

Vista panorámica de la zona antigua.

O P O R T O

CONSIDERACIONES URBANISTICAS

**Manuel Muñoz Monasterio
y Manuel Manzano Monis, Arquitectos**

IMPRESION ACTUAL

Una de las muchas ventajas que reporta a los arquitectos la aviación, es la de convertir las ciudades en maquetas y completar con rapidez, en una visión de conjunto, lo que con anterioridad se hizo recorriéndolas desde el suelo.

Al despegar desde Pedras Rubras —el pequeño aeropuerto—, una leve y diminuta extensión orillada de flores a todo lo largo de la carretera, que hacia el Norte va a Pavia de Varcim, nos pusimos en seguida sobre Leixões y Matuzinhos, el puerto comercial de la ciudad portuguesa; y a continuación tuvimos a nuestra vista el Duero, rizando el fondo de la gran cortadura que divide Oporto en dos mitades. Allí quedaban aquellos rincones del barrio viejo, escondidos al sol, con sus tortuosas calles que se empinaban por la ladera, desde la misma orilla del agua, presididas por la torre de los Clérigos, como la de Bainharia y la Rua da Ponte Nora, con un colorido violento por el que asomaban, al abrirse alguna esquina, otras

empinadas callejas, y coronando el típico barrio de pescadores, la ciudad vieja se va uniendo a él poco a poco, con nuevas fachadas, muchas de ellas forradas de cerámica, volando aleros y balconadas. Desde la altura, el mar a un lado, y al otro, el paisaje portugués se ondula siempre verde sobre sus lomas, cediendo sus derechos a las pequeñas construcciones, que cada vez más frecuentes invadían poco a poco hacia la ciudad, convirtiéndose primero en pequeños núcleos satélites y abriendo después en avenidas y calles que penetraban en Oporto.

Tiene la ciudad, aproximadamente, 500.000 habitantes, con 300.000 en su núcleo y diseminados el resto en la amplia comarca. Su desarrollo urbanístico está muy diferenciado; iniciándose en el barrio viejo, y en relación muy estrecha con el puente viejo, sustituido más tarde por el que Eiffel proyectó con dos pisos, en una de las cotas más altas y en relación muy íntima con el típico y abigarrado que baja hacia el río.

En contacto con este barrio viejo, y en una zona elevada, la ciudad se

desarrolla en lo que hoy es zona comercial, con calles un tanto más amplias, con anchos de 12 a 15 metros y con pendientes que llegan al 10 por 100, siendo las edificaciones de cinco a seis plantas, parcelaciones muy pequeñas y de huecos muy ligados unos a otros, en sucesiones casi interminables, con un módulo aproximado de metro y medio.

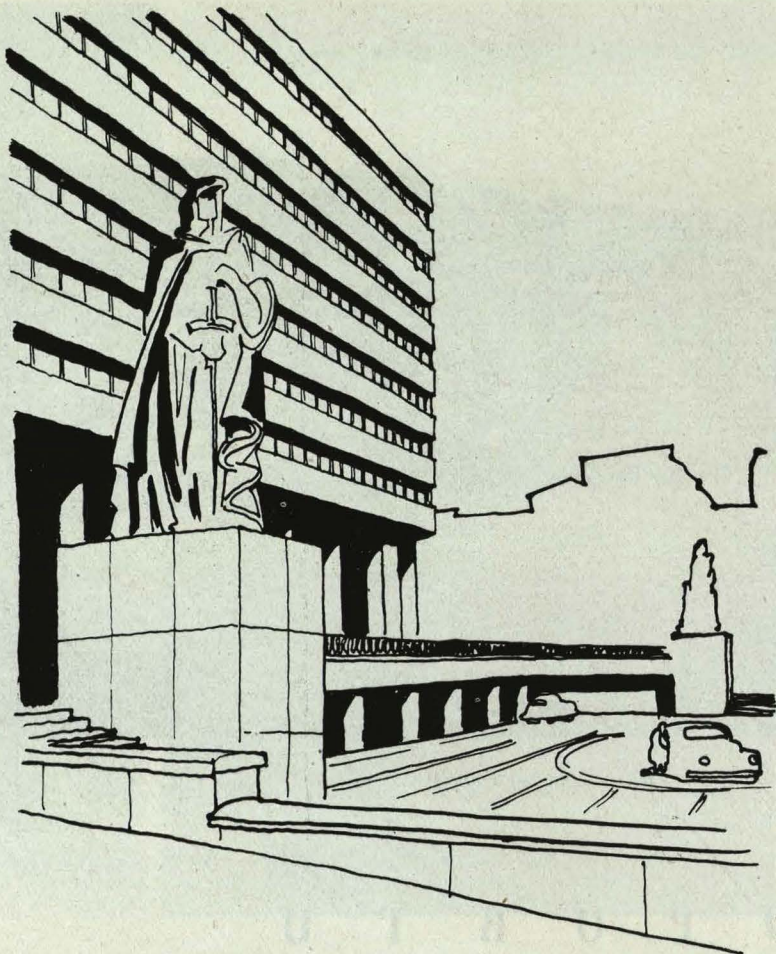
Se abren en este barrio algunas plazas, unas, donde se organizan los estacionamientos de tráfico y donde están enclavados cines, teatros, bancos y cafés, siendo el conflicto rodado de carácter grave y sin solución, pues, forzosamente, para establecerlo en difección N. S., se ha de desarrollar a través del indicado puente metálico. Así, pues, el tráfico penetra por una sola arteria, con pendiente fortísima, a ganar la plaza de la Batalha, y allí, obligado por lo angosto del sistema viario, sin soluciones fáciles para la expropiación y ensanchamiento, se resuelve con el único remedio posible de direcciones únicas. El interés primordial de este conjunto al que nos referimos es el debido a la situación

estratégica de sus edificios públicos, y especialmente de sus iglesias, enfiladas todas ellas por calles principales, y la concentración de edificios públicos de toda clase, envueltos muchos entre jardines formando plazas, que dan a este sector una gran monumentalidad mediante soluciones urbanas bien resueltas desde este punto de vista.

Se unen a este barrio los ensanches con calles ligeramente más anchas y edificaciones más modestas, con tendencia a la vivienda unifamiliar, creando a la municipalidad un problema costosísimo para el establecimiento de los servicios.

Las industrias predominantes son la textil, la vinícola y la conservera. La primera se desarrolla en la comarca, y no provoca más que conflictos de tráfico. La vinícola, situada, igualmente, en la comarca, elabora sus productos y los almacena en la margen izquierda del Duero, con tendencia a crear núcleos de viviendas cerca de las industrias.

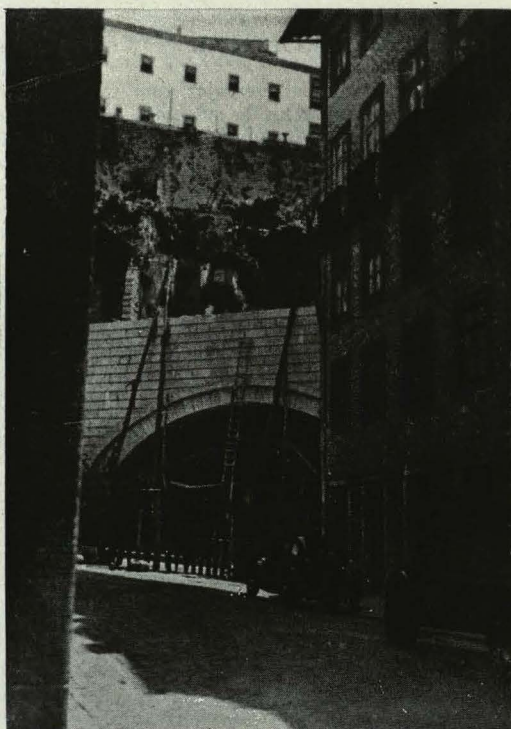
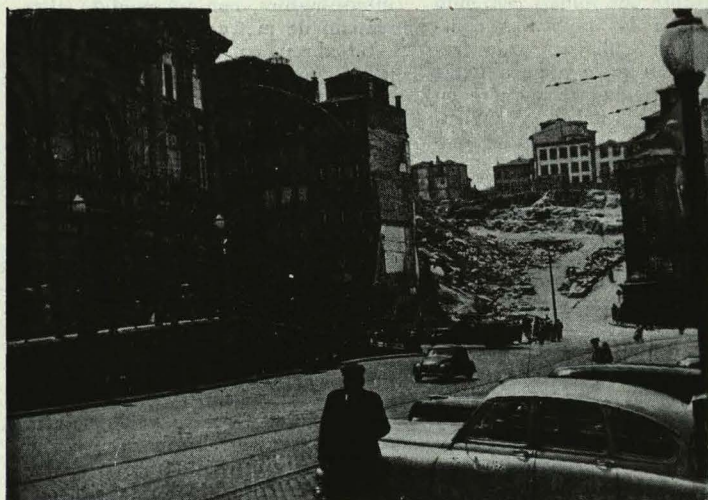
Así, pues, la accidentada topografía, la insuficiencia en los anchos de las calles, sus fuertes pendientes, la falta de una estructura clara y la existencia de dos puentes, uno ferroviario y el famoso y conocido por el puente de Luis I, crean en esta ciudad un problema de difícilísima solución, que habrá de agravarse más en el futuro.

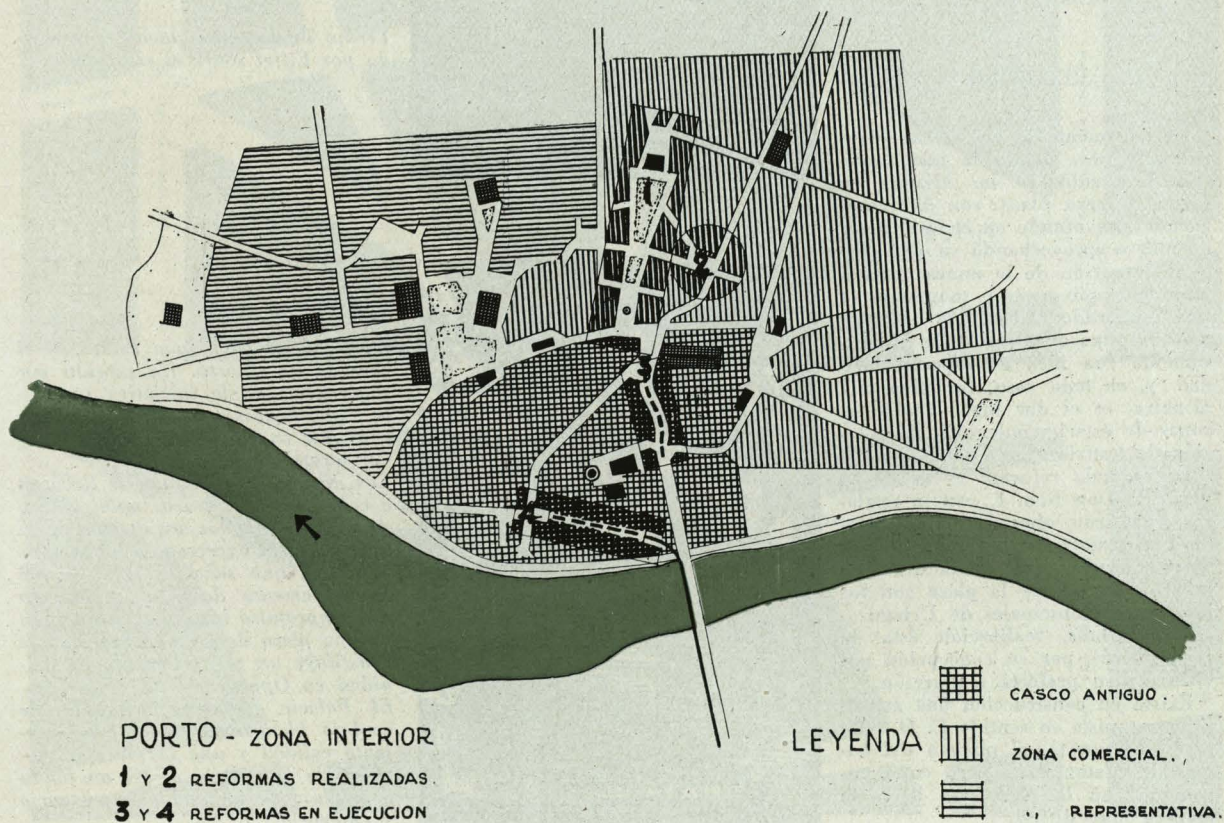
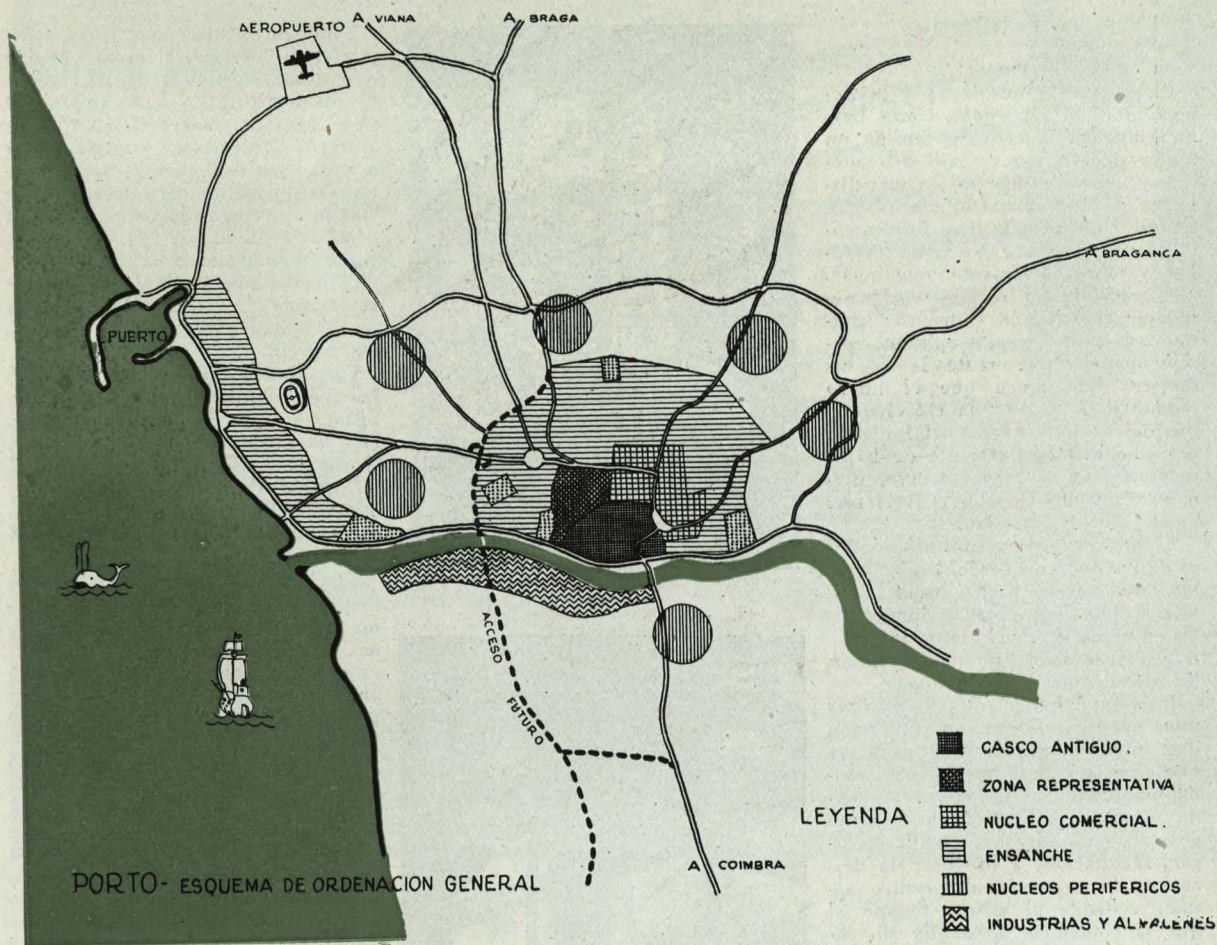


Vista de la plaza de Don Juan I, con el nuevo edificio del Palacio Atlántico. Dibujo de Manzano Monís.

Reforma núm. 3.—Abajo, empalme con el tramo superior del puente.

Reforma núm. 4.—A la derecha, empalme con el tramo inferior del puente.





PLAN ESTUDIADO

El proyecto concebido por la técnica municipal propone como base esencialísima la construcción de un nuevo puente aguas abajo del anterior y, aproximadamente, a una distancia de un kilómetro, con la idea de que constituya la base fundamental de la carretera N. S. de Portugal, y, por consiguiente, que quede al margen de los núcleos residenciales que entorpezcan el tráfico; aunque en contra de esta opinión, aparentemente clara, existe la de los sectores que creen que el nuevo puente dará lugar a la creación de un nuevo núcleo residencial, donde sea posible trasladar parte de la vida comercial y representativa, descongestionando Oporto, criterio éste más realista y atractivo.

El otro problema no enfocado es el de prevenir un desdoblamiento de las carreteras de tráfico hacia la comarca, que hoy resultan insuficientes en número y anchura, y que quedan emparedadas por edificaciones lineales de una y dos plantas.

Interesa, igualmente, organizar unos núcleos satélites con edificación más intensiva que la proyectada, ya que el paisaje y la vegetación abundante constituyen un marco adecuado para la edificación de bloques abiertos en altura, y que daría lugar, igualmente, a provocar la descongestión comercial del centro actual, evitando al mismo tiempo el que la ciudad se desarrolle sin solución de continuidad, en barriadas residenciales con edificación baja.

Es curioso hacer notar la falta de carreteras marginales, aguas arriba del río, ya que se trata de zona muy rica y de paisajes muy atractivos.

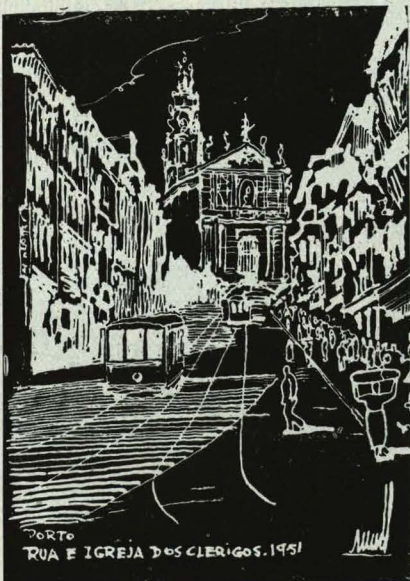
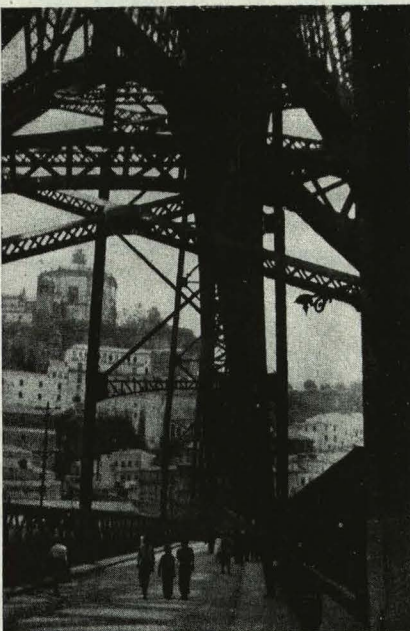
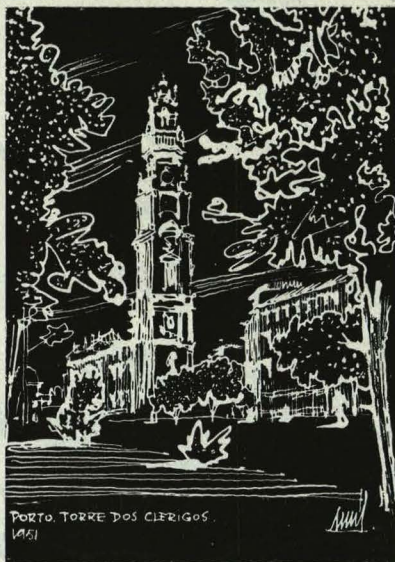
REFORMAS

Recientemente se han hecho algunas reformas, siendo la más destacada la avenida de los Aliados, en forma de gran plaza, con diferentes anchos, provocando en el final de la misma, y aprovechando su pendiente, la situación de la nueva Cámara Municipal, que en estos momentos se está rematando.

La reforma está concebida exclusivamente con idea de espectacularidad y, en todo caso, lo único que resuelve es el dar lugar a algunas zonas de estacionamiento y de rotación de tranvías.

La segunda reforma es la de la plaza de Don Juan I, con su «palacio Atlántico», obra de los arquitectos Fortunato Cabral, Cunha Ledo y Moraes Soares, que colaboraron en la urbanización de la plaza con los ingenieros municipales de Urbanización y Obras, realización ésta de gran interés, por su concepción novísima y su perfecta realización.

Existe en construcción una ampliación autopista en sentido E. O., con acceso al puerto, al margen del barrio de Matuzinhos, pero cuyo entronque con la ciudad se hace de manera muy difícil.



También es interesante hacer constar la atrevidísima reforma interior que están realizando en la cabeza de puente Eiffel, y que, aparte del sinnúmero de construcciones que ha obligado a demoler, constituye una reforma que se realiza a expensas de un cerro granítico para provocar una vía que, aproximadamente, con una pendiente del 12 por 100, desemboca en la plaza de la Estación del Norte y en las proximidades mismas de la avenida de los Aliados, reforma muy combatida por grandes sectores de opinión.

Una última reforma se realiza en la cabeza de puente, en su tramo inferior, a base de una vía en túnel, con unos 300 metros de desarrollo, y que incorpora la circulación a la vía que discurre por la margen derecha del Duero, reforma que es, indiscutiblemente, mucho más racional que la anterior.

El problema ferroviario está perfectamente resuelto en la misma forma que en Lisboa, llegando los trenes al mismo corazón de la ciudad, en túnel, sin que ello provoque ninguna incomodidad de ningún orden, ya que las estaciones de clasificación quedan al margen de la ciudad.

El efecto panorámico que la ciudad ofrece en la amplia desembocadura del río, con sus fuertes laderas, por la situación estratégica de todas las iglesias y monasterios en las cotas dominantes, es extraordinariamente sorprendente, valorado por la abundancia de arbolado que acompaña a toda la ciudad con su pródiga variedad.

Tramo inferior del puente proyectado por Eiffel sobre el río Duero.

La plaza de Don Juan I está en el corazón de Oporto. Ha surgido por sugerencias de la iniciativa particular, que adquirió unos terrenos para construir en ellos el edificio de mayor altura de Portugal.

Los diversos tanteos que se llevaron a cabo por los técnicos municipales, de acuerdo con los arquitectos de la propiedad, se expresan en los croquis adjuntos, que señalan cómo se fué paulatinamente desde una solución de compromiso hasta la organización de una plaza de gran categoría, que constituye un gran elemento de dignidad en Oporto.

El Palacio Atlántico, chapado de azulejo blancoamarillento con excelente calidad y una carpintería metálica de gran lujo, ofrece un fondo a la plaza de indudable importancia y categoría.



El Palacio Atlántico, en Oporto. Arquitectos: Cunha Leão, Morais Soares y Fortunato Cabral.

