



O porto do Porto

Álvaro Domingues e Ivo Poças Martins

“Porto do Porto” é o nome curto dado a um trabalho de investigação cujo nome completo seria “O Rio Douro já não é o porto do Porto” e propõe uma releitura desta paisagem à luz desse uso desaparecido e de um novo em reinvenção. Essas transformações ora são narradas em cronologias quase lineares marcadas por episódios marcantes (a função portuária antes do caminho-de-ferro; as modificações introduzidas pela industrialização; a localização de infraestrutura de transporte e produção de energia; as pontes e travessias, etc.), ora revisitam velhas tendências como a relação entre antigas quintas e casas de veraneio e os novos residentes que vieram com a nobilitação das margens do rio.

I. “O Douro, rio português, possui uma vida própria característica que justifica a sua paisagem marginal e as atitudes da gente que em sua volta trabalha.” Douro: Faina Fluvial (1931)

Propõe-se a decomposição desta paisagem, isolando unidades de informação mínimas (como léxias de um hipertexto), que exemplificam outros tantos processos de mutação ou de obsolescência, consideradas importantes como registo desta transformação.

Para efeitos demonstrativos, foram escolhidos 53 casos nas duas margens do Rio. Tal como num hipertexto, não é proposta uma narrativa com princípio, meio e fim. O objectivo é o de compreender e informar as transformações que ocorrem nas formas e nas dinâmicas que ocorrem no Rio Douro pós-Douro Faina Fluvial. Caberá ao leitor combinar as diferentes léxias, guiado pelas suas demandas pela informação ou construção de sentido.

Como em muitas outras cidades portuárias desde meados do século passado, o Porto é agora, sobretudo, uma waterfront. Neste processo de reconversão urbana é comum afirmar-se, de forma equívoca, que o processo é de resgate: de “devolver o rio à cidade”, como se se fosse reestabelecer uma relação antiga que tinha sido interrompida de forma violenta. A realidade é que essa relação como hoje se projecta nunca existiu. O que se trata é da invenção de um paradigma totalmente novo de cidade onde a proximidade da água é entendida como um factor de valorização.

O filme de Manoel de Oliveira (fig. 1) traça um retrato da actividade portuária que de sol a sol, de uma margem à outra e da Barra até a Ponte D. Luís I, tinha lugar no rio Douro. Esta “paisagem”, representada em toda a sua complexidade, é marcada pela convivência entre o trabalho arcaico (o trabalho humano, a força animal e do vento) e o surgimento de meios mecânicos modernos (o barco a motor, o comboio, o avião). A faina Fluvial, que anima as margens e sustenta economicamente o seu hinterland, é também uma luta constante com a imprevisibilidade dos meios naturais. São disso exemplos a dificuldade da entrada e saída da Barra, os efeitos devastadores das cheias e os trágicos relatos da travessia do rio. O porto é historicamente vital para a cidade. Dele levou o nome, justifica a sua localização, posicionou-a, deu-lhe relevância na região e no mundo e alimentou o seu desenvolvimento económico e urbano de modo contínuo desde a fixação dos primeiros povoados aos nossos dias. Hoje, esvaziado dessa função de “estrada de água”, o rio Douro é, fundamentalmente, um suporte cenográfico que alimenta um impulso de urbanização onde a relação com o rio é radicalmente diferente dessa condição portuária. Os passeios turísticos de barco, as esplanadas e percursos ribeirinhos, ou os novos empreendimentos residenciais de luxo ocupam o que antes funcionava como cais, armazém, fábrica ou entreposto.



Apesar do afã documentado em filme, já neste data o porto do Porto está em declínio. Nos finais do séc. XIX, o estabelecimento de um moderno porto comercial em Leixões marca o início de uma progressiva deslocação da actividade que aqui tinha lugar até ao seu desaparecimento nos nossos dias.

fig.1 Sequência de fotogramas do filme “Douro: Faina Fluvial”, Manoel de Oliveira, 1931



fig.2 Desenvolvimento de Léxias em formato desdobrável A4 (Ivo Poças Martins)

II. Do texto ao hipertexto

Permanecem, acumulados e sobrepostos, ao longo das margens do Porto e de Vila Nova de Gaia registos construídos de diferentes idades que testemunham séculos de história de interdependência com o rio: vestígios da cintura medieval, caves do Vinho do Porto, cais de acostagem, a Alfândega Nova, palacetes, núcleos piscatórios, igrejas, faróis, armazéns, fábricas, etc. etc.; Com a passagem definitiva da actividade portuária para Leixões, surgem novos artefactos e novos programas, ocupando novos edifícios ou em conversões de estruturas obsoletas: condomínios de habitação, bares e restaurantes, museus, pontes ou o heliporto e o teleférico para passeios turísticos. A ruptura entre um tempo longo e contínuo de utilização do rio como via de comunicação e transporte e os dias de hoje é evidente. Menos evidente (ou linear) é a leitura desta paisagem composta por artefactos, ou “arqueologias hídricas”, para usar a terminologia proposta nesta publicação, muitas vezes distantes entre si no tempo e no uso.

Numa lógica de relação e leitura hipertextual, pelas múltiplas possibilidades de articulação entre os elementos isolados, cada léxia será desenvolvida num formato comum: um desdobrável com a dimensão fixa de uma folha A4 (fig. 2). A opção pelo recurso a este meio justifica-se pela facilidade de comunicação, nomeadamente para visitantes e turistas, embora se admita uma multiplicidade de suportes. O turismo na cidade do Porto é uma actividade crescente e que ilustra bem as transformações urbanas recentes. O avião (que interrompe o retratofilmado de Manoel de Oliveira, desencadeando um atropelo por carro de bois), introduz hoje, em formato low-cost, um movimento de visitantes sem precedentes. O Douro já não é porto de chegada mas é ponto de passagem obrigatória para o visitante. O percurso marginal, construído pela articulação de plataformas consolidadas em diferentes momentos, é agora contínuo. Os edifícios ligados à extinta actividade portuária vão sendo reciclados: as caves do entreposto vinhateiro de Gaia são convertidas em centros de visitas e unidades hoteleiras e os armazéns em empreendimentos de habitação e centros culturais.

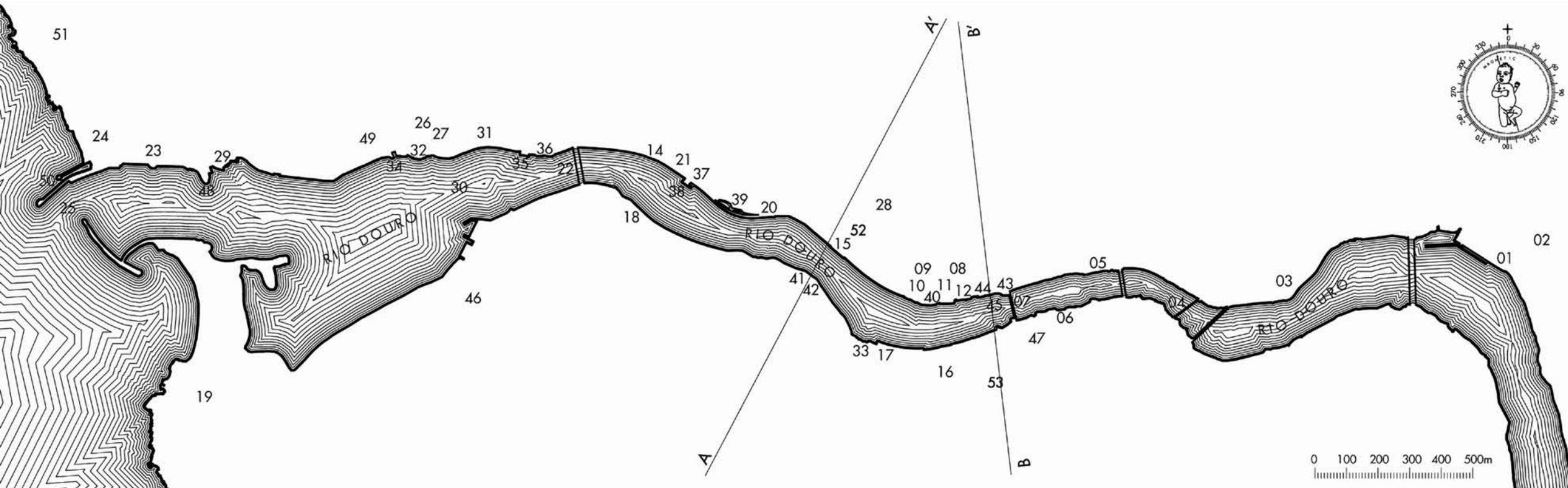


fig.3 Mapa de localização das Lérias (Ivo Poças Martins)

- | | | | |
|--|--|--|--|
| 01 - Palácio / Pousada do Freixo | 12 - Praça da Ribeira | 27 - Rua do Sr. da Boa Morte | 40 - Muro dos Bacalhoeiros |
| 02 - Quinta de Villar d'Allen | 13 - Igreja de S. Francisco | 28 - Miradouro do Passeio das Virtudes | 41 - Cais da Fontinha |
| 03 - Quinta da China | 14 - Marginal Ribeira - Foz | 29 - Cantareira | 42 - Escadas da Boa Passagem |
| 04 - Ponte D. Maria | 15 - Alfandega Nova | 30 - Flor do Gás | 43 - Amarração da Ponte Pênsil |
| 05 - Rampa das Codiceiras / Fontainhas | 16 - Caves de Vinho do Porto | 31 - Gasómetro | 44 - Monumento da tragédia da Ponte das Barcas |
| 06 - Senhor d'Além | 17 - Cais de Gaia | 32 - Estaleiro abandonado do Ouro | 45 - Saltos para o rio Douro |
| 07 - Ponte D. Luis I | 18 - Marginal do Cais de Gaia ao Cabedelo | 33 - Estaleiro naval do Cais de Gaia | 46 - Afurada |
| 08 - Feitoria Inglesa | 19 - Seca do Bacalhau (Lavadores) | 34 - Calém | 47 - Mosteiro / Quartel da Serra do Pilar |
| 09 - Palácio da Bolsa | 20 - Museu do Vinho do Porto | 35 - Cais da antiga Secil | 48 - Cais do Marégrafo |
| 10 - Instituto do Vinho do Porto | 21 - Museu do Carro Eléctrico | 36 - Casa da Ponte da Arrábida | 49 - Capela do Senhor e Senhora da Ajuda |
| 11 - Alfândega /Arquivo Distrital do Porto | 22 - Ponte da Arrábida | 37 - Cais do Bicalho / Armazéns frigoríficos | 50 - Farolim de Felgueiras |
| | 23 - Passeio Alegre | 38 - Heliporto | 51 - Farol da Senhora da Luz |
| | 24 - Forte de S. João da Foz | 39 - Cais de Monchique / Cais das Pedras | 52 - WorldofDiscoveries |
| | 25 - Molhes | | 53 - Hotel Yeatman |
| | 26 - Capela de Santa Catarina e Sra. dos Anjos | | |

Ao contrário da comum visita turística — “a distração de ver o que se tornou banal” como refere Debord — sugere-se o percurso que enriquece a experiência estética com chaves de leitura e inteligibilidade urbanas. Uma “deriva” orientada pela informação de base construída e organizada em fichas independentes (fig. 3). A quantidade e a sequência dos pontos do percurso, entendido tanto como a experiência directa da realidade como a leitura e manuseamento da informação, torna-se assim virtualmente ilimitada. Em cada uma destas unidades de informação cruzam-se documentos iconográficos da época da sua construção, com fotografias do seu estado actual e, nas diferenças entre estas representações, convocam-se questões quanto às suas mutações bem como às dos seus contextos no passado. As 53 léxias por ora escolhidas pretendem ilustrar a diversidade dos temas passíveis de serem combinados: edifícios antigos e contemporâneos, elementos pontuais (como o Monumento da tragédia da Ponte das Barcas, nº44) ou de grande escala (como a Freguesia da Afurada, nº46), materiais ou imateriais (como os Saltos para o Rio Douro, nº45 ou o Flor do Gaz, nº30, barco para passageiros que faz a travessia do Douro).

A colecção de mapas das costas e portos de toda a Península Ibérica desenhados por Pedro Teixeira Albernaz no séc. XVII (fig. 4) para D. Filipe IV de Espanha (El Rey del Planeta) pode ser citada como um exemplo cartografado onde se sintetizam num só elemento gráfico uma colecção de unidades de informação isolados da paisagem. Na carta do Porto, ou melhor, do porto do Porto, a imagem resultante é distorcida relativamente ao rigor dos mapas actuais (e mesmo aos da época). A visão oferecida é aquela do viajante que chega por barco: exacerba-se a travessia da Barra e a constelação de rochedos que a dificultam, as diversas enseadas e estaleiros de acostagem até chegar ao Burgo amuralhado contrastando com os pequenos aglomerados construídos ao longo das duas margens.



fig.4 Mapa do porto do Porto (Pedro Albernaz, séc. XVII)

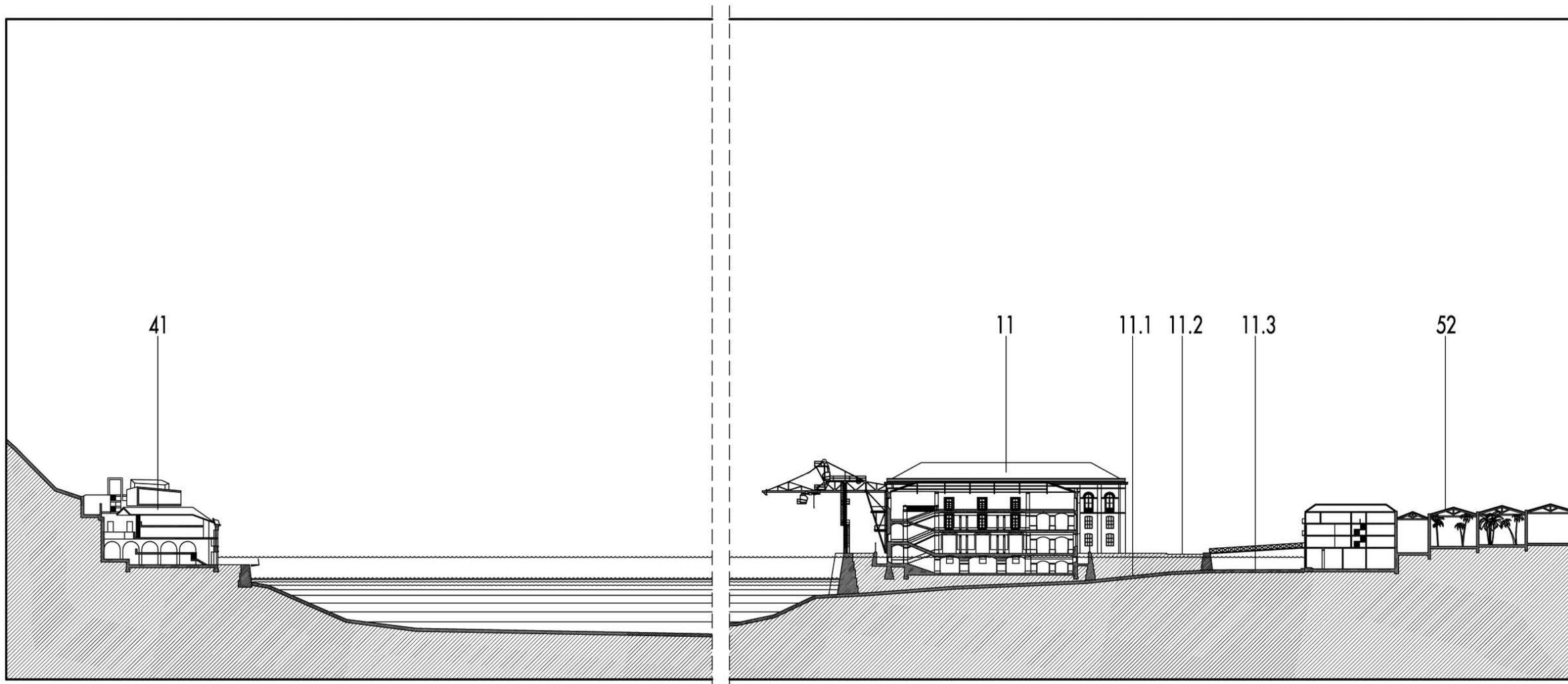


fig.5 Corte AA' – Do Monte do Castelo a Miragaia (Ivo Poças Martins)

III. Cortes (estratigráficos) na História

Nas peças desenhadas seguintes pretende-se, à maneira de Pedro Albernaz, oferecer uma leitura possível da combinação seleccionada de diversas léxias em duas partes distintas do Rio. O corte incorpora a metáfora da ruptura com o passado e funciona como peça de comunicação comum à Arquitectura e à Arqueologia. Os cortes seguintes, traçados na actualidade, percorrem as duas margens dando a ler a sua situação no presente, alicerçada nos artefactos construídos do passado.

O rigor que se espera de um desenho de arquitectura, como de resto em qualquer representação cartográfica é, na verdade, aparente. O corte é estratigráfico mas é sobretudo estratégico.

A dimensão do edifício da Alfândega Nova (nº11) assegura finalmente, numa só peça, o funcionamento de todas as actividades portuárias: administrativas e de armazenamento, que até à sua construção tinham lugar na actual casa do Infante e, de modo disperso, em vários edifícios nas imediações. A forma encontrada para a sua implantação, paralelamente ao rio e na primeira linha, aumenta ainda mais a presença de um edifício que à data era o mais volumoso do Porto. Na importância equivalente que se reconhece no desenho dos seus alçados sobre o rio e sobre Miragaia, poder-se-ão ler as suas múltiplas escalas de relação local e global. O edifício assenta numa enorme plataforma, no então Areal de Miragaia (nº11.1). Respondendo a um desígnio funcional de acostagem de grandes embarcações, esta plataforma permite igualmente uma importante transformação urbana ao assegurar a continuidade da actual Rua do Infante. Noutro ponto de vista mais próximo, a interposição deste cais elevado entre o rio e o casario provocou uma relação desnivelada entre as actuais ruas de Miragaia (nº11.3), construída à cota de soleira das casas existentes, e a rua Nova da Alfândega (nº11.4) à altura dos seus primeiros pisos.

A escala mais ampla de relação deste edifício, para além do redesenho deste troço de frente de rio, encontra-se na resposta programática à uniformização a nível nacional do funcionamento das Alfândegas. Deste modo, acentua-se definitivamente a presença do poder central nas actividades portuárias e, conseqüentemente, na própria cidade. A ligação ferroviária com a Estação de Campanhã, estabelecida em 1888 é um instrumento adicional para, tal como se designa hoje, a sua globalização. Deste modo poder-se-ia percorrer, virtualmente, de comboio desde a Alfândega Nova até Moscovo.

De modo aparentemente contraditório, à inauguração da Alfândega Nova em 1869 sucede-se a abertura do Porto de Leixões em 1912, inicialmente concebido como porto de abrigo em períodos de marés mais violentas. Passado pouco mais de uma década, o rio Douro recebia apenas 22% do conjunto dos barcos que chegavam ao Porto.

A actividade alfandegária funcionou, ainda assim, até a 1990, altura em que, pela mão de Eduardo Souto Moura, o projecto original do francês Jean Colson foi convertido num espaço de convenções e feiras comerciais, Museu dos Transportes e Comunicações e Centro de Congressos.

Do outro lado do Rio, à imagem de tantos outros casos nas duas margens, representa-se a adaptação de antigos armazéns no Cais da Fontinha (nº41) a complexo de habitação. Este exemplo, pela solução arquitectónica desenvolvida por Alexandre Burmester, torna-se singular: na tentativa de compatibilizar a necessidade de conseguir a máxima área habitável possível sem deturpar as estruturas originais, sobrepõe-se às cumeeiras dos telhados volumes com a forma arquetípica de uma casa. Uma solução que é mais de adição que de ampliação. O turismo, nas suas mais diversificadas vertentes e formalizações, completa o capítulo mais recente deste corte. O Centro de Congressos da Alfândega foi eleito o melhor entre os seus congéneres europeus no ano de 2014; do outro lado da Rua da Alfândega, também neste ano, e em antigos armazéns que chegaram a servir a alfândega, instalou-se o parque temático “WorldofDiscoveries”(nº52), pela empresa Douro Azul, responsável pela operação a grande escala de barcos turísticos entre a cidade do Porto e o Douro vinhateiro. Aqui, reconstrói-se num simulacro disneyficado, adaptado à escala dos armazéns existentes, “a fantástica odisséia dos navegadores portugueses, cruzando oceanos à descoberta de um mundo desconhecido”. O parque temático, em conjunto com o Centro de Congressos reassignalam a importância internacional do porto do Porto “na cidade onde nasceu o Infante D. Henrique, o homem que deu novos mundos ao mundo.”

Neste corte posicionam-se frente-a-frente as duas margens, num diálogo onde o Vinho do Porto funciona como impulsor da sua actividade e dos seus processos de urbanização. Como é sabido, desde a criação do entreposto vinhateiro em Vila Nova de Gaia, o vinho era cultivado e produzido na região vinícola do Douro, envelhecido na margem sul do Rio, levando da cidade do Porto o seu nome. Com o fim dessa imposição, e com fixação de toda a actividade produtiva a montante, o Rio não serve mais para transporte nos típicos barcos rabelos e as caves de vinho perderam a sua função original. Com o fim da actividade portuária e do armazenamento do produto mais característico da região, o Vinho do Porto continua a funcionar como o motor do turismo, enquadrado por um suporte cénico construído, elevado a Património Mundial da Unesco.

O Plano setecentista de John Whiteheadde uniformizar os alçados da Praça da Ribeira (nº12) com uma frente arcada em 3 pisos foi parcialmente executada e apenas no lado poente. O desenho revelar-se-ia conservador e a volumetria foi aumentada em mais do dobro relativamente ao planeado. Na frente ribeirinha instalou-se um hotel de charme unindo horizontalmente várias parcelas residenciais contíguas ao longo do Muro dos Bacalhoeiros (nº40). Numa rara adaptação tipológica para este novo uso, revisita-se a vocação internacional desta praça.

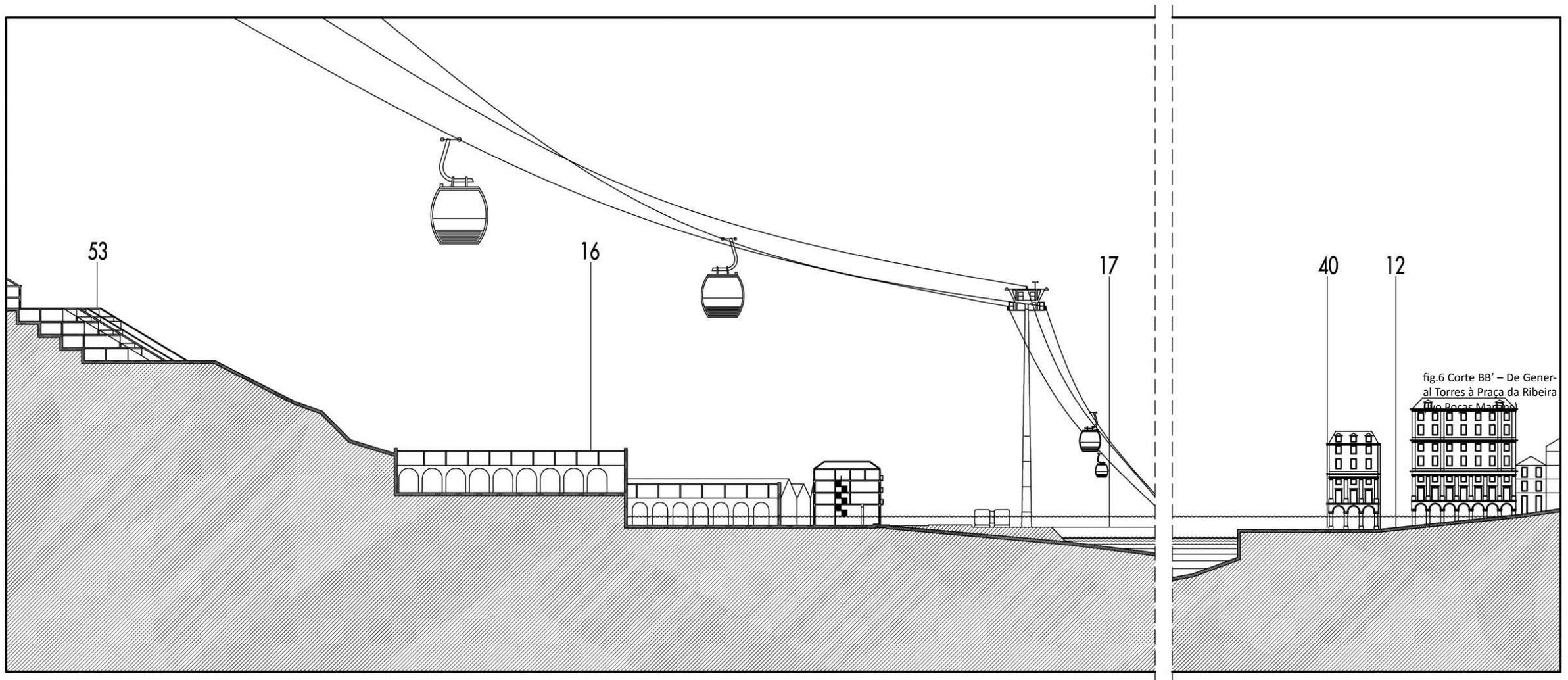


fig.6 Corte BB' – De General Torres à Praça da Ribeira

Na outra margem, a praça que faz o paralelo com a Praça da Ribeira homenageia Miguel Bombarda mas é conhecida como Praça Sandeman pelo gigantesco outdoor luminoso à marca de vinho que também já faz parte do skyline nocturno de Vila Nova de Gaia.

As caves de vinho do Porto (nº16) há muito que estão convertidas em centros de visitas. A intervenção do Cais de Gaia (nº17) de finais dos anos 90, no lugar das instalações da Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL), ditou a definitiva festivalização do centro histórico com novos edifícios de restauração que evocam os edifícios das Caves, em vidro e com telhados de duas águas invertidos, cais de acostagem para os barcos-hotel que sobem o Rio e o teleférico que o sobrevoa para “ver as vistas” e faz ligação ao Jardim do Morro na mesma margem.

Construído em socalcos à cota alta e inaugurado em 2010, o Hotel Yeatman (nº53) que tem como vistas o postal ilustrado da cidade do Porto incorpora esta mudança de actividade económica, do armazenamento e envelhecimento do vinho à especialização do turismo. O Yeatman arrecada prémio atrás de prémio, das estrelas Michelin ao reconhecimento de melhor hotel para as revistas internacionais da especialidade. O vinho do Porto, mais do que um produto consumível, torna-se um tema: oferecem-se tratamentos termais com banhos de imersão em barris (Vinothérapie) e camas de dossel com a forma de toneis.



fig. 7 - Vista do Edifício Rio Douro desde a "rede social" da Afurada (Álvaro Domingues)

IV . A.D.: D.S. al Coda

Terminada esta curtíssima metragem sobre o rio Douro que já não é o porto do Porto, percebe-se a dificuldade em perceber: a partir de 53 ocorrências arquitectónicas e urbanas, procura-se construir a teia de conteúdos e sentidos que desvendam a metamorfose deste fragmento de metrópole fluvial assim que o rio deixou de ser a estrada de água de um porto fluvial e de uma cidade mercantil e se tornou numa emoção estética de que o turismo gulosamente se alimenta. Talvez isto não se veja do espaço e das naves orbitais como o Columbia, mas no espaço cibernético da internet o que mais aparece quando o Porto aparece são, de noite ou de dia, imagens de reflexos no rio.

O que confunde é a simultaneidade das ocorrências e a sua diversa matéria objectiva e ficcional. Aqui rejubilase por uma refuncionalização de novos edifícios ou espaços que não perderam a sua identidade e memória; acolá condena-se e lamenta-se a intervenção feita em registo de cultura light para fins comerciais que reduziu a reabilitação a uma cosmética de fachada falsa-verdadeira, simulacro de uma coisa que havia; aqui protege-se e preserva-se um edifício ou um espaço vindo de outros tempos; acolá cola-se de modo errático uma coisa feita ontem a seguir ou sobre memórias que mereciam mais respeito; aqui festeja-se uma nova actividade e uma súbita movida cosmopolita; acolá lamentam-se demolições, ruínas e prédios fechados.

Precisamos de modos diferentes de ficcionar a realidade, diferentes da linearidade forçada e das generalizações universais e que dêem notícia e medida do que está acontecendo.

Na Afurada - qual Aldeia Gaulesa, micro-cosmos preso na bolha do tempo-espaço - há procissões do S. Pedro com andores da Joana Vasconcelos, há uma marina toda cosmopolita e branca, um lavadouro de simples e sábia arquitectura, um restaurante estilo design, as casas de sempre com sapatos, fogareiros, vasos de flores e roupa a secar à porta, a Flor do Gaz para a travessia do rio, o casarão neo-gótico estilo assombração; subindo, na Afurada de Cima multiplicam-se hotéis, escritórios, centros comerciais, condomínios e auto-estradas. De lugar, a Afurada passou a site: conteúdos vários organizados em relações múltiplas e mais ou menos acessíveis através de vários modos de acessar como se diz em português do Brasil. Claro que os edifícios, as formas urbanas, as contiguidades ou rupturas, tudo isso está lá, é visível, cartografável..., mas não fala, não diz que conteúdos têm os contentores; não diz quem vem e de onde vem, se do mar alto em barco desportivo de grande estilo, se da pesca (como antes vinha), se da outra banda para passear e comer peixe, ou se do outro lado do mundo ou mesmo do outro mundo. É a rede, o espaço relacional, o web site (fig. 7).

O que se passa é um processo de estetização do rio que redefine funções, usos, modos de apropriação. O que antes era estrada de água, infraestrutura, carga, descarga, faina fluvial, é agora contemplação, passeio, vistas privilegiadas, restaurante, loja de vinhos, hostel, museu, parque temático, condomínio residencial exclusivo, etc., ócio e negócio em co-produção, ao vivo e a cores

(vivas). Nem as torres do Aleixo, escarpão à cobiça por este tesouro. No rio passam barcos com turistas. Assim é a urbanidade: construção social em permanente modificação, tomando novos usos e sentidos como diria Camões (...) "E afora este mudar-se cada dia, / Outra mudança faz de mor espanto, / Que não se muda já como soía."

Referências Bibliográficas

- COUTO, L. S., Origem das procissões da cidade do Porto. Coleção Documentos e Memórias para a História do Porto, Publicações C.M.P., Porto, 1971.
- CLETO, Joel, Porto de Leixões / fot. Domingos Alvão, Emílio Biel. Textos de Joel Cleto, A.P.D.L., Matosinhos, 1998.
- MOREIRA, J.M.D., "Terra à vista: os primeiros faróis estais no século XVIII", Dissertação de Mestrado em Arquitectura - FCT Universidade de Coimbra, Coimbra, 2009, p.167.
- NELSON, T.H., "A File Structure for The Complex, The Changing and The Indeterminate", AAVV, ACM '65 Proceedings of the 1965 20th national conference, ACM, Nova York, 1965, p.96.
- PEREDA, Felipe, MARÍAS, Fernando (ed.), El atlas del Rey Planeta: la "descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos" de Pedro Teixeira (1634), Nerea, San Sebastián, 2003.
- PINTO, C.A., VILA NOVA, J.C., Margens do Douro, J.C.V.V.ª Nova Porto, Porto, 1848.
- PORTO C.M., Inauguração da Ponte da Arrábida : Junho 1963. Coleção Documentos e Memórias para a História do Porto - XXXIV, Publicações C.M.P. Gabinete de História da Cidade, Porto, 1964.
- SANTOS, F.J.T., "As Pescas em Portugal Continental: O Caso Amostra da Afurada", Dissertação de Mestrado em Geografia: Dinâmicas Espaciais e Ordenamento do Território - Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 1997, p.225.
- TAVARES, R. A., "Alfândega Nova do Porto: projectos e realidades", AAVV, Alfândega Nova: O Sítio e o Signo, Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, Porto, 1995.
- TAVARES, R., "Do Almazém Régio à Alfândega Nova: Evolução de um Tipo de Arquitectura Portuária", AAVV, A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro, Arquivo Histórico C.M. Porto, 1990, p.39-66.