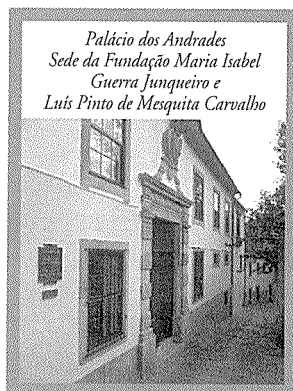


O TRIPEIRO

Fundado 1908



Palácio dos Andrades
Sede da Fundação Maria Isabel
Guerra Junqueiro e
Luís Pinto de Mesquita Carvalho

EDITORIAL	194
A OITAVA MARAVILHA por: Manuel Serrão	195
A MEMÓRIA DE GUERRA JUNQUEIRO CONTINUA VIVA, 80 ANOS DEPOIS DA MORTE DO POETA por: Cristina Moura Fonseca	196
A PRATARIA DE JOÃO COELHO DE S. PAIO (1719-1784) por: Gonçalo de Vasconcelos e Sousa	199
DOURO E LEIXÕES SOB O SIGNO DO BILHETE POSTAL por: Jorge Fernandes Alves	202
A CAPELA DE MÚSICA DA SÉ DO PORTO (Segundo A. de Magalhães Basto) por: Paula M. M. Leite Santos	205
JOSÉ DOMINGUES DOS SANTOS (1887-1958) Percurso de um inconformista - I por: António José Queirós	208
HISTÓRIA DO CINEMA DO PORTO I – Os pioneiros. O cinema da Invicta Film por: Marc Barros	211
DO BEM COMER DO PORTO E DOS SEUS «SANTUÁRIOS» por: Ercílio de Azevedo	214
D. LOURENÇO CORRÊA DE SÁ E BENEVIDES Algumas curiosidades da vida deste portuense, que foi o Bispo do Porto por: Fernando Moreira da Silva	216
UMA HOMENAGEM A ANTÓNIO NOBRE EM PARIS por: José Augusto Seabra	217
O TRIPEIRO COMPLETOU 95 ANOS COM ALMOÇO COMEMORATIVO por: C. M. F.	219
COMUNICAÇÕES DOS LEITORES	220
VIDA CULTURAL	221
ACONTECEU HÁ 50 ANOS	223

PROPRIEDADE: ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

SEDE: Rua do Farol – Monte da Luz, 5 • 4150-509 Porto
Telef: 22 610 23 28 / 22 615 42 83 • Fax 22 615 42 84

ADMINISTRAÇÃO: Tomás A. Moreira
João Ruy Ribas dos Santos • Francisco de Almeida e Sousa

DIRECÇÃO: Augusto Canedo

CONSELHO DE COORDENAÇÃO: Maria do Pilar Garcia • Alexandra Fernandes • José Fragoso • José Leão

Depósito Legal n.º 11457/86 • Registo na D.G.C.S. n.º 107643

Revista Mensal • Preço: 5 € • Assinatura Anual: 50 €

EXECUÇÃO GRÁFICA: UNIARTE GRÁFICA/PORTO

TIRAGEM: 5000 EXEMPLARES

7.ª SÉRIE • ANO XXII • NÚMERO 7 • JULHO 2003

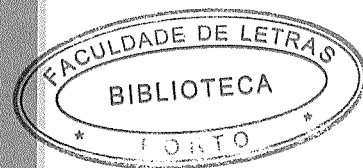
PATROCÍNIO:  CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

NUCLEO DE PERIODICOS

FLUP-BIBLIOTECA <>



776627



Douro e Leixões sob o signo do bilhete postal*

Jorge Fernandes Alves

DOURO e Leixões: horizontes de água, horizontes de barcos. E, no cruzar dos caminhos, o horizonte de todos os sonhos, se aceitarmos que o barco, para lá do «maior instrumento de desenvolvimento económico» do mundo ocidental é também «a maior reserva de imaginação», enquanto «espaço flutuante, um lugar sem lugar» que nos leva de porto em porto, a múltiplos destinos⁽¹⁾.

Desfiam-se, assim, os sonhos na cidade portuária e as imagens fixam-se na retina para sempre. Que o diga Ricardo Jorge, ao evocar, no Brasil, a sua infância, rememorando a cidade do Porto:

«No surgidoiro estreito do Doiro, cavado entre ribanceiras empinadas, ancorava a frota de barcas, brigues, escunas e hiates, numa rede de mastros, vergas e cordame, tão cerrada que um bom marinheiro podia atravessar pelos ares este dédalo sem esforço – marinha veleira, mantida pelo tráfico da emigração e pelo comércio reinante com os portos do Brasil. Armadores e calafates aparelhavam e cavilhavam cavernames no estaleiro do Oiro. Dia de festa o do lançamento à água (...) Atraía as vistas e os gabos a carranca do navio – O Neptuno membrudo do tridente e coroa de bicos, ou a sereia de cauda enroscada em nós, ou o anjão de bochechas a soprar a tuba (...) O pobre do emigrante empilhava-se à proa a roer a pedreneira da bolacha de bordo e a sonhar com a árvore das patacas»⁽²⁾.

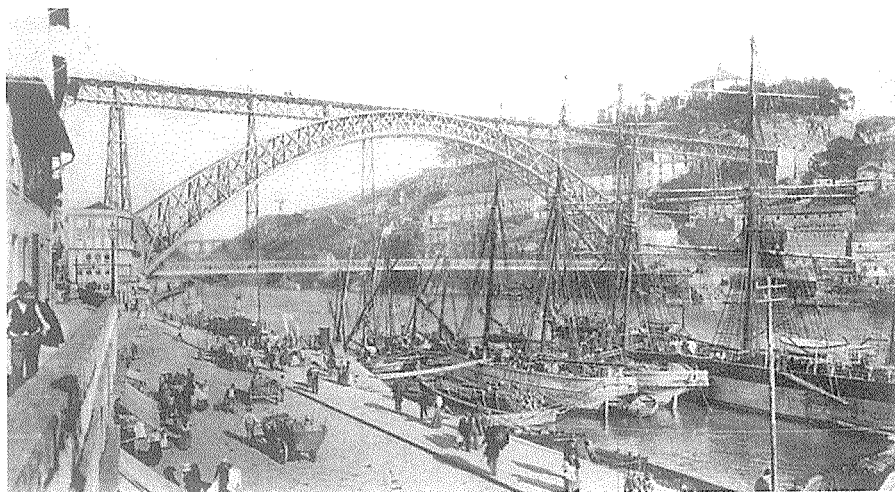
Na cultura de imagens que se desenvolveu, sobretudo a partir do século XIX, proporcionada pelo progresso técnico, poucas cidades surgem tão indelevelmente ligadas aos barcos como o Porto, alimentando a metáfora de uma viagem que se renova na alma de cada um. Já dissemos algures que o bulício portuário se tornou a imagem referencial da urbe portuense, pois a iconografia antiga quase não consegue representar a Cidade senão à flor da água, em função do rio Douro, das barcas e dos veleiros, da azáfama das gentes em carga e descarga⁽³⁾.

E a imagem da modernidade, veiculada pela fotografia, quando salta para o exterior, não se deixa seduzir também, em grande medida, pela água e pelas embarcações? Nas imagens e nas palavras, o rio Douro, com a sua ligação ao mar, ou seja, na sua função portuária, é, na verdade, o marcador que territorializa a cidade, que ajuda a demarcar o seu espaço de influência, que produz a mitologia da urbe.

Para que os barcos aportem à Cidade e permitam o fluxo de trocas (de bens, de pessoas, de sonhos) criam-se ancoradouros que, face à evolução das embarcações, vão ganhando uma complexidade crescente, exigindo intervenções gradualmente engenhosas. Dificuldades da barra, labirintos de percurso, assoareamento, enfim, um mar de problemas

emerge como impossibilidade de uma navegação que ganha ímpeto e dimensão com o vapor, traduzindo-se, ao nível do Douro, num sem fim de naufrágios, de recusas de acesso, de passagens ao largo.

«Ver passar os navios», ao longe, é aforismo de negligência, é morrer! Na cidade do trabalho, os cinco sentidos apuram-se para tocar de perto as embarcações, para as fazer fundear nos ancoradouros que marginam a cidade, para compartilhar caminhos e sentidos, garantindo a chegada para prevenir as partidas. O acesso ao navio é manter a ligação umbilical ao mundo. Por isso, o jogo dos ancoradouros e dos canais de acesso, ou seja, da construção das estruturas portuárias relevantes, transforma o porto do Douro numa odisseia ur-



Porto – Ponte D. Luis I.



Porto – Cais da Ribeira e Ponte D. Luis I.



Matosinhos – Porto de Leixões.

bana. Complexo indissociável da Cidade, representam ao Rei os poderes locais, jogam nos corredores as influências, manifestam-se ao vivo os interesses populares. Porque o porto é o sopro vital da colmeia humana. Na verdade, para muitos a viagem faz-se com os olhos, perscruta-se na lonjura o trajecto das coisas e dos entes que se largaram, presentem-se os destinos, mas os pés raramente saltam do chão firme, a não ser para pequenas travessias fluviais. O oceano de rostos que povoa o porto não são necessariamente pescadores, marinheiros ou viajantes, mas também carregadores, barqueiros, artesãos, agentes alfandegários, comissionistas, contabilistas, negociantes, pois um mundo de pequenos e de grandes negócios fervilha no interior do porto e arredores.

Surgem então múltiplos projectos para conferir qualidade e dimensão ao porto do Douro, mobiliza-se a Cidade para as obras, pagam-se impostos especiais. Mas a natureza é difícil de domar, embora generosa na resposta aos apelos. Se não traz o porto às gentes, permite que as gentes vão ao porto. É apenas preciso descobri-lo. O porto ideal, afinal, encontra-se um pouco mais além, já delineado nas enigmáticas pedras «leixões», abrigo natural ao largo da pequena foz do Leça. Para esse efeito, o estuário deverá ser penetrado e aprofundado para criar docas interiores, recuperadas ao vale envolvente, como forma de garantir a tranquilidade necessária, só alcançada pela profundidade obtida e pelo

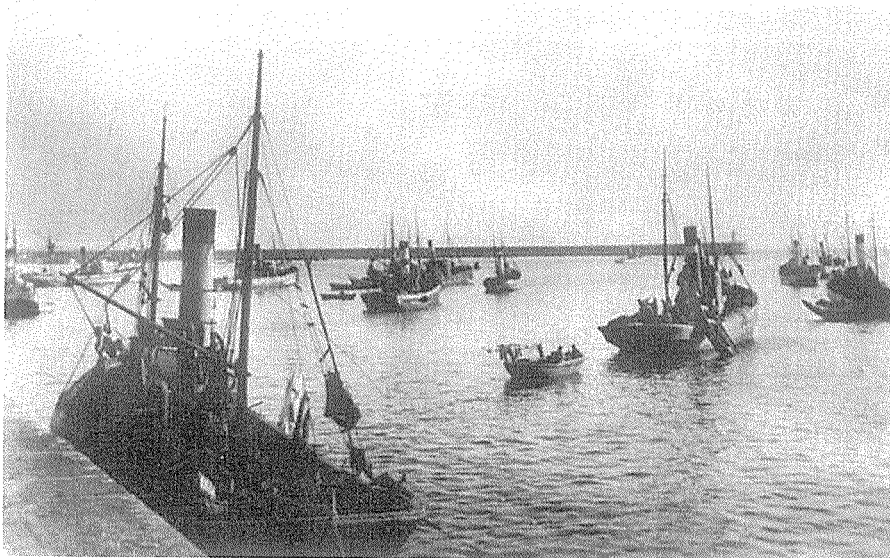
apaziguamento da ondulação que os molhes, numa luta de «titãs», procuram deter. É ali que a Cidade, através dos técnicos da especialidade, vislumbra a viabilidade portuária para continuar a respirar, mantendo a ligação ao mundo por via marítima.

Magoada, a Cidade corre atrás do porto, desloca-se em função das novas estruturas que garantem o movimento. Gradualmente, empresas e serviços aproximam-se da nova área portuária, abandonando a Ribeira. Não sem que ocorram episódios de imperialismo urbano, de alastramento da cidade. Nos inícios do século XIX, já a Cidade se prolongara, incorporando no seu território a Foz, que antes fora couto independente da jurisdição da Cidade e, de forma efémera, concelho. Um século depois, em função do projecto oficial que, final-

mente, determina o porto comercial para Leixões, o voluntarismo republicano chega a decretar (1913), para integração em diferido, a inclusão da nova área portuária respectiva e zonas envolventes na cidade do Porto, a ocorrer quando as estruturas comerciais fossem dadas por concluídas e ganhasse corpo o frustrado «sistema portuário Douro-Leixões».

Não esqueçamos um pormenor importante neste contexto: as barreiras da cidade. Paradoxalmente, com o liberalismo, doutrinador do livre comércio, a cidade cercara-se por uma linha de demarcação, cuja ultrapassagem só podia ocorrer nas barreiras, destinadas à cobrança do imposto que constituía a principal receita da municipalidade. A linha de barreiras dificultava, assim, a entrada aos produtos do exterior, onerando-os para atingirem o mercado urbano, necessário, por exemplo, para seguirem nos navios para outros destinos. Era, então, preciso integrar o novo porto na área cercada, chamando Leixões à cidade.

Caminho tortuoso que só o Estado Novo resolverá: concretiza o porto comercial de Leixões e elimina o imposto de barreiras. A dinâmica económica fará o resto e Leixões afirma-se por si próprio, ultrapassando veleidades administrativas. Surgirá ainda um movimento efémero para se criar uma nova cidade com a designação de Leixões, prevendo-se para o efeito a integração administrativa do novo porto e áreas circundantes. Mas a referência a Matosinhos persistirá até se transformar recentemente em cidade e o porto de Leixões tem vindo a concreti-



Leixões – Vista do porto.

zar os planos sucessivamente reformulados, tendo atingido nos últimos anos não só as etapas previstas, como níveis importantes de qualificação, em termos de ligações externas e organização interior.

Este processo portuário, que, se poderá dizer, entra em transe a partir da segunda metade do século XIX está, pois, intrinsecamente ligado às transformações técnicas, económicas e sociais que se verificam em simultâneo, que se podem referenciar genericamente como a emergência da industrialização, a qual se opera a nível mundial, embora aqui ondule de forma mais lenta. Alastrando, ainda que assincronicamente, aos diversos territórios, essas transformações consolidam o poder e os padrões de vida dos estratos burgueses e geram a corrida à integração no mercado mundial das trocas de bens. O domínio dos espaços e a sua apropriação pelos interesses comuns têm uma das suas manifestações no esforço que homens de ciência e da técnica – os cientistas e os engenheiros – desenvolvem para construir os portos modernos, adaptando-os às novas exigências da navegação a vapor ou criando-os de raiz, com soluções artificiais. O paraíso na terra, isto é, a optimização dos recursos, antes um dom da natureza, pode passar agora pela artificialidade, pela aplicação da técnica cada mais vez mais sofisticada, aos diversos níveis disciplinares, com soluções encontradas pelo demiurgo dos novos tempos – o engenheiro. A dicotomia desenvolvimento versus atraso, enquanto sentimentos derivados do posicionamento face ao pro-



Porto – (S. João da Foz do Douro). Praia do Molhe e esplanada.

gresso vivido, enraíza-se por esta altura. Se as pontes, outra realização gloriosa da engenharia, suscitam, no Porto, sentimentos de vitória sobre a natureza, ao assegurarem as comunicações com a outra margem do rio, sublinhemos que o porto assegura a ligação ao(s) outro(s) lado(s) do(s) oceano(s), situando-se numa escala diversa. São as obras portuárias que, pela ruptura que introduzem, acabam por ser determinantes na evolução do urbanismo regional, deslocando, a jusante, os fluxos de construção civil e instalação comercial. Neste contexto, os portos e as suas transformações, bem como as persistências verificadas para contraste, tornam-se também objectos de imagens que pretendem representar as colectividades respectivas, produzindo-se o *cliché*, que multiplicado e enviado pelo correio, leva a todo o mundo as representações em que a colectividade se revê. Sim, por que,

paralelamente à revolução dos portos e dos transportes, vivem-se mais revoluções, como sejam a da comunicação, com a explosão desse serviço que dá pelo nome de correio postal, mas que inclui também a da litografia e da fotografia, ao lado de outras (a imprensa diária, o telégrafo, o telefone). O bilhete postal ilustrado desempenha aqui esse papel de mediador entre a colectividade e o mundo, disseminado pelo indivíduo (indígena, viajante ou turista) que, para efeito de lembrança ou recurso de passagem, envia uma mensagem breve, através de postal mais qualificado, adicionando à sua outras mensagens implícitas, em que o ver se torna um acto de comunicação, dispensando a tradicional descrição escrita do lugar. Estamos, então, já no império da imagem, do «ver para crer» que o bilhete postal ilustrado tipifica ■

* O presente texto reproduz um extracto do livro Douro e Leixões – A vida portuária sob o signo dos bilhetes postais. Porto: APDL/Edições Asa, 2002, com textos de Jorge Fernandes Alves sobre a colecção de bilhetes postais de José Lima Torres.



Porto – Foz do Douro – Molhe.

NOTAS

(1) Segundo Michel Foucault, cit. por SILVANO, Filomena – *Antropologia do espaço*. Oeiras: Celta, 2001.

(2) JORGE, Ricardo – *Brasil!Brasil!!*. Lisboa: Empresa Literária Fluminense, 1930, p. .20
(3) ALVES, Jorge Fernandes – Porto, Trabalho e Indústria. *História*, 38 (Setembro 2001), p. 30-37.