



O Porto do Porto. P.T. Albernaz, 1634

O PORTO DO PORTO



IPM, Setembro 2012

“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)

A actividade portuária é historicamente vital para a cidade: 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: passeios turísticos de barco, esplanadas e percursos ribeirinhos, ou novos empreendimentos residenciais de luxo onde antes era armazém, fábrica ou entreposto.

Em pouco mais de 18 minutos Manoel de Oliveira traça um retrato da actividade portuária que de sol a sol, de uma margem à outra e da Barra até à Ponte D. Luís I, tinha lugar no rio Douro. Esta “paisagem” é representada em toda a sua complexidade: da convivência entre o trabalho arcaico e o surgimento de meios mecânicos modernos (o barco a vapor, 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: a dificuldade da entrada e saída da Barra, os efeitos devastadores das cheias e os trágicos relatos da travessia do rio. E apesar do afã documentado em filme, já neste período o porto do Porto está em declínio. No início do séc. XX, 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.

Permanecem ao longo das margens do Porto e de Vila Nova de Gaia os registos construídos acumulados e sobrepostos ao longo de séculos de interdependência com o rio, que vão dos vestígios da cintura medieval, às caves do Vinho do Porto e aos novos condomínios de habitação com vistas exclusivas, passando por todas as infra-estruturas portuárias tornadas obsoletas: os cais de acostagem, a alfândega, os núcleos piscatórios, os armazéns, etc.

Com base nestas evidências construídas que ainda persistem, pretende-se com este trabalho a construção de uma narrativa que permita compreender e informar as transformações nas formas e dinâmicas que ocorrem no Douro pós “Faina Fluvial”. 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 infraestruturas de transporte e produção de energia; as pontes e travessias, etc.), ora revisitam velhas tendências como a relação entre antigas quintas e casas de vilegiatura e os novos residentes que vieram com a nobilitação das margens do rio.

Deste modo, 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 com o registo desta transformação. 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. A opção pelo recurso a este meio justifica-se pela facilidade de comunicação, nomeadamente para visitantes e turistas.

O turismo na cidade do Porto é uma actividade que ilustra bem as transformações urbanas recentes. O avião (que interrompe o retrato feito por 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. Como em muitas outras cidades portuárias desde meados do século passado, o Porto é sobretudo uma waterfront.

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. 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.

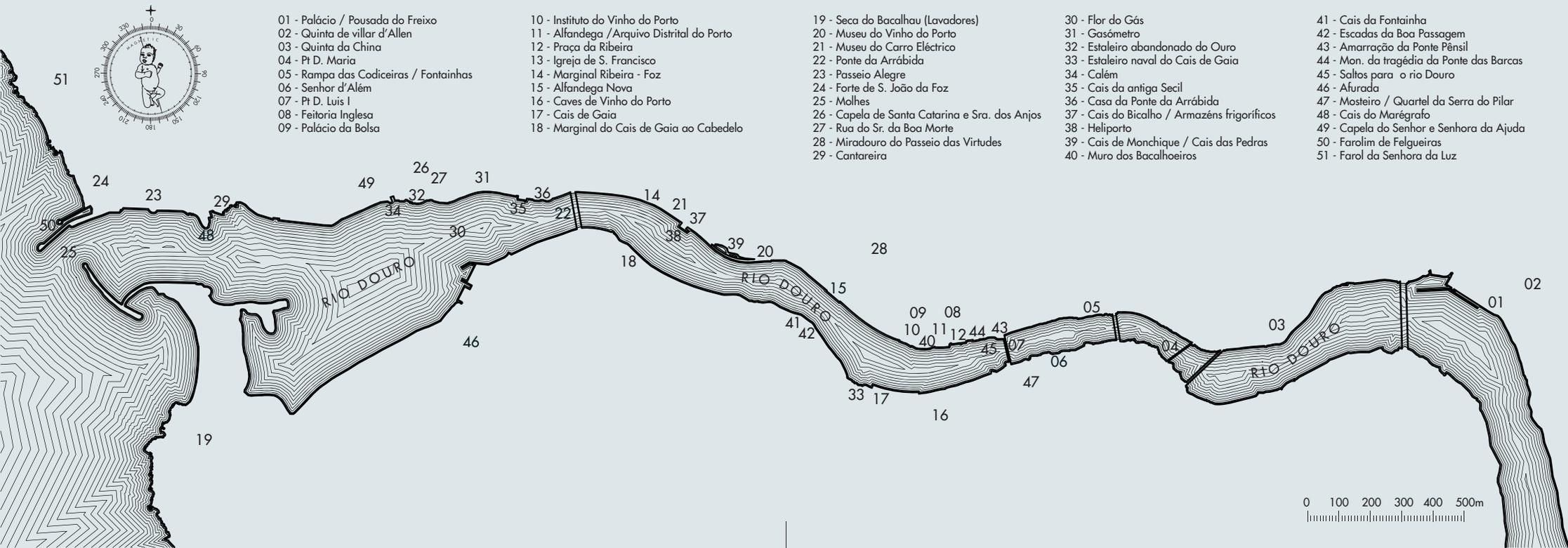
Como referência para esta espécie de cartografia psico-geográfica, evoca-se a colecção de mapas das costas e portos de toda a Península Ibérica desenhados por Pedro Teixeira Albernaz no séc. XVII para D. Filipe IV de Espanha (El Rey del Planeta). Na carta do Porto, ou melhor, do porto do Porto, a imagem 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.

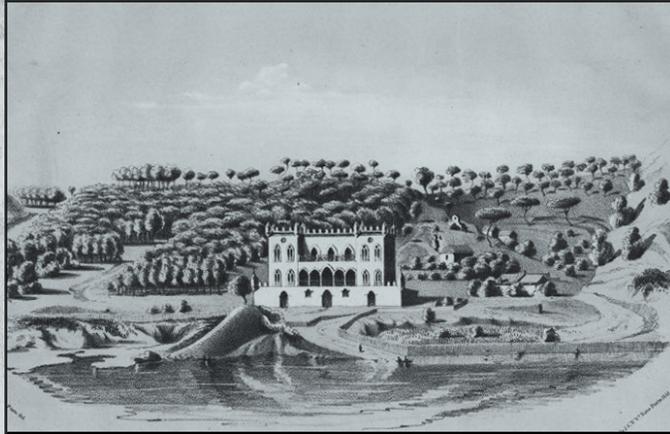
No desenvolvimento deste trabalho identificaram-se e enunciam-se até ao momento cerca de meia centena de casos ou de léxias cujos traços ainda são visíveis nos nossos dias. Essas escolhas são muito diversas e tanto se podem centrar num artefacto construído ligado à actividade portuária e que se encontra em sem uso, como num aglomerado sem evidente valor patrimonial em estado de transição, como práticas de relação com o rio que ainda persistem. A perspectiva poderá ser entendida como nostálgica - como se fora um percurso por restos em ruínas evocando memórias de um passado ausente -, mas é sobretudo uma tentativa de compreensão dos

mecanismos de mutação destas realidades feitas à luz do conhecimento e das dinâmicas actuais.

Destes cerca de 50 casos foram seleccionados e desenvolvidos 5 por forma a responder ao tempo e ao programa deste projecto de investigação. Esta escolha justifica-se pela diversidade das narrativas que nelas se suporta (edifícios, lugares, vivências, atmosferas...), e na demonstração da leitura cruzada do registo da história e do tempo. Pretende-se assim uma espécie de efeito de demonstração para validar a estratégia, conteúdos e objectivos do trabalho, e explorar as possibilidades de "hiper-ligações" entre os diferentes casos.

Numa perspectiva de continuidade deste trabalho, num outro contexto, juntar-se-ão necessariamente o desenvolvimento de outros casos. Para além desta materialização física numa colecção de fichas desdobráveis separadas, admite-se o ensaio de um formato electrónico, acessível via internet. Da manipulação desta informação por terceiros e da experiência directa em visitas por ela orientadas, surgirão certamente novos factos e novas questões acerca desta temática que interessa acrescentar num processo aberto e dinâmico.





A. Margens do Douro: Sam Paio (caza do Sr. Anthero), C. A. Pinto e J. Vila Nova, 1848

O PORTO DO PORTO



IPM . Setembro 2012

A área de influência da Afurada excede os limites do povoado que se vê entre o Douro e a encosta acima. Para o desenvolvimento desta "léxia", foi considerada a extensão desta povoação ribeirinha até ao mar, pertencente a Canidelo e que completa a sequência da ocupação da margem esquerda até ao Cabedelo [fig.F].

A Afurada é, historicamente, um aglomerado isolado relativamente à sua envolvente próxima. Este isolamento pode explicar-se pela sua situação topográfica e pela prática da pesca que a aproximava mais da margem direita do rio ou a comunidades piscatórias mais distantes como as de Matosinhos e Espinho por motivos comerciais. O Douro foi, na sua génese o seu principal meio de ligação ao exterior. É na viragem do séc. XX que têm lugar as maiores alterações na Afurada: por um lado o declínio da importância da pesca artesanal e a deslocação da actividade, modernizada, para o Porto de Leixões e, por outro, a construção da Ponte da Arrábida e a atenuação do seu isolamento físico (Santos, 1997). A "Flor do Gaz" ainda resiste nas suas travessias para a marginal do ouro lado onde as gentes da Afurada apanhavam o eléctrico para a Ribeira ou para Leixões.

Na Afurada, como no restante porto do Porto, o peso económico da actividade original é agora residual, mas subsiste enquanto referência cultural fortemente enraizada. Seguindo a última procissão em homenagem a S. Pedro (2012), pescador de origem e

padroeiro da Freguesia, faz-se um percurso por um território em mudança, e do mesmo modo os seus ritos e os seus habitantes:

A imagem de S. Pedro é levada ao largo pelo "Mar Eterno", traineira registada na Figueira da Foz, para depositar uma coroa de flores e volta a terra num andor adornado pela artista Joana Vasconcelos [fig.B]. O percurso de subida faz passar a procissão pelo Bairro dos Pescadores, construído nos finais dos anos 40, afastado da margem do rio e, por isso, já nessa altura, com muitos habitantes sem nenhuma ligação à actividade da pesca. No ponto mais alto, o andor continua tangente a um nó que liga à Ponte da Arrábida, à autoestrada e às grandes superfícies comerciais aí construídas - os hipermercados, os shoppings e os hotéis, que vão oferecendo algum emprego. Esta Afurada de Cima parece já uma colagem com outros lugares de outros tempos. Quanto mais alto e mais afastado do rio, menos são as pessoas que se ocupam da pesca. Com a ponte da Arrábida, possibilitou-se a fixação de habitantes "de fora" pela construção de novos prédios residenciais como alternativa à oferta da cidade do Porto (Santos, 2000). O Morro da Arrábida, situado na margem direita, também atravessou a ponte onde se construiu o condomínio residencial dos "Jardins da Arrábida" e posteriormente o "Arrábida Shopping" e um sem número de diversas funções que compõem uma neo-

aglomeração urbana de altíssima densidade.

Os planos parcialmente executados para a Afurada pelo programa Polis fazem adivinhar uma enorme transformação em toda a marginal de Vila Nova de Gaia. Promovem nesta área a construção de empreendimentos de habitação, valorizados pela construção de uma marina de recreio já em funcionamento e percursos de lazer ligados ao rio.

A simultaneidade de uma situação de subsistência (pela parte da comunidade da Afurada) com uma mais contemplativa e de ócio não é, no entanto, nova. Numa altura em que se antecipa possivelmente a maior alteração da paisagem desta parte do rio Douro, assim o permita a Economia, são de evocar os casos antecedentes da Quinta do Montado (Marques Gomes) do início do séc. XX e o palacete neo-Gótico do Sr. Anthero [fig.A] de finais do séc. XIX, como ilhas, numa enorme mancha arborizada. Antes era a vilegiatura e as grandes quintas dos arredores do Porto, hoje e amanhã serão marinas, hotéis e residências de luxo. A distinção social é o divisor comum.

Os planos para esta área vasta caracterizam-se pelo frágil equilíbrio entre a preservação da natureza e o desenvolvimento urbano [fig.E]. Já existem arruamentos e espaços públicos executados, o Cabedelo é agora um santuário de observação de aves, o monte da Quinta do Montado, entretanto eucaliptado, foi recentemente desmontado, a fábrica de conservas da Afurada foi

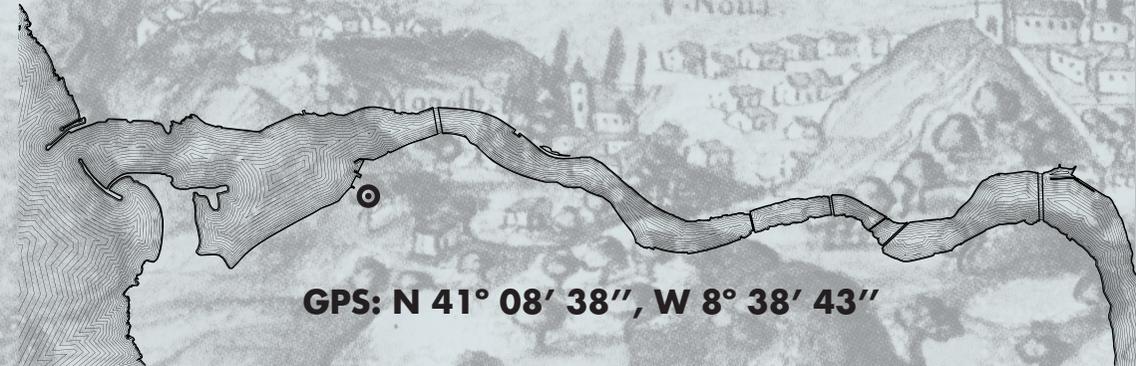
demolida sem deixar vestígio. Avista-se ainda a ruína da antiga Seca do Bacalhau onde secava o peixe descarregado dos lugres no Muro dos Bacalhoiros...

Neste processo de transformação urbana já em curso, a "faina fluvial", económica e socialmente diminuída, foi alvo de um significativo redesenho: foi construído um novo lavadouro público, uma nova lota, melhorado o porto de pesca e substituídos os barracões para armazenamento das alfaías de pesca [fig.C]. Sobre estes contentores de madeira de desenho contemporâneo começam a surgir pinturas feitas pelos pescadores, tal como nos barcos, com uma função decorativa mas que tem analogias com o *graffiti*: "Não é da C.E.E." [fig.D] escrito na porta reclama as suas especificidades locais, para lá das normalizações internacionais - na pesca, como na concepção urbana do novo *waterfront* de onde, na outra margem, se vêem enormes edifícios onde antes eram entrepostos cimenteiros.

Santos, F.J.T. (1997). 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. 225 pp.

Pinto, C.A. e Vila Nova J.C. (1848). Margens do Douro. J.C.V.V.ª Nova Porto.

www.parqueexpo.pt



GPS: N 41° 08' 38", W 8° 38' 43"



B. Procissão de S. Pedro da Afurada, 2012



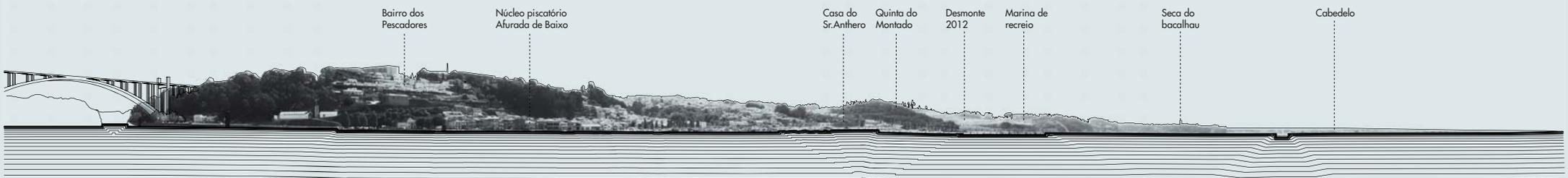
C. Novo porto de pesca e marina de recreio. Gaia, 2010



D. Pintura nos novos armazéns de pesca 2012



E. Plano de Pormenor de Sampaio/Canidelo. Gaia, 2010



F. Vista panorâmica da margem esquerda do Douro da Afurada ao Cabedelo



A. O Douro Ilustrado: Alfândega do Porto. J. Pedrozo, 1876

O PORTO DO PORTO



IPM. Setembro 2012

A dimensão deste edifício 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 (Tavares, 1990 e 1995). 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. 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 [fig.B], construída à cota de soleira das casas existentes, e a rua Nova da Alfândega à altura dos seus primeiros pisos [fig.E].

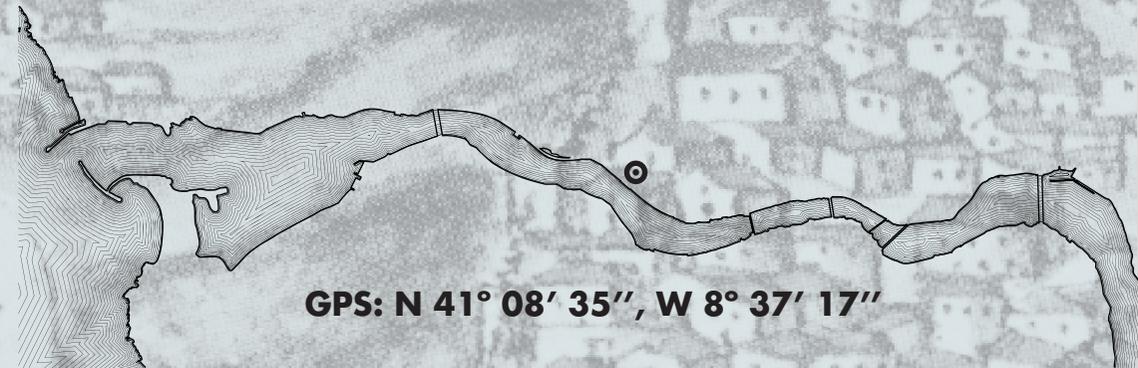
A escala mais ampla de relação deste edifício, para além do redesenho deste troço de frente de rio, encontra-se na resposta programática à uniformização a nível nacional do funcionamento das Alfândegas (Pauta Geral das Alfândegas, 1835-1837). Deste

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 forma aparentemente contraditória, a edificação da Alfândega Nova do Porto é contemporânea à abertura do Porto de Leixões. A dificuldade crónica da travessia da barra do Douro e a falta de soluções razoáveis para a contrariar jogaram a favor da consolidação desta enseada natural na foz do rio Leça. Numa primeira fase, Leixões serviria apenas como porto de abrigo para os períodos de marés mais violentas, responsáveis ao longo da história por vários naufrágios trágicos ou por longos tempos de espera ao largo pela sua acalmia. Os vários projectos, nunca concretizados, de possibilidades de ligação entre o porto de Leixões e a Alfândega [fig.D], são elucidativos de uma espécie de teimosia em manter no município do Porto a centralidade do controlo das trocas comerciais.

Pelas suas características naturais que permitiam acolher os barcos com cada vez maior calado, rapidamente se evoluiu, em 1912, para a constituição de um porto comercial e para o estabelecimento da Junta Autónoma das Obras Marítimas do Porto do Douro Leixões, que evoluiria para a actual APDL.

ALFÂNDEGA NOVA



GPS: N 41° 08' 35", W 8° 37' 17"

Os números são elucidativos: já no ano de 1926, o Douro apenas recebia 22% do conjunto dos barcos que chegavam ao Porto. A construção das barragens no rio Douro, na década de 40 do século XX terão alterado de forma definitiva a manutenção natural do, já limitado, canal navegável da barra (Cleto, 1998).

O funcionamento da Alfândega Nova do Porto persistiu como tal até à década de 90, altura em que sofre obras de beneficiação. Entre 1993 e 2002, Eduardo Souto Moura conduziu o projecto de reconversão do edifício originalmente concebido pelo arquitecto francês Jean Colson. As caves construídas em abobadas de granito foram discretamente electrificadas e iluminadas, os pisos intermédios em estrutura de pilares de ferro fundido e abobadilhas em tijolo foram depurados e convertidos em espaços para exposições, feiras comerciais e para a instalação do Museu dos Transportes e Comunicações. A intervenção mais emblemática terá sido aquela que teve lugar no espaço idealizado originalmente como salão nobre da Alfândega que nunca foi finalizado, nos acabamentos dos tectos e paredes. Como consequência, funcionaram aqui os arquivos. O estado em que se encontrava esta divisão única, com os madeiramentos rigorosos dos telhados e com os aparelhos de granito das paredes expostos foi mantido. Para além da invisível modernização dos sistemas de caixilharias, dotação de sistemas de climatização e de iluminação, o processo de transformação aconteceu pela simples pintura a

cal das paredes e das asnas de madeira. Aquilo que se imaginava ser um arquivo escuro e congestionado permite-se ver agora a sua total amplitude (cerca de 1200m² numa só sala) onde o peso da revelação de todos os elementos construtivos pare levitar por efeito da alvura que os reveste [fig.C].

Na nova Alfândega: Nova? continua no entanto a indefinição na transição da sua função de controlo do trânsito de bens à concentração da economia informacional e o trânsito de ideias (congressos, exposições, feiras).

Cleto, J. (1998). *Porto de Leixões / fot. Domingos Alvão, Emílio Biel. Textos de Joel Cleto. A.P.D.L. Matosinhos.*

Tavares, R. (1990). *Do Almazém Régio à Alfândega Nova: Evolução de um Tipo de Arquitectura Portuária. Em: A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro, Porto, C.M., Arquivo Histórico. 39-66.*

Tavares, R. (1995). *A Alfândega Nova do Porto: projectos e realidades. Em: Porto. (eds.), O Sítio e o Signo, Museu dos Transportes e Comunicações. Porto.*



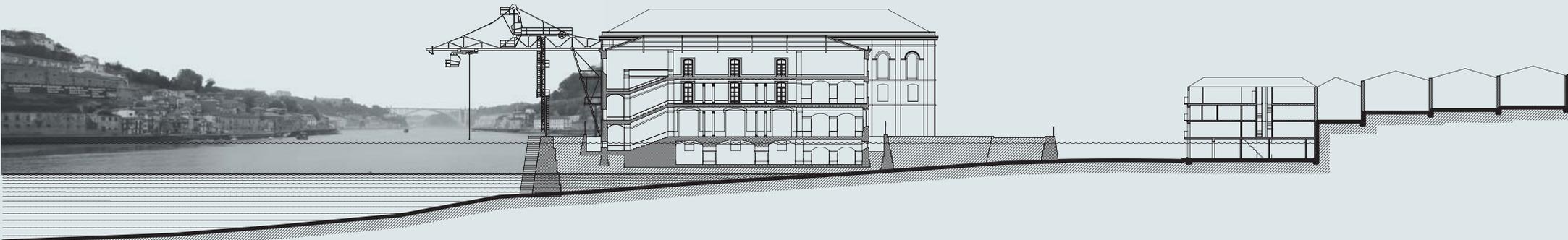
B. Praia de Miragaia (detalhe), 1822 - A.H.M.P D-PST-1695



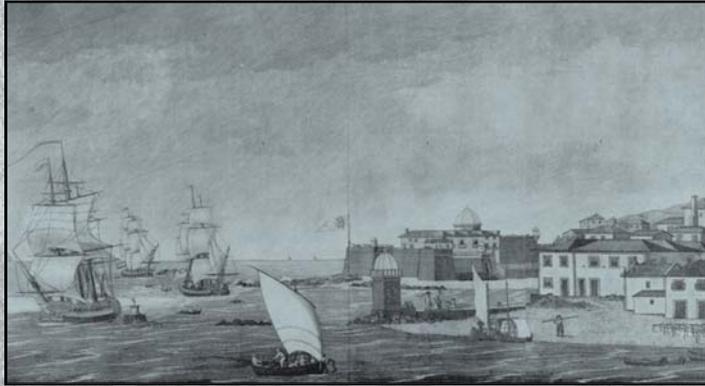
C. Sala do Arquivo. António Amém, 2006



D. Porto de Leixões Com canal para o rio Douro. George H. Hastings, 1879



E. Corte transversal sobreposto ao areal de Miragaia e ind. de cota máxima de cheia



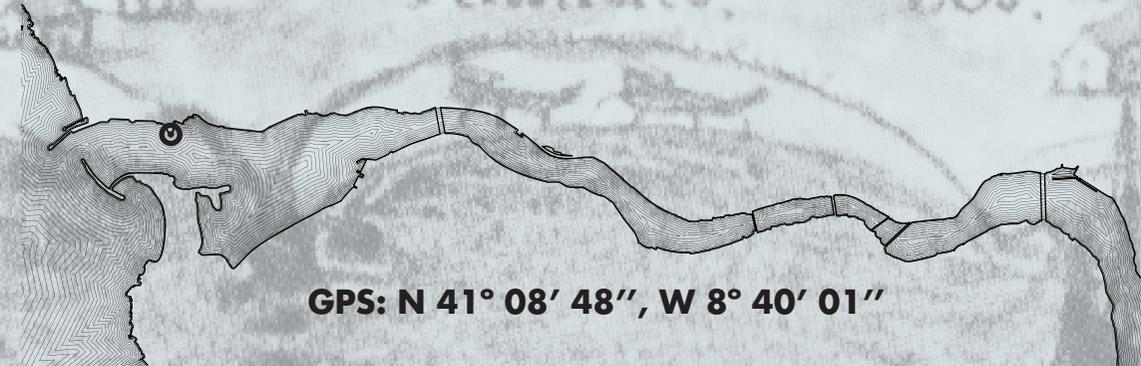
A. Perspectiva de entrada da Barra da Cidade do Porto, 1790

O POR- TO DO PORTO

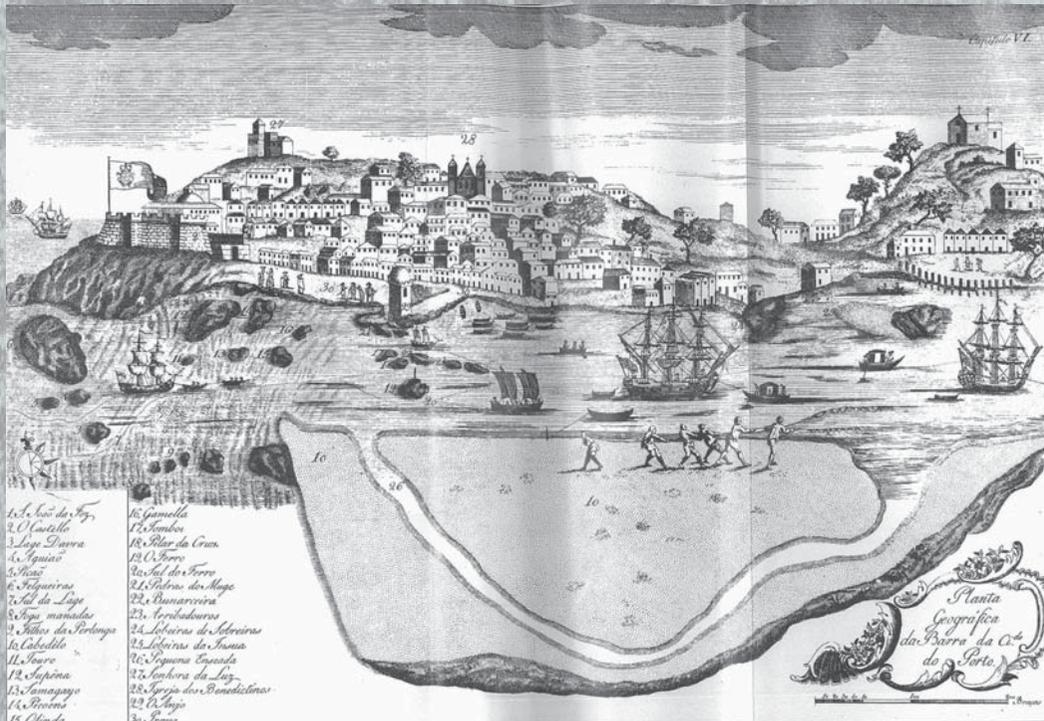


IPM - Setembro 2012

CAIS DO MARÉGRAFO



GPS: N 41° 08' 48", W 8° 40' 01"



B. Planta Geográfica da Barra da C.de do Porto. T.S. Maldonado e M.S. Godinho, 1789

O Cais do Marégrafo, como é hoje conhecido, situa-se numa posição relativamente à entrada da Barra permitindo ver e monitorizar o movimento dos barcos [fig.D]. Os tempos de construção aqui sobrepostos marcam sucessivas tentativas de melhorar a sua travessia e o funcionamento do porto do Porto.

Da cartografia histórica da foz do rio são uma constante a representação dos maciços rochosos, todos eles com nome [fig.B], e a variação do areal do cabedelo. É sobre estes maciços, como num jogo onde se unem os pontos, que se desenham os diferentes momentos de intervenção na barra e os sucessivos trabalhos de consolidação das margens [fig.D].

Ao longo dos cinco séculos que se podem ler neste mesmo sítio, decifra-se uma lógica de sobreposição e redundância. O farol S. Miguel-o-Anjo mandado construir em 1526 pelo bispo de Viseu D. Miguel da Silva é um artefacto renascentista valioso, absorvido actualmente por uma série de construções adjacentes. Originalmente, o "torreão" avançava para o interior da água fundado numa rocha existente, ainda sem a plataforma onde hoje assenta e no cimo foi ordenado que "se acendessem (...) fogos perpetuamente" como se pode ler na inscrição em latim na parede virada ao rio.

Até a meados do séc. XIX, altura em que se construiu o Farol da Luz, o farol de S. Miguel-o-Anjo era também uma capela e um monumento ao seu próprio edificador. São dessa altura a construção de

uma série de equipamentos de carácter tecnocientífico: a Torre do Telégrafo, o Marégrafo, o Farolim da Cantareira e a Casa dos Pilotos bem como a Casa do Guarda Fiscal [fig.F], como que marcando o fim da interdependência do divino na gestão da travessia da Barra- pelo menos em condições normais.

As soluções de consolidar e sinalizar a entrada e saída do Rio Douro foram-se sucedendo e entrando cada vez mais mar a dentro [fig.C]: o Farolim de Felgueiras primeiro e o actuais molhes a Norte e a Sul. Destituído de função e de visibilidade, por ter sido absorvido pelas construções vizinhas, existe um projecto (Atelier15) em espera para restituir a leitura do primeiro farol. Prevê a libertação das paredes cobertas e a restituição da sua escala pela demolição da cobertura da Casa do Guarda Fiscal e a escavação da plataforma de modo a tornar visíveis as fundações no maciço rochoso. A dotação de uma nova função de núcleo museológico dedicado à figura de D. Miguel da Silva será, afinal, o retomar de um dos seus propósitos iniciais.

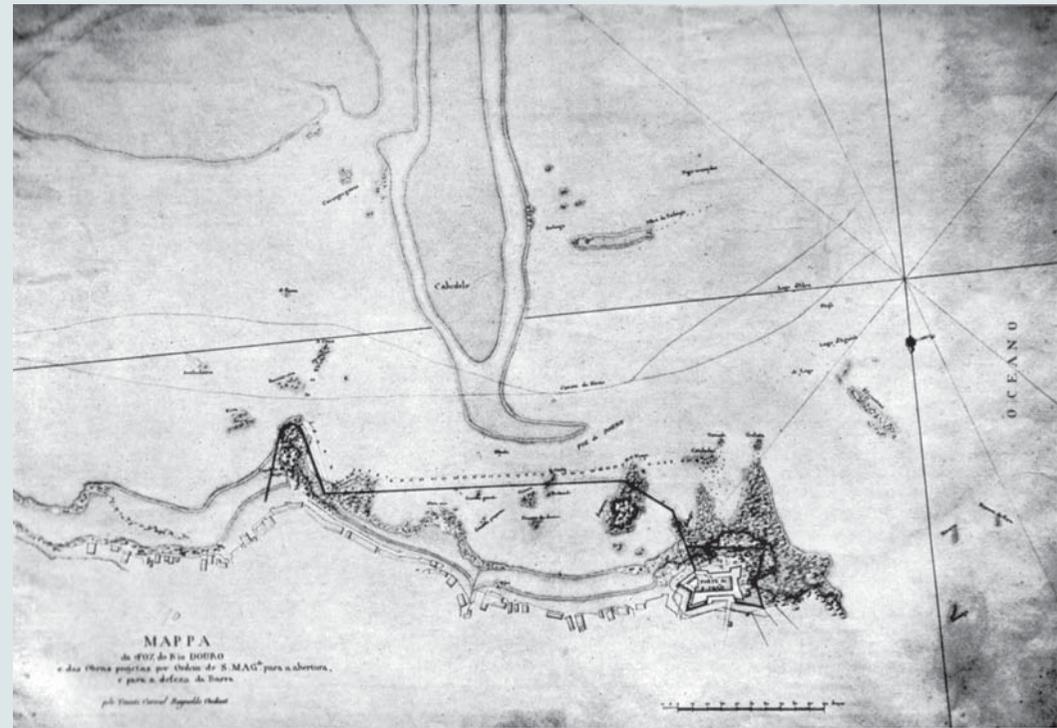
Moreira, J.M.D. (2009). *Terra à vista : os primeiros faróis estais no século XVIII*. Dissertação de Mestrado em Arquitectura – FCT Universidade de Coimbra. 167 pp.

Oliveira, M.M.P.A. (2005). *Porto, São Miguel o Anjo: uma torre-farol e Capela*. Porto.

www.igespar.pt



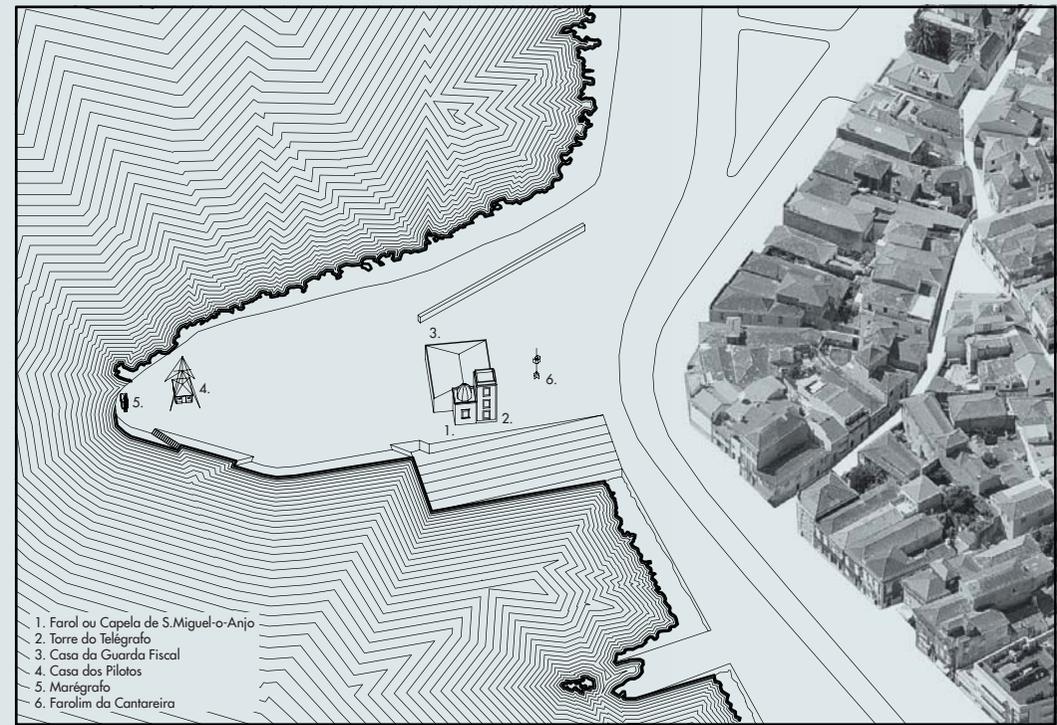
C. Molhe Norte e Farolim de Felgueiras. A. Domingues, 2012



D. Projecto para a Barra do Douro. R. Oudinot, 1789



E. Vista do Cais do Marégrafo desde a Cantareira, 2012



F. Esquema axonométrico do C. do Marégrafo e envolvente

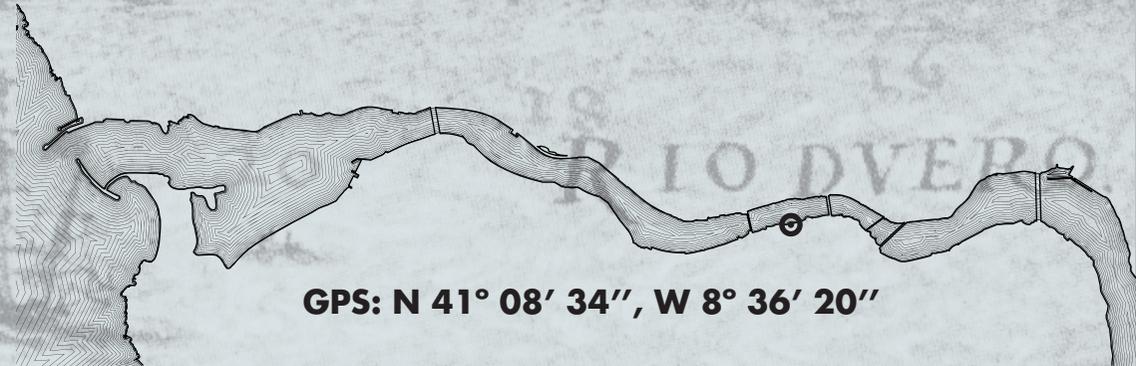
CAPELA DO SENHOR D'ALÉM

LÉXIA
06

O POR-
TO DO
PORTO



IPM . Setembro 2012



GPS: N 41° 08' 34", W 8° 36' 20"

A capela do Senhor d'Além é assim chamada pela circunstância de se situar na margem esquerda do Douro, mantendo relações com a cidade do Porto desde a sua construção original. O início do culto terá tido lugar nas imediações da actual capela com relatos de feitos milagrosos que recuam até à fundação da nacionalidade.

O Senhor d'Além, em estado de abandono, junta-se hoje à lista dos despojos abandonados do porto do Porto. A capela situa-se a montante da ponte de D. Luiz I num socalco escavado na rocha na base da escarpa da Serra do Pilar. Ao longo dos anos, tal como no relato citado, o Senhor d'Além era convocado para interceder pelo apaziguamento dos males que fugiam ao controlo do conhecimento da época: dos surtos de peste ao controlo das chuvas- da sua falta e dos males da sua presença em excesso, passando pela segurança da travessia da Barra. Estando "Além", num local pouco visível, eram comuns as incursões da sua imagem pelas ruas do Porto, pela Sé ou pelo Farol/ Capela de S. Miguel-o-Anjo, onde ocupava, a espaços, um local próprio no altar.

Com o controlo das cheias pela construção das barragens, com o declínio da actividade portuária no Douro e com o progressivo domínio de tantos outros males pela ciência, tal como em S. Miguel-o-Anjo,

a interferência do sobrenatural perde aqui a sua importância.

A capela serve agora de abrigo a um grupo de okupas, também eles de "Além" por serem de diferentes nacionalidades: profanada ou dessacralizada, a casa de deus é agora abrigo passageiro dos transurbantes em trânsito pela cidade-mundo.

Este é, portanto, um caso que congrega uma certa relação nostálgica de perda que ecoa na vizinhança da ruína em granito da Fábrica de Louça do Senhor de Além e que é comum noutras construções ao longo das margens do Douro. Aqui, a ruína não recolhe a poesia da eternidade da presença humana, mas antes o sinal da sua precariedade, da disfuncionalidade, do sem uso quase sem sentido. Não é menos poderoso este imaginário; os tempos é que estão mais de feição para o velho tornado novo ainda que à força.

Couto, L. S. (1971). *Origem das procissões da cidade do Porto*. Coleção Documentos e Memórias para a História do Porto. Publicações C.M.P. Porto.

Liv. 11 de Próp., f. 258.

(18 de Agosto de 1722)

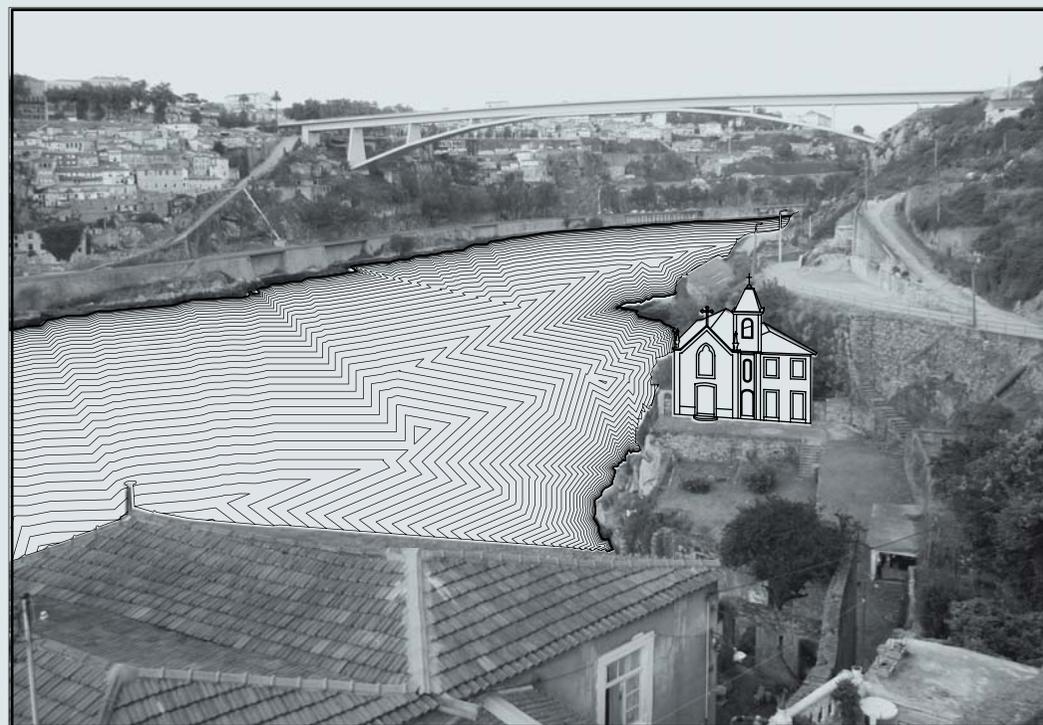
«A Vista da Representação que V. Mces. fizerão por parte dos homens de Negocio, e da Supplica, que Os mesmos hoie tambem nos fazem, para que Levemos a Veneranda Imagem do Senhor de Alem em Procição a Barra, por estar esta incapaz para a Saida dos Navios, que se achão dentro deste Porto; nos pareceo percizo fazer hua novena de Preces publicas nesta Cathedral principiando em a tarde de 24 do Corrente e alem de se tocar o Sino, se hão de mandar por edictaes; para que Concorrendo o Povo Com frequentes, e devotas deprecações, alcancemos de Deus os benignos effeitos da Sua Divina Misericordia. Se Deus nosso Senhor quizer Ouvirnos, e inda que lho não mereçamos, Compadecerse da prezente necessidade, entenderemos que se agrada mais das Supplicas, que Reverentes Se lhe fazem dentro da Sua Igreja; e que nas Procissões muitas Vezes Se lhe não fazem tão Louvaveis Serviços; Ao que devemos attender; e tambem as Consequencias, que Se podem Seguir, Estando Esta terra cheya de hereges. As Procissões São funções Espirituaes e Sagradas; e assim Só a nos Compete assentir a ellas; Como tambem ponderar, Se hé, ou não Conveniente o fazerense; E nesta Cosideração (sic) procuraremos obrar, o que for mais acertado; pois esse hé o nosso animo, e todo o nosso dezejo Nós o temos grande de servir a V. Mces. em tudo. Deus Guarde a V. M. m. a. Porto em Cabbido 18 de Agosto de 1722.

«Sres. Juiz de Fora, Vereadores e Procurador do Senado da Camara.

(aa) O Deão Hieronymo de Tavora e Noronha
Sebastião de Prada Lobo — Manoel dos Reys Bernardes».



A. Capela okupada. Á. Domingues, 2011



B. A capela e as duas margens

PONTE DA ARRÁBIDA



A. Vista da entrada da Barra da Cidade do Porto. M.M. Aguilar, 1797

O PORTO DO PORTO



IPM . Setembro 2012

A par da ponte ferroviária de D.Maria Pia, a ponte da Arrábida funciona como uma forma de articulação da cidade do Porto à região e ao país, afirmando igualmente a importância do transporte rodoviário que se viria a tornar hegemónica.

A inauguração desta “obra de arte” em 1963 [fig.D] coincide com a inauguração do tramo da Auto-estrada do Norte até aos Carvalhos (só em 1991 se concluiria o traçado até Lisboa tal como ele existe hoje). A nível local, a construção desta ponte, juntamente com um desenvolvimento em auto-estrada pouco maior que uma dezena de quilómetros, funcionou como suporte ao desenvolvimento urbano dos seus pontos de amarração em ambas as margens à cota alta: da zona do Campo Alegre, inserido no Plano de Melhoramentos da cidade do Porto de 1956 e o reposicionamento da Afurada na sua condição histórica de isolamento geográfico.

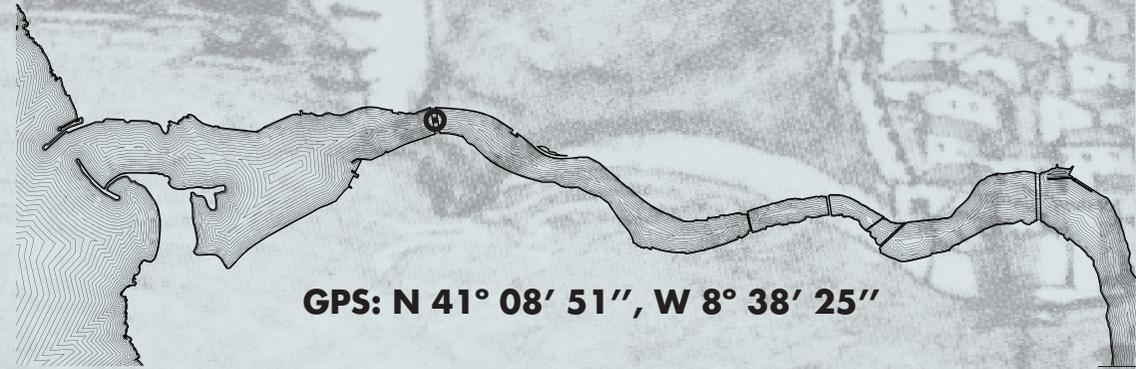
A sua dimensão simbólica e cenográfica, de pórtico de entrada na cidade pelo rio, para além das suas qualidades técnicas enquanto obra de engenharia, “obra exclusivamente portuguesa”, foram pretexto para a organização de uma exposição “O Rio e o Mar na vida da Cidade” contextualizando a ponte da Arrábida na história do porto do Porto:

“Mas além das utilidades práticas que lhe são próprias, a Ponte da Arrábida tem igualmente o merecimento de poder utilizar-se como um esplêndido miradouro debruçado sobre a vida e a História do Porto. Debruçado sobre a vida portuense, porque dela se avista o afã portuário, a faina do rio e, através disso, a importância económica da urbe, alicerce aliás, aqui como em toda a parte, das variadas formas de progresso mental- arte, literatura, ciência.”

Discurso do Senhor Prof. Doutor Damião Peres, no Palácio da Associação Comercial no dia 21 de Junho.

O transporte rodoviário produz, no entanto, uma forte mudança no funcionamento da actividade portuária por interferir na intermodalidade barco/caminho de ferro, até a substituir por completo. De facto, deste “miradouro”, e também pela sua existência, a vista do “afã portuário” é progressivamente menor ao longo dos anos restantes do séc. XX.

A ponte é a celebração da modernização, pedra de fecho de um sistema rodoviário de alta capacidade que irriga o núcleo duro da Área Metropolitana do Porto e estabelece os nexos com a região e outras geografias mais alargadas. Pela ponte se iria para Lisboa, para Leixões, para o aeroporto, para a Via Rápida e a Zona Industrial de Ramalde....; [fig.C]



GPS: N 41° 08' 51", W 8° 38' 25"

definitivamente a cidade muda de escala e dissolve-se na urbanização sem lugares nem limites e que é feita de relações e ligações. Auto-estradas e velocidade distorcem o espaço-tempo onde antes distância significava afastamento, e relação se confundia com proximidade e aglomeração.

A escala de uso da ponte, desde os anos '60 aos nossos dias, sofreu igualmente grandes mudanças. O “esplêndido miradouro” [fig.B] seria um espaço de coexistência entre a travessia lenta a pé e o cada vez mais rápido trânsito automóvel. O sobrevoo do tabuleiro perdeu definitivamente a amarração à cota baixa que o elevadores, entretanto desactivados, ainda permitiam. Apenas o arco, no seu desenvolvimento e em raras e pouco visíveis acções, mantém a articulação entre as duas cotas. [fig.D]

Enquanto artefacto, a ponte distingue-se como um feito extraordinário de engenharia da autoria de Edgar Cardoso, tratando-se do arco em betão armado de maiores dimensões construído até então em todo o mundo. Durante o cerimonial da sua inauguração, marcado por uma tentativa de enquadrar este feito como uma consequência natural do desenrolar de séculos e séculos de história da cidade e do país, evoca-se a igualmente histórica interferência do sobrenatural na permanente luta de domesticação dos

desígnios do rio e do mar:

“Uma das maiores tentações a que está sujeito o homem contemporâneo, é fiar da ciência e da técnica todas as suas esperanças. A tentação aliás explica-se numa era prometeica de audácia e descoberta em que prodigiosamente se vão devassando, por um lado, as intimidades da matéria e da vida orgânica e, por outro lado os infinitos espaços inter-siderais. Mas o homem transcende tudo isso; e se não resiste à tentação e a vence, aí encontrará a sua perda e a sua ruína.”

Homilia de Sua Excelência Reverendíssima o Administrador Apostólico da Diocese do Porto, Dom Florentino de Andrade e Silva na missa campal, no dia 23 de Junho.

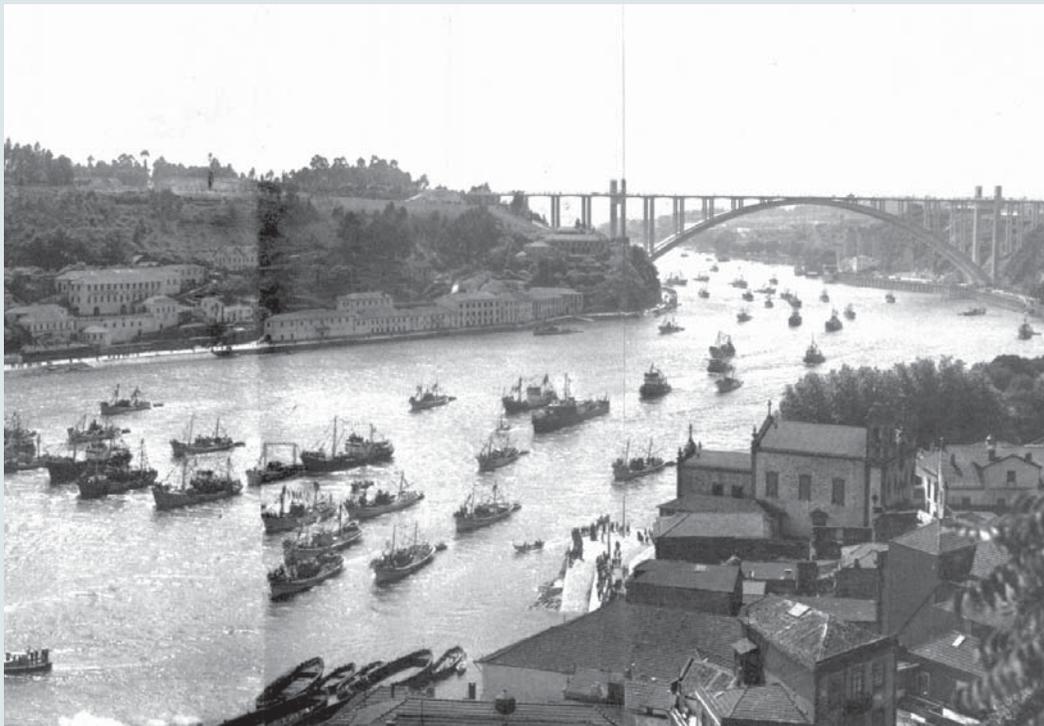
Porto, C.M. (1964). *Inauguração da Ponte da Arrábida : Junho 1963*. Colecção Documentos e Memórias para a História do Porto – XXXIV. Publicações C.M.P. Gabinete de História da Cidade, Porto.



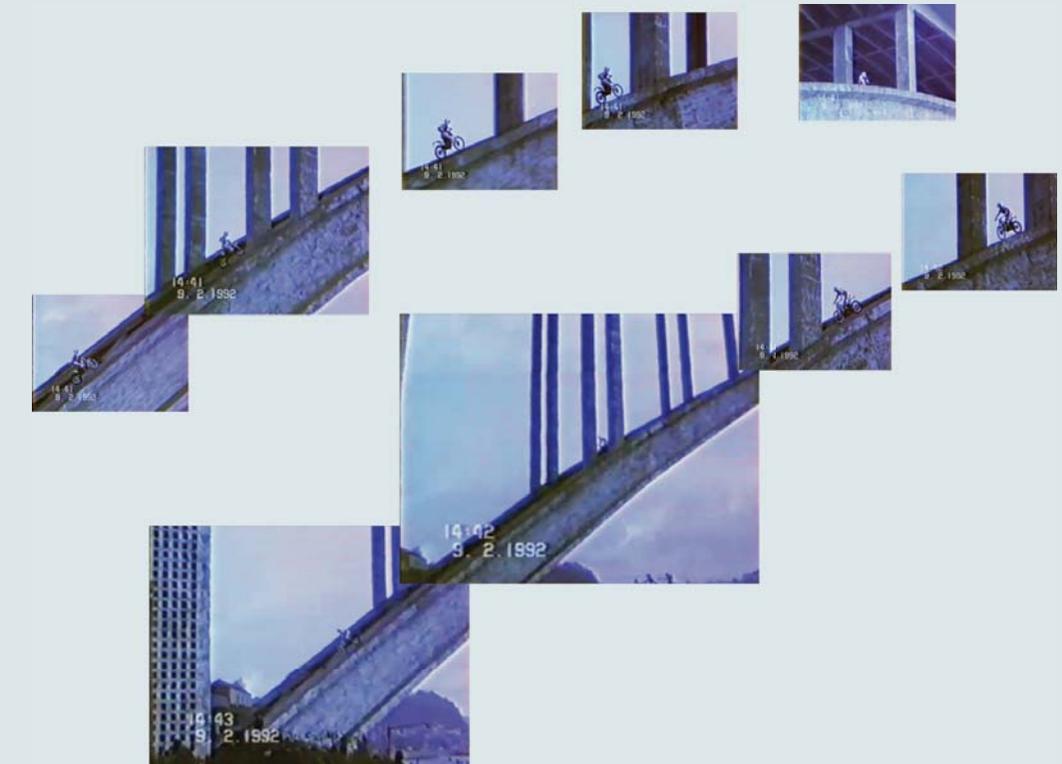
B. A ponte como boulevard. T. Rêgo, 1963



C. Vista aérea. Esquema s/ fotografia de T. Rêgo, 1963



D. O Cortejo Presidencial subindo o Rio Douro. T. Rêgo, 1963



E. Subida da ponte da arrabida com moto de trial, 1992