

Mariana Abrunhosa Pereira*

As Architecturas do vinho de um porto monofuncional

R E S U M O

O presente artigo pretende analisar o Entrepasto de Gaia, tendo como premissa as caves de Vinho do Porto e a importância que tiveram na consolidação da forma urbana da zona ribeirinha. A investigação incide sobre as tipologias de caves e a sua flexibilidade para novos usos, no sentido de manter a identidade do lugar. As caves podem e devem continuar a ser as arquitecturas do vinho, mas com funções diferentes, já que pertencem a um antigo porto que já não é nem poderá ser monofuncional.

*A cidade apresenta-se diferente a quem vem por terra
e a quem vem por mar¹*

Introdução

A imagem do centro histórico de Gaia está fortemente conectada com as caves de Vinho do Porto. O armazenamento da meia encosta é contraposto a um eixo dinâmico na parte ribeirinha em que os turistas são aliciados a visitar a parte turística das caves e respectivo espólio museológico... praticamente porta sim, porta não. A ligação ao rio e à outra margem do Porto alimenta este *continuum*. O Porto é uma cidade de pontes que ligam a Gaia. Contudo, haverá uma ligação correcta? Por que é que até hoje nunca foi viabilizada uma outra ponte exclusivamente pedonal para ligar as duas ribeiras?

Para um desenvolvimento sólido e *escorado* deste antigo porto monofuncional é necessário encontrar a equação certa para manter a identidade do lugar ligada ao vinho, criando condições para não fluírem apenas turistas e população flutuante, mas permitir também a vivência quotidiana, que é o genuíno pulsar da cidade... Tornar o espaço simultaneamente habitável e visitável é um imperativo.

Em outras cidades europeias, os centros históricos associados a frentes de água revelaram-se laboratórios urbanísticos privilegiados, porque souberam introduzir facilmente espaços lúdicos, para reaproveitamento turístico. Contudo, a estratégia do espaço lúdico levado ao extremo pode

* Arquitecta. Investigadora do CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória».

¹ CALVINO, 1996: 21.

levar à transformação destes lugares com identidade muito vincada em parques temáticos com cenários *pós-modernos*.

Em todo o caso, o desmantelamento de grandes espaços monofuncionais em frentes de água como portos e centros industriais possibilitaram a introdução de novas actividades económicas, novos espaços públicos, habitação e serviços em edifícios devolutos. A reciclagem destes tecidos urbanos e sua adaptabilidade a novos usos é um imperativo para a sustentabilidade urbana.

1. O Entreposto de Vila Nova de Gaia — um porto monofuncional

Os registos escritos dizem-nos que, ao longo de séculos, as importações e exportações abrangiam outros produtos para além do vinho. Desde meados do século XVII, diversos negociantes ingleses, flamengos e hamburgueses estabelecem-se no Porto, envolvendo-se em diversos negócios de importação de panos, ferro, bacalhau, etc., de exportação de produtos coloniais brasileiros e, ocasionalmente, de algum vinho. O comércio de exportação de vinhos do Porto para Inglaterra aumenta, a partir de finais do século XVII, sendo cada vez mais dominado por uma forte colónia de negociantes britânicos que, em 1727, criou uma Feitoria, gozando de privilégios especiais.

A riqueza mercantil ficou-se, durante muito tempo, pela margem direita, assim como grande parte dos armazéns que, só a partir do século XVIII, passaram a ocupar mais intensamente a zona ribeirinha de Gaia, quando o aumento das exportações exigiu amplos espaços de armazenamento que o Porto não possuía.



Fig.1

Cavas Ramos Pinto no início do século XX (Arquivo do Instituto Português de Fotografia).

Só a partir do século XVIII, e coincidindo com o momento áureo das actividades portuárias, é que o Entreposto se afirmou como monofuncional. As estruturas para armazenamento de vinho foram peças essenciais na consolidação da malha urbana do Entreposto. Houve um despoletar da estrutura física de um espaço monofuncional.

É então que a margem esquerda de Gaia tem o seu momento de afirmação face à do Porto. Todo o vinho do Porto armazenado em Gaia, antes de ser exportado, tinha de ser controlado pela Alfândega para receber o selo de autenticação. A proximidade com a Alfândega do Porto era por isso uma imposição, o que levou a que o triângulo funcional Douro-Porto-Gaia culminasse neste ponto, numa lógica de produção-armazenamento-autenticação segundo o eixo do rio.

O Cerco do Porto, em 1832-1833, foi uma data chave para o Entreposto. Houve uma atitude de regeneração urbana para fazer face à destruição de edifícios pelos miguelistas. O general miguelista, conde de Almer, fez explodir os armazéns da Companhia, perdendo-se mais de dez mil pipas de vinho e aguardente. Muitos armazéns, como a Cálem e a Krohn, conservam ainda os alçapões dos fossos falsos – espaços subterrâneos escavados, na altura do Cerco, para salvar o vinho de ser saqueado. Após o Cerco, a malha construída alargou-se significativamente e criaram-se novos acessos, proliferando os armazéns de vinho do Porto, como descreve João António Monteiro Azevedo, em 1881:

“O que dá porém a esta Povoação (contemplada externamente) uma aparência grande e sedutora, é a prodigiosa cópia de armazéns que nela se têm edificado desde o estabelecimento da Junta da Companhia, para neles se recolherem os vinhos do Douro (...) todos os terrenos próprios para esta edificação, e em distância com o rio, que não demandasse grandes carretos, foram tirados à cultura, comprados ou emprazados, e aplicados a esta qualidade de prédios, com suma vantagem dos senhorios. A prosperidade do Comércio de Vinhos, que se seguiu ao Cerco, e que durou alguns anos foi a causa deste aumento de armazéns”².

O reconhecimento enológico das potencialidades do lugar para o envelhecimento dos vinhos não foi determinante na formação do Entreposto e só ganhou peso a partir do século XVIII, quando o Entreposto já estava conformado.

Em 1926, o Governo criou, na margem de Gaia, o “Entreposto Único e Privativo do Vinho do Porto”. Todas as empresas ligadas ao comércio do vinho do Porto passariam a ter aqui obrigatoriamente os seus armazéns de envelhecimento, não havendo vinho do Porto que não passasse pelo Entreposto, o que permitiu controlar as adulterações e falsificações.

O Entreposto afirmou-se, ao longo de séculos, como um lugar de armazenamento e comércio do vinho do Porto. O dinamismo do rio era transmutado como um gesto fluído para o movimento da cidade, com batidas rotineiras e contínuas, balizadas entre a chegada da mercadoria, o armazenamento e a expedição. Com o passar do tempo, com o aparecimento da linha-férrea, o comboio sucedeu ao transporte por barco. Depois, o camião-cisterna sucedeu ao comboio. A identidade de Gaia foi-se gradualmente afastando do rio, tal como a sua zona ribeirinha, a Praia, que foi perdendo areal.

Após os anos sessenta do século XX, o movimento dos tradicionais rabelos apagou-se com a construção da barragem do Carrapatelo, que impediu a navegação para montante dos poucos barcos que ainda teimavam em laborar no transporte de vinhos do Douro para Gaia. Entretanto, o espaço da antiga Praia que, nas fotografias da Casa Alvão e outras, dos anos trinta e quarenta, ainda vemos coalhado de pipas de vinho, foi parcialmente absorvido por uma construção de

² AZEVEDO, 1881: 64-69



Fig. 2

Armazéns da Martinez, Gassiot & C.^a, no início do século XX (Fotografia de Emílio Biel).



Fig. 3

Transporte de pipas com carros de bois, no início do século XX (Fotografia de Emílio Biel. Arquivo A.A. Ferreira).



Fig. 4

Caves da Ferreira – rails de rolamento de pipas e paletes, ca. 1930 (Fotografia de Alvão. Arquivo A. A. Ferreira).

grande volumetria – o Parque de Exposições. Mais recentemente, a ribeira foi atravancada com bares e restaurantes, com uma escala faraónica, que, além de impedirem a vista para o Porto, têm na sua maioria um regime de *franchising*, repetem-se noutros lugares e, por isso, não podem fazer parte do referencial de memórias deste lugar. O funcionamento também não é propriamente lucrativo para o turismo local, já que o esquema é o mesmo de um shopping – chegar, estacionar, consumir e ir embora.

O espaço do centro histórico transformou-se, assim, num lugar de armazenamento inerte, sem o dinamismo do Entreposto que continua a ser. Há um aproveitamento do “pitoresco” das caves, para fins turísticos, mas sem articulação com o quotidiano de quem aqui vive.

Só parte da cidade é vivida e aproveitada — a que está mais perto do rio. A restante está encafuada no miolo denso de quarteirões compactos, sem “frestas” de circulação eficazes, capilaridades de acesso para o que está para além do eixo da marginal.

Não há iniciativas nem centros sociais ou culturais, com excepção dos poucos eventos no Convento de Corpus Christi e dos concertos ao ar livre que de longe a longe animam a beira-rio.

A frente de água de Vila Nova de Gaia, que um dia foi palco de grandes movimentações de mercadorias e embarcações, é hoje um eixo pedonal e viário requalificado, um canal de acesso às caves de Vinho do Porto, que cada vez mais se afirmam como o grande anzol turístico da cidade do Porto.

Pela importância histórica, patrimonial e de memória dos armazéns, Vila Nova de Gaia não se candidata a Património Mundial pelo Centro Histórico, mas pelas Caves de Vinho do Porto. A UNESCO classificou, em 1996, o Centro Histórico do Porto e, em 2001, a paisagem do Alto Douro Vinhateiro. A classificação das Caves de Gaia constituirá o grande fecho do triângulo funcional ligado à cultura do vinho. Contudo, a candidatura das caves assume, de uma forma intrínseca e latente, a candidatura do centro histórico, visto que o centro histórico de Vila Nova de Gaia é o próprio Entreposto de Vinho do Porto, zona perfeitamente delineada pelo rio a Norte, pelo morro do Castelo de Gaia a Poente, pelo morro da Serra do Pilar a Nascente e pelo caminho-de-ferro a Sul. O Entreposto expande-se para além da linha-férrea e dos limites do centro histórico. Para além disto, o espaço ribeirinho de Gaia é já Património Mundial pelo simples facto de estar incluído na “zona de protecção” da zona histórica do Porto classificada pela UNESCO.

2. As caves do vinho do Porto

2.1. Três percursos pelas arquitecturas das caves de Vinho do Porto

O interesse arquitectónico pelas caves de vinho do Porto é relativamente recente, não tendo ainda suscitado pesquisas aprofundadas. Há três estudos que, apesar de não se centrarem nas caves como objecto, descrevem, de forma objectiva, a sua essência estrutural. Henry Vizetelly, escritor e jornalista inglês do século XIX; Manuel Monteiro, jurista, historiador de arte e político do início do século XX, e Dominique Saunier, geógrafo francês, dão-nos três aproximações do que poderá(ão) ser a(s) tipologia(s) de Caves de Vinho do Porto. Curiosamente, tanto a descrição

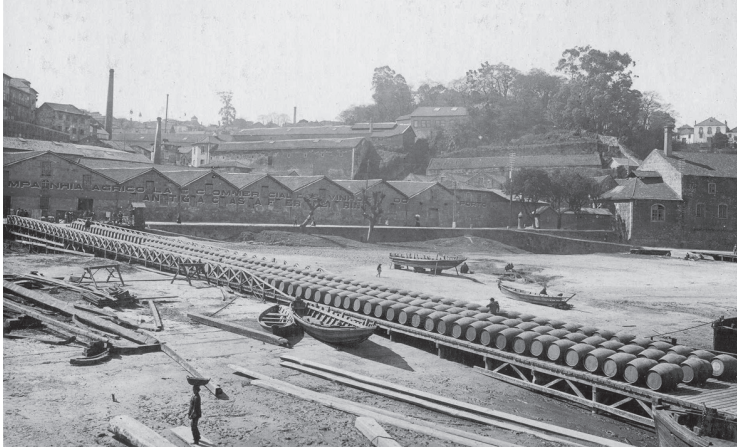


Fig. 5

O antigo cais de desembarque da Praia em frente aos armazéns da Ferreira, ca. 1930
(Fotografia de Alberto Cerqueira. Col. Arquivo A. A. Ferreira).



Figs. 6 e 7

Largo da Sandeman e cais em frente ao mesmo largo. Fotografias do início do século XX.



Figs. 8 e 9

Largo da Sandeman. Desenho de William Prater. Desembarque de pipas (Col. IVDP).

de H. Vizetelly como a de Manuel Monteiro, apesar de terem como sujeito uma cave específica, podem aplicar-se a qualquer um dos armazéns, o que levanta a questão de haver uma única tipologia de armazéns. Henry Vizetelly descreve da seguinte forma as caves da Sandeman, no actual Largo Miguel Bombarda:

“Estes compreendem uma série de construções irregulares, incluindo numerosas galerias ou *cumes* como são tecnicamente denominados, que comunicam ocasionalmente uns com os outros por vãos com arcos altos, e muitos deles têm a aparência de serem muito antigos. Os fungos cobrem as paredes húmidas, rudes, pesadas. Pilares enegrecidos suportam os seus telhados pontiagudos e geralmente a luz entra reduzida através de pequenas janelas gradeadas e clarabóias diminutas. Pipas veneráveis cheias de vinho cor de rubi resplandecente do Douro Superior estendem-se por corredores, aparentemente sem fim, e em fileiras duplas e triplas, com uma linha de carris, aqui e acolá, para facilitar o transporte dos cascos de um lugar para o outro. Nenhum sistema de disposição parece ser utilizado... vinhos de várias idades, qualidades e valores são frequentemente armazenados por conveniência debaixo do mesmo tecto. Uma multidão de gente musculada e descalça toma cautelosamente o seu caminho entre as longas filas de cascos, equilibrando canecos ou jarros de madeira, cheios de vinho, com habilidade, em cima das cabeças; ou esvaziando-os em corredores de pipas que são cuidadosamente classificadas; são igualmente cuidadosamente misturados; só os *vintages* premiadas são mantidos intactos”³.

Os desenhos dos séculos XVII e XVIII têm a mesma perspectiva. Entre 1669 e 1789, dá-se uma explosão de caves de vinho do Porto. Vemos a passagem de uma paisagem rural e fortemente arborizada para uma paisagem densamente construída, em que os telhados longitudinais e extensos denunciam as estruturas das caves.

Manuel Monteiro menciona as características essenciais dos armazéns da *Hunt Roope*:

“Esses edifícios são vastos e têm a mesma fisionomia arquitectónica que todos os similares: as fachadas pentagonais das testeiras e os telhados a duas águas sobre as paredes longitudinais em que assentam as linhas de travejamento. No interior, enfileiram-se os pipos em pilhas extensíssimas, separadas umas das outras por corredores com o fim de se proceder ao perfeito exame, à montagem ou à deslocação daqueles. Fora os pequenos recipientes, há as grandes cubas com capacidade tal que basta uma delas para matar a sede a uma cidade. Os armazéns compreendem uma área vasta. O mais notável é o grande, que forma um templo de três naves muito compridas e divididas por arcos em toda a sua extensão”⁴.

O autor refere, na mesma obra, que os armazéns mais antigos têm menos luz, proporcionam mais aconchego e recolhimento e os mais recentes são mais altos e iluminados. Este é o único dado certo para o início de uma especulação de carácter evolucionista. Depois acrescenta:

“Nuns e noutros alongam-se extensíssimos batalhões de cascos empilhados em filas, com um aprumo e um alinhamento verdadeiramente regimentares”.

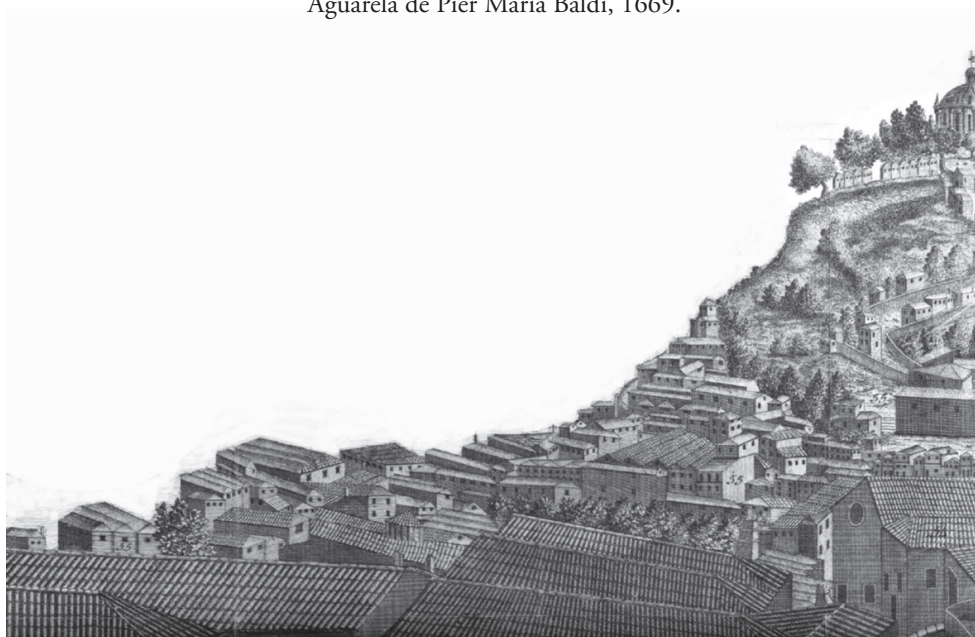
Manuel Monteiro agarra numa particularidade do armazém do vinho do Porto: o armazém como invólucro de outros invólucros mais pequenos, pipas, tonéis, balseiros e cubas. Há esta

³ VIZETELLY, 1880: 118

⁴ MONTEIRO, 1998, 116. A edição original é de 1911.

**Fig.10**

Aguarela de Pier Maria Baldi, 1669.

**Fig.11**

Desenho de Teodoro de Souza Maldonado, 1789.

desmultiplicação que se assemelha ao desdobrar de bonecas russas. As caves armazenam vinho, mas o nosso contacto visual só chega aos contentores do conteúdo. Por outro lado, não há espaços desperdiçáveis, há uma organização rígida no plano horizontal com a sequência de filas de pipas e corredores e na vertical com o empilhamento das pipas, o que sustenta a hipótese das



Fig.12

Armazéns da Sandeman, ca. 1880.

Desenho de William Prater.

caves terem sido inicialmente construídas em função da quantidade de vinho a armazenar, que seria calculada por cada firma, e, simultaneamente, em função deste esquema distributivo de duas filas longitudinais de pipas intercaladas com corredores. Os três autores enfatizam este tipo de organização e a forma obsessiva de otimização do espaço de armazenamento.

Dominique Saunier descreve a “cave tradicional de vinho do Porto”, de forma genérica, não se referindo a nenhum armazém em particular.

“A cave tradicional de vinho do Porto é sombria e tem apenas um nível. Tem paredes de pedra espessas, uma estrutura de vigas em madeira que apoia uma cobertura com telhas muitas vezes enegrecidas pela evaporação do vinho. O interior é muito grande e é dividido em corredores estreitos para permitir a passagem de barris. Estes corredores são em terra batida ou revestidas a madeira de forma a não danificar as pipas que aí podem ser roladas. Por vezes, as caves, onde os barris e as cubas são instalados, têm um pavimento em cimento, mas ainda não é generalizada na maioria das caves. Os materiais tradicionais tendem a ser, pouco a pouco, substituídos essencialmente por razões de segurança. Assim, as vigas metálicas substituem cada vez mais as vigas de madeira. Posteriormente, por vezes, é acrescentada uma *mezzanine* com escritórios e postos de observação, em que o acesso é feito por uma escada de madeira em caracol⁵”.

Saunier reflecte sobre a arquitectura das caves sensivelmente um século após os outros dois autores, o que lhe permite ingressar por uma discriminação temporal entre o que designou por

⁵ SAUNIER, 1985: 85.

tradicional e por *moderno*. Esta perspectiva de análise conduziu-o a uma classificação tipológica genérica que teve como variáveis de classificação o tempo da construção e o lugar, juntamente e conectados com a estrutura. Creio que a sua condição de geógrafo foi determinante na forma como conduziu a análise das caves.

Saunier tem como premissa a oposição de “estilo” entre as caves do Norte e do Sul do Entreposto. Após esta descrição da “cave tradicional”, o autor descreve os dois tipos de caves. As caves a Norte corresponderiam, geralmente, às caves primitivas do século XVII ou XVIII, com pé direito duplo e um piso, forma rectangular e paredes de granito. As caves a Sul datariam em geral do início do século XX, ou teriam alterações/transformações que nos permitiriam classificá-las de “modernas” e concentrar-se-iam num só bloco com três ou quatro pisos. Saunier remata com a convicção de que as caves a Norte têm uma “concentração horizontal” e as caves a Sul uma “concentração vertical”.

Esta classificação levanta uma série de questões... Que “rótulo” têm as caves do século XIX? Balouçando entre os dois extremos encaixar-se-iam na categoria que Saunier esquece?... as caves da meia encosta? Em que tipo de fundamento é feita a “estimativa” da idade das caves? As caves a Sudeste são das mais antigas do Entreposto: a Taylor e a Romariz são do século XVII, o Armazém das Águias, da Offley, do século XVIII, a Croft tem também algumas caves do século XVIII. Apenas as caves, localizadas a Sudoeste, na sua maioria no cimo da Rua Serpa Pinto, correspondem à classificação. O inverso já é verdade. A Norte, na zona ribeirinha, permanecem caves dos séculos XVIII-XIX. O único caso incompatível é o novo armazém da Croft, na Rua Guilherme Braga, edificado de raiz em 1993, exactamente no mesmo local onde existiu um armazém de vinho do Porto, com a mesma estrutura do actual.

2.2. A relação das caves com a marginal

A planta com a identificação das caves de vinho do Porto do centro histórico (fig.13) revela o domínio destas estruturas que, além da armazenagem, consagram uma grande percentagem do seu espaço a sedes empresariais. A percentagem de ocupação relativa ao armazenamento e às suas funções complementares atinge cerca de 60 a 70% de todo o tecido construído. Segundo Dominique Saunier, por volta de 1984, o espaço de armazenagem do Entreposto tinha cerca de 550 000m², o que permitia armazenar cerca de dois milhões de hectolitros.

De forma a agarrar a “linha” de circulação e concentração dos turistas, é na frente ribeirinha que se situam as sedes administrativas e os espaços expositivos das caves de vinho do Porto. As sedes são portais do Entreposto. O lugar de implantação das caves interfere com o turismo. Os armazéns da marginal, e quanto mais perto da Ponte Luiz I, mais hipóteses têm de ser visitados. Os que estão situados no miolo do Entreposto e com difícil acesso, já que há poucas capilaridades a rasgar acessos para as cotas intermédia e alta, recebem menos turistas. As caves de armazenamento localizam-se genericamente em grandes espaços nas zonas central e interior do centro histórico, com acesso difícil para os camiões-cisterna de cargas e descargas, pela estreiteza das ruas, mas também para circuitos pedonais, pelo forte declive que provoca dificuldade na subida.

A sucessão de espaços construídos compactos, mas desbloqueados pontualmente com ruas e pequenos largos intra-muros, faz das caves microcosmos com autonomia urbana.

Em muitos casos, os gavetos e os topos das caves têm dois pisos ou são rematados por volumes mais altos, valorizando o contacto com a rua. As caves com frente para a marginal têm também na sua maioria dois pisos, até porque é ao longo deste eixo que se concentram as sedes administrativas.

2.3. Estrutura e modulação das caves

As caves são sempre construções irregulares com espaço interno alargado, paredes portantes longitudinais em que assentam as linhas de travejamento que suportam o telhado de duas águas. Este espaço interno está dividido em cumes ou “naves”, termo utilizado por Manuel Monteiro e que na arquitectura religiosa nos remete ao espaço unitário. As naves comunicam ocasionalmente entre elas por arcos e possuem corredores de pipas, extensíssimos, intercalados com corredores de passagem e de distribuição.

Há uma estrutura elementar que é comum a todos os armazéns de Vinho do Porto de Gaia, de forma mais ou menos acentuada: o tipo longitudinal/ direccionado, com um piso e pé direito duplo. Esta forma actua com outras e geram-se estruturas mais complexas. Há um processo de transformação da estrutura elementar, tal como sucede por exemplo com o claustro, que é uma “estrutura do tempo”. Num processo evolucionista, são adicionados novos tipos, numa complexidade crescente.

No caso das caves, o espaço longitudinal é o significante cujo significado é a função que este torna possível, ou seja, tem um sentido prático e funcional, que é a optimização do esquema distributivo das filas de pipas e corredores, chamados lotes. No caso do espaço central, há também esta preocupação de distribuição, irradiação a partir de um centro que é o pátio externo de recepção do vinho transportado pelos camiões-cisterna e de passagem para os volumes que o rodeiam. Mas esta centralização espacial é apenas realizada a nível dos armazéns como conjunto, na forma como se relacionam entre eles.

As plantas estruturais integradas na planta de implantação (fig.14) comprovam a continuidade estrutural na maioria das caves. Muitas das caves chegam a ter vãos com 13 metros.

Nos volumes longitudinais, designados como estruturas elementares ou genéricas das caves, qual a medida que poderá ter sido a medida-padrão de todas as caves e que terá desencadeado uma tipologia de traços gerais? A medida da pipa determina a largura das naves? Há também a possibilidade de ser a quantidade de vinho a pré-determinar o comprimento das caves e o número de volumes de armazenamento.

O esquema de distribuição de pipas demonstra que cada uma das naves dos volumes longitudinais tem uma medida vinculada pelo esquema-padrão de filas de pipas/corredor/pipas/pipas/corredor/pipas — ABAABA —, que faz com que todas as naves tenham cerca de 10 metros de largura.

O desmembramento de cada organismo permitiu reconhecer o átomo, o elemento genérico comum a todas as caves e que, muitas vezes, constitui o elemento permanente, à volta do qual se acrescentam corpos-fragmento, ao longo do tempo — as transformações. Este esquema formal de armazenamento de vinho funciona como uma pauta que define a malha territorial. A métrica da pipa estende-se à cidade. Isto aplica-se ao espaço construído de armazenagem, mas também a muitas das vias que foram moduladas para permitir a rolagem das pipas.

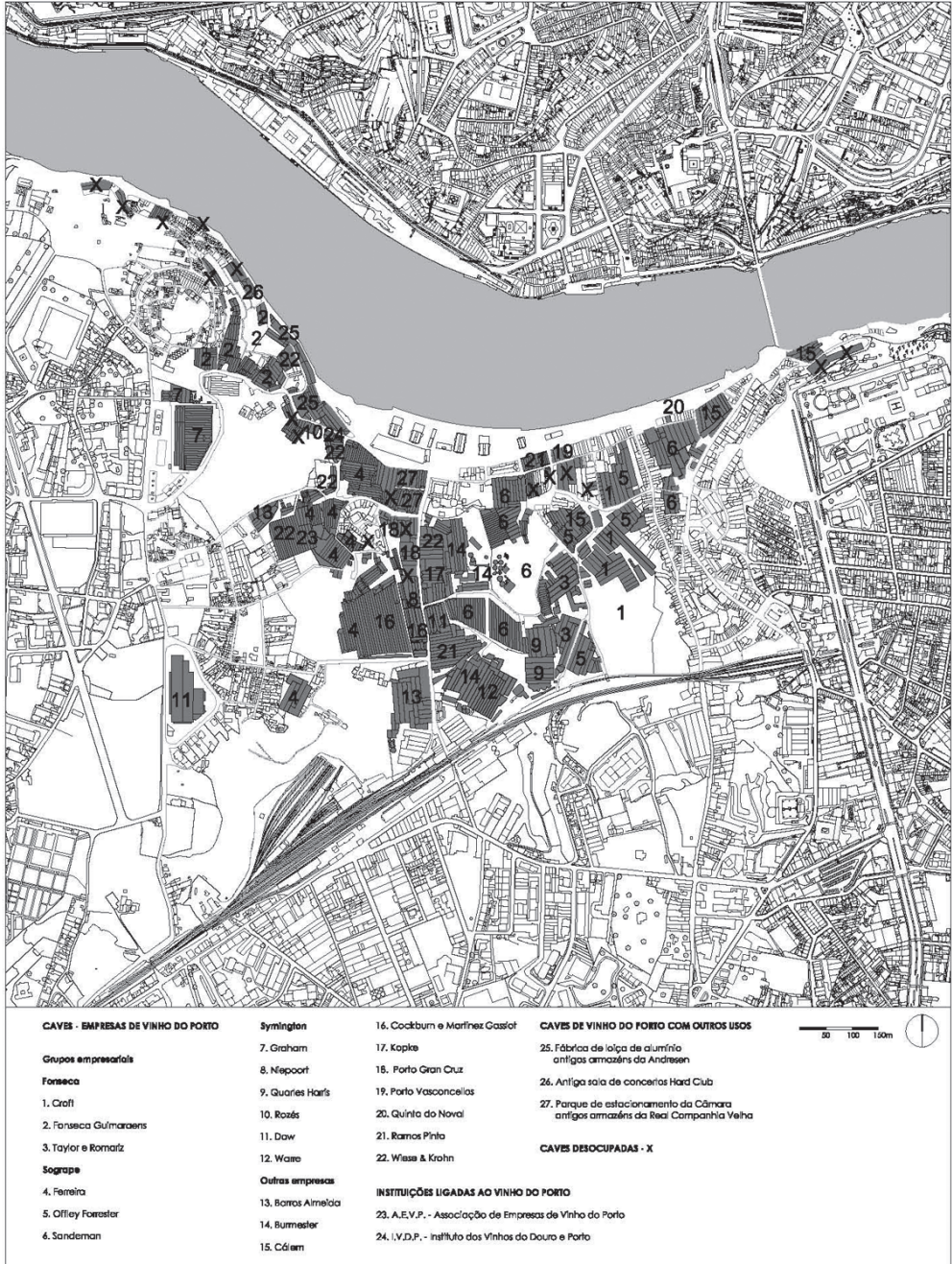


Fig.13
Identificação das Caves de Vinho do Porto de Vila Nova de Gaia

2.4. Materiais de construção e elementos de identidade arquitectónica

O chão ainda é, em muitos lugares das caves, em terra batida. Na maior parte dos casos, alternam-se vários tipos de pavimento na mesma cave, como na Sandeman, no largo Miguel Bombarda: há espaços com pavimento de tacos de madeira, em terra batida, cimento e cubo de granito. Os pilares são em granito ou em ferro. Podemos considerar que os ambientes internos destes invólucros são sempre muito similares. Em termos visuais, apreendemos a cave pelo exterior, sendo o interior um “lugar comum”. Mas, apesar das semelhanças, cada cave possui uma identidade própria, sendo possível referenciar cada uma delas por uma particularidade.

3. Usos e re-usos. Caves desocupadas e estratégias de reocupação

3.1. Usos e re-usos

Houve uma “apropriação” por parte do turismo que alterou drasticamente o funcionamento das caves. Os espaços ligados ao turismo converteram-se em armazéns “turisticados”, praticamente só com pipas e balseiros e espaços de exposição do espólio da empresa. As cubas, os espaços de grande armazenamento e de refrigeração estão noutros armazéns, normalmente mais imbuídos no interior de Santa Marinha. De forma genérica, há uma organização base dos armazéns — temos o núcleo, a estrutura elementar, o tipo longitudinal/direccionado, com um piso e pé direito duplo, com função de armazenamento e, depois, uma série de estruturas irregulares circundantes com as funções de apoio ao armazenamento do vinho e que, normalmente, foram construídas a posteriori, à medida que houve necessidade de novos espaços para novos usos.

3.2. As caves desocupadas

Há um certo paralelismo entre o que sucede no centro histórico do Porto com os edifícios habitacionais e no centro histórico de Vila Nova de Gaia com os armazéns. Há muitos edifícios desocupados e praticamente todos são do século XIX... muitos deles devolutos, outros em bom estado de conservação, mas todos eles com uma localização urbana privilegiada. Podem ser consideradas muitas acções de intervenção — restaurar, conservar, revitalizar, renovar, reconverter, reciclar, demolir — desde que a atitude de reabilitação parta sempre da premissa de que as caves formam conjuntos de interesse patrimonial e não devem ser expostas na cidade como peças singulares.

Agarrar as caves vagas implicará então a alteração da função original de armazenamento para um novo uso, mas não a alteração da forma estrutural. Dentro desta lógica de reconversão há três possibilidades: inclusão, alteração e adição. As estratégias que sigam a inclusão serão sempre as mais integradoras, na medida em que o novo programa se instala no interior do edifício, respeitando-se a envolvente e as fachadas. Independentemente do novo uso, há uma variável que se mantém: a forma da cidade. A intervenção fixa-se no interior; a espessura do muro é o limite. E dentro da espessura do muro mantém-se a cadência, o ritmo estrutural, o ritmo de vãos.

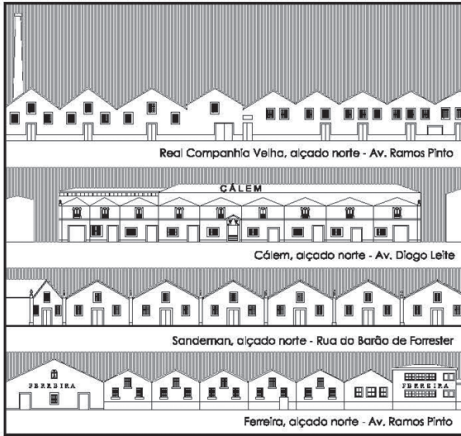


Fig. 14

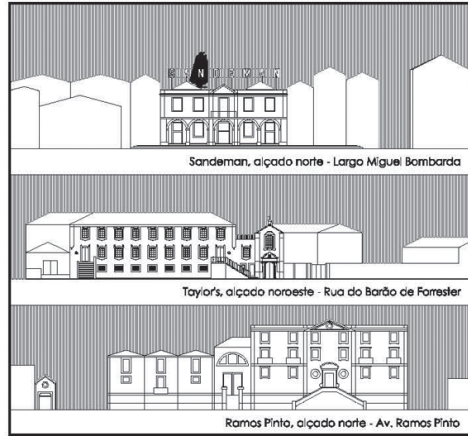
Os esqueletos estruturais das caves inseridos na planta do centro histórico de Vila Nova de Gaia

Alçados-tipo

TIPO I - Corpos longitudinais paralelos



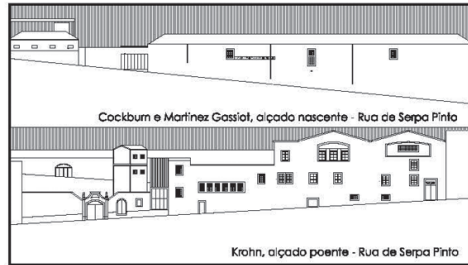
TIPO II - Peças urbanas de carácter excepcional



TIPO III - Corpos longitudinais paralelos a acompanhar o declive



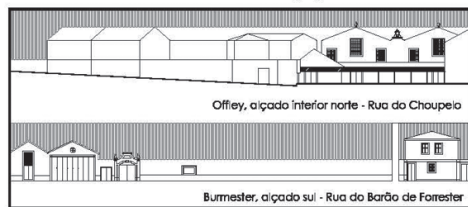
TIPO IV - Fachada-muro



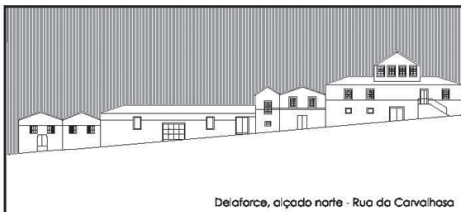
TIPO V - Continuidade/ integração urbana



TIPO VI - Fachada-muro com volumes agregados



TIPO VII - Corpos longitudinais com direcções cruzadas



TIPO VIII - Socalcos

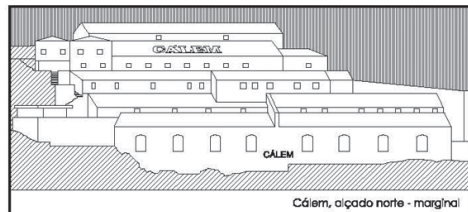
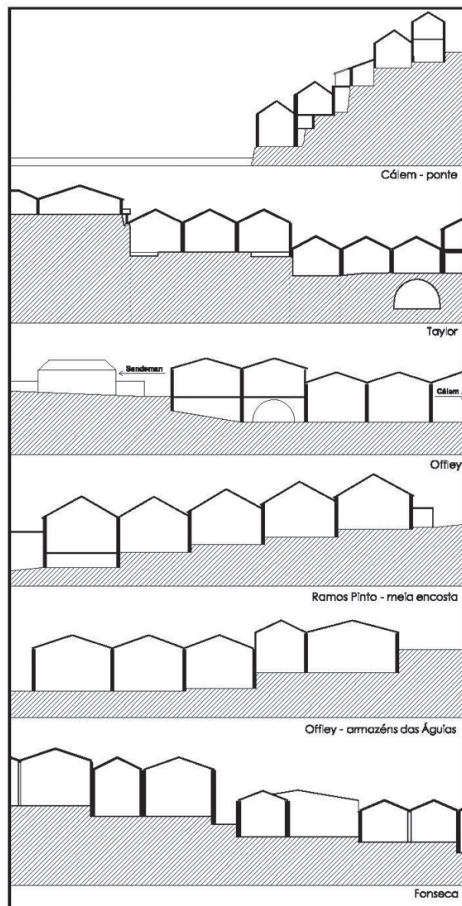


Fig. 15

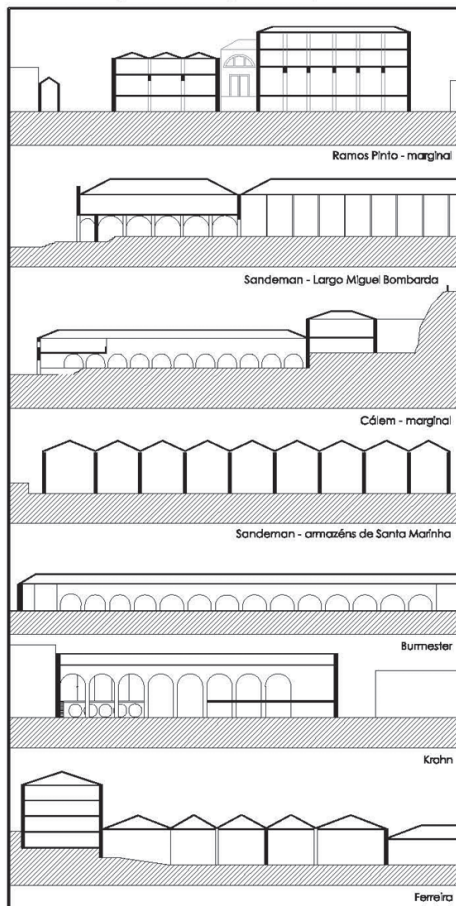
Alçados-tipo de algumas das caves analisadas. Tipos definidos pela relação da cave com o terreno e com o espaço público; e pela composição do alçado.

Perfis-tipo

TIPO I - Socalcos



TIPO II - Terreno plano ou com ligeira inclinação



TIPO III - Caves a diferentes níveis separadas por ruas interiores

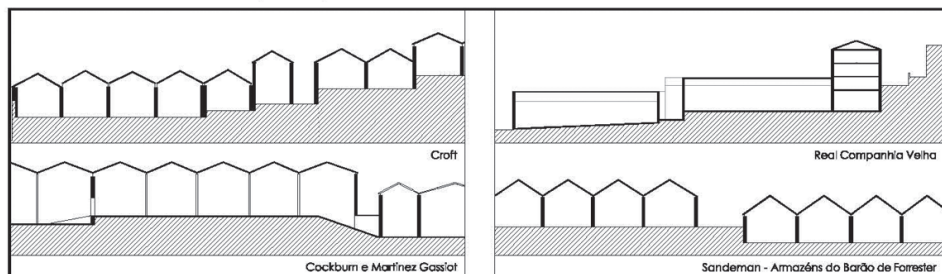
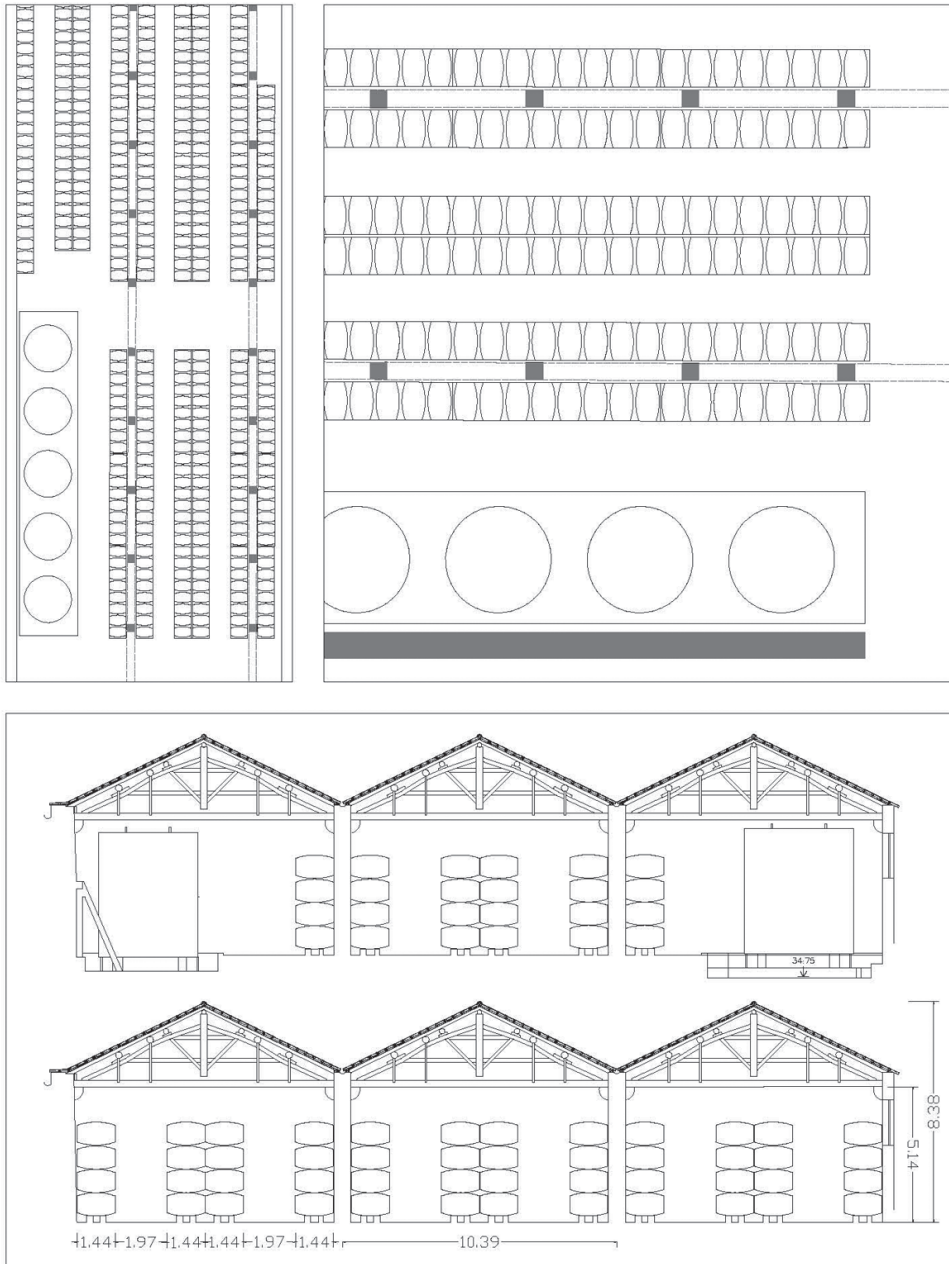


Fig. 16

Perfis-tipo de algumas das caves analisadas. Tipos definidos pela relação da cave com o terreno.

**Fig.17**

Esquema - tipo de organização interna do módulo da cave.



Fig. 18

Tabela de modelos e variações.

Num projecto de reabilitação do armazém de Vinho do Porto de Gaia salta à vista uma condicionante — a rigidez na falta de vãos. Escasseiam as frestas e a luz trespassada do exterior para o interior já vem coada e filtrada pela espessura das paredes e pelos gradeamentos exteriores.

L. Kahn insurgia-se contra a falta de luz no interior dos edifícios, referindo que “nenhum espaço é realmente um espaço arquitectónico até receber luz natural”.⁶ As caves tiveram de ser pensadas como caixas praticamente encerradas, ligeiramente entreabertas, para a criação das condições ideais para o armazenamento do vinho. Para a reabilitação apontamos esta dificuldade de esgravatar as paredes espessas das caves, para criar espaços passíveis de vivência, ou seja, os espaços arquitectónicos a que se referia L. Kahn. Contudo, a maioria das caves desocupadas possui fachadas com vãos ritmados e, por isso, tem menos rigidez de reocupação.

O *continuum* na marginal de pequenas formas longitudinais e direccionadas, paralelas ao rio, representa a preciosidade desaproveitada de Santa Marinha. As caves estão afastadas do trecho central da marginal, que delimito como o espaço compreendido entre a ponte Luiz I e o estaleiro da Cruz. Este fragmento da zona ribeirinha tem sido reafirmado, recalçado e sobreocupado. Para Nascente e Poente, há uma série de ossaturas de antigos armazéns que, ao contrário de todos os outros tipos de caves, possuem um reticulado de vãos no alçado, o que introduz o elemento luz na arquitectura das caves.

Para além da maior abertura de vãos, há nestes volumes longitudinais uma lógica subjacente à estrutura da divisão em “células” — células para trabalhar, células para habitar.

A palavra-chave do tipo de intervenção neste tipo é repetição: repetição de vãos, células, casulos, espaços internos. O ritmo de vãos induz e facilita a organização interna em células, para habitação, residências de estudantes, hotéis, sedes de microempresas, escritórios. Estas pequenas formas longitudinais e direccionadas, paralelas ao rio, a acompanhar a continuidade da marginal, de fácil acesso, impregnadas de luz e de vistas excepcionais para o rio e para o Porto, são os casos mais flagrantes de abandono. A abertura para a paisagem é panorâmica.

As caves com formas compactas, longitudinais e direccionadas constituem as únicas, de todo o campo de estudo, em que se observa uma ocupação total do espaço. Este tipo de caves aproxima-se da estrutura de caves que fixámos como sendo a estrutura genérica, elementar — o tipo longitudinal/direccionado, com um piso e pé direito duplo —, com uma organização-tipo — longas filas de pipas intercaladas com corredores distributivos. Esta predestinação e desígnio à função de armazenar é a causa das empresas de vinho do Porto manterem todos os armazéns deste tipo ocupados.

3.3. Estratégias para o Entrepasto de Vila Nova de Gaia

No presente contexto da candidatura das Caves de Vinho do Porto a Património Mundial, parece ser claro que o futuro do Entrepasto passa, para além da requalificação do espaço público, pela reabilitação dos armazéns e particularmente pelo re-uso das caves abandonadas. Faria sentido uma estratégia de acupuntura urbana com os armazéns desocupados — fixar estes pontos, com

⁶ BROWNLEE; DE LONG, 1998: 205.

o fim de estimular a energia para outros lugares do centro que são os lugares estáticos com potencial de ocupação.

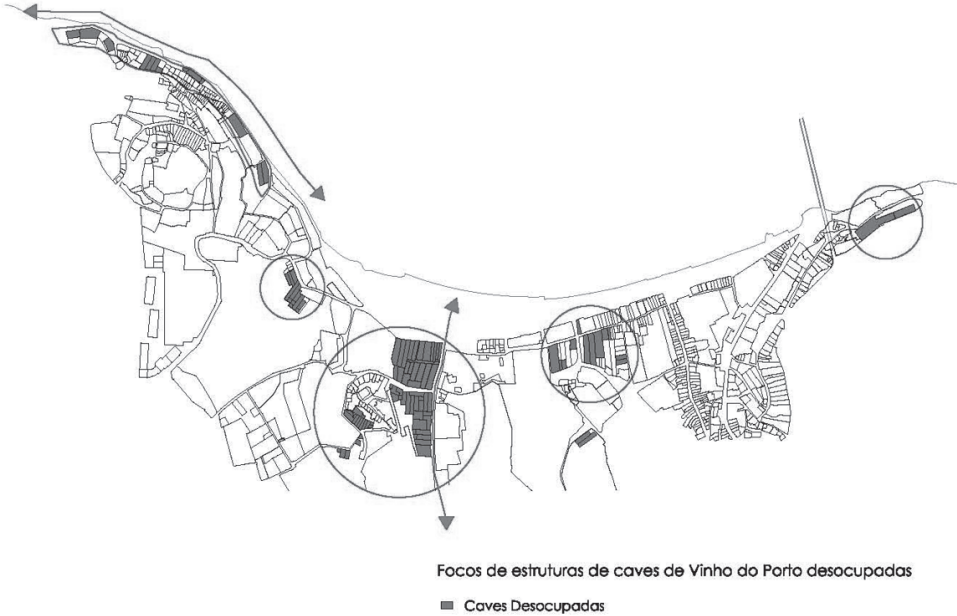


Fig. 19

Localização das caves de Vinho do Porto desocupadas.

Os novos usos dos armazéns vagos poderiam alternar funções ligadas à divulgação do vinho e a outras funções. Transformar o Entrepasto numa zona monofuncional pode significar uma condicionante para o seu planeamento, correndo-se o risco de criar um parque temático, sem espaço para os pequenos equipamentos para a população local. O centro histórico deverá ser menos dominado pelas caves e ter mais habitação, escritórios, equipamentos culturais e sociais, pequeno comércio e uma ou mais praças, que poderão surgir da demolição de edifícios já devolutos.

Por outro lado e recorrendo à história do lugar, a cidade tem de se reencontrar com o rio, revitalizando-o, dando-lhe vida. É a correnteza do rio que acrescenta dinamismo e circulação à cidade. Imbuir a cidade de movimento passa pela introdução de barcos que façam a travessia entre as ribeiras do Porto e de Gaia, ou entre outros pontos das duas margens, dando novas sensações de chegada ao Entrepasto.



Figs. 20 e 21

Caves desocupadas junto à Ponte Luiz I. Caves desocupadas no miolo do Entreposto, pertencentes à Delaforce.



Figs. 22 e 23

Caves desocupadas na parte poente do Entreposto. Caves desocupadas na marginal.



Fig. 24

Palacete Atkinson, acoplado à cave da Taylor's, com uma capela de Nasoni adossada.

4. As iniciativas em curso

O futuro do Entreposto está semi-traçado. A candidatura deste troço da cidade a Património Mundial catapultou todo o potencial do lugar. À candidatura à UNESCO sucedeu-se o Masterplan, que já magnetizou investimentos privados.

O *Masterplan* consiste no diagnóstico dos problemas de um determinado contexto urbano para posteriormente se lançarem estratégias de reabilitação.

O *Masterplan* de Vila Nova de Gaia resultou de um protocolo entre a Câmara Municipal e o Parque Expo S.A. A reabilitação abrangerá uma área de 150 hectares e cerca de 35% do património edificado.

A área de intervenção do *Masterplan* foi dividida em seis Unidades Operativas de reabilitação, correspondendo a primeira unidade à zona do Entreposto de Vinho do Porto, cerca de 77,5 hectares, o que demonstra a prioridade do investimento na parte ribeirinha da cidade.

A Câmara de Vila Nova de Gaia apostou na divulgação das potencialidades de Vila Nova de Gaia, num meio privilegiado de investidores. Em Abril de 2007, o documento orientador da reabilitação do Centro Histórico de Gaia foi apresentado numa conferência em Londres, numa das mais conceituadas Universidades do Mundo no domínio da Economia e Gestão — a London School of Economics and Political Science. Os representantes técnicos do Parque EXPO e do Município de Vila Nova de Gaia foram acompanhados a Londres pela Fladgate Partnership, empresa ligada ao Vinho do Porto, proprietária da Taylor's, Fonseca, Croft e Delaforce, e que apresentou um projecto de um hotel de luxo com vinoterapia.

O estudo sociológico e morfológico para a transformação da zona ribeirinha teve como linha matriz a conciliação da economia local com projectos catalisadores que trouxessem turistas e visitantes, no sentido de criar postos de trabalho e de fixar residentes, tendo sempre as caves de Vinho do Porto como alavancas de desenvolvimento. Prevê-se deste modo uma conciliação entre novos espaços criados para quem habita o lugar e para quem o negocia, e ainda para quem o visita.

Em termos de gestão, a maior parcela de investimento cabe a promotores privados. Entre os promotores públicos destaca-se a Sociedade de Reabilitação Urbana de Gaia — SRU — que será responsável por parte do financiamento e ainda pela organização e promoção do processo.

É interessante verificar que o triângulo Douro-Porto-Gaia tem em todos os seus vértices a presença dos ingleses. No Douro, diversas quintas de Vinho do Porto foram adquiridas por ingleses. No Porto, a fixação britânica sentiu-se desde o século XVII, culminando com o tratado comercial de Methuen, em 1703, o qual admitia a entrada de vinho português nas ilhas britânicas, com impostos preferenciais em relação aos que sobrecarregavam os vinhos franceses. Agora, em Vila Nova de Gaia, os ingleses são aliciados a investir na reabilitação e no sector imobiliário do Entreposto de Vinho do Porto. A cooperação de Inglaterra com Gaia não cessa aqui — a Câmara de Vila Nova de Gaia vai trocar experiências com a Câmara de Westminster na gestão de transportes, paisagem urbana e higiene pública.

4.1. O investimento das empresas de Vinho do Porto no processo de reabilitação do Centro Histórico

A partir dos anos oitenta, aumentou o enoturismo, sendo sensivelmente desde esta altura que as empresas começaram a ter algumas medidas culturais, como a criação de pequenas salas expositivas e a organização dos seus arquivos históricos. Verifica-se o grande peso do turismo, na medida em que uma parte das caves é preparada e totalmente modificada para receber os turistas. Há percursos que nos levam aos espaços “visitáveis”, onde normalmente estão as pipas e balseiros, as fontes, mas de que se excluem os espaços das cubas de aço inox, de refrigeração, das garrafeiras, os processos de engarrafamento, rotulagem e embalagem.

As empresas de Vinho do Porto são proprietárias de grande parte da área ocupada no Entreposto. Tendo em conta a presença económica destas empresas, o trabalho desenvolvido recentemente entre a Câmara e a equipa responsável pela elaboração do Masterplan incluiu a presença dos responsáveis das empresas ligadas à produção e à comercialização do Vinho do Porto, não só nas reuniões da elaboração do Masterplan, mas também na apresentação em Londres.

O que se espera é que as empresas fundamentem qualquer tipo de intervenção no seu património, tendo em vista a sua valorização arquitectónica, em detrimento de uma lógica de especulação imobiliária.

O apoio das empresas de Vinho do Porto traduziu-se num investimento no Entreposto, não no sentido de reforçar a monofuncionalização, mas para trazer ocupação habitacional e serviços. E, neste sentido, serão estas entidades a assegurar o equilíbrio sócio-económico do centro histórico e a fazerem a interdependência de modernidade/património, aliando o vinho a funções lúdicas e culturais.

O hotel Yeatman é o primeiro de muitas âncoras turísticas para o centro histórico. O hotel apostará num winespa, um projecto que já foi explorado em Bordéus e na África do Sul, com tratamentos com mosto e grainhas. Neste momento, o centro histórico de Gaia ainda depende do Porto a nível de hotéis. Os turistas alojam-se no Porto e deslocam-se para Gaia para aí permanecerem pouco tempo e com o objectivo bem definido da visita às caves. O triângulo turismo-património-empresas começa a ter um efeito de bola de neve.

A Fladgate poderá ainda abrir caminho na estratégia de retirar do centro histórico de Gaia os armazéns de engarrafamento, transferindo estes espaços para o Douro e para o Porto, estando já a construir armazéns em S. João da Pesqueira. A Fladgate Partnership pretende manter apenas os centros de visita de cada uma das empresas no centro histórico de Vila Nova de Gaia. No lugar dos armazéns de engarrafamento e do actual grande espaço vazio destinado a estacionamento está a ser construído um grande empreendimento habitacional. Os armazéns serão destruídos para dar lugar a edifícios de habitação.

Apesar de haver um investimento para vivificar o local, esta estratégia poderá ser delicada a nível da manutenção da identidade do lugar, na medida em que o casco antigo do Entreposto é “a maior adega do mundo” e com características únicas. A destruição dos armazéns poderá retirar ao centro histórico o seu grande íman turístico que são as caves do vinho do Porto. A estratégia de duplicar os 700 mil turistas anuais com novos pólos de atracção poderá revelar-se

ineficaz. As caves formam conjuntos de interesse patrimonial e a destruição de cada uma das linhas que formam a teia poderá pôr em causa a identidade e atratividade do lugar.

Nota final

Qual o futuro do centro histórico de Gaia? Que repercussões terá esta tática da Fladgate? A empresa será seguida pelas outras? Poderá haver um abandono das empresas do Entreposto, passando as suas caves para o Douro e aproveitando os seus terrenos em Vila Nova de Gaia para especulação imobiliária? Neste caso, o centro histórico de Gaia perderá a identidade e reduzir-se-á a uma mera continuação do centro histórico do Porto.

Será que o Douro virá a substituir Gaia nas suas tradicionais funções de armazenamento e expedição dos vinhos ali produzidos? E que, com essa viragem, já iniciada, há duas décadas, com a legislação que alterou o exclusivo de armazenamento do Entreposto, o Douro virá a “roubar” turistas a Gaia? O Douro transformar-se-á num novo Nappa Valley? Condições naturais já as tem. Só faltam convites a arquitectos de renome internacional para desenhar as novas caves.

Referências bibliográficas

- ASCHER, François, 1995 — *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- AZEVEDO, João António Monteiro, 1881 — *Descrição Topographica e historica de Villa Nova de Gaya*, Vila Nova de Gaia.
- BROWNLEE, David B.; DE LONG, David G. , 1998 — *Louis I. Kahn: en el reino de la arquitectura*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- BUSQUETS, Joan, 1985 — *Evaluación de las necesidades de rehabilitación*, Madrid, Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo.
- CALVINO, Italo, 1996 — *As Cidades Invisíveis*, Lisboa, Editorial Teorema.
- CASTELLS, Manuel; BORJA, Manuel, 1997 — *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: UNCHS.
- CHOAY, Françoise, 1999 — *A Alegoria do Património*, Lisboa, Edições 70.
- COLMENARES, Abner, 1999 — *Las Tipologías Arquitectónicas: una antología de ensayos críticos*, Caracas, Universidad Central de Venezuela.
- LYNCH, Kevin, 1999 — *A boa forma da cidade*, Lisboa, Edições 70.
- MARTIN HERNANDEZ, Manuel J., 1984 — *La tipología en arquitectura*, Las Palmas, U.P.L.P. [Tese de Doutoramento].
- MONTEIRO, Manuel, 1998 — *O Douro. Principais quintas, navegação, culturas, paisagens e costumes*, 2ª ed., Porto, Edições Livro Branco.
- PANERAI, Philippe, 1999 — *Analyse Urbaine*, Marseille, Editions Parenthèses.
- SAUNIER, Dominique, 1985 — *L'Entrepôt de Vin de Porto et l'Activité Viticole dans la Région Portuaise*, Bordeaux, Institut de Géographie de l'Université de Bordeaux. [Tese de Mestrado].
- VIZETELLY, Henry, 1880 — *Facts about Porto and Madeira*, London, Ward, Lock and Co.