



# PORTO (ne)otkriveno blago Portugala

## DUBRAVKA SPEVEC

Vino – prva pomisao kada vam netko spomene grad Porto. No od grada, čiju povijest njegovi stanovnici pišu već oko dva tisućljeća, čovjek očekuje puno više – i to s punim pravom. Punim imenom *Antiga, Mui Nobre, Sempre Leal e Invicta Cidade do Porto* (41°09' N, 8°37' W), smješten na estuariju rijeke Douro, oko 3 km od mjestna njena utoka u Atlantski ocean, Porto je

grad s više lica, ali s jednom dušom. Grad izvanrednog urbanog pejzaža, u kojem je postignuta harmonija različitosti, odlikuje posebna energija vidljiva u njegovoj kulturi, arhitekturi i načinu života. Nerijetko se čuje da je Porto jedan od najkarizmatičnijih, ali istovremeno i jedan od najmanje istraženih gradova Europe. Trgovačko je, industrijsko i kulturno središte portugalskog sjevera – regije Norte, te važna izvozna luka (gradska luka Leixões u sjeverozapadnom je predgrađu Porta).

### POVIJEST PORTA – U NEKOLIKO CRTICA

Jedan je od najstarijih europskih gradova, o čemu svjedoče brojni pisani doku-



Sl. 1. Specifična topografija Porta

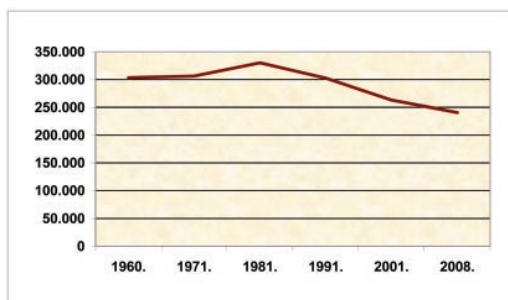
menti – osnovan je za Rimljana, u IV. stoljeću naše ere, kao luka *Portus Cale*. No, u središtu grada pronađeni su ostaci keltske utvrde (citadela), što upućuje na postojanje naseljenosti još u IV. stoljeću prije Krista. U rimskom se razdoblju razvio kao ribarska i trgovačka luka, primarno za trgovinu s prostorom Sredozemlja, zbog činjenice da se nalazio na važnoj ruti između tadašnje Olišipone (današnji Lisabon) i Bracare Auguste (današnja Braga). Gotovo dva su stoljeća Portom vladali Vizigoti (540.-716.). Pod maursku je vlast došao 716. godine, nakon njihove invazije na Pirenejski poluotok, i ostao sve do 1092. godine. Maurski utjecaj je i danas vidljiv u arhitekturi većine portugalskih gradova. Odlaskom Maura grad je ponovno u posjedu kršćana. Današnji izgled Porto počinje dobivati u srednjovjekovnom razdoblju, kada se počeo „uspinjati“ uz granitne brežuljke, duž sjeverne obale rijeke Douro (sl. 1.).

Trgovačke i pomorske funkcije Porta porasle su između XIII. i XV. stoljeća, kada je izgrađeno i prvo brodogradilište, jedno od najvećih i najvažnijih u Portugalu, a koje je u velikoj mjeri doprinjelo razvoju portugalske pomorske flote koja je sudjelovanja u otkrivanju i osvajanju brojnih prekomorskih teritorija. Početak velikih geografskih otkrića veže se uz 1415. godinu kada je Henrik Pomorac (rođ. 4.3.1394., Porto), napustio rodnu luku i krenuo u osvajanje muslimanske luke Ceute na sjeveru Maroka. To je putovanje potaknulo i niz drugih duž zapadnu obalu Afrike te označilo početak razdoblja portugalske prekomorske ekspanzije – od Ceute preko ekvatora do rta Dobre nade i Indije. Iako su Porto stoljećima pokušale osvojiti brojne vojske (maurska, Napoleoнова), grad je ostao neosvojen, zbog čega

s ponosom nosi naziv *Cidade Invicta* („nepobijeđeni grad“). Za stanovnike Porta posebno je ostao upečatljiv otpor koji su pružili Napoleonu početkom XIX. stoljeća, kada je u bijegu pred njegovom vojskom, prelazeći pontonski most *Ponte das Barcas* preko rijeke Douro, život izgubilo oko 6000 stanovnika grada.

### TRIFEIROSI – PONOS GRADA PORTA

Ubrzani industrijski razvoj tijekom XVIII. i XIX. stoljeća utjecao je i na demografsko punjenje grada, koje je nastavljeno sve do 1980-ih godina. Osim seoskog stanovništva iz siromašne unutrašnjosti, u grad je doseljavalo i stanovništvo iz nekadašnjih portugalskih kolonija. Danas, sa oko 240.000 stanovnika (procjena 2008.), drugi je po veličini grad u Portugalu. Proces suburbanizacije, koji je započeo tijekom 1980-ih, intenzivirao se posljednjih desetak godina. Sam grad je u posljednjih tridesetak godina izgubio više od 100.000 stanovnika (sl. 2.), koje je odselilo na rubove grada te u satelitske centre u okolici. Metropolitansko područje Porta (*Grande Área Metropolitana do Porto*) danas ima oko 1,55 milijun stanovnika.



Sl. 2. Kretanje broja stanovnika Porta 1960.-2008.

Izvor: [www.world-gazetteer.com](http://www.world-gazetteer.com)

Stanovnici Porta sebe nazivaju *Tripeirosi*. Taj naziv datira još od 1415. godine, kada je svo kvalitetno goveđe meso ukrcano na brodove koji su trebali krenuti u osvajanje Ceute; na taj se način stanovništvo grada solidariziralo sa mornarima. Stanovnicima su ostale samo iznutrice, odnosno tripe. Tri-pice (*tripas à moda do Porto*) su tako postale i ostale jedan od zaštitnih znakova Porta te su redovito u ponudi mnogih restorana.

Poznata portugalska izreka kaže: „Coimbra studira, Braga moli, Lisabon se pravi važan, a Porto radi“. Porto je ponosan na svoje stanovnike, a oni na svoju sjevernoeuropsku radnu etiku i disciplinu koju su im usadili Englezi još u XVII. stoljeću. Zanimljivo je da je

nakon 2001. godine u Porto i njegovu okolicu, zbog izuzetnih poslovnih mogućnosti, doselio velik broj stranaca, ponajprije mladih visokoobrazovanih, koji danas čine oko 17,5% ukupnog radno aktivnog stanovništva Porta. To je dvostruko više od državnog prosjeka. Porto radi, ali danas ima najveću stopu nezaposlenosti u zemlji (9.5%).

### ARHITEKTURA I KULTURNO NASLJEĐE – TURISTIČKI ADUTI PORTA

Porto je pomalo zbrkana mješavina stilova, era i načina života – od rimskih utvrda, preko srednjovjekovnih ulica, pomalo ekstravagantnih baroknih crkava do dotje-



foto: Dubravka Spevec

Sl. 3. Srednjovjekovna četvrt Ribeira, katedrala Sé i toranj Torre dos Clérigos



ranih trgova u pariškom stilu. Pojedini gotovo nespojivi dijelovi grada tvore cjelinu koja podjednako reflektira raskoš i turobnost. Ribeira, povijesna jezgra grada, svakako je najzanimljiviji dio Porta (sl. 3.). Ovdje kao da je vrijeme stalo. Srednjovjekovna Ribeira od 1996. godine na popisu je zaštićene svjetske kulturne baštine UNESCO-a, zahvaljujući specifičnom urbanom tkivu i brojnim povijesnim zgradama velike arhitektonske vrijednosti koje su svjedoci razvoja grada kroz posljednjih pet stoljeća. Uske ulice i šareni balkoni podsjećaju na lisabonsku Alfamu. Ribeira je uspjela sačuvati duh prošlosti koji se ocrta u njenim živopisnim zgradama, koje su se naredale uz rijeku Douro.

Slikovita stara gradska jezgra, koja u nekim dijelovima podsjeća na brazilsku favelu, najbolje se vidi s lijeve obale Douro, a najbolje doživi šetnjom pomalo kaotičnim labirintom strmih i uskih ulica (*ruas*) – među stanovnicima poznatijim kao *ilhas* (otoci). Iznad Ribeire, poput utvrde, izdiže se najstarija građevina u Portu – romanička katedrala Terreiro da Sé. Katedrala je izgrađena u XII. stoljeću, a obnovljena u XIII. i ponovno u XVIII. stoljeću. Poznati talijanski arhitekt Nicolau Nasoni projektirao je baroknu crkvu Igreja dos Clérigos i toranj Torre dos Clérigos (1732.-1763.), jednu od prepoznatljivijih znamenitosti Porta danas. Ako ste u formi, uspon uz 225 stepenica na 75 metara visok



foto: Dubravka Spevec

Sl. 4. Drugo lice Porta

toranj, po vedrom vremenu, garantira prekrasnu panoramu Porta i njegove okolice.

Iako bogatog kulturnog nasljeđa, Porto je suočen sa propadanjem. Upravo četvrt Ribeira skriva nekoliko zgrada koje datiraju još iz XV. stoljeća, no mnogima od njih prijeti urušavanje. Iseljavanjem stanovništva na periferiju, mnoge su zgrade u samome središtu napuštene, a gradske vlasti ne mare previše na njihovo održavanje ili prenamjenu (sl. 4.). Sve to daje jedno novo lice gradu koji je 2001. godine, zajedno s nizozemskim Rotterdamom, bio proglašen kulturnom prijestolnicom Europe.

Ta je titula dodatno učvrstila Porto na turističkoj karti Europe, otvorila mu nove ho-

rizonte i osigurala da grad izađe iz kulturne izolacije koja ga je pratila kroz povijest. Grad je dobio značajna financijska sredstva za obnovu grada, no sredstva je usmjerio ponajprije na izgradnju novih, prvenstveno kulturnih sadržaja – muzeja suvremene umjetnosti *Museu de Arte Contemporânea* te koncertne dvorane *Casa da Música* (2005.) pod idejnim vodstvom poznatog nizozemskog arhitekta Rema Koolhaasa.

Najbolji primjer razdoblja neoklasicizma i romantizma XIX. i XX. stoljeća u Portu su zgrada burze *Palácio da Bolsa* (danas velika turistička atrakcija, posebice njena *Arap-ska soba*) i željeznički kolodvor *São Bento*. Neoklasicizam se nastanio uz danas najve-



foto: Dubravka Spevec

Sl. 5. Azulejos na željezničkom kolodvoru São Bento

ću gradsku aveniju – Avenida dos Aliados. Moderno središte grada danas „živi“ upravo na toj adresi.

Kolodvor São Bento, u samome središtu grada, smatra se jednim od najljepših u Europi, ponajprije zbog svoje unutrašnjosti u kojoj prevladavaju *azulejosi* – oslikane keramičke pločice (sl. 5.). To je jedan od ljepših primjera ukrašavanja azulejosima u Portugalu – Jorge Colaço (1916.) upotrijebio je oko 20 000 pločica na kojima je prikazao život kakav je nekad bio - seoske zabave, stare vrste prijevoznih sredstava, neke od važnijih događaja u povijesti Portugala itd.

Umjetnost oslikavanja pločica na Pirenejski su poluotok donijeli Mauri, koji su to preuzeli od Perzijanaca. Riječ azulejo dolazi od arapske riječi *al zulayj* što znači „ispolirani kamen“. Za Maure se često govorilo da imaju veliki strah od praznih prostora (*horror vacui*) te su sve zidove na građevinama prekrivali azulejosima. Tu su tradiciju u XV. stoljeću preuzeli i Portugalci, nakon što su 1415. godine osvojili Ceutu, a od sredine XVI. stoljeća i sami su počeli oslikavati i proizvoditi azulejose. Danas su prepoznatljive u portugalskoj kulturi i arhitekturi – podjednako se pojavljuju na vanjskim i unutrašnjim zidovima, na stropovima, podovima kuća, palača, crkava, metro stanica. U najvećoj su mjeri prisutne plavo-bijelo oslikane pločice koje je u drugoj polovici XVII. stoljeća u Portugal iz nizozemskog Delfta donio španjolski umjetnik Gabriel del Barco y Minusca. XVII. i XVIII. stoljeće zlatno je doba azulejosa u Portugalu; tada je počela njihova masovna proizvodnja. Zanimljivo je da su osobito prisutne u gradovima na obali Atlantika te da njihova uloga nije samo dekorativna, već su i funkcionalne jer reguliraju temperaturu i održavaju toplinu u kućama te štite fasade

od slanog morskog zraka. Španjolska Sevilla danas je vodeći centar za proizvodnju oslikanih keramičkih pločica u hispano-maurskom stilu (*cuena* i *cuenda seca*).

## CIDADE DAS PONTES

### - „GRAD MOSTOVA“

Gustave Eiffel u Portu?! Poznati francuski inženjer u Portu nije gradio tornjeve, već mostove. Porto je poznat kao „grad mostova“ – šest ih je sagrađeno na području grada i povezuju obale Doura. Prvi je 1806. godine sagrađen pontonski *Ponte das Barcas*, koji je srušen 1809. godine pred dolazak Napoleonove vojske. Na njegovom je mjestu podignut viseći most *Ponte D. Maria II* ili popularnije *Ponte Pênsil* (1841.-1843.), od kojeg su danas ostali samo noseći stupovi. Povezivao je litice Guindais na desnoj obali sa Penedo (Gaia) na lijevoj obali Doura. Nedaleko tog mosta, sagrađen je željeznički *Ponte D. Maria Pia* (1876.-1877.), kojeg je projektirao poznati Gustave Eiffel. Most je korišten sve do 1991. godine, do gradnje mosta *São João*. Tijekom XX. stoljeća izgrađena su još tri mosta: *Ponte da Arrábida* (1957.-63.), koji je u vrijeme otvaranja imao najveći betonski luk na svijetu (270 m), *Ponte São João*, koji je zamijenio most *D. Maria Pia*, te *Ponte do Freixo* – cestovni most na istoku grada. Najnoviji cestovni most *Ponte do Infante D. Henrique* (371 m dugačak) dovršen je 2003. godine. Danas je zasigurno najpoznatiji 172 m dugačak željezni most *Ponte Dom Luís I* (sl. 6.), jedan od najvećih takve vrste u Europi.

Most, kojeg je 1881. godine projektirao belgijski inženjer Théophile Seyrig, učenik poznatog Eiffela, ima dvije razine, a gornja je namijenjena pješacima i metrou. Metro





foto: Dubravka Spevec

### Sl. 6. Most Dom Luís I

grada Porta, čija je mreža najveća u Portugalu (60 km, 68 postaja), danas je najskuplji projekt javnog gradskog prijevoza u Europi – zbog tla, koje je iz tehničke perspektive izuzetno kompleksno. Njegova izgradnja još uvijek nije dovršena. Kad već spominjemo gradski promet, još je jedna zanimljivost povezana uz Porto. Prvi tramvaj na Pirenejskom poluotoku provozao je upravo ulicama Porta – 12. rujna 1895. godine. Iako tramvaj više nije u sustavu javnog gradskog prijevoza, on još uvijek prometuje ulicama Porta – u turističke svrhe. Još je u funkciji samo jedna linija, koja većim dijelom prometuje uz obalu rijeke Douro.

### VINO PORT(O) – BRITANSKA „OSTAVŠTINA”

Tijekom XVIII. i XIX. stoljeća grad se razvijao i prometno u danas važno industrijsko središte Portugala. Pouzdana radna snaga Porta te liberalno radno zakonodavstvo doveli su tijekom XX. stoljeća u Porto i njegovu okolicu elektroničku, elektrotehničku i preciznu (proizvodnja optičkih i mjernih instrumenata) industriju, a otvorena su i uglavnom mala i srednja poduzeća za preradu pluta, industrije obuće, tekstila i namještaja. Ekonomska snaga Porta vidljiva je u činjenici da su ovdje sjedišta brojnih portugalski korporacija (Altri, Amarin, Bial, Cerealis, Fructal, Lactogal, Unicer i dr.). Iako znatno manji od

glavnoga grada Lisabona, Porto je sjedište mnogih nacionalnih tvrtki – poput najvažnije portugalske izdavačke kuće *Porto Editora*, te najpopularnijih dnevnih novina *Jornal de Noticias*.

Zahvaljujući trgovini vinom, koje je, uz pluto, danas najvažniji portugalski izvozni proizvod, Porto je stoljećima bio ekonomska „centrala“ Portugala. Vinogradi u Portugalu prekrivaju oko 360.000 ha, daju oko 550.000 tona grožđa godišnje, a uzgojem vinove loze danas se bavi oko 33.000 poljodjelaca. Prema podacima FAO-a, po proizvodnji vina Portugal je na 11. mjestu u svijetu (576.500 t godišnje), a po konzumaciji na 4. mjestu (53 l po stanovniku godišnje). Dolina rijeke Douro (País do vinho) najvažnije je vinogradarsko područje u Portugalu. Ekonomske veze između Porta i gornjeg toka rijeke Douro postoje još od srednjovjekovnog razdoblja, a produbljene su u novijem razdoblju. Dolina rijeke Douro prva je vinarska regija (Alto Douro) u svijetu koja je službeno razgraničena i jedina koja je zaštićena – i to još davne 1756. godine. Od 2001. godine na popisu je svjetske baštine UNESCO-a. Regija obuhvaća 247.200 hektara zemljišta, od čega je oko 10-12 % izrazito brdovit teren; proteže se na oko 160 km, od gorja Serra do Marão do granice sa Španjolskom. Spomenuto gorje važna je klimatska barijera koja spriječava prodor vlažnog zraka s Atlantika te su ljeta ovdje ekstremno vruća i suha, a zime izuzetno hladne. Takvi mikroklimatski uvjeti garancija su dobrog i kvalitetnog uroda, a u konačnici i visokokvalitetnog vina. Osim vinove loze, ovdje se uzgajaju bademi i masline. Vinova se loza uzgaja u nekim dijelovima i do nadmorske visine od oko 550 metara, no najbolje grožđe uzgaja se na nižim visinama. Lokalno stanovništvo

često kaže da je najkvalitetnije grožđe ono koje čuje rijeku Douro kako teče. Središte regije je maleni gradić Pinhão, oko kojeg se nalaze najpoznatiji vinogradarski posjedi – poznatiji kao *quintas* (sl. 7.), koji se strmo spuštaju prema rijeci Douro.

Portugalci su vino proizvodili stoljećima, još od Rimljana, koji su u I. stoljeću prije Krista donijeli vinovu lozu na Pirenejski poluotok. Povijest porta, koji je dobio ime po gradu iz kojega se otpremao, počinje u XVII. stoljeću, kada se rijekom Douro do luke Porto godišnje prevozilo oko 1.200.000 bačava vina. Nakon što je Velika Britanija 1678. godine ušla u rat s Francuskom i pritom blokirala njihove luke, na britanski je otok prestalo stizati francusko vino. Britanci su se okrenuli Portugalcima, svojim saveznicima i trgovačkim partnerima još od 1373. godine, kada su potpisali sporazum o „trajnom prijateljstvu“ – najstariji sporazum takve vrste u svijetu. Obzirom da kvaliteta portugalskih vina nije mogla konkurirati onoj francuskih, Britanci su odlučili nadzirati proizvodnju vina te su u regiji Douro osnovali nekoliko vinarija te niz ogranaka već postojećih tvrtki. Kako bi vino zadržalo kvalitetu na dugom putu do Engleske, trgovci su prije otpreme u bačve dolijevali brandy. Početkom XVIII. stoljeća dvije su države potpisale Metuenski ugovor, kojim su Englezi Portugalu u zamjenu za vino davali bale tkanina i odjeću. To je dovelo do velike ekspanzije trgovine portom u XVIII. i XIX. stoljeću. U tom su razdoblju osnovane mnoge vinarije (port. *armazéns*), najvećim dijelom u engleskim rukama, a koje djeluju još i danas: Calem, Croft, Taylor, Sandeman, Offley Forrester, Burmester, Graham, Guimaraens, Cockburn Smithes, Ramos Pinto i dr. Kako bi se ipak ograničila engleska dominacija, tadašnji premijer Marquês





**Sl. 7.** Vinogradi i *quintas* uz rijeku Douro

Izvor: <http://picasaweb.google.com>

de Pombal osnovao je tvrtku kojom bi osigurao Portugalu monopol nad vinima iz doline rijeke Douro. On je prvi postavio granice regije koja će proizvoditi vino porto, kako bi osigurao njegovu kvalitetu. To je bio prvi pokušaj kontrole proizvodnje i kvalitete vina u Europi uopće. Mali uzgajivači vinove loze usprotivili su se tim oštrim mjerama kontrole proizvodnje paljenjem zgrada njegove tvrtke na pokladni utorak. Ta je pobuna nazvana *Revolta dos Borrachos* (revolt pijanaca) te je postala simbolom slobodnog duha stanovnika Porta.

Podrumi i uredi danas oko 60 aktivnih vinarija, u kojima se možete upoznati s po-

viješću proizvodnje te kušati porto – crveni i bijeli, smješteni su na lijevoj obali Douro, nasuprot Porta, u luci Vila Nova de Gaia (sl. 8.). Vila Nova de Gaia, ili samo Gaia, sa oko 179.000 stanovnika dio je metropolitanske regije Porta. Iako administrativno ima status grada, danas ga mnogi smatraju južnim predgrađem Porta. U novije se vrijeme vodi rasprava trebaju li se Porto i Vila Nova de Gaia ujediniti u jedan grad. Dođe li do toga, grad bi se najvjerojatnije zvao Portugaia.

Do podruma u Vila Nova de Gaia, gdje je „dozrijevaao” u bačvama, odnosno boca-ma, porto se tradicionalno prevezio rijekom u bačvama u brodovima *barcos rabelos* (sl.



**Sl. 8.** Vila Nova de Gaia – sjedište oko 60 vinarija

9.). Tijekom 1950-ih i 1960-ih izgradnja nekoliko hidroelektrana označila je kraj prijevoza vina rabelosima, koji su danas jedna od najvećih turističkih atrakcija Porta. Promoviraju pojedine vinske podrumne, a 23. lipnja, u vrijeme feste *Festas do São João* (dan grada Porta), sudjeluju u tradicionalnoj utrci po rijeci Douro.

Izbor dana berbe ovdje je poprimio već i znanstvene razmjere, a određuje se na osnovu niza, uglavnom vremenskih faktora, s velikom preciznošću od nekoliko dana. Sama se berba još uvijek odvija ručno, zbog nepristupačnosti terasastog terena i za nju su zadužene uglavnom ženske ruke. Porto se na mnogim *quintama* još uvijek ne pro-

izvodi uz pomoć najnovijih tehničkih dostignuća već na način kako se to radilo prije jednog stoljeća. Vintage, najskuplja vrsta porta i jedina koja „dozrijeva” u bocama, a ne bačvama, čija cijena butelje doseže i nekoliko stotina eura, danas se proizvodi na stari tradicionalan način – grožđe se gniječi nogama, a ne sofisticiranim prešama. Provezete li se danas dolinom rijeke Douro, imat ćete osjećaj kao da je vrijeme stalo prije sto godina.

## PORTO I LISABON – VJEČNI RIVALI

Dok Porto radi, Lisabon troši ono što je Porto zaradio! Ovako stanovnici Porta često



foto: Dubravka Spevec

Sl. 9. *Barcos rabelos* – brodovi kojima se prevozilo vino iz zaleđa do Porta

opisuju odnos dva najveća portugalska grada. Lisabon, moderna europska metropola, percipira se kao grad zabave i opuštajuće atmosfere, dok Porto, siv i maglovit, a opet intrigantan, živi „izbljedjelim sjajem” i po tome se ne može usporediti gotovo ni sa jednim europskim gradom. Portugalci sami kažu da jedino što ih veže jest njihov smještaj – oba na obalama rijeka, nedaleko njihova utoka u Atlantski ocean, te specifična brežuljkasta

topografija. Rivalitet dvaju gradova ima svoje začetke daleko u prošlosti, a najbolje je oslikan kroz opsjednutost nogometom, jer *futebol* u Portugalu nije samo sport – to je način života. Benfica i Sporting protiv Porta i Boaviste. Kako ipak najveći rivalitet postoji između dva najjača kluba – Benfice i Porta, kada Sporting osvoji prvenstvo na ulicama Porta se slavi, što predstavlja pravi mali apsurd.

**DUBRAVKA SPEVEC**, asistent

Geografski odsjek, Prirodoslovno-matematički fakultet

Marulićev trg 19, 10000 Zagreb, Hrvatska, e-mail: dspevec@geog.pmf.hr