

ALADINO FERNÁNDEZ GARCÍA

Departamento de Geografía. Universidad de Oviedo

## *Lecciones de Portugal*

### RESUMEN

Este breve trabajo de investigación es un ejercicio de síntesis geográfica concebido como una actividad de extensión universitaria desde el aula Casa de La Buelga, dependiente de la Universidad de Oviedo. Es decir, fue utilizado para la realización de un itinerario cultural por cuatro ciudades del norte de Portugal. Su objetivo principal es el de mostrar los excepcionales paisajes urbanos de Oporto, Guimarães, Braga y Valença do Minho sobre la base de sus nodos componentes: romanos, medievales, modernos y contemporáneos.

### RÉSUMÉ

*Leçons du Portugal.*- Ce court travail de recherche, qui est, d'ailleurs un exemple de géographie de synthèse, a été conçu comme un exercice d'extension universitaire du centre Casa de La Buelga. Ce document a été utilisé pour la mise au point d'un itinéraire culturel à travers quatre villes du nord du Portugal, dont le but principal est de montrer les exceptionnels paysages urbains de Porto, Guimarães, Braga y Valença do Minho basés sur les parties principales de ces villes: romaines, médiévales, modernes et contemporaines.

## I. CIUDADES MONUMENTALES DEL NORTE DE PORTUGAL

### 1. UNA EXCURSIÓN A CUATRO CIUDADES DEL NORTE DE PORTUGAL: OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

La Asociación Cultural Cauce del Nalón y el Aula de Extensión Universitaria Casa de La Buelga, con sedes en Langreo, organizan con frecuencia viajes por Asturias y España. Al comienzo del curso pasado se eligió una primera salida al extranjero, al país más próximo física y culturalmente: Portugal.

El objetivo de la excursión era conocer las ciudades del N de Portugal, siguiendo la ruta hacia la frontera con España en el Miño: Oporto, Guimarães, Braga y Valença. El viaje suponía un primer acercamiento para la mayoría de los excursionistas a una ciudad grande y compleja como Oporto, que es la capital del distrito (equiparable a provincia) del mismo nombre y de la Re-

### ABSTRACT

*Lessons from Portugal.*- This short research paper, an example of synthetic Geography, was conceived for the development of a university extension exercise by the Casa de la Buelga Extension Classroom. Namely, it was used to conduct a four-city cultural itinerary through Northern Portugal. Its main aim is to show the outstanding urban landscapes of Porto, Guimaraes, Braga and Valença do Minho based on the main parts of these cities: roman, medieval, modern and contemporary.

### PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Extensión Universitaria, itinerario cultural, geografía sintética, Oporto, Guimarães, Braga, Valença do Minho.

Extension universitaire, itinéraire culturel, Porto, Guimarães, Braga et Valença do Minho.

University extension, cultural itinerary, Porto, Guimarães, Braga, Valença do Minho.

gión Norte<sup>1</sup>. Tiene 237.584 habitantes y 1.287.275 en la conurbación del Área Metropolitana, dentro de la cual el núcleo más poblado corresponde a Vilanova de Gaia, con 302.092 habitantes. Braga tiene el tamaño de Oviedo, 181.474 habitantes; es capital de su distrito y cabeza del Área Metropolitana do Minho con unos 800.000 habitantes, equivalente al Área Central Asturiana. Guimarães, que forma parte del Área Metropolitana do Minho, es una ciudad mediana con 161.876 habitantes; y la fronteriza Valença do Minho es una pequeña villa de 14.127 habitantes<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Portugal es un Estado centralista, aunque se ha abierto un proceso de transferencia de competencias a las regiones. No obstante, existen dos regiones autónomas en los territorios insulares desde 1976: una la compone el archipiélago de Madeira y la otra el de Azores. En el continente hay cinco regiones (NUTS): Norte, Centro, Lisboa, Alentejo y Algarve. Pero solo existen a efectos estadísticos de la Unión Europea. Están gestionadas por Comisiones de Coordinación y Desarrollo Regional.

<sup>2</sup> Datos para 2015 tomados de la Oficina de Información Diplomática: *República Portuguesa. Ficha País*, <[www.ine.pt](http://www.ine.pt)>.

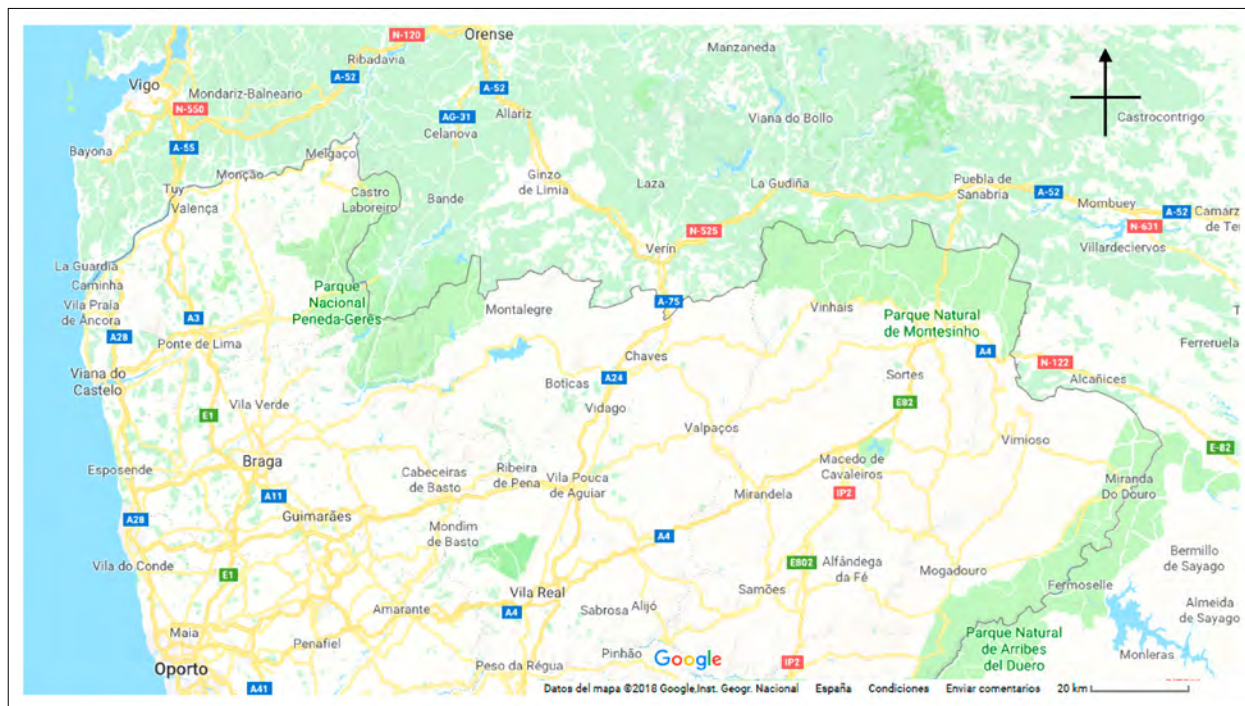


FIG. 1. Norte de Portugal. Fuente: Google Maps.

Todas ellas son ciudades históricas, bien de origen romano como Oporto y Braga (la primera, *Portus Cale* en latín, tuvo una muralla romana; la segunda, *Bracara Augusta*, ha heredado en su organización interna las calles que corresponden al *cardo* y al *decumano*) o bien medieval (Guimarães o Valença). En su organización o reorganización medieval el papel del Reino de Asturias (de Alfonso I a Alfonso III) fue decisivo: las ciudades se refundan, se repueblan y se crea el Condado Portucalense, origen de la nación, con capital en Oporto, siendo su primer conde el asturiano Vimara Pérez, fundador de la ciudad de Guimarães que lleva su propio nombre, y que fue la primera capital de Portugal.

La dilatada trayectoria histórica y la carga monumental que contienen, con la representación de todos los estilos artísticos desde el románico y el gótico hasta las actuales tendencias arquitectónicas, hicieron posible la declaración por la Unesco de Patrimonio de la Humanidad para las ciudades de Oporto en 1996 y Guimarães en 2001 (declaración de la que no goza Lisboa), y son firmes candidatas a tal distinción Braga y Valença.

Obviamente, para alcanzar el objetivo propuesto era preciso comprobar la organización interna de estas ciudades, sus nodos componentes (MACIÁ, 2016), sus funciones y su morfología o paisaje cargado de monumentos arquitectónicos (edificios religiosos y civiles) e ingenie-

riles (puentes, teleféricos, funiculares...). E inevitablemente había que poner en relación todo esto con las bases históricas y económicas del territorio<sup>3</sup>. De pasada, pero con intención, se iban estableciendo algunas comparaciones con Asturias que pudieran tener cierta utilidad, aunque solamente fuese desde un punto de vista crítico; y, en cualquier caso, contribuyen a comprender las «lecciones de Portugal».

Por lo tanto, el trabajo que aquí se presenta es en realidad el estudio de investigación realizado previamente al viaje cultural. La metodología seguida es de tipo deductivo-inductivo, combinando para el análisis territorial técnicas cualitativas (la observación de la organización de las ciudades, los elementos más significativos de su composición morfológica y funcional) y cuantitativas (análisis de la población, de las actividades, de los transportes...). Y, por supuesto, en un trabajo de síntesis geográfica (ACHÉ, 2010) como este, resulta imprescindible la apoyatura cartográfica, bibliográfica, fotográfica y webgráfica, tanto para los aspectos cualitativos como para los cuantitativos. Las comparaciones entre la región del Norte de Portugal y Asturias parecen siempre oportunas cuando la finalidad principal del estudio no deja de ser un objetivo docente.

<sup>3</sup> A este respecto pueden recomendarse las obras de PAYNE (1994), BIR-MINGHAM (2005) y LAINS (2005).

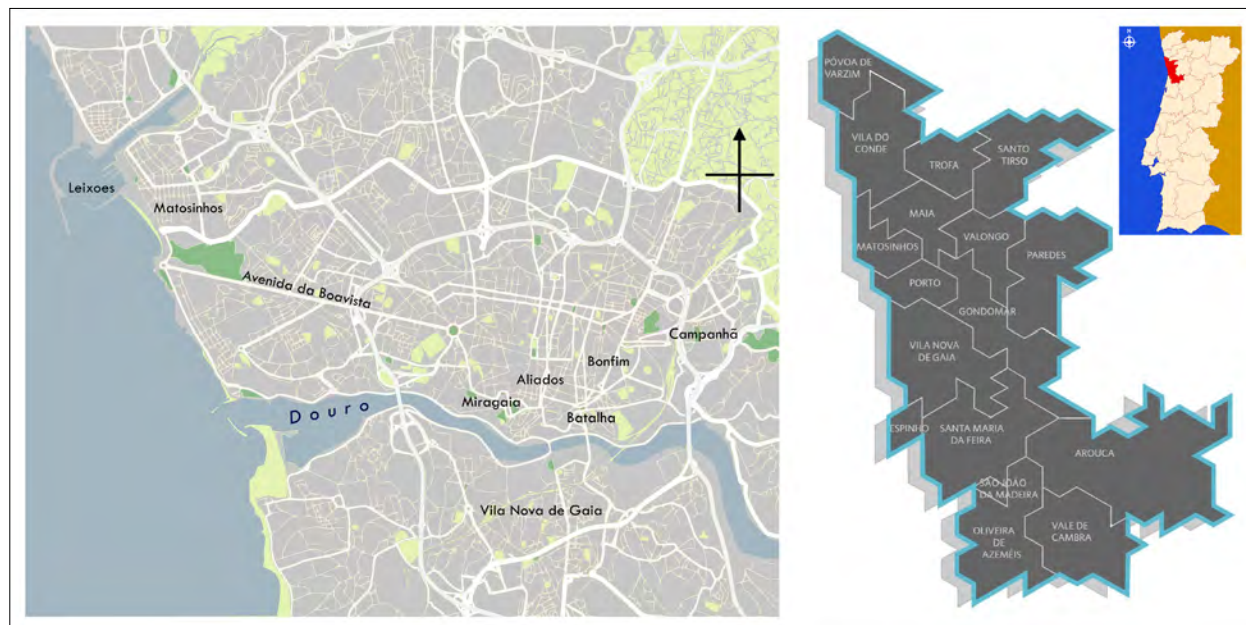


FIG. 2. Grande Área Metropolitana do Porto (GAMP). Fuentes: Google Maps y <<http://portal.amp.pt/es/>>.

Para la consecución de este objetivo hemos contado con la experiencia existente en España para la docencia de la Geografía en su vertiente práctica: desde el excursionismo de la Institución Libre de Enseñanza, iniciado en el siglo XIX por Giner de Los Ríos y otros institucionalistas (ORTEGA, 2004) para la modernización de la enseñanza en España, hasta los estudios universitarios más recientes (por ejemplo, MACIÁ, 2016; FERNÁNDEZ PORTELA, 2017); la salida de campo ha tenido afortunadamente una continua revalorización, incluso para las tareas de extensión universitaria, como la que nos ocupa.

## 2. CIUDADES ASOCIADAS

Las ciudades visitadas forman agrupaciones con la finalidad de prestar servicios, buscando la mejor eficacia posible y la mayor economía de recursos. Al mismo tiempo, estos entes supramunicipales se encargan de cuestiones relacionadas con dotaciones infraestructurales y con la ordenación del territorio<sup>4</sup>.

Es el caso de Oporto, una ciudad de ciudades que forman un espacio continuo urbanizado con casi millón

y medio de habitantes, y cuentan con una gran puerto industrial, un aeropuerto internacional, las bodegas de prestigio mundial y un Metro de los más largos del mundo pese a ser reciente. La trama urbana continua se extiende desde el centro (Oporto) hacia las periferias del NW (Matosinhos), del N (Maia) y del S (Gaia). El Área Metropolitana de Oporto, fundada en 1996, agrupa a 17 municipios con una extensión aproximada de 2.000 kilómetros cuadrados.

La propia Oporto presenta variantes físicas y funcionales en la composición de sus barrios más genuinos, que son los que forman la traza de la ciudad histórica cargada de símbolos y monumentos: la Baixa con la imponente avenida de los Aliados; Batalla como sitio de la catedral o del Teatro Nacional; Miragaia con la torre de los Clérigos y la Universidad; o el caserío popular de La Ribeira, ya en contacto con el río Duero.

Más al N, en torno a la ciudad de Braga, se organiza el Área Metropolitana del Miño, creada en 2004 con 12 municipios, que sirve a unos 800.000 habitantes (semejante al Área Central de Asturias hasta por su naturaleza polinuclear). Sus funciones son similares a las de Oporto.

Ya, por último, recientemente, en 2015, ha comenzado a ensayarse el funcionamiento de una «eurociudad»<sup>5</sup>,

<sup>4</sup> Acerca de estas asociaciones puede obtenerse información en <[www.amp.pt](http://www.amp.pt)> (página oficial de la AMP, Área Metropolitana do Porto) y <<http://www.guimaraesdigital.com/>> (Constituição oficial da Grande Área Metropolitana do Minho); GONZÁLEZ, 2014.

<sup>5</sup> Para la constitución de una eurociudad se requiere acuerdo formalizado entre ciudades fronterizas próximas y pertenecientes a países distintos. Su objetivo es el de compartir recursos y promocionarse conjuntamente, con la inten-

FIG. 3. Grande Área Metropolitana do Minho (GAMP). Fuente: Bing Maps.

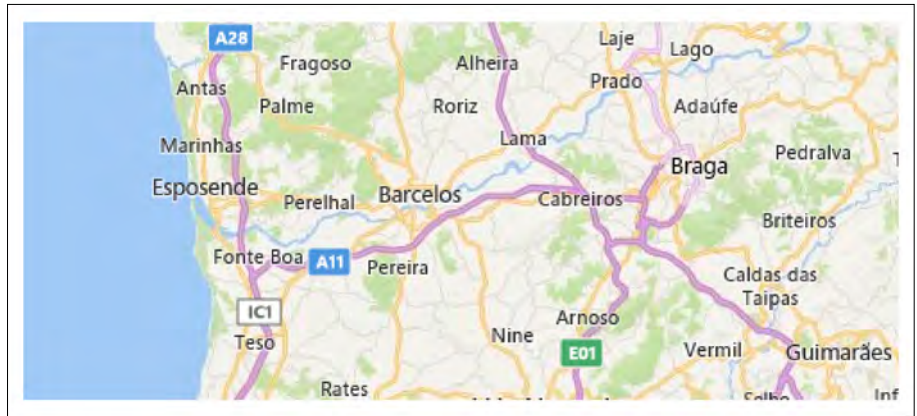


FIG. 4. Eurociudad Valença-Tui. En primer término, Valença; en el centro, la fortaleza. Al otro lado del río, Tui. Sobre el Miño, a la izquierda, el puente internacional de la autovía; a la derecha, el decimonónico de hierro. Fuente: <<http://valencainfo.blogspot.com.es>>.



→ FIG. 5. Arriba a la izquierda, Porto con la ciudad medieval en fondo verde y la moderna, al N, con la reforma interior de Aliados. Fuente: <<https://tusguiasdeviaje.com>>. Debajo, Porto en 1844 y principales obras de reforma urbana antes de 1940. Arriba a la derecha, centro histórico intramuros de Guimarães, desde el castillo, al N, hasta el largo de Toural, al S. Fuente: <<http://km369.blogspot.com.es>>.

en el espacio fronterizo del Miño, entre Valença y Tui (España) con la finalidad de unir elementos separados por una historia de rivalidades y guerras para conseguir políticas de entendimiento y desarrollo. En Asturias, sin embargo, no han cuajado políticas de colaboración entre las ciudades del Área Central que conforman una suerte

ción de su fusión a largo plazo. Siempre tiene por base una historia de relaciones derivadas de la proximidad y el control de la frontera. En España hay cinco eurociudades, además de Valença-Tui: Bayona-San Sebastián, Ayamonte-Vila Real (Eurociudad del Guadiana), Badajoz-Elbas, Chaves-Verín y Salvatierra de Miño-Monçao.

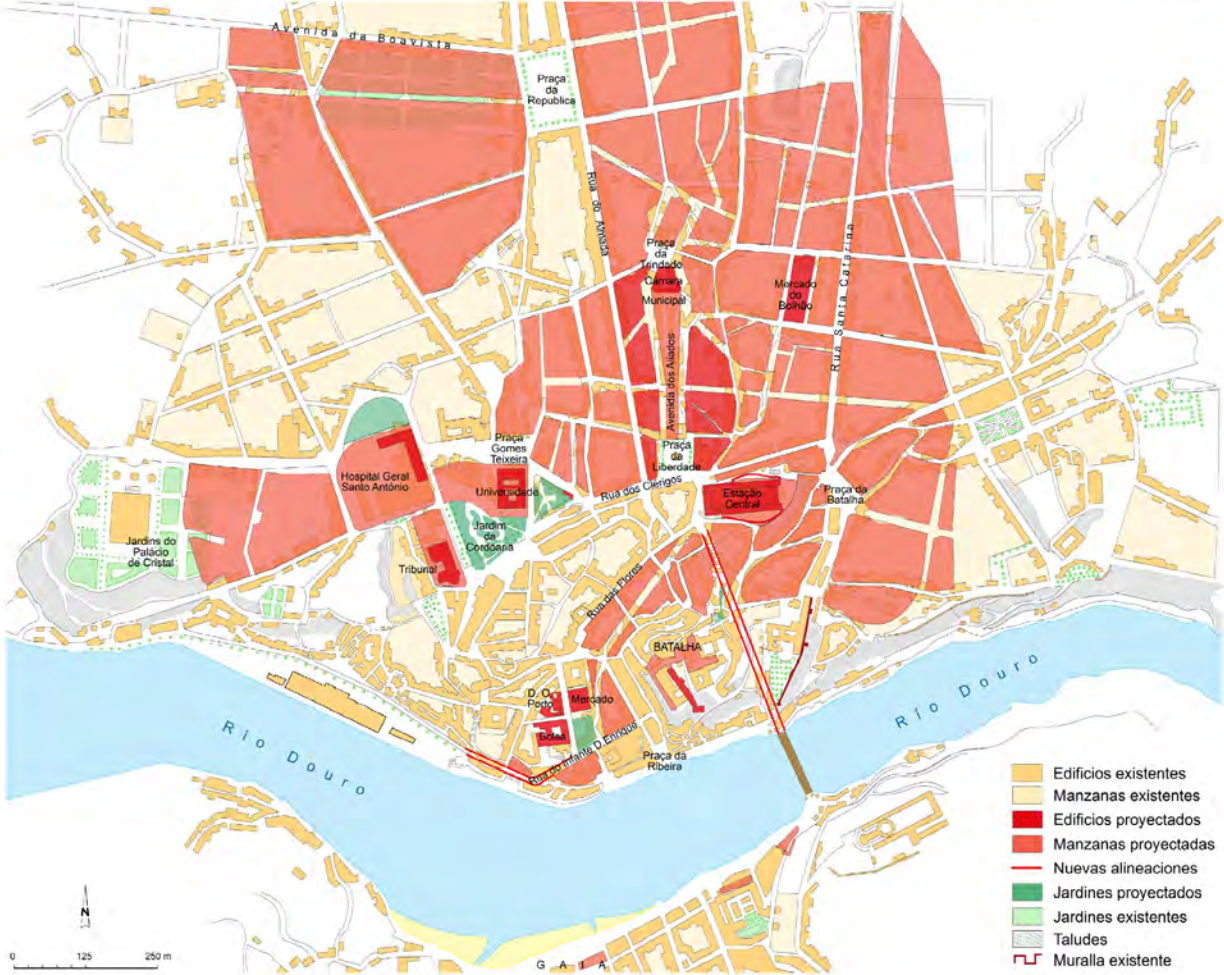
de espacio metropolitano polinuclear. Y la desorganización administrativa explica el desorden territorial.

### 3. CENTROS HISTÓRICOS MULTIFUNCIONALES

Los cascos o centros históricos de Oporto, Braga y Guimarães están repletos de monumentos religiosos y civiles. Destacan los edificios, es decir, la arquitectura (iglesias, conventos, capillas, palacios...), la escultura (a veces verdaderos parques escultóricos, como la avenida de los Aliados en Oporto), la cerámica (los azulejos de iglesias, edifi-



- 1 Castillo de Guimaraes
- 2 Capela de S. Miguel
- 3 Pazo de los Duques de Braganca
- 4 Igreja de S. Omer
- 5 Capela de los Passos Paes de Cristo
- 6 Chafariz del Carmo
- 7 Calle de Santa Maria
- 8 Convento de Santa Clara (C.M.G.)
- 9 Plaza de Santiago
- 10 Iglesia de Nuestra Sra. de Chaves
- 11 Monumento del Salado
- 12 Antiguos Pisos del Municipio
- 13 Museo de Alberto Sampaio
- 14 Casa de la Calle Nova (Calle Iges Moral)
- 15 Casa de los Lobos Mechado
- 16 Iglesia de la Mouraria
- 17 Plaza de Toural
- 18 Iglesia de S. Pedro
- 19 Museo Arqueologico Marinho Sarmiento
- 20 Iglesia de S. Domingos
- 21 Calle D. Joao
- 22 Convento de los Domingos
- 23 Iglesia de S. Francisco
- 24 Iglesia de S. Cuatros
- 25 Biblioteca Municipal Raal Brandao
- 26 Capela de S. Nicolas
- 27 Archivo Municipal Alfredo Pimenta
- 28 Palacio y Casero Cultural Via Flux
- 29 Convento de Santa Maria de Costa (Pineira)
- 30 Pinta
- 31 Teatro de Guimaraes
- 32 S. Torcato
- 33 Campo de Alcaz
- 34 Casas de las Torres
- 35 Termas
- 36 Citania de Braganca
- 37 Museo de la Cultura Castro
- 38 Iglesia del Sereno



- Edificios existentes
- Manzanas existentes
- Edificios proyectados
- Manzanas proyectadas
- Nuevas alineaciones
- Jardines proyectados
- Jardines existentes
- Taludes
- Muralla existente

0 125 250 m

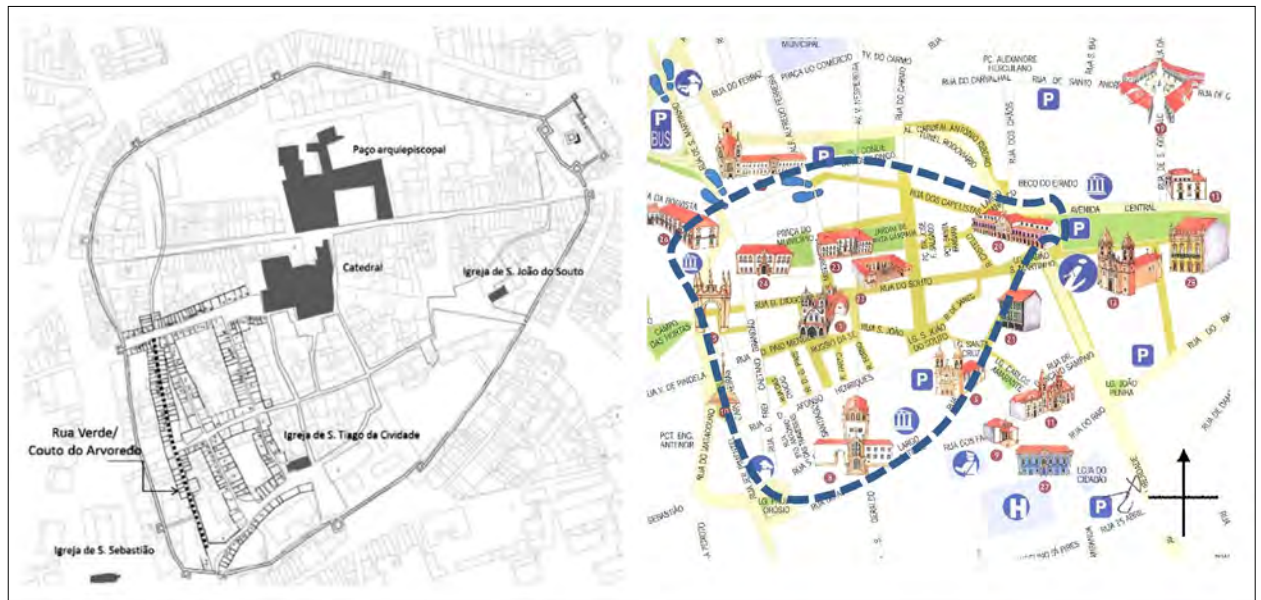


FIG. 6. Braga, siglo XVIII, con la muralla y su castillo. En el centro, el protagonismo espacial de la función religiosa. Fuente: *Evolução da paisagem urbana. Transformação morfológica dos tecidos históricos*. A la derecha, el centro de Braga en la actualidad, que incluye el casco histórico delimitado por la línea discontinua. Fuente: Direnor.



FIG. 7. Planta do Porto, 1825. Fuente: *Litografia da Academia Real das Sciencias*. A la derecha, Porto. Fuente: Society for the Diffusion of Useful Knowledge (London) 1826-ca.-1848, ed. lit. Copias digitales obtenidas de la Biblioteca Nacional de Portugal.

cios públicos y, en menor medida, privados), la pintura... Por eso fueron declarados «Patrimonio de la Humanidad» por la Unesco<sup>6</sup> (Oporto y Guimarães, y esperan lo propio la ciudad de Braga y la fortaleza de Valença, en la actualidad uno de los mayores mercados abiertos de Europa).

Pero estas ciudades cuentan con otros muy notables méritos: la permanencia del caserío tradicional sobre plantas heredadas de la Antigüedad (Braga) o de la Edad Media (Oporto, Guimarães), así como la diversidad de actividades y funciones que las caracterizan como espacios vivos y dinámicos.

Existen relaciones adecuadas entre residencia, comercio, servicios, ocio y turismo, con una decidida polí-

<sup>6</sup> <[www.portopatrimoniomundial.com](http://www.portopatrimoniomundial.com)>: *Historia urbana do Porto*.

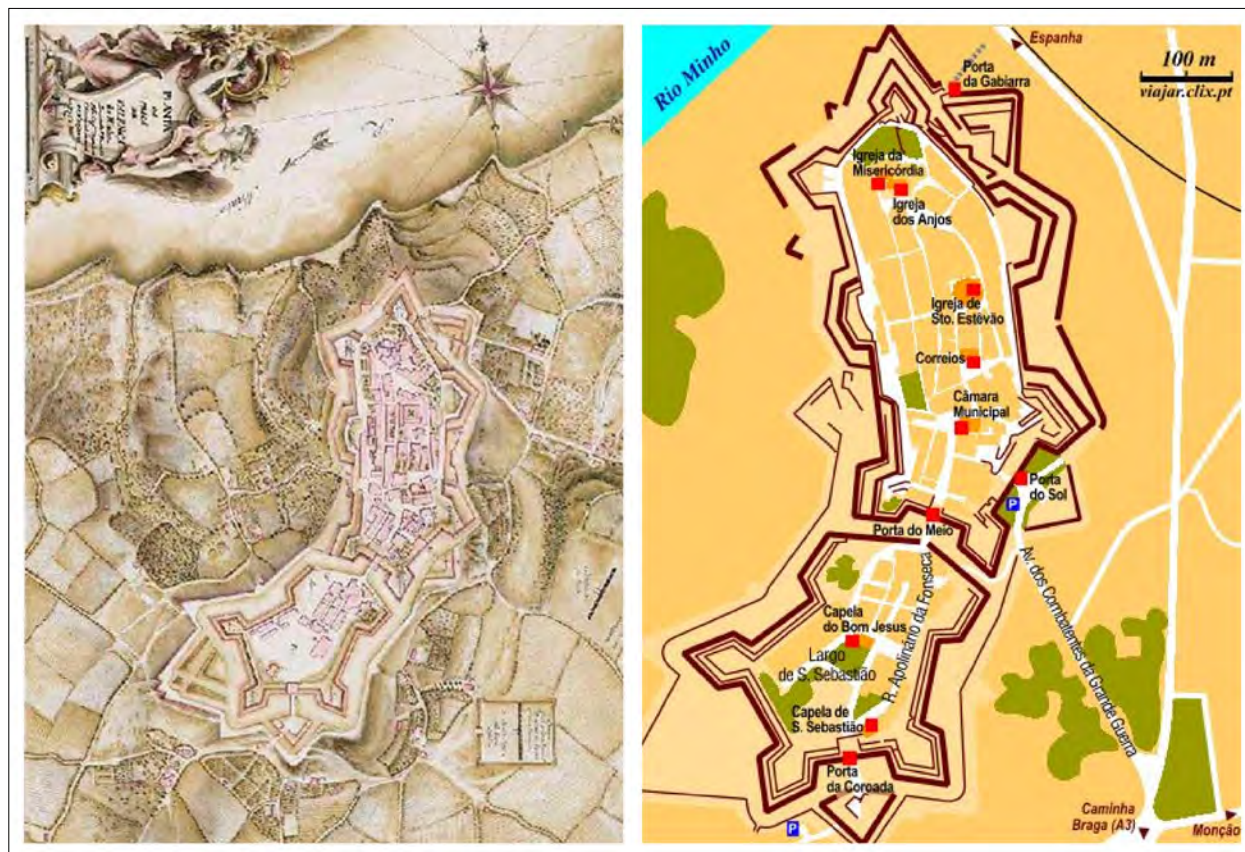


FIG. 8. Planta topográfica da Praça de Valença do Minho. Fuente: José Champalimaud de Nussane, 1777. A su derecha, la fortaleza en la actualidad. Fuente: <<http://portugal-hotels.net>>.

tica municipal de atención al patrimonio histórico. Todo lo cual conjura la degradación física y social de los cascos antiguos. Y a pesar de una cierta decrepitud de fachadas y edificios del bellísimo Oporto histórico, no se ven pintadas o agresiones vandálicas, como en Oviedo, a ese patrimonio universal. Y es posible la función residencial sin estrépitos, jolgorios y borracheras nocturnas. La peatonalización se ha realizado con prudencia, evitando así la apropiación del espacio público por bares y discotecas. Las ferias y fiestas oficiales se desarrollan en adecuados espacios periféricos, preparados y planificados para evitar incompatibilidades con la función residencial y los valores patrimoniales de los centros históricos. Casi como en Oviedo donde las mayores agresiones a la ciudad histórica (ya muerta por su especialización en ocio banal) proceden de los organismos oficiales: el Ayuntamiento y otras instituciones con la programación continua de fiestas, aglomeraciones y ruidos en la ciudad antigua, la progresiva sustitución del caserío, la ampliación destructora de los museos, etc.

#### 4. LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA: LOS ESPACIOS DE LA REVOLUCIÓN BURGUESA Y LAS GRANDES AVENIDAS HACIA LA PERIFERIA

El periodo de entresiglos (las dos últimas décadas del XIX y las dos primeras del XX) supuso para estas ciudades grandes actuaciones urbanísticas que dejan constancia de la envergadura de la revolución burguesa con la industrialización. Se siguen, en general, modelos anglosajones más que los geométricos mediterráneos (la regularidad de los ensanches que tiene por referente a Barcelona).

Es emblemático el escenario de la avenida de los Aliados (denominación en homenaje a los países triunfantes de la Primera Guerra Mundial) en Oporto, resultante de una ambiciosa propuesta de reforma interior del centro de la ciudad (la Baixa) a la manera de las «grandes vías»<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Fue coetánea de la Gran Vía madrileña: en esta el primer edificio es de 1911 y el último de 1952 (TOMÉ, 2016, p. 246) La edificación de Aliados comenzó en 1916 y el edificio de la Câmara Municipal se concluyó en 1955.



FIG. 9. El centro de Oporto antes de la reforma de la avenida de Aliados, acometida en el área señalada. Fuente: Mapas do Levantamento da Planta da Cidade do Porto, 1892.

en España, según el proyecto del arquitecto inglés Barry Parker. La avenida, abocinada desde el Ayuntamiento para visualizar su fachada principal, a modo de pantalla, representa la expresión máxima del poder burgués tras el triunfo del liberalismo en 1834 con su monarquía ilustrada, constitucional y renovadora. En ese año terminó la guerra civil portuguesa entre los conservadores del rey Miguel I y los liberales de Pedro IV. La estatua ecuestre de este rey ofreciendo la Constitución al pueblo se ubica en el arranque de la avenida desde la plaza de la Libertad; cerrándola, y ante la fachada principal del Ayuntamiento, se erige la de su primer ministro, Almeida Garrett, escritor romántico, político liberal y masón. La avenida de los Aliados es el lugar de asentamiento, representación y ostentación de la burguesía triunfante, con la nueva Casa Consistorial, el Banco de Portugal, la gran banca privada y las sedes de las mayores compañías nacionales y extranjeras. Mucho más grandioso que su equivalente en Oviedo: la Escandalera y Uría.

El proyecto de Parker englobaba el espacio de la decimonónica plaza de la Libertad de la que viene a ser una ampliación hacia el N para constituir el principal centro

cívico de la ciudad, jalonado por la efectista (cúpulas, estatuas en balaustradas...) edificación modernista. La avenida ocupó un espacio de calles cortas y de patios desocupados (*os lavadouros*) entre dos ejes más largos y paralelos: las calles de D. Pedro y Laranjal.

Pero la reforma efectuada a partir de 2005, según el proyecto de los arquitectos Siza y Souto aprovechando el inicio de las obras del Metro, ha sido muy contestada: los jardines han sido sustituidos por hormigón, su ambiente romántico se ha perdido frente a lo funcional para facilitar grandes concentraciones humanas relacionadas con celebraciones, fiestas y manifestaciones.

Actuaciones similares también se observan en Braga, con la plaza de la República y la calle de la Libertad, o en Guimarães con la plaza de Toural y la avenida de la República de Brasil.

En el último tercio del siglo XIX y la primera mitad del XX la ciudad de Oporto se extiende hacia el NW, donde se localiza el nuevo puerto de Leixões (Matosinhos), sobre la base de grandes parcelaciones y largas avenidas como la de Boavista, que une la ciudad histórica con nuevos espacios funcionales: la playa, el parque de la ciudad, el museo Serralves, los campus universitarios... (BALSAS, 2006).

##### 5. LA PUJANZA DE LA NUEVA ARQUITECTURA EN UN PAISAJE PATRIMONIALIZADO

Oporto y, en menor medida, Braga tienen en su recorrido histórico la actuación de grandísimos profesionales autóctonos o extranjeros que le dan al paisaje urbano una luminosa carga de monumentalidad. El estilo barroco-rococó, tan reiterado en la edificación religiosa del siglo XVIII, contó con la singular figura del arquitecto Nicolau Nasoni, de origen italiano (el palacio arzobispal de Oporto o la iglesia y torre de los Clérigos, por ejemplo); el neoclasicismo con Carlos Amarante (santuario del Bon Jesus do Monte en Braga y el edificio del rectorado de la Universidad de Oporto); la arquitectura historicista de fines del siglo XIX y principios del XX con el marqués da Silva (Teatro Nacional, Estación de São Bento y casa de Serralves en Oporto, y el santuario de la Peña en Guimarães), etcétera.

Mención especial merece la arquitectura de línea modernistas e historicista de la avenida de los Aliados: entre los inmuebles más suntuosos están los del Banco Espírito Santo, la Caja Geral de Depósitos, el Café Imperial (hoy McDonald's)... y lógicamente el edificio de la compañía de seguros A Nacional del marqués da Silva o el de la Cámara Municipal (Ayuntamiento) según proyecto de Antonio Carreira da Silva.



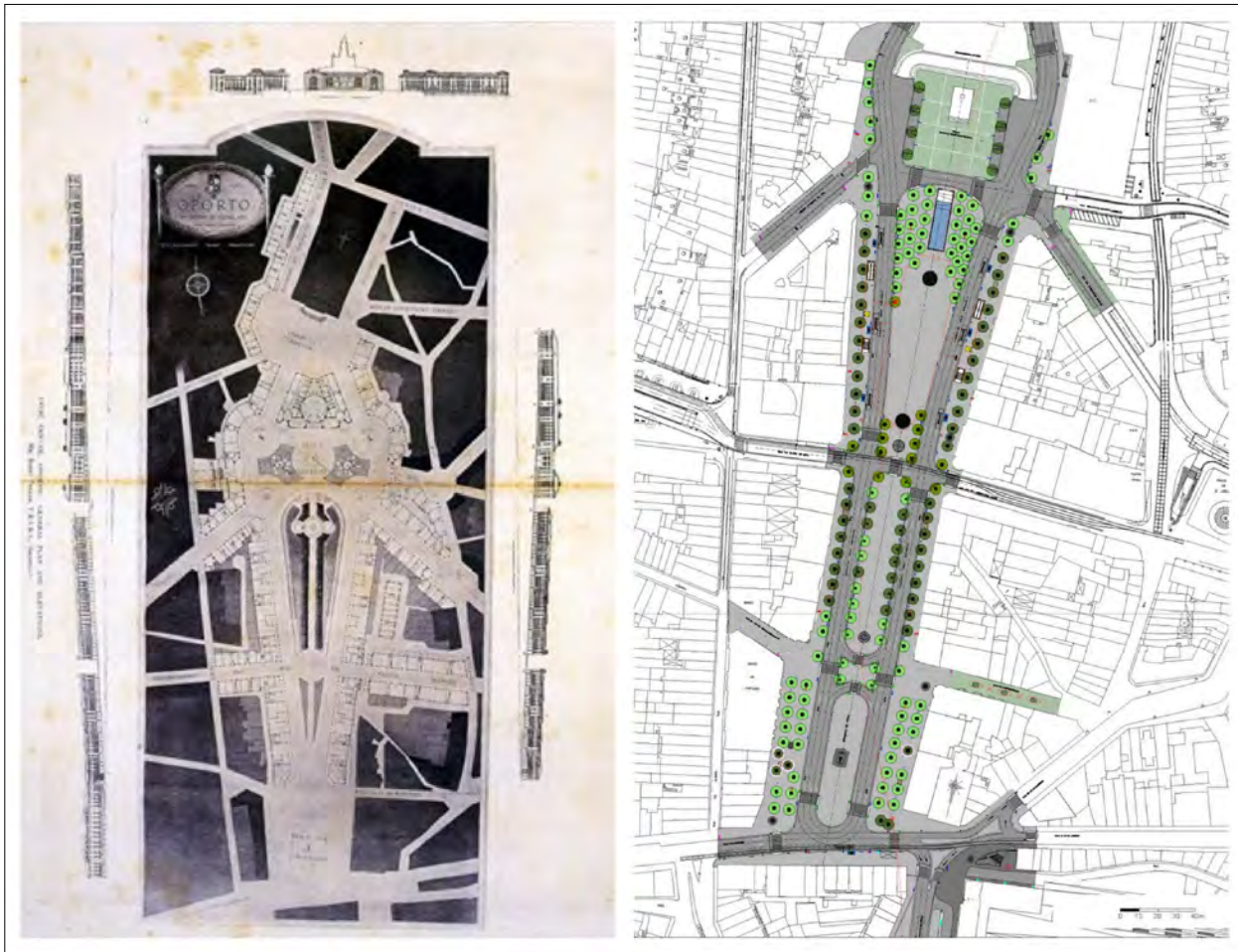


FIG. 10. Proyecto de Barry Parker en 1915 para la avenida de los Aliados en el centro de Oporto y propuesta en 2004 de Álvaro Siza y Eduardo Souto para su reforma. Fuente: <<https://nocentenariodaavenida.up.pt>>.

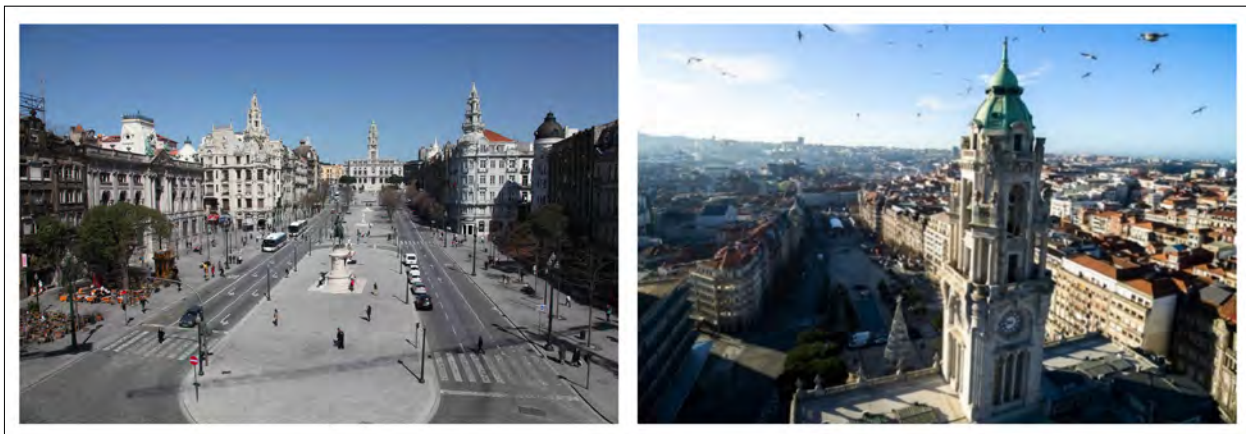


FIG. 11. Perspectiva de los Aliados desde la plaza de la Libertad, con el ayuntamiento al fondo (fuente: <[www.trotamundos.eu](http://www.trotamundos.eu)>) y vista desde el polo opuesto, con la torre del ayuntamiento en primer término (fuente: <<https://oportoando.com/barrios/>> [©filipefrazao]).



FIG. 12. A la izquierda, Largo República do Brasil en Guimarães, hermoso bulevar cerrado por la pantalla de la iglesia barroca de la Consolación. Foto: Joaquín Meda. A la derecha, encima, Praça da República en Braga (fuente: <[www.cm-braga.pt](http://www.cm-braga.pt)>) y debajo, Largo do Toural en Guimarães (fuente: <<https://www.travel-in-portugal.com>> [©thfr]).

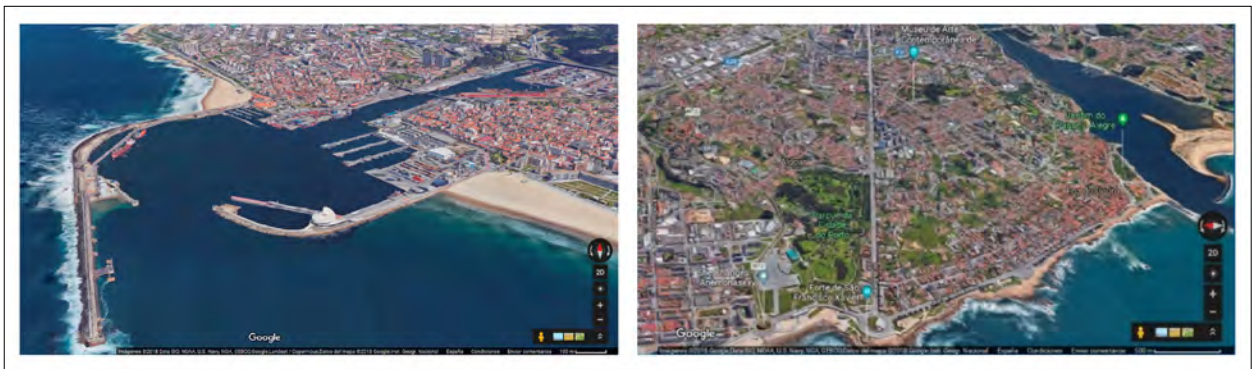


FIG. 13. Puerto de Leixões (Matosinhos). A su derecha, la avenida Boavista, con 5,5 km, va desde la plaza de la República, en el centro de Oporto, hasta el fuerte de São Francisco Xavier, en la costa. Fuente: Google Maps.

A esta rica tradición se suman en la segunda mitad del siglo XX y comienzos del XXI los arquitectos portugueses Álvaro Siza (piscinas de agua salada das Marés en la playa de Leça da Palmeira en Matosinhos, Museo Serralves, Facultad de Arquitectura) (PASCUAL, 2004), Eduardo Souto de Moura (estación de Metro de la Casa de la Mú-

sica, Museo de los Transportes en Oporto y estadio del Club de Fútbol de Braga), Luis Pedro Silva (terminal de cruceros del puerto de Leixões en Matosinhos), y los lisboetas João Leal (ampliación del aeropuerto de Oporto) y Manuel Salgado (Nuevo Estadio Dragão del Club de Fútbol Porto). Siza y Souto, colaboradores con frecuen-



FIG. 14. Dos obras de Alvaro Siza: el Museo Serralves (fuente: <<https://www.serralves.pt>>) y la Facultad de Arquitectura de Oporto (fuente: <<https://www.archdaily.com.br>>).

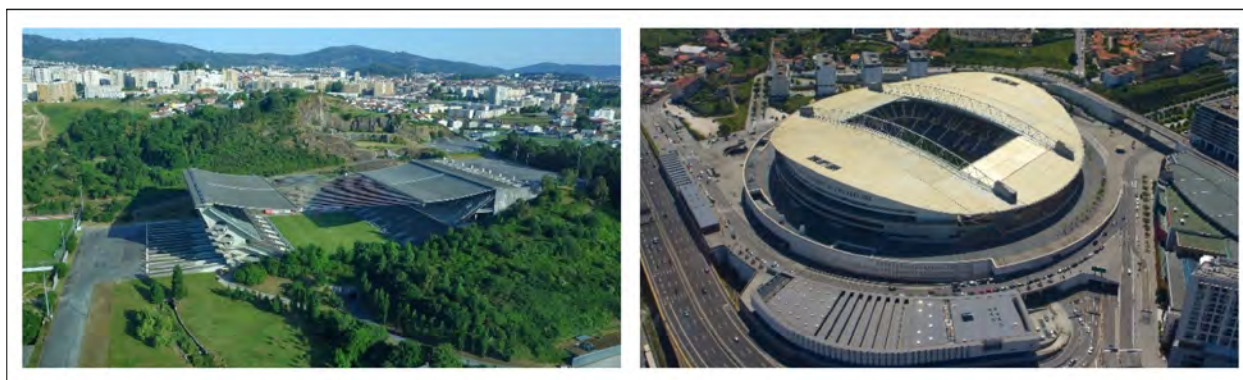


Fig. 15. Estadio Municipal de Braga, de Eduardo Souto (fuente: <<http://lendersmagazine.com>>) and Estádio do Dragão Aerial en Oporto, de Manuel Salgado (fuente: <<https://commons.wikimedia.org>>).

cia, recibieron el premio Pritzker, considerado el Nobel de la Arquitectura. Más otros extranjeros internacionales, como, sobre todo, Rem Koolhaas, el holandés creador de la Casa de la Música portuense, en forma de diamante (GÓMEZ-PERRETTA, 2015).

Oporto, la ciudad más importante de la región, tras su catalogación como Patrimonio de la Humanidad en 1996, su selección como Capital Europea de la Cultura en 2001 y su elección como una de las sedes de la Eurocopa de 2004 (el Club de Fútbol de Porto es el más destacado de Portugal), se benefició de las grandes inversiones en los equipamientos mencionados (ampliación del Museo Serralves en los años noventa, nuevo Estadio Dragão en 2003, Casa de la Música en 2005...), y en infraestructuras, como la ampliación del aeropuerto en 2005, la terminal de cruceros en 2015, la construcción del Metro a partir de 2002, el funicular en 2004 o el teleférico en 2009. Previamente, en 1995, se había conclui-

do la circunvalación por autovía de la ciudad utilizando los grandes puentes de Arrábida (años sesenta) y Freixo (años ochenta). Y en paralelo, Oporto consiguió la alta velocidad ferroviaria Alfa Pendular (el puente ferroviario de São João se tendió en 1991 en sustitución del denominado María Pía del siglo XIX) con la progresiva inauguración de la línea Lisboa-Coímbra-Oporto-Braga que, por el S, se alarga hasta la ciudad de Faro.

Lejos queda Asturias de esta modernidad: la alta velocidad ferroviaria no acaba de conseguirse. Por el momento, la terminal se sitúa en León y en el futuro llegará a Pola de Lena. Para el Área Metropolitana Central ni siquiera existe proyecto. Y en Oviedo tampoco se ha concluido la circunvalación mediante autovía: la Ronda Norte es una quimera.

Esta deslumbrante arquitectura, representativa de las nuevas formas y estilos que permite el hormigón armado, y también de la etapa de expansión económica de las



FIG. 16. Aeropuerto Francisco Sá Carneiro, Oporto, ampliación de João Leal (fuente: <<http://megaconstruccion.es>>) y Casa de la Música, Oporto, de Rem Koolhaas (fuente: <<http://footage.framepool.com>>).

últimas décadas del siglo pasado y la primera del actual, tiene en el N de Portugal formas y funciones en sintonía con el espacio que ocupa, sin dejar de ser audaces. Incluyendo esas «nuevas catedrales» que son los campos de fútbol periféricos. Al contrario, por ejemplo, del edificio Calatrava en Oviedo en el que predomina lo desproporcionado y disfuncional. O la pésima localización, por su aislamiento, del Nuevo Estadio Carlos Tartiere.

#### 6. LA IMPORTANCIA MORFOLÓGICA DE LOS JARDINES Y LOS PARQUES PERIFÉRICOS

Llama poderosamente la atención, por su radiante visibilidad, la abundancia de los espacios ajardinados que con frecuencia adornan y humanizan las vías públicas. La calle de la Libertad en Braga o la avenida de la República de Brasil en Guimarães son ejemplos de la integración del paseo con el tráfico rodado, conseguido mediante alineaciones geométricas de flores hábilmente combinadas y cuidadas con el mayor esmero.

Pero de entre los espacios de ocio ajardinados destacan los parques periféricos, frecuentemente coronados por santuarios de indudable interés simbólico y artístico, y dotados de la inmejorable accesibilidad que otorgan funiculares (a veces de gran valor técnico e histórico como el del Bom Jesus de Braga) o teleféricos (santuario de la Peña en Guimarães).

Dentro de la propia ciudad de Oporto hay un funicular (elevador para los portugueses) denominado *dos Guindais*, entre La Ribeira y Batalla (proximidades de la catedral) y un teleférico desde la orilla opuesta del Duero (bodegas de Gaia) hasta el convento de la Serra do Pilar. Estas son infraestructuras del siglo actual, aunque el funicular se había abierto a finales del siglo XIX, pero se cerró

a los dos años de funcionamiento por un grave accidente. Y las dos han sido muy bien acogidas por residentes y turistas: el elevador ha tenido más de 4 millones de usuarios en sus primeros diez años.

El funicular del Bom Jesus fue el primero de Portugal. Se inauguró en 1882 y es el más antiguo del mundo en utilizar el sistema de balance de agua. Desde 2013 es monumento nacional. Salva 100 metros de desnivel. El proyecto fue del ingeniero suizo Riggenschach, que trajo de su país la técnica y los materiales. Sirvió de modelo para todos los de Portugal (ÁLVAREZ, 2012).

El arbolado, las flores, los edificios o las infraestructuras se miman y acicalan. Al contrario de lo que ocurre en nuestra región donde, por ejemplo, el totémico Naranco está completamente abandonado con un paisaje deteriorado por usos inadecuados (líneas de alta tensión, canteras, antenas, eucaliptales, infraestructuras disfuncionales y monumentos prerrománicos desatendidos). Y, por cierto, ¿alguien se atreve a proponer un funicular o un teleférico para este Monte que es un parque metropolitano?

Por otro lado, las calles con frecuencia empedradas o enlosadas siguen modelos tradicionales como el de la rúa lisboeta de Augusta, e incorporan figuras geométricas en color (líneas negras sobre fondo blanco). Lo que es otro valor añadido al atractivo de la morfología urbana y el paisaje. Tales diseños se extendieron a partir del siglo XIX y a menudo se incluyen en los catálogos de conservación (MATOS, 2001).

#### 7. EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS TRANSPORTES PÚBLICOS FERROVIARIOS

Las Áreas Metropolitanas de Oporto y Braga están bien conectadas entre sí por el ferrocarril. La bellísima



FIG. 17. Funicular dos Guindais, Oporto, con la muralla medieval en sus proximidades (fuente: <<http://www.dourovalley.eu>>) y funicular del Bom Jesus, Braga (foto: Joaquín Meda).

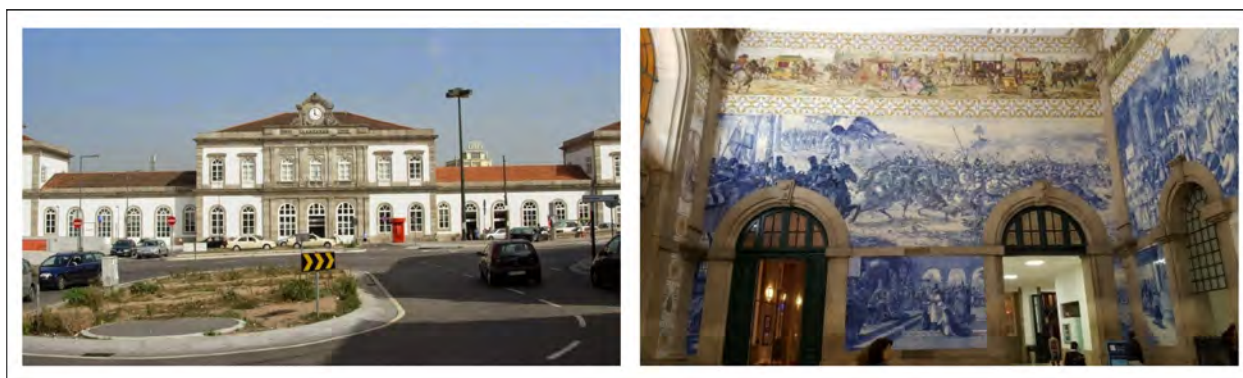


FIG. 18. Estación de Campanhã, Oporto (fuente: <<http://viajesferroviarios.blogspot.com.es>>) y vestíbulo azulejado de la estación de São Bento, Oporto (foto: Joaquín Meda).

estación portuguesa de São Bento (en el solar del antiguo convento desamortizado de San Benito) es el principal referente en la organización ferroviaria regional Douro–Minho. La alta velocidad portuguesa une desde los años noventa la principal estación de Oporto, Campanhã, con Braga, Coímbra y Lisboa.

El ferrocarril llegó a Oporto en los años setenta del siglo XIX y se tendió hacia el N (Braga y Viana do Castelo). En 1875 se inauguró la estación de Campanhã a las afueras de la ciudad, convertida en la plataforma ferroviaria más importante de las líneas del Norte de Portugal y Miño. Pero su relativa lejanía del centro planteó la conveniencia de abrir una nueva estación en el casco histórico donde estaba en marcha la transformación iniciada de la ciudad con la apertura de la plaza de la Libertad y la avenida de los Aliados (REIS y otros, 2006).

La nueva estación se abrió en 1896 tras la construcción de un túnel en el subsuelo de Batalla de 1.300 metros. El edificio de perfil historicista neoclásico, obra del marqués da Silva, encaja en la monumentalidad burguesa de la plaza de la Libertad y la avenida de los Aliados. En su interior descuella la estructura modernista de los andenes y, sobremanera, la decoración del vestíbulo con más de 20.000 azulejos, obra del artista Jorge Colaço, que representan episodios de la historia de Portugal (los orígenes del Reino, las conquistas de Enrique el Navegante...) y escenas campestres<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> <[www.patrimoniocultural.pt](http://www.patrimoniocultural.pt)>: ficha en la base de datos: «Estação dos caminhos de ferro de São Bento, también denominada *Estação de São Bento*, incluido a gare metálica, os painéis de azulejos e a boca de entrada no túnel. Nota histórico-artística».

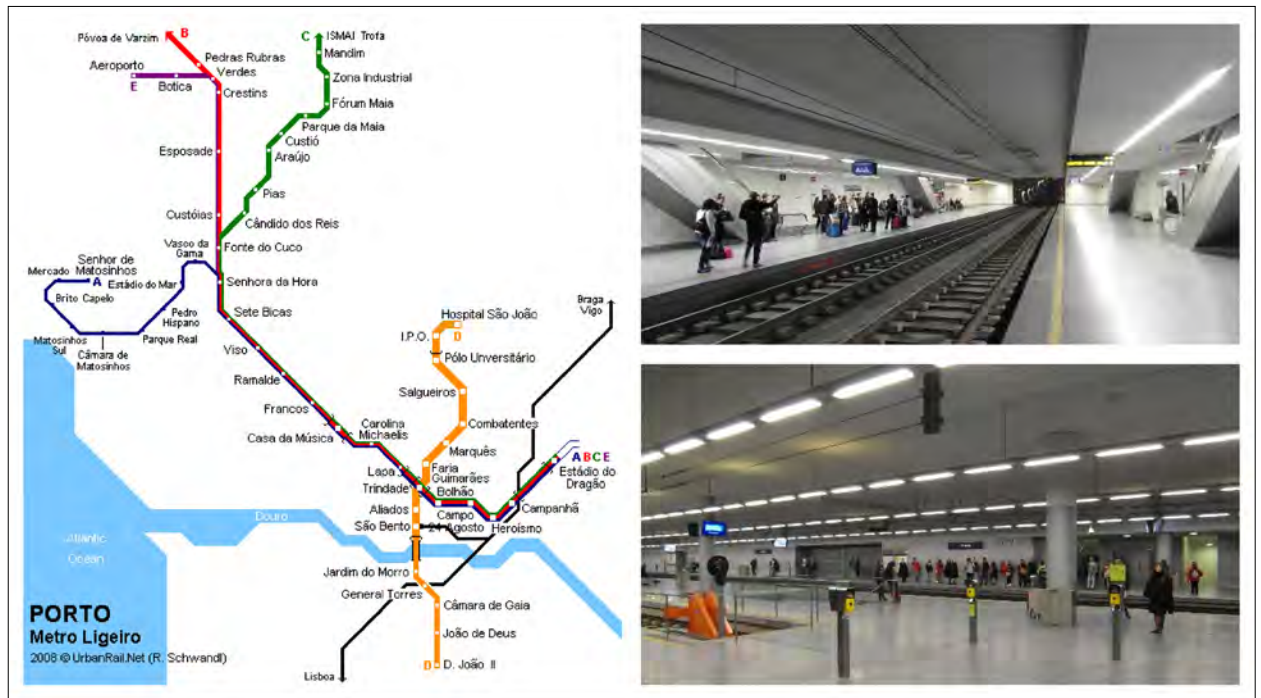


FIG. 19. Plano del Metro de Oporto (fuente: <<http://urbanrail.net>>) con las estaciones de São Bento, arriba, y de Trindade, abajo (fotos: ©Ingolf-BLN).

Dentro de la ciudad de Oporto y su Área Metropolitana, el transporte público está magníficamente servido por las líneas de la empresa pública Metro do Porto, que cuentan con terminales en todos los núcleos periféricos. Fue diseñado, entre otros, por el arquitecto Eduardo Souto, quien realizó los proyectos de las estaciones más destacadas, como la central de Trindade y la de la Casa de la Música. La apertura del Metro de Oporto a partir de 2002 fue un éxito rotundo para el transporte público. En realidad es un tren ligero, con 6 líneas radiales, 81 estaciones y 80 kilómetros de longitud: circula en superficie (sólo 8 kilómetros subterráneos en el centro de la ciudad) y transporta cada día a unos 152.000 pasajeros.

La empresa del Metro explota también el funicular dos Guindais, que salva el desnivel entre el Duero y Batalla con un trazado espectacular: bordea dos monumentos tan emblemáticos como el puente de Luis I y la muralla medieval denominada *fernandina*. Sin embargo el tranvía, a pesar de sus orígenes decimonónicos, no ha podido competir con el automóvil ni tampoco con el Metro, y su función es casi exclusivamente turística (<[www.metroporto.pt](http://www.metroporto.pt)>).

Y en Asturias, ¿no tiene cabida un tren ligero en el espacio metropolitano de Oviedo-Llanera-Siero ni en el recorrido subterráneo por la ciudad de Gijón en la que ya

existe el túnel? Parece que no, cuando se está desmantelando la vieja red de vía estrecha (Fefe), a pesar de su gran interés estratégico y su valor técnico e histórico.

Para la unión de los núcleos separados por el río Duero (Oporto y Gaia, principalmente) se tendieron numerosos puentes a lo largo de los dos últimos siglos. Del siglo XIX proceden los dos más bellos y espectaculares construidos con perfiles de acero y hierro roblonados, según el proyecto del ingeniero alemán Seyrig, socio de Eiffel a quien se atribuyeron muchas veces estos puentes, símbolos de la ciudad. Son los de María Pía (abierto en 1877) para el ferrocarril y el de Luis I, con dos tableros, inaugurado en 1886 para el tráfico rodado y, ahora también, para el Metro. El hecho de ser este un puente doble, con dos plataformas de diferente longitud y altitud que permiten la unión de cuatro barrios distintos (La Ribeira con las bodegas de Gaia y Batalla con el convento de la Serra do Pilar), incrementa su valor técnico y estético, extraordinariamente valorados por los portuenses (RODRIGO, 2014).

No parece que en Langreo, donde afortunadamente se conservan seis puentes decimonónicos de hierro sobre el río Nalón, se tenga la misma sensibilidad: los dos más reputados, el de los Ingleses y el de la Maquinilla, llevan mucho tiempo descuidados. Y hasta el más reciente, el

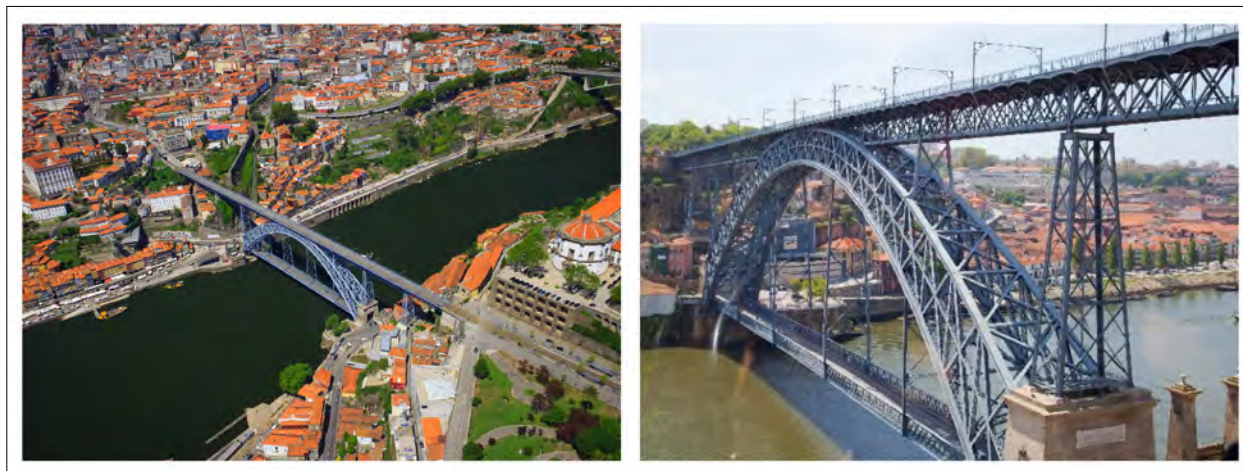


FIG. 20. Puente Dom Luís, Oporto (fuentes: <<http://footage.framepool.com>> y foto de Diego Delso).

puente atirantado, símbolo de la ciudad y logotipo de la Asociación Cauce del Nalón, iniciado en 1986 y abierto en 1990, ha perdido su iluminación nocturna.

## II. LA COMPLEJIDAD DE OPORTO

### 1. UNA CIUDAD PORTUARIA

Esta gran ciudad es bajo el punto de vista funcional y paisajístico extraordinariamente compleja. Tanto como hermosa. Ante la pregunta de «qué es Oporto» las respuestas, en consecuencia, pueden ser muy variadas.

En primer lugar, es un puerto fluviomarítimo. O incluso dos: el viejo, un puerto natural en la desembocadura del Duero y el nuevo de Leixões, un gran puerto artificial construido a fines del siglo XIX y principios del XX en la desembocadura del río Leça. Su nombre es precisamente *Porto* (en español con artículo: Oporto), que procede de la denominación romana *Portus Cale* (origen del nombre de Portugal). Un puerto inicialmente asociado al comercio del vino y, después, a la industria y la logística de contenedores.

El puerto histórico, en la desembocadura del Duero, con la industrialización se quedó obsoleto, condicionado negativamente por las peligrosas corrientes del río y de las mareas, y por una dársena demasiado estrecha para el atraque de los buques. Además, la competencia de Vigo se sentía como una amenaza, a la inversa de lo que ocurre en el presente. Por todo ello, a fines del siglo XIX, se iniciaron las obras del moderno puerto de Leixões. En la actualidad el puerto viejo, a orillas del Duero (La Ribeira y Gaia), es básicamente deportivo y turístico. *Los*

*rabelos*, pequeñas embarcaciones que se utilizaron históricamente para el transporte de barricas de vino desde los viñedos del Alto Douro hasta las bodegas de Gaia, surcan el río cargados de turistas. Como los cruceros, ferris y catamaranes que recorren el tramo urbano del río bajo los espectaculares puentes de la ciudad.

El puerto de Leixões es el tercero de Portugal, tras Sines, en Setúbal (que es la principal área portuaria, industrial y logística del país) y Lisboa. Su localización estratégica, beneficiada por un *hinterland* vigoroso en industria y comercio, le da relevancia dentro del sistema portuario europeo.

Se localiza a cuatro kilómetros al N de la desembocadura del Duero en el municipio de Matosinhos, dentro del Área Metropolitana de Oporto. Sus muelles, levantados en el mar y guarecidos por diques, tienen una longitud de cinco kilómetros, la dársena dispone de una lámina de 120 hectáreas, mientras la superficie disponible en tierra es de 55 hectáreas. Con 14 millones de toneladas movidas anualmente (volumen comparable al propio de El Musel-Gijón, que movió 15 millones de toneladas en 2011), absorbe la cuarta parte del comercio internacional de Portugal. Su tráfico se acerca a los 3.000 navíos al año para todo tipo de fletes: productos textiles, piedra, madera, automóviles, minerales, vino, cereales, derivados del petróleo, contenedores... además del tráfico de pasajeros en cruceros. La terminal de cruceros, modernizada recientemente (entre 2010 y 2015) recibió en 2016 ochenta y cuatro navíos con casi 80.000 pasajeros (la mitad británicos); el edificio, una estructura en forma de caracol que alcanza 40 metros de altura, es otro de los iconos de la arquitectura de vanguardia de Oporto. Con él se consiguió suavizar la dura imagen del puerto industrial y una mejor

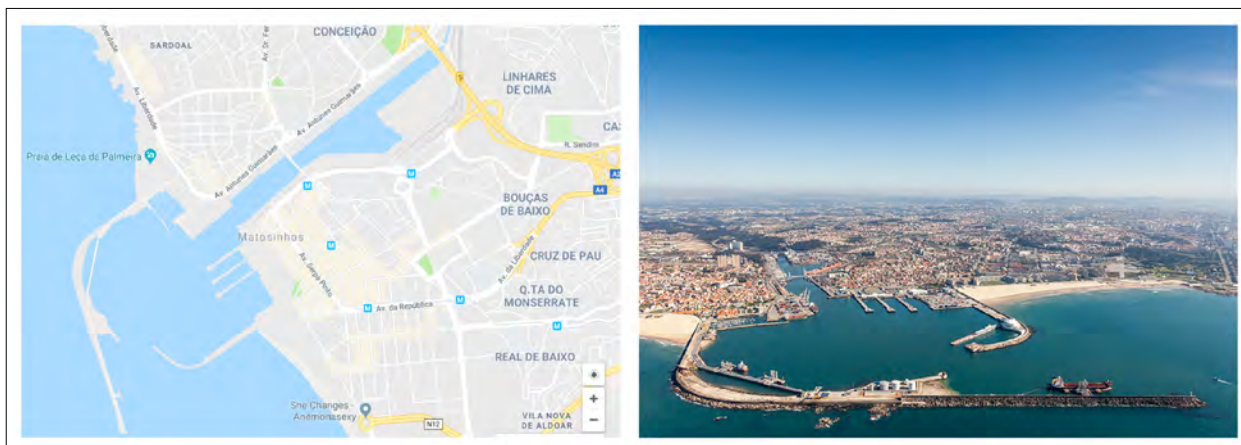


FIG. 21. Puerto de Leixões. Fuentes: Google Maps y <<https://www.yilport.com>>.

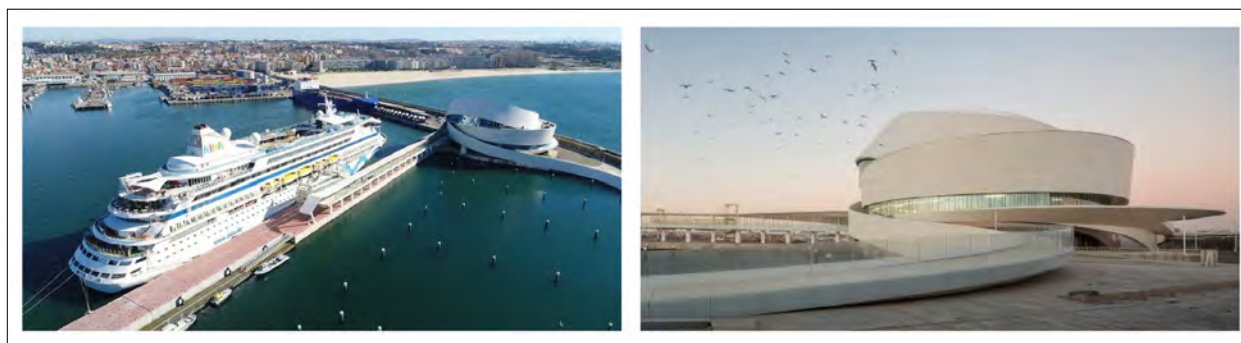


FIG. 22. Terminal de cruceros de Oporto. Fuentes: <<https://www.lavozdegalicia.es>> y <<https://www.metalocus.es>>.

integración en la ciudad. El cuerpo principal contiene, además, el Parque de Ciencia y Tecnología del Mar de la Universidad de Oporto (puerto de Leixões, 2017).

Esta dinámica terminal de cruceros, así como la programada renovación general del puerto de Leixões en los próximos años, alarma a la Autoridad Portuaria de Vigo (como se refleja en la prensa local), en cuya dársena se sufre la competencia de Oporto en pasajeros de cruceros y, sobre todo, en tráfico de contenedores (TEO, 2014; PREGO, 2017).

## 2. UNA CIUDAD DE CIUDADES, BARRIOS E *ILHAS*

En segundo lugar, Oporto es una ciudad de ciudades, un Área Metropolitana que incluye, como ya se ha dicho, a otras entidades urbanas con administración independiente pero soldadas a la ciudad: Gaia con sus bodegas por el S, Maia con el aeropuerto por el N y Matosinhos por el NW, donde se localiza la playa y el puerto de

Leixões, y las principales instalaciones industriales, como la refinería de Galp (Gas de Portugal) o la central eléctrica de EDP (Energías de Portugal).

Los barrios que componen su núcleo histórico presentan una manifiesta personalidad paisajística y funcional: en una de las colinas, la del E, se localiza Batalla con la espléndida catedral (románica, gótica y barroca) y el Teatro Nacional. En la colina enfrentada hacia el W, el barrio de Miragaia, con la torre de los Clérigos y su iglesia, el edificio central de la Universidad y el Hospital de San Antonio. En la vaguada intermedia, los barrios de la Baixa con la burguesa avenida de los Aliados, la estación de São Bento y el mercado del Bolhão. Y a continuación, hacia el río y el puerto antiguo, la colorista y popular Ribeira, en cuyo centro se levanta el portentoso edificio neoclásico de la Bolsa sobre el hueco del convento de San Francisco, desamortizado y demolido en la cuarta década del siglo XIX.

Pero Oporto fue, y sigue siendo en cierta forma, una ciudad de *ilhas*, nombre de los barrios ocultos proletarios,





FIG. 23. Pasadizo a una *ilha* (foto: Manuel de Sousa) e interior (fuente: <<http://www.porto.pt>>).

extendidos en el siglo XIX con la industrialización según modelos ingleses (de la ciudad de Leeds, por ejemplo): en la trasera de las casas burguesas, aprovechando patios o espacios ajardinados, se promovían diminutas casas en hilera de menos de 20 metros cuadrados, con servicios higiénicos comunes para un mísero proletariado procedente de espacios rurales en crisis, como Tras os Montes, Miño o Beira Alta. Entre hileras, los pasillos tenían menos de dos metros de anchura. El promotor generalmente era el propietario de la casa burguesa construida en la línea de la calle. A la *ilha* se accedía por un único pasadizo, por lo que la miseria quedaba oculta a primera vista.

A fines del siglo XIX se calcula que un tercio de la población de Oporto residía en esta clase de alojamientos (más de cinco mil *ilhas* en la ciudad). Desde mediados del siglo XX la construcción de barriadas periféricas de promoción pública fue sustituyendo a esta tipología de habitación de extrema pobreza en los barrios burgueses de Oporto y de los restantes núcleos del Área Metropolitana. De esta manera el centro se «purificaba» para la burguesía que durante un siglo se aprovechó de la alta demanda de vivienda barata para los inmigrantes procedentes de las áreas rurales circundantes: la relación clasi-sista exterior/interior de la manzana se transformó en otra más soportable: centro/periferia de la ciudad (MONTERO, 2014).

Todavía hacia 1940 estaban habitadas más de mil *ilhas* en las que se cobijaban casi cincuenta mil personas, la

quinta parte de la población portuense. Y a fines del siglo XX aún pervivía en torno a un millar, con unos diez mil residentes (PEREIRA, 1996), aunque en un rápido proceso de abandono y extinción que ha llevado al Ayuntamiento a proponer la rehabilitación y conservación de algunas por interés cultural, social y turístico (BREDA y CONCEÇÃO, 2015).

Este tipo de vivienda que propiciaba la propagación de enfermedades infecciosas (cólera, peste bubónica...) fue frecuente en las ciudades europeas de la industrialización, como las «corralas» en Madrid. También en Asturias, en cuyas ciudades se conocieron «ciudadelas» y «barrios ocultos». Ahora bien, si Oporto se propone como paradigma, es como consecuencia de la intensidad del fenómeno alcanzada en la ciudad entre 1850 y 1950.

### 3. LA IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA

En tercer lugar, Oporto es una ciudad industrial. A las actividades tradicionales del vino, la cerámica y los productos textiles, a lo largo del siglo XX se suman las vinculadas al nuevo puerto de Leixões, especialmente las refinerías y las industrias eléctricas.

Descuella la refinería de petróleo de Matosinhos, construida en 1966 sobre una superficie de más de 400 hectáreas. Produce gasolina, gasóleo, gas y grasas diversas. Pertenece a la firma Galp, una de las mayores empre-



FIG. 24. Refinería de petróleo de Matosinhos (Galp). Fuente: <<https://www.galp.com>>.

sas del país (con 10.000 empleos, produce la mitad del combustible portugués). Los inicios de la empresa arrancan en los años treinta del siglo XX. Nacionalizada tras las Revoluciones de los Claveles de 1974, fue privatizada en los años ochenta y noventa (GALP, 2016).

En el subsector de la electricidad destaca también en Matosinhos la presencia de Energías de Portugal, firma dedicada a la generación eléctrica y a la producción de gas natural y energías renovables. Hace una década absorbió a la asturiana Hidrocantábrico, la empresa hasta entonces de mayor arraigo regional.

EDP es la principal empresa portuguesa, con más de 12.000 empleados, y uno de los mayores grupos eléctricos de Europa. Surgió en 1975 de la nacionalización, tras la Revolución de los Claveles, de trece compañías de la energía en Portugal. Como Galp, también fue privatizada después (en 1997): el mayor accionista es de nacionalidad china (con el 21,3% del capital), seguida de las españolas Iberdrola (7% del capital) y el grupo asturiano Masaveu-Liberbank (también con el 7%), procedente de la antigua Hidrocantábrico (Energías de Portugal, 2009).

#### 4. UNA CIUDAD TERCIARIZADA

En cuarto lugar, Oporto es una ciudad de servicios. Más del 70% del empleo se agrupa en el sector terciario en el que sobresalen dos subsectores claves para la ciudad: el turismo (más de tres millones de turistas extranjeros en 2015, según el Instituto Nacional de Estadística) y la Universidad (con unos 35.000 estudiantes, es la más grande de Portugal), además del comercio, los transportes y los servicios culturales y asistenciales.

El turismo es básicamente cultural (el vino, la gastronomía, la portentosa oferta monumental de la ciudad, que

fue Capital Europea de la Cultura en 2001), aunque también tiene presencia el turismo de sol y playa (desde Foz do Douro hasta Leça da Palmeira), y el relacionado con las compras y la moda. Entre los países de procedencia destacan España, Reino Unido, Francia, Alemania, Brasil y Estados Unidos.

Para el desarrollo turístico ha sido decisiva la modernización del aeropuerto Sa Carneiro, que es la denominación oficial del aeródromo de Oporto. Se localiza en Maia, dentro del Área Metropolitana, solo a trece kilómetros del centro al que está conectado a través del Metro. Es un aeropuerto con categoría de internacional. Su capacidad, tras la ampliación de 2005 con la atractiva terminal de João Leal, es de 16 millones de pasajeros por año: en 2016 el número de usuarios ascendió a 9,5 millones con 69.399 movimientos. En 2007 fue distinguido como mejor aeropuerto de Europa.

Pero el crecimiento del aeropuerto produce roces con los de Lisboa (a casi 300 kilómetros) y de Vigo (a poco más de 100 kilómetros): Oporto se queja de que la principal compañía aérea de Portugal (TAP) aplique tarifas que favorecen a Lisboa y a Vigo. Así que no solo el puerto, sino también el aeropuerto impulsa rivalidades con la ciudad gallega (LÓPEZ, 2017).

En Asturias la lejanía del aeropuerto de Santiago del Monte con respecto a las ciudades del Área Central (a 47 kilómetros de Oviedo) y la insolvencia de las conexiones terrestres, explican su escaso uso: 1.300.000 pasajeros en 2016.

En lo concerniente a la Universidad, el edificio central en Miragaia (ahora rectorado, biblioteca y museo) fue facultad de Ciencias. Su origen está en la Escuela de Náutica, creada por el marqués de Pombal en el siglo XVIII. Por ello la Universidad portuense se mantuvo como escuela politécnica (ingeniería, medicina...), hasta

que en 1961 se creó la Facultad de Letras. Tras la Revolución de los Claveles, creció de forma espectacular para rebasar en número de estudiantes a las universidades de Lisboa y Coímbra. Hoy cuenta con 14 facultades en distintos campus dentro de la ciudad (<www.up.pt>).

## 5. EL VINO COMO REFERENTE IDENTITARIO

En quinto lugar, es la ciudad del vino, denominación Oporto. Lógicamente los viñedos no están en la ciudad: se localiza en los bancales del valle, aguas arriba, componiendo paisajes tan singulares que también fueron declarados Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

El cultivo de la vid en el Alto Douro (valle principal y afluentes) procede de la época romana (2.000 años de antigüedad). A partir del siglo XVII, coincidiendo con las guerras franco-inglesas, el cultivo de la vid se expande. Con todo, en el mercado inglés, sin la competencia francesa, se colocaban vinos de baja calidad, a veces adulterados con jugos de bayas de saúco.

Para evitar el desprestigio de los vinos de Oporto, a mediados del siglo XVIII, el marqués de Pombal, primer ministro de José I entre 1755 y 1777 y representante genuino del despotismo ilustrado, creó una compañía específica para el cultivo, el control y la venta de los vinos del Alto Douro, garantizando la calidad de los mismos en el mercado internacional. De lo cual deriva la primera denominación de origen del mundo, 200 años anterior a la más antigua de Francia (BERCIANO, 2008).

El transporte hasta hace unos cuarenta años (desde entonces se utilizaron camiones) se efectuaba en embarcaciones hasta las bodegas situadas en el puerto, a la izquierda del Duero en su desembocadura. Son las bodegas de Gaia que forman parte del conjunto declarado Patrimonio de la Humanidad de Oporto. En ellas el vino se almacena, se envejece y se fortifica (por interrupción de la fermentación mediante el añadido de aguardiente o *brandy*, lo que aumenta su graduación y la da un sabor más dulce). La entrada de capitales ingleses desde el siglo XIX en los negocios del vino se manifiesta en los nombres de las bodegas y casas de vinos: al lado de los autóctonos (Ferreira, por ejemplo) aparecen nombres ingleses como Sandeman o Taylor's.

## 6. LOS PUENTES EN LA CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE

En sexto lugar, es una ciudad de grandes puentes, construidos sobre el río Duero a lo largo de los dos últi-

mos siglos. Los dos primeros, el de las Barcas y el Pensil, tendidos a principios y a mediados del siglo XIX, han desaparecido. El de las Barcas era un puente flotante de barcas amarradas por cables. En 1809 murieron en él miles de portuenses cuando huían de la invasión francesa. Del puente Pensil, atirantado, se conservan al lado del monumental de Luis I las estructuras verticales que sostenían los cables.

A finales del siglo XIX se levantaron los grandiosos puentes de hierro en arco del ingeniero alemán Seyrig. Los dos son monumentos nacionales incluidos en el catálogo de la Unesco. El de María Pía, inaugurado en 1877 para el ferrocarril, se mantuvo en uso hasta 1991 cuando fue sustituido por el de hormigón armado de São João capacitado para alta velocidad ferroviaria. Pero es el puente de Luis I (o Don Luis), inaugurado en 1886, el más espectacular, el que tantas veces se usa como imagen de Oporto en competencia con la catedral, la torre de los Clérigos o el palacio de la Bolsa. En él Seyrig incluyó dos plataformas o tableros de 390 (el superior) y 174 metros. En la actualidad, tiene doble uso: el ferroviario (del Metro de Oporto), por la plataforma alta, y el tránsito ordinario, rodado y peatonal, por la inferior.

En 1963 se abrió el moderno puente da Arrábida de hormigón armado, declarado ya en 2013 monumento nacional. Cuenta con una plataforma de 614 metros y una anchura de 26 para dar cabida a la autovía interregional. Más recientes son el ya mencionado de São João y el puente de Freixo de los años ochenta, el más oriental de los existentes, con cuatro carriles en doble dirección para descongestionar el tráfico en los anteriores y permitir la circunvalación de la ciudad por autovía. El puente del Infante Enrique, ya del siglo actual, es el más reciente, inaugurado en 2003 para absorber el tráfico del tablero superior del puente de Don Luis reconvertido para una de las líneas de Metro. Su plataforma, tendida en las proximidades del puente histórico, es de 370 metros, con un ancho de 20. La coordinación del proyecto y de la obra corrió a cargo del ingeniero español J. A. Fernández Ordoñez.

## 7. UNA CIUDAD MONUMENTAL

Por último, Oporto es una ciudad monumental, de extraordinario atractivo paisajístico. Es decir, es una ciudad hermosa. A la variedad estilística y arquitectónica hay que añadir los contrastes físicos: la ciudad ocupa colinas, vaguadas y riberas de ríos y de mar.

Las piezas patrimoniales fundamentales componen un conjunto arquitectónico armonioso que engloba desde



FIG. 25. Arriba, el puente da Arrábida (fuente: <<http://almaatporto.com>>) y del Infante Dom Enrique (fuente: <<http://osverdesnorte.blogspot.com>>). Debajo, los puentes de São João y Freixo (fotos: Melanie Antunes).

las edificaciones medievales (la catedral, la muralla fernandina...), románicas y góticas, pasando por el Renacimiento (arte manuelino de las iglesias de Santa Clara y San Francisco); el barroco-rococó del palacio arzobispal, y de las iglesias de San Ildefonso, Los Clérigos, el Carmo, etcétera; el neoclasicismo del Hospital de San Antonio, la Universidad, el Teatro Nacional, la Estación de São Bento, el Mercado de Bolhão...; el modernismo de la avenida de los Aliados; y la arquitectura contemporánea de la facultad de Arquitectura, la Casa de la Música, las nuevas terminales del puerto de Leixões y del aeropuerto, el Museo Serralves o el Coliseo Dragão...

El azulejado de muchos edificios tanto en exteriores (fachada de la mayoría de las iglesias y edificios públicos o de muchas casas particulares) como en interiores (estación de São Bento), extendido desde el siglo XVII y potenciado en el XIX y el XX, aumenta el resplandor y la singularidad de la ciudad portuguesa (GUERRERO, 2017).

Una urbe que, por otro lado, es deudora de la influencia inglesa: desde el siglo XIX una parte considerable del capital empresarial portuense procede del Reino Unido. Esa influencia, ejercida directamente desde el Club Inglés establecido en Oporto, va mucho más allá de los ró-

tulos luminosos de buena parte de las bodegas de Gaia: la organización física de la ciudad burguesa mediante parcelaciones y la construcción de grandes avenidas tiene mucho que ver con modelos anglosajones.

Así ocurrió para la construcción de la avenida da Boavista, el eje de expansión de Oporto hacia el océano: fue en el periodo de entresiglos (del XIX al XX) cuando el Ayuntamiento contrató al urbanista inglés Barry Parker para la reforma del centro de la ciudad (BALSAS, 2006), con la gran reforma interior que representa la avenida de los Aliados.

#### 8. FUNCIONES Y FORMAS DE BRAGA, GUIMARÃES Y VALENÇA DO MINHO

La pregunta inicial también conviene extenderla a las restantes ciudades visitadas: qué es Braga, qué es Guimarães y qué es Valença do Minho.

Braga es el centro o la capital del Área Metropolitana do Minho y su traza romana soporta a numerosos edificios monumentales, muchos de ellos religiosos: la catedral románica, el palacio arzobispal, la iglesia y el



FIG. 26. Santuario del Bom Jesus do Monte, Braga.

convento del Populo, la iglesia y el convento de los Congregados, la iglesia y el hospital de San Marcos y la iglesia de la Santa Cruz. En la mayoría de estos monumentos el estilo dominante es el barroco. Los conventos fueron desamortizados para funciones públicas: el del Populo para servicios municipales y el de los Congregados para la Universidad do Minho, cuyo rectorado ocupa precisamente el antiguo palacio arzobispal (PASSOS, 1996).

Históricamente la función principal de Braga fue la religiosa; por esa razón son tan abundantes las iglesias y los conventos que junto con el santuario del Bom Jesus do Monte, ubicado en una colina de la periferia urbana, todavía confieren a la ciudad el foco de peregrinación cristiana más importante de Portugal. En la actualidad, la economía de la ciudad depende más del comercio, el turismo cultural, y los servicios entre los que destacan los universitarios (es sede de dos universidades, una pública y otra católica), los asistenciales y los de los transportes (centro de comunicaciones del N de Portugal y aeropuerto regional).

Guimarães es una mediana ciudad de origen medieval extraordinariamente bien conservada. De ahí su inclusión en el catálogo de ciudades Patrimonio de la Humanidad de la Unesco en 2001 y su selección como Capital Europea de la Cultura en 2012 (Centro Histórico de Guimarães: <<http://whc.unesco.org/>>). En el siglo XII (año 1128) el Condado Portucalense se separa del Reino de Castilla y León, tras la batalla de San Mamede que tuvo lugar en las proximidades de la ciudad. Alfonso Enríquez, nieto del rey leonés Alfonso VI, se proclama como primer rey de Portugal, estableciendo la capital del nuevo reino en la propia Guimarães.

Se conserva muy bien su trazado medieval intramuros (la plaza de Oliveira, con la arquitectura gótica de la colegiata, el antiguo ayuntamiento y el monumento a la batalla del Salado de 1340 contra los árabes; y la plaza de Santiago, con su arquitectura popular), además del conjunto del Castillo, la iglesia románica de San Miguel, y el grandioso palacio renacentista de los duques de Braganza. Con estas características es lógico que en la actualidad la fuente principal de ingresos de la ciudad descansa en el turismo cultural.

Y, finalmente, el pequeño núcleo de Valença do Minho es una fortaleza o plaza fuerte de origen medieval transformada por el turismo y su situación fronteriza, al borde del río Miño, en un gran centro comercial abierto, uno de los mayores de Europa. De la muralla primitiva (siglo XIII) se conservan sólo algunos elementos. Los bastiones, fuertes, fosos, muros y baluartes son barrocos, de los siglos XVII y XVIII, obra del francés École que siguió el modelo de su compatriota Vauban. El objetivo era la defensa de Portugal, tras la recuperación de su independencia en 1640 (había sido anexionado a Castilla en el reinado de Felipe II tras las Cortes de Tomar de 1581). El conjunto, que conserva algunos edificios religiosos medievales (como la iglesia románica), es extraordinariamente armonioso, dentro de la monumentalidad que le dan las murallas y sus maravillosas puertas y puentes barrocos.

### III. CONCLUSIONES

Oporto, Braga, Guimarães y Valença do Minho son ciudades históricas ya catalogadas como Patrimonio de

la Humanidad (Oporto y Guimarães) o a punto de serlo (Braga y Valença). Su valor cultural, urbanístico y morfológico o paisajístico merece todos los reconocimientos. Porque, además, se siguen aplicando políticas activas para su mantenimiento físico y funcional.

En efecto, Oporto, Braga y Guimarães conservan vivos sus espacios históricos porque, en primer lugar, han sabido mantener en ellos la función residencial y la comercial, al lado de la pujanza del turismo, de origen español de manera destacada, que exige nuevos equipamientos y servicios (fundamentalmente en los subsectores de la hostelería y el alojamiento). Esos espacios están cargados de monumentos que reflejan el dinamismo de estas ciudades desde la Edad Media. Mantienen la representación de todos los estilos artísticos desde el románico y el gótico hasta los propios de los siglos XIX y XX. Especial interés por su abundancia lo tienen los edificios religiosos barrocos y neoclásicos, con frecuencia desamortizados para funciones públicas. La nueva arquitectura de finales del siglo XX y principios del actual cuenta con destacadísimas figuras locales (los arquitectos Siza y Souto), al lado de otros profesionales de renombre internacional (como Koolhaas), que han sabido combinar formas, funciones y localizaciones en ciudades históricas.

El ornato de los espacios públicos es otro atractivo paisajístico de primer orden: la pavimentación de las calles, con empedrados a veces artísticos, la jardinería que acompaña a menudo a las vías de circulación o a los parques periféricos bien conectados a las ciudades en el entorno de símbolos religiosos o civiles...

En la línea de combinar funcionalidad con calidad paisajística están las soluciones al transporte público: tranvías, trenes ligeros metropolitanos, funiculares o teleféricos y, a veces, carriles para bicicletas afrontan el problema de la movilidad con soluciones eficientes que no solo encajan en el paisaje urbano, sino que incrementan los atractivos monumentales y paisajísticos de estas ciudades. Lejos de la displicencia que con frecuencia se tiene respecto de Portugal, conviene tomar nota de los numerosos aciertos de su política urbana en las ciudades históricas del N del país recientemente visitadas por Cauce del Nalón.

#### FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- ACHÉ ACHÉ, D. B. (2010): «La síntesis en Geografía», *Terra Nueva Etapa*, 40, pp. 71-98, Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- ÁLVAREZ, T. (2012): «La gran escalera zigzagueante», *El País Viajero*, 6/09/2012.
- AMARAL, L. C. (2009): «O povoamento da terra bracara durante o século XIII», *Revista da Faculdade de Letras. Historia*, Universidade do Porto, serie III, vol. 10, pp. 113-117.
- BALSAS, C. (2006): «Evolución histórica de la planeación de ciudades en Portugal», *Revista Eure*, 97, Santiago de Chile, pp. 81-95.
- BERCIANO, P. (2008): «El marqués de Pombal, figura clave en la historia de Oporto», *Descorche*, 1/06/2008.
- BIRMINGHAM, D. (2005): *Historia de Portugal*, Akal, Madrid.
- BREDA VÁZQUEZ, I., y P. CONCEAÇÃO (2015): *Ilhas do Porto: levantamento e caracterização*, Domus Social, Porto.
- CHAMPALLIMAUD DE NUSSANE, J. (1766): *Planta da Praça da Valença*, Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar, Lisboa.
- DO CARMO RIBEIRO, M., y A. SOUSA MELO (2013): «Em torno da rua verde. A evolução urbana de Braga na longa duração», en *Evolução da paisagem urbana: transformação morfológica dos tecidos históricos*, CITCEM (Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória») e IEM (Instituto de Estudos Medievais – Universidade Nova de Lisboa), Braga.
- DUARTE, L. M. (2001): «Nove séculos de estaleiros», *Guia Expresso/Porto*, 1.
- FERNÁNDEZ PORTELA, J. (2017): «La salida de campo como recurso didáctico para conocer el espacio geográfico: el caso de la ciudad de Valladolid y de Soria», *Didáctica Geográfica*, AGE, Madrid.
- FERRÃO, J. (2014): *O ordenamento do território como política pública*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- D. RODRIGUES y F. VALA (2002): *As regiões metropolitanas portuguesas no contexto ibérico*, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa.
- GÓMEZ-PERRETTA, J. (2015): «La ciudad de Oporto (II): arquitectura moderna», *Arquitectura y Empresa*.
- (2015): «La ciudad de Oporto (III): de Siza a Koolhaas», *Arquitectura y Empresa*.
- (2015): «Oporto y su arquitectura», *Arquitectura y Empresa*.
- GONCALVES FERNANDES, M. (2002): *Urbanismo e morfologia urbana do Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves*

- e Bragança*) 1852/1926, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- (2013): «O centro histórico de Guimarães: formulações, desígnios, planos e substância», *Monumentos: Revista semestral de edifícios e monumentos*, 33, pp. 20-37.
- GONZÁLEZ, E. (2014): «Eurociudad Tui-Valença, hacia la unidad», *Faro de Vigo*, 11/01/2014.
- GUERRERO, B. (2017): «La ruta del azulejo de Oporto», *Cambio 16*, 14/03/2017.
- LAINS, P., y A. SILVA (2005): *Historia económica de Portugal 1700-2000*, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.
- Litografia da Cidade do Porto* (1825), Academia Real das Ciências de Lisboa (copia digital obtenida de la Biblioteca Nacional de Portugal)
- LÓPEZ, P. (2017): «La guerra entre los aeropuertos de Vigo y Oporto llega al fútbol», *El Confidencial*, 05/02/2017.
- MACIÁ ALBENDÍN, J. M. (2016): *Itinerarios culturales mediante la puesta en valor de sus nodos componentes. El caso de la Cartagena romana*, tesis doctoral dirigida por Francisco Segado Vázquez y María Jesús Peñalver Martínez, Universidad Politécnica de Cartagena.
- MATOS, E. (2001): *Calçada portuguesa: uma linguagem universal*, Câmara Municipal, Lisboa.
- OLIVEIRA, A. (1999): «O Bom Jesus do Monte em Braga», *Carlos Alberto Ferreira de Almeida: in memoriam*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- ORTEGA, N. (2004): «Educación geográfica y valoración del paisaje en la Institución Libre de Enseñanza», *Boletines de la Institución Libre de Enseñanza*, 55, pp. 39-68.
- OTERO, A. (2016): «Oporto presume de terminal de cruceros», *Faro de Vigo*, 20/05/2016.
- PARKER, B. (1985): *Memórias sobre a projectada Avenida da Cidade da Praça da Liberdade ao Largo da Trindade*, Câmara Municipal do Porto.
- PASCUAL GIL, C. (2004): «El sereno Oporto de Álvaro Siza», *El País Viajero*, 24/07/2004.
- PASSOS, J. M. (1996): *O bilhete postal ilustrado e a história urbana de Braga*, Lisboa.
- PAYNE, S. G. (1994): *Breve historia de Portugal*, Playor, Madrid.
- PEREIRA, G. M. (1996): «Casa e familia, as “ilhas” no Porto en finais de século XIX», *Revista População e Sociedade*, 2, Porto.
- (2003) (coord.): *Vinho do Porto*, Instituto dos Vinhos do Douro e Porto.
- PINA, L. (1925): *Plano geral de alargamento da cidade, memoria descritiva e justificativa*. Tipografia Minerva Vimanarense, Câmara de Guimarães.
- PORTAS, N., A. DOMINGUES, J. CABRAL (2007): *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- (2011): *Políticas urbanas II. Transformações, regulação e projectos*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- PREGO, C. (2017): «Portugal lanza una ofensiva contra los puertos gallegos con una inversión de 430 millones en Leixões», *Faro de Vigo*, 21/02/2017.
- REIS, F. C., R. M. GOMES y G. GOMES (2006): *Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006*, CP-Comboios de Portugal e Público-Comunicação Social S. A.
- RIO FERNANDES, J. A. (1997): *Porto: cidade e comercio*, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto.
- (2000): «Cidade do Porto e Area Metropolitana do Porto: realidades e desafios», *Revista da Faculdade de Letras: Historia*, 1, pp. 127-143.
- J. M. PEREIRA DE OLIVEIRA, M. FERNANDES, T. SÁ MARQUÉS (2000): *Territorios e dinâmicas urbanas: Atlas das cidades do Norte de Portugal*, Faculdade de Letras, Universidade do Porto.
- RODRIGO, B. (2014): «El legado de Eiffel en Portugal», *ABC*, 10/08/2014.
- SIZA, A., E. SOUTO DA MORA (2004): *Plano de reforma de la Avenida de los Aliados*, Câmara Municipal do Porto.
- TELLES FERREIRA, A. G. (1892): *Mapas do levantamento da Planta da Cidade do Porto*, Arquivo Histórico Municipal do Porto.
- TEO ANDRÉS, J. (2014): «El puerto de Oporto se amplía y buscará liderar la euroregión», *Faro de Vigo*, 1/02/2014.
- TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (2016): «La Gran Vía de Madrid y sus márgenes: patrimonio y desarrollo sostenible», *Ería*, 99-100-100 bis, pp. 245-264.
- VÁZQUEZ SOLANA, G. (2016): *Oporto 2016*, Anaya, Madrid.
- VV. AA. (2000): *100 Obras de Arquitectura Civil no Século XX: Portugal*, Ordem dos Engenheiros, Lisboa.
- (2002): *Atlas das cidades de Portugal*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- ZILHÃO, A. (2008): *Formación y evolución del centro de Oporto (1850-2001)*, resumen de tesis doctoral, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

## WEBGRAFÍA

- AMP, Área Metropolitana do Porto, <www.amp.pt>.  
Centro Histórico de Guimarães, <whc.unesco.org/>.  
Constituição oficial da Grande Área Metropolitana do Minho, <www.guimaraesdigital.com/>.  
El Metro de Porto. Eduardo Souto da Moura, <www.plataformaarquitectura.cl/cl/770565/metro-de-porto-eduardo-souto-de-moura>, 25/07/2015.  
Energías de Portugal: *Annual Report 2009*, <www.edp.pt>.  
Estação dos caminhos de ferro de São Bento também denominada «Estação de São Bento», incluido a gare metálica, os painéis de azulejos e a boca de entrada no túnel. Nota histórico-artística, <www.patrimoniocultural.pt>.  
Galp: *Annual Report and Accounts*, <www.galpenenergia.com>, 2016.
- Historia de Oporto. Presente, pasado y futuro de Oporto, <www.oporto.net>.  
Historia urbana do Porto, <www.portopatrimoniomundial.com>.  
Metro do Porto: <www.metrodoporto.pt>.  
Montero, A. (2014): *Arquitecturas únicas de Oporto, las 'ilhas'*, <yoursporto.com>.  
Oficina de Información Diplomática: *República Portuguesa. Ficha País*, <www.ine.pt>.  
*Puerto de Leixões (Portugal)*, <www.searates.com/es/port/leixoes\_pt.htm>, 2017.  
SARASA, I. (2012): Oporto: de la gestión democrática al urbanismo actual, <aquipasamoscosas.blogspot.com.es/2012/04/oporto-de-la-gestion-democratica-al.html>, 21/04/2012.  
VV. AA. (2013): *Gente viajera*, Alhena Media, <www.alhenameia.info/es>.