O TRIPEIRO

Fundado 1908

Aniki-Bóbó, de Manoel de Oliveira, 1942
Foto extraída do livro «O Cinema Português nunca existiu» de João Bénard da Costa

EDITORIAL 258

BANDA DE RAMALDE
por: Helder Macedo Sampaio 259

HISTÓRIA DO CINEMA DO PORTO
III - Da aventura do sonoro até ao 25 de Abril
por: Marc Barros 260

MANUEL ALCINO:
Ourives da contemporaneidade
por: Gonçalo de Vasconcelos e Sousa 264

O PORTO OITOCENTISTA
A cidade e os espaços industriais
por: Jorge Fernandes Alves 267

PÁGINAS DISPERSAS DE UM PORTO DISTANTE
por: Ercílio de Azevedo 270

JOSÉ DOMINGUES DOS SANTOS (1887-1958)
Percursos de um inconformista – III
por: António José Queirós 272

CASAS DO CORREIO DO PORTO
1853-1882
por: F. Oliveira Pinto 277

AMÉRICO BARBOSA – O FUNDADOR DA AMBAR
Empresário de sucesso – Homem generoso
por: Adelina Piloto e A. Monteiro dos Santos 280

A CAPELA DE S. CRISPIM
por: Fernando Moreira da Silva 283

COMUNICAÇÕES DOS LEITORES 284

VIDA CULTURAL 285

ACONTECEU HÁ 50 ANOS 287

NUCLEO DE PERIODICOS
FLUP-BIBLIOTECA
777302

PROPRIEDADE: ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

SEDE: Rua do Farol – Monte da Luz, 5 • 4150-509 Porto
Telefs. 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 9 • SETEMBRO 2003

PATROCÍNIO: CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

008(0.
Tri.
FACULDADE DE LETRAS
BIBLIOTECA
PORTO

O Porto oitocentista

A CIDADE E OS ESPAÇOS INDUSTRIAIS

Jorge Fernandes Alves

DESORDEM ou nova ordem, o que é o Porto oitocentista, a cidade romântica? Este dilema, entre a percepção de um mundo que parecia esvair-se num vendaval de desordem e a emergência de um outro cujas configurações ainda se não adivinhavam no seu lento ordenamento, não foi exclusivo do Porto oitocentista. A tensão dos novos problemas urbanos atravessou todo o mundo ocidental perante o crescimento da cidade industrial, exprimindo as representações de um olhar pré-urbanista, que ora se revia na nostalgia de uma padronização que perdia sentido ora no reconhecimento da necessidade premente de um novo alinhamento social. À imagem do que diz Françoise Choay[1], a justaposição teria funcionado de algum modo na evolução da cidade medieval para a cidade barroca, mas a industrialização estilhaçou os padrões tradicionais, introduziu rupturas profundas, desde a revolucionária transformação dos meios de produção, aos padrões de consumo e à emergência de novas formas de transporte, o que exigia processos complexos de (des)orientação perante os novos sinais.

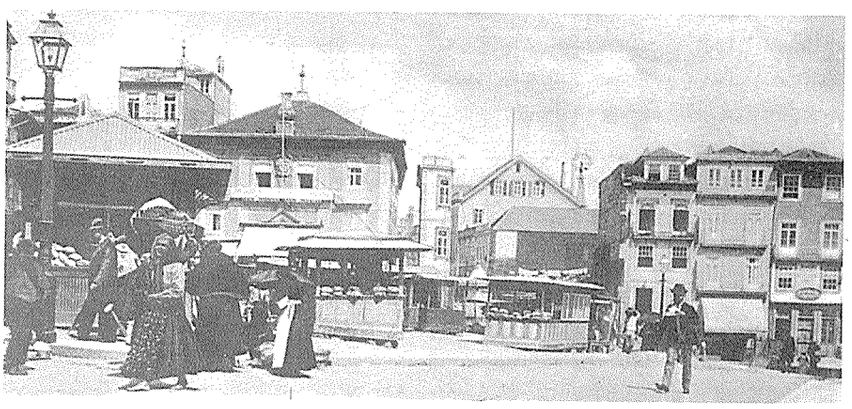
Nesta perspectiva, o território da cidade portuense sofreu uma clara metamorfose durante o século XIX, sobretudo na segunda metade, que alterou inevitavelmente os laços que animavam a relação entre o habitante e o seu espaço de referência[2]. Na verdade, ainda que ninguém viva a cidade por inteiro, a percepção da realidade, e logo a representação da cidade, decorre sempre da vida de relação, dos níveis de interdependência, das relações de troca e de cooperação. A repetição sistemática de percursos e posicionamentos fornece informações e imprime sulcos que, em acumulação, ajudam a cartografar mentalmente o espaço vivido, sinalizando marcas apreendidas pelos cinco sentidos. Para quem se move ao ritmo do trabalho repetitivo que a cidade proporciona, pode dizer-se que as rotinas da vida urbana se fazem de olhos fechados, porque os sentidos se compensam numa função vicariante. Esse mapa mental onde se inscrevem os trilhos do quotidiano é a cidade de cada um, numa territorialização que decorre das motivações (económicas, sociais, culturais, políticas) que animam o seu dia-a-dia ou a sua noite-a-noite.

Mas a cidade, as grandes cidades, foram sempre o alfobre de forças que mudaram a sociedade. É nelas que se pressente a viragem. E, no século XIX, o Porto era, em qualquer caso, uma cidade ferida, mas em mudança, modelando novas topografias. Dois vocábulos funcionam como palavras-chave no discurso reivindicativo da cidade, marcando-lhe o corpo e a memória no processo de transfiguração: estorvo e cerco.

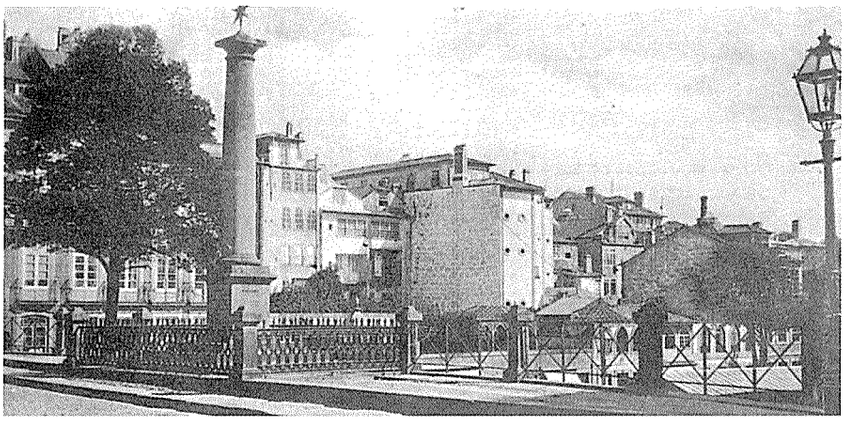
Não falando sequer das consequências do cerco militar que em 1832 envolveu a cidade decorrente da guerra civil entre absolutistas e liberais, com consequências profundas na vida da cidade, na sua acção social e dos grupos que a dominavam, já pelos finais do século XVIII a cidade, em dores de crescimento, sentia o cerco físico das muralhas fernandinas como uma atrofia. E, como dizia Alberto Pimentel, «aqui o espírito faz-se prosa»[3]. As diversas portas da muralha, afinal, abafavam a cidade, a qual, num esforço de camartelo, decidiu abrir-se ao espaço circundante e ganhar campo de manobra na sua extensificação. O granito lavrado, num assomo de utilitarismo, serviria outras batalhas: pedra a pedra se encastelará a muralha na margem do Douro, arvorando-se em cais para melhor receber os veleiros que ligam a cidade ao mundo.

E o cerco conventual. Não é que a cidade do trabalho se deixou cercar por conventos, cada um com várias dezenas de religiosos? Vejamo-los, freguesia a freguesia, um a um, segundo dados para 1794. *Sé*: Lóios – 20, Beneditinos – 27; Domínicos – 28; *S. Nicolau*: Franciscanos – 50; *Vitória*: Agostinhos Descalços – 15; Agostinhos Calçados – 17; *Miragaia*: Carmelitas Descalços – 35; *S. Ildefonso*: Capuchos – 20, Congregados – 30. Ao todo, 242 frades, segundos os dados de José Gomes de Villas Boas. E freiras? 130 Franciscanas, 80 Beneditinas, 20 Carmelitas, não se esquecendo anda as «Recolhidas»: Anjo – 40, Esperança – 30, Mãe de Deus – 25, ou seja, 325 mulheres de oração. (Já agora, não se esqueçam os 435 clérigos seculares, para curarem as almas de uma população de 33 862 habitantes, ou seja, uma razão de 1/77 almas)[4]. Se a guerra civil criou a conjuntura asada para a secularização destas instituições, o que se fez aos espaços conventuais? De tudo um pouco, mas sempre no sentido da sua ocupação mais utilitarista.

Um (S. Francisco) derruba-se, ainda que em ruínas, devido a incêndio na guerra civil, adoçando-se um pesado palácio de comércio à mais bela igreja barroca da cidade, que resistiu por evidente milagre.



Praça de Santa Thereza.



Memória do Bolhão.

Maior ruptura não podia haver: o claustro da meditação espiritual dará lugar ao jogo bolsista. Mas o conjunto torna-se a imagem de marca, sala de visitas de uma cidade com novas demarcações. Outros conventos, por vezes repartidos em leilão, darão lugar a armazéns e unidades industriais: que melhor para Monchique do que uma fábrica de cortiça? Outros ainda são arrasados para darem lugar a novas construções utilitárias: o pronunciar da Avé Maria será substituído pelo silvar da máquina a vapor que, resfolegando, arrasta os comboios e liga o Porto à nação.

Muralhas e conventos derrubados ou reutilizados são bem a imagem simbólica de uma revolução, de um virar de página, para uma cidade que se pretende aberta ao exterior.

E o que pede a cidade, o que dizem precisar as vozes que falam pela cidade? Com os inícios da afirmação liberal, pede-se uma casa de alfândega! Não porque os portuenses adorassem pagar impostos (sublinham mesmo os descaminhos que o sistema vigente trazia), mas porque as mercadorias respectivas andam tresmalhadas por vintes e tantos armazéns alugados, de forma dispersa, pela Ribeira, e isso «é estorvo», uma série de estorvos, dizem os negociantes às Cortes de 1821. Por isso se pede uma casa de alfândega, que combine a localização, de forma a aproximar a descarga nos cais e armazéns proporcionados ao nível de comércio efectuado. A nova alfândega far-se-á apenas na década de 1860, reconfigurando uma grande parcela da paisagem ribeirinha, que implica largos terraplenos e alteamento de rua (a praia fluvial de Miragaia desaparece). E ficará, enquanto fortaleza de armazém, como mais um símbolo da afirmação comercial da cidade, na vizinhança da Bolsa que se vai erguendo na proximidade, ambos os edifícios numa pesada imagem granítica.

Pedem, obviamente, para a «fácil circulação» de bens, um bom «sistema de viação pública», verdadeira «estrada real da riqueza nacional». Uma estrada que do Porto se dirigisse até à raia e que « como o dorso de um peixe, ela lançasse espinhas e se ramificasse com as terras que lhe ficam contíguas». E, em complemento, a libertação dos «vexames», das peias ao comércio. Dirá a comissão da Associação Comercial (1853): «Dai-nos estradas, canais e rios navegáveis, e permiti a aceleração do trânsito, abolindo as barreiras interiores, os impostos locais, as guias, os passaportes e todos esses artifícios com que se tem esmagado e continua a esmagar a indústria». Depois quererão as pontes, para permitir a fácil passagem para o outro lado do rio de pessoas e carros, e as vias férreas.

Entretanto o que chega, sem se pedir, apenas pela espontaneidade criadora do sentido empresarial são as fábricas, muitas fábricas. Numa primeira fase, as poucas unidades industriais situavam-se na Ribeira, atendendo às circunstâncias do transporte fluvio-marítimo. Massarelos e Miragaia pontificavam então: cerâmica, fundição, construção naval mas também já a concentração têxtil manufactureira (fábrica do Paço, de Manuel Joaquim Machado, chega a agrupar quase meio milhar de operários em plena Miragaia). Depois, com o correr do século, a cidade é envolvida por uma verdadeira floresta industrial nos espaços exteriores à antiga muralha, onde não se vislumbra concentração ou um princípio de ordenamento. Olhando para a cartografia da mancha industrial, já dizia Ezequiel de Campos, no seu *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*, num tempo posterior, quando emergia já uma clara preocupação racionalizadora e ordenadora:

«O Porto não tem bairros propriamente industriais; as fábricas estão dispersas por toda a Cidade e imediações, de Campanhã ao Ouro, de toda a beira-rio a toda a estrada da Circunvalação. Nem sequer um acantonamento sistemático, relacionado com o Porto e os caminhos-de-ferro. Uma verdadeira dispersão».

Mas no sobrevoo, uma primeira impressão geral se retinha: zona alta da cidade, logo indústria ligeira, na tipologia tradicional das indústrias, pois a pesada (fundições, a cerâmica), situava-se junto ao rio, atenta ao factor transporte. Neste rumorejar de vida, um elemento decisivo: o transporte urbano, ligando os pontos interiores da cidade, rasgando novas vias que se vão recobrir de edificações marginais: o «carro americano», de tracção animal, a partir de 1872, utilizando carris a sustentar uma maior velocidade, foi o ensaio limitado desse processo de «viação acelerada», que só o eléctrico poderia trazer (a partir de 1895)[5].

Mas na cidade comercial, ligada ao mundo pelo mar, o porto era decisivo: que fazer com uma barra que era «um sorvedouro de vidas e de propriedades»? Responder a esta questão era equacionar a sobrevivência colectiva, era lutar pela criação de condições alternativas que respondessem às novas exigências de navegação, marcadas pela circulação de grandes vapores, incapazes de entrarem e manobrarem nos apertados meandros da barra do Douro, cujo leito estava infestado de massas graníticas que ocasionavam sucessivos naufrágios nas novas embarcações. Longo folhetim que só encontrou alternativa na criação de um porto marítimo mais além, já fora da Cidade, no aconchego de Leixões, onde o artificialismo da engenharia permitiria criar um porto afeiçoado às novas exigências técnicas, mas que inevitavelmente induziria um reordenamento da topografia comercial e até industrial da cidade que só se sentiu no século XX no

interior da cidade de uma forma clara[6]. Como vivia esta cidade cheia de gente? De formas naturalmente diferentes, por classes e estatutos, desde o palacete burguês às casas do operariado, que a indústria fez proliferar na cidade, pontuando aqui e ali laivos de paternalismo numa habitação social insuficiente, o que explicava a proliferação das «ilhas». Nas representações fornecidas pelos inquéritos industriais, o Porto, na sua actividade diária, era uma cidade em grande parte escondida, que só se captava em toda a sua extensão pelo sentido auditivo, pois o bater seco e ritmado dos teares manuais matraqueava o ar e criava uma atmosfera específica em algumas zonas. Uma atmosfera de trabalho intenso onde sobrevivência e clandestinidade eram as duas faces de uma só moeda – o sistema manufactureiro-capitalista, com práticas de *putting-out*, que introduzia o trabalho industrial no domicílio, que instalava o tear no espaço doméstico, numa organização espacial em que as meadas de algodão saiam de debaixo da cama, as crianças enchiam esforçadamente as canelas, a mãe fiava e dobava, o homem tecia. Um sistema de produção, em que paralelamente à actividade fabril, o tecelão doméstico trabalhava para o fabricante que comercializava os seus tecidos[7].

Assim se sobrevivia, numa cidade desigual, que ocultava o trabalho para fabricantes que tinham as suas oficinas e armazéns nos quintais traseiros das fachadas alinhadas de muitas ruas do Bonfim ou Cedofeita. E cidade clandestina, disse acima, porque aos menos de dois milhares de teares observados nos registos fiscais, calculavam os inquiridores corresponder pelo menos ao décuplo a realidade. Tudo porque a contribuição industrial se pagava em conformidade com o número de teares declarados. E porque não se cumpriam horários, ou melhor, se cumpriam todos os horários, todos os turnos, aproveitando ao máximo a capacidade produtiva do tear doméstico.

Na diversidade dos olhares sobre a cidade, chegará a vez do higienismo, do humanitarismo físico e social, pelo estilo forte e truculento de Ricardo Jorge. O seu relatório sobre *O saneamento do Porto* (1888) é um retrato impressionante da cidade pelo imperativo da «defesa da saúde e da vida, a luta contra a morbilidade e a mortalidade», fenómenos que a hipertrofia das cidades oitocentistas propagou, em face da qual se impunham sistemas de saneamento e de tratamento de águas. A melhor forma de conseguir a consecução dos seus objectivos higienistas, encontrou-a Ricardo Jorge na colocação em evidência desta sobremortalidade endémica, traduzindo em números as várias configurações da «topografia obituária» da Porto, pondo em relevo a elevada mortalidade e, sobretudo, a elevadíssima mortalidade infantil, com taxas típicas de séculos anteriores, sem reflectirem ainda os progressos tecnológicos do seu tempo. A sua *Demografia e Hygiene da Cidade do Porto* completará o «esboço da fisionomia topográfica e social» em finais do século (1899). E a peste bubónica ainda estava para vir, precisamente aí, fatalmente na viragem do século, pouco depois de realizadas as denúncias da insalubridade.

Uma cidade apreende-se e vive-se a diversas escalas, de dimensão humana, na relação do indivíduo com o seu objecto de observação. Mas o correr do tempo introduz marcas decisivas. O universo simbólico e sagrado da cidade antiga, que ordena em grande medida a sua distribuição espacial, perdeu o seu lugar na cidade oitocentista, pautada por decisões e sinais de carácter predominantemente económico onde as delimitações definidas se diluem ou não existem mesmo. Topónimos novos mascaram a realidade da história e introduzem situações muitas vezes sem sentido para a maioria dos contemporâneos, desligando para os vindouros a corrente do sentimento patrimonial. O liberalismo varreu a memória antiga e, num assomo de proselitismo laico, encontrou novos heróis para referência de lugares.

Neste sentido, a metamorfose da cidade era, cada vez mais, captada por diferentes formas de percepção, todas elas naturalmente limitadas e reducionistas. Geralmente, só o romancista, na sua leitura esforçada de sobrevoo, ambicionava uma escala panorâmica, fornecendo uma percepção simbólica que, perante a racionalidade limitada que todos temos para abarcar a complexidade das coisas, rapidamente se transformava num estereótipo, em que uma parte se assimilava ao todo da vida urbana. A personificação urbana emergia como imagem de marca. Para Garrett ou para Arnaldo Gama, o Porto é uma ruína, onde esvoaçam os fantasmas do passado, num pátio de virtudes. Para Herculano, o Porto, em exemplos de amor de independência e de dignidade moral, combate pelos seus foros de sempre. Já para Camilo, o Porto anota apenas um incessante livro de contas-correntes. Para Alberto Pimentel, porém, o Porto zela, o Porto trabalha, o Porto se desvela. Releia-se esse esquecido Alberto Pimentel e o seu obstinado desejo de dizer *O Porto por fora e por dentro* (1878), consciente da necessidade de rodear o prisma urbano para apreender uma maior perspectiva da realidade, mas incapaz de ir além da focalização burguesa e do estereótipo do trabalho.

Mas, em todos estes autores, sobrevem a metáfora organicista a representar a cidade, vista como uma entidade com vida na sua espessa materialidade inanimada, como se não fosse o gesto e olhar de cada um a fazer a cidade ■

NOTAS

(1) CHOAY, Françoise – *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie.* Paris : Éditions du Seuil, 1965.

(2) BAILLY, Antoine S. – *La Percéption de l'espace urbain.* Paris: Centre de Recherce de l'Urbanisme, 1977.

(3) PIMENTEL – Alberto – *O Porto por fora e por dentro.* Porto: Livraria Internacional, 1878,

(4) CRUZ, António – *Geografia e economia da Província do Minho nos fins do século XVIII. Plano de descrição e subsídios de Custódio José de Vilas-Boas.* Porto: Centro de Estudos Humanísticos, 1970.

(5) SOUSA, Fernando; ALVES, Jorge Fernandes – *Os Transportes Colectivos do Porto – uma perspectiva histórica.* Porto: STCP, 2001.

(6) ALVES, Jorge Fernandes; *TORRES,* José Lima – *Douro-Leixões. A vida portuária sob o signo do bilhete postal.* Porto: Edições Asa, 2002. SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes – *Leixões, uma história portuária. Matosinhos.* APDL, 2001.

(7) ALVES, Jorge Fernandes – *Fiar e Tecer. Uma perspectiva histórica da indústria têxtil a partir do Vale do Ave.* Vila Nova de Famalicão: Museu da Indústria Têxtil, 1995.