no discurso urbanístico.

Coimbra foi uma das cidades contempladas pelo programa Polis. No primeiro Boletim Informativo da Sociedade para o Desenvolvimento do Programa Polis em Coimbra (SDPPC), constituída para levar a cabo o projeto, publicado no ano de 2002, consta que as intervenções do programa em Coimbra caracterizar-se-iam por “centrar a cidade no rio, promover a aproximação efetiva das suas margens, a par do aproveitamento das condições naturais e paisagísticas de exceção, oferecidas pelo rio Mondego [...]” (SDPPC, 2002). No âmbito do Polis Coimbra é que foi construído o Parque Verde do Mondego.

O projeto do Parque Verde do Mondego foi confeccionado pelo arquiteto Camilo Cortesão em colaboração com Mercês Vieira e João Nunes e teve sua inauguração no ano de 2004. Com o propósito de reabilitar e valorizar os elementos naturais nas margens do rio, o novo parque foi totalmente dedicado ao lazer. Ao longo dos seus mais de quatro mil metros de extensão, na sua margem direita, o parque é contíguo ao Parque Manuel Braga e dispõe de

caminhos e corredores para peões e ciclistas por entre relvado e áreas ajardinadas; equipamentos para exposição e atividades temporárias (conhecidos por “cubos”); píeres para contato direto com a água; esplanada de cafés e restaurantes voltadas para o rio; parque infantil; parque de estacionamento e ainda o prédio do Pavilhão Centro de Portugal, que representou o país na Exposição Mundial em Hannover (Alemanha) no ano 2000 e que foi projetado pelos arquitetos Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto Moura e pelo designer Cecil Balmond, os dois primeiros agraciados com o Prémio Pritzker pelo conjunto da sua obra na arquitetura.

Uma ponte pedonal, que acabou por tornar-se o edifício mais emblemático do parque, foi inaugurada no ano de 2006 com o nome de “Ponte Pedro e Inês”. A trágica história dessas personagens que lutaram para permanecerem juntas serviu de metáfora para a “união” que se desejava ver entre as duas margens da cidade. A ponte também foi desenhada pelo aclamado designer Cecil Balmond, que participou de outras emblemáticas obras de arquitetura contemporânea em Portugal, como a Casa da Música, planejada no âmbito das atividades da Capital Europeia da Cultura – Porto 200 e, novamente com Álvaro Siza e Eduardo Souto de Moura, assinou o edifício do Pavilhão de Portugal, construído para a EXPO’98.

A repetida assinatura desses profissionais em obras de diferentes cidades revela indícios da existência de uma rede profissional cuja atuação acabou por modelar uma certa linha de identidade entre os projetos que foram levados a cabo no Programa. Em Coimbra, é importante dizer que as intervenções realizadas correspondem a anseios e ideários urbanísticos da cidade que já constavam nos seus planos, como é o caso do Parque Verde do Mondego cuja ideia era aventada desde a discussão do Plano Diretor de 1994, iniciada ainda nos anos 1980.

Na margem esquerda do Parque foram construídos equipamentos voltados à prática desportiva, tal como caixa de areia para vôlei, um *skate park*, equipamentos de diversão infantil e ginástica ao ar livre, um amplo parque de merendas e quatro pavilhões para abrigar os clubes de desportos náuticos (canoagem, remo, vela, *stand up paddle*). Nessa margem do parque, que também conta com amplo estacionamento, foram inaugurados um Exploratório

de Ciências, uma piscina pública com entrada mediante pagamento de bilhete e a Praça da Canção, que é um amplo espaço ao ar livre que se estende até a Ponte de Santa Clara e está voltada à realização de festas populares e tradicionais da cidade, como a Queima das Fitas.

Pode-se afirmar que desde então o Mondego afirmou-se como elemento chave no planejamento urbanístico da cidade. No ano de 2011, a Assembleia Municipal aprovou o Plano Estratégico de Coimbra 2009. Aqui também é interessante apontar que o concurso para elaboração do plano foi vencido pelo consórcio formado entre as empresas Deloitte e Vasco da Cunha e que a empresa Parque Expo, constituída na esteira da Exposição de Lisboa, assumiu a consultoria técnica de todo o projeto.



*Figura 98. Parque Verde e Parque Manuel Braga, Coimbra (2021).
Fonte: o autor.*

O Plano Estratégico elegeu o mote “Coimbra 2018, a Afirmação da Centralidade” como visão. O próprio Mondego foi eleito uma das três facetas nas quais essa centralidade foi desdobrada: “Coimbra enquanto Cidade com um Centro – recentragem da Cidade em torno do Mondego, a partir de uma política de intervenção urbana, reequilibrando o peso das duas Margens” (Município de Coimbra, 2009, p. 18).

Segundo o plano, a centralidade do Rio Mondego na intervenção urbana deve valorizar a imagem da cidade e melhorar a qualidade de vida da população, com o rio ocupando o eixo central a partir do qual se define a cidade, propondo estender para toda a frente ribeirinha o processo de requalificação urbana e ambiental desenvolvida no âmbito do Programa Polis. Além do impacto direto da frente ribeirinha sobre a redefinição urbana da cidade, o plano também indica que essa é uma componente importante para revitalização da cidade como destino turístico. Sublinha-se ainda que, à época do plano, a Universidade de Coimbra – Alta e Sofia ainda não havia sido reconhecida pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) como Patrimônio Mundial da Humanidade, o que só veio a ocorrer em 2013.

Os objetivos indicados pelo documento para as macroações de intervenção na frente ribeirinha foram os seguintes:

- i) recentragem da cidade em torno do Rio e criação de um eixo verde ao longo do espelho de água a partir da qual a intervenção sobre as restantes áreas entroncar-se-á;
- ii) criação de um espaço lúdico de referência, impactando positivamente a qualidade de vida no polo urbano;
- iii) libertação de uma área central da cidade de circulação de automóvel intensa e incentivo ao uso de transportes coletivos, criando uma dinâmica ecológica em termos de mobilidade pedonal e ciclável;
- iv) potencialização de ativos turísticos, permitindo o reforço de Coimbra como destino de Turismo Patrimonial e de Short-Break (Município de Coimbra, 2009, p. 49).

Nota-se, mais uma vez, que os objetivos eleitos aliam-se à ludicidade do território e à preservação ambiental sustentados pelo discurso da qualidade de vida e do desenvolvimento turístico. O que se disse nos capítulos anteriores sobre a visibilidade das frentes de água e a relevância que assumem os projetos de requalificação para captar a atenção das pessoas e do mercado por meio de mecanismos do *marketing* urbano é plenamente válido para a forma como a paisagem fluvial do Mondego foi concebida para Coimbra.

A intervenção na frente ribeirinha do Mondego é assumida como “projeto bandeira” do Plano Estratégico por dois motivos. O primeiro é porque possuía maior potencial de execução no curto prazo e de impacto imediato na qualidade de vida das pessoas. O segundo liga-se à maior dimensão territorial da área a ser intervencionada e maior capacidade de projeção mediática e de propaganda. Conforme o plano, a facilidade de se promover “um antes e um depois” das intervenções serviria para a formação de uma “imagem de harmonia e simbiose da cidade de Coimbra com o rio Mondego, através de um urbanismo sustentável” (Município de Coimbra, 2009, p. 50).

No terreno, é possível identificar que muitas das ações previstas no Plano Estratégico para a frente ribeirinha estão concretizadas ou em vias de concretização, sendo que algumas ainda estão em compasso de espera. Da lista de ações indicadas na tabela abaixo, verifica-se que muitas consistem em fórmulas já consagradas e replicadas em diversas cidades norte-americanas e europeias, como é proposta de construção do “Mondegário”, que repete os aquários que marcam as transformações das frentes de água desde os seus primórdios.

Tabela 3
Plano Estratégico de Coimbra 2009

Ação	Descrição	Objetivos	Execução
Implementação de uma rede de circuitos pedonais e de ciclovias.	<ul style="list-style-type: none"> • Estabelecer percursos de ciclovias junto ao espelho de água da frente ribeirinha do Mondego em Coimbra e ao longo do rio. • Criar uma via ciclável ao longo do percurso do rio, ligando Coimbra à Figueira da Foz. • Construir percursos pedonais em ambas as margens do Mondego. • Construir uma ponte pedonal entre a Ponte de Santa Clara e o Açude-Ponte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alavancar a envolvente do Rio como espaço lúdico de excelência da cidade. • Promover a prática desportiva contínua, saudável e em harmonia com o meio ambiente, uma das vertentes propostas para estratégia de Coimbra como cidade de e com Saúde. 	<ul style="list-style-type: none"> • A construção das ciclovias em Coimbra foi concluída, sendo que ainda não está completamente executada a construção da ciclovias intermunicipal. • A construção de percursos pedonais está parcialmente executada. Atualmente (2021), encontram-se em obras de requalificação na margem direita o Parque Manuel Braga e

		<ul style="list-style-type: none"> • Melhor articulação entre as duas margens da cidade, reforçando o carácter integrador do rio. 	<p>a Avenida Cidade <i>Aeminium</i>, entre a Estação Nova e o Açude-Ponte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A ponte pedonal não está sendo executada.
<p>Construção e Promoção do "Mondegário".</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Construir um "museu vivo" do rio Mondego, potencialmente na margem esquerda, para dar a conhecer os habitats aquáticos e terrestres da sua bacia, a riqueza dos recursos geológicos e hídricos, bem como o seu património histórico e cultural. 	<ul style="list-style-type: none"> • Projetar a centralidade do rio Mondego na dimensão de tecnologia e inovação pretendida para a cidade, constituindo um marco e ponto de referência daquela zona. • Criar um grande polo de atração turística • Contribuir para formar a imagem e a identidade que é pretendida para Coimbra 	<ul style="list-style-type: none"> • Não executado.
<p>Potenciação dos equipamentos desportivos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Usar a linha de água do Mondego em perímetro urbano como espaço para a prática e treinamento de desportos aquáticos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promover a qualidade de vida dos cidadãos. • Promover a imagem de Coimbra por via da realização de eventos desportivos de dimensão nacional/internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar diversos eventos locais, nacionais e internacionais, utilizando o rio como recurso. • Destacar a realização de eventos desportivos, como o Campeonato Europeu de KayakPolo (2019), que reuniu cerca de 500 atletas de 18 países e a Taça da Europa de Triatlo (2021) realizada no âmbito do evento "Multisport Coimbra" que contou com mais de 1500 atletas.

<p>Implementação das intervenções não concluídas do Projeto Polis.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prolongar o Parque Verde até a Ponte da Rainha Santa Isabel por meio da implementação de um conjunto de equipamentos de natureza lúdico-cultural. • Transferir as atuais instalações dos SMTUC para outra zona da cidade. • Converter o Convento de São Francisco em Centro Cultural e de Convenções. • Disciplinar o trânsito no cruzamento da Avenida João das Regras/Inês de Castro/Ponte de Santa Clara. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar o carácter integrador do rio Mondego no contexto da revitalização urbana da zona histórica da cidade. • Reforçar o carácter central de Santa Clara com polo de expansão de serviços e zona nobre de desenvolvimento urbanístico. • Explorar o Turismo de convenções e eventos. 	<ul style="list-style-type: none"> • O Parque Verde já se encontra conectado à área a montante por meio de ciclovias que seguem até a região da Portela, onde se situa a Praia Fluvial do Rebolim, em funcionamento desde 2020. Está projetada para a área abaixo da Ponte Rainha Santa a construção do Parque Municipal de Skate. • A Avenida João das Regras foi intervencionada de forma a se fazer uma ligação rodoviária e pedonal com centro histórico sem grandes rupturas.
<p>Recuperação do Convento de S. Francisco GRAU</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Converter o imóvel em centro cultural e de congressos, com construção adicional de um novo edifício com capacidade para acolher espetáculos de teatro, ópera, orquestra, entre outros. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promover uma nova abordagem ao acervo patrimonial de Coimbra e a alavancagem deste, para um conjunto de atividades lúdico-culturais. • Consolidação urbana da zona histórica de Santa Clara, promovendo um eixo turístico que, partindo do Mosteiro de Santa Clara a Nova, desça até ao Portugal dos 	<ul style="list-style-type: none"> • Presença expressiva de empresas de restauração e hospedagem na Avenida João das Regras. • O Convento de São Francisco foi inaugurado como novo centro de convenções da cidade. • As intervenções no sentido de dinamizar o turismo nesta área seguem, sendo que foi realizada a intervenção “Caminhos Pedonais de Santa Clara / Calçada de Sta. Isabel” para melhorar o deslocamento entre o Convento de Santa Clara-a-Nova, na zona alta, e a zona baixa.

<p>Liberação da Estação A e da linha férrea do seu atual uso e subsequente intervenção de requalificação.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Requalificação urbana da zona entre a Estação Nova e a Estação Coimbra B com o desmantelamento da linha ferroviária intraurbana que atualmente funciona como uma barreira para a zona ribeirinha. • Transformação da linha ferroviária entre estações numa zona verde e pedonal de lazer com usufruto do rio, dotada de mobiliário urbano moderno. • Transformação da Estação Nova no equipamento sociocultural Fórum Miguel Torga. 	<p>Pequenitos e desemboque no Parque Verde do Mondego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Criar uma nova zona habitacional de qualidade nos terrenos da área. • Aproximar aquela zona da margem direita à população da cidade. • Criar o espaço sociocultural onde funciona a Estação Nova, elemento de suporte ao Turismo de Short Break, dando à cidade um espaço de excelência ligado ao comércio com valências culturais, como livrarias, discotecas, galerias de arte, o que contribui para a disseminação de uma imagem de dinamismo cultural e intelectual que não se resume à presença da Universidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • A Avenida Cidade <i>Aeminium</i> encontra-se em obras e nessa zona também já é possível verificar que alguns edifícios industriais, antes abandonados, estão em processo de reconversão pela iniciativa privada. • A Estação Nova ainda se encontra em funcionamento, mas com o avanço das obras do Sistema de Mobilidade do Mondego já foi anunciado o seu encerramento.
<p>Definição da tipologia de equipamentos a implementar no espaço Estádio Universitário – Guarda Inglesa e consequente intervenção de requalificação</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover atividades desportivas. • Instalar equipamentos e mobiliário urbano adequado. • Instalar um conjunto de equipamentos de natureza mista (habitacional e de prestação de serviços) na área da Guarda Inglesa, nomeadamente nos terrenos onde se encontram as instalações do SMTUC. 	<ul style="list-style-type: none"> • Criar centralidades e zonas de expansão urbanística. • Tirar partido das infraestruturas ali existentes para a prática do desporto e assim promover a imagem de Coimbra como cidade saudável. 	<ul style="list-style-type: none"> • As instalações do SMTUC ainda se encontram na frente ribeirinha da margem esquerda.

Revitalização e alargamento do Portugal dos Pequenitos	<ul style="list-style-type: none">• Esse alargamento do Portugal dos Pequenitos, quer conceptual quer em dimensão, de forma a deixá-lo atrativo a todos os segmentos etários.	<ul style="list-style-type: none">• Inserir nas medidas de revitalização da zona de Santa Clara e da margem esquerda do rio, aproximando-a do centro da Cidade.• Alargar o período médio de permanência dos turistas na cidade.	<ul style="list-style-type: none">• O Portugal dos Pequenitos foi reaberto ao público em 2021 após concluída a primeira etapa das obras de requalificação que duraram quase um ano.
--------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: o autor.

De outro lado, muitos desses pleitos e projetos, como já se disse aqui, fazem parte da história urbanística da própria cidade e remetem a momentos anteriores à sua história, como a proposta de construção de uma nova ponte pedonal a jusante de Santa Clara, que há muito era aventada nos planos da cidade, e a libertação integral da frente de água na margem direita dos caminhos de ferro. Sobre esse último ponto, lista-se que a Câmara nunca concordou com a localização escolhida para construção do atual edifício da Estação Nova.

Consta dos anais do Município que, antes mesmo da construção do novo prédio, em outubro de 1918, a Câmara chegou a oficiar a Companhia Caminhos de Ferro Portugueses e a Secretaria de Estado do Comércio por não ter sido ouvida previamente e por discordar da localização escolhida (Loureiro, 1952). Essa oposição permaneceu nas décadas anteriores à construção do prédio e a decisão foi encarada pelos autarcas como: “um estorvo ao natural desenvolvimento da cidade baixa sobre a margem do Mondego a impedir o alargamento da formosíssima avenida marginal que deve ligar o parque da cidade com o Choupal” (Silva, 1971, p. XXXVI).

Sobre o encerramento das atividades ferroviárias entre as estações de Coimbra, é importante ressaltar que não se trata de uma ação consensual, antes tem gerado diversas críticas por parte de alguns grupos políticos da cidade que consideram que a medida trará prejuízos para os atuais usuários e para o comércio da Baixa cidade, com a diminuição do fluxo de pessoas na zona onde se situa a estação nova.

Com a evolução das circunstâncias sociais e econômicas supervenientes à sua elaboração, o Plano Diretor Municipal de 2004 sofreu quatro alterações até que, em 2014, foi aprovado um novo Plano Diretor para a cidade, que já sofreu uma revisão e uma alteração por adaptação, em 2017. Nesse instrumento, foram classificadas como duas zonas centrais distintas o território da margem direita do Rio Mondego entre a Ponte de Santa Clara e o Açude-Ponte e o mesmo perímetro na margem esquerda.

Para a margem direita, previu-se que a função habitacional fosse privilegiada, que se promovesse a ligação ao Rio, eliminando a barreira constituída pela linha de ferro e a recuperação, com eventual reutilização, dos edifícios existentes que apresentem valor patrimonial. Para a zona central correspondente à margem esquerda, ficou prevista a promoção da multifuncionalidade, designadamente mediante a localização de equipamentos de utilização coletiva, comércio, turismo, recreio e lazer; a deslocalização de usos inadequados, caso das instalações dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC); e o aproveitamento da margem do Rio com espaços lúdicos que permitam o contato com a água e privilegie as vistas sobre a colina da Universidade.

Se o plano diretor municipal, por sua natureza, é sucinto e limita-se a traçar linhas gerais no que tange ao rio Mondego e às frentes de água da cidade, em abril de 2013, foram aprovados pela Assembleia Municipal a delimitação, os projetos e os programas para a área de reabilitação urbana designada “Coimbra/Rio”. Uma vez mais fica patente a influência do processo da Expo’98 no planeamento urbanístico contemporâneo da cidade. A empresa Parque EXPO é que foi contratada para a elaboração do Programa Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU) da frente rio da Baixa de Coimbra.

Esse programa indica como objetivo estratégico estimular a efetiva “aproximação” do Centro Histórico ao rio. Para isso, foi delimitada a área de reabilitação urbana (ARU) e as bases de suporte à realização sistemática de uma Operação de Reabilitação Urbana (ORU), com intervenções previstas para serem executadas pelo prazo de 15 anos, até 2027.



Figura 99. Área de Reabilitação Urbana Coimbra/Rio (Pontilhada em azul).
Fonte: Parque Expo (2012).

A grosso modo, os limites da ARU estendem-se do Parque Manuel Braga até a zona do Arnado, junto à Avenida Fernão de Magalhães. A área conta com desafios ainda não resolvidos, como o esvaziamento habitacional, a degradação do edificado, a Estação Nova e a permanência das estruturas do caminho de ferro. Nota-se, contudo, que a área apresenta desde os últimos três anos alguns sinais de mudança, visíveis especialmente com a reabilitação e a reconversão de antigos edifícios, desde muito abandonados, e as obras de requalificação da margem direita na Avenida Cidade *Aeminium* e do Parque Manuel Braga.

A lista dos estudos técnicos e dos instrumentos jurídicos que manifestam a concepção da frente do rio Mondego em Coimbra não se esgota nesses documentos oficiais que foram discutidos. Muitas outras contribuições foram sendo constituídas ao longo do tempo, seja de forma oficial por meio de projetos e estudos desenvolvidos por ordem da municipalidade, seja por estudos e discussões no âmbito dos profissionais de urbanismo e da academia. É o caso do Workshop Internacional de Arquitetura “Coimbra: um novo mapa”, realizado no ano 2000, e do Seminário Internacional de Desenho Urbano, realizado em 2003, com o tema “‘Inserções’ no tecido urbano”.

Ambos os eventos foram organizados pelo Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra e reuniram arquitetos e urbanistas do país e do exterior para, no exercício coletivo de conceber a cidade de Coimbra,

desenvolver novas reflexões, ordenamentos, desenhos, plantas e mapas. Grande parte dessas discussões e do material produzido foi sistematizada em números temáticos da revista *Em Cima do Joelho*, editada pelo mesmo departamento de arquitetura.

Enquanto foi desenvolvida a pesquisa de terreno deste trabalho, realizou-se uma observação direta de um evento público promovido pelo movimento político “Cidadãos por Coimbra” em 24 de outubro de 2020 para se discutirem as intervenções na frente ribeirinha entre a Estação Nova e o Açude-Ponte e que revela bem a disputa atual sobre a concepção daquele espaço e, no fundo, da própria relação rio-cidade. O evento deu-se em sequência a um percurso organizado pelo mesmo movimento na frente ribeirinha, em 26 de setembro de 2020, que também foi acompanhado.

A caminhada coletiva e a visita a prédios e a ruas na margem direita, entre a estação nova e a rua Fernão de Magalhães, foi conduzida pelo movimento e por professores do Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra. Em matéria do jornal Público, transparece a discordância sobre a condução desse processo. Conforme a reportagem, Carlos Cidade, vereador com a pasta de urbanismo, afirmou que para os antigos prédios industriais desativados estão aprovados, ou em mesa, projetos de investidores privados nas áreas de serviços, de informática e de hotelaria e que as áreas que serão libertadas com a desativação das estruturas da linha de ferro serão objeto de proposta da Infraestruturas de Portugal, empresa proprietária dos terrenos (Soldado, 2020).

Exatamente este é o ponto questionado pelo Movimento Cidadãos por Coimbra. Na caminhada coletiva, um dos pontos de crítica lançado é que, dada a importância da área para a cidade, o executivo deve coordenar ativamente o processo e não apenas reagir às demandas e projetos da iniciativa privada. A fala de um dos professores do Departamento de Arquitetura que atuou na condução da caminhada assenta-se justamente no receio de que esse processo de levantamento da linha férrea e intervenção na área, se conduzido unicamente pelos interesses privados, acabe por constituir uma nova barreira entre a cidade e o rio, desta vez formada por uma linha de hotéis e de empresas que acabam

por impedir a convivência e a aproximação da cidade já consolidada com o Mondego.

Com o questionamento: “A cidade vai chegar ao Mondego. Para quem? Como?” o evento reuniu uma plateia de aproximadamente 50 pessoas no auditório de um luxuoso hotel à margem direita do Mondego e contou com intervenções de engenheiros, arquitetos e urbanistas convidados como especialistas e com os representantes dos partidos políticos com assento na Assembleia Municipal, o vereador de Coimbra com o pelouro do Urbanismo, e do diretor da Sociedade Metro-Mondego.

Sobre o evento, sublinha-se que a influência do processo lisboeta de reconversão das frentes de água do Tejo continua patente na concepção da paisagem fluvial em Coimbra, em que teve destaque a intervenção do arquiteto Manuel Salgado, que por mais de dez anos esteve à frente do pelouro de urbanismo da Câmara e da Sociedade de Reabilitação Urbana na capital e discorreu sobre a experiência daquela cidade na “conquista da sua frente de água”, a governança envolvida, os desafios e os sucessos.

Entre os pontos que mereceram atenção real: a necessidade de integração da margem esquerda no contexto urbano da cidade, a discordância quanto ao encerramento das atividades ferroviárias na Estação Nova por parte de alguns intervenientes e a forma como a intervenção estava a ser conduzida pela Câmara, com discussões sobre a falta de transparência e de debate público do processo.

A tônica, mais uma vez, esteve na discordância na condução do processo. O vereador com o pelouro do Urbanismo e vice-presidente da Câmara confirmou as informações constantes na reportagem acima citada e anunciou em sua fala os projetos privados para os antigos prédios industriais abandonados até então, ressaltando a importância desses investimentos para a cidade e sua ligação com rio. De outro lado, foi levantada a necessidade de se preservar a multifuncionalidade e a convivência da cidade e das suas funções urbanas com o rio, já que esta seria a única área em que a cidade se encontraria diretamente com a água sem o intermédio necessário de uma zona especial, como um parque.

6.1.1. O meio ambiente na concepção da paisagem urbana do Mondego

Como abordado nos capítulos anteriores, os rios são elementos socionaturais que congregam ao longo do tempo diversas práticas e arranjos socioespaciais, cujas dimensões natural e cultural são ontologicamente indissociáveis. Desde a concepção de cidade-jardim defendida para Coimbra no plano Etienne de Groër até o Plano Diretor Municipal vigente, o cuidado com o meio ambiente aparece com medidas concretas a serem desenvolvidas, mas o que se constata é que não partem de fato para uma abordagem integradora das dimensões socionaturais da cidade, caminhando o social e o natural como se fossem algo paralelo, passível de ser dividido.

Um exemplo interessante dessa abordagem dualista é a construção do Açude-Ponte. Em funcionamento desde 1981, essa obra de engenharia significava um dos maiores obstáculos à circulação e à reprodução de espécies de peixes migradores, como a lampreia, o sável e a savelha. No entanto, apenas em 2011, após a pressão de diversas organizações ambientalistas, entrou em funcionamento a “escada de peixe”, obra realizada junto ao Açude-Ponte que permitiu a subida das espécies piscícolas pelo Mondego e seus afluentes.

Por mais que o Plano Diretor cite o Plano de Gestão da Bacia Hidrográfica, a ênfase na forma de abordar o rio concentra-se na sua dimensão urbanística, imagética e econômica, como é típico da abordagem na cidade pós-industrial na requalificação dos espaços urbanos. O rio como fonte de água doce, bem essencial e limitado, cada vez mais escasso; como elemento necessário para outras vidas; e como uma entidade ecológica recebe uma atenção secundária, apenas em nível superficial para o enquadramento das ações realizadas.

A intervenção da Câmara de Coimbra nos terrenos nas margens do Mondego junto à zona da Portela/Rebolim a partir de março de 2021 revela exatamente essa dinâmica. Ativistas ambientais acusaram os serviços municipais de desrespeitarem a legislação do ambiente e comprometerem o equilíbrio ecológico dessa zona ripícola com a utilização de maquinário pesado para a limpeza total do terreno marginal e a realização de terraplanagem, bem

como denunciaram a suposta intenção de se construir um campo de golfe no local.⁴⁹ Diversas ações contestatórias foram realizadas, como assembleias públicas, passeios e observação *in loco*, rodas de conversa, plantio de árvores, lançamento de uma petição pública, realização de uma passeata e intervenção de um representante do movimento “Mondego Vivo” na reunião da Câmara Municipal realizada no dia 12 de abril de 2021.

As imagens da figura 100, obtidas por meio do programa *Google Earth*, mostram a intervenção da Câmara de Coimbra que resultou na grande área que aparece descampada na segunda imagem. Já as imagens da figura 101 foram usadas na página do movimento no *Facebook* para divulgar suas ações.



Figura 100. Margem do Mondego na zona do Rebolim, Coimbra (julho de 2020 e março de 2021).

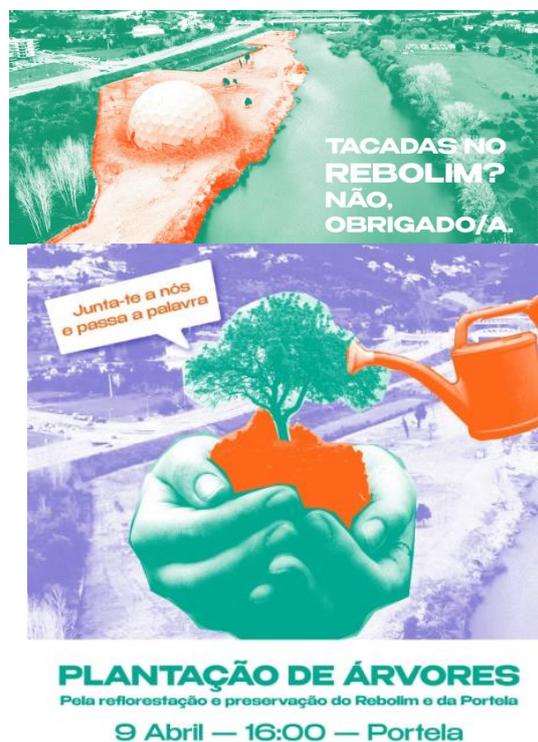


Figura 101. Material de divulgação do Movimento “Mondego Vivo”.

⁴⁹ O assunto foi destaque em matérias de jornais regionais e nacionais. A título de exemplos: i) Obtido de <https://www.noticiasdecoimbra.pt/coimbra-vai-ter-campo-de-golfe-entre-a-portela-e-o-rebolim/>; ii) Obtido de <https://www.publico.pt/2021/03/22/local/noticia/campo-golfe-portela-poluir-captacao-agua-coimbra-avisa-cdu-1955524>; e iii) Obtido de <https://www.asbeiras.pt/2021/03/camara-de-coimbra-confirma-contactos-para-criacao-de-campo-de-golfe-junto-ao-mondego/>

Fonte: Google Earth / Movimento “Mondego Vivo”. Obtido de https://www.facebook.com/mondegovivo/photos/?ref=page_internal

O assunto envolvendo a ação da Câmara junto a essa área do Mondego gerou intenso debate entre os vereadores presentes, como revela a ata da reunião do dia 12 de abril de 2021 da Câmara Municipal de Coimbra. Sobre o campo de Golfe na margem direita entre a Ponte da Portela e a Estação da Boa Vista, o vereador dos desportos confirmou que o assunto é tratado desde o ano de 2008, mas que a intervenção realizada não se relacionava a isso. A fala do Presidente da Câmara sobre o campo de golfe também foi no mesmo sentido, negando que intervenção tenha sido motivada por qualquer projeto ligado ao golfe, mas sem rechaçar a hipótese de que, no futuro, algum projeto nesse sentido possa ser ali implementado.

São nas justificativas sobre a intervenção de limpeza que fica mais evidente a divergência na forma de conceber o espaço fluvial. As falas do Presidente da Câmara utilizam como argumento a necessidade de “voltar as pessoas para o rio”, “de virar a cidade para o rio”, tal como aparece nos documentos de planeamento urbano desde a década de 1990, e informa que a Câmara Municipal teria feito um investimento superior a 30 milhões de euros entre a Ponte da Portela e o Açude-Ponte. Segundo ele, o objetivo da intervenção seria ligar por circulação pedonal a zona do Rebolim até a Ponte da Portela de forma a promover a articulação do tecido urbano e das duas margens do rio, tornando-o “aprazível e usufruível” pelas pessoas (Câmara Municipal de Coimbra, 2021, p. 33).

De forma diferente, o Movimento “Mondego Vivo” parte da concepção de que o rio “representa um ecossistema central e vital em plena cidade de Coimbra” e utiliza-se das normas e regulamentos ambientais e urbanísticos como armas para questionar as intervenções no local. As preocupações expostas pelo representante do movimento não estão relacionadas com a fruição ou uso do rio e das margens pelos seres humanos, mas sim com o ecossistema que ali se mantém e com questões ligadas, como o clima, a qualidade do ar e das águas do rio e da biodiversidade. Essa concepção parece combinar com a opinião sobre a construção da Praia do Rebolim manifestada por um representante do movimento a quem entrevistei:

Pessoalmente não gosto muito da praia porque, lá está, foi uma intervenção que...feita outra vez com máquinas pesadas com o objetivo de abrir aquele espaço para aquela utilização. Sobrepuseram o valor de uso comunitário ao valor ambiental que aquele espaço possuía (Entrevistado P1, 2021, comunicação verbal, abril, 12).

Na qualidade de observador, acompanhei as ações do movimento durante o dia 12 de abril de 2021, que se iniciaram com a entrega de uma carta com questionamentos e pedidos de informação dirigidos à Agência Portuguesa do Ambiente sobre a intervenção na zona do Rebolim e da Portela. O grupo de aproximadamente vinte pessoas seguiu em caminhada desde a sede dessa agência até a Praça 8 de maio, onde está a sede da Câmara. Enquanto um representante do movimento participava da reunião da Câmara, o grupo, que então passou a contar com aproximadamente umas cinquenta pessoas, realizava bem à frente do prédio uma assembleia pública com microfone aberto à população.

O conjunto das falas realizadas ao microfone sinalizaram o mesmo sentido: a necessidade de preservação ecológica do rio e a ênfase ao suposto desrespeito da Câmara às normas e procedimentos ambientais. Também se realizaram queixas quanto à falta de transparência e de participação popular no processo de intervenção.

Quando perguntado acerca daquilo que o movimento vislumbrava para a área que sofreu a intervenção, as respostas do entrevistado P1 deixam transparecer que as relações entre as pessoas e os rios devem pressupor equidade e não subjugação da natureza pelo humano. Pelo menos é o que se infere da proposta que tem para área: “uma completa regeneração, renaturalização do espaço. Fazer daquele espaço, já que fez algo tão mal, uma experiência de renaturalização total de galeria ripícola” (Entrevistado P1, 2021, comunicação verbal, abril).

Sobre a presença e a interação humana nesse espaço natural, percebeu-se que a defesa que fazem não é em prol do afastamento e da criação de uma reserva santuário o que não significa converter o espaço do rio para usos urbanísticos de fruição e recreio. Ao mesmo tempo em que o entrevistado afirma que o rio “é um espaço natural com muito valor para esta cidade e que deve ser

protegido a todo o custo” (Entrevistado P1, 2021, comunicação verbal, abril), ele também admite que

[...] pode ter sempre presença da população, não é preciso alcatroar... não é preciso. É preciso fazer... pode haver ciclovias sem que sejam feitas de alcatrão. Resta saber se a Câmara vai fazer uma natural. Lá está, pode...pode haver essas duas funções, ser uma galeria ripícola integral e ter acesso à população. (Entrevistado P1, 2021, comunicação verbal, abril).

Colocando de lado a análise sobre a adequação técnico-jurídica dessa intervenção realizada nas margens do Mondego pelos serviços municipais, resta a constatação de que os instrumentos de planejamento e a gestão urbana têm seguido a lição de elevar o rio à qualidade de eixo motor do desenvolvimento urbanístico da cidade, utilizando-o como recurso para alavancar investimentos e criar uma marca que sirva à sua identidade e ao *marketing* urbano. No entanto, falta a esses planos e ações considerar o rio como ente ecológico e integrado no território mais amplo do que a cidade, para ir além de intervenções segmentadas e parciais. A polêmica intervenção realizada pela Câmara nas margens do Mondego, por exemplo, não foi articulada previamente com a Agência Portuguesa do Ambiente, órgão responsável pelo Plano de Gestão da Bacia Hidrográfica do Mondego.

Como afirma Paulo Peixoto, parece que a importância que os rios estão a assumir se resume a intervenções pontuais e simbólicas ligadas ao discurso da qualidade de vida, ao mercado urbano dos lazeres e da cultura do consumo visual (Peixoto, 2016, p. 68). Acrescenta-se, ainda no plano simbólico dessas intervenções, que o discurso da preservação ambiental tem servido como apanágio para legitimar os processos de transformação relacionadas aos rios urbanos.

Com a justificativa de aproximar as pessoas da natureza e de promover a qualidade do ambiente, são desenvolvidas operações locais que muitas vezes funcionam como maquiagem para graves problemas ambientais que não podem ser encarados apenas localmente. A presença de espaços verdes e de parques às margens do rio e a despoluição de troços dos cursos de água passam a ser lidos superficialmente como processos de “renaturalização”, mesmo quando se

trata de operações pontuais sem condão de propiciar melhorias de caráter ecológico.

Além disso, a fórmula desses processos de concepção do espaço dos rios na maior parte das vezes ainda opera sob a lógica dicotômica *natureza x sociedade*. Identificam-se que os resultados dessa ideologia se materializam em projetos urbanos que afastam a cidade vivida e as pessoas das águas do rio, seja criando espaços “santuários” de preservação inacessíveis ao público, seja criando espaços especializados virados à ludificação, onde a dimensão ecológica do rio assume o segundo plano e o curso de água deixa de ser parte do cotidiano para se tornar objeto de consumo visual.

Considero que repensar em termos não binários a relação entre os seres humanos e a natureza pode criar a possibilidade de intervenções/ações inovadoras e capazes de confiar um tratamento integral ao rio, garantindo o equilíbrio ambiental a partir de uma relação harmônica entre as pessoas e o curso de água com base em arranjos que reflitam o caráter híbrido desse elemento.

6.2 O rio Mondego na Coimbra atual: mediações entre o rio vivido e o rio percebido

Se a dimensão do rio concebido levou a andar por arquivos históricos e bibliotecas, a “visitar” endereços eletrônicos de órgãos públicos e a ouvir a fala de especialistas e outros “fazedores” do planejamento urbano da cidade, para entender como o Mondego é vivido e percebido pelas pessoas na cidade de Coimbra, foi preciso acionar outros mapas e andar pelo terreno, escutar as pessoas e observar como convivem com seu rio e ajudam a produzir a paisagem urbana do Mondego em Coimbra.

No decorrer do trabalho de pesquisa no terreno, as caminhadas foram por vezes realizadas de forma mais orientada, com trajeto predefinido e lugares delimitados do olhar. Em outras situações, foram realizadas de forma mais despreziosa e ao sabor do acaso, seguindo a intuição e os desígnios do instante. Com a ajuda de um caderno de campo, registraram-se todas as impressões, os acontecimentos presenciados, as personagens encontradas, as conversas informais, as mudanças, as tensões e as transformações operadas.

O espaço vivido foi captado a partir dos usos do rio e das suas margens urbanas, dos comportamentos corporais, dos gestos, das atividades, das expressões, dos sons, das conversas, das formas de sociabilidade ali presentes.

Enfatiza-se que os usos do rio ou, em termos lefebvrianos, o rio como espaço vivido, encerram em si uma série de representações mais ou menos explícitas, corporificadas em símbolos, mais ou menos complexos, que integram e guiam as práticas socioespaciais ali verificadas e que se materializam nos arranjos sociotécnicos. Como ensina Lefebvre, as construções, os monumentos e as obras de arte podem ser lidas como registos das representações das relações de produção que subjazem das relações de poder (Lefebvre, 1991, p. 33).

Além do edificado, a cultura é um vetor importante de materialização dessas representações. No caso do Mondego, a poesia, a literatura e a música são importantes veículos que transmitem e consolidam socialmente essas representações, especialmente pelo fato de aqui ter sido sediada durante muitos séculos a única universidade do mundo lusófono. Desde os versos de Camões até a “Coimbra do Mondego”, cantada no fado de Zeca Afonso, o rio foi sendo consolidado como marca identitária da cidade, permanecendo assim no imaginário português, mesmo com as transformações que vivenciava em decorrência da sua sazonalidade ou das intervenções que sofreu e transformou completamente a sua aparência e seus usos.

A busca do rio enquanto *espaço representado* é transversal a todo o trabalho de campo, pois esse momento do espaço é indissociável da forma como ele é concebido e vivido. Na tentativa de conhecer esses elementos que orientam implicitamente os usos e a vivência do rio, o emprego das entrevistas em contexto e do inquérito por questionário revelou-se fundamental.

Qual lugar o rio ocupa atualmente no cotidiano das pessoas de Coimbra? Quem são as pessoas que usufruem do rio e de suas margens? Como o fazem e a que propósito? Quando o fazem? Quais as imagens e símbolos que acompanham o rio Mondego em Coimbra? O que dizem dele os habitantes da cidade, as pessoas que utilizam suas margens e águas? Quais as representações e os usos vêm constituindo a nova paisagem urbana em

Coimbra após as transformações do espaço fluvial operadas desde o início do século XXI e que ainda estão em curso?

Na tentativa de captar esses usos e essas percepções, recorreu-se à prática de caminhadas e à observação direta no terreno e a conversas informais e a entrevistas realizadas em contexto com pessoas que utilizam o Parque Verde e a Praia Fluvial do Rebolim. Para aumentar o alcance das informações obtidas, realizou-se um inquérito por questionário em uma amostra abrangente e aleatória da população de Coimbra. Esse estudo foi feito por meio de questionário eletrônico na plataforma Google Forms que foi divulgado por meio de grupos nas redes sociais Facebook e WhatsApp, o que permitiu obter uma amostra não probabilística de 227 respostas.

Os resultados obtidos com o inquérito confirmaram que o Mondego é especialmente valorizado no plano simbólico e imagético. Quando questionadas sobre a importância do Mondego sob vários aspectos, aquelas que receberam o maior número de respostas “muito importante” foram justamente os itens “paisagem” e “identidade” (respetivamente 204 e 200 respostas, o que equivale a mais de 90% das 218 respostas) e foram também esses itens que receberam o menor número de respostas “pouca” ou “nenhuma importância”.

A presença do Mondego no imaginário e na paisagem da cidade, como dito, é uma construção de longa data e que conta com a produção artística e literária que ao longo dos séculos tem se valido do rio como tema e acaba por superar, enquanto representação do espaço, outras dimensões vitais que o rio assume. Quando foi perguntado sobre a importância do Mondego para o abastecimento de água da cidade, mesmo sendo esse rio a fonte exclusiva de captação, o número de pessoas que responderam “muito importante” caiu para 140 e o número que responderam “pouca” e “nenhuma importância” somou 30 pessoas, demonstrando a preponderância da representação do rio enquanto cenário visual e identitário da cidade.

Tabela 4
 Importância do rio Mondego

	Para cada um dos aspectos abaixo referidos, que importância considera ter o rio Mondego para a cidade de Coimbra?					Total
	Muita importância	Média Importância	Pouca Importância	Nenhuma Importância	Não respondeu	
Elemento da paisagem	204	11	3	0	9	227
Elemento de identidade	200	16	2	0	9	227
Práticas desportivas	153	52	13	0	9	227
Fins agrícolas	148	49	18	3	9	227
Atração de turistas	140	60	18	0	9	227
Abastecimento de água	140	48	27	3	9	227
Lazer e diversão	137	70	11	0	9	227
Recurso Económico	69	80	63	6	9	227

Fonte: Elaboração própria.

A utilização do rio Mondego como elemento central da projeção externa da imagem da cidade, que se pretende ser vista como “centrada no rio”, fica patente na escolha da imagem oficial da candidatura de Coimbra à Capital Europeia da Cultura em 2027. Escolhida em concurso próprio e divulgada em abril de 2021, a imagem de autoria de Paulo Leal tem como ponto de partida o rio e o seu contorno, associando à cidade a ideia de correntes, mudança e movimento que caracterizam as águas. O vídeo oficial da candidatura também confere destaque ao Mondego, contemplando belas cenas do rio e do seu entorno, de atividades desportivas sendo praticadas em seu leito e margens, do Parque Verde e da Ponte Pedro e Inês.⁵⁰

⁵⁰ O vídeo oficial da candidatura encontra-se disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=JTQcTbvY3NI&t=124s>



Figura 102. Imagem da candidatura “Coimbra Capital Europeia da Cultura 2027”.
Fonte: Município de Coimbra. Obtido em abril, 2021, 16, de <https://www.coimbra.pt/2021/04/ja-e-conhecida-a-imagem-oficial-da-candidatura-de-coimbra-a-cec2027/>

Sobre a qualidade das águas do Mondego, infere-se que, apesar da cidade contar com infraestrutura para tratamento de esgotos desde a década de 1990, as pessoas inqueridas não manifestaram confiança no que tange à sua pureza. Quando foi perguntado sobre o grau de poluição do Mondego na área urbana de Coimbra, aproximadamente metade das pessoas optaram pela classificação intermédia entre o “nada poluído” e “muito poluído”, sendo pequena a diferença entre a soma daquelas respostas que o consideraram menos poluído (60) e o das que o identificaram como mais poluído (48).

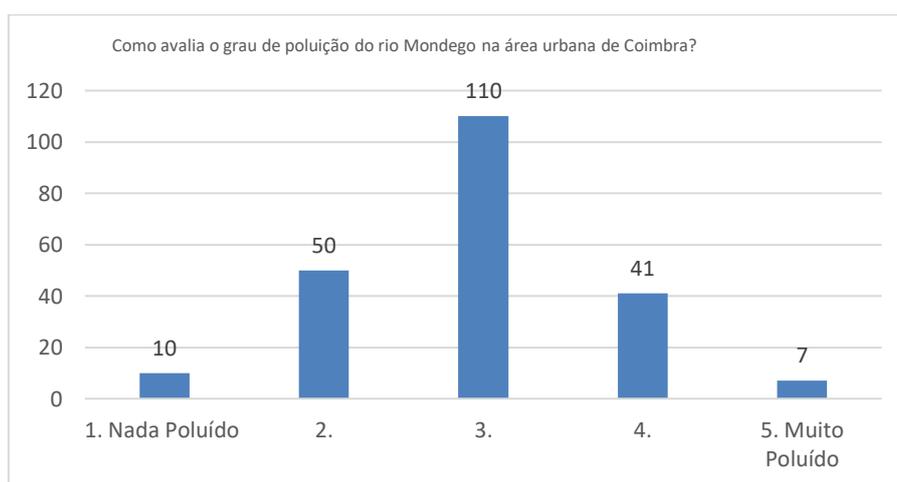


Figura 103. Percepção sobre a poluição das águas.
Fonte: o autor.

Mesmo não sendo a representação do Mondego a de um rio seguramente livre de poluição, quando perguntadas sobre a relação entre a sua presença e a qualidade de vida em Coimbra, a esmagadora maioria considera que o rio contribui positivamente, sendo que 81,7% respondeu “muito

positivamente” e 11,9% “pouco positivamente”, seguidos de 4,1% para quem o rio não interfere, 1,8% que disse não saber e 0,5% que afirmou que o rio interfere um pouco negativamente, sendo que ninguém respondeu “muito negativamente”.

Quanto à apreciação do espaço em si, a maioria das pessoas inqueridas consideraram que o rio e suas margens são carentes de infraestrutura e estão sujos e/ou malcuidados. Nada obstante, essa apreciação negativa não impactou o sentimento de segurança das pessoas, pois a maioria considerou seguro frequentar o rio e suas margens na cidade de Coimbra, bem como a apreciação que fazem das pessoas que a frequentam não pode ser indicada como negativa, uma vez que há um equilíbrio entre as pessoas que gostam e sentem à vontade junto das pessoas que atualmente frequentam o rio e as suas margens com aquelas que não gostam ou não se sentem à vontade.

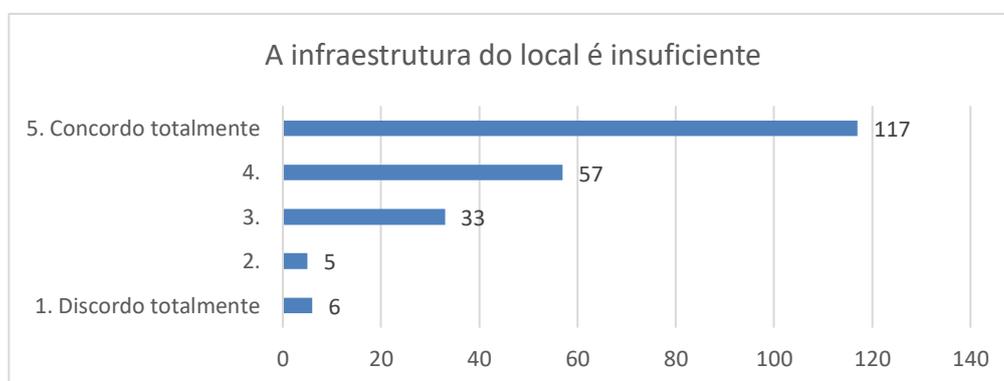


Figura 104. Percepção sobre a infraestrutura.
Fonte: o autor.

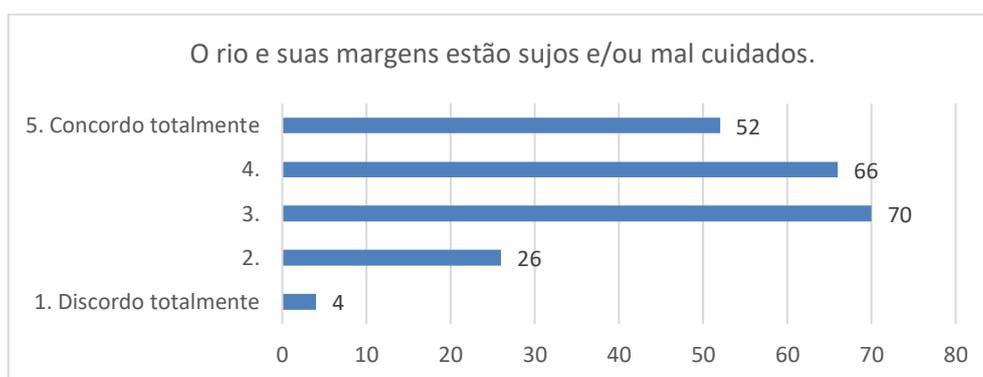


Figura 105. Percepção sobre a limpeza e manutenção.
Fonte: o autor.

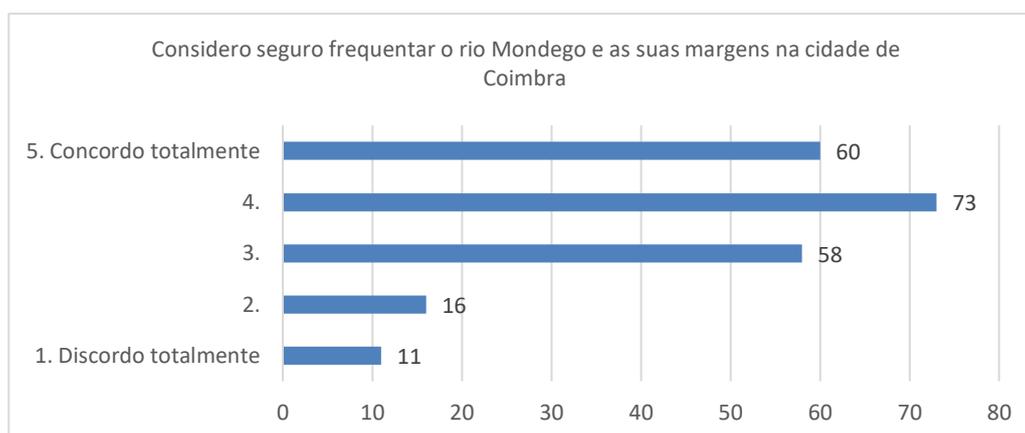


Figura 106. Percepção sobre a sensação de segurança
Fonte: o autor.

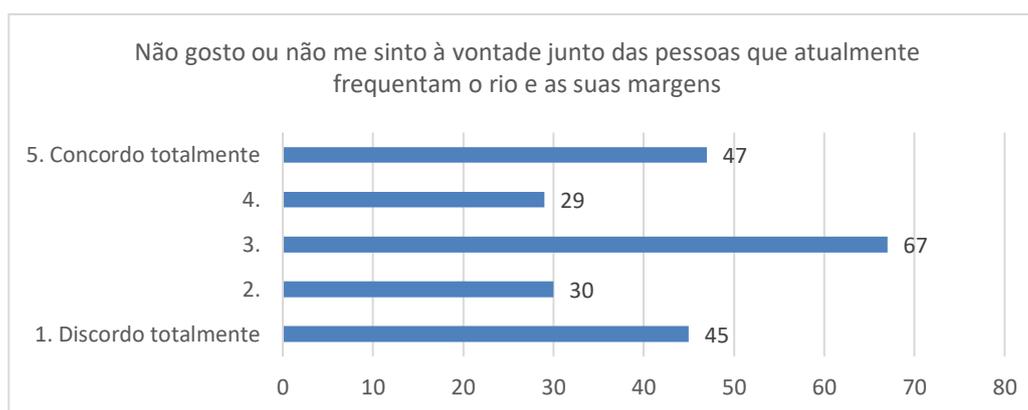


Figura 107. Percepção sobre o encontro com o Outro.
Fonte: o autor.

A presença constante no terreno permitiu identificar as principais atividades praticadas pelas pessoas junto ao rio, bem como perceber que esses usos obedeciam à temporalidade comum a outros espaços públicos abertos. O maior fluxo de pessoas e veículos notava-se sempre no período das estações quentes e nos finais de semana. Essas constatações em campo foram confirmadas pelas respostas ao inquérito, no qual a maior parte das pessoas afirmou que frequentava o rio e suas margens aos finais de semana, durante o dia e durante os meses de verão e primavera. Talvez a ausência de iluminação adequada – tal como apontado na questão sobre infraestrutura – e a falta de equipamentos e atividades noturnas ajudem a explicar a baixa frequência de pessoas nesse período.

Tabela 5
Frequência das pessoas ao rio e margens

Em que alturas costuma frequentar o rio e suas margens? (Permitida mais de uma resposta)	Frequência de Respostas
Finais de semana (sábados e domingo)	148
Dias de semana (segunda-feira a sexta-feira)	71
Durante o dia	113
Durante a noite	30
Primavera	128
Verão	138
Outono	69
Inverno	48
Não frequento	7

Fonte: Elaboração própria.

A frequência com que os inqueridos disseram ir a algum espaço de lazer nas margens do Mondego também se revelou alta. Enquanto 34% responderam que costumam frequentar esses espaços de lazer somente de passagem, quando precisam se deslocar para algum sítio; 32% fazem pelo menos uma vez por mês; 30% uma vez por semana e 4% disseram fazê-lo todos os dias.

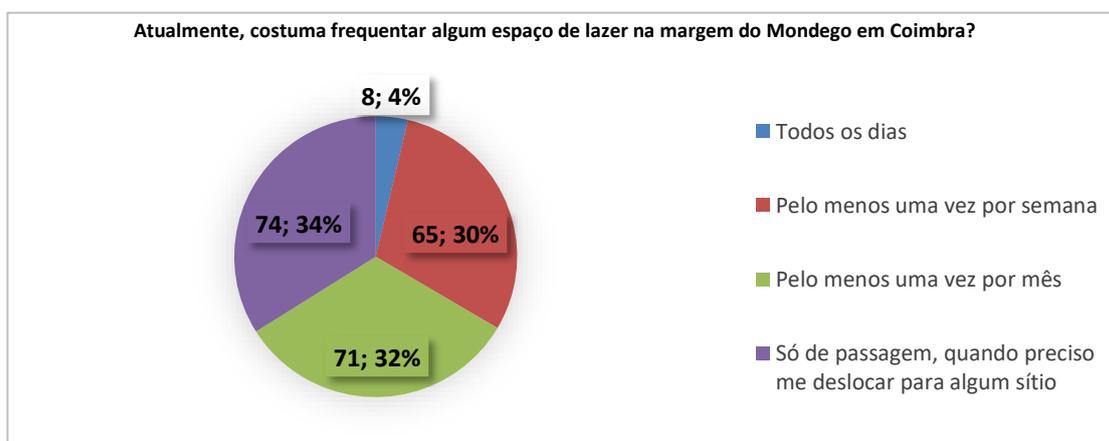


Figura 108. Frequência das pessoas às margens do Mondego em Coimbra.
Fonte: o autor.

Quanto às atividades que são realizadas pelas pessoas junto ao rio, o inquérito também teve o objetivo de identificar as taxas de frequência de forma a perceber quais os usos preferenciais do espaço pelas pessoas. Se, por um

lado, o perfil de idade de quem respondeu ao questionário pode levar a um viés no que tange a algumas atividades, como, por exemplo, o uso da pista de skate; de outro, as respostas obtidas permitem confirmar impressões observadas em campo, como a utilização frequente das margens do rio para a prática desportiva e passeios, para consumo em bares e restaurantes – seja no trailer da margem esquerda, seja no restaurante que até 2021 funcionou no Parque Manuel Braga ou nas “docas” da margem direita que funcionaram na margem direita do Parque Verde até a cheia de 2016 e foram reabertas em 2021 para participação de eventos culturais, como é o caso da Queima das Fitas, das Festas da Cidade, da Feira Popular e de diversos outros que ali são habitualmente realizados.

Tabela 6

Frequência das atividades praticadas junto ao rio Mondego

	Indique com que regularidade pratica as atividades referidas abaixo no rio Mondego ou em suas margens na cidade de Coimbra (considerar o trajeto entre a Ponte Rainha Santa e a Ponte-Açude)					Total
	Nunca fiz	Fiz uma única vez	Faço ocasionalmente	Faço frequentemente	Não sei	
Passear nas margens do rio	5	8	123	80	2	218
Fazer piquenique	66	44	91	14	3	218
Passear de barco, canoa ou gaivota	105	61	43	6	3	218
Pescar	179	16	17	3	3	218
Nadar	118	30	57	9	4	218
Praticar exercícios físicos (pedalar, correr, caminhar...)	26	12	110	65	5	218
Praticar desportos náuticos (remo, canoagem, <i>standup</i> , vela, etc.)	159	22	23	11	3	218
Levar criança a brincar	80	16	71	44	7	218
Levar animais domésticos a passear	154	14	38	8	4	218
Frequentar bares ou restaurantes	23	27	136	26	6	218
Estacionar a viatura junto ao parque do rio	20	18	125	49	6	218
Visitar o Exploratório de Ciências	65	61	76	15	1	218
Utilizar as Piscinas do Mondego	141	42	31	2	2	218
Utilizar a pista de skate /patinagem	188	9	14	5	2	218
Visitar o Pavilhão Centro de Portugal (Orquestra Clássica do Centro)	97	51	60	7	3	218
Participar de algum evento cultural (Feiras, Queima das Fitas, Festivais etc.)	7	9	123	72	7	218

Fonte: o autor.

Nota-se que as atividades realizadas diretamente no leito do rio ainda são incipientes e menos populares. Podem-se especular algumas hipóteses para tanto. A primeira é a de que as pessoas ainda não consideram que as águas do rio estão livres da poluição. A outra é que esses desportos e práticas são recentes na cidade, consolidando-se nomeadamente após a construção do Parque Verde, o que faz com que ainda careçam de maior enraizamento entre as pessoas.

Ainda sobre as atividades no rio, é interessante notar que quase 50% das pessoas responderam que nunca passeou de barco, canoa ou gaivota, número que se eleva para mais de 75%, se considerados quem o fez uma única vez. Embora a navegação pelo Mondego tenha perdurado até os anos de 1950 e de o rio ter sido até então uma importante rota de navegação comercial, o constante assoreamento do rio condicionou crescentemente a sua navegação, sendo que atualmente o percurso fluvial na cidade de Coimbra é realizado apenas com fins turísticos e por uma embarcação, o *Basófiás*, que navega desde 1993.

Em uma conversa com o comandante do *Basófiás*, suas queixas principais foram exatamente sobre o assoreamento do rio, que impedia a navegação até a Ponte da Portela, onde o Mondego encontra o rio Ceira; e o pequeno volume de passageiros, com destaque para a falta de interesse da população residente em Coimbra em realizar os passeios de barco. Se as características do rio e do curto trajeto do passeio impedem que se tenha um fluxo expressivo de passageiros e embarcações como aquelas que se verificam no rio Douro, por exemplo, outras formas de lazer aquáticas têm sido estimuladas pela oferta de novas alternativas, como é o caso do *stand up paddle* e das descidas no rio em canoas e caiaques de Penacova a Coimbra, que se valem especialmente do recurso cênico e paisagístico possibilitado pelo rio como atrativo às pessoas.



Figura 109. Divulgação de passeios stand up paddle no Mondego, Coimbra.
Fonte: Coimbra Stand Up Paddle – Facebook – @coimbrasup

O deslocamento das pessoas até o rio e suas margens também não parece ser um fator que obsta o uso do espaço fluvial. Além do rio ocupar uma posição central na cidade, o que facilita o acesso, apenas 19,3% das pessoas concordaram que frequentariam mais vezes o rio se houvesse mais transporte público.

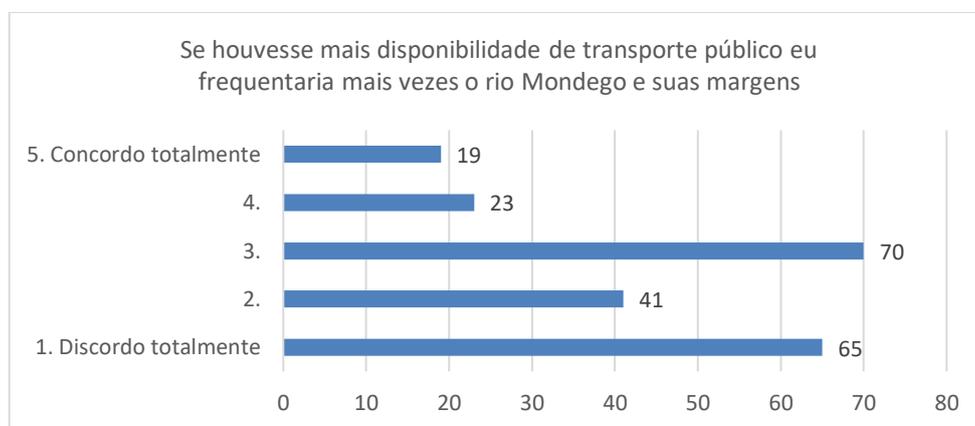


Figura 110. Frequência ao rio e transporte público.
Fonte: o autor.

Também não é expressiva a insatisfação das pessoas com os equipamentos disponíveis e as atividades possíveis de serem realizadas junto ao rio. Enquanto 16,1% das pessoas concordaram que não lhes apetece visitar o rio e suas margens, porque esses equipamentos e atividades não lhe são interessantes, 54,6% discordaram dessa afirmação. Mesmo estando aparentemente satisfeitos, pude constatar que nas últimas duas edições do Orçamento Participativo da cidade (2019 e 2020) foi apresentado um número significativo de propostas relacionadas ao rio, o que indica tanto a valorização desse espaço urbano pelas pessoas como a demanda por melhorias.

Outro aspecto a ser discutido acerca das percepções do rio e sua margem envolvente na cidade diz respeito à identificação desse local com um tipo específico de público, pessoas e práticas sociais e simbólicas, ou pensar, com Marc Augé (1994), que o rio como *lugar antropológico* com um sentido inscrito é simbolizado e posto em ação pelas pessoas. Nesse sentido, o primeiro ponto a observar é que as transformações nas frentes de água afastaram a população local dos seus rios e renovaram os seus usos em muitas cidades, notadamente para fins turísticos, convertendo os seus sentidos e criando novas simbologias.

Em alguns rios europeus, como o Sena, em Paris, chega-se a falar de um processo de *museologização*, em que como uma peça de museu o rio é retirado do

uso ordinário das pessoas para ser exposto e apreciado (Barles, 2017). Por mais que a estratégia urbanística de Coimbra caminhe no sentido de conceber o espaço fluvial como turístico ou como potenciador de suas atividades turísticas, não se pode afirmar que hoje tal feito esteja nas práticas sociais que ali têm lugar e nem na forma como o espaço é representado pelas pessoas, o que é observado pelas respostas ao inquérito e pela observação direta do terreno.

A maioria das pessoas que respondeu ao questionário não considera que a construção do Açude-Ponte e a conformação do espelho de água afastaram as pessoas de Coimbra das margens do rio e não acredita que o rio Mondego e suas margens sejam áreas atualmente mais voltadas para o turismo do que para os habitantes da cidade.

Se as transformações do século XX alteraram os usos do rio, que deixou de ser um espaço de trabalho, das lavadeiras e dos barqueiros, qualquer caminhada no local confirma que o Mondego ainda é um espaço majoritariamente utilizado por locais. As muitas toalhas de piquenique estendidas pelo parque aos finais de semana, as mesas do parque de merendas guarnecidas de toalhas, garrafas, vasilhas e utensílios de uso doméstico e de “coisas trazidas de casa” ou as inúmeras festas de aniversário que se presenciou são usos que se coadunam com essa representação.

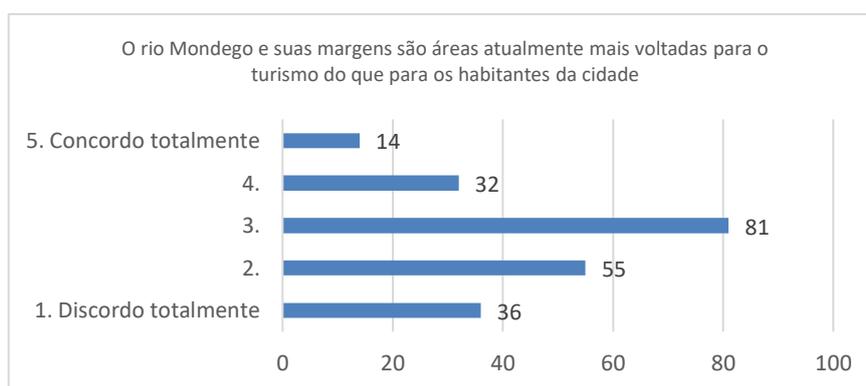


Figura 111. Percepção sobre o uso turístico do Mondego.
Fonte: o autor.

O conceito de “sociabilidades hídricas” discutido anteriormente no trabalho como a forma de sociabilidade específica dos ambientes da cidade em que há uma interface entre a água e a terra serve como uma chave para observar a relação e a interação entre as pessoas no contexto das margens do rio. Assim na caminhada

observou-se e refletiu-se sobre as diversas formas como as pessoas usam e se apropriam das margens do rio, preenchendo-as de significado social.

6.2.1. Primeira paragem: usos e percepções sobre o Parque Verde

6.2.1.1. Breve descrição do terreno

Fruto da intervenção do Programa Polis, o Parque Verde do Mondego ocupa um extenso terreno nas duas margens do rio entre a Ponte Rainha Santa e a Ponte de Santa Clara, em uma área bem central da cidade. A antiga plantação de laranjas que guarnecia o local cedeu lugar a um amplo relvado que toca diretamente o rio e sobre o qual foram construídos um amplo espaço ajardinado e um variado conjunto de equipamentos desportivos, culturais e patrimoniais. A Ponte Pedro e Inês tornou-se o edifício âncora do projeto pela visibilidade que lhe conferiu. Em qualquer dia da semana, é possível ver as pessoas aproveitando a vista privilegiada que ela proporciona do rio e da torre da Universidade de Coimbra para fotografarem e fazerem dali as suas *selfies*.

O parque constitui uma mancha verde tangencial a uma área hoje densamente urbanizada, próxima à colina que constituiu o núcleo inicial de urbanização e à área da Baixa, que até pelo menos a metade do século XX era o único centro da cidade. A partir do Parque vem sendo consolidada ao longo dos últimos anos uma rede de espaços de natureza. A inauguração de algumas dezenas de quilómetros em ciclovias urbanas permitiu a ligação pedonal e ciclável com a zona da Portela, local onde se encontra a Praia Fluvial do Rebolim, o Parque Verde e este, pela margem esquerda, a Mata Nacional do Choupal.

O Parque Verde também se encontra conectado ao Parque Manuel Braga, que durante muitos anos foi o principal parque urbano da cidade. A rampa e a escadaria que ligam os parques faz com a transição entre os dois locais seja suave. No entanto, a diferença entre as cotas de altitude das duas obras revela as representações que se tem da água em cada tempo.

O Parque Manuel Braga, construído na década de 1920, encontra-se com aproximadamente cinco metros de diferença para a cota do rio, sobre uma área aterrada. Ainda, nesse tempo, o rio era o “Basófilas” cujas cheias recorrentes

ameaçavam a cidade que se protegia com a construção de aterros e muros elevados. O Parque Verde, ao contrário, encontra-se na mesma cota do Mondego e permite contato visual e físico das pessoas com as suas águas. Em outros termos, responde ao ideário atual de “aproximação das pessoas com a natureza”, materializando o viés ambiental presente nos mais diversos processos de transformação das frentes de água.

No que tange aos equipamentos recreativos, culturais, educativos e desportivos instalados no Parque, na margem direta, nota-se a presença do Pavilhão de Portugal, onde funciona a Orquestra Clássica do Centro, sete pequenos píeres de madeira que avançam sobre o rio; quatro grandes cubos metálicos para usos públicos diversos⁵¹, sendo que apenas um é utilizado regularmente durante o verão para um projeto da Biblioteca Municipal; um parque infantil ornamentado com a instalação de um grande “urso de relva”; e uma esplanada de restaurantes e cafés bem em frente ao Mondego, que depois de encerrada por conta das cheias de 2016 foi reinaugurada pela Câmara no ano de 2021.

Seguindo a caminhada pela Ponte Pedro e Inês, chega-se à margem esquerda do Mondego. Nessa zona, a maior parte dos equipamentos concentram-se a montante da ponte. Estão instalados ali quatro grandes pavilhões em madeira ocupados por clubes de atividades náuticas – canoagem, remo, vela e *stand up paddle*; uma pista de *skate*; um parque de merendas; as “Piscinas do Mondego”⁵²; o Exploratório – Centro Ciência Viva de Coimbra, inaugurado em 2009; um banco de areia para prática de *volleyball* e um *trailer* onde funciona um café e uma esplanada. No sentido a jusante da Ponte Pedro e Inês, estão um pequeno parque infantil e equipamentos para a prática de ginástica ao ar livre, seguido de um amplo espaço descampado que segue até a Ponte de Santa Clara e recebeu o nome de “Praça da Canção”. Nesse local destinado à realização de grandes eventos, como a Queima das Fitas e as Festas da Cidade, as únicas atividades regulares são a

⁵¹ O primeiro cubo está identificado com uma placa “Ler ao Cubo”, projeto da Biblioteca Municipal de Coimbra; o segundo cubo está identificado com os dizeres “Divisão de Educação e Ação Social” da Câmara Municipal de Coimbra; o terceiro e o quarto cubos não contêm qualquer indicação de uso, apesar dos interiores contarem com algum mobiliário. Todos os cubos estão em mal estado de conservação.

⁵² Trata-se de uma área de lazer com entrada mediante pagamento para uso das piscinas ao ar livre e do restaurante.

sede do motoclub *Mototurismo do Centro* e a pescaria, já que se converteu no ponto preferido dos pescadores na porção urbana do rio. Por ali também se tem acesso ao Mosteiro de Santa Clara-a-Velha por meio da Porta Poente do Parque Verde.

6.2.1.2 *Sociabilidade, natureza e consumo visual*

O Parque Verde do Mondego vem se tornando um local privilegiado de encontro da cidade por conta do amplo espaço, da localização privilegiada e da posição de mobilidade e dos equipamentos que o garantem e/ou estão próximos. Durante o tempo em que a pesquisa foi desenvolvida, esse parque se tornou o local privilegiado de observação, sendo frequente a presença no terreno seja com o propósito específico de coletar dados para a pesquisa, seja como residente na cidade e utilizador do espaço.

Dessa forma, os relatos aqui inevitavelmente são interconectados. A condição de utilizador do parque em momentos de lazer com a família e amigos, sem trajetos e cronogramas rígidos, permitiu o exercício da “serendipidade caminhante” de que fala Carlos Fortuna (2018), com surpresas e situações inesperadas que ajudaram a desvelar novas nuances e perceber as camadas sobrepostas desse lugar.

A primeira incursão no terreno na qualidade de investigador se deu no dia 13 de novembro de 2018, uma terça-feira. Em uma tarde típica de outono, estacionei o meu carro na margem esquerda, junto às Piscinas do Mondego, e iniciei a caminhada pelo parque de merendas. O parque não estava cheio como de costume. No rio, dois atletas treinavam caiaque polo em uma área sinalizada para efeito, enquanto um grupo de aproximadamente cinco pessoas remavam seus caiaques pelo rio, todas elas da secção de remo da Associação Académica de Coimbra, organização estudantil ligada à Universidade. Segui pela calçada ao lado do rio e pelo caminho encontrei pessoas que aproveitavam o sol para conversar sentadas na mureta de concreto que acompanha a linha de água e que serve de banco e, já próximo à Ponte de Santa Clara, alguns senhores punham-se a pescar. O parque de autocaravanas, apesar de muitas viaturas estacionadas, não

apresentava movimento de campistas. Na pista de skate apenas um rapaz descansava sobre a rampa.

Na margem direita o cenário diferenciava-se pelo fluxo maior de pessoas a atravessar os caminhos do parque. Se algumas pareciam estar ali atravessando o lugar apenas de passagem, outras com roupas de ginástica escolheram o local para praticar sua corrida/caminhada. Algumas poucas pessoas ali estavam deitadas ou sentadas no relvado, tudo muito silencioso, com ares de contemplação e descanso.

Essa dinâmica entre as duas margens do Parque Verde foi aos poucos ficando mais evidente no decorrer do trabalho. A margem direita mostrou-se mais inclinada aos usos para fins contemplativos, reunindo famílias e grupos menores de pessoas, casais e indivíduos sozinhos. O fluxo de pessoas caminhando também é maior, o que se explica por várias razões: pelas paragens de autocarro existentes nas proximidades, pelo grande estacionamento público utilizado pelas pessoas que pretendem se dirigir até a Baixa da cidade, pela maior densidade populacional no seu entorno. Também a margem direita parece ser mais preferida do que a esquerda pelos praticantes de corrida/caminhada e pelas pessoas que optam por passear com seus animais.



Figura 112. Margem direita do Parque Verde do Mondego, Coimbra (2021).
Fonte: o autor.

Quando foi perguntado sobre a margem do Parque Verde que mais frequentam, a maioria das pessoas (42%) respondeu que utilizam as duas margens com igual regularidade, sendo 35% das respostas indicaram usar mais a margem direita, contra 19% que indicaram usar mais a margem esquerda. Se parece que o

parque tem conseguido um equilíbrio na utilização entre as margens, quando consideradas apenas as respostas que indicaram o uso majoritário ou exclusivo de uma das margens, a prevalência da margem direita é ainda bem expressiva.

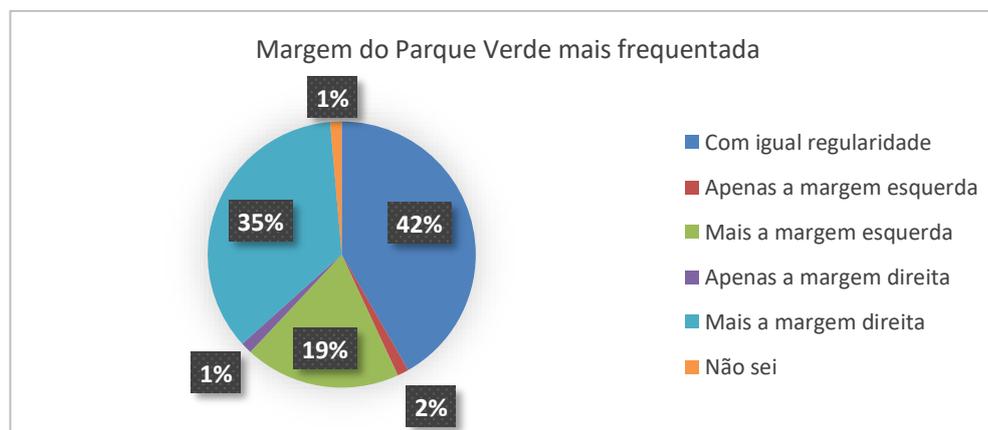


Figura 113. Utilização do Parque Verde por margem.
Fonte: o autor.

Aqui é importante fazer uma nota acerca dos estabelecimentos de restauração junto à margem direita, conhecidos como “docas do Mondego”. Desde 2016, esses edifícios estiveram fechados ou em obras e só em 2021 foram reabertos, o que minimizou a sua influência nos usos dessa margem no decorrer da pesquisa. Mesmo assim, é importante dizer que eles jogam um papel fundamental na percepção e na dinâmica do parque, constituindo um dos principais atrativos dessa margem.

Apesar de conectadas pela ponte pedonal, as margens do parque ainda não estão plenamente unidas em termos das percepções e usos. No lado esquerdo, é possível ver a concentração de grupos de pessoas e de famílias reunidas a passar o dia, fazer piqueniques, desfrutar do rio para banhos, praticar desportos na água, comemorar aniversários, fazer churrascos e até almoços. A construção de três grandes pavilhões para abrigar os clubes de desportos náuticos da cidade serviu para induzir e consolidar a utilização do rio para essa prática que só passou a ter regularidade recentemente com a estabilização do espelho de água após a Açude-Ponte nos anos 1980. Assim, nessa margem, pude presenciar no decorrer da pesquisa campeonatos locais, nacionais e internacionais de remo, caiaque polo e natação, além da existência de aulas regulares de canoagem e do aluguel de equipamentos para prática esporádica.

A percepção geral que as pessoas inqueridas têm sobre o Parque Verde é de que essa obra do Programa Polis atraiu mais pessoas para o rio e as suas margens.

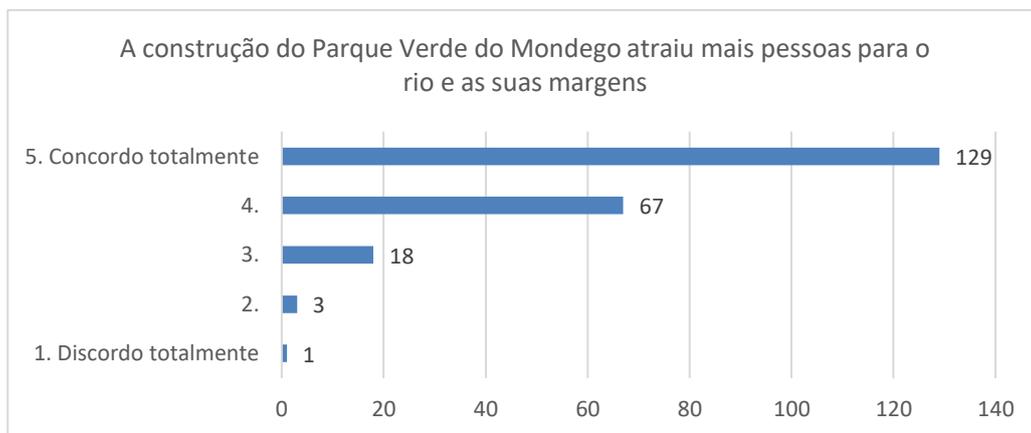


Figura 114. Representação social sobre o Parque Verde e a atratividade do Mondego
Fonte: o autor.

Se antes a área do parque era conformada por laranjais abandonados e um grande descampado, a construção do Parque teve o condão de “aproximar a natureza da cidade” e criar um espaço de intervalo em meio à agitação e à velocidade da vida cotidiana. Com a finalidade de conhecer as percepções das pessoas sobre o Parque Verde, no dia 13 de setembro de 2020, realizaram-se vinte e três entrevistas em contexto, sendo treze na margem direita e dez na margem esquerda.

Essas entrevistas, sem qualquer intenção quantitativa, foram curtas, porque aconteceram no terreno e com pessoas aleatórias. A presença dos entrevistados no próprio parque tinha o condão de aguçar sentidos, memórias, gostos, cheiros, imagens e sons que contribuem para a melhor leitura da percepção do espaço, sendo comum antes ou durante as respostas as pessoas olharem ao seu redor ou apontarem os elementos de que falavam, por exemplo.

Em geral, as pessoas manifestaram uma apreciação positiva do espaço, realçando o gosto pelo “contato com a natureza” e “por estarem ao ar livre”. Um dos entrevistados que disse frequentar regularmente assim se manifestou sobre o parque: “O que gosto? Esta parte assim da natureza: o relvado, a água. O que não gosto acho que não há assim grande coisa. Há só mesmo coisas positivas” (Entrevistado E21, comunicação verbal, 2020, setembro, 13).

O intervalo de descanso em meio à rotina cotidiana, onde o parque assume essa posição de espaço-tempo capaz de propiciar um novo ritmo, também apareceu em diversas falas, algumas delas de forma bem explícita, como na deste casal que respondeu gostar no Parque exatamente pelos seguintes motivos: “Da...tranquilidade aqui, porque está perto do rio. A vista é bonita. E...é... Pronto, como é uma zona de ar livre, uma das poucas aqui em Coimbra, como umas sombrinhas boas das árvores, é bom para passear” (Entrevistado E14, comunicação verbal, 2020, setembro, 13).

O rio é o elemento chave e muitas das pessoas responderam estar ali por causa das atividades que podiam fazer na água, como ir a banhos ou usar as pranchas e barcos, ou por conta da imagem cênica que o rio proporciona. O casal de entrevistados E15 avoca diretamente a água como elemento do seu gosto:

Estamos cá ao pé da água...a água é o que a gente gosta. O que não se gosta, ó pá, é, olha, é o relvado, é... os animais, ó pá, não têm culpa, mas as pessoas às vezes deviam ter mais atenção com isso. Mas pronto. Não apanham, deixam-nos fazer e não apanham, e depois as pessoas chegam aqui e vão estender as toalhas ou sentarem-se na relva e levam com o cocô do cão. E a relva podia estar melhorzita... (Entrevistado E15, comunicação verbal, 2020, setembro, 13).

Esses entrevistados foram um dos únicos que manifestaram algum descontentamento com a forma de outros usuários utilizarem o parque. Mesmo na margem esquerda, que possui um público mais heterogêneo e diversificado, onde as pessoas permanecem por períodos mais longos por ser o local preferido para banhos no rio, desportos náuticos e piqueniques, não se observou e nem foi relatado outros conflitos decorrentes da co-presença das pessoas no espaço. Talvez a hipótese mais plausível para isso seja o fato de se tratar de uma sociabilidade fácil e efêmera, que não gera vínculos mais profundos ou tensiona frontalmente valores e práticas sociais. Um sorriso discreto ou um aceno de mão, conversas curtas sobre amenidades, como a nacionalidade, as crianças, o clima ou a temperatura da água, foram as interações com estranhos que tive enquanto utilizador do parque.



Figura 115. Margem esquerda do Parque Verde, Coimbra (2020).
Fonte: o autor.

Além de algumas poucas reclamações relacionadas à manutenção do parque, registro o impacto da pandemia de COVID-19 sobre a apreciação das pessoas entrevistadas, uma vez que ainda estava muito vivo na memória o período de severo confinamento iniciado em março de 2020 e as medidas restritivas que vinham sendo adotadas desde então, incluindo a utilização de espaços ao ar livre. Todas as falas que pontuaram negativamente o ajuntamento de pessoas no parque foram em entrevistas na margem esquerda. Nesse sentido é que se manifestou o entrevistado E22:

A parte que eu mais gosto é a liberdade que se tem aqui, de se poder fazer o que nos apetece atendendo à... às atividades que gostamos de praticar. Não vejo nenhum ponto negativo... quer dizer, dentro agora desta questão da pandemia acho que há muita gente junta, mas cada um é como é e por isso... (Entrevistado E22, comunicação verbal, 2020, setembro, 13).

O Entrevistado E19 também apontou o excesso de pessoas no parque que diante disso pareceu-lhe pequeno: “Acho que tem muita gente para o espaço que é, ou seja, podia ter mais espaço para toda a gente por se manter muito cheio, mas de resto...” (Entrevistado E22, comunicação verbal, 2020, setembro, 13).

Uma hipótese que não se confirmou foi a influência da pandemia de COVID-19 no aumento da utilização do Parque Verde. Acreditava-se de partida que, por ser um espaço aberto, onde é possível manter com maior segurança o distanciamento social, acabaria atraindo a maior frequência de utilizadores, novos ou habituais. Os dados do inquérito indicam, contudo, que a maioria das pessoas inqueridas não aumentou a frequência ao parque após a pandemia.

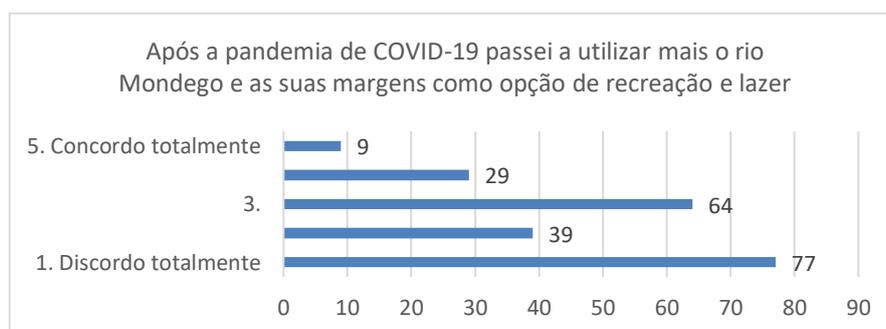


Figura 116. Frequência de utilização do Parque Verde e COVID-19.
Fonte: o autor.

Todos dados levantados confirmam uma alteração no carácter da relação conferida ao rio. As recentes estratégias de desenvolvimento urbano, incluindo Coimbra, passaram a considerar o rio como peça-chave nos processos de requalificação e criação de novas centralidades. Em função da atratividade exercida pela água e das preocupações ambientais, o rio urbano assume cada vez mais na paisagem das cidades uma função cênica, recreativa e patrimonial, abandonando sua funcionalidade comercial, industrial e de mobilidade.

6.2.1.3 *O processo de enobrecimento do rio a partir do Parque Verde*

O movimento de transformação das frentes de água converteu o rio urbano antes de tudo em cenário, uma imagem poderosa, um ícone, um espetáculo. Mas essa utilização das águas como recurso para espetacularizar as relações sociais não é algo recente na história, como pode ser visto em cidades como Roma, Paris e Istambul (Watson, 2019).

As suntuosas fontes adornadas com esculturas que são vistas nas praças e ruas de Roma foram construídas por famílias da elite e por diversos pontífices a partir do século XIV como forma de inscrever no espaço construído a sua influência e poderio para os habitantes locais, bem como para se afirmar como uma cidade importante e rica diante das outras cidades e reinos. Nas cidades contemporâneas, as fontes continuam a ser valiosos recursos de imagem que servem, como aponta Sophie Watson, para animar o espaço público e os processos de requalificação, memorialização, criação de lugares e de marcas internacionais para a cidade (Watson, 2019, p. 15).

Coimbra também conta com a sua fonte contemporânea desde 2016. A Fonte Cibernética do Mondego, instalada dentro do rio em frente ao Parque Manuel Braga, vale-se do movimento sincronizado da água para proporcionar um espetáculo junto ao rio ao projetar dezenas de jatos que atingem até quarenta metros de altura aos quais se acrescentam jogo de luzes e cores durante a noite. Esse equipamento foi instalado pela Câmara para chamar a atenção para o Mondego e marcar o início do processo de desassoreamento do rio e da operação de consolidação das margens.



Figura 117. Fonte Cibernética do Mondego, Coimbra (2019).
Fonte: O autor

Se a utilização das fontes de água como marcos imagéticos é algo que percorre a história enquanto forma de espetacularização do social, na contemporaneidade vivencia-se uma hipertrofia desse processo. Como aponta Guy Debord em sua *Sociedade do Espetáculo*, as relações sociais entre as pessoas passaram a ser mediatizadas pelas imagens, que ganharam vida própria e acabaram por converter os sujeitos em espectadores em meio ao monopólio da aparência (Debord, [1967] 2012).

Convertido em ponto obrigatório para fotografias e *selfies*, a área junto à fonte que permite capturar suas imagens não por acaso situa-se na margem direita, junto a outros equipamentos que dialogam mais com a cidade que se pretende projetar enquanto cosmopolita e afinada aos ditames culturalistas da cidade pós-industrial. O Pavilhão de Portugal, por mais que não seja o eixo da atração central do parque, acolhe a Orquestra Clássica do Centro. Essa opção, reservadas as proporções, segue o receituário de outras cidades que usaram a frente de água para abrigar equipamentos culturais parecidos, sendo notáveis o caso da *Sidney Opera House*, na Austrália; e da *Elbphilharmonie*, em Hamburgo. Semelhanças internacionais no que tange às referências utilizadas no espaço também podem ser encontradas entre o “urso de relva” instalado junto ao parque infantil da margem

direita com a escultura mundialmente famosa, o cão de flores *Puppy*, instalado junto ao Museu Guggenheim, nas margens da Ria de Bilbao, na Espanha.



Figura 118. Koons, J. *Puppy*, Museu Guggenheim, Bilbao.
Fonte: Museu Guggenheim. Obtido de <https://www.guggenheim-bilbao.eus/la-coleccion/obras/puppy>



Figura 119. Urso de relva, Parque Verde do Mondego, Coimbra (2021).
Fonte: O autor.

Esse processo de homogeneização dos lugares é apelidado por Zukin (2010) de “McGuggenization” em referência à replicação do modelo de Bilbao em diversas cidades do mundo. Para essa socióloga, trata-se do resultado da competição cultural entre as cidades que buscam uma marca de diferença e superioridade, perseguindo a mesma imagem de modernidade e criatividade, mas também resulta de uma acelerada competição que acaba por dificultar o surgimento de novas ideias e condená-las a replicar a mesma estratégia adotada em outros

sítios para atrair a atenção da mídia, a sustentação política e aumentar a rentabilidade do solo urbano para investidores (Zukin, 2010, pp. 231-ss).

Ainda, nesse mesmo sentido da autenticidade discutido por Zukin, pode-se refletir sobre os estabelecimentos de restauração reinaugurados nas “docas” da margem direita do Parque Verde em 2021 e sobre os edifícios na zona envolvente do parque. Nas docas, tem lugar uma “gelateria artesanal”, um “gastrobar” com cozinhas do mundo e um restaurante italiano, todos com vistas para a paisagem cênica e bucólica das águas do Mondego.

Já na zona envolvente, prédios mais recentes se unem aos antigos edifícios industriais e comerciais que foram sendo construídos ao longo da linha de comboios até a metade do século XX e que vem sendo recuperados e reconvertidos. Uma caminhada do Parque Verde até a Ponte de Santa Clara permite observar uma cervejaria de estilo artesanal; alojamentos locais; um grande hotel pertencente a uma rede internacional, um restaurante *fast food* “Burger King”, sempre com adolescentes e estafetas de aplicativos concentrados à porta.

Anoto que, no decorrer da pesquisa, diversos empreendimentos vêm sendo construídos e inaugurados no local, muitos deles aproveitando-se da requalificação de edifícios com algum significado histórico para a cidade. São exemplos emblemáticos a retomada das obras do conjunto de edifícios residenciais em frente ao Parque Verde que, até 2020, esteve paralisada por impedimentos administrativos e legais; a inauguração no ano de 2021 de uma enorme residência estudantil de luxo pertencente a um grupo internacional com atividades em Lisboa, no Porto e em diversas cidades da Espanha e, no mesmo ano, a abertura de um hotel/bar focado no público jovem que promete em sua página ser uma nova forma de hospedagem reunida em um projeto “urbano, arquitetônico, artístico e cosmopolita”.⁵³

Todo esse investimento privado nessa zona foi iniciado após o investimento público na requalificação dos espaços junto às frentes de água iniciado com a construção do Parque Verde e intensificado nos últimos cinco anos. Aqui fica nítido que a estratégia de planejamento urbano adotada por Coimbra aproxima-se do que Arantes (2000) chama *culturalismo de mercado*, em que a identidade passou a

⁵³ Tradução do autor a partir do texto de apresentação contido na página do hotel. Obtido de <https://coimbra.thezerohotels.com/about/>

compor a estratégia de promoção da cidades por meio da imagem que elas projetam, ou seja, de forma grosseira, é como se pessoas que se acham *cool/s* procurassem por cidades que fossem igualmente *cool/s*, enquanto o poder público cria um ambiente para atrair investidores, empresas e pessoas para reforçar a sua imagem de *cool/* e a iniciativa privada buscassem essas cidades para maximizar os seus lucros.

A proposta de recentrar a cidade do rio, que remonta à concepção dos planos urbanísticos da década de 1990, e os investimentos públicos iniciados pelo Programa Polis acabaram por estimular o investimento privado nas duas margens do rio e tem reaproximado as novas áreas urbanas das frentes de água. Foram criadas urbanizações nas Lages, na Quinta das Lágrimas, na Avenida da Lousã e requalificado grande parte dos edifícios na zona do Mosteiro de Santa Clara-a-velha e do Convento de São Francisco, onde hoje se concentram estabelecimentos de restauração e alojamentos locais. A montante da Ponte Rainha Santa está em funcionamento o Polo II da Universidade de Coimbra, dedicado às engenharias e tecnologias, e encontra-se em acelerado processo de consolidação um grande bairro residencial na zona da Portela.

Assumindo que o espaço é dialético, as questões que se colocam é até que ponto a renovação das margens do rio e toda essa nova paisagem que vem sendo composta será capaz de conviver com os usos tradicionais e ordinários ou se os novos padrões culturais e de consumo legitimarão a sua apropriação por novos usuários.

Não sabemos se o Parque Manuel Braga, por exemplo, continuará sendo o lugar escolhido para os senhores idosos conversarem e jogarem jogos de tabuleiro junto ao Museu da Água ou se seus bancos permanecerão em uso por trabalhadores para uma pausa de descanso, como em diversas ocasiões pôde-se observar. Nem mesmo se os residentes que hoje vivem em modestas casas na zona do Arregaça, bem próximas ao rio, assim permanecerão ou se estas darão lugar a novos edifícios para atrair a classe média urbana.

A “domestificação pelo cappucino” é a alegoria encontrada por Zukin para explicar o movimento que a transformação estética de lugares promove, onde os sabores por detrás desses novos espaços de consumo acaba por deslocar antigos residentes para fora da sua zona de conforto, alterando gradualmente os locais para suportar novos estilos de vida da nova classe média urbana (Zukin, 2010, p.

4). Se as conclusões a que chega Zukin ajudam facilmente na leitura do contexto de renovação das grandes cidades americanas e do processo de *gentrification* dos seus antigos bairros centrais e portuários, é preciso evidenciar sua pertinência para pensar a transformação da paisagem urbana do Mondego em Coimbra.

A zona envolvente do Parque Verde e do Parque Manuel Braga, apesar da aparência superficial, “desabitada” e “sem vida”, possui uma série de usos cotidianos. Em uma breve caminhada pela rua, passou-se por um café tipicamente português na esquina de um prédio comercial, sem luxos e estilizações, com trabalhadores e trabalhadoras a conversar em mesas de plástico, bebendo finos e petiscando tremoços. Encontramos ainda uma loja “chinesa” no rés de chão de um prédio residencial; uma loja de produtos de festas, máscaras e disfarces; um restaurante “indo-paquistanês”; uma lojinha de velharias e colecionáveis; uma loja de seguros; uma pequena porta para venda de jornais e jogos; uma imobiliária; uma loja de vestidos de noivas, um restaurante típico português sem muito apelo “gourmet”; uma igreja evangélica; uma loja de próteses e produtos ortopédicos.

Os prédios residenciais são simples. Diferentemente daqueles que tiveram a obra recentemente retomada e que fazem do rio Mondego o seu maior apelo comercial. Eles não possuem grandes varandas e janelas para se aproveitar a vista, talvez por terem sido construídos em um momento em que a linha de trem ainda estava ativa e que estar perto ou ver o rio não havia sido convertido em vantagens para o imóvel.



Figura 120. “Docas do Mondego”, margem direita do Parque Verde, Coimbra (2021).
Fonte: O autor.



Figura 121. Café “Tendinha do Parque”, margem direita, Coimbra (2021).
Fonte: O autor.



Figura 122. Painel no Edifício das antigas instalações da EDP transformadas em residência de estudantes, Coimbra (2021).
Fonte: O autor.

Ainda não é certo se esta mistura de pequenos negócios e gentes locais, com nacionalidades distintas, diversidade de gostos e públicos diferentes resistirão a esse processo de alteração da paisagem alavancada pela combinação dos investimentos públicos na requalificação da frente do Mondego e os investimentos privados na sua área envolvente. Fato é que existe a possibilidade de o gosto pelo *cappucino* tornar-se hegemônico e de ocorrer um processo peculiar de *studentification* (Kinton, Smith, Harrison, Culora, 2018) da área impulsionado pela atração exercida pelos novos empreendimentos de alto padrão virados para estudantes e jovens que podem impactar o preço dos imóveis, bem como o tipo e o preço dos serviços e comércios de toda a área circundante.

O exercício de escrever a história desse espaço a partir do seu presente, mas remontando ao seu passado e à sua gênese, como ensina o método regressivo-progressivo de Lefebvre (1986), permite entrever futuros possíveis para o espaço, cientes, como já dito aqui, das contradições, dos conflitos, dos *contrausos*, das táticas, enfim da possibilidade sempre presente de subverter e plasmar um novo espaço.

6.2.2. Segunda paragem: praias e feira ou a ruralidade e a natureza no Mondego urbano

Os critérios de identificação e diferenciação do rural e do urbano são múltiplos e padecem da falta de uniformidade. Os indicadores demográficos e econômicos que são utilizados para essa definição compartilham lugar com outros de caráter qualitativo, ligados aos modos de vida, hábitos e práticas culturais. Possivelmente essa ausência ou heterogeneidade de critérios esteja relacionada ao fato de que os limites entre o rural e o urbano são cada vez mais porosos e difíceis de serem verificados.

A explosão da cidade de que fala Lefebvre (1999, 2012) significou a proliferação do tecido urbano originalmente encontrado na cidade para além dos seus limites, submetendo o campo às condições de produção e aos modos de vida urbanos. Nesse contexto, a presença dos rios na cidade com seus parques e praias fluviais são percebidos pelas pessoas como intervalos do mundo urbano, como

“ilhas” cercadas de cidade. As feiras livres também podem remeter a uma ruralidade ancestral e algumas delas estão diretamente ligadas aos rios.

Na cidade de Coimbra, destacam-se dois espaços desse caráter que o rio Mondego propicia: a Praia Fluvial do Rebolim e a Feira dos 07 e dos 23.

Sobre a Feira dos 07 e dos 23, trata-se de uma antiga iniciativa que leva esse nome porque realiza-se nos dias 07 e 23 de cada mês e que ainda hoje persiste e reúne feirantes para comercialização de produtos majoritariamente ligados à agricultura como aves, legumes, frutas e ferramentas para o cultivo. Em seu início, a feira esteve diretamente associada ao Mondego e acontecia no Rossio de Santa Clara e depois em uma ínsua jusante da Ponte de Santa Clara com acesso pelo porto fluvial que existia na atual avenida da Guarda Inglesa.

A presença dessa feira junto à margem do rio na área mais central da cidade realça o argumento de que, durante muito tempo, até pelo menos as duas últimas décadas do século XX, a percepção sobre o rio estava associada ao trabalho e à ruralidade. As feiras livres aproveitavam-se desse encontro e trânsito de pessoas junto ao rio, como das lavadeiras, dos barqueiros, dos carregadores e até mesmo da estação de comboios, para dinamizar-se. A presença de grandes noras nas margens da água, um sistema rudimentar de irrigação do cultivo a partir de rodas de madeira que funciona pela força da gravidade, era comum na região do Almegue, onde hoje se encontra o Açude-Ponte.

A paisagem urbana do Mondego foi completamente alterada, o lazer e a imagem assumiram o lugar do trabalho e a ruralidade passou a ser algo remanescente apenas nas áreas periurbanas da cidade. A Feira dos 07 e dos 23 realiza-se atualmente longe do núcleo central da cidade, na zona de Bencanta e, diante da concorrência com as grandes redes de hipermercados e do aceleracionismo social, deixou de fazer parte do calendário dos habitantes da cidade que preferem utilizar meios mais fáceis e rápidos para obter seus produtos do que esperar duas datas em cada mês para poder fazê-lo.

Como esses processos não ocorrem de forma instantânea, ainda é possível encontrar reminiscências desse passado rural, convivendo e resistindo ao avanço da nova urbanidade do Mondego. Na margem direita, bem ao lado do Pavilhão Centro de Portugal, há uma extensa área de cultivo e uma grande horta que contrastam com as modernas obras do Parque Verde e da Ponte Rainha Santa, enquanto, na margem esquerda, o laranjal próximo a essa Ponte se situa nas

proximidades das novas urbanizações que vêm sendo estabelecidas naquela zona. Tudo figurando como testemunho vivo da história desse espaço, ao inscrever na paisagem a marca do seu passado.



*Figura 123. Área de cultivo agrícola junto ao Parque Verde, Coimbra (2019).
Fonte: o autor.*

Ainda, no contexto dessas novas urbanidades, têm-se as praias fluviais como arranjos que ressignificaram a ruralidade do Mondego e contribuem na constituição dessa nova paisagem urbana.

A Praia do Rebolim está a montante da Ponte Rainha Santa, em uma zona próxima à captação de água da Boa Vista e da recente urbanização da Quinta da Portela. A área há muito era utilizada por algumas pessoas para banhos e lazer junto ao rio. Um senhor entrevistado no Parque Verde relatou que sua avó vivia bem em frente ao local onde hoje é a praia e que em tempos ali era um vasto terreno plano onde as crianças das redondezas encontravam-se para brincar, jogar bola e rebolar-se, sendo este o motivo do nome “Rebolim”. Fato é que esse local de encontro espontâneo e desconhecido de muita gente da cidade deu lugar, a partir do ano de 2018, devido a uma série de investimentos e intervenções públicas, à atual praia. Não se trata da primeira obra dessa natureza em Coimbra, que já contava com a Praia Fluvial de Palheiros e Zorro, na Freguesia de Torres do Mondego.

Uma caminhada até a praia do Rebolim junto à nova ciclovia permite perceber o crescimento da cidade na direção a montante da Ponte Rainha Santa, especialmente na margem direita onde se situa o Polo II da Universidade de Coimbra e a urbanização Quinta da Portela, com vários edifícios construídos e em construção, sendo possível notar a presença de uma série de estabelecimentos de comércio, restaurantes, lavanderias e supermercado. Nas áreas junto ao rio, verificam-se estufas e campos agrícolas, alguns em atividade e outros com aspecto de abandonados, todos notavelmente não habitados.

A construção da praia fluvial em Coimbra insere-se em um movimento nacional de estímulo a esse tipo de equipamento no interior do país. Conforme a Portaria n.º 102-C/2021 de 14 de maio de 2021 do Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional e da Secretária de Estado do Ambiente, na época balnear do ano em questão, Portugal Continental conta com aproximadamente 150 praias de banhos de águas fluviais e lacustres para o ano de 2021, isto é, não sendo consideradas nesse número aqueles sítios em que não há efetivamente assistência a banhistas, como o Parque Verde do Mondego, por exemplo.

O excerto que segue reproduz anotações no diário de campo feitas ao final do dia de entrevistas na Praia do Rebolim e ajuda a aproximar um pouco mais desse lugar:

Cheguei ao Rebolim de carro, quase às 16 horas. A área de estacionamento, feita de terra batida e sem vagas demarcadas, estava muito cheia e havia carros estacionadas ao longo da berma esquerda na estrada de chegada da praia. Era um sábado e o dia estava especialmente quente, 37°C. As pessoas iam chegando com objetos de praia – boias, chapéus de sol, cadeiras, toalhas – e que muita gente trazia sacos e caixas térmicas com alimentos para seus piqueniques na praia. A maior parte das pessoas chegaram até em carros, algumas delas fazendo usos dos serviços de táxi ou em veículos contratados por aplicações. Após realizar as entrevistas, resolvi fazer uma caminhada ao longo de toda a praia o que se revelou interessante para perceber melhor os usos desse lugar. Embora não tenha traçado quantitativamente o perfil dos frequentadores, a observação permitiu confirmar que a praia pareceu como lugar heterogêneo, com pessoas de várias nacionalidades – percebido pelo sotaque ou língua falada – idades, raça e sexo, com forte presença de grupo de jovens e de famílias. Muitas pessoas, especialmente as crianças, aproveitam o rio para se banhar e a área delimitada para vigilância dos guarda-vidas é a mais procurada. Alguns montinhos de madeira queimada ao longo do trajeto indicam que ali foram feitas algumas fogueiras na noite anterior, o que é sinal de que espaço é também possui uma vida noturna, mesmo não sendo iluminado (Diário de campo, 2020, tarde de sábado, setembro, 12).

O ambiente da praia, em resumo, é muito simples e tudo parece ser bem rústico. Ao longo da faixa com as pedras que foram depositadas ali para construir a praia, as pessoas comem, tomam sol, conversam, leem, jogam cartas, as crianças brincam. O rio é o grande protagonista e não há estruturas acessórias de restauração, música ou lazer para além de pequenos *trailers* e mesinhas de plástico onde se podem comprar gelados, água, finos, tremoços e coisas do gênero.



Figura 124. Praia Fluvial do Rebolim (2020).
Fonte: O autor

As dezenove entrevistas em contexto com frequentadores da praia foram realizadas no dia 12 de setembro de 2020. As dificuldades que se encontrou para realizá-las relacionam-se a dois fatores: o primeiro de ordem física, pois grande parte das pessoas carregavam consigo em suas mãos e braços uma série de objetos; o outro de ordem subjetiva, já que é nítida a ansiedade por chegar logo à praia e aproveitar o dia de sol. Mesmo assim, apenas duas pessoas negaram-se a participar e todas as outras demonstraram disposição em contribuir para a pesquisa.

Em resumo, as pessoas entrevistadas disseram gostar do espaço e apresentaram reclamações pontuais sobre a infraestrutura do lugar, como os serviços de bar, o pó no estacionamento ou o fato da areia ser muito pedregosa. A

maior parte das pessoas entrevistadas passou a frequentar o espaço após as obras da Câmara, o que demonstra a capacidade que as intervenções no espaço construído têm de ser geradoras de novas formas de habitar e perceber a cidade.

As pessoas que conheciam o espaço antes das obras foram as únicas que trouxeram em suas falas alguma reflexão sobre a intervenção humana na natureza, mesmo indicando uma inclinação positiva sobre a nova praia que foi criada. Nesse ponto, um senhor que disse frequentar a área há mais de dez anos considera que “Antigamente era melhor porque era mais...mais selvagem, não é?! Agora é mais urbano, mas... mas compreendo que tenha que ser assim, né?! Para atender mais pessoas” (Entrevistado R12, comunicação verbal, 2020, setembro, 12). No mesmo sentido, a fala de um jovem rapaz apontou a intervenção na natureza como algo negativo, mas que ele disse compreender: “Por um lado, também é negativo o fato de... Pronto, agora estar muito arranjadinha e não ser floresta tão natural e nativa como antes, mas... Pronto, acho que percebo o fato de terem feito” (Entrevistado R1, comunicação verbal, 2020, setembro, 12).

Os pontos positivos levantados nas entrevistas giram ao redor da “calma” e da “tranquilidade” do espaço, do amplo tamanho da praia, da qualidade da água para banhos, do fácil acesso à água. A facilidade de acesso ao local foi ressaltada por muitas pessoas que disseram gostar da praia, porque ela era “próxima da cidade” e “perto de casa”. A resposta de uma senhora resume bem esse valor:

Eu gosto de tudo... A areia é um bocadinho grossa pra os pés, não é?! Mas é... Tá, tá agradável... Tá um ambiente agradável e é acessível... pronto! Uma pessoa mora aqui em Coimbra e chega aqui e diverte-se um bocadinho e usufrui, não é?! É bom. (Entrevistada R14, comunicação verbal, 2020, setembro, 12).

O relançamento de uma praia fluvial criada especialmente para atender aos habitantes de Coimbra remete automaticamente à Praia do Mondego, que durante as décadas de 1930 e 1940 fez a alegria das gentes da cidade durante os meses de verão. Tal como sua antecessora, a Praia do Rebolim, virá para conquistar rapidamente a simpatia da população urbana da cidade e converter-se em uma prestigiada opção de lazer nos meses de verão, sobretudo para as pessoas que aqui permanecem.

De outro lado, tal como no século anterior, mas com maior importância, a praia constitui um dos elementos para projeção da imagem da cidade. Se, nos anos

de 1930, Coimbra propagandeava o seu arrojo e a sua capacidade inovadora por ser a primeira cidade a ter uma praia fluvial em Portugal, nos tempos de cidades líquidas do século XX, a Praia do Rebolim une-se aos demais elementos já aqui abordados para constituir a imagem de uma cidade que aproveita do seu rio com criatividade e competência.

Ao mesmo tempo, a praia atende ao apelo da ideologia ambientalista, criando um espaço “de natureza” para lazer, de distração e de interação entre as pessoas. Não por acaso, no mês de junho de 2021, a Câmara assinalou o Dia Mundial do Ambiente com diversas iniciativas na praia do Rebolim.

CONCLUSÕES

Quando essa investigação teve início, um rio de possibilidades abriu-se diante do trabalho a ser feito. Se a inauguração do Parque Verde do Mondego em 2004, produto do Programa Pólis em Coimbra, marcou o início do movimento de “centrar a cidade no rio”, desiderato previsto nos planos urbanísticos da década de 1990 (Câmara Municipal de Coimbra, 1993), posso afirmar que, desde 2018, quando do início desta investigação, acompanhamos diversas iniciativas urbanísticas relacionadas ao rio Mondego que foram sendo anunciadas ou concretizadas, tais como: a inauguração da Praia Fluvial do Rebolim; a reabertura da área de restauração à beira-rio no Parque Verde do Mondego, vulgarmente conhecida como “docas”, que estava encerrada desde 2016; o desassoreamento do leito do rio entre as pontes Rainha Santa e o Açude Ponte; a reforma da Avenida Cidade *Aeminium* com requalificação da frente fluvial entre a Ponte de Santa Clara e o Açude-Ponte; a requalificação do Parque Dr. Manuel Braga; a construção da ciclovia à beira-rio desde a zona da Portela até o Choupal; o início da construção do skate parque sob a Ponte Rainha Santa; a inauguração e o anúncio de novos empreendimentos em antigos prédios abandonados junto às frentes de rio; a retomada das obras de um conjunto habitacional de alto padrão após longo embargo judicial, dentre outras.

A requalificação do rio Mondego e da sua frente fluvial em Coimbra, a partir do início do século XXI, surge como algo totalmente novo no contexto urbano da cidade. Embora o rio Mondego seja estudado há séculos, as pesquisas e as intervenções sobre esse curso de água prendem-se especialmente com questões relacionadas ao regime hídrico do rio, com as cheias e a seus impactos urbanos (Paiva, 2019; Tavares, Barros, Santos, & Zêzere, 2013), com a história urbanística de Coimbra e com a arqueologia (Alarcão, 2012; Rossa, 2001), ou ainda com discussões de caráter ecológico e ambiental (Feio & Ferreira, 2019; Graça, Pardal, & Marques, 2002).

Alguns trabalhos desenvolvidos no âmbito do Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra têm-se ocupado de aspectos relacionados com o urbanismo e o desenho da cidade, abordando especificamente a temática do rio (Figueira & Grande, 2000; Miranda,

2019), enquanto trabalhos no campo da geografia e do turismo têm discutido o potencial dos cursos de água para a economia local (Moreira, 2018; Santos, 2012).

Com esse estudo de caso sobre o rio Mondego, buscou-se observar o curso de água para descrever e interpretar sociologicamente uma série de registros que ele contém e que remetem de forma mais ou menos explícita para a história e os modos como o rio foi sendo socialmente apropriado pela cidade de Coimbra a partir do século XX.

Também se procurou perceber e refletir sobre a forma como os usos e os significados simbólicos atribuídos ao rio foram sendo alterados no decurso do tempo. Interpelou-se a conversão de uma paisagem essencialmente *rural* da frente ribeirinha, marcada pela presença de áreas de cultivo de laranja, por feiras de produtos agrícolas e por personagens ligadas ao imaginário de ruralidade, como as lavadeiras e os barqueiros, em uma paisagem essencialmente *urbana*, cuja construção carrega o propósito de projetar a imagem de contemporaneidade com o rio a assumir a centralidade no âmbito citadino.

A hipótese central de que os rios constituem um poderoso recurso do qual as cidades se apropriam ao longo da história confirmou-se com o estudo de caso. O Mondego foi decisivo para a definição do sítio e da posição da cidade de Coimbra e fundamental no seu processo de urbanização. De início, serviu à cidade como importante via de transporte, como recurso para agricultura e como espaço de trocas e comércio. Haveria de ficar gravado no imaginário local e nacional por meio da poesia, da música e de suas personagens vernaculares: lavadeiras e barqueiros.

As atas da Câmara Municipal, as publicações históricas locais, os jornais da cidade e as imagens reproduzidas revelaram que, até pelo menos ao final da primeira metade do século XX, o rio Mondego compunha a paisagem de uma sociedade ainda muito atravessada pela ruralidade e uma sociabilidade vincada nas relações de trabalho: pequenos portos, comércio de bens primários, barqueiros, lavadeiras, agricultores e os transportes fluviais definiam o espaço do rio.

A conformação do espelho de água na década de 1980 marca o início de um novo projeto de urbanidade em que a centralidade do rio deixa de assentar no trabalho para se pautar na ludificação (Baptista, 2004). Os projetos e as intervenções urbanas realizadas pela cidade desde então elegeram o rio Mondego como eixo central, realizando obras e difundindo discursos e imagens que visam

forjar essas novas práticas sociais ludificadas: a construção de praias fluviais, o estímulo à prática de desportos no rio e à beira-rio, a reprodução publicitária de imagens do rio, a promoção de novos arranjos simbólicos, como a fonte cibernética do Mondego, o Museu da Água, o Pavilhão de Portugal, entre outros discutidos na tese.

Com inspiração no conceito de “modernidade líquida” desenvolvido por Zygmunt Bauman (2001) designou-se “cidade líquida” a urbe contemporânea, vocacionada para a mudança e a flexibilidade, marcada pelo acelerado movimento de transformação e atravessada pelo fluxo contínuo de pessoas, imagens, informações, capitais, recursos e tecnologias. A construção da paisagem urbana do Mondego em Coimbra, com as diversas modificações que vêm sendo realizadas em sua frente de rio, indica que, apesar do peso histórico da tradição que a cidade carrega, esta pretende mostrar-se como uma cidade líquida, flexível, com capacidade de se transformar rapidamente para responder ao acelerado fluxo de mudanças imposto pela modernidade.

A análise das práticas sociais e da materialização física de arranjos sionaturais ao longo do tempo permitiu que se acompanhasse o processo de transformação da paisagem por que passa Coimbra. Essa chave interpretativa, seguindo Winiwater, Schmid e Dressel (2013), permitiu perceber o rio Mondego como espaço sionatural produzido pela vivência cotidiana das pessoas, pela sua representação simbólica e pelas técnicas da engenharia, da hidráulica, do urbanismo, do direito e de outras tantas que o assumem como objeto.

Os arranjos realizados no rio Mondego ao longo dos séculos são evidências de que os rios urbanos são constituídos como espaços onde natureza e cultura se entrelaçam e se implicam mutuamente de forma a estabelecer um híbrido que impede o binarismo da distinção entre o natural e o humano. Basta olhar para a cheia do Mondego em 2019, que inundou todo o Parque Verde e diversas áreas da cidade a jusante do Açude-Ponte: nada é mais natural do que esse evento ligado às condições pluviométricas, mas também nada é mais técnico, se consideradas as obras de engenharia e o seu mau funcionamento.

Outro exemplo dessa simbiose é a construção das barragens a montante de Coimbra e do Açude-Ponte, que permitiram que o caudal do rio fosse estabilizado e passasse a formar um belo espelho de água no espaço urbano

conimbricense. Esse arranjo socionatural, como demonstrado nesta tese, foi essencial para o surgimento de novas práticas sociais ligadas ao rio, como modalidades desportivas, bem como impulsionou novos arranjos, como a construção do Parque Verde do Mondego, outro exemplo de arranjo que abre campo para a abordagem sociológica que aqui exercitamos, pois, mesmo que ele tenha sido social e culturalmente criado, é representado como um espaço de aproximação da “natureza” na percepção da maior parte dos inquiridos.

Os dados e informações discutidas realçaram o próprio caráter dos processos de requalificação das frentes dos rios urbanos enquanto modalidade de intervenção cada vez mais comum, que deixaram os limites das grandes cidades do Norte global para espalhar-se pelos países do Sul global e por cidades pequenas e médias. O trabalho sobre o Mondego permitiu mostrar que, como em muitas outras geografias, os rios urbanos estão sendo historicamente apropriados pelas cidades e tornados seus valiosos *assets*, ao serviço de estratégias promocionais que lhes permitem responder com sucesso a tendências globais impostas pela concorrência intercidades.

Fica nítido que subjaz à transformação desses espaços o aproveitamento dos rios como recursos valiosos para constituir e projetar uma imagem atrativa e vendável das cidades. É assim que, com tais medidas de requalificação, as frentes de rio surgem como zonas urbanas embelezadas, organizadas, seguras, ambientalmente sustentáveis e economicamente dinâmicas que sobrepujam as zonas estética, social e ambientalmente de menor valia para a produção de uma imagem positiva da cidade e de bem-estar.

Os processos de transformação das frentes de rio e os seus efeitos sociais foram abordados e discutidos ao longo do texto não como uma sentença anunciada, mas como complexidade que abarca diversas dimensões de análise.

De um lado, essas transformações frequentemente envolvem fatores de exclusão social, como o deslocamento de antigos habitantes pela elevação da renda e do preço dos imóveis, pela substituição de estabelecimentos comerciais e pela criação de novos hábitos urbanos, bem como a perseguição a grupos marginalizados ou indesejados, como prostitutas, vendedores ambulantes e pessoas em situação de rua, constituindo-se uma nova paisagem no local (Zukin, 2010). Contudo, esses processos também propiciam a reconversão de grandes zonas urbanas, a recuperação das condições ambientais dos cursos de água, a

criação de novos espaços de lazer, recreio e saúde na cidade, bem como podem dinamizar ou mesmo renovar a economia local.

A pesquisa no terreno mostrou que em Coimbra a requalificação do rio Mondego e a estratégia de “centramento da cidade no rio” ainda é particularmente um processo cheio de porosidades e disputas. Se a requalificação das margens urbanas do rio, como revelaram a observação direta, os inquéritos e as entrevistas, trouxe à população local um novo espaço para o convívio e o recreio, para práticas de lazer e desportos e para o contato com a “natureza”, também já faz-se notar um certo enobrecimento das margens à beira-rio, com a inauguração de empreendimentos virados, em sua maioria, ao atendimento de demandas da população estudantil e turística da cidade, bem como a difusão de zonas de habitação para classe média e alta.

A disputa do Mondego pelos movimentos ambientalistas também é uma conclusão relevante. No ano de 2021, pude acompanhar de perto diversas ações públicas de ativistas contra as intervenções da Câmara de Coimbra nas margens do Mondegoque, segundo o movimento, tinha a intenção de viabilizar a construção de um novo campo de golfe na cidade. Também encontrei registros da mobilização de ativistas, empresas de turismo e de autarcas na década de 2010 contra a construção de uma minicentral hidroelétrica a jusante de Coimbra devido aos impactos e às modificações que esta causaria na paisagem desses lugares.

Por ser o rio um recurso e uma paisagem em constante disputa social, a ideia de um “direito ao rio” foi ensaiada na tese, sustentada no pensamento lefebvriano sobre o *direito a cidade*, como um chamamento político e coletivo para se pensarem novas convivências e sociabilidades na cidade e desta com as águas, em busca harmoniosa, embora disputada, por reverter a relação de alienação do ser humano com a natureza.

Em termos metodológicos, a retrospectiva histórica realizada na investigação foi heurísticamente muito valiosa, pois à medida que se *avançava* no passado, em um procedimento *analítico-regressivo* como o proposto por Lefebvre (1986a; 1986b), as fontes documentais, os jornais e as fotografias foram revelando um espaço de maior densidade e espessura do que o pensado inicialmente.

Foi assim, por exemplo, que as cheias do “rio água”, conduziram a tese até ao estudo de regularização do rio do Padre Estevão Cabral, ainda no século XVIII,

para então compreender como os projetos e obras de contenção das águas do rio foram se sucedendo ao longo dos séculos e de que forma isto implicou na conformação das urbanidades. Algo similar, as lavadeiras do Mondego, figuras retratadas nos inquéritos como a mais representativa desse universo, ganharam corporeidade, gênero e classe no decorrer da pesquisa sobre o “rio areia”. Mesmo que o objetivo não tenha sido contar a história de vida dessas mulheres, a existência dessas trabalhadoras do rio permitiu elaborar uma reflexão ampliada pelas categorias de gênero e classe social sobre o processo de espacialização do rio e da cidade.

Para compreender o Mondego como um “rio espelho”, a dificuldade que se colocou inicialmente foi de caráter metodológico. Como captar e compreender as urbanidades presentes em uma área tão extensa e diferente como as margens urbanas do Mondego em Coimbra? Mesmo que de partida tenha sido delimitado um perímetro para a investigação, este era extremamente vasto, compreendia áreas mais e menos urbanizadas e raios com maior ou com menor influência do rio. Até mesmo o Parque Verde do Mondego, pensado singularmente, era demasiado extenso e fragmentado: aproximadamente 400.000 m² divididos em duas margens.

A presença constante no terreno permitiu-me ultrapassar essa dificuldade inicial pela opção de observar os diversos usos e pessoas presentes no espaço guiado pela “serendipidade caminhante” (Fortuna, 2018), seja em caminhadas intencionalmente realizadas para coletar dados, seja em outras situações em que assumi a condição de habitante de Coimbra e utilizador do Parque.

Com o apoio do diário de campo, de fotografias e de conversas informais, complementados pela realização dos inquéritos por questionários e das entrevistas em contexto do terreno, buscou-se refletir sobre as formas como o espaço fluvial é atualmente apropriado pelas pessoas no cotidiano da cidade e os significados que elas lhe atribuem. O capítulo 6 trouxe à tese informações sobre a configuração das margens, os usos observados nestes espaços e, especialmente, indagações sobre o processo de enobrecimento das margens impulsionado pelos investimentos públicos nas frentes de água que podem pôr em xeque a mistura de pequenos negócios e gentes locais, como o café ordinário da esquina e a loja local de roupas para casamento.

As dimensões do espaço vivido e percebido só se completam quando analisadas em conjunto com o espaço planejado (Lefebvre, 1991). Para

compreender como tem sido produzido o espaço fluvial em Coimbra, foram resgatados os diversos instrumentos de planeamento urbano do município. Ficou evidente o protagonismo que o rio passou a assumir a partir da década de 1990 e o intuito de utilizá-lo como recurso para atrair a atenção do fluxo de capitais e pessoas para a cidade, valendo-se da criação de uma imagem positiva da frente de rio.

Foi desse modo que o Plano Estratégico de Coimbra assumiu a intervenção na frente de rio como “projeto bandeira”, dada a grande capacidade de projeção mediática de “um antes e de um depois” das intervenções. Tudo isto serviria para constituir uma imagem de harmonia entre Coimbra e o rio Mondego conquistada por um “urbanismo sustentável”, calcado no discurso do ambientalismo e da qualidade de vida, o que está em consonância com os arranjos socionaturais e as práticas difundidas desde então.

As pesquisas que interpelam sociologicamente os rios urbanos ainda são escassas e a maior parte delas concentram-se mais em analisar os processos de requalificação urbana das frentes de rio e de seus impactos sociais do que propriamente do rio. Assim, considero que o primeiro contributo que esta tese faculta está justamente no campo epistemológico e metodológico, ao se lançar ao desafio de abordar o rio como um elemento socionatural complexo, valendo-se de metodologias e abordagens de caráter interdisciplinar para se aproximar do objeto de pesquisa.

Ainda, nesse sentido, a presente tese contribui para ampliar os horizontes de pesquisa sobre a forma recente como os espaços fluviais estão a ser concebidos e vividos em cidades médias da Europa na sequência dos já mencionados processos de requalificação das frentes de água das grandes cidades norte-americanas e europeias desde a década de 1980.

Outro contributo relevante está no fato desta investigação se constituir como um registro da história social do rio Mondego. Muitas informações, dados, imagens, documentos e referências sobre o rio foram reunidas, organizadas e discutidas no corpo da tese, o que é, na verdade, uma contribuição para se constituir uma *biografia* robusta deste corpo de água.

Um tema que se revelou particularmente instigante é o da governação pública. O grau de participação, transparência e controle popular na definição de

agendas e de ações sobre o rio e suas margens, tanto na esfera ambiental como esfera urbanística, ainda é uma questão a ser respondida. Tanto a manifestação dos ativistas ambientais como o evento civil promovido para discutir o futuro da margem direita do rio, ambos no ano de 2021, levam-nos a sugerir o emprego dos dispositivos da Sociologia política para questionar os mecanismos de participação política direta e indireta e as condicionantes desse processo na cidade, bem como se há um sistema de *accountability* que permita em âmbito municipal controle e fiscalização sociais efetivos.

Se a tese deixa contribuições, encerrar a sua escrita é apontar não apenas para o que se fez, mas para aquilo que ainda está por explorar e responder. No campo da Sociologia, estudos futuros poderão analisar o enobrecimento das áreas que margeiam o rio Mondego e as consequências sociais dos processos de requalificação atualmente em curso, como os impactos na apropriação dos espaços fluviais na habitação e nos negócios.

A abordagem etnográfica de alguma área delimitada junto ao rio também pode se revelar interessante para revelar *contrausos* do espaço e conhecer mais aprofundadamente a sociografia de algum grupo específico de utilizadores do parque e a forma de apropriação deste espaço. As pesquisas viradas para as práticas de lazer, de recreio, de desporto e de turismo assentadas no rio Mondego também podem ser um interessante contributo para se conhecer em nível de maior proximidade os modos de viver na cidade de Coimbra e linhas mais gerais para os efeitos das obras de transformação dos rios nas cidades.

Há ainda um outro campo que ainda pode vir a surgir: o da economia da paisagem. Como se discutiu nas páginas antecedentes, os processos de transformação das frentes de rio geralmente constituem-se como vetores de valorização imobiliária. Cabe então investigar essa dimensão econômica da paisagem para saber de que forma os valores no preço das rendas e da venda dos imóveis se alteram, se há diferença no preço de um apartamento com vistas para o rio e de outro, similar, mas sem essa vista ou, ainda, perguntar sobre os mecanismos sociojurídicos, a exemplo de contratos e legislações, que têm sido criados em proveito tanto de particulares como da coletividade para proteção da vista que se tem de um rio.

Enfim, no decorrer destas páginas, buscamos demonstrar que essa relação entre as cidades e seus rios está sempre em aberto e que, com isso, há sempre

margem para as possibilidades que esses esforços imaginativos apresentam. A Sociologia deve saber mergulhar nas profundezas deste binômio cidade-rio e trazer à superfície, com límpida clareza, os modos e os tempos com que se condicionam reciprocamente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agência Portuguesa do Ambiente. (2016). *Plano de Gestão de Região Hidrográfica do Vouga, Mondego e Liz*. Lisboa. Obtido de <https://apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=7&sub2ref=9&sub3ref=848>

Agência Portuguesa do Ambiente. (2016). *Plano de Gestão dos Riscos de Inundações – Região hidrográfica 4: Vouga, Mondego e Lis (2016-2021)*. Obtido de <https://apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=7&sub2ref=9&sub3ref=1250>

Agência Portuguesa do Ambiente. (2019). *Avaliação Preliminar de Risco de Inundações RH 4A – Vouga, Mondego e Lis*. Obtido de <https://apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=7&sub2ref=9&sub3ref=1250>

Alarcão, J. de. (2008). *Coimbra: a montagem do cenário urbano*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de <https://doi.org/10.14195/978-989-26-0416-9>

Alarcão, J. de. (2012). *As pontes de Coimbra que se afogaram no rio*. Coimbra: Ordem dos Engenheiros.

Almeida, C. de. (1957). *O problema urbanístico de Coimbra*. Coimbra: Tipografia da Atlântida.

AlSayyad, N. (2011). *Cairo: histories of a city*. Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press.

Alves, R. M. V. (2015). *Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sobre a influência do caminho de ferro*. Coimbra: Universidade de Coimbra.

- Anand, N. (2017). *Hydraulic City*. Durham: Duke University Press. Obtido de <https://doi.org/10.1215/9780822373599>
- Anselmo, C. (2019). Errar a oriente: uma investigação por vir. *CES Contexto*, 24, 20–30. Obtido de <https://www.ces.uc.pt/publicacoes/cescontexto/index.php?id=25983>
- Arantes, A. (2001). A guerra dos lugares: fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano de São Paulo. Em *Cidade, cultura e globalização: ensaios de sociologia* (2a ed., pp. 259–270). Oeiras: Celta Editora.
- Arantes, O. B. F. (2012). *Berlim e Barcelona: duas imagens estratégicas*. São Paulo: Annablume.
- Arantes, O. (2000). Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In Arantes, O., Vainer, C. & Maricato, E. (Eds.) *Cidade do pensamento único: desmanchando consensos* (3a ed. pp. 11–74). Petrópolis: Vozes.
- Arantes, O. Vainer, C., & Maricato, E. (2000). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes.
- Arenas, L. (2011). *Fantasmas de la vida moderna: ampliaciones y quiebras del sujeto en la ciudad contemporánea*. Madrid: Editorial Trotta.
- Arnaut, A. (2017). *Recolha poética: 1954-2017*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Augé, M. (1994). *Não lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade* (M. L. Pereira, Trad.). Campinas: Papirus.
- Avni, N., & Fischler, R. (2020). Social and environmental justice in waterfront redevelopment: the Anacostia River, Washington, D.C. *Urban Affairs Review*, 56(6), 1779–1810. Obtido de <https://doi.org/10.1177/1078087419835968>

- Bandeirinha, J. A. (2016). As lavadeiras do Mondego e a dignidade do instante: duas leituras sobre a questão do património. *Revista Património*, (4), 62–68. Obtido de <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/81177>
- Baptista, L. V. (2004). Territórios lúdicos (e o que torna lúdico um território): ensaiando um ponto de partida. Em *V Congresso Português de Sociologia* (pp. 90–96). Braga, Portugal. Obtido de http://www.aps.pt/cms/docs_prv/docs/DPR461180e841edb_1.pdf
- Baptista, M., & Cardoso, A. (2013). Rios e cidades: uma longa e sinuosa história... *Revista UFMG*, 20(2), 124–153. Obtido de <https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/20-2/05-rios-e-cidades-marcio-baptista-adriana-cardoso.pdf>
- Barca, S. (2010). *Enclosing water: nature and political economy in a Mediterranean Valley, 1796-1916*. Cambridge: White Horse Press.
- Barcelona, D. de. (s.d). El Parque Fluvial del Besòs. Obtido em julho, 22, 2020, de <https://parcs.diba.cat/es/web/fluvial/el-parc-fluvial>
- Barles, S. (2017). The Seine as a parisian river: its imprint, its ascendancy and its mutual dependencies in the Eighteenth through the Twentieth Century. In M. Knoll, U. Lübken, & D. Schott (Eds.), *Rivers lost, rivers regained: rethinking city-river relations* (pp. 46–62). Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Bauman, Z. (2001). *Modernidade líquida*. (P. Dentzien, Trad.). Rio de Janeiro: Zahar.
- Bauman, Z. (2006). *Confiança e medo na cidade*. (M. S. Pereira, Trad.). Lisboa: Relógio D'Água Editores.
- Bauman, Z. (2007a). *Modernidade e ambivalência*. (M. Penchel, Trad.). Lisboa: Relógio D'Água Editores.

- Bauman, Z. (2007b). *Tempos líquidos*. (C. A. Medeiros, Trad.). Rio de Janeiro: Zahar.
- Bauman, Z. (2010). Education in the world of diasporas. *Policy Futures in Education*, 8(3–4), 398–407. Obtido de <https://doi.org/10.2304/pfie.2010.8.3.398>
- Beck, U. (2016). *Sociedade de risco mundial: em busca da segurança perdida*. (M. Toldy & T. Toldy, Trans.). Lisboa: Edições 70.
- Bédarida, F. (1996). Tempo presente e presença da história. In M. de M. Ferreira & J. Amado (Eds.). *Usos e abusos da história oral* (pp. 219–229). Rio de Janeiro: Ed. FGV.
- Benedict, M. A., & McMahon, E. T. (2006). *Green infrastructure: linking landscapes and communities*. Washington, Covelo, London: Island Press.
- Blok, A. (2020). Urban green gentrification in an unequal world of climate change. *Urban Studies*, 57(14), 2803–2816. Obtido de <https://doi.org/10.1177/0042098019891050>
- Blomley, N., Delaney, D., & Ford, R. T. (Eds.). (2001). *The legal geographies reader: law, power, and space*. Oxford: Blackwell.
- Blum, E. M. (2008). Culturas de planeamento em conflito: a remodelação do antigo estaleiro da Lisnave. *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*, 48, 61–79. Obtido de https://revistataeonline.weebly.com/uploads/2/2/0/2/22023964/culturas_eva_blum_tae48.pdf
- Boland, P., Bronte, J., & Muir, J. (2017). On the waterfront: neoliberal urbanism and the politics of public benefit. *Cities*, 61, 117–127. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.08.012>

- Bookchin, M. (1992). *Urbanization without cities: the rise and decline of citizenship*. Montréal: Black Rose Books.
- Bornstein, L. (2010). Mega-projects, city-building and community benefits. *City, Culture and Society*, 1(4), 199–206. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2011.01.006>
- Braverman, I. (Ed.). (2014). *The expanding spaces of law: a timely legal geography*. Stanford: Stanford Law Books.
- Brenner, N., & Schmid, C. (2014). The ‘urban age’ in question. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(3), 731–755. Obtido de <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12115>
- Brenner, N., & Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19(2–3), 151–182. Obtido de <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>
- Brownill, S. (2013). Just add water: waterfront regeneration as a global phenomenon. Em M. E. Leary & J. McCarthy (Eds.), *The Routledge Companion to Urban Regeneration* (pp. 45–55). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203108581.ch3>
- Bruttomesso, R. (2001). Complexity on the urban waterfront. In R. Marshall (Ed.) *Waterfronts in post-industrial cities* (pp. 39–49). London: Spon Press.
- Cabral, E. (1991). Memória sobre os danos do Mondego no campo de Coimbra, e seu remédio. In J. L. Cardoso (Ed.). *Memórias económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o adiantamento da agricultura, das artes, e da indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815) Tomo III*. Lisboa: Banco de Portugal.
- Caldas, J. C. (2006). Água e desenvolvimento. Os territórios de Alqueva. In M. L.

- Fonseca (Ed.), *Desenvolvimento e território: espaços rurais pós-agrícolas e novos lugares de turismo e lazer: homenagem à Professora Doutora Carminda Cavaco* (pp. 153–169). Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.
- Caldeira, T. P. do R. (2012). Inscrição e circulação: novas visibilidades e configurações do espaço público em São Paulo. *Novos Estudos CEBRAP*, (94), 31–67. Obtido de <https://doi.org/10.1590/S0101-33002012000300002>
- Calmeiro, M. R. (2013). A paisagem urbana oitocentista: embelezamento e política urbana na renovação da imagem de Coimbra. *CEM Cultura, Espaço & Memória: revista do CITCEM*, 4(4), 71–90. Obtido de <http://ojs.letras.up.pt/index.php/CITCEM/article/view/4809>
- Calvino, Í. (2016). *As cidades invisíveis*. Alfragide: LeYa.
- Câmara Municipal de Coimbra (1993). *Urbanismo, Coimbra, anos 90*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Câmara Municipal de Coimbra (2021). *Ata nº 87 da Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Coimbra*. Obtido de <https://www.cm-coimbra.pt/areas/transparencia/reunioes-de-camara/atas/2021-2>
- Câmara Municipal de Coimbra (2009). *Plano Estratégico de Coimbra: documento base*. Coimbra. Obtido de <https://www.cm-coimbra.pt/areas/viver/urbanismo>
- Campos, V., & Ferrão, J. (2015). *O ordenamento do território em Portugal: uma perspetiva genealógica* (ICS Working Papers nº 1). Lisboa. Obtido de https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/20716/1/ICS_JFerrao_Ordenamento_WPN.pdf
- Canclini, N. G. (1998). Las cuatro ciudades de México. In N. G. Canclini (Ed.). *Cultura y comunicación en la ciudad de México I. Modernidad y multiculturalidad: la ciudad de México a fin de siglo* (pp. 19–39). México:

Universidad Autonoma Metropolitana Iztapalapa.

Canclini, N. G. (1999). Ciudades multiculturales y contradicciones de la modernidad. In *Imaginarios urbanos*. Buenos Aires: Ediciones EUDEBA.

Cardielos, J. P. (2000). Coimbra... Ou o inverso! Cidade, planos e etapas do seu planeamento urbano. *Em cima do Joelho*, (3), 41–49. Obtido de https://doi.org/10.14195/0874-6168_3_5

Careri, F. (2014). *Walkscapes: el andar como práctica estética*. (E. G. Gili, Ed., M. Pla, Trad.). Barcelona.

Carvalho, A. M. G. de. (2011). *Dicionário de geologia*. Lisboa: Âncora Editora.

Carta, M. (2007). *Creative city: dynamics, innovations, actions*. Barcelona: List.

Carta, M., & Ronsivalle, D. (2016). *The fluid city paradigm: waterfront regeneration as an urban renewal strategy*. (M. Carta & D. Ronsivalle, Eds.). Cham: Springer International Publishing. Obtido de <https://doi.org/10.1007/978-3-319-28004-2>

Castonguay, S. (2017). Rivers, industrial cities, and hinterland production in Quebec in the Nineteenth and Twentieth Centuries. In M. Knoll, U. Lübken, & D. Schott (Eds.), *Rivers lost, rivers regained: rethinking city-river relations* (pp. 25–45). Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.

Castonguay, S., & Evenden, M. (2012). *Urban rivers: remaking rivers, cities, and space in Europe and North America*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.

Castro-Gómez, S., & Grosfoguel, R. (2007). *El giro decolonial: reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. S. Castro-Gómez & R. Grosfoguel (Eds.). Bogotá: Siglo del Hombre Editores.

- Cerasoli, J. F. (2018). Pensar por pluralidades. In P. B. Jacques & M. da S. Pereira (Eds.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo I – modos de pensar* (pp. 262–287). Salvador: EDUFBA.
- Certeau, M. de. (1998). *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. (3a ed., E. F. Alves, Trad.). Petrópolis: Vozes.
- Chaline, C. (1999). Avaliação da reconversão dos espaços portuários abandonados. Em V. M. Ferreira & F. Indovina (Eds.), *A cidade da EXPO '98: uma reconversão na frente ribeirinha de Lisboa?* (pp. 116–126). Lisboa: Bizâncio.
- Checker, M. (2011). Wiped out by the «Greenwave»: environmental gentrification and the paradoxical politics of urban sustainability. *City and Society*, 23(2), 210–229. <https://doi.org/10.1111/j.1548-744X.2011.01063.x>
- Chorão, M. J. B. (2002). *Memórias paroquiais: retrato do concelho da Guarda em 1758*. Guarda: Câmara Municipal de Guarda.
- Cioc, M. (2002). *The Rhine: an eco-biography, 1815-2000*. Seattle and London: University of Washington Press.
- Clark, C., Emmanouil, N., Page, J., & Pelizzon, A. (2019). Can you hear the rivers sing? legal personhood, ontology, and the nitty-gritty of governance. *Ecology Law Quarterly*, 45(4), 787–844. Obtido de <http://10.0.61.163/Z388S4JP7M>
- Claudete Carla Oliveira Moreira. (2010). *A geografia e o género: um encontro urbano: os tempos e os espaços nos territórios de Coimbra*. Porto: Fundação Eng. António de Almeida.
- Claudete Oliveira Moreira. (2018). Turismo fluvial, lazeres em águas interiores e desenvolvimento local e regional. *Cadernos de Geografia*, 38(38), 55–67. Obtido de https://doi.org/10.14195/0871-1623_38_4

- Coelho, M. H. da C. (1989). *O Baixo Mondego nos fins da Idade Média* (2a ed.). Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Coelho, M. H. da C. (2013). *O município de Coimbra: monumentos fundacionais*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra e Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Comissão Europeia. (2013). *Infraestrutura verde – valorizar o capital natural da Europa* (Vol. COM, 2013). Bruxelas. Obtido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0249&from=PT>
- Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género. (2017). *Igualdade de género em Portugal: Boletim estatístico 2017, 213*. Obtido de <https://www.cig.gov.pt/wp-content/uploads/2018/02/Boletim-estatistico-2017.pdf>
- Commission internationale des grands barrages. (2019). Obtido 22 de Junho de 2020, de https://www.icold-cigb.org/article/GB/world_register/general_synthesis/general-synthesis
- Correia, F. A. (2012). *Manual de direito do urbanismo* (4a ed.). Coimbra: Edições Almedina.
- Correia, S. (2009). *Inventário da documentação de turismo do AHMC*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Cortes, R., Ferreira, T., & Hughes, S. J. (2019). Conservação e restauro fluvial. Em *Rios de Portugal: comunidades, processos e alterações* (pp. 359–379). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Costa, C. S., Norton, C., Domene, E., Hoyer, J., Marull, J., & Salminen, O. (2015). Water as an element of urban design: drawing lessons from four european

- case studies. Em W. Leal Filho & V. Sümer (Eds.), *Sustainable water use and management* (pp. 17–43). Cham: Springer International Publishing. Obtido de https://doi.org/10.1007/978-3-319-12394-3_2
- Davidson, M. (2009). Waterfront development. Em R. Kitchin & N. Thrift (Eds.), *International encyclopedia of human geography*. V. 12 (pp. 215–221). Oxford: Elsevier. Obtido de <https://doi.org/10.1016/B978-008044910-4.00448-X>
- Davis, M. (2006). *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*. London/New York: Verso.
- Davis, M. (2006). *Planet of slums*. London; New York: Verso.
- De Groër, E. (1948). *Anteprojecto de urbanização de embelezamento e de extensão da cidade de Coimbra*. (D. M. da Silva, Trad.). Coimbra: Câmara Municipal.
- Debord, G. (2012). *A sociedade do espetáculo*. (F. Alves & A. Monteiro, Trans.). Lisboa: Antígona Editores.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1997). *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*, 5. (P. Pelbart & J. Caiafa, Trans.). São Paulo: Editora 34.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Catarata.
- Delhi Development Authority. Master Plan for Delhi with perspective for the 2001 (1990). Delhi: Govt. of India Press.
- Delhi Development Authority. Master Plan for Delhi with perspective for the 2021 (2007). Delhi: Govt. of India Press.
- Descartes, R. (2001). *Discurso do método*. (M. E. Galvão, Trad.). São Paulo: Martins Fontes.

- Dias, F. S. (2005). *Ó da barca: memória da barca serrana do Mondego*. Penacova: Município de Penacova.
- Dias, J. C. (2015). A Avenida de Sta. Cruz, em Coimbra: entre a modernidade e a nostalgia. *CIDADES, Comunidades e Territórios*, (31). Obtido de <https://doi.org/10.15847/citiescommunitiesterritories.dec2015.031.art09>
- Dickens, C. (2015). *Our mutual friend*. (M. de L. Guimarães, Trad.). Lisboa: Relógio D'Água Editores.
- Direção-Geral do Território, República Portuguesa (2016). *O interior em números: bases para um diagnóstico*. Obtido de <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/governo/programa/programa-nacional-para-a-coesao-territorial/-ficheiros-coesao-territorial.aspx>
- Disaster Management Department – Greater Mumbai. (2017). City profile of Greater Mumbai. Obtido de <http://dm.mcgm.gov.in/cityprofile>
- Dumazedier, J. (2000). *Lazer e cultura popular*. (M. de L. S. Machado, Trad.) (3a, ed.). São Paulo: Perspectiva.
- Edensor, T. (2005). *Industrial ruins: spaces, aesthetics and materiality*. Oxford: Berg.
- Edensor, T. (2010). Walking in rhythms: Place, regulation, style and the flow of experience. *Visual Studies*, 25(1), 69–79. Obtido de <https://doi.org/10.1080/14725861003606902>
- Fainstein, S. S. (2010). *The just city*. Ithaca: Cornell University Press.
- Fan, L., Wang, H., Lai, W., & Wang, C. (2015). Administration of water resources in Beijing: Problems and countermeasures. *Water Policy*, 17(4), 563–580. Obtido de <https://doi.org/10.2166/wp.2014.407>

- Fan, P., Yue, W., Zhang, J., Huang, H., Messina, J., Verburg, P. H., ... Ge, J. (2020). The spatial restructuring and determinants of industrial landscape in a mega city under rapid urbanization. *Habitat International*, 95, 1–14. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2019.102099>
- Febvre, L. (1991). *A terra e a evolução humana: introdução geográfica à história*. (J. B. de Macedo, Trad.) (2a ed.). Lisboa: Edições Cosmos.
- Feio, M. J., & Ferreira, V. (2019). *Rios de Portugal: comunidades, processos e alterações*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de <https://doi.org/10.14195/978-989-26-1624-7>
- Fernandes, A., Sousa, J. F. de, Salvador, R. (2018). The cultural heritage in the postindustrial waterfront: a case study of the South Bank of the Tagus Estuary, Portugal. *Space and Culture*, 21(2), 170–191. Obtido de <https://doi.org/10.1177/1206331217734539>
- Ferreira, C. (1998). A Exposição Mundial de Lisboa de 1998: contextos de produção de um mega-evento cultural. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, (51), 43–67. Obtido de <https://ces.uc.pt/rccs/index.php?id=664>
- Ferreira, C. (2005). Grandes eventos e revitalização cultural das cidades: um ensaio problematizante a propósito das experiências da Expo'98 e da Porto 2001. *Territórios do Turismo*, (2), 1–30. Obtido de <http://www.ces.uc.pt/nucleos/neccurb/media/territoriosdoturismo.pdf>
- Ferreira, V. M., & Castro, A. (1999). Cidades de água: a lenta «descoberta» da frente marítima de Lisboa. Em V. M. Ferreira & F. Indovina (Eds.), *A cidade da EXPO '98: uma reconversão na frente ribeirinha de Lisboa?* (pp. 17–40). Lisboa: Bizâncio.
- Ferro, L. (2016). *Da rua para o mundo: Etnografia urbana comparada do graffiti e do parkour*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.

Figueira, J., & Grande, N. (2000). Uma chave de parafusos para a nova cidade. *Em cima do Joelho*, 03.

Fine, G. A., & Hallett, T. (2003). Dust: a study in sociological miniaturism. *The Sociological Quarterly*, 44(1), 1–15. Obtido de <http://www.jstor.org/stable/4120755>

Flanagan, M. A. (2018). *Constructing the patriarchal city: gender and the built environment of London, Dublin, Toronto, and Chicago, 1870s into the 1940s*. Philadelphia: Temple University Press.

Florida, R. (2002). *The rise of the creative class*. New York: Basic Books.

Florida, R. (2005). *Cities and the creative class*. New York: Routledge.

Fortes, M. (1929). *O aproveitamento geral da bacia do Rio Mondego, pelo sistema confederativo sindical hidrográfico*. Coimbra: Portugalia.

Fortuna, C. (2012). (Micro)territorialidades: metáfora dissidente do social. *Terra Plural*, 6(2), 199–214. Obtido de <https://doi.org/10.5212/TerraPlural.v.6i2.0001>

Fortuna, C. (2016). Velhas, novas e novíssimas narrativas do mundo urbano. In A. R. AMARO, Á. GARRIDO, & J. P. A. NUNES (Eds.), *Interdisciplinaridade e Universidade* (pp. 153–167). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de https://doi.org/10.14195/978-989-26-1239-3_5

Fortuna, C. (2018). Caminhar urbano e vivências imprevistas. *Revista Brasileira de Sociologia - RBS*, 6(13). Obtido de <https://doi.org/10.20336/rbs.262>

Fortuna, C. (2019a). A propósito de A Ruína de Georg Simmel: apresentação e outras considerações. Em Carlos Fortuna (Ed.), A. S. Ribeiro (Trad.),

- Simmel: a ruína*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de <https://doi.org/10.14195/978-989-26-1823-4>
- Fortuna, C. (2019b). Que fazer com estas marcas do passado urbano? Sobre os edifícios devolutos. In *2º Congresso Iberoamericano de Historia Urbana*. Ciudad de México, México.
- Fortuna, C. (2020a). *Cidades e urbanidades*. Lisboa: ICS: Imprensa de Ciências Sociais.
- Fortuna, C. (2020b). Narrativas sobre a metrópole centenária: Simmel, Hessel e Seabrook. In *Cidades e urbanidades* (pp. 39–58). Lisboa: ICS: Imprensa de Ciências Sociais.
- Fortuna, C., & Silva, A. S. (2001). A cidade do lado da cultura: espacialidades sociais e modalidades de intermediação cultural. In B. de S. Santos (Ed.). *Globalização: fatalidade ou utopia?* (pp. 408–461). Porto: Ed. Afrontamento.
- Frehse, F. (2011). *Ó da rua: o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo*. São Paulo: Edusp.
- Frehse, F. (2013). O espaço na vida social: uma introdução. *Estudos Avançados*, 27(79), 69–74. Obtido de <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300006>
- Freyre, G. (2005). *Casa-grande & senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal* (50 rev.). São Paulo: Global.
- Frijters, I. D., & Leentvaar, J. (2003). Rhine Case Study. *UNESCO-IHP*, (17). Obtido de <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000133303>
- Frisby, D. (2002). *Georg Simmel*. London/New York: Routledge.
- Frúgoli, H., & Macedo, M. (2019). Vocação deambulatória e convivência com

deserdados: caminhadas de Lima Barreto pelo centro do Rio de Janeiro. *Tempo Social*, 31(1), 91–111. Obtido de <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2019.151253>

Frúgoli, H. (2007). *Sociabilidade urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.

Fu, W., Yu, K., & Li, D. (2018). Spatio-temporal relational evaluation of the Beijing water crisis and planning implementation from 1949 to 2013. *Water Policy*, 20(3), 490–509. Obtido de <https://doi.org/10.2166/wp.2018.107>

Gabr, H. S. (2004). Perception of urban waterfront aesthetics along the Nile in Cairo, Egypt. *Coastal Management*, 32(2), 155–171. Obtido de <https://doi.org/10.1080/08920750490276191>

Garrett, A. de A. (1956). *Palestra em Coimbra sobre o seu plano regulador*. Coimbra: Biblioteca Municipal.

Garrido, Á. (2008). O Estado Novo e as pescas: a recriação historicista de uma “tradição marítima nacional”. Em *Estados autoritários e totalitários e suas representações: propaganda, ideologia, historiografia e memória* (pp. 99–118). Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de https://doi.org/10.14195/978-989-26-0810-5_7

Gil, F. P. S. C., & Catarino, L. (Eds.). (2017). *Os revestimentos e os acabamentos do Centro Histórico de Coimbra: um contributo para o seu estudo*. Coimbra: Edições Almedina.

Gohar, A. (2018). Greening and opening the public space of the Nile banks. A demonstration case study in Maadi, Cairo. *The Journal of Public Space*, 3(1), 31–48. Obtido de <https://doi.org/10.5204/jps.v3i1.317>

Gould, K. A., & Lewis, T. L. (2017). *Green gentrification: urban sustainability and the struggle for environmental justice*. Abingdon: Routledge.

- Gouvêa, J. P. N. (2016). *A presença e a ausência dos rios de São Paulo: acumulação primitiva e valorização da água*. Universidade de São Paulo.
- Graça, M. A., Pardal, M. Â., & Marques, J. C. (2002). *Aquatic ecology of the Mondego River basin: global importance of local experience*. (M. A. Graça, M. Â. Pardal, & J. C. Marques, Eds.). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de <https://doi.org/10.14195/978-989-26-0336-0>
- Gorski, M. C. B. (2010). *Rios e cidades: ruptura e reconciliação*. São Paulo: SENAC.
- Haberman, D. L. (2006). *River of love in an age of pollution. The Yamuna River of Northern India*. Berkeley: University of California Press.
- Hall, P. V., & Clark, A. (2011). Maritime ports and the politics of reconnection. Em G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, & D. Schubert (Eds.). *Transforming urban waterfronts: fixity and flow* (pp. 17–34). New York: Routledge.
- Hanagan, M., & Tilly, C. (Eds.) (2011). *Contention and trust in cities and states*. Dordrecht: Springer Netherlands. Obtido de <https://doi.org/10.1007/978-94-007-0756-6>
- Haraway, D. J. (1991). *Simians, cyborgs, and women: the reinvention of nature I*. New York: Routledge.
- Harding, S. (2019). Stronger objectivity for sciences from below. In *Em construção*. Obtido de <https://doi.org/10.12957/emconstrucao.2019.42584>
- Hessel, F. (1987). *Paseos por Berlin*. Madrid: Tecnos.
- Holanda, F. de. (2007). Arquitetura sociológica. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 9(1), 115–129. Obtido de <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2007v9n1p115>

- Hoyle, B. (2001). Lamu: Waterfront revitalization in an East African port-city. *Cities*, 18(5), 297–313. Obtido de [https://doi.org/10.1016/S0264-2751\(01\)00023-3](https://doi.org/10.1016/S0264-2751(01)00023-3)
- Hoyle, B. S. (1989). The port-city interface: trends, problems and examples, 20(4), 429–435.
- Internal Displacement Monitoring Centre – IDMC. (2018). *Global report on internal displacement*. Genebra: IDMC. Obtido de <https://www.internal-displacement.org/global-report/grid2018/>
- Jacobs, J. (1970). *The economy of cities*. London: Jonathan Cape.
- Jakobsson, E. (2002). Industrialization of Rivers: A water system approach to hydropower development. *Knowledge, Technology & Policy*, 14(4), 41–56. <https://doi.org/10.1007/s12130-002-1014-0>
- Jameson, F. (1991). *Postmodernism, or, the cultural logic of late capitalism*. London: Verso.
- Jarvis, H., Kantor, P., & Clarke, J. (2009). *Cities and Gender*. London/ New York: Routledge. Obtido de <https://doi.org/10.1111/j.1944-8287.2010.01073.x>
- Jinnai, H. (2001). The waterfront as a public place in Tokyo. In P. Miao (Ed.), *Public places in Asia Pacific cities: current issues and strategies* (Vol. 60, pp. 49–70). Dordrecht: Springer Netherlands. Obtido de <https://doi.org/10.1007/978-94-017-2815-7>
- Joseph, I. (2005). A respeito do bom uso da Escola de Chicago. In L. P. Valladares (Ed.), *A Escola de Chicago: impactos de uma tradição no Brasil e na França* (pp. 91–128). Belo Horizonte: Ed. UFMG, Rio de Janeiro: IUPERJ.
- Kayanan, C. M., Eichenmüller, C., & Chambers, J. (2018). Silicon slipways and slippery slopes: techno-rationality and the reinvigoration of neoliberal logics

- in the Dublin Docklands. *Space and Polity*, 22(1), 50–66. Obtido de <https://doi.org/10.1080/13562576.2018.1488556>
- Kelman, A. (2003). *A river and its city: the nature of landscape in New Orleans* (Vol. 53). Berkeley: University of California Press. Obtido de <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Kern, L. (2019). *Feminist city: a field guide*. Toronto: Between the lines.
- Kinton, C., Smith, D. P., Harrison, J., & Culora, A. (2018). New frontiers of studentification: The commodification of student housing as a driver of urban change. *Geographical Journal*, 184(3), 242–254. Obtido de <https://doi.org/10.1111/geoj.12263>
- Kondolf, G. M., et al. (2011). *Connecting Cairo to the Nile: renewing life and heritage on the river* (No. WP-2011-06). Berkeley. Obtido de <http://www.laep.ced.berkeley.edu/research/cairo>
- Kondolf, G. M., & Pinto, P. J. (2017). The social connectivity of urban rivers. *Geomorphology*, 277, 182–196. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.geomorph.2016.09.028>
- Kostof, S. (1999). *The city assembled: the elements of urban form through history*. London: Thames & Hudson.
- Krenak, A. (2019). *Ideias para adiar o fim do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Lains, P. (1994). O Estado e a industrialização em Portugal, 1945-1990. *Análise social*, 29(128), 923–958. Obtido de <https://doi.org/10.2307/41011194>
- Lameiras, E. (1988). Contributo para o estudo da navegação comercial e dos sistemas primitivos de transporte de carga do rio Mondego a montante de Coimbra. *Antropologia Portuguesa*, 6, 81–107.

- Landry, C. (2008). *The creative city: a toolkit for urban regeneration* (2a ed.). London: Earthscan Publishes.
- Latour, B. (1994). *Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica*. Rio de Janeiro: Editora 34.
- Latour, B. (1999). *Pandora's hope: essays on the reality of science studies*. Cambridge: Harvard University Press.
- Latour, B. (2000). *Ciência em ação: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora*. (I. C. Benedetti, Trad.). São Paulo: Editora UNESP.
- Latour, B. (2012). *Reagregando o social: uma introdução à Teoria do Ator-Rede*. (G. C. C. de Sousa, Trad.). Salvador/Bauru: Edufba/Edusc.
- Le Goff, J. (1996). *História e memória*. (I. Ferreira, B. Leitão, & S. F. Borges, Trads.). Campinas: Editora Unicamp.
- Le Goff, J. (2007). *Por amor das cidades: conversas com Jean Lebrun*. (T. Costa, Trad.). Lisboa: Editorial Teorema.
- Lefebvre, H. (1986a). Perspectivas da sociologia rural. In J. de S. Martins (Ed.), C. A. Sarti & S. Padilha (Trads.), *Introdução crítica à sociologia rural* (2a ed., pp. 163–177). São Paulo: Hucitec.
- Lefebvre, H. (1986b). Problemas de sociologia rural. Em J. de S. Martins (Ed.), W. C. Brant (Trad.), *Introdução crítica à sociologia rural* (2a ed., pp. 144–162). São Paulo: Hucitec.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. (D. Nicholson-Smith, Trad.). Oxford, UK & Cambridge, USA: Blackwell.

- Lefebvre, H. (1999). *A revolução urbana*. (S. Martins, Trad.). Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: space, time, and everyday life*. (S. Elden & G. Moore, Trans.). London: Continuum.
- Lefebvre, H. (2012). *O direito à cidade*. (R. Lopo, Trad.). Lisboa: Estúdio.
- Legorreta, J. (2013). Los ríos de la ciudad de México: pasado, presente y futuro. *Ciencias*, 107–108(July 2012-February 2-13), 18–32. Obtido de <https://www.revistaciencias.unam.mx/en/145-revistas/revista-ciencias-107-108/1169-los-ríos-de-la-ciudad-de-méxico-pasado,-presente-y-futuro.html>
- Leite, R. P. (2007). *Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea* (2a ed.). Campinas: Editora da UNICAMP.
- Leite, R. P., & Peixoto, P. (2009). Políticas urbanas de patrimonialização e contrarrevanchismo: o Recife Antigo e a Zona Histórica da cidade do Porto. *Cadernos Metrópole*, 0(21), 93–104. Obtido de <https://doi.org/10.1590/5957>
- Lin, G. C. S., & Xu, Z. (2019). Remaking China's urban space of the spectacle: mega-events, temporary growth, and uneven spatial transformation in Shanghai. *Geoforum*, 102, 126–136. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2019.03.013>
- Lobo, M. L. da C. (1973). *O plano de urbanização de Coimbra 1970 e a região plano centro*. Coimbra: Biblioteca Municipal.
- Lorber, J. (1994). *Paradoxes of gender. Contemporary Sociology*. London: Yale University Press.
- Loureiro, J. P. (1952). *Anais do Município de Coimbra: 1904-1919*. Coimbra: Biblioteca Municipal.

- Lourenço, L., & Almeida, A. B. de. (2018). Alguns conceitos à luz da teoria do risco. Em *Riscos e crises: da teoria à plena manifestação* (pp. 17–77). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de https://doi.org/10.14195/978-989-26-1697-1_1
- Löw, M. (2013). O spatial turn: para uma sociologia do espaço. *Tempo Social*, 25(2), 17–34. Obtido de <https://doi.org/10.1590/S0103-20702013000200002>
- Löw, M. (2016). *The Sociology of Space*. New York: Palgrave Macmillan US. Obtido de <https://doi.org/10.1057/978-1-349-69568-3>
- Luca, T. R. de. (2008). História dos, nos e por meio dos periódicos. In C. B. Pinsky (Ed.), *Fontes históricas* (2a ed., pp. 111–154). São Paulo: Contexto.
- Lynch, K. (1990). *A imagem da cidade*. (M. C. T. Afonso, Trad.). Lisboa: Edições 70.
- Macauley, D. (2000). Walking the city: an essay on peripatetic practices and politics. *Capitalism, Nature, Socialism*, 11(4), 3–43. <https://doi.org/10.1080/10455750009358938>
- Magalotti, L. (sem data). *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal: 1668-1669*. Madrid: Junta para Ampliacion de Estudios e Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos.
- Magnani, J. G. C. (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 17(49), 11–29. Obtido de <https://doi.org/10.1590/S0102-69092002000200002>
- Magnani, J. G. C. (2009). Etnografia como prática e experiência. *Horizontes Antropológicos*, 15(32), 129–156. Obtido de <https://doi.org/10.1590/S0104-71832009000200006>

- Maringanti, A. (2011). No estoppel: claiming right to the city via the commons. *Economic and Political Weekly*, 46(50), 64–70.
- Marshall, R. (2001). *Waterfronts in post-industrial cities*. (R. Marshall, Ed.). London: Spon Press.
- Martins, A. F. (1940). *O esforço do homem na bacia do Mondego: ensaio geográfico*. Coimbra: Tipografia Bizarro.
- Martins, A. F. (1983). Esta Coimbra...: alguns apontamentos para uma palestra. *Cadernos de Geografia*, (1), 35–78. Obtido de https://doi.org/10.14195/0871-1623_1_3
- Martins, J. de S. (2011). A dialética do método regressivo-progressivo em dois temas brasileiros: cidade e campo. Em *35º Encontro Anual da ANPOCS – Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais* (pp. 1–7). Caxambu, Brasil. Obtido de <https://anpocs.com/index.php/encontros/papers/35-encontro-anual-da-anpocs/mr-5/mr17>
- Marx, K. (2011). *O capital: crítica da economia política: livro I*. (R. Enderle, Trad.). São Paulo: Boitempo.
- Massard-Guilbaud, G. (2017). The city whose rivers disappeared: Nantes 1850-1950. Em M. Knoll, U. Lübken, & D. Schott (Eds.), *Rivers lost, rivers regained: rethinking city-river relations* (pp. 85–106). Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Massey, D. (1994). *Space, place, and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Mauch, C., & Zeller, T. (Eds.). (2008). *Rivers in history: perspectives on waterways in Europe and North America*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.

- Melé, P. (2016). Incertidumbres y regulaciones urbanas: el papel de la calificación jurídica del espacio. Em A. Azuela (Ed.), *La ciudad y sus reglas: sobre la huella del derecho en el orden urbano* (pp. 43–82). México, D.F.: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Melo, D. (2001). *Salazarismo e cultura popular (1933-1958)*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- Mendes, J. A. (1984). *A área económica de Coimbra: estrutura e desenvolvimento industrial (1867-1927)*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro.
- Mendes, J. A. (2009). *História do abastecimento de água a Coimbra* (Vol. II. 1927-2). Coimbra: Museu da Água/Águas de Coimbra.
- Mendes, J. M. (2015). *Sociologia do risco: uma breve introdução e algumas lições*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de <https://doi.org/10.14195/978-989-26-1066-5>
- Meneguello, C. (2009). Espaços e vazios urbanos. In Fortuna, C. & R. P. Leite (Eds.), *Plural de cidades: novos léxicos urbanos* (pp. 127–137). Coimbra: Edições Almedina.
- Merrifield, A. (2014). *The new urban question*. New York: Pluto Press. Obtido de <https://doi.org/10.2307/j.ctt183p210>
- Merton, R. K., & Barber, E. (2004). *The travels and adventures of serendipity* (Vol. 2). Princeton: Princeton University Press.
- Miles, M. (2007). *Cities and cultures*. New York: Routledge.
- Miles, M. (2012). Uma cidade pós-criativa? *Revista Crítica de Ciências Sociais* [Online], (99), 09–30. Obtido de <https://doi.org/10.4000/rccs.5091>

- Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território (2002). *Polis em números*. Lisboa.
- Miranda, A. M. C. (2019). *Suturing the Mondego river: a pedestrian proposal to gather the waterfronts*. *Suturing the Mondego River: a pedestrian proposal to gather the waterfronts*. Universidade de Coimbra. Obtido de <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/91227>
- Misra, A. K. (2010). A river about to die: Yamuna. *Journal of Water Resource and Protection*, 02(05), 489–500. Obtido de <https://doi.org/10.4236/jwarp.2010.25056>
- Mitchell, D., & Staeheli, L. A. (2005). Permitting Protest: Parsing the Fine Geography of Dissent in America. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(4), 796–813. Obtido de <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2005.00622.x>
- Monte-Mór, R. L. (2006). O que é o urbano, no mundo contemporâneo. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, (111), 09–18.
- Mumford, L. (1998). *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. (N. R. Silva, Trad.) (4a ed.). São Paulo: Martins Fontes.
- Narayanan, V. (2004). Ālaya. Em S. Mittal & G. Thursby (Eds.), *The Hindu World* (pp. 446–477). New York: Routledge.
- Nassar, A. (2018). Where the dust settles: fieldwork, subjectivity and materiality in Cairo. *Contemporary Social Science*, 13(3–4), 412–428. Obtido de <https://doi.org/10.1080/21582041.2017.1418521>
- Nogueira, I., & Magalhães, R. R. (2008). *Coimbra: das origens a finais da idade média*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Nunes Junior, P. C. (2019). *Festivais como moduladores da cidade contemporânea: diálogos entre São Paulo e Lisboa*. Universidade de Coimbra, Coimbra.

- O'Malley, T. (2018, Abril). Why Shanghai's rejuvenated Huangpu riverfront is worth checking out. *SilverKris*. Obtido de https://www.silverkris.com/shanghais-huangpu-riverfront-rejuvenated-galleries-restaurants/?show_all=1
- Ochoa, R. (2017). Aceder, ver, perceber: frentes de água em perspectiva. *Revista de Morfologia Urbana*, 5(1), 48–52.
- Oliveira, A. M., & Costa, H. S. de M. (2018). A trama verde e azul no planejamento territorial: aproximações e distanciamentos. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 20(3), 538. Obtido de <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2018v20n3p538>
- Oliveira, E. V. de, & Galhano, F. (1977). *Tecnologia tradicional: pisões portuguesas*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica-Centro de Estudos de Etnologia.
- Oliveira, V., Marat-Mendes, T., & Pinho, P. (2015). *O estudo da forma urbana em Portugal*. Porto: U. Porto Edições.
- Pais, J. M. (2015). *Lufa-lufa quotidiana: ensaios sobre cidade, cultura e vida quotidiana*. Lisboa: ICS.
- Paiva, I. (2019). *Risco de inundação em Coimbra: fatores físicos e ação antrópica: As inundações urbanas e as cheias do Mondego (1950-51/2003-04)*. Porto: Fundação Eng. António de Almeida.
- Park, R. E. (1976). A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In O. G. Velho (Ed.), S. M. Santeiro (Trad.). *O fenómeno urbano* (3a, pp. 26–67). Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- Pearsall, H. (2010). From brown to green? Assessing social vulnerability to environmental gentrification in New York City. *Environment and Planning C*:

Government and Policy, 28(5), 872–886. Obtido de <https://doi.org/10.1068/c08126>

Peixoto, P. (2000). Gestão estratégica das imagens das cidades: análise de mensagens promocionais e de estratégias de marketing urbano. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, (56), 99–122.

Peixoto, P. (2009). Requalificação urbana. In Carlos Fortuna & R. Leite (Eds.). *Plural de cidades: novos léxicos urbanos* (pp. 41–52). Coimbra: Edições Almedina.

Peixoto, P. (2013). A cidade performativa na era da economia das experiências. Em Carlos Fortuna, L. M. M. Bógus, M. A. J. Corá, & J. S. de A. Junior (Eds.), *Cidade e espetáculo: a cena teatral luso-brasileira contemporânea* (pp. 141–151). São Paulo: EDUC.

Peixoto, P. (2016). Os usos sociais dos rios. In P. Peixoto & J. P. Cardielos (Eds.). *A água como património: experiências de requalificação das cidades com água e das paisagens fluviais* (pp. 57–70). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de https://doi.org/10.14195/978-989-26-1025-2_3

Pelletier, J., & Delfante, C. (2000). *Cidades e urbanismo no mundo*. (S. Canape, Trad.). Lisboa: Instituto Piaget.

Peretz, H. (2000). *Métodos em sociologia*. (J. C. M. da Silva, Trad.). Lisboa: Temas e Debates.

Pessoa, F. (1995). *Poesias* (15a ed.). Lisboa: Ática.

Philippopoulos-Mihalopoulos, A. (2018). Quem tem medo do espaço? Direito, geografia e justiça espacial. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, 70. Obtido de <https://doi.org/10.12818/P.0304-2340.2017V70P635>

- Pietz, D. A. (2015). *The Yellow River: the problem of water in modern China*. Cambridge: Harvard University Press.
- Pinheiro, L., Chivitarese, R., & D'Ávila, R. (2020). Veja relatos de moradores afetados pela chuva em São Paulo. *G1*. Obtido de <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/02/10/veja-relatos-de-moradores-afetados-pela-chuva-em-sao-paulo.ghtml>
- Pinto, P. L. J. (2007). *A cidade fluvial em Portugal: contributos para a integração de cidade e rio*. Universidade Técnica de Lisboa. Obtido de <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.3008.2400>
- Pound, R. (1910). Law in books and law in action. *American Law Review*, 44, 12–36.
- Prost, A. (2009). *Doze lições sobre a história*. (G. J. de F. Teixeira, Trad.). Belo Horizonte: Autêntica.
- Quigley, C. (1963). *A evolução das civilizações: uma introdução à análise histórica*. (J. Távora, Trad.). Rio de Janeiro: Fundo de Cultura.
- Rebelo, F. (1999). Condicionalismos físico-geográficos na origem e no desenvolvimento da cidade de Coimbra. *Cadernos de Geografia*, (99), 11–13. Obtido de https://doi.org/10.14195/0871-1623_99_2
- Rebelo, F. (2012). Rio Mondego e Coimbra: uma longa e ambivalente ligação. *Revista Portuguesa de História*, (43), 149–158. Obtido de https://doi.org/10.14195/0870-4147_43_7
- Resende, B. (2017). *Lima Barreto: cronista do Rio*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Autêntica Editora/Fundação Biblioteca Nacional.
- Resolução do Conselho de Ministros nº 26/2000, Pub. L. No.* Diário da República-I

Série-B, nº 112 (2000). Portugal. Obtido de <https://dre.pt/application/conteudo/274224>

Ribeiro, D. (1995). *O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras.

Ribeiro, R., & Santos, A. C. (2019). Financeirização da habitação e desigualdades socioterritoriais: um estudo comparado das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. *Análise Social, LIV(4)*. Obtido de <https://doi.org/10.31447/as00032573.2019233.03>

Rio, J. do. (2010). *A alma encantadora das ruas: crônicas*. São Paulo: Companhia de Bolso.

Rosa, J. G. (1988). A terceira margem do rio. Em *Primeiras estórias* (p. 32). Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

Rosas, F. (2001). O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo. *Análise social, XXXV(157)*, 1031–1054.

Rossa, W. (2001). *Diversidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da universidade*. Universidade de Coimbra. Obtido de <https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/2110>

Rossa, W. (2015). Urbanismo ou o discurso da cidade. Em W. Rossa & M. C. Ribeiro (Eds.), *Patrimónios de influência portuguesa: modos de olhar* (pp. 477–519). Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. Obtido de <https://doi.org/10.14195/978-989-26-1041-2>

Sá Marques, J. A., Mendes, P. A., & Seabra Santos, F. J. (2005). Cheias em áreas urbanas: a zona de intervenção do programa polis em Coimbra. *Territorium, (12)*, 29–53. Obtido de https://doi.org/10.14195/1647-7723_12_4

Sá, O. (1942). *A tricana no folclore coimbrão*. Coimbra: Comissão Municipal de

Turismo.

- Said, S., & Hussain, A. (2019). Pollution mapping of Yamuna River segment passing through Delhi using high-resolution GeoEye-2 imagery. *Applied Water Science*, 9(46), 1–8. Obtido de <https://doi.org/10.1007/s13201-019-0923-y>
- Sanches, R. (1996). *O problema secular do Mondego e a sua resolução*. Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil.
- Sánchez, F. (2001). A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. *Revista de Sociologia e Política*, (16), 31–49. Obtidos de <https://doi.org/10.1590/s0104-44782001000100004>
- Santos, B. de S. (2018). *O fim do império cognitivo: a afirmação das epistemologias do Sul*. Coimbra: Edições Almedina.
- Santos, B. de S., & Meneses, M. P. (2013). *Epistemologias do Sul*. São Paulo: Cortez.
- Santos, C. O. (2013). *A história da obra de regularização do Baixo Mondego: uma empresa é um rio*. Porto: Grupo Mota-Engil.
- Santos, C. P. dos. (2014). *Por portas travessas: histórias de miúdos da velha Baixa de Coimbra*. Coimbra: Carlos Santos.
- Santos, L. dos. (1983). *Planos de urbanização para a cidade de Coimbra*. Coimbra: Museu Nacional de Machado de Castro.
- Santos, N. P. dos. (2012). A gestão das bacias hidrográficas e a valorização turística dos ambientes fluviais: o Rio Mondego. *Geonorte*, 3(7), 210–219. Obtido de <https://www.periodicos.ufam.edu.br/index.php/revista-geonorte/article/view/1914>

- Santos, M. (1988). *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. (2006). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção* (4a ed.). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Santos, M. (2008). *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia* (6.). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Saraiva, M. da G. (1999). *O rio como paisagem: gestão de corredores fluviais no quadro do ordenamento do território*. Lisboa. Obtido de Fund. Calouste Gulbenkian e Fund. para a Ciência e Tecnologia
- Saraiva, M. da G. (Ed.). (2009). *Cidades e rios: perspectivas para uma relação sustentável*. Lisboa: Parque Expo.
- Schatzki, T. R. (2003). Nature and technology in history. *History and Theory*, 42(4), 82–93. <https://doi.org/10.1046/j.1468-2303.2003.00259.x>
- Schlögel, K. (2007). *En el espacio leemos el tiempo*. (J. L. Arántegui, Trad.). Madrid: Ediciones Siruela.
- Schubert, D. (2008). Transformation processes on waterfronts in seaport cities – causes and trends between divergence and convergence. Em W. Kokot, M. Gandelsman-Trier, K. Wildner, & A. Wonneberger (Eds.), *Port cities as areas of transition: ethnographic perspectives* (pp. 25–46). Bielefeld: Transcript Verlag. Obtido de <https://doi.org/10.14361/9783839409497-002>
- Schubert, D. (2011). Waterfront revitalizations: from a local to a regional perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. Em G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, & D. Schubert (Eds.), *Transforming urban waterfronts: fixity and flow* (pp. 74–97). New York: Routledge.

- Schwarcz, L. M. (2017). *Lima Barreto: triste visionário*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Seabrook, J. (2007). *Cities*. London: Pluto Press.
- Seixas, J. (2005). A cidade na encruzilhada: novas realidades e novos desafios para a cidade europeia contemporânea. *Cidades - Comunidades e Territórios*, (11), 105–122. Obtido de <https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/3427>
- Sennett, R. (2018). *Construir e habitar: ética para uma cidade aberta*. (C. Marques, Trad.). Rio de Janeiro: Record.
- Shanghai Municipal Government. (2019). *Geographic location and natural condition*. Obtido em fevereiro, 20, 2020, de <http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node23919/node24059/node24061/serobject22ai36486.html>
- Sharan, A. (2016). A river and the riverfront: Delhi's Yamuna as an in-between space. *City, Culture and Society*, 7(4), 267–273. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2014.12.001>
- Shaw, B. (2001). History at the water's edge. In R. Marshall (Ed.), *Waterfronts in post-industrial cities* (pp. 160–172). London: Spon Press.
- Shortell, T., & Brown, E. (2014). *Walking in the european city: quotidian mobility and urban ethnography*. Surrey: Ashgate.
- Sieber, R. T. (1991). Waterfront revitalization in post-industrial port cities of North America. *City & Society*, 5(2), 120–136. Obtido de <https://doi.org/10.1525/city.1991.5.2.120>
- Sieber, R. T. (1999). Intervenção nas frentes de água das cidades americanas. Em

- V. M. Ferreira & A. Castro (Eds.), *A cidade da EXPO '98: uma reconversão na frente ribeirinha de Lisboa?* (pp. 63–77). Lisboa: Biz.
- Silva, D. S. (2006). *À espera da cheia? Paradoxos da modificação do ambiente por via da tecnologia*. Lisboa: LNEC.
- Silva, A. C. da. (1964). *Estampas coimbrãs*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Silva, A. C. da. (1971). *Anais do Município de Coimbra: 1920-1939*. Coimbra: Biblioteca Municipal.
- Silva, A. C. da. (1981). *Anais do Município de Coimbra: 1940-1959*. Coimbra: Biblioteca Municipal.
- Silva, J. B. e, & Pinto, P. J. (2009). As cidades fluviais de Portugal Continental: métricas, tipologias e alguns dilemas segundo a leitura RiProCity. Em M. da G. Saraiva (Ed.), *Cidades e rios: perspectivas para uma relação sustentável*. Lisboa: Parque Expo.
- Simmel, G. (1996). A ponte e a porta. *Revista Política e Trabalho*, 12, 10–14. Obtido de <http://periodicos.ufpb.br/index.php/politicaetrabalho/article/view/6379/3955>
- Simmel, G. (2001). A metrópole e a vida do espírito. Em Carlos Fortuna (Ed.), *Cidade, cultura e globalização: ensaios de sociologia* (pp. 31–43). Oeiras: Celta Editora.
- Simmel, G. (2005). O estrangeiro. *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, 4(12), 265–271. Obtido de <http://www.cchla.ufpb.br/rbse/>
- Simmel, G. (2006). A sociabilidade (exemplo de sociologia pura ou formal). Em P. Caldas (Trad.), *Questões fundamentais da sociologia: indivíduo e sociedade* (pp. 59–82). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.

- Simmel, G. (2013). Sociologia do espaço. *Estudos Avançados*, 27(79), 75–112. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300007>
- Smith, D. E. (2004). Women's perspective as a radical critique of sociology. Em *The feminist standpoint theory reader: intellectual and political controversies* (pp. 21–33). New York: Routledge.
- Smith, M. E., Ur, J., & Feinman, G. M. (2014). Jane Jacobs' 'Cities First' Model and Archaeological Reality. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(4), 1525–1535. Obtido de <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12138>
- Sociedade para o Desenvolvimento do Programa Polis em Coimbra (SDDPC) (2002). *Boletim informativo da CoimbraPolis nº 1*. Coimbra: CoimbraPolis.
- Soja, E. (2003). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Malden: Blackwell Publishing.
- Solà-Morales, I. de. (1996). *Presente y futuros: arquitectura en las ciudades*. Barcelona: Congrés UIA.
- Solà-Morales, I. de. (2003). Hacia una arquitectura líquida. In *Territorios* (pp. 124–135). Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Soldado, C. (2020, Setembro 26). Cidadãos por Coimbra quer pôr a cidade a discutir a beira-rio. *Público*, pp. 22–23.
- Spain, D. (2013). *Gendered spaces*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Swyngedouw, E. (1996). The city as a hybrid: on nature, society and cyborg urbanization. *Capitalism Nature Socialism*, 7(2), 65–80. <https://doi.org/10.1080/10455759609358679>

- Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34(3), 542–577. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00254>
- Taşan-Kok, T., & Sungu-Eryilmaz, Y. (2011). Exploring innovative instruments for socially sustainable waterfront: regeneration in Antwerp and Rotterdam. Em G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, & D. Schubert (Eds.), *Transforming urban waterfronts: fixity and flow* (pp. 257–273). New York: Routledge.
- Taufen, A., & Yocom, K. (2021). Transitions in urban waterfronts: imagining, contesting, and sustaining the aquatic/terrestrial interface. *Sustainability*, 13(1), 1–11. <https://doi.org/10.3390/SU13010366>
- Tavares, A. O., Barros, L., Santos, P. P., & Zêzere, J. L. (2013). Desastres naturais de origem hidro-geomorfológica no baixo Mondego no período 1961-2010. *Territorium*, (20), 65–76. https://doi.org/10.14195/1647-7723_20_5
- Taylor, P. J. (2012). Extraordinary cities: early ‘city-ness’ and the origins of agriculture and states. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(3), 415–447. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01101.x>
- Teixeira, M. B. (1999). Reconversão de áreas urbanas em frentes de água. Em V. M. Ferreira & F. Indovina (Eds.), *A cidade da EXPO '98: uma reconversão na frente ribeirinha de Lisboa?* (pp. 78–115). Lisboa: Bizâncio.
- Turri, E. (1983). Los ríos y el curso de la historia. *El correo de la UNESCO*, (9), 4–8.
- Tvedt, T., & Jakobsson, E. (2006). *A history of water: water control and river biographies*. (T. Tvedt & E. Jakobsson, Eds.). London: I.B.Tauris.
- UNESCO World Water Assessment Programme. (2019). *The United Nations World Water Development Report 2019: leaving no one behind*. Paris: UNESCO.

- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, P. D. (2019). *World urbanization prospects: the 2018 revision. United Nations* (Vol. ST/ESA/SER). New York: United Nations. Obtido de <https://population.un.org/wup/Publications/>
- Urry, J. (2001). The sociology of space and place. Em J. R. Blau (Ed.), *The Blackwell companion to sociology* (pp. 1–15). Oxford: Blackwell.
- Valente, J. C. (1999). *Estado Novo e alegria no trabalho: uma história política da FNAT (1935-1958)*. Lisboa: Colibri.
- Wang, J., Shang, Y., Wang, H., Zhao, Y., & Yin, Y. (2015). Beijing's water resources: challenges and solutions. *Journal of the American Water Resources Association*, 51(3), 614–623. Obtido de <https://doi.org/10.1111/1752-1688.12315>
- Wang, S., Yang, K., Yuan, D., Yu, K., & Su, Y. (2019). Temporal-spatial changes about the landscape pattern of water system and their relationship with food and energy in a mega city in China. *Ecological Modelling*, 401(February), 75–84. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.ecolmodel.2019.02.010>
- Wang, X., Wang, S., Peng, G., S. W. Katz, D., & Ling, H. (2015). Ecological restoration for river ecosystems: comparing the Huangpu river in Shanghai and the Hudson river in New York. *Ecosystem Health and Sustainability*, 1(7), 1–14. Obtido de <https://doi.org/10.1890/EHS15-0009.1>
- Warf, B., & Arias, S. (2009). *The Spatial Turn: interdisciplinary perspectives. The spatial turn: interdisciplinary perspectives*. London: Routledge. Obtido de <https://doi.org/10.4324/9780203891308>
- Watson, S. (2019). *City Water Matters*. Singapore: Springer Singapore. Obtido de <https://doi.org/10.1007/978-981-13-7892-8>

- West, C., & Zimmerman, D. H. (2017). Doing gender. Em M. Kimmel & A. Aronson (Eds.), *The Gendered Society Reader* (6ª, pp. 134–146). New York: Oxford University Press.
- White, R. (1995). *The organic machine: the remaking of the Columbia River*. New York: Hill and Wang.
- White, R. (1999). The problem with purity. Em *Tanner Lectures on Human Values* (pp. 213–228). Califórnia, Estados Unidos da América. Obtido de <http://tannerlectures.utah.edu/documents/a-to-z/w/white00.pdf>
- Williamson, E. (2012). *História da América Latina*. (P. Xavier, Trad.). Lisboa: Edições 70.
- Winiwarter, V., Schmid, M., & Dressel, G. (2013). Looking at half a millennium of co-existence: the Danube in Vienna as a socio-natural site. *Water History*, 5(2), 101–119. Obtido de <https://doi.org/10.1007/s12685-013-0079-x>
- Wirth, L. (2001). O urbanismo como modo de vida. Em Carlos Fortuna (Ed.), *Cidade, cultura e globalização: ensaios de sociologia2* (pp. 45–65). Oeiras: Celta Editora.
- WMO, W. M. O. (2012). *International glossary of hydrology*. Genebra: WMO.
- Wolman, A. (1965). The metabolism of cities. *Scientific American*, 213(3), 178–190. Obtido de <https://doi.org/10.1038/scientificamerican0965-178>
- Xu, L., You, H., Li, D., & Yu, K. (2016). Urban green spaces, their spatial pattern, and ecosystem service value: the case of Beijing. *Habitat International*, 56, 84–95. Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2016.04.005>
- Yin, J., Yu, D., Yin, Z., Wang, J., & Xu, S. (2015). Modelling the anthropogenic impacts on fluvial flood risks in a coastal mega-city: A scenario-based case study in Shanghai, China. *Landscape and Urban Planning*, 136, 144–155.

Obtido de <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.12.009>

Yu, K., & Padua, M. G. (2007). China's cosmetic cities: urban fever and superficiality. *Landscape Research*, 32(2), 255–272. Obtido de <https://doi.org/10.1080/01426390701231820>

Yu, S. J. (2020). The emergence of 'performative planning': a case study of waterfront regeneration in Kaohsiung, Taiwan. *International Planning Studies*, 25(4), 409–426. Obtido de <https://doi.org/10.1080/13563475.2019.1627184>

Zope, P. E., Eldho, T. I., & Jothiprakash, V. (2015). Impacts of urbanization on flooding of a coastal urban catchment: a case study of Mumbai City, India. *Nat Hazards*. Obtido de <https://doi.org/10.1007/s11069-014-1356-4>

Zukin, S. (1991). *Landscapes of power: from Detroit to Disney World*. Berkeley: University of California Press.

Zukin, S. (2010). *Naked city: the death and life of authentic urban places*. New York: Oxford University Press.

APÊNDICE 01 – EXCURSO METODOLÓGICO

José Saramago, em seu romance *Todos os nomes*, conta a história do escriturário de uma conservatória do Registro Civil que, em uma situação insólita, se depara com a ficha de registro de uma desconhecida e resolve investigar a vida desta mulher. A partir deste arquivo, o escriturário vai coletando novas pistas que o leva a uma longa jornada para conhecer aquilo a que se propôs. Nas palavras de Saramago, “o que dá o verdadeiro sentido ao encontro é a busca e é preciso andar muito para alcançar o que está perto.”

De alguma forma as imagens desse romance nos remetem ao presente excurso, pois aqui também se articulam situações, informações, imagens, dados e registros que surgiram e foram analisados no decorrer da pesquisa para responder à intuição do pesquisador de elucidar aquilo que não se revelava imediatamente, aquilo que, apesar de não assumir a centralidade nesta tese, contribuiria na construção de um sentido para o objeto investigado.

Para compreender a produção do Mondego enquanto paisagem urbana socionaturalmente construída, foi preciso mergulhar nos arquivos históricos da cidade para recolher pistas que nos franqueassem o acesso a informações sobre os modos de vida do passado e a forma como o rio era vivido e representado. No entusiasmo por desvendar este terreno, uma quantidade não negligenciável de dados e informações foi coletada, especialmente sobre as inundações do Mondego.

Diante da relevância histórica desses eventos para o cotidiano da cidade, este material empírico foi organizado e discutido na forma do presente excurso metodológico.

1. Cheias que inundam: definir a amostra

Há registro de inundações em Coimbra que remontam ao século XIII, sendo essas ocorrências causadas por fatores distintos e em locais diversos da bacia hidrográfica do rio Mondego. Assim, procedeu-se à delimitação conceitual, temporal e espacial desses eventos de forma a se delimitar a amostra a ser pesquisada, sem perder de vista, contudo, que essa delimitação não elide a necessidade de eventual transgressão desses marcos espaciais e temporais sempre que dela resultar algum contributo à pesquisa.

Primeiramente é preciso recorrer aos conceitos técnicos de inundações e de cheias. Segunda a hidrologia, as inundações podem ser causadas tanto pela submersão de áreas fora dos limites normais de um rio ou de uma massa qualquer de água (lagos, lagoas etc.) como pela acumulação de água proveniente de drenagens em zonas que normalmente não se encontram alagadas. Já as cheias consistem na elevação, geralmente rápida, do nível de água de um curso ou corpo de água até um máximo a partir do qual há uma descida gradual (WMO, 2012, p. 124).

Para seleção dos casos de análise, serão consideradas apenas as inundações fluviais, isto é, aquelas que resultam do extravasamento das águas do rio, no caso, as cheias do rio Mondego ou as inundações provenientes de drenagens que ocorreram em simultâneo ao transbordamento do rio, pois, nesse caso, mesmo que o rio não seja a causa direta, está associado ao evento e à sua repercussão social.

Definida as cheias do Mondego como o tipo de inundação a ser estudado, fixou-se o âmbito espacial da pesquisa. Dada a extensão do rio e o recorte temático elegido no presente trabalho, serão estudadas as cheias urbanas ocorridas na cidade de Coimbra especificamente no perímetro compreendido entre a Ponte da Portela e o Açude-Ponte.

Após a limitação do espaço físico de análise, é preciso eleger um determinado período temporal para operacionalizar a pesquisa.

O marco inicial da pesquisa é a grande cheia de janeiro de 1948, usualmente referida como “cheia histórica” ou “centenária” pela literatura. (Paiva, 2019; Sá Marques, Mendes, & Seabra Santos, 2005; Sanches, 1996). Ao longo de um período de mais de 70 anos decorridos após esse evento, foram diversas as cheias vividas pela cidade de Coimbra, sobretudo antes das obras do Plano Geral do Aproveitamento Hidráulico do Mondego (1980-81). Assim, para fins da análise, primeiramente foram listadas as cheias de maior magnitude identificadas no *Plano de gestão dos riscos de inundações da Região Hidrográfica 4 - Vouga, Mondego e Lis 2016-2021*(APA, 2016) e na *Avaliação Preliminar de Risco de Inundações RH 4A – Vouga, Mondego e Lis2019*(APA, 2019).

Em um segundo momento, foram selecionadas as primeiras cheias ocorridas em cada década, obtendo-se a seguinte amostra: janeiro de 1948, janeiro de 1962, janeiro de 1996, janeiro de 2001 e janeiro de 2014.

O período analisado (1948-2013) é suficientemente longo para compreender a forma como as cheias urbanas têm ocorrido na cidade e captar a relação da cidade e suas gentes com o rio.

Em nível nacional, o período elegido contempla a alteração do regime político português, com a democratização do país no pós-25 de abril de 1974, bem como a expansão das atividades industriais e da urbanização que vinha se acentuando desde o final da segunda grande guerra.

Importante ainda salientar que esse intervalo temporal abrange o período anterior e posterior ao início do funcionamento da barragem da Aguieira (1981) e de outras obras hidráulicas que alteraram o regime hidrológico do rio. Em nível local, estão abarcadas cheias anteriores e posteriores às intervenções do programa Polis na cidade de Coimbra, marcadas pela inauguração do Parque Verde do Mondego no ano de 2004.

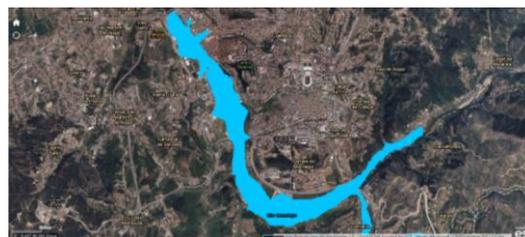


Figura 125. Área inundável de Coimbra.

Fonte: Sistema Nacional de Informação de Ambiente - SNIAMB

<https://sniamb.apambiente.pt/content/inunda%C3%A7%C3%B5es-diretiva-200760ce-portugal-continental>

Definida a amostra, abre-se um novo desafio, o de pesquisar o passado de um rio que não cessa de fluir. Ainda no século IV a.C. aprendemos com Heráclito de Éfeso que ninguém se banha duas vezes em um mesmo rio, pois as coisas e as pessoas estão em constante mudança. Para se fazer a história de um rio, podem ser utilizadas diversas abordagens metodológicas para se captar e compreender essas mudanças consoante os objetivos que se estabelece para a pesquisa.

Para a presente tese, interessa conhecer um passado ainda recente: as cheias do Mondego. Como o trabalho não segue uma perspectiva fenomenológica,

interessa mais compreender como as cheias constituíram-se em eventos que acabaram por moldar o próprio rio e o espaço urbano de Coimbra do que desvelar o significado da cheia enquanto evento natural que é significado pela consciência humana e produzido discursivamente. Assim, apesar da possibilidade de acessar depoimentos de testemunhas e atores que vivenciarem esses eventos e do enriquecimento que esses depoimentos trariam ao trabalho, considera-se que estes não são imprescindíveis à consecução dos objetivos gerais que foram propostos para tese e, por isso, a sua ausência não macula os resultados da pesquisa.

2. Pesquisar a sociedade urbana do passado em jornais

A aproximação desse acontecimento foi feita com a análise dos periódicos “Diário de Coimbra” (DC) por ser esse o jornal diário com maior tiragem na cidade e, de maneira suplementar, dos periódicos “O Despertar” e “A Gazeta”, especialmente quando se julgou a necessidade de complemento às informações, pois, pelo intenso controle a que eram submetidos os jornais pela ditadora do Estado Novo, nem sempre as informações puderam ser obtidas de maneira satisfatória em um único periódico.

Como já era sabido de antemão, a data das cheias a pesquisa foi iniciada com 30 dias de antecedência a fim de identificar *seecomo* os riscos foram noticiados e as alterações na vida das pessoas da cidade”, da mesma forma que a pesquisa se estendeu por um período de 60 dias após o transbordo do Mondego na cidade a fim de compreender a sua repercussão local.

Todas as notícias que, nesse período, trataram do assunto “cheia”, “inundações” e, ainda, sobre o rio Mondego, foram digitalizadas na íntegra e deram origem a um banco de dados sobre o qual incidiu a análise.

A pesquisa foi realizada nos jornais que são mantidos em arquivo físico pela Biblioteca Municipal de Coimbra. Sobre essa fonte de pesquisa, é importante que se façam dois apontamentos, um de caráter mais subjetivo e outro mais metodológico, ambos entrelaçados na atividade de pesquisar.

O primeiro apontamento diz respeito às reações que as pesquisas com jornais antigos suscitaram. Nesse ato, listo o envolvimento de vários sentidos

corpóreos que, de alguma forma, acabam por permitir uma espécie de viagem ao passado. A cor amarelada e o cheiro empoeirado das páginas, o texto a empregar palavras que já caíram em desuso, a delicadeza para manusear o material sobre o qual o tempo já exerceu a sua força e que, um toque mais grosseiro, pode rasgar, os anúncios de produtos, as imagens e mais outras características ali inscritas fisicamente nos jornais acionavam uma espécie de sensação de estar a viver aqueles momentos da cheia como uma testemunha dos acontecimentos ali narrados, muito embora observando aquele tempo-espaço a partir de um deslocamento de alguém que ocupa outro tempo-espaço.

O segundo apontamento é de caráter metodológico e diz respeito à necessidade de estabelecer uma espécie de intermediação crítica entre o conteúdo dos jornais e a interpretação que dele se faz. Essa exigência reside no reconhecimento prévio de que “a imprensa periódica seleciona, ordena, estrutura e narra, de uma determinada forma, aquilo que elegeu como digno de chegar até o público.” (Luca, 2008, p. 139)

Sabe-se que os jornais têm seu conteúdo controlado por proprietários e/ou concelhos editoriais, de que são atravessados por ideologias, por valores de ordem moral e religioso, por preferências político-partidárias e pressões econômicas advindas de quem os lê ou neles anuncia. Ressalva-se, contudo, que não se trata de uma característica exclusiva do texto da imprensa.

Com a escola dos *Annales*, ainda nos anos de 1930, e com todo o desenvolvimento teórico-metodológico que de alguma forma lhe é tributário, aprendeu-se que não há uma objetividade histórica absoluta tal como defendida pelos positivistas.

A pesquisa do passado não vai à procura de fatos que já estão prontos, que existem de antemão, mas é antes o conhecimento do passado por meio de vestígios, como documentos, objetos, imagens, depoimentos e testemunhos que permitem a construção dos fatos históricos (Prost, [1996] 2009). A partir de um método definido, de questionamentos e da possibilidade do debate público é que os fatos históricos vão sendo construídos.

Em tempos de negacionismos e revisionismos sem fundamentos é importante asseverar que a subjetividade a que se sujeita a história não a relega a um relativismo pessoal. Como explica François Bédarida (1996), a realidade histórica é fruto de uma operação onde incidem subjetividade e objetividade,

variando o grau de objetivação conforme a situação descrita. O historiador francês exemplifica os diferentes estágios de certeza: de um lado, a invasão da Polônia pelas tropas alemãs em 1º de setembro de 1939 ou um discurso proferido pela rainha da Inglaterra como acontecimento simples e bem estabelecido; de outro lado, os modelos, tipologias, fenômenos de representação e os tipos ideais como arquiteturas mais sofisticadas, em que, por isso, incidiria maior grau de subjetivação.

Quando trazida para a sociologia, essa discussão pode ser traduzida em termos do fenômeno social e dos discursos sobre esses fenômenos; da interferência das pesquisadoras e pesquisadores na explicação dos fenômenos; das condições de possibilidade de se produzir conhecimento e de validá-lo como tal; do papel dos condicionamentos externos como ideologias, valores e pressões econômicas.

Nessa discussão, o ideário positivista tem perdido espaço: as epistemologias feministas apontam que todo conhecimento estaria situado em uma perspectiva do conhecer (Harding, 2019; Smith, [1974] 2004); os estudos pós-coloniais (Santos, 2018; Santos & Meneses, 2013) e o *giro decolonial* do grupo modernidade/colonialidade (Castro-Gómez & Grosfoguel, 2007) criticam a construção de uma epistemologia que se orienta a partir de uma racionalidade eurocentrada; enquanto os estudos da Teoria do Ator-Rede (Latour, 1999, [1987] 2000) exploram como e porque as *controvérsias* são resolvidas entre os cientistas para mostrar que o conhecimento científico, inclusive nas ciências ditas naturais, também produz os seus “fatos” de forma negociada e retórica.

Essa discussão faz sentido aqui para refutar a problematização que se possa fazer do uso de jornais como uma fonte para a pesquisa sociológica, nomeadamente no que tange à sua fiabilidade. Admite-se de partida que, como todas as outras fontes de pesquisa, eles são parciais, no sentido de conterem em si uma verdade universal e absoluta. Vale aqui o mesmo Jacques Le Goff (1996) afirmou ao comparar os documentos aos monumentos. Segundo o historiador francês um como outro são frutos do esforço de uma sociedade para impor ao futuro uma imagem de si. Ensina que, se não existe um “documento verdade”, o testemunho e o ensinamento que o documento traz devem ser escrutinados de forma a desmitificar o seu significado aparente. (Le Goff, 1996, p. 538)

Assim, sempre que necessário, as informações coletadas dos jornais serão trianguladas com outras, especialmente as obtidas nas memórias de cidadãos conimbricenses escritas em forma de livro, de documentos oficiais produzidos que trataram do assunto, como atas de reuniões da Assembleia Municipal e da Câmara do Município de Coimbra, e nas pesquisas em grupos virtuais no *Facebook* que reúnem “cultivadores” da memória local. Espera-se assim reconstruir esses acontecimentos de forma a lhes conferir uma inteligibilidade, iluminando especialmente a relação entre o rio e a cidade.

5.3. A cheia histórica de 1948

Em 29 de janeiro de 1948, o rio Mondego alcançou 6,48m na escala hidrométrica da Ponte de Santa Clara, superando em altura as cheias de 1900 (6,06m) e de 1915 (6,40m).

No que pese a recorrência de cheias e inundações pela cidade serem relatadas há séculos, não parece que a dinâmica urbana tenha sido substancialmente alterada nos dias que antecederam as cheias de 1948, pelo menos nos jornais as matérias não demonstravam a preocupação ou a preparação da cidade para o período.

Em 06 de janeiro de 1948, uma pequena matéria na capa do Diário de Coimbra (“Vão ser tomadas medidas de proteção à Igreja de Santa Cruz”) relatava que a pedido do prior o muro da igreja iria ser alteado “para evitar que as enxurradas provocadas pelas chuvas inundem o átrio e o templo, como por vezes tem acontecido”. Nada mais. A cidade permanecia envolvida pela coexistência de uma ruralidade ainda muito presente e de uma urbanidade ainda latente, mas que clamava pela sua irrupção. Assim, no mesmo jornal, as matérias de capa com maior destaque transitavam entre estes dois contextos: “Policiamento Rural”, na qual se discutia a segurança das propriedades e das populações do campo e outra intitulada “Classe de trabalhadores a quem se deve em grande parte a formação das mentalidades”, em que se relata a homenagem da Casa das Beiras (associação civil) ao professorado primário.

Em meados do século XX Coimbra parecia em luta pela sua “modernização” e pelo “progresso”, buscando “deixar para trás” o “não-moderno”,

que era “rural” e “atrasado”. Assim coexistiam no mesmo tempo e espaço corpos, práticas, eventos e objetos de épocas e datas diferentes. (Frehse, 2011; Lefebvre, 1986).

Se, por um lado, os jornais do período tratavam de temas da “modernidade”. Listam-se notícias interessantes como as contidas na secção “Coimbra dos nossos dias”, (DC, 01 de janeiro de 1948, p. 11). O primeiro artigo, assinado pelo engenheiro Simões Pereira intitulava-se “Sugestão sobre um problema de trânsito em Coimbra” dava conta do congestionamento de trânsito na parte baixa da cidade e propunha a criação de “meia dúzia de faixas de passagem para peões e dois ou três polícias nos locais indicados” e o “alargamento da via eléctrica e uma revisão cuidada dos traçados já existentes).

O segundo artigo da secção, assinado pelo arquiteto Edmundo Tavares, iniciava o texto comparando a centralidade da rua Visconde da Luz e da rua Ferreira Borges para Coimbra com aquela ocupada pelo Chiado e a Rua do Carmo, em Lisboa; os *boulevards* de Paris; o *Picadilly*, em Londres; a *Calle de Alcalá* e *Puertadel Sol*, em Madrid, dentre outras ruas emblemáticas para cidades mundo afora. Para ele, essas ruas deixavam transparecer as características mais palpitantes da cidade, “advinha-se toda a vida coimbrã, meio académica, meio cosmopolita”, contudo, afirmava que “Como quase todas as ruas célebres da cidade, estas acham-se também **antiquadas e impróprias ao seu fim, em relação as exigências modernas.**” (DC, 01 de janeiro de 1948, p. 11, *grifo nosso*)

Também no período, urbanização é sentida pelo aumento na demanda por energia eléctrica que gerava dificuldades dos serviços municipalizados para fazer frente ao aumento ao consumo (DC, 16 de janeiro de 1948), pela exigência de melhorias no sistema de abastecimento de águas à cidade (DC, 19 de janeiro de 1948) e ilustra-se com a chegada de novos equipamentos que passariam cada vez mais a fazer parte do cotidiano e estavam estampados em anúncios dos jornais: o esquentador de água a petróleo, os chuveiros eléctricos, o segundo modelo de rádio fabricado pela “Ultra”, anunciado como “a 1ª grande estrela de 1948” e os anúncios de produtos cosméticos voltados para as mulheres da nova classe média urbana que surgia.

Do mesmo modo, os jornais do período ainda se confrontavam com “problemas” de um passado que ainda não havia passado e conviviam com essa

cidade que queria ser “moderna”. As publicações revelam a existência dessas práticas “não-modernas” e “atrasadas”, ainda que o jornal seja um canal de comunicação para verbalizar os clamores do “progresso”, muitas das vezes a partir de um viés higienista.

Foi assim que, no dia 14 de janeiro de 1948, a coluna ECOS, composta de pequenas notas voltada a questões locais, chamava a atenção para a situação do Terreiro da Erva. Ao tratar do mau cheiro das águas estagnadas no fontanário, o periódico descreve o local da seguinte forma: “Pedras soltas e aos montes, galinhas por todos os lados, enfim uma porcaria mesmo no centro da cidade. E é triste notar-se nesse grande local dezenas de crianças de ambos os sexos [...]” e eis a conclusão higienista: “O assunto é demasiado grande para um simples ‘Eco’ que, no entanto, se foca a fim de serem tomadas as providências a bem da saúde não só dessa parte baixa da cidade como de toda a área de Coimbra.” (DC, 14 de janeiro de 1948, p. 5, grifo nosso).

Em mesmo sentido, no dia 16 de janeiro do mesmo ano, o Diário de Coimbra manifestava-se contra garotos que urinavam na rua, pois, além de contrariar “os mais elementares preceitos de higiene”, essas pessoas “vão criando à cidade uma auréola pouco dignificante e **pouco de harmonia com o século em que vivemos**” (DC, 16 de janeiro de 1948, p. 5, grifo nosso).

Do mesmo modo, na coluna “Aqui e além por esta Coimbra” (DC, 18 de janeiro de 1948), o jornal manifestava-se contra a utilização das grades existentes no início da Couraça dos Apóstolos como enxugadouro para roupas pela população ali residente. Na coluna, a prática era associada ao atraso - “traduzem um nível pouco elevado da nossa mentalidade” (DC, 18 de janeiro de 1948) - e ao passado, o que se depreende ainda no seu primeiro parágrafo:

Se Coimbra pudesse viver eternamente mergulhada em plena Idade Média; se pudesse afastar-se do **caminho do progresso** (por onde seguem todos os outros centros urbanos), sem que tal atitude redundasse em prejuízo do seu próprio bom nome – então nós recolheríamos a um silêncio resignado, convictos de que nada haveria a dizer.” (DC, 18 de janeiro de 1948, p. 3, grifo nosso)

A primeira matéria no Diário de Coimbra a tratar especificamente da cheia do Mondego de 1948 foi publicada no dia 24 de janeiro. Na capa do jornal, a manchete de maior destaque era: “Cercado pela cheia um grupo de ciganos foi

salvo pelos bombeiros” (DC, 24 de janeiro de 1948). A notícia relatava o salvamento pelo corpo de bombeiros de um grupo de ciganos que na véspera havia ficado ilhado devido à subida das águas do Mondego nas proximidades do Choupal, junto à estação ferroviária.

A matéria abordou o assunto sem ares de excepcionalidade, estranhando mesmo a presença do grupo naquela zona da cidade devido à frequência com que as águas subiam quando se registravam temporais. A explicação das cheias é atribuída exclusivamente ao tempo: as Neves caídas na Serra da Estrela e as chuvas.

No dia 29 de janeiro, o Diário de Coimbra retoma o assunto das inundações. Também com uma matéria de capa, o jornal noticia “Grandes inundações se registaram ontem na parte baixa da cidade.” O jornal mais uma vez atribuída às forças da natureza as razões das inundações e listava os danos e as alterações no cotidiano: a inundação das ínsuas marginais e do bairro de Santa Clara, a interrupção do trânsito em algumas estradas, a inundação da Baixa, do Terreiro da Erva, da Praça 8 de Maio, a paralisação do transporte coletivo feito pelos eléctricos e um desprendimento de terra.

Apesar da situação trazer consequências inusitadas – “No Terreiro da Erva o trânsito só era possível utilizando os barcos que para ali haviam sido levados” - a matéria tratava as cheias como algo vulgar, dando a impressão de que as pessoas, de alguma forma, já estivessem habituadas a ela. Isto se percebe pelo intervalo entre a primeira publicação sobre as inundações, em 24 de janeiro, e esta, no dia 29 de janeiro, sem que o assunto fosse tema no periódico, muito embora a matéria do dia 29 de janeiro permita entender que as inundações já estavam ocorrendo nesse período:

As ínsuas marginais, que já parcialmente se encontravam invadidas começaram, ao cair da noite, a ser totalmente cobertas, e o bairro de Santa Clara, que se já estava de braços dados com inundação começou agora a viver nas críticas situações de todos os anos de cheia. (DC, 29 de janeiro de 1948, p. 1)

Nesse número do jornal, constava ainda que o Mondego continuava a subir e que as providências para o socorro a quem necessitasse estavam a ser tomadas pelas autoridades, bem como um aviso na última página: “Última hora. A cheia do

Mondego” onde se informava que a subida das águas se acentuava e que foi comunicado pela polícia aos habitantes da Baixa para que estivessem em alerta.

Como é sabido, no dia 29 de janeiro, o Mondego apresentou a maior cheia até então já registrada. No Diário de Coimbra do dia 30 de janeiro a matéria de capa assinalava em sua manchete com letras garrafais: “**O rio Mondego acusando a maior cheia dos últimos tempos**, cortou a Estrada da Beira e inundou o Parque da Cidade chegando ao Largo de Miguel Bombarda” (Diário de Coimbra, 30 de janeiro de 1948, p.1, grifos e negrito no original).

Aqui o conteúdo da matéria fornece elementos interessantes para a análise da relação rio-cidade. O evento é tratado como um espetáculo onde a tragédia é romantizada: “Beleza trágica aquele que o rio nos mostrava ontem, na força indomável de sua corrente [...]” (Diário de Coimbra, 30 de janeiro de 1948, p. 1).

Talvez a recorrência com que as cheias/inundações verificavam-se tornavam-nas eventos vulgares no cotidiano ou também por esta cheia não ter gerado danos patrimoniais e humanos de maior gravidade – não foram registradas mortes, desaparecimentos ou salvamentos de pessoas em risco – a cheia do rio instigou a curiosidade e admiração das pessoas da cidade que se dirigiram às margens para apreciar a força da natureza após a tempestade. Este é o relato da coluna “Esta Coimbra!”, do periódico *A Gazeta*:

Um domingo de cheia é sempre um motivo de agrado para o bom conimbricense. E quando o domingo é soalheiro, sem frio nem vento, duplica-se a praxe desta Coimbra, que se debruça nas grades do rio, ou atravessa a ponte para Santa Clara.

[...]

Lamentamos que os campos do Mondego também não possam beneficiar com a cheia e que o prazer seja só para nós que nos debruçamos nas grades do rio a ver a água a correr! (*A Gazeta*, 31 de janeiro de 1948, p. 2)



Figura 126. Populares e a cheia de 1948, Coimbra.
Fonte: Diário de Coimbra, 31 de janeiro de 1948, p. 1.

A ruralidade ainda presente no contexto coimbrão mereceu destaque na descrição dos salgueiros e dos laranjais que mais se apercebiam do que se viam. A mesma matéria que narra os danos a 40 automóveis de clientes da Auto-Industrial e de 04 veículos novos da própria empresa, relata que a cidade sofreu irregularidades no serviço de abastecimentos de géneros alimentícios, notando-se “menos concorrência de vendedeiras no mercado, especialmente de criação.” (Diário de Coimbra, 30 de janeiro de 1948). Sobre o leite, o jornal identifica nominalmente o único motorista da camioneta que conseguiu trazer 2.000 litros de leite da zona rural para o abastecimento da cidade e do hospital.

No geral, permanece ainda a descrição das cheias como um evento decorrente das chuvas que, por ser natural, seria incontornável. Talvez isto se explique pelo contexto rural - só em 1963 o valor da produção industrial superou o da produção agrícola em Portugal (Lains, 1994). Essa prática social assentada na ruralidade tradicional implica uma relação ser humano-natureza que é mais voltada ao conhecimento e à convivência com os ciclos das estações e suas alternâncias do que à sua dominação.

A cheia dos rios, apesar dos prejuízos e temores que trazia e do tumulto que causava à vida da cidade, não era exclusivamente negativa, pois decorria das chuvas e do ciclo da natureza, fundamentais às atividades do campo:

Os riachos e ribeiros que para além da Primavera nós nos habituamos a ouvir murmurar no saltitar das penedias e açudes que pelo seu curso se espalham, são agora e ainda pigmeus revoltos que o amanhã reduzirá a pequeninos cursos cristalinos e alacres. A água continuará a correr, na beleza da paisagem ou na solidão agreste da serra, mas a correr mansamente bendita pelo camponês que hoje a repele. (Diário de Coimbra, 31 de janeiro de 1948, p. 5)

No jornal A Gazeta, este era o teor do argumento:

Se esse homem da cidade pensar um momento que a economia das cidades está estreitamente ligada às condições de carência ou prosperidade nos campos, passará a amar a chuva quando o camponês a adora e a maldizê-la quando vem a arruinar searas, impossibilitar colheitas ou paralizar (sic) os trabalhos agrícolas. (A Gazeta, 05 de fevereiro de 1948, p. 1)



Figura 127. Crianças em meio às águas da cheia de 1948, Coimbra
Fonte: (Santos, 2014)

Assim, no dia posterior à grande cheia (30.01.1948), a única proposta que a reportagem aponta é a de alterar a muralha e a rampa do Largo das Ameias, tendo em vista que a cheia do rio por pouco não a ultrapassou. Já no dia 31, na matéria de capa que noticia a diminuição do volume da cheia, as sugestões são a de construir um aqueduto na margem esquerda para escoar as águas da cheia do rio, seguindo o mesmo percurso da vala aberta pelas águas na Avenida João das

Regras; bem como o alteamento por meio de um “paredão” de proteção por onde as águas atingiram o Largo da Portagem.

Essas medidas de defesa da cidade são no sentido de evitar os danos da cheia na cidade e não de evitar a própria cheia a partir do controle das águas. Lidas em termos de arranjos sicionaturais, elas corresponderiam a uma prática socioespacial assentada na representação da natureza como uma instituição que o ser humano não é capaz de submeter, restando-lhe a fuga (alteamento dos muros) ou o respeito à sua “vontade” (construção do aqueduto):

Providencial o rombo aberto na Estrada de Lisboa? Talvez. Talvez que ele tivesse na realidade servido a uma fuga do rio que, embravecido por não a encontrar, no embate com o pavimento da ponte, por outro lado a tivesse procurado”. (Diário de Coimbra, 31 de janeiro de 1948, p.5)

De outro lado, é sabido que desde o início do século XVIII já existiam projetos de regularização do leito do rio visando o controle das suas águas, inclusive que à época alguns já haviam sido parcialmente executados.

O não questionamento mais direto no jornal das razões da cheia e a omissão na discussão desses projetos poderia estar relacionado a duas razões. A primeira, mais direta, diz respeito ao papel da ditadura vigente no Estado Novo pois trazer esta problematização para os jornais significaria inevitavelmente o confronto com as ações e omissões do governo central.⁵⁴ A outra, de caráter mais profundo, trata da coexistência de temporalidades múltiplas na mesma época histórica, vez que há quase três séculos já se faziam estudos e discussões científicas sobre as cheias do Mondego.

As pesquisas nas atas de reunião da Câmara Municipal de Coimbra revelam que o tema não mereceu uma prolongada discussão, não suscitou polêmicas e controvérsias entre os vereadores e nem foi alvo de propostas. A cheia foi abordada em duas ocasiões e as atas registram apenas a discussão sobre a interrupção no abastecimento de água decorrente da inundação na Central

⁵⁴ Os jornais da época eram fortemente monitorados pela censura imposta pela ditadura salazarista. O Diário de Coimbra, por exemplo, teve sua circulação suspensa pelo Estado Novo entre julho de 1945 e julho de 1946 por conta da publicação de um artigo que conteria críticas veladas a Oliveira Salazar. Vários dos jornais analisados na pesquisa, inclusive a capa do jornal do dia 30 de janeiro de 1948, contêm a seguinte inscrição “Visado pela Comissão de Censura”.

Elevatória e de seus motores (Ata 29 de janeiro de 1948 e 05 de fevereiro de 1948), bem como a aprovação de um voto de louvor aos bombeiros municipais e voluntários pela sua atuação durante a cheias. (05 de fevereiro de 1948)

Ante a passividade com que o tema foi abordado nas fontes citadas, decidiu-se então por realizar uma pesquisa em caráter complementar em outros dois periódicos publicados à época – a *Gazeta de Coimbra* e *O Despertar* – com a finalidade de verificar o tratamento dado ao assunto e perceber a força do argumento levantado alhures.

Com as águas do Mondego já correndo regularmente dentro do seu leito, em 05 de fevereiro *A Gazeta* fez em sua coluna “Esta Coimbra!” um breve resumo dos principais problemas para a cidade que a cheia trouxe consigo, permitindo que sejam subtendidos como as preocupações que estiveram em maior evidência:

O assoreamento da baixa deve ser evitado, as suas casas e populações devem ser defendidas! Estas eram as exclamações vulgares quando surgiam as cheias do Mondego ou quando a água das chuvas torrenciais se precipitava pelos colectores, rebentando-os e produzindo inundações. A última cheia, no entanto, revelou ainda outro problema, não tão vasto, mas tão urgente: - abastecimento de água. Devido ao alteamento constante do rio, não é pessimismo **esperar a repetição do último caso verificado** e para que a cidade se não debata novamente em situações semelhantes **é da maior urgência estudar a sua prevenção ou o seu remédio**. (A *Gazeta*, 05 de fevereiro de 1948, p. 2, grifo nosso).

A cobrança que o periódico faz da prevenção ou remédio do problema das cheias revela que à época coexistiam duas posturas acerca do problema das cheias. Uma de caráter mais passivo, que encarava a cheia como algo natural e aventava soluções de “defesa” da cidade pelo afastamento ao rio (muros e paredões). A outra postura, que se considera mais ativa e intervencionista, trazia à tona soluções pautadas no domínio e controle da natureza.

Na coluna de capa do mesmo periódico, intitulada *Chuva*, argumenta-se sobre a importância crucial das chuvas para a agricultura e economia do país, defendendo que “os prejuízos e perturbações sociais delas decorrentes devem-se mais à incúria dos homens do que a erros da natureza.” (A *Gazeta*, 05 de fevereiro de 1948, p. 1). As soluções ali aventadas vão no sentido de controle da natureza em benefício da atividade agrícola e da economia portuguesa:

Se os homens não tivessem «dormido tanto tempo» as cheias dos rios não prejudicariam os terrenos marginais, antes os fertilizariam!

Se os homens se tivessem apercebido a tempo de que a sua acção oportuna é eficaz, como correctora de certos agentes climáticos (chuvas, marés, ventos, etc., etc.) não teriam certos grandes jornais diários oportunidade para especularem com o noticiário, em grandes títulos e vastas colunas, dos prejuízos que qualquer cheia ou chuvada um pouco mais prolongada causam [...]

Desempenhe o homem o papel que lhe compete, rápida e energicamente, por forma à eliminar ou atenuar o que de mau podem trazer as chuvas de periodicidade conhecida e a nossa terra será mais feraz, a abundância maior [...] (A Gazeta, 05 de fevereiro de 1948, p. 1)

O jornal *O Despertar*, em sua coluna de capa “Realidade, hipóteses e lições...” apresenta de forma concreta uma proposta de solução hidráulica para a questão:

[...] na grande curva do rio, acima da Quinta das Canas ou Lapa dos Esteios, se devia abrir, na margem esquerda, um canal por onde escoasse uma grande parte das águas, correndo pelos campos de além, até que, lá para as alturas do Choupal, entrassem de novo no leito natural do rio. (O Despertar, 04 de fevereiro de 1948, p.1)

Além dessas menções, a única referência à gestão hidráulica da bacia hidrográfica do Mondego advém da albufeira de Lagoa Comprida, que se situa na Serra da Estrela. Ante o volume atingidos pelos caudais do rio, chegou a circular na cidade o boato de que os diques dessa lagoa teriam cedido, informação que foi desmentida pelo governo e noticiada pelos jornais. (Diário de Coimbra, 30 de janeiro de 1948, p. 5). Sem muito destaque, na matéria publicada no dia 02 de fevereiro, o jornal retoma o assunto da barragem de Lagoa Comprida para dizer que se torna necessário estudar a sua influência no controle da diminuição ou aumento dos caudais do rio. (Diário de Coimbra, 02 de fevereiro de 1948, p. 1).

Destaca-se que não há menção aos projetos de construção das barragens no rio Mondego e em seus afluentes, muito embora já houvesse sido realizado grandes projetos e estudos sobre o rio e seus “problemas” e que, menos de três anos antes, houvesse sido aprovado pelo Conselho Superior de Obras Públicas o projeto de “Aproveitamento Hidroagrícola e Hidroeléctrico da Bacia do Mondego” elaborado pela Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola (1940). O referido projeto, com vistas a apontar uma solução para o assoreamento crescente dos campos do Mondego a jusante de Coimbra que trazia graves prejuízos à agricultura, previa dentre outras obras a construção de quatro albufeiras na bacia

do Mondego justamente por conta dos problemas das cheias em Coimbra. (Sanches, 1996, p. 61).

A vida da cidade parecia começar o retorno a normalidade já em 02 de fevereiro, quando o jornal noticia o fim da inundação na Baixa, o restabelecimento a circulação dos comboios e da iluminação pública e o desimpedimento da estrada da Beira para o trânsito. (Diário de Coimbra, 02 de fevereiro de 1948, p. 8). A regularização do abastecimento de água estava praticamente regularizada em 04 de fevereiro (Diário de Coimbra, 05 de fevereiro de 1948, p. 1). Sobre o abastecimento de água é interessante notar a importância que as fontes públicas assumiram naquele momento, bem como o próprio rio:

A população da cidade, ante a falta de água, em suas casas, fez uma corrida as fontes. A da Sereia, em Santa Cruz, a Fonte Nova, ao Mercado, e a de Celas, têm valido em muito as necessidades gerais. Outro tanto tem sucedido com os poços e cisternas, com as do Patronato, na rua da Matemática, a do Colégio dos Órfãos, no Colégio Novo. (Diário de Coimbra, 02 de fevereiro de 1948, p.1)

No jornal A Gazeta, a falta de água foi assim noticiada:

As fontes espalhadas pela cidade têm sido muito frequentadas, vendo-se pelas ruas muitas pessoas com jarros, cântaros e outros recipientes transportando água. [...] A população da Baixa, não podendo dispor da água das torneiras, tem se abastecido diretamente da água do Mondego que, apesar de ainda correr muito barrenta, ainda satisfaz as necessidades da maioria. (A Gazeta, 03 de fevereiro de 1948, p. 1)

As freguesias de Coimbra mais afetadas pelas cheias de 1948 foram aquelas que se situavam nas margens do rio, a freguesia de Santa Cruz, à direita, e a de Santa Clara, à esquerda.

Sobre as pessoas atingidas, o jornal não questionou a situação de vulnerabilidade das famílias, as condições de habitação da cidade, as medidas preventivas possíveis e nem mesmo de ouviu/entrevistou as famílias, os cidadãos ou os especialistas no assunto.

O Diário de Coimbra se limitou a reportar a distribuição pelo governo de cobertores e enxergas (espécie de colchão de palha comum à época) às vítimas da cheia na cidade, referenciando que o “Governo da Nação sente e acode tanto quanto possível a estes quadros de tristeza e desolação”. (Diário de Coimbra, 07

de fevereiro de 1948). Aqui a força da censura da ditadura salazarista se mostra também presente, especialmente em um jornal cuja publicação já havia sido suspensa há menos de dois anos.

4. A cheia de 1962

Desde a cheia de 1948, o Mondego continuou a trazer inúmeras cheias e inundações a Coimbra, no entanto, foi a cheia de 1962 que lembrou a população a magnitude alcançada pelo rio. O Diário de Coimbra assim noticiava a subida das águas: “A cheia do Mondego é a maior dos últimos 14 anos”. (Diário de Coimbra, 03 de janeiro de 1962, p.3)

Para além da enorme proporção atingida pelo caudal do rio, que assim como a da cheia de 1948 ultrapassou os seis metros de altura na escala hidrométrica da Ponte de Santa Clara, essas cheias repetiram alguns dos transtornos à cidade: inundação das ruas da baixa citadina, inundações das áreas, da margem esquerda próximas ao rossio de Santa Clara, interrupção do trânsito em algumas estradas que ligam Coimbra a outros concelhos, inundações na zona próxima ao Choupal e Estação Velha, desabamentos de edifícios, necessidade de salvamentos de pessoas e animais, suspensão da circulação de comboios da linha da Lousã pela inundação da linha férrea na Avenida Emídio Navarro.

Chama a atenção o fato do abastecimento de água, que em 1948 foi a consequência social da cheia mais realçada pelos periódicos, não ser mais um problema na cidade, que teve o seu sistema expandido e melhorado na área urbana durante as décadas subsequentes (Mendes, 2009).

Duas alterações importantes podem ser percebidas na abordagem do assunto. Uma que diz respeito à forma detalhada e emotiva como o periódico destaca as histórias e o drama vivido pelas pessoas atingidas pela cheia.

Já nos últimos dias de dezembro de 1961, as chuvas deixaram inundaram partes da cidade como os bairros de Celas e Sousa Pinto, a Praça 8 de Maio e ruas da Baixa. Essas inundações causadas pelo volume das enxurradas segundo o jornal chegaram a invadir vários estabelecimentos comerciais e a levantar o pavimento de muitas ruas, sendo tal o “ímpeto das enxurradas, havendo pontos

onde se chegou a estabelecer o pânico.” (Diário de Coimbra, 30 de dezembro de 1961, p. 7)

A centralidade ocupada pela Baixa Citadina no período é notória: “Os últimos dias do ano que ontem findou foram um verdadeiro suplício para quantos precisam de fazer a sua vida na rua, mas outros houve e muitos foram que nem assim ficaram em casa e a «Baixa» registou um movimento desusado.” (Diário de Coimbra, 01 de janeiro de 1962, p. 1).

Apesar da breve trégua que o rio ofereceu à cidade, as águas voltaram a subir e no dia 03 de janeiro era noticiado: “A cheia do Mondego é a maior dos últimos 14 anos” (Diário de Coimbra, 03 de janeiro de 1962, p. 3). A forma como a notícia é relatada revela uma certa perplexidade diante da inundação, muito embora a cidade já estivesse habituada a esses eventos:

Porém, o rio voltou a encher-se e, mais do que isso, encheu-se de maneira assustadora. Ontem, de manhã já o seu volume de águas era tal, que os terrenos que o marginam se encontravam completamente inundados. Por toda a parte se espalha um vastíssimo lençol líquido, cobrindo campos, galgando as estradas, penetrando nas casas e, em alguns casos, enchendo-as até o telhado. (Diário de Coimbra, 03 de janeiro de 1962, p. 3)

As narrativas do jornal sobre inundações pela cidade também revelam uma dinâmica urbana entre as duas margens do rio em que a margem esquerda, onde está a zona de Santa Clara, ocupa a posição periférica em relação à margem direita. Como se discutirá no próximo capítulo, o rio ainda atua como uma fronteira urbana a dividir a cidade física e simbolicamente. Assim, o texto da reportagem possui uma secção “As inundações em Santa Clara e na cidade” onde o uso do conjuntivo e deixa evidente que Santa Clara ainda não era considerada propriamente como cidade.

Sobre os efeitos das águas naquela zona relata que a situação era “apavorante”, tendo a água atingido a parte baixa dos prédios obrigando ao resgate de mais pessoas, haveres e animais por meio de barcos.

Para além do transbordamento do rio em alguns trechos das suas margens, as inundações na Baixa aparecem no jornal acompanhadas de uma explicação hidráulica: como o rio estava a um nível superior a altura de muitas ruas da Baixa, as águas retornaram pela rede de drenagem e invadiram os prédios e suas caves.

As cheias convertem-se também em um elemento emocional e dramático que é capaz de gerar reações e estímulos psicológicos de diversas ordens a níveis individuais e coletivos. O alívio perante o fim do perigo, a satisfação em apreciar a *beleza* do evento natural, o sentimento de finitude. Também a suspensão da vida urbana ordinária por um breve intervalo causado pela cheia permite que se (re)ativem, mesmo que momentaneamente, laços sociais de solidariedade, relações de vizinhança, sentimentos de compaixão, altruísmo e generosidade.

A medo decorrente da incerteza frente às forças naturais – no caso a continuidade da chuva – também repetiu o certo fascínio verificado na cheia de 1948 e levou as pessoas às margens do rio para testemunhar a força das suas águas que, de forma física, materializam perante os sentidos humanos toda essa amálgama de sentimentos e sensações:

O espetáculo, embora pavoroso, tem atraído às margens do rio, junto da cidade e a ponte de Santa Clara, muito povo, desejoso de ver o que se passa com seus próprios olhos. (Diário de Coimbra, 03 de janeiro de 1962, p. 3)

Com a diminuição do nível das águas, foi a hora do jornal noticiar os danos e prejuízos decorrentes da cheia do Mondego. Mais uma vez o jornal descreve a cheia como “terríveis momentos de pânico que a cidade viveu” (Diário de Coimbra, 04 de janeiro de 1962, p. 1), dando conta das casas que em Santa Clara foram penetradas por água até o teto e dos moradores que tiveram de ser socorridos pelas janelas, da cheia das ruas da baixa, da destruição das pontes de travessia dos peões instaladas sobre o rio, do prejuízo gerada aos barraqueiros da Feira dos 23, na margem esquerda, os prejuízos dos comerciantes da cidade e também dos agricultores da região.

Interessante notar que ao tratar dos danos da cheia fica a impressão de terem sido as pessoas surpreendida pelas águas por não contar ou acreditar – e por isso não estarem preparadas – na ocorrência de uma cheia em tais proporções. Além das pessoas e animais ilhados pela água em diferentes pontos da cidade, o que por si já é algum indício do que se afirma, o texto das reportagens também corrobora essa impressão: “O comércio não deixará de ser o mais atingido, tanto mais que **a súbita inundação** de algumas ruas, não permitiu tomar todas as

necessárias precauções.” (Diário de Coimbra, 03 de janeiro de 1962, p. 9, grifo nosso).

Também aqui a inexistência de qualquer trabalho preventivo para lidar com a cheia fica patente: “A rua que mais sofreu foi a das Parreiras. Os seus habitantes, **surpreendidos** pelo rápido crescimento das águas, **mal tiveram tempo** para abandonar as suas casas e trazerem consigo o que mais encontraram à mão.” (Diário de Coimbra 04 de janeiro de 1962, p. 7, grifo nosso).

Ao narrar os prejuízos aos barraqueiros da Feira dos 23, a história de um funcionário da Câmara que trabalhava como guarda no local também aponta para o forma inesperada como a cheia foi recebida: “viu tudo isso levado pelas águas pois trabalhava no extremo oposto ao local onde está construída essa barraca e **não teve tempo mais do que fugir** quando o caudal impetuoso invadiu o terreno [...]” (Diário de Coimbra, 06 de janeiro de 1962, p. 7, grifo nosso).

O conjunto de notícias deixa transparecer que apesar da existência de um longo histórico de cheias na cidade a população não sabia como agir ante o risco de inundação ou não possuía os meios para o fazê-lo. Em termos de risco, isto aumentava sobremaneira a vulnerabilidade face aos efeitos nocivos da inundação por faltar à comunidade capacidade tanto de antecipação como de resposta (Lourenço & Almeida, 2018). No limite, essa tese confirma-se pelo cenário desenhado frente à seguinte indagação: e se as chuvas continuassem? Daí talvez a sensação de alívio expressa nos jornais: “O dia de ontem apareceu de melhor cariz. Já se viu sol e isso criou um raio de esperança.” (Diário de Coimbra, 04 de janeiro de 1962, p. 1).

Ainda nesse sentido, é importante notar que a população mais afetada pelas cheias na cidade sempre foi em sua grande maioria uma população empobrecida que vivia nas ruas da Baixa e de Santa Clara, na margem esquerda do rio.

Em voto de louvor às corporações de bombeiros voluntários e municipais aprovado pela Câmara de Coimbra em 11 de janeiro de 1962 pela sua ação no decorrer das inundações verificadas na cidade isto fica explícito: “levaram os seus recursos a toda a parte onde houve perigo e salvando vidas e haveres de gente humilde, que foi a mais atingida por aquelas inundações.” (Livro de Ata n. BO/208, p. 66-verso).

Como é recorrente nessas situações, as pessoas se encontravam em risco mais elevado não apenas por viverem em áreas mais expostas às inundações, mas por serem socialmente vulneráveis em decorrência da pobreza e insuficiência de recursos que lhes dificultavam maior grau de proteção. Já, nessa altura, as ruas da Baixa da cidade e as casas próximas às margens do rio em Santa Clara eram compostas por um conjunto edificado de estrutura bastante precária, habitada majoritariamente por pessoas pobres.

Apesar da apreensão causada em momentos de inundação geralmente ser lida em termos de pânico popular, nessas circunstâncias de suspensão da vida cotidiana emergem também a criatividade para lidar com os problemas impostos, a auto-organização popular, as pequenas soluções alternativas e até mesmo uma irreverência crítica. José Manuel Mendes afirma que as respostas das populações, e dos indivíduos afetados por situações de desastre não se baseiam na irracionalidade ou no pânico, mas na entreatajuda, na solidariedade e na construção de comunidades de desastre e na sua capacidade de resistência, de recuperar e restabelecer os laços, as vivências e os espaços habitados. (Mendes, 2015).



Figura 128. Comerciantes em dia de inundação na Rua das Padeiras, Coimbra (s.d.).
Fonte: (Santos, 2014, p. 17)

Em suas memórias sobre a infância na Baixa de Coimbra, Carlos Santos descreve as recorrentes cheias que vivenciou naquela zona da cidade e assim permite, pela imaginação, retornar ao passado e captar um pouco da composição social e, melhor ainda, do cotidiano da rua e de suas gentes nesses dias de inundação:

Pelas ruas e largos, como rios e lagos, circulavam barcos transportando os desprevenidos, dando ar de animação veneziana à cidade, por entre a azáfama dos comerciantes e da gente pobre que vivia em caves, tentando pôr a salvo os seus parques bens. Alguns, mais corpulentos, faziam do corpo um meio de transporte, efetuando curtas viagens pela água levando às costas os mais apressados, outros ofereciam um lugar na carroça para o mesmo fim, todos para ganhar uns tostões ou simplesmente um sorriso de gratidão.

Impedidas de ir ao seu ganha-pão, mulheres de vida nada fácil, vivendo em pensões de renda barata, abriam de par em par a janela do preconceito, falando do parapeito para o outro lado da rua, participando à

sua maneira no espetáculo sazonal das águas das cheias que, não tendo para onde ir, já que o rio não lhes dava vazão, procuravam, tal como os mendigos, o leito da rua para se estenderem. (Santos, 2014, p. 18)



Figura 129. Terreiro da Erva, Baixa de Coimbra (196?)

Fonte: Coimbra antiga, Coimbra Moderna – Grupo Facebook (A.D.)

A imagem acima materializa as memórias, permitindo observar no primeiro plano um homem que aparentemente se equilibra para se desvencilhar das águas da inundação do Terreiro da Erva, enquanto ao fundo um outro homem leva em sua carroça duas pessoas entraram neste meio improvisado o recurso para se locomover a seco.

O segundo ponto em que se nota uma inflexão no tratamento conferido às inundações é que elas deixaram de ser tratadas como simples consequência natural das cheias para serem exigidas soluções técnicas ao assunto.

Desde a década de 1950, Coimbra ainda lidava com problemas de saneamento básico. Se de um lado o abastecimento de água já apontava melhorias, no que tange a rede de esgotos a condição era péssima. O assunto foi discutido em várias reuniões da Câmara e também apareceu com frequência nos jornais.

Na reunião do dia 05 de agosto de 1954, o vereador José Simões apresentou uma extensa proposta que versava sobre os problemas da cidade. Sobre os esgotos a proposta foi assim redigida:

Há vários anos que esta Câmara procura a solução deste tão grave problema, que constitui o estado actual dos esgotos de Coimbra, sem a ter conseguido, e isto em virtude, essencialmente do seu elevado custo não estar dentro das suas possibilidades financeiras. Todavia, cada ano que passa, com o aumento constante da cidade, mas se agravam as condições bastante precárias destes serviços. Em algumas zonas urbanizadas recorreu-se à instalação de fossas, solução sempre deficiente, mas em alguns locais, em pleno desenvolvimento urbano escoam dejetos fectidamente, por valas expostas, o que constitui sem dúvida perigo para a saúde pública, além de impróprio de uma cidade como esta, com as características a que já nos referimos. Independentemente desta situação desagradável e perigosa, temos as inundações inverniais que causam sempre graves prejuízos de vária ordem. (Livro de Ata n. BO/177, p. 67-verso).

Com as chuvas inverniais de 1955, o tema voltou novamente à pauta da Câmara em 05 de dezembro pela intervenção do vereador Francisco Cortez sobre os esgotos da cidade e as inundações na Baixa:

O terreiro de Santo Antônio, Largo do Romal e outros locais, mal se eleva a água, no leito do Mondego, impossibilita ou, pelo menos, dificulta o funcionamento do sistema de esgotos naqueles pontos, produzindo inundação de águas pluviais a que se junta o conteúdo da rede de esgoto, que é obrigada a refluir.” (Livro de Ata n. BO/182, p. 48).

Percebe-se que a partir dessa altura a ausência de um sistema de esgotos na cidade passa a ser identificado e discutido como uma das causas das inundações. Entretanto, só mesmo após a cheia de 1962, em 10 de fevereiro, é que foi concluída a primeira das galarias do interceptor da rede de esgotos da cidade dando início à renovação da rede de saneamento da cidade. (Diário de Coimbra, 10 de fevereiro de 1962, pp. 1 e 9).



Figura 130. Portas elevadas e com caixilho para taipal, Baixa de Coimbra, (2020)
Fonte: Autor

Além dos problemas de infraestrutura urbana, considerados de âmbito mais local, as cheias de 1962 trouxeram para a discussão pública o desejo de se controlarem as águas do rio. Virados para os estragos que as inundações provocaram nos chamados “Campos do Mondego”, nome pelo qual é conhecida a vasta planície agrícola a jusante de Coimbra até a foz do rio, mereceram destaque o assoreamento provocado pelas cheias e o arrebentamento das margens ante a velocidade e volume de águas (“quebradas”).

Para tratar do tema, em 19 de fevereiro de 1962, realizou-se uma reunião convocada pelos deputados do Círculo de Coimbra onde as “forças vivas do Distrito” e as entidades interessadas trataram do aproveitamento da bacia hidrográfica do Mondego. Dada a importância que o setor agrícola assumia – e ainda assume – naquela região, essa temática acabou por conduzir grande parte das discussões.

Na ocasião, foi defendida como premissa a valorização integral da bacia do Mondego com direcionamento de empenho para regularização do rio para defender e regenerar os terrenos marginais para permitir o desenvolvimento de uma política agropecuária na região. (Diário de Coimbra, 20 de fevereiro de 1962).

Pensado na escala de sua bacia hidrográfica, os problemas das cheias no Mondego ganharam contornos nacionais: o abandono dos campos que deixaram de ser férteis; o aumento da emigração, com consequente perda de mão de obra; as valias do rio para geração de energia, desenvolvimento industrial da região e navegação fluvial entre Coimbra e Figueira da Foz, tudo isto sintetizado na fala de um dos deputados presentes à reunião: “a fertilização dos campos do Mondego e o domínio das cheias tem o maior interesse político e econômico e está a merecer melhor atenção.” (Diário de Coimbra, 20 de fevereiro de 1962, p. 9).

Não se quer afirmar que essa percepção tenha surgido de forma instantânea, admite-se obviamente que a visão acerca do rio e das ações em relação a ele vinham sendo construídas há anos. Contudo, nesse momento é que se torna nítida e explícita a pauta do controle das águas do rio. Esta deixa a

burocracia técnica do governo central para chegar às discussões públicas das páginas dos jornais e assim aos cidadãos comuns.

4 A cheia de 1996

Assim, no ano da cheia de 1996 em Coimbra, as principais obras do aproveitamento hidráulico do Mondego estavam concluídas e todas as barragens em operação: a barragem de Aguieira (1981), a barragem de Fronhas (1985), a barragem da Raiva (1983) e a barragem do Açude-Ponte de Coimbra (1981).

No dia 31 de dezembro de 1995, o Diário de Coimbra (p.3) já anunciava em letras garrafais: “Meios de prevenção preparados para o pior – À espera da tempestade”.

Os fragmentos extraídos dessa matéria, quando interpretados de forma conjunta, revelam uma virada na forma de lidar com as cheias na cidade, já com a existência de um sistema organizado de prevenção e resposta a eventos dessa natureza. Assim, expressões como “mapa das previsões do estado do tempo”, “Serviço Nacional de Protecção Civil”, “Coordenação de Cheias dos rios Mondego, Douro e Tejo” se destacam ao longo do texto.

Se antes “as forças da natureza” ocupavam o lugar central nas matérias sobre as inundações, agora estas passam a ser descritas em termos técnicos com ênfase no controle hidráulico do rio propiciado pelo sistema de barragens da bacia do Mondego. Com uma secção intitulada “Situação sob controlo” a matéria informa aos leitores que “estão de sobreaviso” os bombeiros e os serviços públicos (serviços de água e saneamento, Câmara Municipal, Polícia, etc.), para a seguir tranquilizar a população com argumentos técnicos fornecidos por um representante do Serviço Regional de Protecção Civil:

O Açude estava a «debitar» cerca de 803 metros cúbicos por segundo, o que está longe de constituir uma preocupação. [...] a Barragem de Aguieira ainda comporta muita água, pois o nível das águas baixou, e o açude ainda tem capacidade para abrir mais. (Diário de Coimbra, 31 de dezembro de 1995, p. 3)

Não obstante a advertência sobre as precipitações, o Diário de Coimbra não noticiou nas edições seguintes inundações na cidade causadas pela cheia do rio. O que mereceu destaque no jornal do dia 10 de janeiro foi a submersão da estrada entre Coimbra e Figueira da Foz (EM-111) e em outras localidades vizinhas. Mais uma vez a abordagem do assunto é feita no campo da técnica, legitimada pela entrevista a especialistas que assumem o poder de aferir a existência ou não do risco:

O Serviço Nacional da Protecção Civil considerou ontem controlada a situação no Rio Mondego, relativamente a eventuais cheias provocadas pela queda persistente de precipitação.

O coronel Barrinhas, daquele organismo, disse ao nosso Jornal que ontem, às 8 horas, passavam no rio Mondego 700 metros cúbicos de água por segundo, valor que considerou «razoável».

[...]

O eng^o Ribeiro Santos, da Cenel, garantiu ao nosso Jornal que a Barragem da Aguieira tem ainda capacidade de armazenamento de água. À tarde a situação em relação ao Mondego era normal, frisou. (Diário de Coimbra, 10 de janeiro de 1996, p. 3)

6. A cheia de 2001

O ano de 2001 é aquele que ficaria marcado como o da primeira inundações urbana em Coimbra causada pelo Mondego já regularizado.

O tom de alarme é estampado na capa do jornal do dia 27 de janeiro: “Coimbra em Alerta Vermelho”, que se faz acompanhar de três grandes fotografias coloridas. Uma registra a derrocada de terras em uma estrada; a outra a imensidão do famoso “lençol líquido” formado pelo volume das águas que transbordaram o leito do Mondego e submergiram uma ponte; e a outra registra um homem uniformizado próximo a tubos metálicos daquilo que parece ser alguma intervenção ou estação de controle.

Danos, “natureza” e controle, talvez a mensagem dessas fotografias possa ser lida a partir da semântica dessas três palavras. Pelo menos é assim que a cheia será noticiada nos dias seguintes, com ênfase na “força das águas e do Mondego”, nos danos e no sistema de controle dos seus caudais.

A dimensão dessa cheia faz com que o Mondego seja novamente encarado como uma força natural que possui agência e que ameaça a cidade, questionando-se os limites do controle humano que vinha sendo exercido sobre

os seus caudais desde 1981. Lado a lado na mesma página, a reportagem “Mondego `testa´ limites”, aborda o risco de ruptura dos diques laterais do rio à jusante da Ponte Açude devido ao volume das águas; enquanto a reportagem “Aguieira sob controlo” recorre ao engenheiro da proteção civil com dados do volume de água e da capacidade da albufeira para “tranquilizar” a população e demonstrar que “a situação está controlada”. (Diário de Coimbra, 27 de janeiro de 2001, p. 3).

No dia seguinte, a cheia é confirmada na capa do jornal: “Mondego trouxe o caos: populações de Coimbra e Montemor-o-Velho vivem momentos dramáticos.” O tom das reportagens destaca a agência do próprio rio, como se após longo período de controle ele voltasse a se afirmar enquanto um ente cujo raio de ação não pode ser completamente albergada pelo ser humano, restando sempre uma margem que escapa ao controle. Interessante notar que a utilização do Mondego como sujeito frasal confere ainda mais realce a essa percepção. Ao longo das várias páginas dedicadas à cheia pelo Diário de Coimbra na edição de 28 de janeiro, encontram-se as seguintes passagens:

O rio Mondego galgou ontem a margem esquerda e lançou o caos e a destruição em diversas povoações ribeirinhas. (p.1)

O regresso do `basólias´: o Mondego se revelou nos últimos tempos um `gigante´ adormecido e indomado. (p.4)

A situação mais complicada, no entanto, reside na margem esquerda, mais desprotegida face aos humores do `basólias´, que dezenas de anos em obras de `regularização´ e largos milhões de contos depois, ainda não foi `domado´. (p.4)

O maior rio português mostrou ser apenas uma fera adormecida [...]. (p. 4)

O “Scotch Club”, um dos locais de diversão nocturna mais conhecidos da cidade, não se livrou da “visita” das águas do Mondego. (p.5)

Com muitos danos e prejuízos nas regiões suburbanas do concelho, como Taveiro, Formoselha, Ameal, Ribeira de Frades, Casais do Campo e Ceira, especificamente na cidade a preocupação focou-se na Baixa.

Com uma reportagem de duas páginas intitulada “Baixa de Coimbra Ameaçada”, o jornal destaca a participação do presidente da Câmara de Coimbra em direto nos telejornais a aconselhar moradores e comerciantes a

prevenirem danos maiores que, segundo o jornal, estavam a ser avisados para retirarem seus bens do piso térreo ou vedar as portas com tapais, tal como comumente de fazia outrora. (Diário de Coimbra, 28 de janeiro de 2001, p. 4).

Os eventos de janeiro de 2001, sem dúvida, alteraram o ritmo cotidiano da cidade de Coimbra. “Três dias de caos”. Com esse título em destaque, o jornal resumia os prejuízos e os transtornos decorrentes da cheia. No concelho, a inundação de mais de uma centena de casas e pessoas desabrigadas, a destruição de quintas e o afogamento de animais marcaram a paisagem pós- cheia.

Na cidade, os impactos negativos foram sentidos diretamente no âmbito da mobilidade, com as estradas cortadas, inundações de ruas, derrocadas de terra e o corte na linha de comboios a comprometer o fluxo de pessoas e de veículos. Somam-se ainda os prejuízos materiais e sociais decorrentes das inundações na margem esquerda, com danos patrimoniais verificados nos clubes desportivos situados no Choupalinho e às obras de restauração do Mosteiro de Santa Clara-a-Velha, que vinha sendo recuperado desde 1995. (Diário de Coimbra, 29 de janeiro de 2001).

Felizmente, as águas do rio não inundaram a Baixa da cidade. Não obstante a preocupação com essa zona histórica, é de se notar que já nesse período ela não ocupava a mesma centralidade urbana como o era nas cheias de 1948 e 1962, já se verificando um processo de esvaziamento dessa zona da cidade.

5.7 A cheia de janeiro de 2014

Nos quase quinze anos que separam a cheia de 2001 e a cheia de 2014, o Mondego nem sempre esteve com as águas confinadas em seu leito, havendo registros de algumas inundações de menor gravidade decorrentes das cheias, contudo em frequência muito menor que aquela verificada antes da construção da barragem de Agueira.

No dia 04 de janeiro de 2014, o jornal estampa na matéria de capa: “Mau tempo em Coimbra provoca derrocadas e inundações”. Especificamente sobre a cidade veicula a matéria “Bares do Parque Verde duas vezes inundados” onde

reporta que as águas do rio atingiram a esplanada e os quatro estabelecimentos de restauração situados à margem do rio por duas vezes, um na madrugada e outra na parte da tarde, em decorrência da descarga de água na barragem da Aguieira. (Diário de Coimbra, 04 de janeiro de 2014, p. 02).

Nas matérias dos dias seguintes, a ênfase também continuou a ser dada à inundações constantes dos estabelecimentos do Parque Verde e nos prejuízos comerciais aos seus proprietários. A situação começou a gerar questionamentos sobre a própria viabilidade do Parque Verde pelo administrador do consórcio de empresas responsável pela sua gestão:

O responsável frisa que a situação é “insustentável”, que “os estragos” são constantes, que “o seguro não cobre tudo” e que, por isso, “é necessário pensar o futuro do espaço”, porque as inundações estão a acontecer com maior frequência do que a que estava prevista quando a estrutura foi construída. (Diário de Coimbra, 08 de janeiro de 2014, p. 02).

Na urbanização Quinta da Várzea, em Santa Clara, as inundações atingiram as garagens e andares inferiores de prédios, causando transtornos e alguns prejuízos aos moradores desses prédios.

Longe dos transtornos que até então causavam à população citadina, parece que as cheias de 2014 não afetaram a vida cotidiana das pessoas em Coimbra, sendo descritos no jornal menos danos e menos eventos que demonstrem o seu impacto.

Coimbra

Cheias colocam em causa viabilidade do Parque Verde



Parque infantil completamente alagado e com prejuízos

António Silva
próximos dias
res condições
ser feita uma
juízos e que
seja
cutir o futuro
d
que, na sua
persp
para ser viável,
o desassoream
dego. «Não so
mas ajudaria au
dal do rio», cont

Autarquia assu
desassoreamen
Recorde-se qu
um protocolo.

Parque Verde com elevados prejuízos

Cheias Preocupação da Administração aumenta. Invasão das casas comerciais repete-se duas vezes em 10 meses

Foi segunda vez em menos de um ano, as águas do Mondego invadiram os quatro espaços comerciais do Parque Verde, causando «prejuízos enormes» e preocupações associadas porque um inverno que ainda está no início.

«Tal como fizera em finais de Março, o Mondego não se limitou, como é mais habitual, a apoderar-se das esplanadas, entrando nas casas comerciais, de forma rápida, sem dar tempo de reacção. Foi nestem quinta-feira a noite, na tarde de sexta-feira, o caudal do rio, que chegou ao máximo de 1000 metros cúbicos por segundo, viltois a aumentar, repetindo a dose de horas antes, sem as águas a atingirem alturas entre os 8 e os quase 30



Aguas desceram ontem mas mantiveram submersa parte da esplanada



Moradores da Quinta da Várzea, em Santa Clara, cansados de um cenário que tem vindo a repetir-se **Página 2**

Figura 131. Jornal Diário de Coimbra (2014).
Fonte: Diário de Coimbra – Biblioteca Municipal de Coimbra

Essa percepção é comprovada pelo trabalho de Alexandre Tavares *et.al.*(2013) que, com base em pesquisa nos jornais locais, apontaram o decréscimo das perdas e danos gerados pelas inundações após as intervenções na bacia hidrográfica do Mondego.



Figura 132. Número de ocorrências com perdas e danos por ano hidrológico.
Fonte: (Tavares et al., 2013, p. 72)

Assim, se em 1948 a preocupação com a entrega do leite na cidade ganhou as páginas do jornal e ausência das vendeiras foi sentida no mercado municipal, o abastecimento de água foi comprometido e as pessoas recorreram

diretamente às águas do rio com bilhas e cântaros para obterem água, menos de 70 anos depois as cheias perderam essa relevância fulcral na vida das gentes da cidade, talvez revelando o novo papel desempenhado pelo rio no cotidiano da cidade: espaço para o ócio e lazer urbanos.

É importante lembrar que após a cheia de 2001 foram realizados estudos a pedido da Sociedade CoimbraPolis, responsável pela construção do Parque Verde do Mondego, justamente para delimitar a área inundável na zona de intervenção do Programa Polis em Coimbra e estimar o período de retorno das cheias. Nas conclusões de um desses estudos afirmam os autores que o sistema do Aproveitamento Hidráulico do Mondego, se convenientemente gerido, asseguraria “um volume de armazenamento suficiente para encaixar cheias com elevados períodos de retorno” e que “a cota actual do Choupalinho não será ultrapassada, mesmo para cheias com elevado período de retorno.” (Sá Marques et al., 2005, p. 43)

Não obstante o parecer otimista exposto acima, as cheias continuaram a ocorrer no local como demonstram as inundações ocorridas em Coimbra no ano de 2016, que marcaram o encerramento das atividades comerciais dos estabelecimentos de restauração na margem direita do Parque Verde e a inundação do Mosteiro de Santa Clara-a-Velha, e as cheias de 2019, que trouxe vastos prejuízos aos campos do Mondego e alagaram toda a área do “Choupalinho” trazendo questionamentos e polêmicas quanto aos limites do sistema de controle hidráulico e das ações a serem tomadas para se evitarem novos desastres.



Figura 133. Inundação no Mosteiro de Santa Clara-a-Velha (2016).

Fonte: Sapo Notícias. Disponível em https://24.sapo.pt/noticias/nacional/artigo/mosteiro-de-santa-clara-a-velha-coimbra-fechado-durante-meses_20214071.html Acesso em 10 de agosto de 2020.

APÊNDICE 02 – INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO

O rio Mondego e a cidade de Coimbra

Gostaria de pedir a sua colaboração em um estudo no âmbito da tese de doutoramento em Sociologia: Cidades e Culturas Urbanas que Bruno Franco Alves está a realizar na Universidade de Coimbra. O objetivo da pesquisa é analisar a relação entre o rio Mondego e a cidade de Coimbra e identificar práticas sociais, atitudes, valores e sentimentos relacionados ao rio e o seu significado para a cidade e a sua população.

Ficaremos agradecidos se puder responder ao inquérito, o que demandará aproximadamente 10 minutos.

Destacamos que a sua participação é livre e o inquérito é anónimo. Nenhum dado pessoal é recolhido ou armazenado. As informações destinam-se exclusivamente a fins de investigação científica. Se pretende receber uma cópia dos resultados, por favor, envie uma mensagem para rionacidade@mail.com

1. Há quanto tempo vive em Coimbra?

- Não vivo em Coimbra, mas já vivi. *(Ir para a pergunta 2)*
- Não vivo em Coimbra, mas trabalho na cidade. *(Ir para a pergunta 30)*
- Vivo em Coimbra há menos de 10 anos. *(Ir para a pergunta 4)*
- Vivo em Coimbra há mais de 10 anos e menos de 20 anos. *(Ir para a pergunta 4)*
- Vivo em Coimbra há 20 anos ou mais. *(Ir para a pergunta 4)*

2. Por quanto tempo viveu em Coimbra?

- Menos de 5 anos. *(Ir para a pergunta 4)*
- Entre 6 -10 anos. *(Ir para a pergunta 4)*
- Entre 11 - 20 anos. *(Ir para a pergunta 4)*
- Mais de 20 anos. *(Ir para a pergunta 4)*
- Vive em qual Concelho atualmente?** _____

4. Lembra de alguma cheia do rio Mondego em Coimbra?

- Sim Não

5. Em que ano(s)? _____

6. Como avalia o grau de poluição rio Mondego na área urbana de Coimbra?

- 1 2 3 4 5
Nada Poluído **Muito Poluído**

7. Indique com que regularidade pratica as atividades referidas abaixo no rio Mondego ou em suas margens na cidade de Coimbra (considerar o trajeto entre a Ponte Rainha Santa e a Ponte-Açude):

	Nunca fiz	Fiz uma única vez	Faço ocasionalmente	Faço frequentemente	Não sei
Passear nas margens do rio					
Fazer piqueniques junto ao rio					
Passear de barco, canoa ou gaivota no rio					
Pescar					
Nadar					
Praticar exercícios físicos (caminhar, correr, pedalar etc.)					
Praticar desportos náuticos (remo, canoagem, stand up, vela etc.					
Levar criança a brincar					

Inquérito por questionário

Levar animais domésticos a passear					
Frequentar bares ou restaurantes					
Estacionar a viatura junto ao parque do rio					
Visitar o Exploratório de Ciências					
Utilizar as Piscinas do Mondego					
Utilizar a pista de skate / patinagem					
Visitar o Pavilhão Centro de Portugal (Orquestra Clássica do Centro)					
Participar de algum evento cultural (Feiras, Queima das Fitas, Festivais etc.)					

8. Qual das margens do rio frequenta mais: a margem esquerda (Choupalinho, Praça da Canção e Clubes Náuticos) ou a margem direita (lado do Pavilhão Centro de Portugal, do Urso de Relva e do Parque Manoel Braga)?

- Apenas a margem esquerda
- Mais a margem esquerda
- Mais a margem direita
- Apenas a margem direita
- Com igual regularidade as duas margens
- Não sei

9. Com que frequência tem contato visual com o rio Mondego?

- Todos os dias
- Pelo menos uma vez por semana
- Pelo menos uma vez por mês
- Raramente
- Nunca

10. Conheceu o rio Mondego antes da inauguração do Açude-Ponte em 1981?

- Sim Não

11. Atualmente, costuma frequentar algum espaço de lazer na margem do Mondego em Coimbra (Parque da Cidade Manuel Braga, Parque Verde, Choupalinho, Ciclovia, Praça da Canção, Exploratório de Ciência etc.)?

- Todos os dias
- Pelo menos uma vez por semana
- Pelo menos uma vez por mês. (Ir para a pergunta 16)
- Só de passagem, quando preciso me deslocar para algum sítio (Ir para a pergunta 16)

12. Em que alturas costuma frequentar o rio e suas margens?

- Finais de semana (sábados e domingos)
- Dias de semana (segunda-feira a sexta-feira)
- Durante o dia
- Durante a noite
- Primavera
- Verão
- Outono
- Inverno
- Não frequento

13. Qual dessas personagens urbanas da história conimbricense mais lhe remete ao rio Mondego?

- Lavadeiras
- Barqueiros
- Estudantes

Cidades líquidas: paisagens urbanas do Mondego-Coimbra

- Poetas
- Aguadeiras
- Não sei responder

14. Para cada um dos aspectos abaixo referidos, que importância considera ter o rio Mondego para a cidade de Coimbra?

	Nenhuma importância	Pouca importância	Média importância	Muita importância
Como recurso económico para a cidade				
Como elemento da paisagem da cidade				
Como fator de atração de turistas				
Como elemento de identidade da cidade				
Como espaço de lazer e diversão				
Como recurso para práticas desportivas				
Como fonte para abastecimento de água				
Como recurso para fins agrícolas				

15. De que maneira a presença do rio Mondego contribui para a qualidade de vida em Coimbra?

- Muito negativamente
- Um pouco negativamente
- Não interfere
- Um pouco positivamente
- Muito positivamente
- Não sei

16. Se houvesse mais disponibilidade de transporte público eu frequentaria mais vezes o rio Mondego e suas margens.

- 1 2 3 4 5
 Discordo totalmente Concordo totalmente

17. Visitar o rio e suas margens não me apetece porque os equipamentos disponíveis e/ou atividades possíveis de serem realizadas nesse espaço não me geram interesse.

- 1 2 3 4 5
 Discordo totalmente Concordo totalmente

18. A infraestrutura do local (casas de banho, iluminação, oferta de serviços de alimentação, etc.) é insuficiente.

- 1 2 3 4 5
 Discordo totalmente Concordo totalmente

19. O rio e suas margens estão sujos e/ou mal cuidados.

- 1 2 3 4 5
 Discordo totalmente Concordo totalmente

20. Não gosto ou não me sinto à vontade junto das pessoas que atualmente frequentam o rio e as suas margens.

- 1 2 3 4 5
 Discordo totalmente Concordo totalmente

21. Considero seguro frequentar o rio Mondego e as suas margens na cidade de Coimbra.

- 1 2 3 4 5
 Discordo totalmente Concordo totalmente

Ao longo da história o rio Mondego e suas margens sofreram inúmeras intervenções urbanas, algumas com o objetivo de regularizar o caudal do rio e evitar as cheias e outras mais voltadas para o embelezamento e criação de espaços de recreação e lazer. Nesta última seção deverá avaliar as afirmativas abaixo conforme a seguinte escala 1: discordo totalmente; 2: discordo ligeiramente; 3: não concordo nem discordo; 4: concordo ligeiramente; 5: concordo totalmente.

Inquérito por questionário

22. A necessidade de controlar as cheias do Mondego justifica as alterações que foram feitas no leito do rio e nas suas margens, como a retificação do seu curso e a construção dos muros de contenção.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

23. A construção do Açude-Ponte e a conformação do espelho de água afastou as pessoas de Coimbra das margens do rio.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

24. O Mondego não faz mais parte da vida económica e comercial de Coimbra.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

25. As obras realizadas no Mondego modernizaram Coimbra.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

26. A construção do Parque Verde do Mondego atraiu mais pessoas para o rio e as suas margens.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

27. A dependência que Coimbra tem do rio Mondego é cada vez menor.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

28. O rio Mondego e suas margens são áreas atualmente mais voltadas para o turismo do que para os habitantes da cidade.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

29. Após a pandemia de COVID-19 passei a utilizar mais o rio Mondego e as suas margens como opção de recreação e lazer.

- 1 2 3 4 5
Discordo totalmente Concordo totalmente

30. Caso queira, proponha 02 medidas/ações relacionadas ao rio Mondego na cidade de Coimbra, considerando que hipoteticamente elas seriam postas em prática pelos órgãos competentes.

31. Se possuir mais alguma informação, imagem ou estória sobre o Mondego e quiser partilhar conosco será um imenso prazer lhe ouvir. Pode se valer desse formulário ou enviar o contacto (nome/e-mail/telemóvel) para rionacidade@gmail.com

Caracterização sócio- demográfica

Para concluir, seria importante que respondesse algumas breves questões sobre si para que possamos compreender melhor o perfil das pessoas entrevistadas:

32. Qual é o seu sexo?

- Feminino
 Masculino
 Não sei/Não quero responder

33. Qual é a sua idade?

- Menos de 18 anos
 18-25 anos
 26-35 anos
 36-45 anos
 46-55 anos
 56-65 anos
 66-75 anos
 Mais de 75 anos
 Não sei/Não quero responder

34. Qual o grau de instrução mais elevado que completou?

- Escola Básica até o 3º ciclo ou menos (até o 9º ano)
 Ensino Secundário (12º ano)
 Licenciatura/Bacharelado
 Mestrado

- Doutoramento
- Não sei/Não quero responder

35. Qual o valor médio do seu rendimento mensal? (Aquele que recebe efetivamente depois de feitos descontos)

- Não tenho remuneração mensal Menos de 500 euros/mês
- Entre 500 - 700 euros/mês
- Entre 701 - 1000 euros/mês
- Entre 1001 - 1500 euros/mês
- Entre 1501- 2000 euros/ mês Mais de 2000 euros/mês
- Não sei/Não quero responder