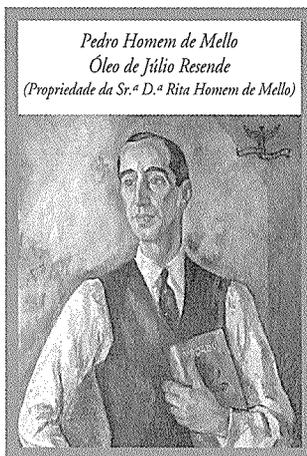


O TRIPEIRO

Fundado 1908



EDITORIAL	258
O PORTO NÃO MUDOU por: Tomás A. Moreira	259
PEDRO HOMEM DE MELLO – Eu Hei-de Voltar um Dia por: Paulo Samuel	260
PEDRO HOMEM DE MELLO O Cantador de Afife por: Ercílio de Azevedo	264
UM ROSTO DE POETA E DOIS RETRATOS por: Francisco Ortigão de Oliveira	267
A MARGINAL DO PORTO, DA PONTE D. LUÍS I AO FREIXO por: José A. Rio Fernandes / Jorge Ricardo Pinto	268
REFORMA DO SECTOR DOS VINHOS DO DOURO E DO PORTO EXIGE PADRÕES DE QUALIDADE SUPERIOR por: Cristina Moura Fonseca	272
ESCULTORES CALDENSES NO PORTO – Mestre António Duarte e João Fragoso por: Paula M. M. Leite Santos	275
CAMILO EM BRONZE por: Pedro Saavedra	277
O LENDÁRIO «MAGRIÇO» NÃO É LENDA Sua Ligação com o Porto por: Joaquim dos Santos Marinho	281
COMUNICAÇÕES DOS LEITORES	284
VIDA CULTURAL	285
ACONTECEU HÁ 50 ANOS	287

NUCLEO DE PERIODICOS

FLUP-BIBLIOTECA



778775

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 • Jorge Ribeiro

DIRECTOR: Francisco de Almeida e Sousa

REDACÇÃO: José Leão

Depósito Legal n.º 11457/86 • Registo no I.C.S. n.º 107643

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

EXECUÇÃO GRÁFICA: UNIARTE GRÁFICA, PORTO

TIRAGEM: 5000 EXEMPLARES

7.ª SÉRIE • ANO XXIII • NÚMERO 9 • Setembro 2004

PATROCÍNIO:  CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO



A marginal do Porto, da Ponte D. Luís I ao Freixo

José A. Rio Fernandes / Jorge Ricardo Pinto

JÁ noutras ocasiões se tratou da diferenciação entre o lado ocidental e o lado oriental da cidade do Porto (ou entre a Foz dos ingleses e o Bonfim e a Campanhã dos “brasileiros” de que falava Júlio Dinis), uma diferenciação que nas últimas décadas se viu alargada à metrópole expandida, com Valongo e Gondomar a apresentarem indicadores de desenvolvimento claramente inferiores aos de Matosinhos e Maia, enquanto Vila Nova de Gaia aprofunda a desigualdade entre o litoral e o interior⁽¹⁾. Para lá de outros conflitos de base territorial, é particularmente preocupante esta desigualdade Este-Oeste, potenciadora de desequilíbrios diversos, desvantajosos para o conjunto dos que habitam um espaço urbano alargado e complexo que se entendeu chamar de Grande Porto. Entretanto, enquanto se aprofunda e alarga a diferença, mantém-se a complacência dos poderes públicos, apoiada numa total ausência de estratégia supramunicipal (ou sequer intermunicipal) que prejudica a regulação do investimento privado no imobiliário, o qual vai «fazendo cidade» a seu belo prazer. Para tal conta, por vezes, com o apoio das iniciativas públicas que inconscientemente, subconscientemente ou conscientemente, a exemplo do Programa Polis, chegam a favorecer a acentuação das diferenças, investindo na valorização de frentes de mar em processo de renovação urbana especulativa e esquecendo os espaços desqualificados e desvalorizados do interior metropolitano.

Não é a igualdade entre territórios que há que buscar, porque nunca o lado oriental será idêntico ao ocidental (mantendo-se de resto a heterogeneidade interna de cada um deles), antes o tratamento adequado de cada um, com o necessário favorecimento público daquele que apresenta as maiores debilidades⁽²⁾.

Entre outros espaços a merecerem atenção prioritária, neste leste «a leste do desenvolvimento», encontra-se a marginal

do Douro a montante da Ponte D. Luís, objecto do presente artigo, o qual propõe um percurso histórico à parte esquecida e desvalorizada da frente fluvial portuense, para terminar com algumas sugestões de estratégia para o que se julga uma muito necessária intervenção urbanística.

Na cidade compacta do século XVIII, para lá dos Guindais, perdia-se a noção da cidade, sem que um outro território habitado se impusesse, para além de pequenos núcleos rurais muito dependentes da agricultura⁽³⁾. Pelo contrário, para o outro lado, passado o lugar do Ouro, junto ao encontro do Rio Douro com o Atlântico, a Foz era já um importante núcleo de povoamento, administrado pelos beneditinos, nobilitado por intervenções militares e religiosas.

Do lado oriental – o que agora nos interessa –, as estradas apoiavam a urbanização de um território eminentemente rural onde avultavam algumas quintas, das quais umas quantas tinham vocação de recreio e possuem casa apalaçada com projecto ou influência de Nazoni (Revolta, Bonjóia e Freixo). Entre todas as estradas, a principal era a que, a partir da Porta de Cimo de Vila, conduzia pela Batalha e Mijavelhas (Campo Vinte e Quatro de Agosto) a Penafiel, conhecida por «estrada do pão» dada a impor-

tância do abastecimento desse produto a partir de Valongo.

Muito embora o curso do Douro constituísse uma importante alternativa para terras ribeirinhas a nascente do Porto, outra estrada que detinha algum significado era a que ligava Porto a Gondomar, pelo Freixo e Azevedo de Campanhã e que tinha continuidade pela Ponte Real (utilizada por D. Miguel no cerco ao Porto), ou derivação por Valbom, obrigando à difícil subida da Fonte Pedrinha⁽⁴⁾.

Para lá da agricultura e de alguma indústria incipiente, o lado oriental é visto ainda no século XIX como um espaço de «reserva» e de contraponto à cidade, local sobretudo para os passeios bucólicos de domingo, dos quais nos chegam diversos relatos, designadamente dos piqueniques na proximidade da Quinta da China e das viagens de barco até ao Areinho ou Valbom.

Todavia, este quadro sofrerá alterações significativas a partir do final da Guerra Civil (1834), com a emergência do Novo Regime. Entre os demais, a industrialização e a instalação do caminho-de-ferro na segunda metade de Oitocentos, constituirão elementos fundamentais desta mudança, muito embora a topografia preserve a margem ribeirinha da instalação de fábricas em



Fig. 1 – Aspecto dos Guindais, vendo-se, em primeiro plano, as embarcações acostadas e a frente construída voltada para o rio (de ambos os lados do arruamento) e, em segundo plano, o pano da muralha gótica (à esquerda) e o muro do Passeio das Fontainhas (à direita) delimitando na sua parte alta este velho núcleo de urbanização de fora de portas que prolonga para leste a Ribeira e a Sé.

Fonte: Margens do Tempo



Fig. 2 – Aspecto do lado rural, quase bucólico, do Porto Oitocentista, na ligação com Gondomar. Entre o verde agrícola e florestado, um rasgo de estrada, algumas poucas casas e um ou outro imóvel notável, como o Palácio do Freixo.

grande número, bem como da multiplicação das pequenas casas de residência que acolhem os muitos que chegam à cidade e se empregam sobretudo nas novas fábricas.

Mas, apesar das grandes dificuldades em realizar a ligação com a «cidade alta», junto ao rio, sobretudo nos extremos, ou seja, na proximidade dos Guindais e próximo ao Freixo, existem instalações fabris, das quais a mais importante em 1881 tem vinte trabalhadores e se dedica aos curtumes⁽⁵⁾. Virão um pouco mais tarde as cerâmicas, junto à rampa da Corticeira e a montante da Ponte D. Luís, mantendo-se a ligação à produção de farinhas e cereais (já registada no Inquérito Industrial de 1881), depois ampliada para o concelho de Gondomar (tal como os curtumes), diminuindo em contrapartida a importância da produção de cal branca que tem duas instalações registadas na proximidade da Quinta da China^(6,7).

Apesar do crescimento da cidade e da sua notável expansão para leste, impulsionada pela abertura da Estação do Pinheiro e pela ligação a esta do caminho-de-ferro do Minho e do Douro, em 1875, e mais tarde a partir de Lisboa (após a conclusão da Ponte D. Maria, em 1877), a frente ribeirinha continuava «esquecida», na medida em que a topografia dificultava a relação com o resto da cidade, tal como de resto acontecia

igualmente do lado de Gaia. De facto, no vale encaixado que o Douro escavou, as relações transversais continuavam difíceis (e continuam ainda hoje...).

No sentido Este-Oeste, entretanto, existiria um carreiro de percurso difícil ao longo da margem direita do Douro, melhorado nalguns tramos, possivelmente aquando das obras de construção da Ponte D. Maria (ver foto 3). Mas, além das estradas antes referidas, o rio continua a ser o meio de transporte fundamental, quer se trate de pessoas ou de bens. Há diversos relatos, escritos e orais, de empresários e trabalhadores que vêm e vão de barco ao final de semana e passam todos os dias úteis na cidade, por vezes dormindo em alojamentos improvisados no local de trabalho, e de muitos outros que usam o barco para vir à cidade comprar e vender bens os mais diversos. O barco era também usado no transporte de mercadorias, avultando, entre as de origem mais próxima, boa parte da lenha que alimentava os fornos das padarias da cidade e desde logo «o assento onde (já em 1818) se fabrica o pão da tropa, nos guindais de baixo»^(8,9).

O acesso por terra firme ao longo do rio, dificultado pelo declive da encosta, pela escassa largura em alguns sítios e pela irregularidade do piso, mantém-se muito pouco utilizado até meados do século XX. Do lado ocidental, todavia, o «caminho de baixo», faz-se em condi-

ções de grande conforto, desde a abertura da Rua Nova da Alfândega em 1871, a qual suporta os trilhos do americano, ocupados em 1895 pelo primeiro transporte colectivo electrificado da Península Ibérica, o «eléctrico» nº 1, que liga desde então - até hoje - o Infante à Foz. A leste, a substituição desse antigo caminho marginal ao Douro é iniciada apenas em 1947, com a construção de uma estrada ligando o Freixo aos Guindais. Esta ligação obriga, no seu extremo ocidental, à construção do Túnel do Engenheiro Bernardo Ferrão, o qual veio dar finalmente continuidade à Rua do Infante D. Henrique que D. João I tinha mandado abrir cerca de cinco séculos e meio antes, assim permitindo o acesso do Infante à base dos Guindais, sem a passagem obrigatória pela Ribeira.

Os trabalhos dirigidos pela Junta Autónoma das Estradas duram cerca de dez anos e visam o desenvolvimento urbano da cidade, referindo-se igualmente como objectivo da estrada o «desenvolvimento turístico» da área que ela servia, tendo por base o valor paisagístico que o vale do Douro encerra. Esta ligação obriga a obras significativas para a contenção do rio em época de cheias, tomando-se como orientação a violenta cheia de 1936, com a cota rasante definida 50cm acima. A plataforma toma um perfil transversal de 13,5m, o que, dadas as condições geomorfológicas extremamente adversas, obriga a uma grande diversidade de soluções estruturais que incluem muros de alvenaria e outros de betão armado, por vezes com lajes de consola⁽¹⁰⁾.

Com a sua conclusão, cria-se uma importante via de relação que, com a sua continuidade para Oeste, as avenidas de Brasil e Montevideu e a Estrada Exterior da Circunvalação, estabelece uma cintura da cidade (E.N. n.º 12). Todavia, o território servido pela estrada que veio a chamar-se de avenida Gustavo Eiffel entre as pontes D. Luís I e D. Maria e de Avenida Paiva Couceiro da ponte D. Maria à Circunvalação, não perdeu o seu carácter periférico, dado o afastamento relativamente à «cidade alta». Daí que, até hoje, a par de algumas instalações industriais, de armazenagem e construção civil, sobretudo no



Fig. 3 – Fontainhas e Rua da Corticeira cerca de 1850, percebendo-se bem o caminho estreito que acompanha o rio e uma das poucas fábricas existentes na frente de rio a montante da Ponte D. Luís I, que se dedicava à cerâmica e mais tarde se transferiu para Gaia.

extremo leste (Metalúrgica Manuel Gonçalves, EDP, JAE/IEP, Mota&C^a/MotaEngil), pouco mais se tenha acrescentado de urbanizador. De facto, se a intenção de quem abriu a estrada era, expressamente, criar uma nova frente urbana, na verdade, ao contrário do que sucedeu no caminho para a Foz, tal desígnio encontra-se ainda bem longe de ser cumprido, constituindo as principais excepções, além dos casos antes mencionados (em que fábrica e instalações eléctricas foram entretanto abandonadas) e as ruínas de algumas habitações precárias recentemente demolidas, dois prédios de habitação colectiva (um dos quais aguardou por legalização durante largos anos), duas vivendas e uma estação de abastecimento de combustíveis, sem contar com a fixação permanente de *roulottes* que, até altas horas da noite, prestam apoio aos pescadores e outros visitantes e passantes, oferecendo bebidas e salsichas, cachorros e similares. Apesar disso, ao percorrermos a estrada marginal, percebemos um conjunto patrimonial assinalável, claramente subaproveitado. De ocidente para oriente, verificamos a presença da continuidade do centro histórico nos Guindais, algures entre o Postigo dos Carvalhos do Monte (mais tarde, a Porta do Sol) e o Postigo da Areia do lado imediatamente exterior à cerca gótica do século XIV; elementos significativos do património arqueológico industrial portuense, associado a velhas fábricas de cerâmica e metalúrgicas (destacando-se a preser-

vação dos fornos da antiga fábrica de Cerâmica da Lufapo) e a antigos bairros industriais, como na vertente de Rego Lameiro, no prolongamento do Lugar da Formiga em direcção ao rio (assentamentos residenciais que rodeavam antigas fábricas de curtumes, de alvenaria e saboarias) e, na arquitectura do ferro, uma das mais importantes pontes do mundo, assinada pelo mais emblemático dos engenheiros de final de Dezanove. Existem ainda os trilhos do comboio, presentes e ausentes, tripas urbanas ainda em funcionamento ou já desactivadas mas ainda marcando o território, há muito à espera de aproveitamento, tal como a Ponte D. Maria: se se instala uma linha nova para o metro na Boavista, porque não um investimento menor na ligação

de Campanhã à Alfândega? E uma passagem de peões e bicicletas na ponte-monumento? Talvez por Porto e Gaia porfiarem em se desentender... Logo adiante, bem recuperado, afirma-se o Palácio do Freixo, uma das peças mais representativas da arquitectura barroca de Setecentos, desde 2002 na propriedade da Câmara Municipal do Porto⁽¹⁾, cujo destino, ultimamente muito discutido, se espera esteja decidido à altura da impressão deste artigo.

Afinal, somados esquecimentos, adiamentos a desvalorizações e desqualificações de um lamentável “deixa andar”, o que não move este espaço? O que o impede de se afirmar? O que o conduz a este destino de lenta mas efectiva ruína? Porque, de facto, se exceptuarmos trabalhos nas extremidades (recuperação do Palácio do Freixo e construção de marina e criação de funicular nos Guindais), nada se tem feito na frente fluvial a montante da Ponte D. Luís, desafiando o reencontro da cidade com as frentes de água, presente no resto do Porto (e Vila Nova de Gaia).

Nota-se, portanto, e na linha do que se afirmou de início que, também na marginal do Douro, que o desequilíbrio a favor do lado ocidental é bem evidente, pois se, a jusante da ponte D. Luís I, se somaram diversas intervenções aproveitando necessidades associadas à Cimeira Ibero-Americana ou oportunidades de um Polis que pretendia favorecer a aproximação das cidades aos rios e mar,

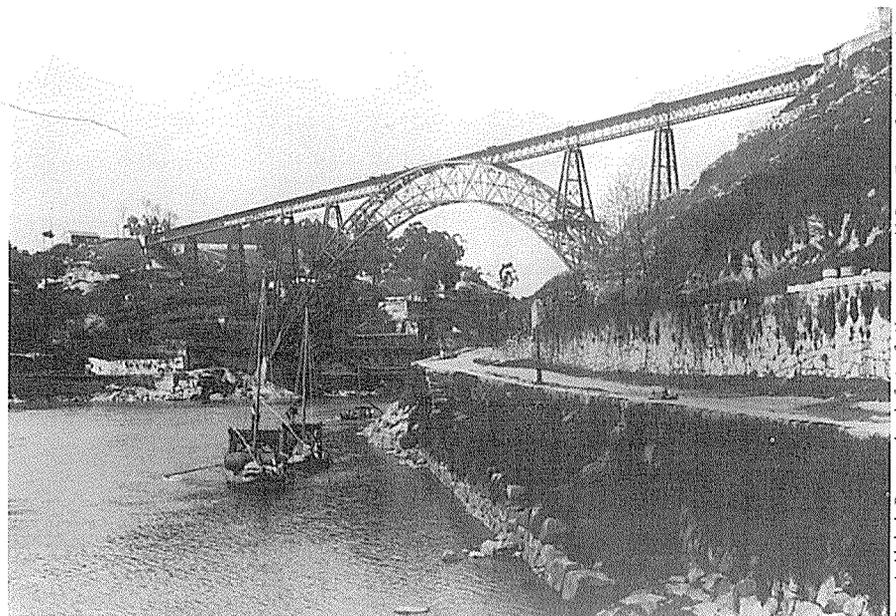


Fig. 4 – Barcos rabelos a montante da Ponte D. Maria, na proximidade do estradão anterior à Avenida Paiva Couceiro.

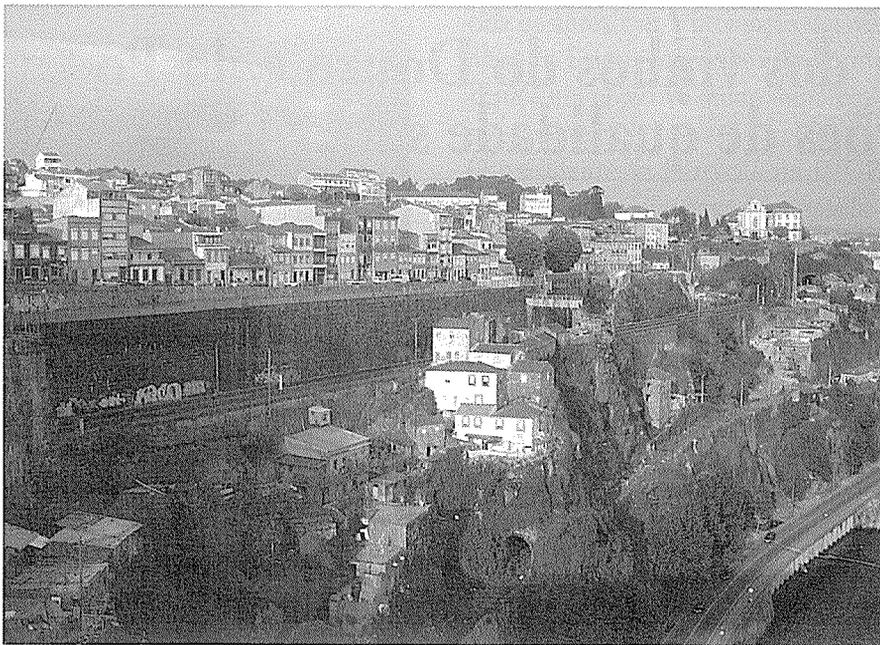


Fig. 5 - Perspectiva da marginal na actualidade, onde a suja e esquecida tripa urbana deixada pela antiga linha da alfândega convive com o casario ocupado e em ruínas.

no Porto como em Gaia. Na Ribeira, pode questionar-se a prioridade da intervenção e o seu custo (veja-se a espessura das lajes de granito); na Alfândega e até à Foz, pode discutir-se a convivência conflituosa e perigosa entre o peão e o eléctrico, a ausência de protecção na margem do rio, ou a associação entre a valorização do espaço público e o aproveitamento imobiliário da escarpa, já feito (como junto à Ponte da Arrábida), ou expectante (como nos terrenos da Secil, ou, na outra margem, do terminal desactivado da Mobil). Mas, globalmente, Porto e Gaia souberam incorporar as intervenções e reconhecer a sua adequação à circulação e à melhoria das condições para o passeio ribeirinho.

Para montante, está tudo por fazer. Falta sobretudo valorizar a continuidade do percurso ao longo do Douro, da Ribeira ao Freixo, assegurando o seu prolongamento por Gondomar, tendo em vista criar, num espaço que tem para isso condições como poucos, possibilidades de circulação atractivas para a marcha e a corrida, bem como para o passeio de bicicleta ou a pesca, num usufruto multituoso de temporalidades diversas. Isso implica, também, criar as condições para que o percurso automóvel se possa fazer a menor velocidade (compatível com o destino preferencial ao lazer). Por outro lado, valorizar e integrar este espaço ribeirinho na cidade, implica também evitar – ou inverter – o processo de apro-

priação das margens do rio, por forma a garantir o respeito pela lei, a qual determina o usufruto público de um percurso marginal ao leito: veja-se a este propósito o que ocorre no «empreendimento urbanístico», denominado «Concórdia» (a partir do nome da empresa cuja parte mais antiga e monumental veio substituir, por demolição), em (perpétua!) construção logo a montante do Palácio do Freixo.

Falta também, necessariamente (diríamos mesmo obrigatoriamente!), estabelecer uma relação mais franca entre as margens de Gaia e Porto à cota baixa e da margem direita do rio com a «cidade alta», já que o declive não pode continuar a justificar o isolamento, antes devendo encorajar soluções criativas que, sem demasiados compromissos urbanísticos, permitam a inter-relação entre territórios: note-se que entre a Rua de S. João e a EN 108 (em 2 800m de extensão!), não existe qualquer via de ligação por automóvel e são muito raros os percursos a pé ■

NOTAS

⁽¹⁾ Ver José Alberto Rio Fernandes, «Campanhã e Gondomar a leste do desenvolvimento, a nascente do Porto», Porto, *O Tripeiro*, 7^a série, ano XV, n.º 8, 1996, pp. 226-234.

⁽²⁾ Tema tratado em «A cidade, os municípios e as políticas: o caso do Grande Porto», *Sociologia*, n.º 13, FLUP, 2003, pp. 227-251.

⁽³⁾ Também no final do século XVIII, a pro-

pósito da construção de Casas de Pólvora, que visavam substituir a venda em casas particulares do perigoso explosivo, o Governo de João de Almada e Melo, pondo em marcha uma decisão régia, decidiu a construção de três dessas edificações, sendo uma nos Guindais. A escolha do local é curiosa dado que as indicações régias eram naturalmente para que estas Casas de Pólvora ficassem afastadas do centro da cidade, o que obviamente não acontecia com a dos Guindais ao contrário das outras duas. A dualidade de tratamento pelo poder entre o Este e o Oeste será, por isso, mais antiga do que se possa pensar (ver Joaquim Jaime Ferreira Alves, *O Porto na Época dos Almadás*, Porto, AHCMP, 1998).

⁽⁴⁾ Estas estradas eram marcadas por um conjunto interessantíssimo de cruzeiros, entretanto recolhidos em cemitérios e igrejas, longe dos olhares do transeunte, quando no local que é o seu poderiam contribuir para a valorização de lugares urbanisticamente pouco qualificados, como é notório no caso do Largo do Padrão, da Travessa do Bom Retiro ou do Largo da Ramadinha.

⁽⁵⁾ Ver Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Repartição de Estatística, *Inquérito Industrial de 1881*, 6 vols., Lisboa, 1881-1883.

⁽⁶⁾ Um destes industriais de cal branca, Manuel Martins da Rocha, que queimava «cal da figueira», informa no Inquérito Industrial que iria «apagar o forno dada a concorrência da cal que vem de Mogofores, pelo caminho-de-ferro já preparado».

⁽⁷⁾ Apesar disso, nas poucas áreas povoadas na encosta, a relação faz-se predominantemente com a parte alta, como fica atestado pelo facto de, em Rego Lameiro, cinco dos seis pais registados nos baptizados realizados na freguesia do Bonfim em 1881 estarem empregados na tecelagem.

⁽⁸⁾ Ver Eugénio Andrea de Cunha Freitas, *Toponímia Portuguesa*, Matosinhos, Contemporânea Editora, 1999.

⁽⁹⁾ Note-se que a antiga rampa da Corticeira, que liga o Douro às Fontainhas, se chama hoje «Rampa das Carquejeiras», em homenagem às transportadoras da carqueja que chega, sobretudo, das serras que se aproximam do rio nos concelhos de Gondomar, Penafiel, Vila Nova de Gaia e Castelo de Paiva.

⁽¹⁰⁾ Ver *100 obras da Engenharia civil no século XX – Portugal*, Lisboa, Ordem dos Engenheiros, 2.^a Edição, 2001.

⁽¹¹⁾ Lembre-se que, durante largos anos foi prometida para o Palácio do Freixo a instalação da Junta e Assembleia Metropolitana do Porto, o que de resto justificou que a AMP destinasse à recuperação do imóvel e espaços envolventes uma parte importante do seu mísero orçamento.