

CARLOS TAIBO

Oporto
Anatomía de una ciudad

VERSIÓN CASTELLANA DEL AUTOR



Colección CUADERNOS DE HORIZONTE, 37

Título original: *O nosso Porto. Um olhar a partir da Galiza* (Através. Santiago, 2023).

© Del texto, Carlos Taibo, 2026

© De esta edición, Festina Lente Ediciones, SLU, 2026

Todos los derechos reservados en lengua castellana.

Primera edición: mayo, 2026

Publicado por LÍNEA DEL HORIZONTE

C/ Mesón de Paredes, 73, 28012 (Madrid, España)

www.lineadelhorizonte.com

Coordinación editorial: Miguel S. Salas

Corrección: Luis Porras Vila

Diseño de colección y cubierta: Joaquín Gallego

Fotografía de cubierta: *Casas coloridas en la orilla del río Duero de Oporto*, 2018,

Portugal © Aliaksandr Mazurkevich | Dreamstime.com

ISBN: 979-13-991993-1-4 | Thema: WTL

Depósito Legal: M-10978-2026

Imprime: Estugraf | Impreso en España



Este libro ha sido impreso en papel ecológico,
cuya materia prima proviene de una gestión
forestal sostenible.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser efectuada con la autorización de los titulares, con excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. www.conlicencia.com

SUMARIO

Prólogo	9
1. El desarrollo de una ciudad: de los orígenes al siglo XVIII	15
2. El desarrollo de una ciudad: del siglo XIX al momento presente	24
3. ¿De qué hablamos cuando hablamos de Oporto?	32
4. Los edificios religiosos	41
5. Los edificios y los recintos civiles	51
6. El Oporto monumental	59
7. Una excursión extramuros	64
8. El río y el mar	66
9. La ciudad contestataria	72
10. La Segunda Guerra Mundial portuense	79
11. La turistificación	83
12. La competición con Lisboa	88
13. Los escritores	99
14. Las librerías	106
15. Los cafés	110
16. Clima, comida, lengua	113
17. Galicia y Oporto	120
18. Amor y odio, elogios y diatribas	127
Bibliografía	135
Notas	145

PRÓLOGO

Mi relación con Oporto es larga. Si así se quiere, empezó cuando era poco más que un recién nacido. Mis padres mantenían amistad con una familia portuense y acudieron en alguna ocasión a la ciudad, de la que creo conservar dos recuerdos. Si el primero lo es de un olor muy singular, el segundo habla de un agua fría que supongo era la del Atlántico. Pero estoy dispuesto a aceptar sin problemas que no hay ninguna razón sólida para identificar con Oporto esos recuerdos. Acaso veinte años después empecé a visitar, con puntillosa regularidad, la *invicta*, que es el nombre que a menudo se le da, en Portugal, a la ciudad, cuyos habitantes, por razones de las que ya daré cuenta, son comúnmente conocidos como *tripeiros*. Durante un tiempo, turista poco avisado como era, me moví en exclusiva por las calles de la Baixa portuense, con alguna incursión, ciertamente, camino del río. Y solo después, y de manera más bien casual, descubrí otro Oporto: el de la desembocadura del Duero, el de la fachada litoral en la Foz y, más adelante, el de Matosinhos y Leixões. En la última década, en fin, he acudido con alguna frecuencia a la ciudad, a alguno de sus centros sociales, para hablar en público sobre materias como el decrecimiento, el colapso que viene o la autogestión que cándidamente sigo defendiendo. He asistido, entre tanto, al asentamiento de muchos de los rasgos de la activa turistificación que Oporto ha acogido en los últimos tiempos, no sin haberme

beneficiado —razonable es que lo subraye— de alguna visita singular. Pienso en la que, realizada con ocasión de los confinamientos de años atrás, permitió que a mis ojos reapareciese, sin turistas, una ciudad, la de décadas atrás, que creía definitivamente muerta. O, por mejor decirlo, con unos pocos turistas, entre los cuales a buen seguro me encontraba yo.

Pese a que la turistificación en cuestión ha avanzado a pasos agigantados, y pese a que el viaje hasta Oporto, desde Galicia o desde Madrid, se ha hecho mucho más fácil, asequible y anodino, la ciudad sigue conservando, a mi entender, un atractivo sin límites que permite descubrir siempre algo nuevo. Creo que al respecto viene a cuento recuperar, sin embargo, la versión, intuyo que diferente, que invocan las palabras de Mário Cláudio: «Muchas veces se me solicitó escribir sobre este espacio, muchas veces estimé que había agotado el asunto, muchas veces salí con las manos vacías, y sin ningún adjetivo al que poder agarrarme».¹ Con el paso de los años, y en mi caso, se ha asentado la convicción, por añadidura, de que me atrae más Oporto que Lisboa. Al respecto sospecho que tiene su relieve la intuición de que creo comprender Oporto como si fuese moderadamente mío, algo que no puedo decir, con la misma propiedad, en lo que se refiere a Lisboa. No sé si por detrás no estará la huella de una idea que, sibilina, parece pasar por la cabeza de muchos gallegos. Me refiero a aquella —la rescato en algún otro momento de esta obra— que sugiere que Galicia termina en las orillas del Duero, de tal suerte que Oporto sería, en el fondo, una ciudad gallega en la que no faltan la niebla —«una niebla ciega, solo cuando estás

muy cerca de las cosas las percibes»—² y la lluvia fina. Claro que para explicar la atracción correspondiente hay que invocar, también, la condición común entre los habitantes de la ciudad, gente, pese a lo que rezan algunos tópicos, servicial y jovial. Júlio Couto afirma —creo que con buen criterio— que, cuando uno pregunta por una calle o un edificio a un portuense, lo común es que reciba como respuesta un «venga conmigo».³ Más allá de todo lo anterior, me veo en la obligación de rescatar una moderada paradoja. Es verdad, por un lado, que Oporto ha dejado atrás una parte de los estigmas del pasado vinculados con la pobreza, la suciedad y la delincuencia, y que, en paralelo, lo que durante mucho tiempo pareció una «ciudad laboriosa sin atractivo»⁴ hoy se antoja una realidad afortunadamente diferente. Pero no es menos cierto, por otro lado, que esa ciudad distinta que ha emergido no ha cancelado en modo alguno lo que parece una legítima añoranza del pasado. Y ello aunque ese pasado no esté tan alejado como el que Rosália Teixeira vincula con su propia condición y con la figura de Germano Silva, uno de los cronistas portuenses mayores: «Ambos somos testigos de los tiempos en los que los automóviles eran raros y circulaban al tiempo que algunos carros de bueyes, en los que no había turistas, en los que el comercio se desarrollaba en los mercados de la calle y en pequeñas tiendas».⁵ Me da la impresión de que el Oporto de estas horas es el producto de una sagaz y paradójica acumulación de muchas de las miserias del pasado.

Aclararé, de cualquier modo, que lo que el lector, o la lectora, tiene entre las manos no es una guía de Oporto. No le voy a explicar, en otras palabras, qué

retablo debe buscar en Santa Clara o en São Francisco. Los dos o tres capítulos que en esta obra pueden aproximarse al perfil característico de una guía —los relativos a edificios religiosos y civiles, o a determinados recintos pintorescos— no ofician de tal: son una simple sugerencia que anota lugares que conviene visitar. Las carencias correspondientes quedarán plenamente colmadas de la mano de la lectura de los numerosos libros que han entregado a la imprenta autores como Júlio Couto, João Pedro Mésseder, Helder Pacheco, César Santos Silva o el recién mencionado Germano Silva, sin olvidar a tratadistas de otrora como Alberto Pimentel o Artur de Magalhães Basto. Junto con la ayuda, impagable, que me han dispensado esos autores, ya me gustaría haber podido contar con el apoyo de alguna antología de testimonios de viajeros. Igual no ha sido así, en mi caso, por falta de pericia buscadora. Si, de resultas de lo anterior, no queda sino confesar que esta obra no obedece a otro propósito que el de ofrecer una visión personal de lo que es Oporto —los errores que a buen seguro incorpora son exclusivamente míos—, me permitiré agregar que en la tarea he dejado en el camino dimensiones de la ciudad que en otros contextos me parecerían de extremo interés. Sé que las menciones al Oporto de las mujeres son escasas e infelizmente insuficientes; algo habrá que hacer al respecto en el futuro. No hablo en estas páginas, o apenas lo hago, de fútbol. Tampoco me acerco a la condición de un vino, el que identificamos con el nombre de la ciudad, que procede del interior, del valle del Duero, de tal suerte que solo parcialmente es portuense. Dedico unas líneas, pocas, a glosar alguno de los rasgos de la gastronomía local. Y ninguna referencia incluyo, por

cerrar aquí la rúbrica de los silencios y de las carencias, a las bien afamadas fiestas de São João. ¿A quién sino a mí, en sentido contrario, habrían de interesarle las librerías, los escritores, los cafés o el mundo libertario portuense? Esta traducción del original gallego-portugués —la ha realizado el autor de estas líneas— no acarrea, por lo demás, mayores cambios. Me he limitado a corregir algunos errores e imprecisiones, y en algún caso —así, el relativo a las librerías que mueren— he actualizado la información.

Quiere uno pensar —a buen seguro que equivocado—, y termino, que lo que a uno le gusta le gustará también a los demás. Y Oporto, decididamente, me gusta. He aprendido mucho sobre la ciudad mientras escribía estas páginas... Aunque seguro que no lo suficiente como para adquirir el derecho a escribirlas. Espero que algo aprenderá también, aun así, el lector o la lectora.

CARLOS TAIBO

EL DESARROLLO DE UNA CIUDAD:
DE LOS ORÍGENES AL SIGLO XVIII

Mucho hubiera agradecido que, cuando en la década de 1970 visité por primera vez Oporto, alguien me hubiera ofrecido una información general sobre el nacimiento y el desarrollo de la ciudad. Y ello aunque es relativamente sencillo que un ojo experto pueda aportar de forma casi espontánea algunas ideas al respecto. Rescatar esas ideas es al cabo la tarea que me propongo desarrollar en este capítulo y en el siguiente, en el buen entendido de que estas páginas no son en modo alguno una historia de Oporto, sino, antes bien, una historia del desarrollo de la ciudad. Confesaré que en la tarea correspondiente me ha sido de innegable utilidad un libro que andaba por ahí rebajado de precio entre los librerías de segunda mano. Me refiero al titulado *Oporto from the Sky*.⁶ Si las fotos aéreas permiten captar con rapidez lo que es Oporto, otro tanto cabe decir de lo que se ve desde un avión cuando este, procedente del sur, se apresta a aterrizar en el aeropuerto Sá Carneiro. Sucede lo mismo, claro, con las vistas de Lisboa cuando el avión sobrevuela la desembocadura del Tajo.

La palabra *Porto*, por sí sola o inserta en el topónimo Portus Cale —o Portocale—, lo dice todo, o casi todo. La ciudad de hoy surgió como puerto en la proximidad de la desembocadura de un río importante, el Duero, y lo hizo, si así se quiere, de resultas de la

combinación de dos elementos principales. Al primero, que no es sino una ambiciosa operación encaminada a sacar hacia el mar muchos de los productos del interior del norte portugués, se le ha prestado mucha atención. Bastará con que rescate las bien fundamentadas palabras de Vitorino Nemésio: «Oporto, colocado en la raíz territorial y étnica que dio crecimiento al país, convergente con el Miño a través del conducto de la tierra de Maia y colector de Tras-os-Montes por la vela duriense y por las gargantas del Marão, concentra y redistribuye la energía de un Norte en exceso estancado o forzosamente recesivo».⁷ El segundo elemento, acaso tan importante como el anterior pero comúnmente más olvidado, lo aportó el hecho de que lo que hoy llamamos Oporto ofreció posibilidades muy interesantes en lo que respecta al abastecimiento y a la reparación de barcos que llegaban ante todo del norte de Europa. A los ojos de algunos, Portus Cale, el nombre primigenio de la ciudad, significaría, en este orden de cosas, *puerto de abrigo*. Hay quien se preguntará, aun así, si el papel desempeñado por Oporto no podían haberlo desarrollado también, y con ventaja, muchas localidades situadas en las rías gallegas. Se me ocurre responder en dos estadios. Señalaré, por lo pronto, que el primer elemento mencionado a buen seguro que se hizo valer en muchas de esas localidades en lo que se refiere a los productos que procedían del interior de Galicia, y no, claro, a los que llegaban del norte de lo que hoy llamamos Portugal. El segundo estadio sugiere que, aunque la entrada en las rías era con certeza más plácida, Oporto proporcionaba un recinto que, por angosto, resultaba más fácil de defender en el caso de eventuales agresiones foráneas.

Las cosas como fueren, no cabe discutir que Oporto nació en torno al promontorio de la Pena Ventosa,⁸ hoy encabezado por la catedral. En ese promontorio se han hallado restos del final de la edad del bronce, y de la posterior edad del hierro, se ha identificado lo que acaso fue un castro, se han encontrado muestras de cerámica púnica, que revelan la existencia de un comercio activo desarrollado desde milenios atrás, y se ha certificado una presencia romana plasmada, sin ir más lejos, en los mosaicos que se conservan en la Casa del Infante. Sede episcopal a finales del siglo VI, Oporto fue testigo de las invasiones bárbaras, que permitieron el asentamiento, en época visigótica, de la marca Portocale, acogió una efímera ocupación árabe y se convirtió en centro de lo que al cabo se llamó *condado portucalense*.⁹

La catedral aparte, y sin salir de la Pena Ventosa, Oporto atesoró dos murallas. La primera, la románica, también llamada *cerca vieja* y, de forma equívoca, muralla sueva, parece ser una herencia de la etapa romana; poco queda como no sean algunas piedras emplazadas al principio de la calle de D. Hugo. La segunda, la fernandina, o gótica, también llamada *muro nuevo*, empezó a construirse en 1336 y quedó ultimada cuarenta años después. Contó con un perímetro de más de tres mil metros en el que se abrían siete puertas, ninguna de las cuales, infelizmente, ha llegado hasta hoy.¹⁰ Quedan lienzos de esta segunda muralla en los Guindais, en São João Novo, en los jardines del antiguo Clube Inglês y en la Ribeira.¹¹ En el interior había suficiente espacio para nuevas construcciones y también, en la eventualidad de posibles asedios, para el despliegue de actividades agrícolas y ganaderas que con certeza eran, ciertamente, muy

modestas. Conviene subrayar que, por lo que parece, en el siglo XII, Oporto producía, en los bancales que llevaban al río,¹² un vino propio; obviamente, nada tenía que ver con lo que hoy llamamos *vino de Oporto*. Era, con todo, una localidad pequeña, que albergaba menos habitantes, no ya que Lisboa, sino que Braga, Santarém o Évora; según una estimación, en 1376 sus pobladores eran 8500, frente a los 65 000 de Lisboa y los 10 000 de Braga.¹³

18 La Ribeira, la zona que se asoma al río, era un recinto importante mucho antes de la irrupción, posterior e internacionalizada, del negocio del vino. Gomes Eanes de Zurara subrayó en el siglo XV «que era allí el trasiego tal que ni de día ni de noche faltaban los marineros, muy cansados de transportar semejante cantidad de productos».¹⁴ La Ribeira era un activísimo mercado de flores, frutas, hortalizas y pan.¹⁵ Una de las necesidades perentorias consistía en garantizar los suministros procedentes de fuera, toda vez que, tal y como reza un documento enviado por los portuenses al rey de Portugal, y tal y como antes medio sugerí, «la ciudad había sido edificada en un lugar tan estéril y baldío que, por sí sola, no podía producir aceite, ni pan, ni vino, ni nada que se sostuviese y que pudiese aligerar la vida de sus moradores, como no fuere a través del tráfico de las mercancías que se generan entre el Duero y el Miño».¹⁶ En paralelo, y siempre en la Edad Media, cobró cuerpo una actividad artesanal e incipientemente industrial, como lo certifican unos cuantos nombres de calles. La de los Caldeireiros, la de la Ferraria de Abaixo, la de los Cutileiros, la de la Sapataria, la de los Tanoeiros o la de la Ourivesaria¹⁷ invocan, como puede apreciarse, los

nombres de caldereros, herreros, cuchilleros, zapateros, toneleros y orfebres.

Oporto desempeñó, por otro lado, un papel principal en la era de los *descubrimientos* portugueses de ultramar. En el siglo XIV, y en buena parte del XV, el mayor astillero portugués estuvo radicado en la ciudad, de tal suerte que de él salieron muchas de las naves que se encaminaron a África, América y Asia. Ya en 1361 los portuenses presumían de que en su localidad había más barcos que en el resto del país.¹⁸ Dejemos hablar a Jaime Cortesão: «Por las ventajas de su puerto, al tiempo fluvial y marítimo, por la posición geográfica, que había convertido el burgo en el almacén de la región más populosa y rica del país, el comercio marítimo alcanzó un incremento tan rápido que en 1361 los representantes del municipio presumían de que había en él más navíos que en el resto del reino».¹⁹ En el proceso correspondiente también tuvo su relieve, por cierto, la exportación de sal.²⁰

Pese a que en el XVI y en el XVII la actividad comercial siguió siendo muy boyante, parece que ni la ciudad ni su población crecieron. En 1532 contaba con 13 500 habitantes, frente a los 50 000-55 000 de Lisboa.²¹ Oporto siguió marcado en esencia por los límites del burgo medieval.²² En esos dos siglos se hizo evidente, por lo demás, que la ciudad se hallaba mucho más relacionada comercialmente con las islas Británicas, Holanda, Alemania, Galicia y Brasil que con el propio sur portugués, con los archipiélagos de Azores y Madeira, con el Mediterráneo, África y Asia.²³ Se revelaban, de cualquier modo, señales que venían a ratificar la condición de predominio que correspondía a Oporto en el marco del norte portugués. En 1582, por ejemplo,

el establecimiento del Tribunal de la Relación otorgó a la ciudad un peso en el ámbito judicial que empezaba a confirmar su condición de núcleo aglutinador del Miño, de Tras-os-Montes y de las Beiras.²⁴ En la misma onda, en 1774, casi dos siglos después, una decisión real promovió la centralización en Oporto de toda la actividad litoral del norte portugués, restándole protagonismo, de resultas, a Viana do Castelo y a Vila do Conde.²⁵

20 Hubo que aguardar, con todo, al XVIII para que se hicieran valer cambios importantes que dejaran atrás la condición de una ciudad encerrada en sus murallas medievales, sin espacios verdes ni plazas, y con problemas graves en materia de circulación.²⁶ Adriano Zilhão señala que, en el siglo mencionado, Oporto se expandió hacia el norte, se fue alejando de la orilla del río y alcanzó una cota superior en dos períodos distintos. Si en el primero, en la mitad inicial de ese siglo, se verificó una expansión fuera de las murallas medievales, en el segundo, la etapa de las reformas almadinas, en la mitad final de ese siglo, se registró la extinción de los restos del régimen feudal y despuntó la progresiva afirmación de un incipiente capitalismo.²⁷ De por medio, la firma del Tratado de Methuen entre Inglaterra y Portugal, en 1703, y el descubrimiento de oro en Brasil cambiaron muchas reglas del juego. El comercio con Inglaterra se desarrolló notablemente y, junto con los productos textiles —generados al calor de pequeñas empresas y de actividades artesanales—, al poco se abrió camino el negocio del vino. En ese escenario ganó terreno un urbanismo ilustrado que en un grado u otro procuró racionalizar los espacios y huir de las prácticas heredadas de la Edad Media.²⁸

Al respecto, fueron decisivas las reformas —acabo de mencionarlas— almadinas, concentradas ante todo en la Baixa, que, valga la paradoja, es un espacio que se halla situado en la parte alta de la ciudad (a diferencia de lo que ocurre con la Baixa lisboeta, radicada junto al río). El adjetivo *almadinas* remite a la condición de un padre —João de Almada— y un hijo —Francisco de Almada—. Entre 1758 y 1786, el padre promovió el despliegue de fuentes y acueductos, cubrió el llamado río de la Vila, aireó la plaza de la Ribeira y desarrolló muchas obras importantes.²⁹ El objetivo no era otro que hacer frente a los retos derivados de una expansión urbana que debía responder al crecimiento posibilitado por el comercio del vino. Antes de las operaciones alentadas por los Almadadas se habían registrado ya, con todo, algunas iniciativas de interés. Una de ellas fue, a principios del siglo XVIII, la apertura, en la parte baja de lo que hoy es la avenida de los Aliados, de un espacio abierto que se deseaba tuviese la prestancia de la plaza Mayor madrileña; primero se llamó plaza Nova das Hortas, y después, sin más, plaza Nova.

Tiene sentido que repase algunos de los cambios registrados en la textura de la ciudad de resultados de las medidas arbitradas por los Almadadas, o de algunas de las consecuencias de estas. Una de ellas fue el fortalecimiento del relieve de algunas calles que rompían con el trazado de la ciudad medieval, como es el caso de la calle de las Flores, durante mucho tiempo la vía burguesa por antonomasia. Abierta en 1518, era la calle de los orfebres y la de las tiendas de tejidos. Conserva aún hoy casas interesantes, como la de los Maias, del siglo XVI, la de la Companhia, del XVII, y la de los Constantinos, del XVIII.³⁰

Helder Pacheco se refiere a ella como «un museo de arquitectura y de elementos artísticos: azulejos, piezas de cantería, balcones, puertas y ventanas, batientes».³¹ El propio Pacheco subraya que por debajo de muchos de los edificios del XVII, el XVIII y el XIX quedan vestigios o cimientos de las construcciones del XIV y del XV, no sin agregar que, en cambio, el XVI fue barrido por completo desde el punto de vista arquitectónico.³² Pero hay que recordar también que la calle de Santa Catarina se abrió en 1771 (con el paso del tiempo, en las décadas de 1960 y 1970, se convirtió en la principal arteria comercial portuense).

La época almadina lo fue también de instalación, en Oporto, de muchos ingleses (en realidad, y por lo que parece, la etiqueta de tales incluía a gentes procedentes en general del norte de Europa, esto es, a ingleses, daneses, alemanes, holandeses, suecos o noruegos que trabajaban casi siempre con el vino).³³ Huella principal de esa presencia lo fue, cerca del río, la calle Nova dos Ingleses, actual calle del Infante D. Henrique, centro comercial de la ciudad en la etapa heroica del desarrollo del negocio correspondiente. Ahí están las gentes retratadas, con esa calle como epicentro, en *Uma família inglesa*, la más lograda de las novelas de Júlio Dinis. Y ahí está el edificio de la Feitoria Inglesa, construida entre 1785 y 1790.³⁴

Los Almadás propiciaron, por otra parte, el asentamiento de un puñado de calles cuyo trazado en buena medida se solapaba con el de las salidas tradicionales de la ciudad. Pienso en lo que al cabo supusieron la carretera medieval, acaso de origen romano, que a través de Cedofeita conducía a Vila do Conde, Barcelos y

Galicia;³⁵ la calle de los Mártires da Liberdade, camino de Braga;³⁶ la del Bonjardim, que era la salida natural hacia Guimarães, o la del Bonfim, que conducía a Valongo y, más allá, se dirigía hacia Tras-os-Montes. A la lista tal vez conviene agregar la de la Boavista, abierta a finales del XVIII y, a mediados del siglo siguiente, objeto de proyectos orientados a ampliar su trazado y llevarlo hasta el mar

No fue un proyecto menor de los Almadás el que condujo a soterrar varios pequeños ríos que cruzaban la Baixa. Corrían a cielo abierto en lo que hoy es la avenida de los Aliados, en la plaza de la Liberdade y en las calles de Passos Manuel, Mouzinho da Silveira y 31 de Janeiro.³⁷ El más importante era sin duda el río de la Vila, que bajaba —en realidad sigue bajando, aunque canalizado y subterráneo— por la actual calle de Mouzinho da Silveira y por la de São João para desembocar en el Duero. La ciudad rebosaba, por otra parte, de fuentes y de conductos que llevaban el agua —de buena calidad, por cierto— a monasterios y conventos.³⁸ Muchas de las primeras han desaparecido. Ya que acabo de mencionar el Duero, lo suyo es que subraye que, pese a las apariencias, en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX seguía siendo un elemento central para explicar el desarrollo de la ciudad. Al fin y al cabo, era decisivo para garantizar el abastecimiento cotidiano de esta, facilitaba las relaciones comerciales con Brasil y el norte de Europa, y hacía posible, en fin, la exportación del vino.³⁹