

O Porto — cidade de granito

Habitação social na Rua Senhora das Dores, São Vitor, Porto, 1974-1977 com os muros antigos, entretanto destruídos.

O Porto não é Porto Fino, Porto Novo ou Porto Santo, mas apenas: o Porto.

A cidade, uma das mais antigas da Península Ibérica, tem ainda uma série de cognomes, *Cidade Invicta* ou *Leal Cidade*, devido às muitas histórias que se contam acerca da coragem e determinação dos seus habitantes nas batalhas travadas contra os mouros, espanhóis e franceses; também é chamada *Capital do Norte* devido à sua importância enquanto pólo dinamizador da economia e comércio do país. O Porto é uma cidade peculiar, em muitos aspectos comparável a Lisboa e, contudo, muito diferente. O panorama da cidade é mais maciço, denso e sombrio, cheio de contrastes: o carácter nórdico-austero, muitas vezes apregoadado pelo antigo parceiro comercial inglês, é caracterizado por um clima muito chuvoso e enevoado, e surge a par e passo do carácter meridional-caótico, expressando-se num extraordinário colorido ao pôr do Sol, especialmente depois da chuva. Apesar do antracite do granito brilhar por toda a parte, explodem, simultaneamente, a intensidade das cores da paisagem verde, o vermelho-tijolo dos telhados, o céu azul e as numerosas pequenas mechas de cores. O crepúsculo acrescenta ainda um dourado deslumbrante reflectido nas infinitas pequenas vidraças das janelas. Então o granito luz como ouro escuro.

A singularidade do Porto reside na sua incrível localização topográfica, que conduziu necessariamente a uma quantidade de soluções arquitectónicas com escadas, rampas e galerias. No Porto não há monumentos espectaculares que exijam uma visita obrigatória. Não há atractivos que se destaquem, mas é o Porto em si a razão e o interesse da visita.*

Para os arquitectos Fernando Távora e Álvaro Siza, a contemplação da cidade ou de uma parte dela como unidade, constitui o irrevogável ponto de partida para os conceitos de «recuperação» nos antigos bairros do Barredo e Miragaia. A conservação de toda a forma arquitectónica deveria evidenciar, não o valor de uma mera e porventura monumental construção, mas as características de um bairro inteiro, em especial das zonas residenciais. Devia realçar, não o interesse particular, mas o interesse de toda a cidade. Este *understatement* de subordinar e intervir com medidas isoladas, nem sempre excelentes na textura global, insere-se perfeitamente no espírito desta cidade despreziosa. Álvaro Siza recuperou duas casas no Barredo, ficando satisfeito com o resultado, uma vez que estas casas, situadas na Rua M. Bacalhoeiros, passam despercebidas ao transeunte não avisado.

O Porto é íngreme. A parte antiga da cidade, situada na margem direita e escarpada do rio Douro, lembra um anfiteatro. A densidade das fachadas e telhados é acentuada pela irregularidade das alturas dos terre-

* Entretanto o centro histórico foi declarado Património Mundial. (N. T.)

nos e prédios, sobrepondo-se tudo caoticamente. Grande parte dos prédios tem dois ou três andares, às vezes até cinco ou seis, que de tão estreitos apresentam lado a lado duas grandes janelas em quadrícula ou portas envidraçadas tão próximas, que deixam apenas espaço para duas fileiras de azulejos. Na frontaria, vêem-se por todo o lado varandas de madeira e de ferro, cheias de vasos com flores e roupa estendida. Tudo assenta sobre as arcadas, situadas poucos metros acima do nível do rio, que protegem as casas das cheias. Por cima das arcadas, galerias maciças e imponentes de granito unem as frontarias das casas. As traseiras destes prédios são em profundidade e dão para a rua de trás que fica um andar acima. Sensivelmente a meio destes espaços profundos encontram-se as escadarias com as típicas clarabóias, estreitas aberturas envidraçadas no telhado dos edifícios destinadas a deixar entrar a luz. Estas clarabóias constituem uma interessante particularidade da arquitectura portuense. Normalmente arredondadas, parecem-se com finas touquinhas de vidro espalhadas pelos telhados do centro histórico da cidade. De dia, dão-lhes uma clara transparência e de noite, emergem da escuridão como bóias luminosas.

Os monumentos a visitar, repartem-se pelo compacto núcleo medieval descrito nos guias turísticos e que ainda hoje constituem o panorama da cidade do Porto: o monumental Palácio da Bolsa em estilo neoclássico, a Igreja dos Clérigos com a sua fina torre e a majestosa Sé Catedral. Da ponte da Arrábida, para noroeste, avista-se o areal de desenvolvimento e expansão urbanísticos até ao porto marítimo. A austera magia deste panorama urbano cinzento-colorido, em nada se assemelha ao folclore. O Porto não é uma cidade confortável, não tem metro, não tem centros comerciais* e não aponta para uma vida nocturna intensa mas, ao contrário de Lisboa, esconde a posse de algo herdado dos britânicos de que o *cleverness* é um bom exemplo. Quatro pontes estabelecem a ligação com a margem sul do Douro e com a cidade de Vila Nova de Gaia: a ponte ferroviária D. Maria Pia (1877), uma construção em ferro de Gustavo Eiffel que aguarda o auxílio, mas não (assim o esperemos) a substituição pela nova ponte em construção; a ponte da Arrábida (1963) desenhada por Edgar Cardoso e a ponte D. Luís (1886) da autoria de Seyrig, discípulo e colaborador de Eiffel. Esta espectacular ponte de dois tabuleiros une, a dez metros de altura, a parte antiga da cidade à outra margem e, a sessenta metros acima, outro tabuleiro estabelece a ligação com a parte mais recente. As consequências urbanísticas desta ligação são relações altimétricas perturbadas entre as partes alta e baixa da cidade. Assim, o

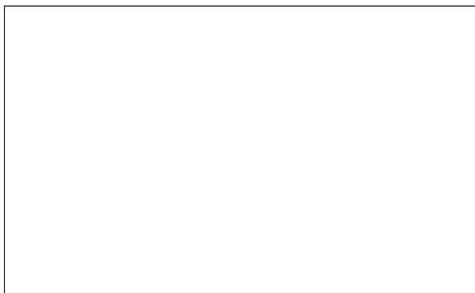
* Nos últimos anos a situação tende (e em relação ao metro tenderá) a alterar-se sem que deise de ser adequada a afirmação feita. (N. T.)

antigo bairro do Barredo foi de certo modo dividido; as antigas ligações da parte superior com a parte inferior desapareceram e o que era o centro antigo foi então marginalizado e votado ao declínio. Contudo, foi a morfologia do terreno, razão de ser da inacessibilidade do bairro, que o salvaguardou de destruições adicionais através de planos de saneamento selvagens. Felizmente não houve dinheiro para realizar essas obras, para efectuar recuperações e, muito menos, para aplicar medidas diferenciadas de renovação contrárias às que Távora e Siza haviam proposto. Parece que o Barredo possui hoje em dia uma «recuperação» cuidada, mas o que está a acontecer é, pura e simplesmente, o desalojamento prudente dos residentes deste bairro pitoresco e a conversão do mesmo numa zona de passeio comercial.

O desenvolvimento urbanístico do Porto estendeu-se para noroeste em direcção ao mar, em eixos longos e rectos até ao porto de Leixões, uma vez que os barcos grandes e modernos não podiam atracar no cais da Ribeira. O novo centro do Porto situa-se hoje no local em que o tabuleiro superior da ponte D. Luís encontra outro ponto nevrálgico da cidade. Siza, em 1968, havia projectado para esse local um edifício de escritórios espelhado. Ao contrário de Lisboa, este centro, paradoxalmente chamado Baixa, localiza-se acima da parte antiga da cidade e forma um estranho espaço alongado, criado pela ligação de duas praças segundo o plano do arquitecto inglês Barry Parker. É devido à forma resultante da união da praça com a avenida que os portuenses chamam a este local «bacalhau».

Apesar da rigorosa e clara estrutura da cidade, a planificação do trânsito conseguiu instaurar um verdadeiro caos. O condutor não se pode orientar pelos pontos cardeais, pelas dominantes urbanísticas e pelas tendências ascendentes e descendentes. Só por acaso, e indirectamente, é que se chega onde se quer, através de um labirinto de ruas de sentido único a subir ou a descer. No entanto, os engarrafamentos diários reduzem-se significativamente perto do fim do mês, por acabar para muitos o dinheiro para a gasolina. Mas uma coisa é certa: ninguém vai deixar de chegar atrasado, porque ser-se pontual é quase descortês em Portugal.

Com os seus 500 000 habitantes, o Porto tem todas as desvantagens e problemas simultaneamente de uma grande e pequena cidade. Siza considera-a a mais incómoda das cidades europeias, uma observação que naturalmente é entendida como crítica. Mas para quem conhece Siza, deve interpretá-la como um secreto elogio. Noutras circunstâncias, Siza poderia ter crescido em Lisboa ou no Brasil e poderia, talvez, ter sido um arquitecto diferente ou escultor, como queria sê-lo de início, ou então teria podido deixar o Porto. Mas para um arquitecto «incómodo», o Porto



Área recuperada do Barredo, Porto.

é o melhor lugar do mundo. Um dos muitos provérbios portugueses diz que *No Porto trabalha-se* e a vida de Siza é feita de trabalho.

Entre Matosinhos, a cidade natal de Siza, e o Porto, um transporte magnífico faz a ligação: o eléctrico. Neste eléctrico velho, débil e barulhento da carreira número 1, Siza viajou centenas de vezes, todos os dias, ao longo da costa larga, depois junto à margem do rio e ainda um pouco a pé em direcção à parte antiga da cidade; e da paragem perto da casa dos pais até à última estação — «Infante» — no Porto, a caminho do liceu e, mais tarde, da Escola Superior de Belas-Artes (ESBAP). Tem de se fazer este percurso e imaginar as milhares de coisas que Siza viu nas suas inúmeras viagens. Como numa viagem em câmara lenta, mas que nunca dura o suficiente, sobre a velha ponte de ferro, não é só a vista que nos diz muito, há ainda o tempo que se tem para olhar ao longo desse percurso.

A topografia do Porto terá certamente estimulado a fantasia espacial de Siza, o que nos ajuda a interpretar os seus esboços em que se erguem perspectivas, com carros a subir verticalmente ou a descair a direito. Nelas, caos e ordem estão intimamente ligados, surgindo ao olhar furtivo como saídos de uma mão marcada pela desconcentração e pelo rigor, em admirável tensão violenta e sereno abandono.

É com a construção da nova Universidade de Arquitectura do Porto que se conclui, pela primeira vez, um trabalho de Siza nessa cidade, obra que acabou por determinar visivelmente o panorama citadino. Seguir-se-ão outros projectos, pois a situação no Porto alterou-se, não só para Siza como para todos os arquitectos. Longe vai o tempo em que foi duramente marginalizado. A sua participação nos programas SAAL em Bouça, em São Vítor e noutros no centro do Porto desencadearam uma campanha de difamação que, de 1976 até ao final dos anos 80, o tornaram *persona non grata* na sua própria cidade. Os projectos de habitação social do SAAL (Serviço Ambulatório de Apoio Local), eram acções improvisadas do governo revolucionário de Lisboa para resolver a maior carência habitacional de sempre em Portugal. Esses projectos prendiam-se com muitas das reflexões e pesquisas que, desde 1974, incentivavam o debate nas universidades de Arquitectura, envolvendo imediatamente estudantes e professores de Arquitectura na sua elaboração. Contudo, o projecto foi levado a cabo com dificuldades e mal, por ir contra as imutáveis autoridades locais, tendo sido boicotado com todos os meios, especialmente no Porto. Eram frequentes os atentados à bomba e ameaças de morte por telefone contra os respectivos arquitectos. A seguir à mudança de governo em 1976, o projecto foi suspenso. Siza e uma série de seus colegas não receberam mais nenhum projecto. O projecto do edifício de escritórios na Av. da Ponte que já ha-

Esquisso do projecto de um edifício no Largo da Lada na área de recuperação do Barredo, Porto, 1976.

via sido aprovado e estava pronto a ser construído, foi-lhe retirado sem qualquer justificação, apesar de nada ter a ver com o programa SAAL. Siza teve de lutar até às últimas instâncias pelos seus honorários e ganhou.

Esse projecto já existia desde 1968. Siza avançou então com uma proposta arquitectónica que era ao mesmo tempo uma solução urbanística para uma das zonas importantes da parte histórica do Porto. O terreno triangular, escarpado e inclinado da Av. Afonso Henriques (conhecida como a Av. da Ponte por conduzir directamente a ela), a Rua Chã e a Rua do Loureiro, faz um corte na estrutura da cidade, corte este que surgiu com a construção da ponte de dois tabuleiros. O então urbanista do Porto, o francês Robert Auzelle, estava insatisfeito com os projectos até aí apresentados e confiou-o a Siza.

Com a nova construção espelhada, o arquitecto procurava preencher um vazio na história da cidade, conferindo-lhe uma outra dimensão significativa. A utilização de um material moderno, fino, quebradiço, transparente e reflector em contraste com o granito maciço, e a opção por uma forma grande, lisa e moderna por oposição à diversidade de formas circundantes, resultam numa oposição semelhante à procurada mais tarde no Banco em Vila do Conde. Se, por um lado, esta linguagem baseada na contradição surpreende, por outro, insere-se perfeitamente no contexto em termos de altura, volume e ligação aos outros edifícios. O novo material é porta-voz consciente da mudança. A fachada contínua e levemente curva deveria reflectir e distorcer o panorama em volta, em especial a fila de casas do Bairro da Sé.

Em 1969 faleceu o presidente da câmara. A sua sucessão ocasionou demoras, confusões e problemas. A autorização final para a elaboração do projecto estava dependente de Lisboa; a resposta dada coincidiu com a dos programas SAAL, tendo sido metida na mesma gaveta. Siza recebeu uma carta dizendo para aguardar futuros pareceres. Esta situação manteve-se durante vinte anos, até que, no início da década de noventa, voltaram a correr boatos de que tencionavam confiar-lhe de novo a obra.

Era óbvio que Siza não era comunista nem membro de nenhum outro partido, mas conotá-lo como tal, era simplesmente a forma mais fácil de difamar tudo o que era novo e incómodo. Foi obra de um certo jornal...

No estrangeiro, Siza era considerado um perito em projectos de urbanização. Poder-se-ia dizer que, para Siza, o programa SAAL constituiu um instrumento com o qual cooperou mas, acima de tudo, fez prevalecer, pelo menos parcialmente, as suas ideias, ideias essas que iam muitas vezes, sempre que o achou necessário, contra o desejo e a vontade da população envolvida.