Air Porto : was es bedeutet, zu Portos Architektur zu fliegen

Autor(en): **Tavares, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **99 (2012)**

Heft 7-8: **Porto**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-349138

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Air Porto

Was es bedeutet, zu Portos Architektur zu fliegen

Text: André Tavares Eine für den Tourismus attraktive, sich jedoch entvölkernde Altstadt, eine im Handwerk verwurzelte Architektur, eine gut ausgebildete junge Generation mit wenig Arbeit und billige Flüge machen es dringend nötig, dass junge Architekten in Porto ein neues Selbstbild finden.

Im Himmel? Ja, im Himmel – mit einem regulären Flug zwischen Porto und Basel, Zürich oder Genf, mit Easyjet oder der portugiesischen TAP. Noch nie zuvor lag Portos Architektur so nahe bei der Schweiz. Es bestehen ständige Flugverbindungen in beiden Richtungen, und eines Tages wird der Architektur-Tourismus ausgeglichen sein. Zurzeit aber fliegen mehr portugiesische Professoren und Studenten in die Schweiz als umgekehrt. Die neue Nähe scheint die oft bemühten Ähnlichkeiten in der Architektur der beiden Länder zu bestätigen. Aber nichts könnte irreführender sein. Jeder Vergleich zeigt, wie wenig Portugal und die Schweiz gemeinsam haben: Von den sozialen Bedingungen bis zu den politischen Systemen, von der geopolitischen Lage bis zu den wirtschaftlichen Strukturen sowie von der Topographie bis hin zum Klima weisen Unterschiede und Distanzen auf zwei verschiedene Realitäten hin. Bei genauerer Betrachtung würde eine scheinbare Verwandtschaft verlorengehen. Nun werden wir aber nicht versuchen, die Ambivalenz kultureller Beziehungen aufzulösen.[1] Wir wollen nur ein paar Vermutungen dazu äussern, welche Auswirkungen eine Zunahme des Luftverkehrs auf die Architektur Portos haben könnte. Was bedeutet dieser Verkehr, und was sind seine Folgen?

Am Flughafen

Seit 2006 ist der Luftverkehr von und nach Porto infolge der ständig zunehmenden Flüge durch Tiefpreis-Fluggesellschaften gewaltig gewachsen. In den fünf Jahren bis 2011 verdoppelte er sich auf über 6 Millionen jährliche Passagiere. Heute werden mehr als die Hälfte aller Flugpassagiere von Low-Cost-Carriern befördert.[2] Eine wichtige Folge dieser Dynamik ist der wachsende Tourismus. Vom Portwein bis zum «Futebol Clube do Porto» tragen viele Faktoren dazu bei, dass Porto eine Touristenattraktion ist. Álvaro Sizas Serralves Museum und Rem Koolhaas' Casa da Música versuchen dem Kontext der gesamteuropäischen Kunst und Musik zu entsprechen und bieten den Touristen ein Gegenstück zu den Führungen im historischen Stadtteil. Azulejos – bunte Keramikplatten an den Häusern – und die hügelige Landschaft versprechen attraktive Ferienbilder.

Umso mehr überrascht der Zerfall der historischen Innenstadt die Besucher. Da gibt es endlose Reihen bröckelnder Bauten, und den feuchten Ruinen entströmt ein unangenehmer Geruch. Dass die mittelalterliche Stadt verlassen und dem Verfall preisgegeben wurde, erklärt sich aus dem Fehlen zeitgemässer öffentlicher Infrastruktur. Grosse Anstrengungen wären nötig, um sie am Leben zu erhalten. Obwohl Portos Altstadt seit 1996 Unesco-Weltkulturerbe ist, hat sich der Zerfall überall in der Altstadt ausgebreitet, so weit, dass man sich fragt, ob darin überhaupt noch gelebt wird. Auf den ersten Blick könnte die sinkende Bevölkerungszahl diesen tragischen Zustand erklären. 2011 lebten in Porto nach dreissigjähriger ständiger Abwanderung rund 237 500 Menschen, 1981 waren es noch 328 400. Gross-Porto mit seiner Agglomeration weist dafür

[1] Für eine kritische Betrachtung zu dem Thema siehe Ákos Moravánsky, The City of the Captive South. Álvaro Siza, Peter Märkli und Eduardo Souto de Moura on the Novartis Campus sowie Diogo Seixas Lopes, South of No North, in: Let's Talk About Houses. Between North and South, Lissabon, Athen, 2010, Seiten 256 ff. Einen historischen Bericht darüber, wie die Tuberkulose diese Beziehung in den 1920er Jahren beeinflusste, auch über den Bau eines Kinderheims in Porto, geplant vom Lausanner Architekten Georges Epitaux, verfasste André Tavares: Arquitectura Antituberculose, trocas e tráficos na construção terapêutica entre Portugal e Suiça, Porto, FAUP publicações, 2005.

[2] Allein die zwei grossen Gesellschaften Ryanair (37.8%) und Easyjet (12.5%) fertigen zusammen mehr als die Hälfte des Passagiervolumens ab.



Architekten auf dem Weg zur Arbeit in Europa, Flughafen Porto 2012. Seit Beginn der Wirtschaftskrise 2008 ist es für junge Architekten kaum mehr möglich, in Portugal Arbeit oder Aufträge zu finden. Fehlende öffentliche Aufträge, aber auch eine gute, stark auf handwerklichen Fähigkeiten aufbauende Ausbildung haben dafür gesorgt, dass portugiesische Architekten als Arbeitskräfte in Europa willkommen sind. Die bevorzugte Bedienung Portos durch Billigflieger macht ein Pendeln in Gegenrichtung zu den Touristenströmen möglich.
Bild: André Tavares



Parkplatz und Gemeinschaftsgebäude Manhufe in Matosinhos von Guilherme Machado Vaz, 2007–09. Das Gebäude dient einem Parkplatz als Infrastruktur und einmal im Jahr, wenn der Parkplatz für einen Jahrmarkt genutzt wird, als Merkzeichen und Gemeinschaftseinrichtung. Seine prägnante Form und das Spiel mit dem aufgebrochenen Häuschen sollen einen Ort schaffen, an dem sich die Besucher des Jahrmarkts treffen und die dann zugänglichen Dienste in Anspruch nehmen: WC-Anlagen, einen Raum für die Veranstalter, einen Polizeiposten sowie Räume für die Sanität und einen Kiosk. Im kleinen Häuschen, das als Bestand in die Konzeption integriert wurde, befindet sich eine Transformatorenstation. – Bild: Leonardo Finotti

aber eine ausgeglichenere Demografie auf mit rund 1 300 000 Einwohnern. Das lebhafte Nachtleben in der Altstadt zeugt von der gesunden Region.

Die Verlegung der Hafenanlagen nach Leixões in den 1950er Jahren – welche den Hafenbetrieb im Fluss Douro endgültig beendete – war ein Anzeichen der wirtschaftlichen Dynamik in der Grossregion Porto mit verhältnismässig starker Industrie, wobei die Stadt Porto als kommerzielles und symbolisches Zentrum fungierte. Der Flughafen, ein paar Kilometer nördlich von Leixões gelegen, hat die Entwicklung der nach Norden gerichteten metropolitanen Achse gefördert. Dies erklärt, zusammen mit dem Ausbau des Autobahnnetzes, die Tendenz, den städtischen Geschäftsbezirk nach Boavista zu verlegen, wo 2001 bis 2005 die Casa da Música gebaut wurde. Das kühne Polyeder kann man nur in Verbindung mit diesem erweiterten Massstab begreifen – nicht als malerischen Kontrast zu den zwanzig Zentimeter grossen historischen Keramikfliesen – den Azulejos –, sondern im Verhältnis zur 6,5 Kilometer langen Avenida da Boavista. Einer der Gründe, die den von den Touristen festgestellten Zerfall vielleicht erklären könnten – und den die einheimische Bevölkerung als Belastung empfindet – ist die Tendenz, Porto auf den Massstab der Fliesen zu reduzieren, statt die Stadt im erweiterten Massstab der Metropole zu begreifen.

Hier nämlich werden Portos Flugverbindungen entscheidend. In einer Rezessions- und Krisen-Situation, in der es immer offensichtlicher wird, dass die Kraft von Gross-Porto nicht ausreicht, die wirtschaftliche und städtische Dynamik seines symbolischen Zentrums zu erhalten, bietet der zunehmende Flugverkehr Alternativen, um diesen Verfallsprozess umzukehren. Doch er bietet auch Anlass für Missverständnisse.

Im Atelier

Da die Werke von Álvaro Siza und Eduardo Souto de Moura internationale Anerkennung geniessen, könnte man annehmen, die portugiesischen Architekten verfügten über ein grosses internationales Beziehungsnetz. Aber so ist es nicht. Ausnahmen bestätigen nur die Regel: Die Arbeit portugiesischer Architekten ist von einheimischen Aufträgen abhängig. Selbst der akademische Kreis konzentriert sich unter dem Druck der EU, internationalen Bildungsmassstäben zu entsprechen darauf, die portugiesischen Eigenheiten und ihre peripheren Bedingungen zu zelebrieren. Dieser Zustand ist dank des Wachstums der Bauindustrie und der einheimischen Anerkennung der Architektur als gehobenem Beruf erhalten geblieben.

Handwerkskunst war seit jeher eines der Hauptanliegen der portugiesischen Architekten. Design wurde als Verfahren verstanden, das aus der Beherrschung seiner Instrumente und der intuitiven Handhabung tradierter Werkzeuge bestand, unter denen die Zeichnung entscheidend war als Mittel zur Analyse und Erfassung der physischen Welt und der konstruktiven Systeme in



Schutzbauten am Hafen von Leixões von Guedes+De Campos, 2010–11. Schon immer war Porto mit der Welt verbunden. Der neue Hafen in Matosinhos/Leixões bewirkt seit den 1950er Jahren, dass sich das Stadtzentrum vom Ufer des ehemaligen Hafens am Douro auf Kosten der Altstadt Richtung Norden zum neuen Hafen hin verschiebt. Das Projekt von Guedes+De Campos soll mit der Neugestaltung einer bestehenden, als Lärm- und Staubschutzwand konzipierten Container-Mauer am neuen Hafen helfen, Emissionen des Schiffsverlads abzuschwächen. Grafische Elemente und eine zusätzliche, begehbare Schutzwand gegen Staubemissionen auf den bestehenden Containern sollen die Notwendigkeit der Schutzmassnahmen erfahrbar machen und zur Stadt vermitteln. – Bild: Luis Ferreira Alves

der Architektur. Diese Tendenz war, wie die «Tendenza» jenseits der Alpen in den 1970er Jahren, politisch links situiert und verstand die Architektur als kulturelle Ausdrucksform im Gegensatz zum kommerziell ausgerichteten Beruf. Mit wenigen Ausnahmen, die rein kommerzielle Interessen verfolgten, wurden die Architekten durch fehlende öffentliche Aufträge und eine streitsüchtige politische Umgebung zu äusserst prekären beruflichen Verhältnissen gezwungen, ihre Ateliers bestanden lediglich aus der Person des Architekten, einem Zeichner und gelegentlichen Mitarbeitern.

Seit den 1990er Jahren bestärkten uns die Anerkennung Álvaro Sizas durch die portugiesische Öffentlichkeit sowie die politische Öffnung und die Investitionen Europas in Portugal in der Annahme, die Handwerkskunst sei eine brauchbare Methode innerhalb des neuen politischen und wirtschaftlichen Umfelds. Da die Zahl der Architekten ständig zunahm, gewöhnten sich die kleinen Ateliers daran, Assistentinnen oder Assistenten als unterbezahlte Mitarbeiter einzustellen, während zahlreiche öffentliche Ausschreibungen verhältnismässig gut bezahlte Aufträge einbrachten. Die Ateliers wurden grösser, aber die handwerklichen Methoden blieben bestehen, ebenso die informellen Angestelltenverhältnisse. Inzwischen löste sich die Architektur nach und nach von der instrumentellen Beherrschung der Zeichnung – die dem Handwerk Sinn verlieh – und näherte sich an einige wenige Entwurfsformeln an, mit mehr oder weniger konzeptuellen Erklärungen, um die gewählte Form zu rechtfertigen. Dies führte in mancher Hinsicht zu einer problematischen Nähe zur üblichen Baupraxis und dazu, dass sich Architektur nur noch mittels der Form oder eines «gewissen Etwas» im Design auszeichnen konnte.

Die Handwerkskunst war von zentraler Bedeutung in der Lehre der Architektur. Die Architekturschule von Porto diente den übrigen portugiesischen Schulen als Vorbild; hunderte von Architekten wurden dazu ausgebildet, den Arbeitsmethoden der Ateliers nachzueifern. Die erwünschten Kompetenzen waren – abgesehen von der Meisterschaft im Zeichnen – die Fähigkeit der Studierenden, eine grosse Menge Arbeit mit äusserster Präzision zu bewältigen und sich dabei an die Vorgabe zu halten. Obwohl es hiess, das Projekt sei die Synthese aus Kenntnissen in verschiedenen Bereichen, wurden theoretische Fragen auf Nebenfächer verlegt. Und ohne den Impuls, architektonische Begriffe in Frage zu stellen, waren die Projektkurse grundsätzlich eine Zeit für methodische Übungen.

In der Schweiz

Der Easyjet-Effekt, der auf den Erasmus-Effekt folgte, bedeutete, dass die portugiesischen Studierenden im Ausland Erfahrungen sammeln und sich in völlig anderen Arbeitssituationen bewähren konnten, als eine Art «Allrad-Architekten». In portugiesischen Ateliers waren die jungen Architekten billige Arbeitskräfte gewesen, die den Erhalt der prekären Bedingungen der



Talstation der Gondelbahn in Vila Nova de Gaia von Guedes+De Campos, 2007–11. Vila Nova de Gaia, traditionell der Ort der Portweinherstellung auf der Porto gegenüberliegenden Seite des Douro, ist eine eigenständige politische Gemeinde. Im Zuge der touristischen Aufwertung Portos hat auch sie von Infrastrukturprojekten profitiert; die neue Gondelbahn verbindet den touristisch attraktiven Quai Vila Nova de Gaias mit dem höher gelegenen Brückenkopf des Ponte Dom Luis I. und der dort gelegenen Station der Metro. Das Projekt inszeniert geschickt und zugleich schonend Landschaft und Topographie und erschliesst so touristisch wichtige Ressourcen. – Bild: Laurent Burst

Architektur-Aufträge ermöglichten. In ausländischen Büros, bei denen sich die jungen Architekten nach ihren internationalen Erfahrungen im Erasmus-Programm bewarben, entdeckten diese völlig andere Verhältnisse und eine andere Architektur-Produktionsweise, bei angemessenem Einkommen und bei Arbeitsbedingungen, die in Portugal kaum denkbar wären.

In Portugal wurde es seit Beginn des 21. Jahrhunderts angesichts des Überangebots im Berufsstand und neuer Bestimmungen für junge Architekten immer schwieriger, Zugang zu öffentlichen Ausschreibungen zu erhalten. Dennoch machten die Ateliers, die noch mit handwerklichen Methoden arbeiteten, keine Anstalten, ihre Arbeitsweise den neuen Verhältnissen anzupassen, um vernünftige berufliche Erwartungen erfüllen zu können. Die Aussicht auf unsichere Anstellung in schrumpfenden Ateliers und die Unmöglichkeit, sich selbständig zu etablieren, veranlasste viele junge Architekten zur Emigration – als einem der besten Auswege. Das Handwerkszeug, das sie während ihrer Ausbildung erworben hatten, sicherte ihnen dabei den Erfolg.

Grundsätzlich hat der Easyjet-Effekt das Land seiner qualifizierten Arbeitskräfte beraubt, in deren Ausbildung in den letzten Jahren viel investiert worden war. Dies verschafft den mitteleuropäischen Ländern gut trainierte Arbeitskräfte ohne zusätzliche Ausbildungskosten. Als Ablassventile für den Arbeitskräfte-Druck in Portugal ermöglichen andere europäische Länder wie die Schweiz, einer geschwächten und bedrohten Berufssparte den Fortbestand, obwohl sie im internationalen Kontext nicht wirklich wettbewerbsfähig wäre.

Da es heute in Portugal an Investitionen für ernsthafte regionale Infrastrukturen wie dem erfolgreichen Bau der Metro do Porto 1999–2011 unter Souto de Moura als federführendem Architekten fehlt, fragt man sich, was denn Portos Architektur neuen Atem einhauchen könnte. Dem Flug-Pendelverkehr gehört sicher die Zukunft; deshalb ist eine neue Vision für die Architektur und ihre Berufsbedingungen dringend notwendig, wenn man der Falle entgehen will, von Touristen überschwemmt und gleichzeitig aller Talente beraubt zu werden.

André Tavares, geboren 1976 in Porto, diplomierte 2000 dort an der FAUP als Architekt; darüber hinaus studierte er an der EPF Lausanne sowie an der Accademia di Architettura in Mendrisio. 2008–11 war er Gastprofessor an der Architekturschule der Universität Minho; zurzeit forscht er im Rahmen eines Post-Graduierten-Stipendiums zur Geschichte der Architekturpublizistik im späten 19. Jahrhundert. Neben seiner Tätigkeit als Autor mehrerer Bücher und zahlreicher Fachartikel ist er Initiant des Verlags Dafne Editora in Porto.

Aus dem Englischen von Elisabeth Soppera, original text: www.wbw.ch

résumé **Air Porto** Ce que signifie s'envoler vers l'architecture de Porto Le trafic passagers à l'aéroport de Porto a plus de doublé depuis 2006 avec plus de 6 millions de passagers par année. Porto est une des destinations prisées en Europe à cause, entre autres, de sa vieille ville pittoresque.



Casa da Música von OMA mit Rem Koolhaas und anc arquitectos, 1999–2005. Für die Programmierung Portos als Kulturhauptstadt Europas 2001 geplant, aber erst 2005 fertiggestellt, weist der Bau über den für Porto typischen Massstab der 20 mal 20 Zentimeter grossen Azulejos hinaus – massstabgebend ist hier eher die Avenida de Boavista, die über eine Länge von 6,5 Kilometer Zentrum und Meer verbindet. Dennoch verharren das Denken der Portuenser Architekten und deren internationale Rezeption noch in der Skala der keramischen Platten. Tatsächlich ist Porto längst über Hafen, Flughafen und internationale Events in einen grenzübergreifenden Massstab eingebunden. Bild: © OMA / Nicolas Firket

Mais celle-ci s'est carrément dépeuplée ces derniers trente ans; de grandes parties du patrimoine mondial de l'Unesco sont menacées dans leur substance. Cette perte en habitants au centre-ville est cependant compensée par une démographie en essor dans la région métropolitaine de Porto qui compte environ 1 300 000 habitants. La Casa da Música de Rem Koolhaas permet de se rendre compte de la nouvelle échelle métropolitaine du grand Porto – bâtiment qui se rapporte plutôt à l'Avenida da Boavista, qui s'étend sur 6,5 kilomètres du centre jusqu'à la mer, qu'aux traditionnels 20 centimètres sur 20 de la céramique azulejos. Mais cette échelle internationale n'est pas très familière à une structure professionnelle qui s'oriente vers une architecture artisanale de petits ateliers de maître. Cette orientation vers la tradition mène paradoxalement au fait que les jeunes architectes sont recherchés comme une bonne main-d'oeuvre prisée à l'étranger. Le manque de mandats publics et le manque de travail tout court à la maison, auxquels s'ajoute la possibilité de s'envoler bon marché vers l'étranger à l'ombre des flux touristiques, pousse les jeunes architectes à rechercher un revenu plutôt à l'étranger. Une nouvelle vision pour l'architecture et ses conditions de travail s'impose de toute urgence, si l'on veut éviter le piège d'être inondé de touristes et de perdre tous ses talents.

summary **Air Porto** What flying to Porto's architecture means Between 2006 and 2011 the annual volume of passengers using Porto Airport more than doubled to reach a figure of ca. 6 million persons. Porto is one of Europe's trendiest tourist destinations, partly on account of its picturesque old town. In the last thirty years, however, this inner city has been depopulated; the fabric of large areas of this part of the UNESCO world culture heritage is under threat. The reduction in the number of inhabitants is offset by the more balanced demography in the greater Porto region with a population of around 1 300 000. The new scale of greater Porto is evident in Rem Koolhaas' Casa da Música, whose design is based more on the approximately 6.5 kilometre Avenida da Boavista between the centre and the city than on the traditional 20 by 20 centimetre dimensions of Azulejos ceramic tiles. This international scale is essentially unfamiliar to the local structure of the profession, which is based on small offices headed by masters of architecture and oriented on the handcraft of architecture. Paradoxically this orientation on tradition leads to the fact that young Portuguese architects are much in demand abroad as good staff. At home the shortage of public commissions and of work in general coupled with the opportunity offered by cheap foreign flights in the opposite direction to the flow of tourists leads young architects to try to earn their livelihood abroad. The future certainly belongs to the increasing flight traffic; therefore a new vision for architecture and the conditions of the profession is urgently needed, if the country wishes to avoid the trap of being flooded by tourists and at the same time losing all its talented young people. ■